КАТЕРА и ЯХТЫ

№181 Осень 2002 г. POWER & SAIL BOATS

Приручить хищника

Формула скорости

«Кадиллак» под парусами

«Спрут-540»

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

ISSN 0320-9199 03
9 770320 919009

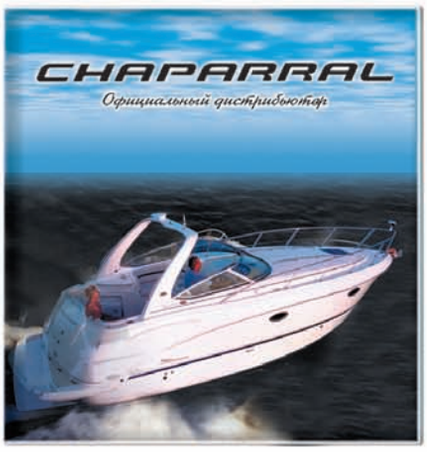
Volvo Ocean Race

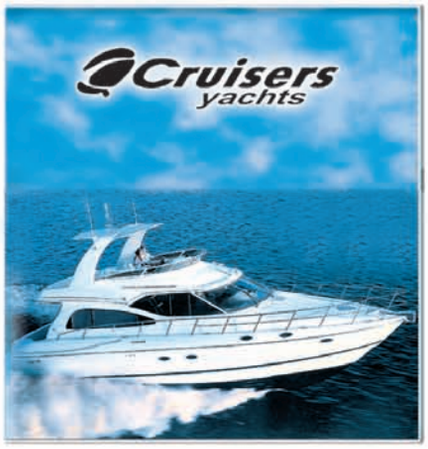
Монстры возвращаются

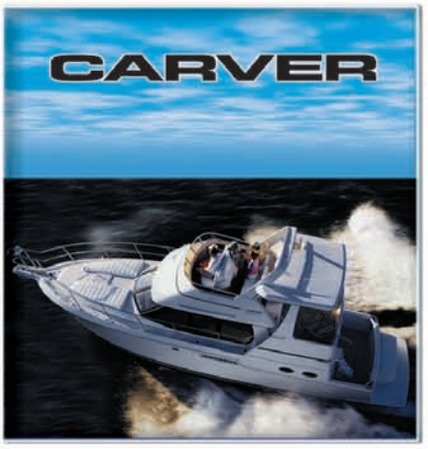
Как катер стал катером

Богатырь набирает силу

III Петербургский марафон









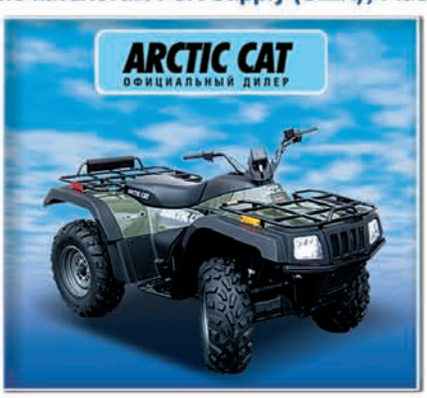




УСЛУГИ ПО ДОСТАВКЕ И РАСТАМОЖИВАНИЮ ЯХТ И КАТЕРОВ ЛЮБЫХ РАЗМЕРОВ • ЧАРТЕР ПО АТЛАНТИЧЕСКОМУ ОКЕАНУ

Заказ аксессуаров для катеров и яхт по каталогам Port Supply (США), Plastimo (Франция), Maritim (Финляндия)







BSS МОТОЦИКЛЕТНАЯ МОДА

БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА ПО МОСКВЕ И МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ • ВЫЕЗД К КЛИЕНТУ НА РЕМОНТ И ОБСЛУЖИВАНИЕ

НОРМА/ЧАС 32 $

БОЛЬШОЙ ВЫБОР МОТООДЕЖДЫ И АКСЕССУАРОВ







• Автоломбард. Автомобили в кредит и в лизинг.

• А также подержанные автомобили и катера 1997-2000 г. в наличии и на заказ

• Запчасти из Европы, Америки, Японии • Сигнализации • Hi-Fi • Навесное оборудование

Москва, Ленинградское ш., 52,
т. (095) 3-63-63-63
Http://www.avtoconcept.ru

АВТОКОНЦЕПТ

Каждому купившему у нас гидроцикл, катер или автомобиль в подарок KÄRCHER или MONT BLANC

АКСЕЛЬ-МАРИН

199106. Санкт-Петербург, Шкиперский проток,21. Тел./факс: (812) 325 3867
E-mail:zan@americanboats.ru
Москва: (095) 998 3834, 130 8515
Московская область: (095) 288 2719, 8 902 653 0365, 8 902 160 6908
Самара: (8462) 354 560, 419 333. Саратов (8452) 736 531, 736 581
www.americanboats.ru

ДУМАЯ О ВАС, ПРЕДЛАГАЕМ ЛУЧШЕЕ!



КАТЕРА “BAYLINER”, “MAXUM”, “NIMBUS”, “MASTER CRAFT”

ПЕРВЫЙ В РОССИИ ОЦЕНЩИК КАТЕРОВ МЭНКОМ
(МОРСКАЯ ЭКСПЕРТНАЯ НЕЗАВИСИМАЯ КОМПАНИЯ)
ОЦЕНКА СТОИМОСТИ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ. ТЕЛ.: (812) 987 1212, 965 7585, 275

MERCURY

КАДРЫ ТВОЕЙ ЖИЗНИ.



Официальные дилеры в Северо-Западном регионе:	
Санкт-Петербург	ООО "Меркурий - 2000", тел. (812) 321-6103
	Группа "ТехноСпортЦентр", тел. (812) 322-6060
	Компания "Франкарди", тел. (812) 320-1771
	ООО "Форс", тел. (812) 320-7698
Архангельск	Фирма "Барс", тел. (8182) 64-26-26
Калининград	ООО "Подеста", тел. (0112) 32-87-08
Кандалакша	Магазин "Рокан", тел. (81533) 94-363
Луга	ТФ "Лотос", тел. (81272) 2-53-53
Мурманск	Магазин "Рыболов", тел. (8152) 45-99-46
	ООО "Техно Спорт Сервис", тел. (8152) 47-73-98
Петрозаводск	ЗАО "ТОМ-Сервис", тел. (8142) 78-02-15
Псков	ООО "М-Моторс", тел. (8112) 72-18-70
Череповец	Магазин "Оружие", тел. (8202) 55-45-65
	Магазин "Рыболов", тел. (8202) 53-46-44

Информационная служба Mercury Северо-Запад

327-8909

www.m-card.info



На обложке: *Гонщик Андрей Андреев на новом РИБе "Спрут-540" (фирмы "Курс"), на котором самарская команда "ДСК" заняла III место в марафоне "24 часа Петербурга". Фото Владимира Гашнева.*

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 Артур ГРОХОВСКИЙ
Специальный корреспондент
Андрей ВЕЛИКАНОВ
Литературный редактор
Татьяна ИЛЬИЧЕВА
Секретарь редакции,
отдел писем и подписки
Валентина ПОЛУНИНА
Отдел рекламы Ольга ШУЛЬГА
ads@katera.ru
Художник Эдуард БУБОВИЧ
Дизайн, верстка Оксана ПОПОВА
Сканирование и цветоделение
Александр ФРУМКИН
Отдел распространения
Николай МАЗОВКА
sales@katera.ru

Адрес: 8, ул. Малая Морская,
Санкт-Петербург, 191186, Россия.
Тел: (812) 312 4078,
314 3942, 314 3842,
факс: (812) 312 5360.
Для писем: а/я 621, СПб,
191186, Россия
E-mail:mail@katera.ru
http://www.katera.ru

Розничная цена свободная.
Тираж 27 700 экз.
Отпечатано в Финляндии
©ЗАО «КПНП журнал
«КАТЕРА и ЯХТЫ», 2002
Журнал зарегистрирован
Министерством печати и информации
РФ. Рег. св. № 01607 от 6 января 1999 г.

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

Авторов просим полностью указывать ФИО, домашний адрес, паспортные данные, год рождения и телефон.

Авторы статей высказывают собственное мнение. Оно необязательно должно совпадать с мнением редакции. Присланные материалы не рецензируются и не возвращаются. Материалы, опубликованные в "КиЯ", являются собственностью журнала. Их полное или частичное воспроизведение допускается только с разрешения редакции.
За содержание коммерческой информации ответственность несет рекламодатель.

ОТ РЕДАКТОРА



— Редакция? Беспокоит областной отдел здравоохранения. Для доставки больных из труднодоступных районов очень нужна моторная лодка, на которой можно установить носилки и разместить врача скорой помощи с аппаратурой. Где такую лодку можно найти?

Похожие звонки раздаются в редакции регулярно, и звонят представители самых разных ведомств. Спрос на специализированную лодку неуклонно растет. Однако производители давно уже выбрали главным направлением — выпуск лодки универсальной, предназначенной в основном для отдыха и развлечения на воде. Этот перекос все больше усугубляется. С экономической стороны это вполне объяснимо: с конца восьмидесятых закрывались в основном те направления в использовании малых судов, которые оказывались нерентабельными в первую очередь из-за неплатежеспособности бюджетных, государственных организаций. Постепенно исчезли спасательные катера. Не встретишь на воде современной патрульной лодки для рыбоохраны, милиции, инспекций ГИМС и т. д., и т. п. А ведь бесспорно, специализированное малое судно может существенно расширить возможности любой службы на воде. Например, пограничникам в борьбе с нарушителями и контрабандистами совсем необязательно использовать ракетные катера или десантные корабли на воздушной подушке — достаточно иметь мобильный РИБ с легким вооружением. И мировой опыт говорит о высокой эффективности именно таких судов.

Нет специальной лодки даже для тех направлений бизнеса на воде, которые готовы платить за хорошее судно. Наши прокатные службы, турбазы и рыболовно-охотничьи хозяйства, как говорится, добивают второе после знаменитых "Фофанов" поколение прокатных "Пелл" (которые, строго говоря, мало подходили для этих целей). Реки и каналы Петербурга, например, по насыщенности "извозным" флотом уже превосходят петровскую эпоху, когда запрещено было строить мосты. Для катания туристов приспосабливают все что угодно: водометные катера "Восток", катера на подводных крыльях, морские 12-местные спасательные шлюпки, на которые умудряются втиснуть до тридцати человек. Обсуждается городской проект сети водных маршрутных такси, способной "развязать" постоянные узлы автомобильных пробок, но подходящего экономичного и удобного судна нет.

До сих пор у нас отсутствует и специализированная рыболовная лодка, о необходимости которой журнал писал еще в 1975 г. Остойчивой и непотопляемой, низкобортной, с высокой рыболовной платформой, вращающимися высокими креслами и встроенным рыбным садком. Волгоградская "Сарепта-Р" тогда так и осталась экспериментальным образцом. Но весь катерный мир, особенно США, подобные лодки имеет, и не один десяток лет, причем они непрерывно усовершенствуются и пользуются большим спросом.

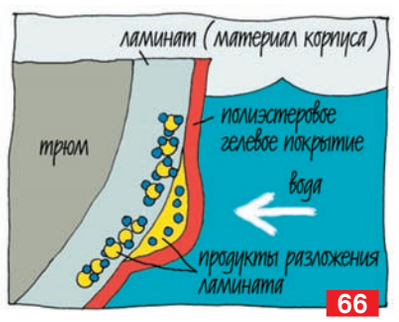
Все мы переживали страшное наводнение в Новороссийске, с горечью смотрели кадры ТВ, показывающие, как погружаются в воду Старая Прага и музейный Дрезден. Наводнения превращаются в общенациональные и общеконтинентальные бедствия. Главное ощущение многих тысяч людей, попавших в зону разгула водной стихии, — беспомощность и безысходность. В то же время известно (об этом говорят специалисты МЧС, работавшие на Двине и в Ленске), что меньше других пострадали те, у кого рядом с домом лежала на дворе старая "дюралька" или хранилась в сарае обыкновенная надувная лодка. Они могли спасти беспомощного человека и семейные реликвии, хотя бы часть бытовой техники. Если бы в каждом доме затапливаемого района имелась самая простая надувнушка, насколько меньше были бы последствия стихийного бедствия! Сколько жизней могли бы спасти обычные спасательные жилеты, окажись они под рукой у терпящих бедствие в водном потоке под Новороссийском! Кстати, и снесенных водой покореженных автомобилей могло быть меньше. Уже сегодня есть потребительские надувные лодки, на которые, раскатав сдутую "шкуру" на земле, можно заехать на обычной легковушке, после чего остается просто накачать эту лодку, и тогда подъем воды ваш четырехколесный друг переждет привязанным к дереву.

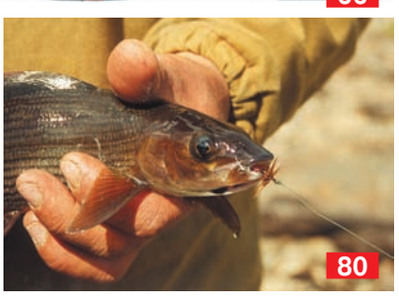
Думается — пора менять нашу психологию. Хранящиеся в кладовке спасательный жилет и надувная лодка должны стать такими же обычными предметами, как огнетушитель, аптечка или пожарный гидрант. Конечно же, эти аварийные плавсредства должны быть очень простыми и дешевыми. И без специальной государственной программы, нацеленной на помощь в их производстве, не обойтись. Подобных лодок даже у МЧС сегодня нет. (Кстати, в том же Новороссийске на крыше фургона службы МЧС можно было видеть обычную "Казанку-5").

Словом, малый флот может и должен решать большие проблемы, но это под силу только специализированной лодке. Недаром опытные конструкторы говорят, что хорошей универсальной лодки не бывает. Универсальная — значит никакая. Сегодня лодка должна отвечать определенным, конкретным целям — именно тем, для которых она создана.

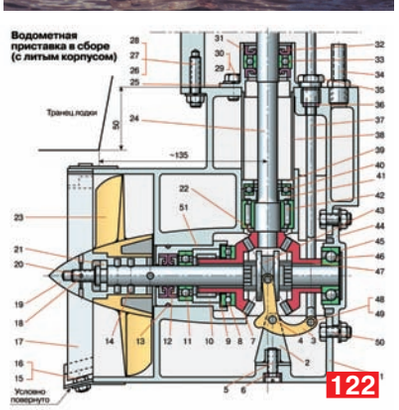












3 (181) 2002

СОДЕРЖАНИЕ

От редактора 3

НА МЕРНОЙ МИЛЕ “КиЯ”

Материалы подготовлены тест-группой “КиЯ”: А.Лисочкин, А.Великанов, А.Гроховский

Приручить хищника (“FB RIB 33”) 6
“Gagliotta”: и крейсер, и рейсер 10
“Apreamare”: катера в стиле “бельканто” 14
Формула скорости — Fas³Tech 16
“Rinker”: много крейсера за свои деньги 18
“Кадиллак” под парусами (“Hunter 326”) 20
“Спрут-540”: жаль, что не было волны... 24
“Гарпун”, брат “Тунца” 28
“Фрегат-280” в боевых условиях 30
Говорите громче: водитель глухой! (СВП “Хивус-10”) 32

ТЕХНИКА СПОРТУ И ТУРИЗМУ

Наш репортаж:
V Петербургская бот-шоу — первый юбилей, *К.Константинов* 36
Знакомьтесь — новинка: Катер подан, сэр! *А.Гроховский* 42
Катера на “Сибирской ярмарке”, *В.Бухарин* 44
Богатырь набирает силу, *В.Бухарин* 45
За рубежом:
Монстры возвращаются. (Эскалация гигантизма в мире крейсерских яхт), *Н.К.* 46
Суперофис класса “Maxi”; Новый 60-футовый парусный катамаран, *А.Г.* 51
Гоночная машина: Новое поколение выбирает “Х”, *А.Гроховский* 52
Яхты V.O.60 R. — эволюция или революция? *А.Тараненко* 53
Заметки с выставки: Таинства формы малых корпусов, *Н.Вардомский* 56
Над чем работают ученые:
Вентилируемые водометные движители, *М.Мавлюдов, О.Яковлева* 62
Это нужно знать: Осмос — “чума” стеклопластика 66
Предлагают изобретатели: Бесшумная винто-моторная установка; Еще одна лодка для “шагания” по воде; Усовершенствование формы угловой колонки; Новый вариант электродвижения 68

СУДОВОДИТЕЛЮ НА ЗАМЕТКУ

Транспортные характеристики подвесного мотора, *В.Елисеев* 70
Советы начинающим:
Не покупайте “кота в мешке”, *В.Авраменко* 74
И дождь, и снег вызывают только смех, *А.Великанов* 78
Страничка рыболова: Все это происки лапландских колдунов, *А.Великанов* 80
Дружная семья “Сильвера”, *К.Левикин* 82

СТАРТ, ФИНИШ, ПОБЕДИТЕЛЬ

Наш репортаж:
III Петербургский марафон: от тусовки к чемпионату мира, *К.Константинов* 84
Гонка должна оставаться демократичной, *А.Даняев* 90
Бешеные брызги (Гран При России по аквабайку), *А.Гроховский* 92
Большие гонки на Большом пруду (“Формула будущего”), *А.В.* 93
Парусная хроника, *А.Г.* 94
Балтийская регата, *О.Разина* 99
На океанских дистанциях:
Volvo Ocean Race, часть 3, *А.Гроховский* 100
Дамы берут реванш, *П.Игнатьев* 104
Стив Фоссетт: “Вы меня еще узнаете!”, *А.Гроховский* 106
“Geronimo” возвращается, *П.И.*; Русские опять идут! *М.Кристенс* 107

КРУГОЗОР

Как катер стал катером, статья 2 — Спорт и рекорды, *Ю. Казаров* 108

МАСТЕРСКАЯ — журнал в журнале, выпуск девятый

Для самостоятельной постройки: Быстроходный катамаран “Норд-Вест-65К”, вариант “В” — водное такси, *Ю.Зимин* 114
Построено любителями: Деловая моторка из кедровой доски, *Г.Хофриков*; Парусные лодки “Вера”, “Надежда”, “Любовь”, *И.Ставицкий* 117
“ЛЮМ” — лодка для юных моряков, *Б.Очередин* 118
Предлагают изобретатели:
Усовершенствованный вариант водометной приставки к “Вихрю-30”, *В.Авраменко* 122

Открыта подписка на 2003 г. (см.стр. 128)

3 (181) 2002

CONTENTS

Editorial 3

ON THE MEASURED MILE OF "P&SB"

The test-drives was performed by "P&SB" test-group: A.Lisochkin, A.Velikanov, A.Grokhovsky

To Tame a Predator ("FB RIB 33") 6
"Gagliotta": Both the Cruiser and the Racer 10
"Apreamare": The Belcanto Style Boats 14
Formula of Speed — Fas³Tech 16
"Rinker": A Lot of a Cruiser for Not a Lot of Money 18
"Cadillac" Under Sails ("Hunter 326") 20
"Sprut-540": Lacking for Waves 24
"Garpun", the Brother of "Tunez" 28
"Fregat-280" in a "Battle Conditions" 30
Please Speak Louder: the Driver Is Deaf! ("Hivus-10" Hovercraft) 32

TECHNOLOGY FOR SPORT AND TOURISM

Our Report:
The Fifth St.Petersburg Boat Show — the First Jubilee, *by K.Konstantinov* 36
Your Boat, Sir! *By A.Grokhovsky* 42
Powerbots on the Siberian Fair, *by V.Bukharin* 44
The Bogatyr Is Gaining Power, *by V.Bukharin* 45
Abroad:
Monsters Are Coming Back, *by N.K.* 46
Super Office of Maxi Class; The New 60 Feet Saling Cat, *by A.G.* 51
Race Car: The New Generation Chooses "X", *by A.Grokhovsky* 52
V.O.60 R. Yachts — Evolution or Revolution? *By A.Taranenko* 53
Sacraments of a Small Hulls Shape, *by N.Vardomsky* 56
What Scienists Are Working Now:
Ventilated Jet Drives, *by M.Mavlyudov and O.Yakovleva* 62
You Should Know It: Osmosis — the Plague of Fiberglass 66
Inventors Propose:
Noiseless Air Propeller Drive; Another Boat to "Pace" a Water;
Improvement of a Stern Drive Shape; New Variant of Electric Drive 68

FOR NAVIGATOR'S NOTE

Transport Characteristics of Outboard Motors, *by V.Eliseev* 70
Tips for Beginners:
Never Buy "a Cat in a Bag", *by V.Avramenko* 74
How to Choose Traveller's Clothes, *by A.Velikanov* 78
Fisherman's Column: All of This Is Just the Schemes of Laplandian Wizads, *by A.Velikanov* 80
United Family of "Silver", *by K.Levikin.* 82

START, FINISH, WINNER

Our Report
III St.Petersburg's Marathon: From Pleasure Race to World Championship, *by K.Konstantinov* 84
The Race Should Remain Democratic, *by A.Daniaev* 90
The Wild Splashes, *by A.Grokhovski* 92
Big Races on Big Pond, *by A.V.* 93
Sail Races Chronicle, *by A.G.* 94
Baltic Regatta, *by O.Razina* 99
Ocean Routes:
Volvo Ocean Race, Part 3, *by A.Grokhovski* 100
Ladies Are Gaining Revenge, *by P.Ignatiev* 104
Steve Fosset; "You Will Hear About Me!", *by A.Grokhovski* 106
"Geronimo" Is Back, *by P.I.*; Russians Coming Again! *By M.Christens* 107

LOOKING AROUND

How Cutter Become Cutter, Article 2 — Sport and Records, *by Y.Kazarov* 108

WORKSHOP — a magazine inside the magazine, issue nine

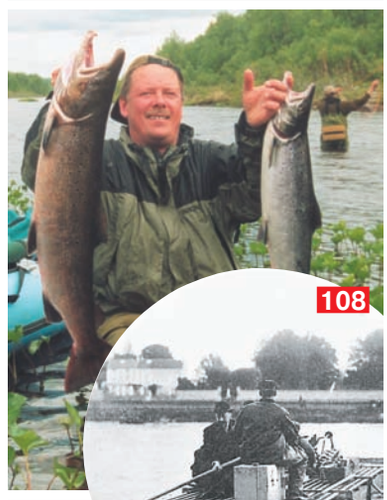
For Self-Building: Fast Catamaran "Nord-West-65K" Variant "B" —
the Water Taxi, *by Y.Zimin* 114
Built by Amateurs: The Household Boat of Cedar Boards, *by G.Khofrikov*;
Sailing Boats "Faith", "Hope" and "Love", *by I.Stavitsky* 117
"LUM" — the Boat for the Young Sailors, *by B.Ocheredin* 118
Inventors Propose:
Improved Version of the Jet Adapter for the "Vikhr-30" Outboard, *by V.Avramenko* 122

The subscription for 2003 is open. Subscribe now!













Приручить ХИЩНИКА

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

— Журнал “Катера и Яхты”? Русский?! — На лице человека, которого я до сих пор видел только на фотографиях в родном журнале, отразилось неподдельное изумление. — А ну-ка давай к нам!

Я и сам подобной встречи не ждал, так что пребывал в замешательстве почище собеседника, но без колебаний спрыгнул в кокпит покачивающегося у причала серого монстра.

На 11-метровый патрульный “FB RIB 33” с двумя 300-сильными турбодизелями я положил глаз еще в самом начале “тестового дня”, устроенного Ассоциацией морской индустрии Италии (UCINA) неподалеку от Генуи, в прелестном приморском городке Санта-Маргерита Лигуре, и уже сама возможность опробовать этот суровый аппарат на ходу была редкостной удачей. Но я и мечтать не мог, что в ходе тест-драйва мне выпадет шанс пообщаться с самим создателем лодки — талантливым конструктором, знаменитым гонщиком и удачливым бизнесменом Фабио Буцци!





Гроза контрабандистов

Кроме нас с Фабио в кокпите расположился затянутый в черный гидрокостюм немногословный крепыш, который первым делом напялил на глаза мотоциклетные очки, что сразу придало ему вид некоего персонажа “бондианы” — сержант итальянской “Guardia di Finanza” по имени Нино. Тот, кто подумал, будто сержант — не бог весть какая фигура, глубоко заблуждается. В этой серьезной силовой структуре, представляющей собой нечто среднее между пограничной, таможенной и налоговой службами, сержант — звание более чем весомое. По-нашему — лейтенант как минимум.

— Представитель заказчика, будет принимать лодку, — бросил мне Фабио, аккуратно выкатывая могучий “тридцать третий” за пределы гавани. — Кстати, знаешь, почему для их целей больше всего подходят именно РИБы?

Я уже собрался было по-школярски выложить все известные мне преимущества РИБов перед классическими жесткими лодками, но не успел и рта раскрыть.

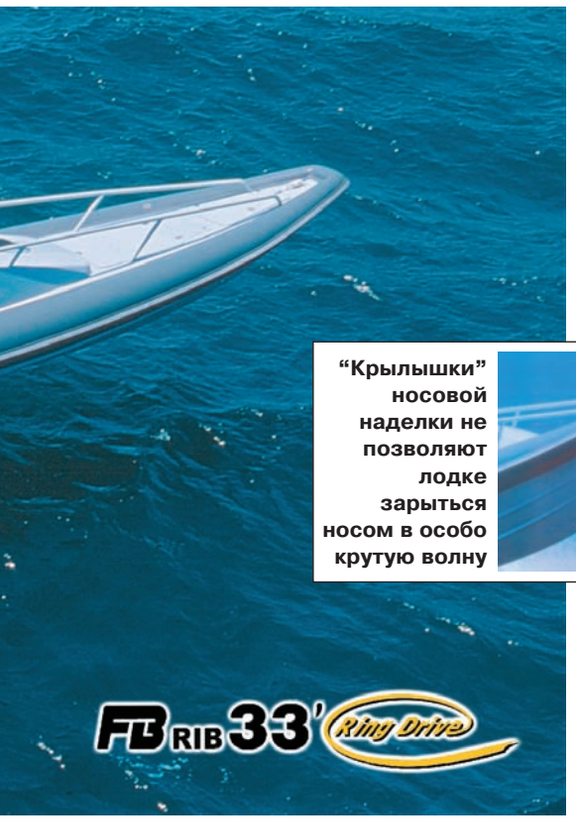
— Обычная “клиентура” этих ребят — контрабандисты, — продолжал Фабио. — Публика это тертая, и, если загнать их в угол, могут и на таран пойти. Надувной “воротник” из сверхпрочного хайпалона в этом случае — незаменимая вещь, надежно держит удар. И лодка цела, и люди на борту. Кстати, контрабандисты и сами давно это поняли, поэтому большей частью используют именно мощные РИБы. Как победить противника, если у него хороший РИБ? А только так — заиметь РИБ лучше, чем у противника!

Тем временем мы уже успели выйти в залив, и место за штурвалом занял Нино. Фабио принялся консультировать его по-итальянски, а я стал разглядывать лодку изнутри.

Кокпит

Да, это уж точно не сверкающая моторная яхта, пару-тройку которых я успел испытать в ходе “тестового дня”! Снимать ботинки и ходить босиком не пришлось. Дизайн решен в суровом стиле “милитари”, и ничего удивительного в этом нет — лодка действительно военная. Ничего лишнего, все сугубо утилитарно, как в кабине сверхзвукового истребителя. Перехватчик есть перехватчик.

На левой стороне передней переборки кокпита — высокая консоль с рулевым колесом небольшого диаметра. Две абсолютно одинаковые панели, усыпанные циферблатами — каждая для своего дизеля, расположены друг над другом в верней части консоли. Ниже — набор





"Крылышки" носовой наделки не позволяют лодке зарыться носом в особо крутую волну



Конструкция кресел с опускающимися сиденьями и развитой боковой поддержкой разработана на основе многолетнего гоночного опыта

кнопок и переключателей "универсального" назначения (в том числе один весьма важный тумблер, о назначении которого я еще расскажу), слева торчит грубоватого вида указатель положения транцевых плит. Имелись, естественно, и чарт-плоттер GPS с небольшим экраном, и обычный магнитный компас. Реверс и газ на обоих дизелях включаются отдельными рукоятками под левой рукой (однако блокировки не позволят в случае чего "воткнуть" передачу на повышенных оборотах и запороть моторы).

Справа от штурвала — вход в достаточно просторную, но весьма по-спартански оборудованную каютку, который при необходимости можно надежно задраить. Кокпит, понятное дело, самоотливной.

Но больше всего меня восхитили кресла, которых на нашей 11-метровой лодке было всего четыре. Это даже не кресла в обычном смысле этого слова, поскольку собственно сиденье (это на котором сидят) можно откинуть вниз и надежно "расклиниться" между развитыми боковыми поддержками спинки, амортизируя ногами толчки во время прыжков с волны и не хватаясь за что попало при резких поворотах. Важно это не только для водителя, но и для прочих членов экипажа — "финансовым гвардейцам" нередко приходится держать оружие наготове, а то и пускать его в ход. Когда Нино, сосредоточенно сгорбившись за рулем, под руководством Фабио на бешеной скорости принялся выполнять всякие маневры, в кокпите устоять я долго не смог и поспешно занял одну из двух задних "ячеек". Во время очередного головокружительного поворота расположившийся на правом пассажирском месте Фабио обернулся ко мне.

— Вот здесь можно поставить пулемет или даже пушку, — хлопнул он по панели перед собой, — а по периметру кокпита укрепить защитный пояс, который запросто держит автоматную пулю 7.62. Ведь эти мерзавцы-контрабандисты не только "бодаются", но иногда и стреляют... Есть у нас версия и с увеличенным кокпитом, в который можно посадить 12 бойцов — на сиденьях типа мотоциклетных, со спинками-поручнями.

Осваиваюсь

Наверное, Буцци сам прочитал нечто в моих глазах, поскольку вслух попроситься за руль я даже не успел. "Дяденька Фабио, дайте прокатиться!" — прямо как в далеком детстве, когда мне доверяли штурвал помятой "Казанки" или "Прогресса".

— Лицензия-то у тебя есть? — скорей для проформы поинтересовался знаменитый конструктор и гонщик, пока сержант с явно удовлетворенным видом сбрасывал газ и ставил реверс на "нейтралку".

— Есть! — немедленно отозвался я. — Правда, не "супер", а обычные права. А вообще-то команда нашего журнала выиграла гонки "24 часа Петербурга", к чему и я руку приложил...

— На катамаране? — профессионально заинтересовался Фабио, не делая ни малейших попыток оставить свою уютную инструкторскую позицию справа от входа в каюту.

— На РИБе! — гордо ответил я, занимая место за рулем. — И к контрабандистам я не имею ровно никакого отношения!

Фабио с сержантом расхохотались, а я, поплотней упершись спиной и боками в спинку водительского кресла и включив передний ход, положил левую руку на рукоятки дросселя. Штурвал, который я опробовал первым делом, стремится упруго возвратиться в нейтраль, шипя усилителем — даже на малом ходу. (Позже я внимательно оглядел лодку снизу и заметил, что баллеры обоих рулей расположены практически на самой атакующей кромке пера, отчего на ходу возникает возвращающее усилие). Двумя пальчиками здесь не порулишь — мужская машина! Это и правильно — на столь резвом аппарате излишняя податливость рулевого управления совсем ни к чему.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ катера-перехватчика Фабио Буцци "FB RIB 33"

Длина, м:	
наибольшая	**10.37**
жесткого корпуса	**10.20**
Высота габаритная (с дугой-пилоном), м	**2.52**
Ширина, м:	
с надутым бортом	**2.67**
со сдутым бортом	**2.06**
Двигатели	**2×300 л.с. ("Yanmar", турбодизель)**
Коробка передач	**ZF, 2-скоростная (1:2–1:5)**
Вместимость топл. бака, л	**330**
Привод	**"Ring Drive"**
Осадка на стоянке, м	**0.80**
Расчетная скорость, уз (км/ч):	
налегке	**65 (120)**
с полной нагрузкой	**50–55 (93–102)**
Грузоподъемность, кг	**1500**
Дальность плавания при скорости 35 уз (65 км/ч), морск. мили (км)	**200 (370)**

Немного освоившись, направляю нос перехватчика в залив и решительно толкаю обе ручки дросселей вперед до упора.

Чтобы описать звук, которым оба 300-сильных турбодизеля откликнулись на простое движение человеческой руки, обычных слов мало. Мало что дала бы даже качественная магнитофонная запись! Мощный рокот выхлопа, свист турбин наддува, визг бешено вращающихся гребных валов слились в единую торжествующую музыку, резонирующую где-то в груди, в руках, в голове и вообще во всем теле. "О, как ревет! Прямо в меня!" — припомнилась мне в единое мгновение цитата из рассказа Александра Грина про парализованного паренька, которого поставил на ноги один только могучий голос пароходной сирены. Кажется, что оба мотора раскрутились не на три с небольшим тысячи оборотов в минуту, как полагается даже очень скоростным морским дизелям, а на все десять, словно на спорт-каре!

На дисплее GPS — больше 40 уз (за 70 км/ч). Фабио молча поднимает три пальца — на разгон ушло ровно три секунды. Однако, судя по ощущениям, резервы "максималки" далеко не исчерпаны. Пытаюсь толкать обе ручки дросселей дальше вперед, но толкать уже некуда. В чем же дело?

— Ты забыл, что у нас есть вторая скорость? — с невинным видом интересуется Фабио.

А и впрямь забыл! Ведь оба 300-сильных движка работают здесь в паре с двухскоростными коробками передач ZF, а я по-прежнему плетусь на первой передаче! Отношение ее 1:2, и предназначена она для быстрого набора скорости (почти как на автомобиле), а также для уверенной "отработки" особо высокой волны. Максимальная же скорость достигается на второй передаче — 1:5. Не сбрасывая газ, нащупываю волшебный тумблер. Щелк!

Подогревающая кровь мелодия моторов на миг меняет тональность, и словно некий взбесившийся великан, дает нам хороше-

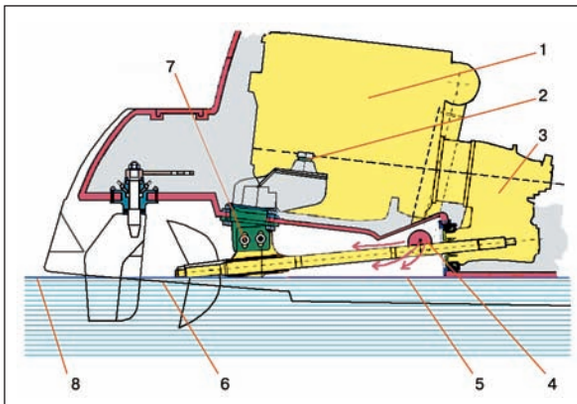
го пинка под за... В смысле — под транец. Меня вдавливает в спинку кресла. Еще пара секунд — и показатели на дисплее GPS-навигатора уже мечутся в пределах 63-66 уз. Плавная и пологая морская волна высотой метра полтора превращается в нечто подобное короткой речной толчее, злобно налетая навстречу. Время от времени мы ненадолго взмываем в воздух, мягко и без удара приводняясь опять. В принципе, можно рулить и сидя, но я предпочитаю стоя "отрабатывать" ногами легкие толчки, а спинка кресла по-прежнему дружески удерживает меня за бока. Правая рука на штурвале, левая — на дросселях. Фабио настоятельно рекомендует держать газ под контролем и руку с дроссельных рукояток не снимать. Подчиняюсь, тем более что туговатую, казалось бы, "баранку" не так уж сложно крутить и одной правой рукой.

Напор встречного ветра выжимает слезы даже из-под солнцезащитных очков. Не зря сержант, пересев на одной из задних сидений, так и не снимает свою мотоциклетную "маску" — сразу видать опытного человека. В кокпите — ни капли воды, брызги улетают далеко назад.

Ухватившись за рычажок тумблера под штурвалом, поднимаю до отказа транцевые плиты, слегка подворачиваю, скатываясь со склона волны — и несколько секунд на трясущемся перед глазами дисплее чарт-плоттера маячит цифра 72. Если перевести из узлов в более привычные многим километры в час, получается почти 130. Круто! Тем более что мы не на каких-то там Пионерских прудах, а в открытом Средиземном море, с просторов которого навстречу нам валит подернутый крупной ветровой рябью накат.

— Мы всего лишь втроем, без снаряжения, да и горючего за день сожжено уже порядочно, — отмахивается Фабио. — Гарантированно рассчитывай узлов на 60-65. Кстати, попробуй-ка другой способ поворота, как я уже вам обоим показывал!

На скорости около 100 км/ч слегка сбрасываю газ, резко кладу руль влево и тут же опять прибавляю до полного. Слегка клюнув носом, огромный РИБ заправляется в практически 90-градусный поворот, отчего трещат прижатые к боковым поверхностям спинок ребра и нас наконец-то обсыпает водяной пылью. Если бы не чудо-сиденья и внутренний крен, выбросило бы всю нашу троицу за борт! Приемистость после сброса газа и поворота поразительная — мощные моторы, даже на "скоростной" второй передаче, будто и не заметили дополнительного сопротивления, вызванного экстремальным маневром 3.5-тонной машины на полутораметровой волне. Правда, экстремальным его можно назвать лишь с точки зрения обычного "катальщика". Для вояк такие штучки — обычное дело, особенно в ближнем бою.



Так устроен пропульсивный комплекс "Ring Drive":
1 — двигатель; **2** — регулировочные шайбы; **3** — 2-скоростная коробка передач ZF(см."КиЯ" №168); **4** —выхлопная труба; **5** — панель, закрывающая туннель снизу; **6** — участок днища между туннелями, играющий роль фиксированной транцевой плиты; **7** — овальные отверстия в кронштейне дейдвуда; **8** — ватерлиния на ходу.

Тренировался я в исполнении подобного "резаного" поворота минут десять и лишь раз ухитрился по-настоящему крепко приложиться плоскостью килеватого днища о склон волны, отчего нас основательно тряхнуло.

На перехват!

И упоительный рев моторов, и послушная отзывчивость на любые действия со штурвалом и рукоятками дросселей, и свойский обхват боковой поддержки сиденья, позволивший полностью сосредоточиться на управлении — все это подарило мне удивительное чувство полного слияния с этим удивительным РИБом. Пусть и на каких-то полчаса, но мы стали с ним единым организмом. А поскольку и силуэт, и сами повадки у него хищные, хищнические инстинкты вскоре зародились и во мне. Мне мучительно захотелось кого-нибудь немедленно преследовать — догнать, загнать, перегнать и "схарчить".

Мне срочно нужна цель. Жертва!

Хищным взглядом обвожу горизонт. На упомянутую роль вполне годится некий крошечный белый силуэт, который шустро катит под берегом, оставляя за собой длинный белый след. Цель, ясное дело, учебная — но ведь и "хищник" у нас приручный, призванный служить мирным целям!

"Боевой разворот", полный газ на второй передаче, и через пару минут становится ясно, что белая точка на фоне прибрежной горы — не какой-то там катерок-недоросток, а скоростной пассажирский теплоход метров 30-35 длиной. Ни рыбачков с сетями или крабовыми ловушками, ни пристаней поблизости нет, так что капитан его шурует полным ходом — узлов 20-25, отчего за кормой "цели" вспухают крутые кильватерные валы метра на два с половиной. Такая волна — то, что нам надо!

Догадавшись о моих намерениях, Фабио погрозил мне пальцем. Я слегка сбросил газ, но, как видно, недостаточно. Скорость — около 50 уз (93 км/ч). В мгновение ока перед нами выросла изумрудная, украшенная кружевами пены и дымком дизельного выхлопа водяная гора. Лодка вздергивает нос, короткий толчок, и мы взмываем в воздух.

Этот "подлет" оказался самым длинным за весь мой тест-драйв — метров на 15, не меньше, поскольку приводнились мы уже на более-менее чистой воде и благополучно миновали по воздуху второй водяной вал, отваливающийся с противоположного борта теплохода. Как ни странно, привычного "взрева" перекрученных моторов я в полете не услышал — то ли хитроумная электроника "придушила" дизели, не позволяя им разогнаться при отсутствии нагрузки на винтах, то ли сами полупогруженные винты, и так наполовину работающие в воздухе, не заметили отсутствия воды...

Поскольку гористый генуэзский берег налетал на меня со всей стремительностью нацеленного в лоб кулака, я поспешно выполнил уже изученный "резаный" разворот под сброс газа, переключился на первую передачу и вновь прошелся поперек крутой кильватерной волны теплохода метрах в десяти от его транца — на сей раз на более степенной скорости, около 30-35 уз. Толчок опять пришлось амортизировать ногами, но, как и в первый раз, в кокпит не попало ни капли воды — наш "хищник" и не подумал зарыться в волну носом.

— Когда вернемся, обрати внимание на "крылышки" в носовой части корпуса, — обратился ко мне Фабио. — Конечно, эта наделка способна увеличить и плавучесть носовой части в водоизмещающем режиме в шторм, но главное все же не это. Поскольку лодка скоростная, работает большей частью гидродинамика — относительно небольшие, близкие к горизонтали плоскости по бокам от форштевня создают дополнительную подъемную силу при встрече с особо высокой волной.

После третьего подобного прохода резвый теплоходик даже просел на корму — как минимум половина пассажиров высыпала из кают и салона под кормовой навес и наперебой защелкала фотоаппаратами. Даже видавший виды итальянский


Пост управления решен в суровом "военном" стиле

ДОСЬЕ «КиЯ»



Фабио Буцци и автор на борту “FB RIB 33”

Фабио Буцци (род. 28.01.1943) — инженер-судостроитель широкого профиля, гонщик и бизнесмен — известен читателям “КиЯ” уже не один десяток лет. Правда, в первых публикациях о нем и его катерах имя Fabio Buzzi давалось в “английской” транскрипции — Баззи.

Сразу после успешного окончания Туринского политехнического института Буцци открывает свое дело — проектирует и строит лодки, пропульсивные установки и двигатели. Вся продукция фирмы неизменно тестируется в тяжелых условиях гонок — вначале кольцевых, а затем, начиная с 1978 г., и гонок открытого моря, где Буцци сразу добивается успеха, став победителем чемпионатов Италии и Европы в Классе 3. На следующий год Буцци устанавливает мировой рекорд для дизельных лодок — 191.58 км/ч (в 1992 г. он заметно улучшил этот показатель — до 252 км/ч).

В 1986 г. вместе с бизнесменом и бывшим чемпионом в классе “оффшор” Карло Бономи основывает компанию “Seatek”, которая приступает к выпуску разработанного Буцци дизельного двигателя. На лодке с этим дизелем он выигрывает чемпионаты Италии, Европы и мира в открытом классе по правилам UIM, а также чемпионат мира в Ки-Уэст по правилам APBA и показывает рекордное время в гонке Майами—Нассау—Майами.

В 1989 г. Фабио Буцци вновь выигрывает чемпионат Европы, на сей раз на новом катамаране CESA. На лодках принадлежащей Буцци компании “FB Design” завоеваны первые места на 38 чемпионатах мира и установлено 56 мировых рекордов скорости. Сам Буцци становился чемпионом мира 9 раз.

Женат, имеет двух дочерей.

капитан оставил свой пост возле рулевого и, облокотившись о подоконник прямоугольного окошка-иллюминатора, заинтересованно наблюдал за моими опытами.

Однако все хорошее, увы, слишком быстро кончается. Фабио постучал пальцем по циферблату указателя уровня топлива и многозначительно покрутил пальцем над головой — давай, мол, закругляться, двигай до дому! К счастью, после множества поворотов и разворотов я не успел забыть, в какой стороне находится уютная гавань Санта-Маргерита Лигуре (она уже давно скрылась из виду) и без особой охоты направил нос “тридцать третьего” к базе.

Домчались мы туда до обидного быстро.

Когда стали отчетливо видны скопления моторных и парусных яхт, над которыми светилась под вечерним солнцем прилепившаяся к склону горы древняя церковь, я сбросил газ (несмотря на малый ход — около 30 км/ч, мы продолжали глиссировать) и сунул Нино свой фотоаппарат.

— Запечатлей, товарищ сержант, мою первую встречу со знаменитым Фабио Буцци!

Нино с готовностью вылез на носовую деку и сделал исторический снимок.

Не только корпус

Уже на берегу я не мог не высказать создателю лодки свое восхищение великолепными возможностями корпуса, в основу концепции которого лег его многолетний опыт участия в гонках открытого моря. “Фирменные” килеватые обводы Буцци с характерным набором сложных поперечных реданов в корму от миделя не спутаешь ни с чем. Да и сама конструкция тут далеко не простая — помимо стеклопластика, широко используются бальсовые наполнители, что позволило добиться не только высокой прочности, но и малого веса.

— Дело не только в обводах корпуса, — серьезно ответил мне Фабио. — Эта лодка создавалась как единый комплекс, в котором корпус, двигатели и пропульсивная установка представляют собой единое целое, где каждый из компонентов — равноценный член общей “команды”...

Полупогруженные гребные винты — уже далеко не новость, но, тем не менее, конструкторская мысль регулярно подбрасывает нам что-нибудь новенькое. О приводах “Trimax” мы писали уже не раз. Напомню и нашу недавнюю публикацию о приводе “Pulse Drive” (№ 178). Однако то, что на “тридцать третьем” именуется “Ring Drive” (в прямом переводе — “кольцевой привод” или “привод-кольцо”), представляет собой действительно революционную концепцию. Почему “кольцо”, спросите вы?

Если внимательно изучить приведенную схему, которой меня любезно снабдил Фабио, то и впрямь обнаруживается нечто вроде упомянутого “кольца” — двигатель, двухскоростная коробка передач, дейдвудный вал и кронштейн дейдвуда представляют собой замкнутый компактный комплекс, который, в отличие от того же “Trimax” с его длинными, далеко выступающими за транец “хвостами” валов, наконец-то удалось разместить непосредственно в пределах корпуса. Все это хозяйство хорошо уравновешено, что позволило обойтись без дополнительных подкреплений и лишних подмоторных “подушек” — и, соответственно, сэкономить вес и пространство.

Многим подобная схема наверняка напомнит классическую угловую передачу, где “точкой излома” служит угловой реверс-редуктор. Однако основное отличие “Ring Drive” в том, что все входящие в привод компоненты жестко связаны между собой, а вся система способна в некоторых пределах качаться в вертикальной плоскости вокруг оси, расположенной в районе носового хвостовика дейдвудного вала.

Полупогруженный гребной винт работает наиболее эффективно, когда его ступица расположена чуть выше поверхности воды, и добиться такого положения винта на “тридцать третьем” можно подбором регулировочных шайб в подвеске двигателя. Чтобы обеспечить подвижность системы в ходе регулировки, отверстия под фиксирующие болты на обеих деталях двухкомпонентного кронштейна дейдвудного вала имеют овальную форму.

Оба вала работают каждый в своем туннеле, прикрытыми снизу специальными пластинами — это действительно “туннели”, как в метро, а не отформованные параллельно ДП углубления! (Поскольку большинству при слове “туннель” применительно к судостроению сразу представится пространство, например, между корпусами катамарана, я и привел сравнение с закрытым со всех сторон туннелем метро).

Пластины, во-первых, увеличивают площадь глиссирования, а во-вторых, даже на самых малых скоростях обеспечивают действительно полупогруженный режим работы винтов, поскольку их кормовые кромки расположены совсем близко от лопастей — в отличие от большинства известных схем вроде “Trimax”, где на малом ходу винты полностью погружены в воду, а в полноценный “поверхностный” режим выходят только на скоростях, близких к максимальным.

Преимущества “Ring Drive” очевидны — это не только компактность комплекса “двигатель–силовая установка”, позволяющая обойтись без длинного “хвоста” за транцем, но и присущий полупогруженным винтам пушечный разгон, в чем я вполне убедился на собственном опыте!

В закрытые туннели отводится и выхлоп, причем система выпуска надежно защищена от заливания на заднем ходу. Плоский узкий участок днища между туннелями, тянущийся далеко в корму от винтов (конфигурация его запатентована) представляет собой нечто вроде фиксированной транцевой плиты, облегчающей выход на глиссирование и позволяющей сохранять режим глиссирования на малых скоростях даже в том случае, когда не задействованы бортовые регулируемые плиты.

Приручить хищника

На прощание я признался Фабио, какие инстинкты зародились у меня после получаса, проведенного за штурвалом “тридцать третьего”. Не попала бы такая машина не в те руки!

— Это уже дело принципа, — заявил мне прославленный конструктор и гонщик. — Мои лодки призваны служить только праведным целям. Хищник, говоришь? А разве хищника нельзя заставить творить добрые дела?

Кстати, эмблема фирмы “FB Design” — симпатичный зеленый попугай. Как выяснилось, эта немалых габаритов птичка, не имеющая ровно никакого отношения к хищной братии, существует на самом деле. Зовут попугая Пивио, и живет он себе в семействе Буцци уже множество лет.

Артем Лисочкин



«GAGLIOTTA»
и крейсер, и рейсер

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

Буквально на следующий день после незапланированной встречи с Фабио Буцци (см. стр. 6) меня ждал новый сюрприз. На верфи “Gagliotta” (произносится “Гальотта”), что расположена в приморском городке Байя неподалеку от Неаполя, мне довелось познакомиться еще с одной звездой гонок открытого моря — Сержио Карпентьери, пятикратным чемпионом Италии, двукратным чемпионом Европы и двукратным же призером чемпионатов мира в классе “оффшор”. На этой относительно небольшой, но хорошо известной всей мировой водно-моторной братии верфи Сержио трудится в качестве главного технического консультанта и тест-драйвера. Это и понятно: хоть флагманская лодка модельного ряда “Gagliotta” — “Camaro Even” — и относится формально к крейсерскому классу, спортивных заслуг у нее более чем достаточно. По рождению катер этот чисто гоночный. Достаточно сказать, что на “Camaro” были выиграны “гонки на выносливость” по маршруту Венеция—Монте-Карло — вокруг всего итальянского “сапога” без остановок!

На сей раз мы провели в море несколько часов, испытав при участии Сержио не только “Camaro Even”, но и скоростной рыболовный катер “Gagliardo 34”. Участвовали в тест-драйве и трое моих коллег из родственных “КиЯ” изданий — главный редактор испанского журнала “Nautica” Луис Буш, ведущий рубрики из французского “Moteur Boat” Мишель Люизи и ответственный секретарь норвежского “Praktisk Båtliv” Фредерик Финнес.



В гонку — со всем скарбом

В офисе “Gagliotta”, примыкающем к просторному цеху, широкие ворота которого открываются прямо на Неаполитанский залив, я сразу обратил внимание на две вещи: во-первых, на скромно пристроившийся на шкафу набор кубков и прочих спортивных трофеев (почти как в редакции “КиЯ”), а во-вторых, на увеличенную во всю стену черно-белую фотографию, запечатлевшую эффектный “подлет” на высокой морской волне некоего каютного катера, украшенного стартовым номером. Судя по старомодному “граненому” дизайну лодки, снимок был сделан лет тридцать назад, не меньше, и он меня сразу заинтересовал.

— Дело было в шестьдесят седьмом, этот экспериментальный гоночный крейсер назывался “С-2”, а на борту — мы с основателем верфи Сальваторе Гальоттой. Молодые были ребята, сил хоть отбавляй, — улыбается Сержио. — На гонки тогда едва поспели, приехали со всеми чадами и домочадцами на борту, с немытой посудой на камбузе и всем прочим барахлом. А тут сразу старт дают. Посуду, ясное дело, на волне переколотили, первого места не заняли... Пришли, если не ошибаюсь, четвертыми. Хорошо еще, женщин и детей успели вовремя на берег высадить. Черт с ней, с посудой — скорость-то у нас была под 60 узлов!

Когда мы спустились в цех, то первым делом увидели выкрашенный охрой деревянный корпус, который резко выделялся на фоне сверкающих пластиковых, находящихся на различных стадиях достройки. Это и был один из прототипов нынешнего “Camaro Even”. Нам продемонстрировали толстый том под названием “История малого судостроения Италии”, изданный нацио-



Чемпион гонок открытого моря Сержио Карпентьери



Справа — деревянный прототип нынешнего “Camaro Even”



Гавань на острове Прочида

нальной ассоциацией морской индустрии (UCINA), которая и организовала интернациональный пресс-вояж. Деревянная лодка, рядом с которой мы стояли в цехе, была запечатлена в книге на множестве фотографий — в том почетном разделе, где были собраны действительно революционные работы итальянских судостроителей.

Немного истории

Верфь была основана в Байе в 50-е гг. Сальваторе Гальоттой — совсем молодым тогда человеком, который на пару с приятелем принялся создавать скоростные мореходные лодки (а также, надо сказать, и сверхлегкие гидросамолеты). Возможно, сказалась и аура места — в древнеримские времена Байя служила местом базирования наиболее мощных императорских флотов. Гальотта нигде не учился своей профессии — но талант и влюбленность в моторы и море с лихвой восполнили недостаток образования. Разработанные и построенные им лодки вскоре стали пользоваться головокружительным успехом у любителей скорости и открытого моря. "Главное в лодке — это корпус," — считал Сальваторе, поэтому оборудование его изделий поначалу было довольно спартанским. Покупатели лодок относили себя к "крепким мужикам" и со снисходительным презрением поглядывали, например, на обладателей катеров "Riva" с их вычурным дизайном и обилием красного дерева. И хотя озерные "Riva" действительно уступали продукции Гальотты по мореходности, многим "крепким мужикам" вскоре потребовались и сносный комфорт, и красивая отделка, так что верфь стала работать и в этом направлении — что делает и до сих пор, в чем мы могли убедиться сами. Корпуса же по-прежнему отличаются мужским характером.

Верфь нам показали до самого последнего закоулка, ознакомив со всем технологическим процессом. Кстати, ни матриц, ни вообще стеклопластикового производства мы здесь не обнаружили — формование корпусов и пластиковых деталей по проекту и заказу "Gagliotta" выполняет компания "Artiano". Она же делает корпуса и для верфи "Apreamare", которую мы посетили на следующий день.

А за воротами у причала нас тем временем дожидался "рыболовный крейсер" "Gagliardo 34", на котором нам предстояло пройти с десяток миль до острова Прочида (налево и до горизонта от известного всем острова Капри), а также забрать со стоянки "Camaro Even".

Рыболов

Первое впечатление, которое производит 11-метровый "Gagliardo" — солидная основательность. Сразу видно, что лодка создана для моря! Линия палубы плавно поднимается в нос с середины просторного — хоть танцы устраивай — кокпита. Тент, установленный на пластиковой дуге, легко снять, чтобы освободить пространство над головой для работы со снастями. Правда, по общему мнению испытателей, лодка эта — не "рыболов" в чистом виде, а, скорее, компромиссный вариант, стоящий ближе к полноценным крейсерам. Подъем палубы в носовой части преследует не только цели мореходности, но и обитаемости, увеличивая высоту подволока в салоне.

Внутри можно с комфортом разместить на ночлег пятерых — два стационарных спальных места расположены в носовой треугольной каюте, отделенной переборкой, а в салоне имеются продольно расположенный вдоль борта диван и два поперечных диванчика со столиком, которые при необходимости можно трансформировать в двуспальную койку. Здесь же, за полупереборкой — симпатичный аккуратный камбуз, а по другому борту — кабина гальюна с умывальником и душем.

Очень понравилась и возможность трансформации кокпита. Конечно, на рыбалке нужен оперативный простор, но в хорошую погоду неплохо и посидеть за столом на свежем воздухе. Складной



В кокпите "Gagliardo 34" просторно, как на солнечной палубе прогулочного теплохода

стол на шарнирных стойках был извлечен за пару секунд из-за спинки бортового сиденья. Щелк, щелк — и столь же быстро он упрятан обратно. Остроумная конструкция!

Два 250-сильных дизеля легко вытащили "Gagliardo" на глиссирование. Кормовой дифферент при этом оказался настолько невелик, что транцевые плиты задействовать не пришлось. Кстати, углядев две небольшие рукоятки чуть позади от основных дроссельных рычагов я поначалу решил, что ими включается реверс. Однако, как оказалось, эти дублирующие рукоятки тоже предназначены для дозирования подачи топлива — только с аптекарской точностью, буквально до оборота в минуту, что важно в режиме троллинга.

Неаполитанский залив в день испытаний был настроен миролюбиво — сияло солнце, и, несмотря на свежий ветерок, высота волны не превышала 1-1.5 м. "Gagliardo" ее практически не замечал — заставить его совершить прыжок нам не удалось даже с собственной кильватерной волны после резкого разворота. А между тем скорость с восемью пассажирами на борту составляла около 35 уз (более 60 км/ч)! Даже в самом крутом повороте лодка идет с устойчивым внутренним креном, великолепно управляется и не "шарахается" от волны.

До Прочиды мы домчались минут за двадцать. Полюбовавшись островной деревушкой, которую сторожит древняя крепость на вершине горы, и отведав даров моря на крошечной набережной в гавани, мы отправились обратно, но по дороге зашли в узкую длинную бухту с испещренными каменными гротами берегами, в глубине которой возвышался лес мачт и белели многочисленные корпуса яхт и катеров.

Сержио спрыгнул на доски плавучего причала и удалился куда-то в глубь марины, а я тем временем решил опробовать маневренность "Gagliardo 34" на малом ходу. Скажу сразу — она оказалась потрясающей. При работе дизелями "враздрай" лодка с аккуратностью секундной стрелки вращается точно вокруг миделя. Да, чтобы попасть к свободному месту стоянки в скученной тесноте гавани, особых усилий не потребуется. Когда я нарезал очередной круг между четырьмя фарватерными буями, не прикасаясь к штурвалу — действуя одними лишь рукоятками газа-реверса — на выходе из марины показался стремительный силуэт "Camaro Even".



Скоростной рыболовный катер "Gagliardo 34"


Спортивный крейсер "Camaro Even", победитель марафонской гонки Венеция–Монте-Карло

Гонщик

Тот, кто не знает о спортивных заслугах этого катера, все равно сразу поймет — аппарат этот гоночных кровей. И на малом ходу он словно рвется вперед. Да что там на воде —устремлен вперед даже в тесноте заводского цеха!

Кстати, о названии: наверняка не только у одного меня оно сразу ассоциируется с одноименным спортивным "Шевроле". Однако продукция американской автоиндустрии здесь не при чем. Корни у названия вполне мирные и семейные — составлено оно из первых слогов имен трех дочерей Сальваторе Гальотты.

Аккуратно сойдясь просторными транцевыми площадками-кринолинами, мы осуществили пересадку тестовой группы с борта на борт.

Интерьер энергичного красавца "Camaro" поначалу несколько расслабляет, наводя скорее на мысли о безмятежном плавании под ласковый лепет тихой волны. В кокпите — вполне люк-


Пост управления "Camaro Even"




Внутреннее оборудование "Camaro Even"

совая отделка, хоть и доминирует там в основном сверкающий пластик. Никаких специальных гоночных кресел с боковой поддержкой нет и в помине — даже в "водительско-штурманском" отсеке, хотя сиденья можно откинуть вниз, чтобы удобней было рулить стоя. Пассажиры могут вальяжно раскинуться на подковообразном диване, из-под спинки которого уже виданным нами волшебным манером можно извлечь столик для яств и напитков. На широченной, уходящей куда-то далеко вперед носовой деке — мягкий лежак. (Как вскоре показал наш собственный опыт, на подобные "солярии" лучше не вылезать, когда за рулем оказываются ценители дополнительного адреналина). Еще один лежачок — в корме за пределами кокпита, по соседству со столь ценимым купальщиками просторным "кринолином"... В общем, с точки зрения простого пассажира — плавучий курорт, да и только.

Хоть больше всего мне хотелось поскорей кинуться к рулю, я все же последовал примеру зарубежных коллег, которые решили первым делом исследовать прочие "крейсерские" возможности "Camaro Even", кроющиеся внутри под палубой.

Лодка эта на пару метров подлинней "Gagliardo 34", но спальных мест здесь тоже пять (два из них расположены в два яруса в отдельной каютке). Про то, что и камбуз, и гальюн с душем здесь тоже имеются, наверное, и упоминать не стоит. Планировка оказалась совсем иной, но мне показалось, что "Camaro" оборудован побогаче "рыболова". И поуютней. Если внутренние помещения "Gagliardo" больше напоминали мне номер отеля (пусть и недешевого), то каюты "Camaro" — это уже скорее дом. Правда, почти двухметровый Фредерик, невольно исполнив роль измерительного прибора, опять стукнулся о подволок макушкой.

— Где вы видели, чтобы внутри спортивного крейсера можно было встать во весь рост человеку даже *нормального* роста? — не без обиды воскликнул представитель маркетинговой службы "Gagliotta", волей-неволей кидая камень в норвежский огород.

Но вот, наконец, я и за рулем. Забавный факт, но пухлый белый штурвал несколько напомнил мне "баранку" автобуса — и своим диаметром, и почти горизонтальным положением. Однако стоило мне положить руку на дроссели, как любые "автобусные" ассоциации словно ветром сдуло.

Отклик двух 300-сильных моторов на команду "полный вперед" оказался таков, что моих беспечных коллег чуть не выбросило из кокпита через транцевый лежак и кринолин прямо в кильватерную струю. Это, конечно, не патрульный РИБ Фабио Буцци, но и приемистость, и "максималка" меня впечатлили — 43 уз (80 км/ч) за каких-то 7-8 секунд!

В резких поворотах — даже на волне от идущего параллельным курсом "рыболова" — "Camaro" вел себя настолько послушно и предсказуемо, что я решил рискнуть.

— Держитесь, ребята, сейчас попробую один трюк! — крикнул я назад. Коллеги, народ опытный, без лишних расспросов ухватились за релинги. Сброс газа, резкий поворот руля... и тут же опять газу!

"Резаный" поворот на 90 градусов в стиле Фабио Буцци наш крейсер-рейсер исполнил блестяще, почти не потеряв скорость — хоть маневр был исполнен прямо на крутой кильватерной волне "Gagliardo". Я, честно говоря, ожидал "подхвата" воздуха винтами, но ничего подобного не произошло. Сидящий слева от меня массивный Сержио Карпентьери из-за боковой перегрузки чуть не спихнул меня со стильного кожаного сиденья. Коллеги дружно крутили пальца-

ми у виска. Вид у Сержио был тоже малость ошалелый.

— Не побилась ли, часом, посуда? — поинтересовался я с виноватым видом, вновь нацеливая хищный нос "Camaro" вслед за "Gagliardo".

— Вряд ли… Надо было мне запомнить, что вчера ты общался с Фабио, — буркнул прославленный гонщик, но тут же расцвел: — Ну что, убедился, что это действительно спортивная лодка? Кстати, знаешь, что "Camaro Even" — первый в мире "потребительский" крейсер, на который стали ставить двухскоростную коробку ZF? Сейчас это, правда, опция. Передача на нашей лодке обычная — но скоро, думаю, будем ставить ZF в "стандартном" исполнении. Я и тот, и другой вариант пробовал — день и ночь!

С паршивой овцы — хоть шерсти клок. Поскольку фотограф из меня никудышный, коллеги оставили меня за рулем и наперебой принялись командовать, щелкая фотоаппаратурой. После подходов к идущему рядом "Gagliardo" со всех мыслимых ракурсов — когда собратья-журналисты не раз и не два успели поменять пленку в камерах — заводила нашей пресс-компании испанец Луис с невинным видом предложил мне вырваться вперед и развести волну повыше и покруче. Тут стоит добавить, что предварительно он упросил двух очень симпатичных девушек — нашего гида из UCINA и секретаря "Gagliotta" Наталию и Надю (любят в Италии русские имена!) — расположиться на носовой "солнечной" деке "Gagliardo", соблазнив обеих красавиц сомнительной карьерой фотомоделей.

Ваш покорный слуга в спортивном азарте не догадался, чего этому плуту надо. Послушно прибавив газ, на скорости около 75 км/ч я легко обошел "рыбака" и нарисовал у него на курсе несколько эффектных зигзагов под сброс газа. Волна получилась — пальчики оближешь, метра на два с половиной, тем более что крутились мы по без того взбаламученному нашими маневрами участку залива. Деваться водителю "Gagliardo" было некуда. Девушкам — тоже. Обернувшись назад, я только и успел заметить, как их лодку накрыло густым фонтаном брызг (правда, прыжка все равно не последовало).

Короче говоря, по возвращении на базу девиц пришлось сушить и переодевать. Я долго извинялся, пеняя на издержки журналистской профессии и ненавязчиво "переводя стрелки" на операторские чаяния коллег. Хитрюга Луис с довольным видом поглаживал висящий на пузе фотоаппарат: "Должны получиться динамичные и в меру эротичные кадры…"

Сверху или снизу?

Эротика тут совсем не при чем. Речь о том, кто и откуда начинает выбирать "лодку своей мечты".

Кое-кто начинает "сверху" — с плюшевых диванов, манерной обивки, красного дерева, количества гальюнов, душевых кабин и всего такого прочего. Лично я предпочитаю начинать "снизу": с корпуса — или, как выражаются отдельные ценители, с киля. А корпуса у обоих протестированных катеров "Gagliotta" такие, что лично я вполне обошелся бы и без мягких диванов — было бы удобно за рулем, следовал бы послушный и предсказуемый отзыв на повороты штурвала и отклонения дросселей, была бы твердая уверенность, что дойдешь до намеченной точки в любую погоду, "сделав" по дороге всех и вся… Не могу не процитировать здесь отзыв знаменитого Дона Аронау — строителя прославленных гоночных "Cigarette": "Единственные корпуса в Европе, которые стоит копировать — это корпуса Сальваторе Гальотты".

Кстати, общались мы все по-английски, а по законам этого международного языка и лодку, и катер, и корабль принято именовать в женском роде: "она". Я же — наверное, чисто машинально — использовал по отношению к катерам "Gagliotta" местоимение "he" ("он"). Никто и не подумал меня поправлять.

Артем Лисочкин



"Camaro Even" устремлен вперед даже в тесноте заводского цеха

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ протестированных катеров "Gagliotta"

	"Camaro Even"	"Gagliardo 34"
Длина, м:		
габаритная	12.70	11.10
корпуса	12.58	10.30
Ширина, м:		
габаритная	3.55	3.55
корпуса	3.50	3.50
Высота габаритная, м	1.96	1.65
Вместимость, л :		
топливного бака	740	720
водяного танка	400	300
Пассажировместимость, чел.	10	10
Кол-во спальных мест	5-6	5
Кол-во и тип двигателей	2 дизеля "Yanmar"	2 дизеля "Yanmar"
Мощность двигателей, л.с.	2×300	2×250
Скорость, уз (км/ч):		
крейсерская	30 (56)	27 (50)
максимальная	43 (80)	35 (65)





«APREAMARE»

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

катера в стиле «бельканто»

Когда впервые видишь эти катера на ходу, мудрено не удивиться — неужели корпус со скругленной кормой способен глиссировать? И только когда заглянешь под лодку со стороны днища — при посещении верфей "Apreamare" в Сорренто и расположенном неподалеку от него городе Кастелла Маре нам такая возможность представилась не раз и не два — немедленно находится объяснение. Лодка лишь "притворяется" водоизмещающей: под открытой взору надводной частью корпуса со скругленной вельботной кормой прячется "ходовая платформа", представляющая собой вполне привычное глиссирующее днище умеренной килеватости с продольными реданами.

Для испытаний нашей интернациональной пресс-группе были предоставлены сразу три модели компании — 10-метровый "Midcabin" и два "Hardtop" длиной 11 и 12 м. Кроме того, владелец фирмы Альдо Апреа любезно выделил нам еще один 12-метровый катер специально для фотосъемок.

В маре... то есть в море!

"Маре" — по-итальянски "море". Не правда ли, похоже звучит? Да и слово "барка" русскому уху хорошо знакомо. Правда, итальянцы обзывают так любую лодку — от огромной яхты до крошечного ялика. Но, прежде чем наши "барки" небольшой, но внушительной флотилией вышли в "маре", коллеги опять потащили меня во внутренние помещения катеров, дабы оценить планировку, отделку и прочие бытовые прелести.

Не могу не признать: действительно шик. Причем не только с точки зрения качества и "богатства" исполнения — из-за чего по старой яхтенной привычке снимаешь ботинки еще на пирсе, не дожидаясь дополнительных напоминаний. Помимо красоты, наличествует и продуманность малейших деталей, настоящая морская практичность. Уютно и просторно — а все благодаря тому, что при относительно ограниченных размерениях ни дюйма пространства не пропадает зря.

Распределив между собой лодки, мы наконец вышли из гавани (после чего неоднократно пересаживались из одной в другую, координируя свои действия по радио).

Кому что. Несмотря на приличную скорость — за 30 узлов — пробовать крутые развороты и прочие спортивные выкрутасы как-то не тянет. Обилие красного дерева и тика, да и сами округлые формы лодки, как видно, действуют даже на самого отъявленного любителя острых ощущений умиротворяющим образом. Скорость здесь нужна только для быстрого перемещения из точки А в точку Б, и не более. Хотя не могу не признать, что в повороте все три протестированные модели вели себя хоть и степенно, но весьма прогнозируемо.

И мореходность оказалась на высоте. Поскольку в нашем распоряжении оказались сразу четыре "барки", волну мы могли наделать какую угодно — и лишь раз водитель 10-метрового "Midcabin" был вынужден сбросить газ, наткнувшись на скрестившиеся между собой крутые кильватерные валы от трех старших собратьев "малютки".

Приглянулась и маневренность. По требованию наших фотомастеров мне пришлось в одиночку подойти к причалу на 12-метровом "Hardtop" и выгрузить на берег принайтовленный к кормовому кринолину надувной тузик. Несмотря на навальный ветер, справился я с этой задачей без проблем и, отходя от причала вновь, из одной только лени воспользовался подруливающим устройством ("bow thruster"), которое после поворота джойстика на приборной панели легко отодвинуло нос катера от стенки.

В тесноте гавани Сорренто любой из протестированных катеров великолепно управлялся одними ручками газа-реверса без использования штурвала. Восхитило поведение "Apreamare" на заднем ходу — скругленная вельботная корма мягко раздвигает воду, и даже при встрече с морским накатом можно не опасаться того, что вода вдруг плюхнет в кокпит через транец (которого, собственно, нет и в помине). Красота красотой, но вот вам и практическая ценность подобного дизайна!

Из недостатков мы единодушно отметили великоватый уровень шума (хоть никаких замеров специально не проводили — опирались исключительно на субъективные ощущения), а также на неважную обзорность с места водителя, особенно на переходных режимах, когда дает о себе знать кормовой дифферент. Мало чем помогают в этом случае и транцевые плиты — при подходе к гавани, после сброса газа, всем тест-драйверам пришлось приподняться с водительского кресла. Лично я попросту встал на мягкой подушке во весь рост, чтобы видеть обстановку по курсу поверх поднявшегося носа, оперся локтями о край широченного люка в "хардтопе", а штурвал некоторое время крутил попросту босой пяткой (честно говоря, подобный способ рулежки я подсмотрел у одного из представителей фирмы).

Причина повышенного кормового дифферента понятна — общий объем и, соответственно, плавучесть кормовой части здесь заметно меньше, чем на традиционном глиссирующем катере с прямой линией бортов и плоским транцем. Правда, при переходе в чисто водоизмещающий режим можно опять занять сидячее положение за штурвалом. Да,



Глиссирующая "платформа" катеров "Apreamare" ведет свою родословную от кормовых "крыльев" старинных рыболовных вельботов "гоццо"



Главный цех верфи в Сорренто. Стеклопластикового производства тут не увидишь — оформленные "под дерево" корпуса и внутренние секции изготавливает сертифицированное итальянским морским регистром предприятие "Artiano"

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ протестированных катеров "Apreamare"

	"10 Midcabin"	"11 Hardtop"	"12 Hardtop"
Длина наиб., м	9.60	10.75	12.08
Ширина наиб., м	3.35	3.95	4.48
Осадка на стоянке, м	0.70	0.70	0.80
Водоизмещение, т	7.30	9.20	16.40
Кол-во и мощность двигателей, л.с.	2×300	2×370	2×480
Макс. скорость, уз (км/ч)	34 (63)	32 (59)	30 (56)
Кол-во спальных мест	2+2	4+2	4+2
Вместимость, л: топл. бака	2×360	2×500	1400
вод. танка	2×130	300	450
Пассажировместимость, чел.	10	12	12



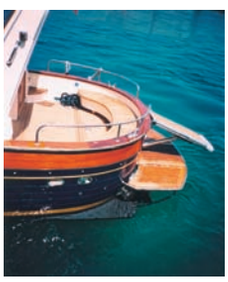
Оборудование и отделка — более чем шикарные

"летучий мостик" ("flybridge") на крыше рубки тут бы явно не помешал!

Кроме того, не все ладно и с аэродинамикой, прежде всего на "хардтопах". Даже если убрать мягкую крышу, открыв просторный люк, кормовой флаг на ходу упорно разворачивается к носу — надстройка оставляет за собой зону низкого давления, подсасывая воздух и, соответственно, дизельный выхлоп.

Сила традиции

В Сорренто поют все. Даже те, кто и петь-то не умеет. Не захочешь, а запоешь. В справедливости этого расхожего убеждения я убедился на собственном опыте. Первым после возвращения на берег подал пример испанец Луис Буш, главный редактор журнала "Nautica". Вдохновенно запрокинув голову, он удивил прохожих отрывком из "Дон Карлоса". Не успел он закончить свою арию, как вступили мы с Фредериком Финнесом из норвежского "Praktisk Båtliv", надтреснутыми ночными голосами исполнив дуэтом "О соле мио", хотя и по-английски: "It's now or never, come hold me tight..." — на бессмертные слова Элвиса Пресли. Дольше всех держался Мишель Люизи из французского журнала "Moteur Boat". Да и тот через пару минут вдруг принялся чеканить шаг и затянул "Интернационал" на чистейшем французском языке...



Скругленная вельботная "попа" ("корма" по-итальянски) — фирменный признак катеров "Apreamare"

Короче говоря, свою дань Сорренто мы отдали. Мне сразу припомнился аналогичный пресс-вояж, блестяще описанный Ильфом и Петровым в "Золотом теленке" — когда иностранные корреспонденты, следующие на открытие Восточной Магистрали, после переезда через Волгу тоже не выдержали и дружно заголосили "Сюр нотр мер Вольга" с неподобающим припевом "Эй, юхнем!"

Что же это на нас так подействовало? Атмосфера места — родины великого Карузо? Или чарующая музыка самих итальянских слов — "Сорренто", "бельканто"? Или романтичная внешность катеров "Apreamare", находящаяся в полной гармонии с окружающей обстановкой?

Любые иностранные слова мигом теряют свое очарование, когда узнаешь их точный перевод. "Бельканто", к примеру, — это всего-навсего "красивое пение" (увы, наши вокальные опыты не имели к данному термину абсолютно никакого отношения). Чемпион гонок открытого моря Сержио Карпентьери, родись он в России, попросту звался бы Сергей Плотников. И так далее. Но прямой перевод слова "gozzo" ("гоццо") мне выяснить так и не удалось. А между тем, именно здесь и кроется причина, по которой катера, подобные "Apreamare", могли быть созданы только в Сорренто и нигде более.

На мореходных парусно-гребных вельботах с одинаково острыми носом и кормой местные рыбаки испокон веков выходили в море за добычей. Вроде бы, вельботный корпус их вполне устраивал — на веслах лодка одинаково ходко движется и вперед, и назад, при выборке сетей в штормовую погоду позволяет без проблем стать и носом, и кормой к волне... Однако рыбы в те незапамятные времена было побольше, чем теперь, и при выбирании тяжелой сети с кормы возникал серьезный риск опрокидывания. Вот и пришла в какую-то светлую рыбацкую голову невиданная идея — снабдить кормовую часть привычного вельбота увеличивающими плавучесть "крыльями", похожими на горизонтальный хвостовой плавник дельфина. Так (или примерно так) зародилась в Сорренто разновидность вельбота под местным названием "гоццо", известная и поныне.

Ясное дело: труженики моря, создавшие "гоццо" не одну сотню лет назад, и слыхом не слыхивали о режиме глиссирования. Мысль использовать изобретенный рыбаками "дельфиний хвост" на высоких скоростях, поставить на службу создаваемые им гидродинамические силы возникла у отца нынешнего владельца "Apreamare" Катальдо Апреа только в начале 70-х (до этого верфь исправно строила традиционные для этих мест водоизмещающие лодки). Первенцем "скоростной программы" стал 9-метровый глиссирующий катер, снятый с производства только в 1988 году...

В общем, не такие уж они и "притворы" — лодки "Apreamare". Дизайн дизайном, но в основе их концепции, как ни крути, лежит вековой опыт неаполитанских судостроителей, пусть и самоучек. Большинство певцов в Сорренто тоже ничему не учились, однако куда нам до них! Владеют "бельканто" лишь те, кто живет здесь с рождения.

Артем Лисочкин

Формула скорости — Fas³Tech

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ


"Formula 312 Fas³Tech"


"Formula 280 Sun Sport"

И не пытайтесь лихорадочно припоминать школьные уроки физики. Такой формулы ни в детских учебниках, ни в солидных ученых трудах вы не найдете. Даже сам старик Эйнштейн со своим знаменитым $E=mc^2$ наверняка стал бы в тупик. Дело в том, что ключевое здесь — само слово "Формула". И у водномоторников, и у автомобилистов первыми его синонимами являются "спорт" и "скорость".

Поэтому, получив приглашение протестировать в Хельсинки лодки "Formula" производства американской компании "Thunderbird" ("Буревестник"), я сразу догадался, с чем мне придется иметь дело. Заочное знакомство через интернет подтвердило первые предположения: продукция "Буревестника" действительно имеет самое непосредственное отношение к гонкам класса "оффшор". К примеру, еще в далеком 1962 г. катер фирмы стал первым в мире судном с поворотно-угловой колонкой, успешно преодолевшим "культовый" спортивный маршрут открытого моря "Майами–Нассау". И тут не обошлось без громких имен — в 1981 г. " Thunderbird" построил гоночный катамаран "К-5" для легендарной Бетти Кук, хорошо известной постоянным читателям "КиЯ".

Для редакционных испытаний были предоставлены две "Формулы": "280-я", относящаяся к категории "Sun Sport", и "312-я", представитель венца творения "Буревестника" — истинно спортивного направления "Fas³Tech".

И жить торопится, и чувствовать спешит

По сторонам медленно проплывают поросшие соснами скалистые берега и островки. Негромкий басовитый рокот двух настроенных глушителей за спиной так и подстегивает толкнуть обе рукоятки дросселей до упора, чтобы пробудить к жизни все упрятанные под массивным капотом 600 "лошадей". Да, "312 Fas³Tech" можно сразу узнать даже в тесноте гавани по одному только звуку — как спортивный автомобиль в городской пробке! Однако давать газу пока нельзя — фарватеры в финских шхерах узки и извилисты, и чуть ли не за каждым поворотом маячит знак ограничения скорости: больших и маленьких стоянок и яхт-клубов по берегам предостаточно.

Но вот, наконец, острый нос "312-й" просовывается в створ последних выходных вешек. Впереди — просторный плес с редкими островками, за которыми проглядывает морская синь. Эта лодка создана не для того, чтобы неспешно тарахтеть по извилистым протокам. Ее стихия — море и скорость!

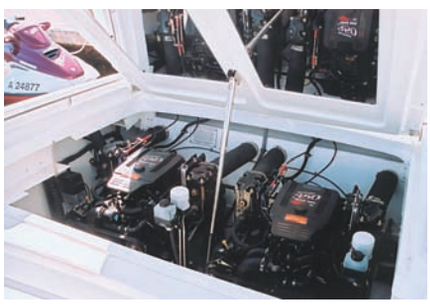
Оба 5.7-литровых бензиновых 300-сильных "Магнума" с распределенным впрыском MPI послушно взревели, и на дисплее GPS суматошно замелькали цифры скорости. Приемистость здесь почище, чем на спортивном автомобиле! Скалистый островок, несколько секунд назад маячивший далеко впереди, вдруг оказывается совсем рядом и тут же улетает назад. На скорости около 85 км/ч замечаю, что лодка немного зарыскивает, отчего приходится то и дело слегка подворачивать руль. Быстрый взгляд на указатель положения триммера подтверждает поставленный с ходу диагноз — обе угловые колонки максимально "поджаты" к транцу, а килеватые спортивные лодки, как известно, носового дифферента не любят. Нащупываю кнопку триммера, призванную "отпустить" колонки, и... Можно подумать, будто это не банальный триммер, а некий турбоускоритель, как на машине Джеймса Бонда! Стрелки тахометров метнулись на несколько делений вперед, моторы, словно обретя свободу, торжествующе взвыли, и меня опять вдавило в спинку спортивного сиденья.

Скорость — 100-105 км/ч, никаких зарыскиваний, летим, как по нитке. Можно бы и вовсе руль отпустить, но в этих водах лучше держать ухо востро. В поле зрения катят несколько больших парусных яхт, кренясь под свежим ветром, носятся во всех мыслимых направлениях отмороженные любители фанбординга и аквабайкеры, прыгая с пенящихся белыми барашками волн.

Чем ближе открытое море, тем чаще и мы на скорости около 100 км/ч начинаем взмывать в воздух (высота волны в день испытаний составляла 1.5–2 м). Приводнения мягкие, лодка ведет себя предсказуемо. Это и неудивительно — "312 Fas³Tech" имеет характерный для гоночных катеров "оффшор" корпус значительного относительного удлинения с обводами "глубокое V" и тремя поперечными реданами на кормовой половине корпуса. Но все же в такой ситуации лучше вновь немного "занутрить" триммер и рулить стоя. Кресла, заимствованные с гоночных катеров, вроде бы такую позицию водителя допускают. Но как же, черт побери, опустить подушку? Мне вовремя намекают, что лодка — американская. Ага, вот и клавиша на подлокотнике. Неслышно срабатывает электромоторчик, сиденье плавно откидывается вниз, и я надежно расклиниваюсь в освободившейся "подкове", образованной спинкой и боковыми поддержками. А заодно при

"Formula 312 Fas³Tech": капот, прикрывающий 600 "лошадей", снабжен электроприводом – вручную его поднять тяжело. Даже здесь есть зеркала!







помощи рычажка под рулевой колонкой перевожу штурвал в более близкое к горизонтали положение — когда стоишь на ногах, амортизируя ими толчки, так удобнее.

Пробую заложить несколько экстремальных поворотов — на зависть все тем же аквабайкерам. При "занутренном" триммере "312-я" с полного хода буквально ввинчивается в поворот с диаметром циркуляции примерно в три длины корпуса. Правда, при исполнении подобного маневра одной рукой лучше понадежней держать руль, а другую не снимать с дросселей: наша "гоночная машина" при этом поворачивает не плавно, а дискретно — словно отсчитывающая секунды стрелка часов, и к возникающей при этом раскачке по крену и дифференту (а, соответственно, и перегрузкам) должны быть готовы не только водитель, но и пассажиры. При отпущенном триммере траектория циркуляции более пологая, "дискретность" менее заметна, но в свежую погоду лучше быть настороже — даже на столь килеватой лодке при крене всегда есть риск встретить волну одной из плоскостей днища, отчего последует ощутимый удар.

Но, с другой стороны, подобные лодки не строятся в расчете на короткие дистанции с обилием поворотов. Лодка эта действительно оффшорная, и главная ее задача — быстро преодолевать значительные расстояния в открытом море. В ходе теста "312-я" доказала, что способна блестяще справиться с такой задачей.

Солнце, скорость и вода

"280 Sun Sport" на метр покороче "312-й", но на вид она крупней, массивней и солидней. Это и неудивительно: лодка и шире, и выше устремленной в пространство, похожей на наконечник дротика "Fas³Tech". Разница здесь не только в габаритах.

На что чисто спортивному катеру, к примеру, камбуз с гальюном? Ни тем, ни другим вряд ли воспользуешься на полном ходу в открытом море. Когда одна рука толкает дроссельные рукоятки вперед, а другая крутит штурвал, отлавливая особенно крутую волну, не до еды и до прочих функций организма. Гонка! Пассажиры забыты!

Примирить водительские амбиции и чаяния простых пассажиров (в роли которых обычно выступают члены семьи) вполне удается на борту "280 Sun Sport".

Основные данные катеров "Formula"

	"312 Fas³Tech"	"280 Sun Sport"
Длина наиб., м	9.50	8.53
Ширина наиб., м	2.51	2.82
Осадка на стоянке, м	0.84	0.84
Килеватость на транце, град.	24	21
Вес, т	3.65	2.86
Двигатели	"Magnum MPI", 5.7 л (2x300 л.с.)	"MerCruiser MPI", 5 л (2x260 л.с.)
Кол-во спальных мест	2+2	2
Высота в каюте, м	1.40	1.57
Вместимость топл. бака, л	485	455
Вместимость вод. танка, л	72	76
Макс. скорость*, уз (км/ч)	56 (103)	46 (85)

*По результатам испытаний "КиЯ": нагрузка — 3 чел. + 1/2 штатного запаса топлива; скорость ветра — 10-12 м/с; высота волны — 1.0-2.0 м; температура воздуха — 26-28°С; место испытаний — устье зал. Каллалахти (Хельсинки, Финляндия)

Охота погонять — погоняй. Предоставленная на тест лодка легко разогналась до 80-85 км/ч, причем неплохо вела себя и на полутораметровой балтийской волне. Ну, а если супруга с детишками высмотрели у берега уютную, закрытую от ветра и волны бухточку, в которой можно остановиться на ночлег, то в чем же проблема? Заходим, бросаем якорь и чувствуем себя как дома — все под рукой: и кухня, и спальня, и душ, и туалет... Можно и на берег не выходить, на борту все есть.

А утром, когда опять проснется водительский кураж, выйти из бухточки на морской простор проще простого: развернуть "280 Sun Sport" на месте можно одними только рукоятками газа и реверса, работая моторами "враздрай" (на узком, длинном и более килеватом "312-м" мне при подобном маневре пришлось основательно покрутить рулем). Сказывается, очевидно, наличие винтов "DuoProp", которые хороши не только на полном ходу с большой нагрузкой, но и при маневрировании.

И, напоследок, умиляющая подробность: возле самых дроссельных рукояток налеплена яркая наклейка-предупреждение: "На скоростях выше 40 ст. миль маневренность лодки ограничена. Читайте инструкцию". Черта с два она ограничена! Обычная американская перестраховка. Написали бы проще: "Папа! Круто не поворачивай, не то мы мороженое за борт уроним".

Резюме

"312 Fas³Tech": Не любит стоять без движения. Лодка для тех, кто действительно "и жить торопится, и чувствовать спешит", как выразился в свое время князь-поэт П.Вяземский. Всего за один световой день можно и удаленный уголок посетить, и поразвлечься там всласть, ощутив себя истинным гонщиком открытого моря, и домой вернуться, невзирая на капризы погоды. Остыть после адреналиновых развлечений, поужинать и т.п. можно и в клубном баре, вернувшись в родную гавань. Хотя в случае чего и на борту можно переночевать с достаточным комфортом.

"280 Sun Sport": Может двигаться на удивление быстро, но при этом не прочь и пройтись "пешим шагом", и попросту спокойно постоять у бережка. Очень удачный компромисс между спортивно-прогулочной лодкой и полноценным дейкрейсером, допускающим не только прогулочные выходы на пару выходных дней, но и то, что у нас принято именовать "водным туризмом". Лодка более спокойная и домовитая — если только такие определения вообще подходят к катерам, способным развить скорость более 80 км/ч. Здесь и попросторней, и "бытового" оборудования побольше, чем на "гоночном" Fas³Tech.

Общее: Высокое качество исполнения, предсказуемое поведение на воде, обилие присущего "американцам" стандартного оборудования — "электропакет", мойки, души, ковры, зеркала, не говоря уже о расставленных повсюду подстаканниках, без которых никому не мыслится ни истинно американский катер, ни автомобиль. Дизайн и отделка тоже хороши, хотя в основном доминирует стерильный сверкающий пластик (тика и красного дерева нет и в помине), на фоне которого особенно эффектно смотрятся даже недорогие аксессуары и декоративные элементы. "Скромное обаяние буржуазии": ослепленный сверканием "демократичного" пластика, я далеко не сразу просек, что обивка всех сидений, диванов и кресел не из какого-то там заменителя, а из натуральной кожи. Америка!

Артем Лисочкин

"Formula 280 Sun Sport": пульт управления и камбуз в кокпите





Катера "Formula" предоставлены компанией "A.K.CrafTech Oy": Meripellontie 11C, 00910, Helsinki, Finland, тел. +358 (9) 34364520, -22, -23; факс 34364545; www.akcraftech.fi; irina.aro@akcraftech.fi

«RINKER»

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

много крейсера за свои деньги

Это название, наверное, пока мало что говорит читателям "КиЯ". До недавних пор лодки с такой маркой были практически неизвестны и в соседней Финляндии, хотя американских лодок в местных маринах вроде бы хватает, а компания "Rinker", как позволил выяснить все тот же вездесущий интернет, успешно продает свою продукцию по всему миру уже более полувека.



"Rinker 250 Fiesta Vee"



"Rinker 232 Captiva Cuddy"

— В последние годы в Финляндии и впрямь стали все чаще обращать внимание на "американцев", — говорит Юкка Аро, директор компании " CrafTech Oy", эксклюзивного дистрибьютора "Formula" и "Rinker" в Финляндии и России. — Мне, как финну, полагалось бы хвалить только отечественную продукцию, и я действительно не могу не признать, что большинство наших местных фирм производит по-настоящему добротные лодки. Однако, есть и несколько серьезных "но". Добротность добротностью, но по уровню комфорта, отделки, перечню стандартного оборудования наши катера, увы, уступают американским. Учти и такой немаловажный фактор, как цена. Стоимость рабочей силы в Финляндии значительно выше, чем в Америке, а обороты фирм меньше. Так что заведомо лучше оборудованный американский катер всяк выйдет тебе дешевле — даже с учетом доставки из-за океана.

В этот момент мой взгляд остановился на 7-метровом "Бейлайнере", который работники марины вытаскивали из воды на трейлере.

— В Финляндии, как и у вас в России, тоже поначалу "запали" на "Bayliner", — понимающе подмигнул Юкка. — Стоит дешево, полно "наворотов", мотор с колонкой такой же, как на более дорогих "Maxum" или "SeaRay"... Но только глянь на эти дыры в носу — ребята покатались по такой же волне, как ты вчера на "Formula", и лежащий в форпике якорь, болтаясь на ходу, насквозь пробил бортовую обшивку с двух сторон. Разве это дело? Финны, как и русские, не настолько богаты, чтобы покупать дешевые вещи, и "штамповками" все уже наелись. Именно поэтому в последнее время в Финляндии и начали появляться пусть и давно известные в Америке, но новые для нас названия. Большинство людей теперь ищет лодки, приемлемые не только по цене, но и по качеству. Да что я тебе рассказываю — оба "Rinker" у причала, садись за руль и убедись сам!

Первым делом я обратил внимание на "250-й", который вызывающе возвышался над приземистым стремительным силуэтом более длинной "Formula 312 Fas^{3}Tech". Один в шутку обозвал его "яйцом", другой сказал, что это почти паром "Silja Line", только маленький... Шутки в сторону! Попробуйте "вписать" в корпус длиной семь с небольшим метров и четыре полноценных спальных места, и гальюн с умывальником и душем (плюс 100-литровую накопительную цистерну для "отходов производства"), и камбуз с микроволновкой, холодильником, плитой, мойкой, и... В общем, все, чтобы тут навеки поселиться. Да еще сделайте все это так, чтобы гость ростом за метр восемьдесят не стукался головой о потолок в каюте. Естественно, при этом придется пойти на некоторые компромиссы — например, разместить вторую пару спальных мест под полом кокпита. Удачно впишите в силуэт лодки просторный кормовой кринолин — помимо тех радостей, которые он доставит купальщикам, такая штука зрительно удлинит высокий и короткий корпус, не позволив ему выглядеть эдаким "обрубком". Если вам это удалось, считайте, что вы создали "Rinker 250 Fiesta Vee".

Как поведет себя такой "компромисс" на ходу? Неплохо. Единственная проблема, с которой мне пришлось столкнуться — заметный ходовой крен. Сказались и высокое положение центра масс, и парусность (ветер не стихал, скорость его составляла 10-12 м/с). Впрочем, крен я легко убрал парой щелчков по клавише транцевой плиты погруженного в воду борта.

А вот "Rinker 232 Captiva Cuddy" — вроде бы, тоже крейсер — опять пробудил мои водительские амбиции. Правда, это крейсер с приставкой "day" (дневной), то бишь рассчитанный не только на путешествия выходного дня, но и на милые моему сердцу скоростные "прохваты". Заменив стандартный 19-дюймовый алюминиевый винт на стальной 21-дюймовый, я вплотную подобрался по скорости к "Формуле" — с одним водителем по тихой воде Каллалахти она составила около 90 км/ч!

Резюме

"250 Fiesta Vee": "Много крейсера за свои деньги". Мини-теплоход, просторный и комфортабельный. При относительно небольшой длине — четыре полноцен-

Камбуз в салоне "Fiesta Vee"



Стильные пульт управления и кокпит "Captiva Cuddy"









На “Rinker 250 Fiesta Vee” удобно не только за рулем

ных спальных места и все необходимое в пути. Объем накопительной (иными словами — фекальной) цистерны позволит посетить и заграничные марины с их экологическими строгостями. Неплохие скоростные показатели, несмотря на умиротворяющую внешность. Транцевые плиты здесь действительно нужны — в основном, для компенсации ходового крена, поскольку из-за большого габарита по высоте лодка изрядно парусит.

“232 Captiva Cuddy”: Очень резвый дейкрейсер. Может использоваться для кратковременных скоростных прогулок, буксировки лыжника и т.д., а также для выходов выходного дня на значительные расстояния. При нагрузке не более 1–2 чел. с 260-сильным мотором советую поставить “тяжелый” стальной винт шагом 21 дюйм — прирост скорости приятно обрадует. Более “летняя” лодка, чем “250 Fiesta Vee”.

Общее: Добротные американские катера с массой стандартного оборудования, которое не придется заказывать за отдельную плату. Привычное однорукояточное управление единственным мотором, в отличие от “спортивного” раздельного управления газом-реверсом и двухмоторной силовой установкой на катерах “Formula”. Сверлить днище, чтобы узнать толщину обшивки, мы, естественно, не стали, но сравнение весовых показателей “Rinker” и некоторых, как бы это выразиться... дешевых лодок аналогичных размерений свидетельствует о достаточной прочности корпуса. Оба катера были абсолютно новыми, но характерного стеклопластикового запаха я не почувствовал — судя по всему, контроль за технологией и соблюдением рецептуры на высоте.

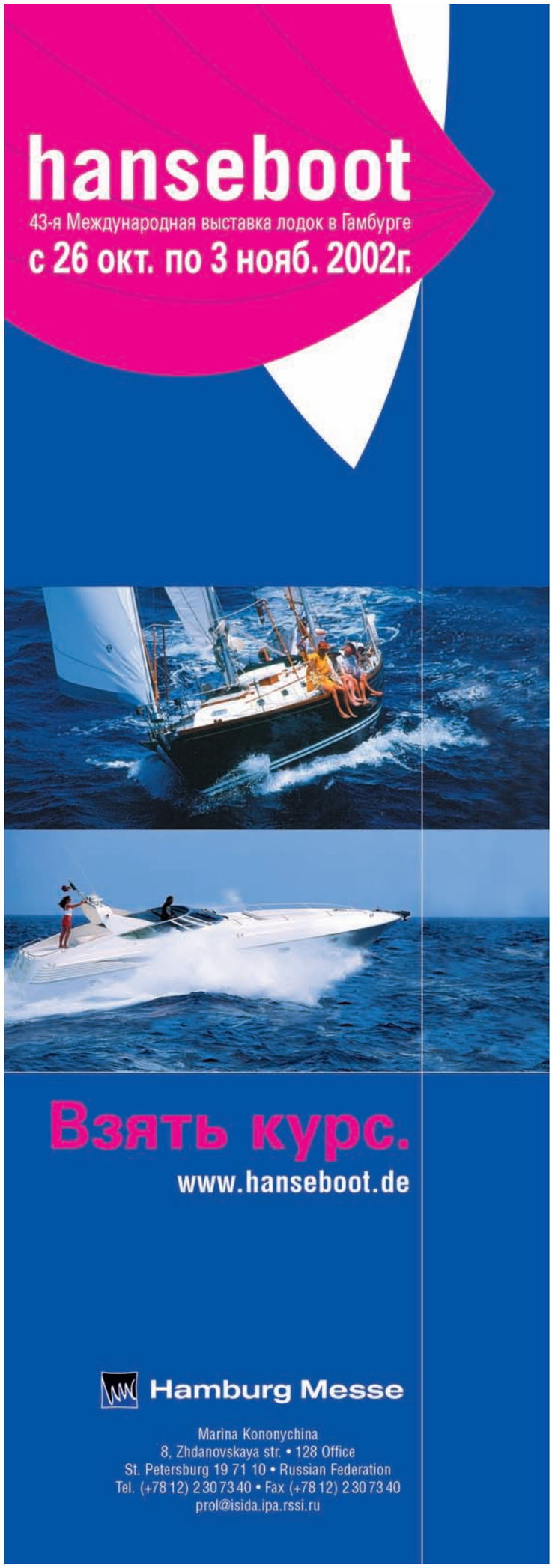
Артем Лисочкин

Основные данные катеров “Rinker”

	“232 Captiva Cuddy”	“250 Fiesta Vee”
Длина наиб., м	7.16	8.25
Ширина наиб., м	2.59	2.59
Осадка на стоянке, м	0.56	0.56
Килеватость, град.	20	18
Вес, т	1.91	2.86
Двигатель	“MerCruiser MPI”, 5 л 260 л.с.	
Тип угловой колонки	Alpha-1	Bravo-3 DuoProp
Кол-во спальных мест	2	4
Высота подволока в каюте, м	1.32	1.83
Вместимость топл. бака, л	284	284
Вместимость вод. танка, л	38	124
Вместим. накопит. цистерны, л	–	102
Макс. скорость*, уз (км/ч)	40 (74)	37 (69)

*По результатам испытаний “КиЯ”: нагрузка — 3 чел. + 1/2 штатного запаса топлива; скорость ветра — 10-12 м/с; высота волны — 1.0-2.0 м; темп. воздуха — 26-28°С; место испытаний — устье зал. Каллалахти (Хельсинки, Финляндия)

Катера “Rinker” предоставлены компанией “A.K.CrafTech Oy”: Meripellontie 11C, 00910, Helsinki, Finland, тел. +358 (9) 34364520, -22, -23; факс 34364545; www.akcraftech.fi; irina.aro@akcraftech.fi





ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

«КАДИППАК» под парусами

...Зной, разлитый над Петербургом, казался нестерпимым. Душа и тело жаждали сиесты. Последовавшее предложение о тестировании яхты “Hunter 326” показалось нам просто ниспосланным свыше — согласитесь, не часто удается одновременно сочетать полноценный отдых с настоящей работой. (Правда, едва ступив на палубу, все мысли о работе мы едва не выкинули из головы — эта яхта располагает только к отдыху!) Итак, позвольте представить: “Hunter 326”, коренной американец, рожденный в Англии.





Почему так сложно? Потому что яхты серии “Hunter” проектируются в США, там же, на верфи “Hunter Marine”, они и появляются на свет. Но с недавнего времени компания-прародитель решила дополнительно начать производство подобных яхт в Европе, для чего в Англии построили оснащенную по последнему слову техники верфь, на которой применяются те же технологические приемы, что и на основном предприятии во Флориде. Как оказалось, тамошние технологии заслуживают того, чтобы посвятить им хотя бы пару-тройку абзацев. Практичные американцы ввели в яхтостроение методы, заимствованные у автомобильной промышленности, что позволило им поставить производство “Охотников” в буквальном смысле слова на конвейер — ежемесячно на головном предприятии на воду спускается более 50 лодок семейства “Hunter” (модели “Hunter 306”, “-326” и “-356”).

Как рассказал в телефонной беседе с нами любезный господин Чип Ши (один из директоров “Hunter Marine”), основной задачей при подготовке серийного производства этих яхт было максимальное снижение их себестоимости за счет сокращения ручного труда — но при одновременном повышении качества. Достичь этого удалось введением компьютерных технологий не только на стадии проектирования и моделирования, но и собственно изготовления деталей яхты, внедрением на верфи некоего аналога заимствованной из японского автомобилестроения системы “канбан” (“точно вовремя”) и применением термоформованных деталей обстройки яхты. Так, одна из наиболее трудоемких операций пластикового судостроения — изготовление болвана — теперь выполняется практически без применения ручного труда. Всю работу взял на себя гигантский координатный станок, вырезающий из куска специального пенопласта точную копию корпуса яхты в натуральную величину*, с которой потом и снимается матрица. Рулон стеклоткани раскраивается тоже при помощи компьютера — только на этот раз резаком выступает лазерный луч. Для достижения максимального качества — а стеклоткань очень гигроскопична — резка ткани и ее последующее хранение осуществляются в помещениях с контролируемым климатом. Промаркированные заготовки впоследствии подаются на рабочее место точно к началу соответствующей технологической операции, что минимизирует время контакта ткани с окружающей средой. Компьютерное моделирование позволило целиком изготавливать такие элементы внутренней обстройки яхты, как гальюн и камбуз, на отдельном производственном участке и монтировать их в корпус при помощи крана с минимумом ручных операций, необходимых для точной подгонки деталей друг к другу.

Отдельным технологическим нововведением “Hunter Marine” следует считать широкое использование деталей из термоформируемых пластиков , что

* Подробнее об этой технологии — см. статью “Новое в технологии малого судостроения”, “КиЯ” № 175.

позволяет сильно снизить затраты на производство, автоматизировав его.

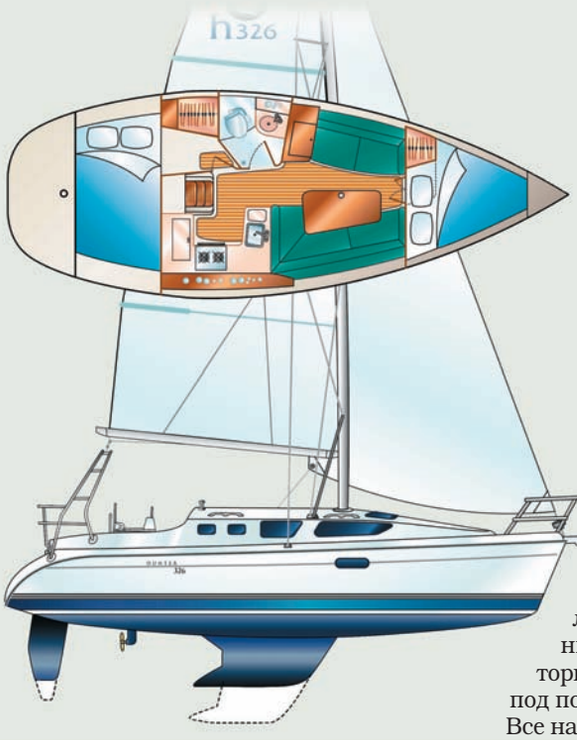
На тестирование нам предоставили один из первых, изготовленных в Англии экземпляров “Hunter 326”. Яхта прошла европейскую сертификацию* и классифицирована по категории B: Offshore. В данном случае это значит, что “судно предназначено для плавания в открытом море при силе ветра вплоть до 8 баллов (17-20 м/с) и высоте волны до 4 м включительно”. Лодка была практически в стандартной комплектации, из дополнительных (заказных) опций на ней были лишь мачта с системой внутренней закрутки грота да микроволновая печь на камбузе, работающая от береговой электросети.

Первое впечатление от яхты — на воде у пирса нас ожидает большое и дружелюбное создание. Из кокпита трап с тиковыми ступенями ведет внутрь просторного и светлого салона. Рулетка подтверждает наши предположения о его немалой высоте — 193 см в корме и 190 в носу, так что даже весьма рослый человек не чувствует себя внутри стесненно. Сам салон вызывает ассоциации скорее с номером первоклассного отеля, нежели с каютой яхты. Справа от трапа — удобный камбуз П-образной формы, оснащенный холодильным шкафом, двухконфорочной газовой плитой с духовкой, нержавеющей мойкой с электрической помпой и пресловутой микроволновкой. На стойке над мойкой находится комплект пластиковой посуды на четыре персоны.

По левому борту от трапа расположен вход в кормовую каюту, рядом с ним — выгородка гальюна и штурманский уголок. В душ и умывальник гальюна подается горячая вода из нагревателя, его емкость — 23 л. Сам гальюн практически весь (включая раковину и унитаз) отформован из АБС-пластика. Из этого же пластика еще выполнены поворотные светильники в салоне и каютах, а также элементы камбуза.

Помимо салона, на яхте имеются две двухместные каюты — носовая с V-образной койкой и кормовая с полноразмерной двуспальной койкой, находящейся под кокпитом. Кормовая каюта функционально разделена на три зоны (“стоячую”, “сидячую” и “лежачую”), дополнительно оборудована системами отопления (известной фирмы “Webasto”) и принудительной вентиляции. Впрочем, и естественная приточно-вытяжная вентиляция каюты, как показал наш тест, позволяет с комфортом расположиться в ней даже в жаркий летний день. На яхте установлены два вентилятора типа “Dorado”, а в тихую погоду или на стоянке для усиления естественной вентиляции на ней могут быть открыты четыре иллюминатора (из семи имеющихся).

Развернутый в корму штурманский уголок представляет собой стол с пеналом для карт. Рядом — жидкокристаллический дисплей, информирующий об уровне заполнения судовых цистерн. За дополнительную плату яхта может быть оснащена большим количеством различных радионавигационных приборов с выводом репитеров на штурманский стол. Под сиденьем штурмана — переключатель, управляющий работой трех мощных 12-вольтовых аккумуляторных батарей, расположенных под подушкой дивана.



Основные данные яхты “Hunter 326”

Длина, м:	
максимальная	**9.63**
по КВЛ	**8.64**
Ширина, м	**3.30**
Осадка, м:	
с коротким килем	**1.32**
с длинным килем	**1.78**
Водоизмещение, т	**3.887**
Вес балласта, т	**1.453**
Пл. парусности, м²	**50.2**

HUNTER

Все находящиеся на виду деревянные детали, включая переборки и настил, выполнены из цельного тикового дерева, покрытого тремя слоями лака. На фоне известного “Картера 30”, с его унылым “гробом” и тесным салоном, “Hunter”, как уже было сказано, выглядит номером отеля. В целом, интерьер яхты можно сравнить, пожалуй, с салоном крупного американского автомобиля — очень просторно и удобно.

Неприятно удивил лишь уровень шума при запущенном на полную мощность 18-сильном двигателе “Yanmar” — он превысил 90 дБ(А)* в районе штурманского стола, и пребывание внутри стало неуютным. “Вскрытие” мы проводить не стали, но все указывало на то, что на верфи забыли положить шумоизолирующую прокладку под пластиковый кожух двигателя, так что это можно смело счесть недостатком данного конкретного экземпляра. (Впоследствии, кстати, инженеры верфи подтвердили наше предположение.) Издержки перенесенной в Старый Свет крупносерийной американской технологии? Или просто “детская болезнь” (не станем забывать, испытываемая нами лодка была одной из первых)? При этом уровень звукоизоляции от внешних шумов очень высок — находясь в кормовой каюте, невозможно услышать разговоры, ведущиеся в кокпите (т.е. практически “над головой”).

...На верхней палубе яхты продолжаем испытывать те же ощущения, что и внизу — практично, есть все необходимое, ничего лишнего. Генуэзский стаксель с закруткой, одним движением руки сворачивающийся в







* Кстати, “Hunter 326”, имеющий упомянутый европейский сертификат, в самих США стоит заметно дороже “обычного” “Охотника”. — Прим. авт.

* Для сравнения — уровень звукового давления в вагоне питерского метрополитена составляет в среднем 95-96 дБ(А), т.е. примерно вчетверо сильнее. — Прим. авт.



Плюсы:
просторный и светлый салон;
высокий надводный борт;
удобная работа с парусами;
платформа для купания на транце;
большая относительная длина;
высококачественные материалы, примененные при изготовлении корпуса.

Минусы:
высокий уровень шума при ходе под мотором;
малое удлинение парусного вооружения.

мачту грот (как рационально!), выведенные в кокпит ходовые концы, две лебедки на кормовом срезе рубки и "главное блюдо": погон гика-шкота, располагающийся на мощной стальной дуге поверх кокпита — вот, пожалуй, что можно отметить, говоря о парусном вооружении яхты. А нет, вот еще деталь — установлена мачта типа B&R с двумя рядами мощных, сильно развернутых в корму краспиц (с ромбовантами), поэтому бакштаги и ахтерштаг отсутствуют. Это вызывает необычное чувство свободы и простора в кокпите, в котором выполняется абсолютно вся работа с парусами за одним-единственным исключением: чека, стопорящая механизм закрутки грота, находится на мачте. Для яхтсмена парусное вооружение "Hunter 326" столь же удобно, как автоматическая коробка передач для автомобилиста. Мы увидели, что паруса на "Охотнике" можно, в буквальном смысле, поставить за пару минут: ибо, согласно секундомеру, на это ушло всего 90 с! Трудно даже выразить словами, насколько легко работать со снастями на этой яхте — что особенно важно для неопытного владельца, желающего просто отдохнуть под парусами от суеты трудовых буден. Придя вечером в яхт-клуб, достаточно поворотом ключа запустить двигатель, а, отойдя от бона, в мгновение ока развернуть паруса — и уже можно наслаждаться тишиной и покоем. В каждой детали виден типичный американский подход — минимум проблем и максимум комфорта для владельца!

Интерьер кокпита показался нам самым продуманным из всех, ранее виденных. Раскрывающиеся "крылья" на рулевой колонке "легким движением руки" превращаются в столик, а сам кокпит становится гостиной на открытом воздухе. Без малейших проблем в нем размещаются шесть человек. Бич многих парусных яхт — находящийся посреди кокпита погон — отсутствует вовсе. Сама же рулевая колонка несет помимо штурвала, рычага управления двигателем, тахометра и ходового компаса еще и четыре подстаканника с дополнительным отсеком для льда — вот оно, спасение в жаркую погоду! В жару, кстати говоря, с борта яхты можно без проблем искупаться: на транце отформована большая платформа, с которой удобно как заходить в воду, так и вылезать из нее. За дополнительную плату платформа может быть оборудована душем — отнюдь не лишняя деталь в морских водах!

Жидкокристаллические индикаторы лага и эхолота располагаются на традиционном для яхт месте — кожухе сдвижного люка. Контраст индикаторов достаточен, с места рулевого их показания хорошо читаются при любом освещении. Правда, было отмечено заметное расхождение показаний лага с данными редакционного GPS, что можно объяснить неоткалиброванностью приборов новой лодки. Показания эхолота, напротив, были исключительно точны.

К нашему сожалению, оба редакционных выхода на "Охотнике" состоялись в очень слабый ветер, не позволивший яхте полностью продемонстрировать свои парусные возможности. Единственное, что удалось отметить — относительно небольшое водоизмещение ($L_{квл}/\sqrt[3]{D}$=5.5 — прекрасное соотношение для чисто круизной яхты!) в сочетании с радиальными обводами обеспечивает хорошую ходкость. Яхта имела собственный ход даже тогда, когда иные ее собратья бессильно дрейфовали с обвисшими парусами. А под двигателем лодка легко развивала скорость в 9 уз, демонстрируя неплохую маневренность: диаметр циркуляции при этом находился в пределах двух длин судна. Хотя мы отметили, что на ходу корма слегка "тянет" за собой воду — возможно, в пресной воде Финского залива осадка яхты чуть увеличилась по сравнению с проектной.

Отдельно хотелось бы сказать несколько слов о безопасности и долговечности судна. Носовая часть яхты усилена кевларовыми полосами, борта опоясывает развитый привальный брус, в который по всей длине заформован солидного сечения профиль из нержавеющей стали — все это явно говорит о том, что яхта делалась отнюдь не как игрушка-однодневка. Высокий надводный борт в сочетании с развитым комингсом кокпита способствует безопасному пребыванию экипажа. В гелькоут введены специальные добавки, препятствующие развитию осмоса. В целом, общее впечатление от "Hunter 326" мы бы могли выразить следующими словами: "Надежно, уютно, рационально и относительно недорого". Ведь даже в России эта отличная яхта предлагается по цене, существенно меньшей "психологического барьера" в 100 000 долларов!

...После выхода в море меня долго терзал расспросами один знакомый, привыкший мерить качество любого товара по "шкале" "Volvo" — "Audi" — "Mercedes-Benz": "Ну, скажи, скажи, вот эта яхта, она, на твой взгляд, как — как "Volvo"? Или как что?"

Как "Volvo"? Пожалуй, все же нет. Яхта никак не ассоциировалась у нас с европейскими автомобилями... Возможно, это был "Cadillac"?

Артур Гроховский
Фото автора и "Hunter Marine"



Яхта "Hunter 326" была предоставлена на тест компанией "Bellamer OY", тел. (095) 784-7221, факс (095) 973-5576

Bellamer®

Outstating yachts for the quality people

Bellamer Oy
PL 315
00171, Helsinki, Finland
Tel.: (358) 9 278 30 18
Fax: (358) 9 278 30 81
http://www.bellamer.com
e-mail: bellamer@nettilinja.fi

Globaltec Ltd
Москва, Россия
Тел.: (095) 784 72 21
http://www.bellamer.ru
e-mail: bellamer@bellamer.ru

Aerodyne — от 242.000 €



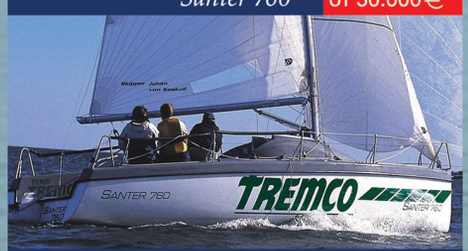
Яхтенный HIGH-END. Быстроходные гоночно-круизные яхты от 35 до 47 футов из угля-стекла. Когда управляемая даже не очень опытным экипажем 5-тонная машина глиссирует - все остальное кажется стоящим на месте. Выдвигающийся бушприт 175-метрового геннакера. Производство ЮАР-США

Hanse — от 40.500 €



Немецкое качество и надежность. Диапазон лодок от 30 до 53 футов. Комфортабельные яхты от крупнейшей немецкой верфи. Все лодки сконструированы и оснащены для возможности управления в одиночку. Прямые поставки в Санкт-Перетбург и на Средиземное море.

Santer 760 — от 30.000 €



Гоночно-круизная трейлерная лодка нового поколения. Изготовлена по Hi-Tech из угля-стекла весом 800 кг. Имеет подъемный киль с амортизатором. Непотопляема. Высокая скорость для гонок, простота управления. Для воскресного отдыха 3-4 человек - идеальное сочетание для 25-футовой лодки. Производство Финляндия.

Hunter — CALL



Американские круизные яхты с характерным узнаваемым дизайном. Комфорт и приличные ходовые качества. Большой модельный ряд. Яхты размерами от 30 до 38 футов изготавливаются для европейского рынка в Великобритании.

Match 4 — от 1.380 €



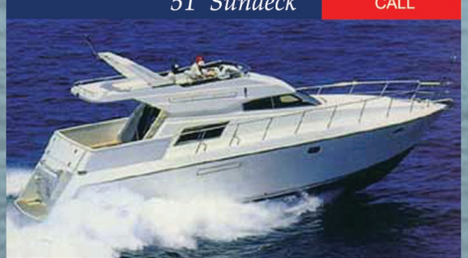
Производство Швейцария - Финляндия. Собственное производство. Прекрасная, легкая в управлении лодка. Легко перевозится на крыше автомобиля, вес 32 кг. Может быть швертботом, виндсерфером, гребной лодкой и каноэ. Высокая скорость, универсальность, непотопляемость.

от 20.000 €



Мореходный, скоростной, универсальный трейлерный катер. Поставляется в комплектации:
под подвесной двигатель 90-225 л. с.,
стационарный бензиновый 130-220 л. с.,
стационарный дизельный 120-170 л. с.
Производство Швеция.

51′ Sundeck — CALL



51-футовая (15,6 м) яхта с палубой-солярием. Послушная в эксплуатации, комфортабельная и очень маневренная. Просторные помещения и превосходные ходовые качества делают эту 51-футовую модель исключительной многофункциональной яхтой. Она совершенна для Вашего удовольствия и отдыха на солнце.

55′ Sport Cruiser — CALL



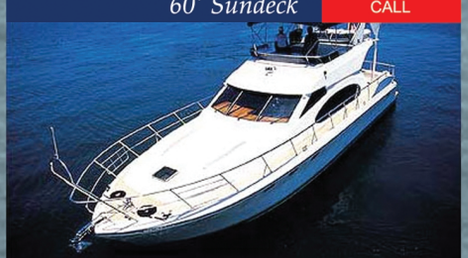
55-футовый (16,8 м) спортивный круизер имеет выполненную вручную стеклопластиковую конструкцию, что обеспечивает высокие эксплуатационные характеристики, превосходное качество и прочность. Передовые материалы и самые высокие стандарты инженерного искусства соединены здесь вместе для полного удовлетворения клиента.

58′ Sport Fisher — CALL



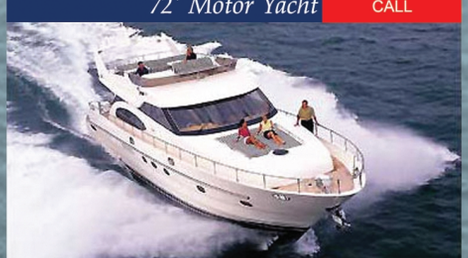
58-футовый (17,7 м) спортивный катер для рыбной ловли. Обводы корпуса типа "глубокое V" как нельзя лучше подходят для движения на волнении.

60′ Sundeck — CALL



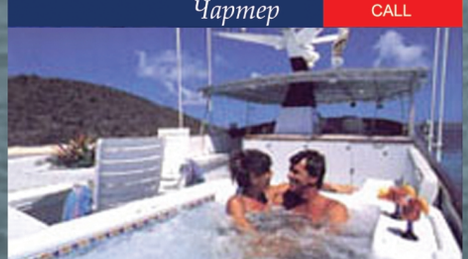
60-футовая (18,3 м) яхта с палубой-солярием гарантирует максимум функциональной площади палуб. Ее изысканный экстерьер гармонично дополняется исключительно просторными и тщательно продуманными интерьерами.

72′ Motor Yacht — CALL



72-футовая (21,6 м) моторная яхта имеет корпус с острым входом носовой оконечности, что придает ее ходу стремительность и устойчивость. Новаторское использование внутреннего пространства дополняет стандартный набор высококачественного оборудования.

Чартер — CALL



Широкий диапазон предложений по чартеру - от яхт небольших размеров до мега-яхт и круизных крейсеров - на любой вкус. От самостоятельного отдыха в узком кругу наедине с природой до эксклюзивного с высоким уровнем сервиса. Для желающих окунуться в специфическую, незабываемую атмосферу.

Яхт-Клуб "Морской" — CALL



Новый современный яхт-клуб. Удобная марина, стоянка со всеми коммуникациями, отель с апартаментами, ресторан, эллинги, судовой сервис, благоустроенная охраняемая территория.

Строительство марин — CALL



Проектирование и строительство марин под ключ. Поставка систем плавающих причалов-понтонов, их элементов и клубного оборудования. Производство Швеция.

«Спрут-540»

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ



Волна, конечно, была. Не бывает такого на гонках “24 часа Санкт-Петербурга”, чтоб ее не было вовсе, даже в полное безветрие. Летящие по трассе вокруг Петропавловской крепости лодки и так создают волну в более чем достаточном количестве. Однако для нашего “Спрута” это не волна, а так — волнишка. Принимая участие в этих увлекательных соревнованиях уже третий раз, команда “КиЯ” впервые оказалась не солидарна с подавляющим большинством участников и буквально взывала к небесам, чтобы сбылся крайне неблагоприятный прогноз метеоцентра. Увы — оправдавший штормовое предупреждение ураганный ветер, который ломал деревья и срывал не только пену с невской волны, но и шатры в лагере участников, позорно скис незадолго до старта.

Результат мы и без того показали неплохой (четвертое, а, если считать “намотанные” круги — фактически третье место) — в основном за счет стабильности выступления. Конечно, после драки кулаками не машут, но все мы искренне убеждены, что в “сильную” погоду вполне имели шанс решить спор с более быстроходными конкурентами в свою пользу. Жаль, конечно, что впервые “КиЯ” не в призах, но endurance test — наш уже традиционный тест на выносливость в ходе суточной гонки — по-прежнему прошел успешно.

Первое знакомство

Так получилось, что гоночная команда “КиЯ” уже зимой знала, на какой лодке будет выступать — хотя ни самого “Спрута”, ни даже такого названия тогда не существовало в природе! Руководитель и главный конструктор петербургской фирмы “Курс” Борис Ершов, заглянув в редакцию, на подвернувшемся под руку листке бумаги обычной шариковой ручкой изобразил свое будущее детище, и, надо сказать, не совсем обычная концепция лодки нам весьма приглянулась.

Основа будущего РИБа нам была хорошо знакома — это жесткая мотолодка “Омега”, испытанная на нашей “мерной миле” еще в декабре 2000 г. Однако при создании “Спрута” в обводы прототипа было внесено немало существенных изменений, призванных устранить выявленные в процессе эксплуатации “Омеги” недостатки.

Первый опытный экземпляр “Спрута” был представлен широкой публике в ходе петербургской бот-шоу (см. стр. 36). Тогда мы и совершили на нем несколько пробных выходов, которые в общем и целом подтвердили, что, сделав свой выбор заочно, мы не “купили кота в мешке”. Особенно порадовало, насколько уверенно чувствует себя он на волне — и на “битой”, разведенной носящимися туда-сюда прочими экспонатами, и на ветровой, и на длинном морском накате. Однако мы сразу поняли, что в гонке придется в корне менять те принципы прохождения поворотов, которые отработали, скажем, в прошлом году на “Кондоре-480 De Luxe”, завоевав на нем первое место (см. “КиЯ” № 177). Заметно отличался своим поведением “Спрут” и от “Мустанга-F540” (третье место команды “КиЯ” на первом 24-часовом марафоне в 2000 г. — см. № 173). Кстати, при такой же длине, как у “Мустанга”, выглядит “Спрут” со стороны, как ни странно, заметно компактнее.

Лодка, естественно, была показана посетителям бот-шоу в “потребительском”, а не гоночном варианте. Да и по сути-то РИБ этот совсем не спортивный — мы позиционировали его как туристско-рыболовную лодку. При внимательном осмотре сразу бросаются в глаза крепежные кнопки, установленные на носовой половине надувного баллона, и ликпазы на компактной консоли — просторный носовой кокпит за пару минут можно накрыть высоким тентом, превратив его в каюту! Необычная конфигурация консоли, передняя стенка которой имеет обратный наклон, как раз и призвана увеличить обитаемое пространство в этой “каюте”. Откидную крышку лючка на передней части консоли, позволяющую быстро подобраться к “электрике” (потом, на гонках, нам это очень пригодилось) можно зафиксировать в горизонтальном положении, превратив в столик. Сидеть за ним достаточно удобно, поскольку в носовом кокпите имеются

Основные характеристики РИБа “Спрут-540”	
Длина наиб., м	5.40
Ширина наиб., м	2.20
Длина жесткого корпуса, м	5.00
Ширина жесткого корпуса, м	1.80
Килеватость, град.:	
на транце	16
на миделе	28
в носовой четверти	38
Высота борта, м	0.90
Диаметр баллона, м	0.50
Вес, кг	260
Пассажировместимость, чел.	6-8
Грузоподъемность, кг	1000
Рекомендуемая мощн. ПМ, л.с.	50-90

продольные ступеньки-отбортовки, играющие роль сидений. Хороши они и на ходу в свежую погоду — пассажиры располагаются практически на уровне кормового пайола, надежно прикрытые надувным бортом.

Кокпит выполнен в двух уровнях. Кормовой “отсек” в корму от консоли — традиционный самоотливной, с пайолом, расположенным выше ватерлинии. Более глубокий носовой тоже снабжен отливными шпигатами, только вода из него сливается в междудонное пространство, откуда удаляется электропомпой. Пайол здесь расположен максимально низко, отсюда и более выгодное расположение центра тяжести, и увеличенный полезный объем. Правда, на стоянке носовую часть обязательно следует закрывать тентом, чтобы дождевая вода не попадала из нее в корпус.

“Сухих” рундуков на “Спруте” два — один треугольный в носу и вместительный ящик под водительско-пассажирским сиденьем. Кстати, шарнирную спинку сиденья можно откинуть вперед и все с тем же удобством расположиться лицом к корме, например, на рыбалке или во время гребли — этот достаточно крупный РИБ оборудован “нормальными” веслами с шарнирными уключинами! Обнаружили мы и два 1.5-метровых тубуса для удочек, расположенных под пайолом кормового кокпита по бокам от консоли и открывающихся в носовой кокпит.

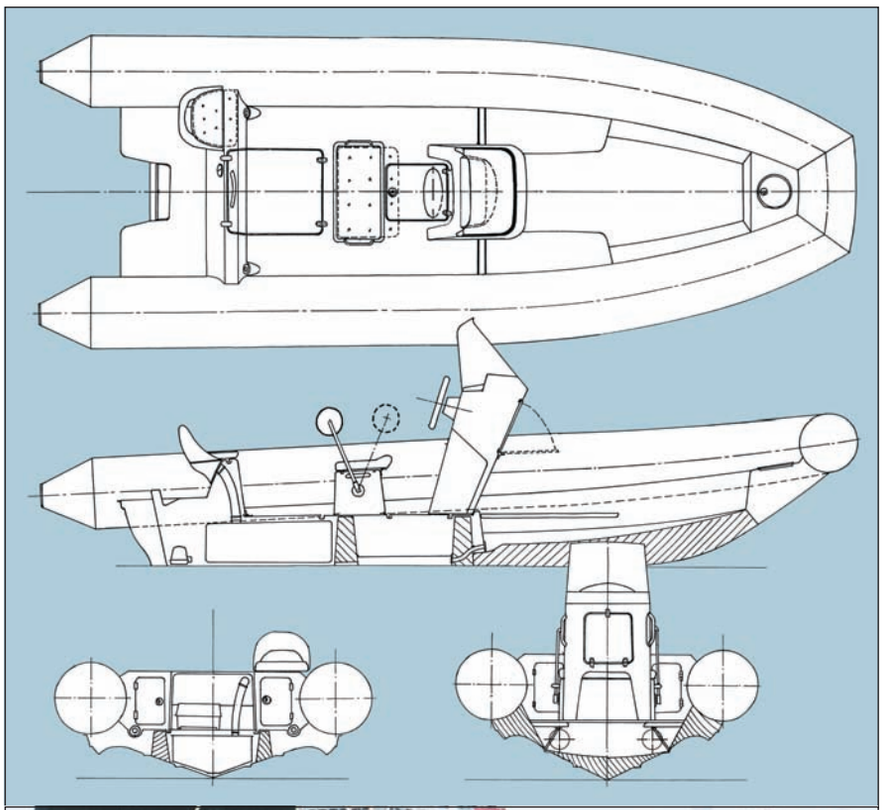
Доступ в межкорпусное пространство осуществляется через широкий проем, накрытый фигурным “капотом”, и пару дополнительных инспекционных лючков в корме, а также через большой люк под ногами водителя. Места для всевозможных пожиток тут хоть отбавляй, однако, как уже отмечалось, пространство это не застраховано от попадания воды из носового кокпита. Конструктор “Спрута” сообщил нам, что часть объема под пайолом в корму от консоли планируется превратить в еще один “сухой” рундук, установив дополнительные переборки и продлив шпигаты носового кокпита дальше к транцу. Два небольших защищенных от влаги рундучка будут выгорожены и в корме.

Единственное, что нам не совсем понравилось — это пара пассажирских сидений в виде низеньких “ковшиков”, расположенных практически на транце. Такое размещение пассажиров на скоростной лодке небезопасно, поскольку спинки сидений невысоки, а вода — вот она, рядом. Думается, что при таком варианте компоновки не помешали бы дополнительные спинки (скажем, откидные, как на мотоциклах).

Готовимся

Для участия в марафоне команде “КиЯ” достался именно этот первый образец “Спрута”. Посовещавшись, мы решили выступать все в том же “литровом” классе, в котором завоевали победу в прошлом году. Впрочем, совещаться было особо нечего —перед гонками в нашем распоряжении оказался лишь двухтактный “Mercury 60 ELPTO” рабочим объемом 967 см^3. После установки мотора и подключения “дистанционки” мы совместно со специалистами “Курса” внесли в конструкцию серийной лодки ряд изменений, продиктованных и требованиями Положения о соревнованиях, и нашим предыдущим гоночным опытом.

Широкий водительско-пассажирский диван мы заменили на мягкое кресло с боковой поддержкой — пусть и стандартное, какими комплектуются многие модели фирмы, но очень удобное. Ветровое стекло по нашей просьбе срезали по высоте, превратив его в 15-сантиметровый “козырек” (обычное высокое ветровое стекло ночью, а тем более в дождь, резко ограничивает видимость). На ходу







даже этот "недоросток" успешно отклонял поток воздуха вверх, отчего вести лодку можно было с откинутым забралом шлема, а кроме того, он послужил дополнительной точкой опоры для дуги с мачтой, на которую мы установили топовый и ходовые огни. А на боковины "козырька" поставили желтые мигающие фонари аварийной сигнализации — и красиво, и практично.

Простейший математический расчет показал, что со всей бездной предусмотренных правилами огней генератор "Mercury" может не управиться (на прошлогодних гонках под утро нам пришлось менять "скисший" аккумулятор). Поэтому было решено задействовать две батареи: одна, емкостью 75 А.ч, отключенная от подзарядки, питала носовые галогенные фары, а вторая (55 А.ч) — все остальное.

К сожалению, закончить работу нам удалось только накануне гонки, так что на доводку и настройку оставались считанные часы, львиная доля которых ушла на обкатку абсолютно нового мотора. В ходе испытаний выяснилось, что он стоит слишком высоко — винт постоянно подхватывал воздух. Мы незамедлительно отправились на базу компании "Франкарди" на Каменном острове, где нам любезно предоставили трейлер и тельфер, без которого управиться с 90-килограммовым мотором было бы затруднительно. Переставив кронштейны крепления на последние оставшиеся отверстия и полностью опустив мотор (антикавитационная плита при этом располагалась на 1.5-2 см ниже килевой линии), мы опять опробовали лодку на воде. Подхваты воздуха практически прекратились, давая о себе знать только в поворотах при максимально отпущенном триммере — когда достигается наибольшая скорость.

Увы, 17-дюймовый стальной "Solas" модели "Saturn" оказался для нашей лодки чересчур тяжел. Даже с одним водителем мотор крутил не выше 4600 об/мин. К счастью, петербургская компания "Техномарин" предоставила нам для гонки еще и 16-дюймовый винт той же модели. Произведя замену, мы добились более приемлемых 5000 об/мин и максимальной скорости 65-66 км/ч. В общем, заказывая в "Техномарине" винты, мы малость промахнулись. Если бы не выходной день, можно было заменить "16-й" на винт еще меньшего шага, что наверняка дало бы ощутимый прирост не только "максималки", но и приемистости.

Поскольку в гонке, помимо нашего, участвовали еще два новеньких "Спрута", мы поинтересовались у своих сотоварищей и конкурентов их результатами настройки.

Команда "Курса", выступавшая в нашем "литровом" классе, использовала более мощный мотор "Yamaha-70" с суперкавитирующим стальным винтом "Ballistic" шагом 19 дюймов. Мотор, учитывая характеристики винта, установили довольно высоко — антикавитационная плита располагалась на 5 см выше киля. Достигнутый результат — 68-70 км/ч при 5400 об/мин. Хотя, по мнению экспериментаторов, скоростные резервы были еще не исчерпаны, что-либо менять у них тоже не хватило времени.

Команда самарской компании "ДСК" выбрала изначально запредельный 115-сильный четырехтактный "Mercury" с 24-дюймовым вентилируемым винтом "Lazer-2". Результат настройки — 82 км/ч при 5200 об/мин. Правда, на высоких скоростях лодка принималась зарыскивать и дельфинировать. Решить проблему удалось при помощи установки на скулах в кормовой части корпуса дополнительных пластин и размещения в районе миделя 100-килограммового балласта.

Идем в гонку

О ходе соревнований читайте в нашем репортаже (стр. 84), а здесь мы постараемся поподробней рассказать о том, как вел себя "Спрут" на трассе и не только на ней.

Как вы уже наверняка поняли, достигнутые скоростные показатели не вызвали у нас безмерного энтузиазма. Вновь вернул нам надежду перед гонкой, как ни странно, предварявший ее парадпрохват по рекам и каналам, хоть целесообразность данного мероприятия, по единодушному мнению команды "КиЯ", весьма и весьма сомнительна. То, что при этом творится на запертых в гранит внутренних водных артериях Питера, словами не передать — такое надо видеть! Идущие (а вернее, несущиеся) впереди разводят волну, которая отбивается от набережных, скрещивается с волнами от тех лодок, что мчатся в середине процессии и образует стоячие крутые валы в полтора-два метра высотой!

Тут-то мы и поняли, в чем может быть наш главный козырь. На скорости около 50 км/ч "Спрут" резал все это бултыхающееся между гранитными стенками безобразие, как нож масло. Ни ударов, ни прыжков, ни брызг в кокпите. Весь экипаж из пяти человек спокойно сидел на своих местах — в отличие от наших соседей по каравану, которые в большинстве своем ехали стоя, амортизируя ногами мощные толчки. Показательный факт — напросившийся к нам телеоператор с тяжелой профессиональной камерой, расположившийся в самом носу, ухитрялся при этом вести съемку!

Однако тот из нас, кто сидел за рулем, отмотал себе руки почище, чем в гонке. Работать "баранкой" приходилось беспрерывно, отрабатывая регулярные зарыскивания лодки, особенно при сбросе газа перед низенькими мостиками. Вода в те дни стояла высоко, и нам очень не хотелось отломать высокий топовый огонь, который проходил под сводами некоторых мостов буквально в паре сантиметров.



Надо сказать, что на рыскливость "Спрута" мы обратили внимание сразу после спуска на воду. И тут же нашли "противоядие", которым оказалась кормовая центровка. С одним водителем тот же эффект достигался откидкой мотора триммером. Ничего удивительного: носовая часть днища у "Спрута" имеет значительную килеватость — 38° в первой четверти. Волну она режет великолепно, обеспечивая мягкость хода, но площадь смоченных поверхностей при носовой центровке здесь гораздо выше, чем у тех же моногедронов. Отсюда и рыскливость, и заметное падение скорости при "занутренном" моторе. Кстати, кое-кто из нас поначалу, по старой привычке, пытался при встрече с волной "поджимать" ногу мотора к транцу, но вскоре выяснилось, что в этом попросту нет нужды — и наш "Спрут", и двое его братишек, принадлежащих конкурентам, за счет высокой килеватости на транце и вообще удачных кормовых обводов мягко одолевали "жесткие" участки гоночной трассы даже при движении "на пятке"!

"Гляньте-ка, — обратился капитан команды "ДСК" к капитанам команд "Катеров и Яхт" и "Курса", когда мы под утро присели на берегу, наблюдая за ходом гонки. — Наши — единственные, кто даже с кресла ни разу не привстал!" Вскоре выяснилось, что под словом "наши" Андрей Андреев разумел не только своих товарищей по команде, а вообще всех, выступавших на "Спрутах".

Когда впереди не маячит телеоператор с камерой, изображающий носовое украшение, а в лодке ты один, контролировать ситуацию проще. Вскоре после старта на основе собственного хронометража мы выработали наиболее скоростную схему прохождения дистанции. Большая часть ее проходилась при максимально отпущенном триммере и 5000 об/мин. Однако даже при относительно плавном левом повороте — заходе в "ворота" коридора безопасности перед Иоанновским мостом — винт начинал подхватывать воздух. Пара-тройка щелчков по кнопке "down", звук мотора слегка меняет тональность. На тахометре — 4850-4900 об/мин. Газ не сбрасываем, если только впереди не маячит какой-нибудь тихоход. Видишь впереди створ из двух мостовых пролетов — основного Иоанновского моста и временного моста-дублера? Тогда руль прямо, жмем на кнопку "up"! Именно упорно жмем, поскольку занутряется наш моторчик охотно, а вот откидывается со странностями, долго и печально. Очевидно, виноват аккумулятор: нагрузка на электромотор гидропривода при откидке на полном ходу, когда надо преодолевать создаваемый винтом упор, гораздо серьезней. Недаром на скутерах "Формулы-1" питание триммера на откидку идет по отдельной цепи напряжением 24 В, хотя все прочее хозяйство у них 12-вольтовое!



Курс
Тел.(812) 528 8648, факс 528 8645
E-mail: kurs@lek.ru www.kurs-boat.spb.ru

Промелькнул над головой Петровский мост. На обычную волновую толчею за плавучими ресторанами можно не обращать внимания, удобно устроившись в кресле и снисходительно поглядывая на вцепившихся в руль и едва удерживающих равновесие на раскоряченных ногах конкурентов. Едем мы, может, и не особо быстро, но уверенно!

Сквозь шлем откуда-то сзади все слышней доносятся шлепанье воды и рев 2-литрового мотора с открытым выхлопом. Бельгийцы. Ну что, господа импортные спортсмены, посмотрим, кто есть кто в повороте?

Метров за 15 до буя опять занутряемся — так, чтобы стрелка тахометра не проскочила деление "4700". (Если переборщить, можно и "круг почета" вокруг буя нарезать — у автомобилистов такое явление именуется избыточной поворачиваемостью). Легкий рывок рулем влево, и... "Спрут", окунув свой килеватый нос в воду, "облизывает" буй, словно карандаш, приложенный к 90-градусному острию чертежного треугольника. Винт по-прежнему уверенно упирается в воду, никаких подхватов воздуха. Вновь вдавливаем верхнюю кнопку триммера в ручку дросселя и оглядываемся назад. Гоночная лодка с "формульным" мотором, пару секунд назад буквально зависшая на хвосте, уже в полусотне метров за кормой — выходит из заложенного по длинной дуге поворота...

После финиша

Про гонки, сами понимаете, заинтересованные люди могут рассказывать часами, по-пилотски помогая себе движениями ладоней: "Заходит он мне в хвост, а я..." Однако журнал наш не резиновый, количество страниц в нем ограничено. Да и гонщиков среди вас, уважаемые читатели, наверняка "подавляющее меньшинство". Скорее всего вам интересней скупая и сжатая информация, разложенная по полочкам по принципу "за и против".

"Спрут", как мы уже упоминали — лодка изначально не гоночная (хотя все три экземпляра, принявшие участие в экстремальном питерском марафоне, показали весьма достойные результаты). Но при этом все-таки скоростная. А при ее туристско-рыболовной направленности скорость — понятие относительное. Конечно, на гладкой воде, в относительно тепличных условиях, "Спрут" отстает от своих менее килеватых собратьев. Но при сильном волнении, когда водители прочих лодок вынуждены сбросить газ, он оказывается впереди.

Мореходность у новинки "Курса" действительно великолепная. Но за все приходится платить — в частности, уже упомянутой чувствительностью к продольной центровке. Впрочем, при грамотном размещении пассажиров и груза в лодке, а также использовании триммера можно избежать и зарыскиваний, и неоправданной потери скорости. А кроме того, через пару недель после финиша гонки представители "Курса" сообщили, что в обводы "Спрута" внесены изменения — на киле появилась "лыжа" с небольшим углом килеватости, обрывающаяся в полуметре от транца. Эта мера позволила устранить проблемность поведения лодки при носовой центровке.

И напоследок, о качестве изготовления. Сделан "Спрут" более чем добротно. После 24 часов напряженного марафона ничего не треснуло, не отвалилось и не разболталось. Единственно, подвел нас установленный на консоли блок переключателей, в котором перемкнуло тумблер включения кормовых красных фонарей.

Гоночная команда "КиЯ":
Артем Лисочкин, Андрей Великанов, Андрей Петров, Николай Федоров, Николай Евдокименков
Фото Владимира Гашнева и Константина Константинова





мовой отсек легко отгородить от носового, закрыв центральную "форточку" ветрового стекла и прозрачную дверцу в широком проходе между консолями (плюс такой незаметной дверцы — эстетика, минус — риск про нее забыть и выбить ногой, пробираясь в носовой кокпит).

Подобную планировку мы уже не раз видели, скажем, на тех же алюминиевых "Silver" и "Buster", ценимых прежде всего рыболовами. Припомнился и американский "Sea Nymph", на котором под подушками продольных диванов в носовом кокпите установлены ящики-аквариумы для улова…

Однако на рыбалке для "Гарпуна" свет клином не сошелся, на что недвусмысленно намекает установленный в корме мощный пилон для крепления буксировочного троса. Один из моих знакомых, похлопывая по необхватному капоту установленного на транце 150-сильного "Mercury", заметил, что опытный "адреналинщик" наверняка сумеет прокатиться за "Гарпуном" не только на монолыже или вейкборде, но и на голых пятках! А о таких банальных вещах, как "бананы" и надувные круги, и говорить не стоит.

На волне и без нее

В назначенный день и час "Гарпун" покинул выставочный павильон и впервые окунул свой килеватый "живот" в мутноватые воды Финского залива. Поскольку представители "Пласта" (и в публикуемой у нас рекламе, и в устных беседах) делали особый упор на скоростные качества лодки, первым делом я решил проверить "максималку".

На глиссирование "Гарпун" буквально выпрыгнул — выход занял одну-две секунды, не более. Впрочем, ничего удивительного: был я в лодке один, а тащили ее как-никак 150 "лошадок". Понравилось, что кормовой дифферент в течение этой пары секунд оказался более чем умеренным, и обстановку по курсу я прекрасно видел, даже не привставая с удобного ковшеобразного кресла. Увы — еще через несколько секунд, когда цифры на зажатом в кулаке навигаторе GPS стали плясать от 89 до 92 км/ч, газ мне пришлось сбросить, чтобы не погубить мотор. Винт оказался чересчур "легким", и обороты явно превышали дозволенные. Кроме того, как показали попытки заложить крутые виражи, мотор установили слишком высоко относительно среза транца — при повороте штурвала винт сразу хватал воздух, теряя упор. Однако даже при этом "Гарпун" устойчиво стоял на курсе, не пытаясь ни рыскать, ни дельфинировать. Крен в повороте, несмотря на мои опасения, вовсе не оказался запредельным — обычно килеватые лодки при резкой перекладке штурвала "показывают киль" стороннему наблюдателю.

Максимальное занутрение мотора триммером привело к некоторому снижению максимальной скорости по прямой (до 85-88 км/ч на полном газу), а в повороты "Гарпун" стал "ввинчиваться" более резко. В общем, я бы сказал, что, если поэкспериментировать с винтами и установкой мотора, заявленная фирмой-производителем скорость около 100 км/ч налегке вполне достижима. Есть также основания полагать, что и при такой скорости "Гарпун" будет вести себя столь же стабильно и прогнозируемо, как при 80-90.

Как вскоре выяснилось, нагрузки "Гарпун" тоже не боится. С шестью седоками на борту был достигнут более чем достойный скоростной результат — 78 км/ч.

Во время испытаний Финский залив не побаловал нас сильным волнением. По той волне, что имелась (0.25-0.3 м высотой), "Гарпун" даже на предельной скорости и с одним водителем летел, как автомобиль по гладкому асфальту. В общем, мы в очередной раз не стали ждать милостей от природы и развели крутые метровые валы при помощи большого РИБа фирмы "Спасатель", идущего в переходном режиме с шестью пассажирами на борту. Я от души погонял по этой искусственной волне во всех мыслимых направлениях, и "Гарпун" меня не разочаровал. Движение даже на очень высокой скорости мягкое, без ударов и прыжков, устойчивость на курсе великолепная — в том числе в той очень коварной ситуации, когда идешь практически вдоль волны (5-15° к ее бегу), "цепляя" гребень (некоторые килеватые лодки при этом угрожающе зарыскивают и теряют ход).

Краткие выводы

Хоть условия испытаний были не совсем корректны ("легкий" винт, высоко установленный мотор), и я, и мои коллеги, и просто "люди с пирса", которых мы прихватили с собой в качестве живого балласта, не могли не признать — лодка удалась. По крайней мере, ходовые и мореходные качества своего, пусть старшего, но меньшего по размерам собрата "Тунца" она унаследовала сполна. По достоинству оценили все и качество изготовления опытного экземпляра (надеемся, что в серии тоже будет все в порядке!)

"Попали в жилу" производители и с планировкой кокпита. Рыбалка рыбалкой, но и яркая расцветка, и обилие мягких диванов, и 150-сильный моторчик на транце, и уже упомянутый буксировочный пилон наводят на мысли не только о спиннингах и резиновых сапогах, но и о ярком солнце, дамском и детском визге в крутом повороте, катании на водных лыжах, шашлычках и прочих дозволенных шалостях на воде.

Кстати, специалисты фирмы "Пласт" предусмотрели возможность закрыть тентами оба отсека кокпита, что делает катер весьма привлекательным не только для "рыбаков" и "кательщиков", но и любителей семейных путешествий. Ведь скорость "Гарпуна", подкрепленная возможностью с гарантией благополучно вернуться домой даже в "жесткую" погоду, делает дальние выходы на пару выходных дней вполне реальными…

А. Л.

Продукцию фирмы "Пласт" можно приобрести:

- **Фирма "Пласт", г. Нижний Новгород, ул. Кащенко, 2, тел. (8312) 66-0194, 63-5893, www.plast.nnov.ru, pkfplast@kis.ru**
- **Представительство в Москве, тел. (095) 528-8160**
- **ООО "Торговый дом "Борей", г. Самара, тел. (8462) 58-9610**
- **ООО "Командор", г. С.-Петербург, тел. (812) 598-5755**
- **ООО "АкваЛик", г. С.-Петербург, тел. (812) 184-4916**
- **ООО Фирма "Дита", г.Геленджик, тел.(86141) 5-8349**
- **"ЕвроСпортМаркет", г. Адлер, тел. (8622) 69-8064**

По давней традиции испытатели “КиЯ” начинают оценку любой лодки “с киля” — с обводов корпуса, определяющих его ходовые и мореходные качества. По такому же принципу подошли к делу и специалисты нижегородской фирмы “Пласт”, взявшие за основу своей новой скоростной мотолодки “Гарпун” давно проверенный в деле и хорошо зарекомендовавший себя корпус. Как показали результаты редакционных испытаний “Гарпуна”, впервые представленного широкой публике на петербургской бот-шоу (см. стр. 36), такая конструкторская политика полностью себя оправдала.

“Тунец” во время приемных испытаний. Фото из № 108 “КиЯ” за 1984 г.



«ГАРПУН», брат «Тунца»

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ



Лодка для загонщика

Постоянные читатели “КиЯ” наверняка припомнят отчет об испытаниях мотолодки “Тунец”, опубликованный в № 108 за 1984 г. Появление подобной лодки по тем временам было в некотором роде сенсацией — о скоростях 80-90 км/ч в открытом море и подвесниках за 100 л.с. при тотальной монополии “Вихрей” и “Нептунов” мало кто помышлял. Понятно, что без команды всесильных “партии и правительства” тогда не обошлось, и “Тунец” предназначался не для частников, а исключительно для деловых целей. Хотя при этом довольно экзотических.

При лове тунца в тропических районах Мирового океана промысловые суда обычно снабжаются вспомогательными бортовыми катерами или быстроходными мотолодками. Задачей этих катеров, спускаемых на воду в районе промысла, является не собственно лов, а обнаружение, загон и удержание косяка рыбы на месте до подхода тунцеловного сейнера, а также проведение различных вспомогательных работ при замете сетей. Тунец — очень осторожная рыба, способная развивать большие скорости, а лов проводится при практически постоянном волнении океана. Этим обусловлены особые требования к скорости, маневренным и мореходным качествам таких лодок.

Известное ЦКБ “Нептун”, получившее задание разработать подобную лодку-“загонщика”, остановилось на обводах “глубокое V” с килеватостью на транце 24° в сочетании с набором продольных реданов. В ходе модельных испытаний, проведенных в опытовом бассейне ЦНИИ имени академика А.Н.Крылова, были уточнены заложенные конструкторами соотношения размерений и характеристики обводов, дополнительно проверенные вскоре и в реальных условиях 2-3-балльного волнения на самоходном макете. В прошлом веке к делу подходили более чем серьезно!

Проект “1348”, получивший мирное название “Тунец”, был запущен в серию, и несколько мотолодок, укомплектованных “буржуйскими” 115-сильными “Джонсонами”, исправно несли свою службу на тунцеловах, внося свою серьезную лепту в рыбацкие барыши, напрямую зависящие от количества пойманной рыбы.

Как объяснили представители “Пласта”, корпус “Гарпуна” представляет собой пропорционально увеличенный и по длине (до 5.45 м), и по ширине (до 2.22 м) корпус хорошо зарекомендовавшего себя “Тунца” (напомним, что прототип имел размерения 4.62x1.92 м). Осталась прежней и характерная конфигурация продольных реданов. До транца простираются только две скуловые пары. В носовой же части —внушительный набор из четырех реданов на каждой из сторон. Располагаются они по батоксам, поднимаясь вверх к носу, что позволяет не только эффективно бороться с забрызгиванием, но и улучшить всхожесть на волну на высоких скоростях.

Внешность и планировка

Первые дни работы выставки нам пришлось любоваться “Гарпуном” только под крышей павильона. Слово “любоваться” здесь вполне уместно — действительно очень красивая лодка! Нарядный темно-зеленый корпус с ярко-желтой палубой сразу притягивает взгляд, и мало кто из посетителей выставки проходил мимо без задержки. Да и при более детальном рассмотрении впечатление складывается весьма благоприятное: качество и наружных поверхностей, и “навесных деталей” на высоте. Все выглядит добротно и фирменно, без единого следа той “сделанной на коленке” кустарщины, которой, особенно по части мелочей отделки, порой грешит продукция отечественных предприятий.

Планировка “Гарпуна” сразу вызывает рыболовные ассоциации — просторный открытый кокпит разделен двумя бортовыми полуконсолями на два примерно равных по площади отсека. В кормовом, помимо мягких ковшеобразных кресел для водителя и пассажира, имеется широкий диван, а в носовом диваны расположены вдоль бортов. “Мягкими местами” при желании можно обеспечить девять человек — неплохо для 5.4-метровой лодки! Понравилось, что кор-

Основные характеристики мотолодки “Гарпун” (данные производителя)

Длина габаритная, м	**5.45**
Ширина габаритная, м	**2.22**
Высота борта на миделе, м	**1.1**
Высота транца, м	**0.51**
Вес корпуса, не более, кг	**650**
Пассажировместимость, чел.	**7**
Рекомендуемая мощн. ПМ, л.с.	**90-150**



«ФРЕГАТ-280» в боевых условиях



ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

Когда в одно из хмурых июньских воскресений я набирал номер "мобилы" коммерческого директора известной питерской фирмы "Фрегат" Игоря Дубинского, вовсе не был уверен в успехе последующего авантюрного лодочного реверанса. Мне срочно, буквально завтра, была нужна легкая складная посудина для сплава по затерянной в смурных саамских тундрах, неизученной речке, что режет скалы на Кольском полуострове.



Обычно производители не очень-то жалуют эдакие прыжки в неизвестность — лучше и безопаснее проводить журналистские тесты на Сестрорецком разливе. Но Дубинский без каких-либо масонских промедлений, задав пару наводящих вопросов, внезапно быстро согласился и менее чем через сутки в помещении редакции нарисовались пухлая сумка из темно-зеленого капрона и пара увесистых деревянных весел в придачу.

Дерево уже само по себе вселяло определенную уверенность в успех экспедиции – все сплавщики знают, как часто приходится отталкиваться от внезапно выросших на пути каменюг или скал. Дюралевыми фигульками особенно не поработаешь — не ровен час изогнутся и поломаются, вот и приходится, как обычно, волочить с собой по маршруту дополнительные шестики для выше обозначенных баталий. Тут же было полноценное гребное весло, на котором, при необходимости, смело можно было вывесить двигатель от "Жигулей". Собственно говоря, нашей новой подружкой и была трехместная подковообразная гребная лодка длиной 2.82 м (модель "R-280"), шириной 1.34 м. и диаметром борта 0.39 м.

Когда пузатая вертушка Петрозаводского авиаотряда прощально махнула "крылами", экспедиция обнаружила себя на галечной косе приличной тундровой речки, по которой нам предстояло пройти как минимум 80 км и где на карте отчетливо обозначалось не менее 15 порогов.

То, что "Фрегат" использует для накачки надежные "лягухи" собственной конструкции, мы знали давно, но вот то, что они придумали еще оригинальные клапана, было приятной неожиданностью. Честно говоря, просто замучили итальянские фитюльки, в которых то пружинка заест, то резиновая прокладочка потечет или вовсе исчезнет, то еще чего похлеще на десерт, когда до ближайшей лавочки верст 200. Да и купить строптивого "итальяшку" нереально, в то время как "фрегатовцы" гарантируют в случае поломки выслать почтой новый клапан любому желающему всего за 50 рубчиков.



Лодка склеена из пятислойной ткани финского или германского происхожде-





ния (двухстороннее покрытие из ПВХ). Мы все выбрели из резинового детства и до сих пор тоскуем по надежным и вместимым "ЛАС-5" или юрким в речных приключениях "ЛАС-3".

К сожалению, сегодня резиновые изделия уже не идут ни в какое сравнение с ПВХашными красавцами. Поговаривают, что с развалом Союза напрочь исчез из страны и каучук — генералиссимус резиновых посудин.

Например, согласно заводским инструкциям, средний срок службы лодок от Уфимского завода эластомерных материлов — крупнейшего производителя резинок в стране — всего 3 года, а гарантийный и того менее – 12 месяцев. У "Фрегата" гарантия на изделие в целом 24 месяца, на материал и склейку швов – 5 лет, а указанная в паспорте средняя продолжительность жизни лодки составляет 10 лет!

У ПВХ приблизительно шестикратный запас прочности по сравнению с резиновыми аналогами. Поэтому изготовленные из такой ткани лодки не боятся перегрева (в любой инструкции на резинку вы обязательно прочтете, что "…воздействие солнечных лучей на лодку во время просушки особо опасно, так как увеличение давления может привести к разрушению камер"). Да и вообще ПВХ менее "капризен", чем резина — не требует просушки лодки перед укладкой в пакеты и пересыпания тальком, не преет и не подвержен губительному влиянию грибка.

Наша подопытная состояла из двухотсечного баллона светло-серого цвета, надувного черного днища, замкнутых между собой фартуком, приклеенным на корме. Туда вставляется дополнительный баллон-распорка. Он сделан, чтобы значительно увеличить кормовую плавучесть лодки, и в то же время может быть использован как подушка для спанья. Если вытащить его из положенного места, то в корме образуется солидный отсек, куда свободно забивается либо пластиковый куль с продуктами, либо приличный рюкзак. Что, собственно говоря, мы сразу же и сделали — на сплаве каждый сантиметр на учете и совсем не до удобств президиума верховного совета.

Правда, в таком раскладе жесткость лодки будет меньшей, и готовьтесь, что деревянные сиденья время от времени начнут выскакивать из силовых петель. Плюс к этому из-за конструктивных особенностей фартука несколько затруднена откачка вручную воды, что неизменно образуется в лодке то из-за дождя (в нашем случае, он, собака, хлестал все семь дней), то из-за неудачно пройденного очередного порожистого кроссворда.

И, тем не менее, пузатенькая "280" солидно смотрелась абсолютно на всех порогах, а загрузили мы ее так, что и производителям не снилось в ночь на Ивана Купала (по паспорту грузоподъемность — 300 кг).

Единственное неудобство — оно особенно ощущалось на гребных участках (два или три раза пришлось против ветра идти по несколько километров кряду) — это недостаточная длина весел, их бы сантиметриков на 10 поболее. Зато уключины придуманы умно, и мы, выдавая экстремальные порожистые междометия, когда лодка, того и гляди, должна была уткнуться курносым носом в угрюмый камень, успевали выдернуть весло и уверенно оттолкнуть прочь упрямого речного болвашку, избежав, казалось бы неизбежного, поцелуя.

После недельных и совсем непростых терок и мялок наш 280-й "Фрегат" выглядел совсем еще бодрячком, что вообще редкость для сплавов по неизвестным маршрутам. Если к этому добавить, что компания планирует продавать такие "пусики" всего за 6500 — 7000 рублей, то на душе становится и совсем ясно.

Андрей Великанов
Фото автора



Фрегат
194021, СПб., ул.Шателена, 3, тел. (812) 247 2404, 556 9214; mail@fregat-boats.ru; www.fregat-boats.ru
Москва,"Дельфин-Спорт", тел. (095) 184 7922
Екатеринбург,"ТД-Спорт", тел. (3432) 77 6783

Говорите громче: водитель ГЛУХОЙ!



Наверняка вы не раз видели подобные объявления, вывешенные остроумной шоферской братией в маршрутных такси. Когда я занял место за рулем “Хивуса-10”, коллега, расположившийся с фотоаппаратурой на правом пассажирском кресле, признался, что машинально полез в карман за мелочью, дабы оплатить проезд. А водитель (это я про себя), как видно, и впрямь был малость глуховат. Иначе с чего это вдруг мне вздумалось по второму разу тянуться к кнопке стартера и делать попытки запустить и без того работающий мотор?

Со слухом у меня вроде бы все в порядке. Скорее, стоило пенять на временный склероз, вызванный выставочной горячкой (дело было в самый разгар работы петербургской бот-шоу) и парой минут разговора по мобильному телефону, звонок которого настиг меня в тот самый момент, когда наша “маршрутка” наполнялась пассажирами. Дело в том, что 150-сильный двигатель “Хивуса” крутился на холостых оборотах настолько бесшумно, что опознать его работу можно было разве что по положению стрелки тахометра. В общем, я попросту успел забыть, что мотор уже включен. Ну, а если забежать вперед, то 10-местный аппарат на воздушной подушке, предоставленный для редакционных испытаний нижегородской компанией “Аэроход”, напрочь разбил все мои давние представления о малом СВП, как о чем-то ревущем на весь белый свет, с трудом управляющемся, боящемся волны и напрочь лишенном комфорта.

СНАРУЖИ И ВНУТРИ

О внешности “Хивуса” вполне можно судить по приведенным фотографиям. Действительно, чем не микроавтобус — пусть и с воздушным винтом? Одна, пожалуй, разница — в микроавтобус никто не проникает спереди, а вот на “Хивусе” входная дверь расположена на носовой переборке салона. Есть и достаточно просторная, выступающая вперед носовая палуба (чуть не назвал ее “бампером”), позволяющая без проблем работать со швартовными снастями при подходе к берегу, тем более что снабжена она высокими прочными релингами.

Единственное, но единодушное нарекание вызвал способ установки на полукруглом носу–бампере “Хивуса” электролебедки. Поскольку заднего хода у машины нет, торчащий спереди угловатый кронштейн может, не дай бог, наделать дел — например, при швартовке в сложных условиях. Лебедку, по мнению испытателей, стоит переставить на плоскость палубы, а носовую часть машины прикрыть надувным баллоном, исполняющим роль кранца-отбойника.

Ну а внутри... Внутри напрочь забываешь, что ты на воде. Просторный светлый салон с широким люком в потолке, мягкие продольные диваны для восьми пассажиров. На кормовой переборке установлены откидной столик и мини-бар. Кресло еще для одного пассажира расположено справа от водительского. Оба они регулируются и даже... снабжены ремнями безопасности! Рабочее место водителя решено “по-автомобильному”: ухватистая пухлая “баранка”, грамотно и по-своему красиво оформленная приборная панель. Слева от кресла — рычаг газа и нечто, очень



напоминающее обыкновенный автомобильный “ручник”. Однако приводит он в действие не тормоза (которых тут нет), а стандартное фрикционное сцепление “волговского” мотора. Очень полезная вещь — при отключенном сцеплении винты не вращаются, что позволяет без проблем прогреть двигатель даже при повышенных оборотах.

Кстати, хоть мотор на “Хивусе” всего один — как на подавляющем большинстве небольших СВП, напор для создания подушки отбирается здесь не у ходового воздушного винта, а создается двумя отдельными 12-лопастными нагнетателями, горизонтально установленными в кормовой части аппарата. Ходовой 6-лопастной винт в кольцевой насадке приводится зубчатым ремнем, а вентиляторы нагнетателей вращает клиноременная передача. Но главное правило сохраняется — когда прибавляешь газ, ходовая тяга создается синхронно с наддувом.

Ограждение воздушной подушки состоит из трех надувных скегов из ПВХ (двух бортовых и центрального, расположенного по ДП), носового гибкого ограждения и кормовых закрылков. Центральный разделяет ее на два независимых отсека, в каждый из которых дует свой вентилятор. Фирменная “фишка” аэроходовских СВП — возможность быстро уменьшить давление наддува в правом или левом отсеках подушки, отделенных друг от друга упомянутым скегом. Те, кто хотя бы пару-тройку раз ходил на СВП, сразу меня поймут — чтобы более-менее резко развернуть этот капризный аппарат, ведущий себя на полном ходу, словно капля масла на раскаленной сковороде, нужно “зацепиться” бортом за воду. Обычно желаемый эффект достигается банальным сбросом газа, поэтому возможность проверить в действии патентованное приспособление меня весьма заинтересовала.

Принцип его работы заключается в том, что нажатием на правую или левую педаль (хоть педали выглядят по-автомобильному, ассоциации возникают скорее авиационные) можно приоткрыть заслонку дефлектора соответствующего отсека воздушной подушки (расположены дефлекторы на носовой палубе), уменьшив в нем давление и заставив тот или иной борт окунуться в воду, создавая дополнительное сопротивление.

ПО ВОДЕ, АКИ ПОСУХУ

Когда на борту помимо меня оказалось еще семь человек, я снялся с “ручника” — то бишь включил сцепление, заставившее вращаться и ходовой винт, и вентиляторы наддува. Салон наполнился негромким, но ощутимым гулом. Характерного свиста и рокота, создаваемого обычно лопастями воздушных винтов, я так и не услышал — передающийся на алюминиевый корпус гул создавали в основном подшипники передачи.

К автомобильной “баранке” на аэролодках и СВП я обычно отношусь с некоторой настороженностью — слишком уж чувствительны подобные аппараты в управлении! Привычней и удобней на таких машинах ручка вроде самолетной. Но на “Хивусе”... Несмотря на то, что возле причала мне пришлось “поиграть газом”, чтобы заправить его по нужной траектории, чувствовал я себя при этом почти как за рулем “Форда-Транзита” или, на худой конец, “Газели”. Приходилось, конечно, помнить и о том, что заднего хода тут нет — от причала меня отпихнули доброхоты из пассажиров.

Оказавшись, наконец, на чистой воде, я дал полный газ. “Хивус” вначале “привстал” на воздушной подушке, словно оглядывая горизонт, и начал без особой спешки и суеты разгоняться. Оглянувшись назад, в салон, я заметил, что пассажиры успели откинуть столик и вовсю готовят бутерброды. Ну, думаю, бывать мне сегодня голодным — волна-то в заливе вон какая. Повалится вся заготовленная еда на пол...

Как бы не так! Понеслись мы по изрытому волновыми колдобинами заливу столь же ровно и мягко, как на микроавтобусе по гладкому шоссе — разве что слегка покачивало, хотя высота крутой ветровой волны достигала метра! На навигаторе GPS, словно на автомобильном спидометре, застыла цифра 50 км/ч, а на тахометре — 3800 об/мин (представители “Аэрохода” попросили меня не превышать этот показатель, чтобы поберечь необкатанный мотор). Лишь пару раз “Хивус” мягко “уперся” тугим бортовым скегом в особо высокую и крутую волну, на несколько секунд сбросив скорость до 35-40 км/ч. Чтобы удержать “Хивус” на курсе даже при



Гибкое носовое ограждение воздушной подушки мягко “отрабатывает” волну



ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

Рабочее место водителя — почти как в микроавтобусе

Основные характеристики СВП “Хивус-10”

Водоизмещение полное, кг	1670
Масса полезной нагрузки, кг	800
Пассажировместимость, чел.	8-10
Длина габаритная, м	7.45
Ширина габаритная (транспортировочная), м	3.30 (2.5)
Высота габаритная, м	2.55
Двигатель:	
тип	ЗМЗ-409.10
мощность, л.с.	143
Скорость хода по воде (снегу), км/ч:	
крейсерская	50 (70)
максимальная	60 (90)
Угол преодолеваемого подъема, град.	6
Клиренс, м	0.5
Высота преодолеваемого препятствия, м	0.4
Расход топлива, л/ч	20
Емкость топливных баков, л	120
Дальность хода, км	400
Допустимая скорость ветра, м/с	15



Скорость — 50 км/ч, высота волны — более 0.6 м. Поставленная на панель рация стоит, как влитая.

сильном ветре и волнении, достаточно перекладок штурвала градусов на двадцать-тридцать, не более, поэтому при желании можно рулить коленкой, как автомобилем на прямой трассе.

А вот "дворники" (которыми оборудованы все три ветровых стекла машины, включая и стекло входной двери) пришлось все же включить. Вынудила на это выбивающаяся из-под носовой "юбки" водяная пыль. Недаром тумблер стеклоочистителя считается на СВП одним из главных рычагов управления!

Естественно, не удержался я и от пробы патентованного педального управления креном. На тихой воде, под прикрытием берега, педали более-менее действуют — нажатие на левую педаль, как на самолете, вызывает пусть и не особо охотное, но заметное отклонение машины влево (и наоборот). А вот в волну... Поскольку в ту погодку, что сопутствовала тесту, наш парусящий "микроавтобус" постоянно испытывал крен под влиянием ветра и волны, желаемый эффект приносило использование лишь педали подветренного борта, и без того нагруженного.

ПОСУХУ, АКИ ПО ВОДЕ

По обширному песчаному пляжу, оранжевому от вечернего солнца, прогуливается дама с собачкой. Судя по безмятежному поведению этой одинокой пары, наше довольно бесшумное приближение к берегу она засекла разве что метров за сто, да и то особо не обеспокоилась — едет по воде катер, ну и что тут такого? На берег же он не выскочит?

Однако "катер", не сбавляя хода, на берег все-таки выскочил. Дама рванулась в одну сторону, собачка в другую, но сковывающий поводок заставил обеих застыть месте.

Не волнуйтесь — безопасность маневра у меня сомнений не вызывала. Я даже позволил себе сбросить газ, чтобы даму с собачкой не засыпало песком, поднятым ходовым винтом и нагнетателями воздушной подушки, и проехался зигзагом между четырех футбольных ворот, установленных на пляже щедрым районным муниципалитетом. При этом, как и при маневрировании на воде в гавани, пришлось поработать не только рулем, но и ручкой газа.

В отличие от проявивших бдительность дамы и собачки, несколько юных любителей вечернего загара, застрявших на пляже допоздна, проявили легкомысленную беспечность — подхватили свои бесхитростные пожитки и двинулись поперек нашего курса, не обращая внимания на летящий по песку"Хивус". "Пешеход всегда прав!" — припомнилось мне старинное изречение, и я резко сбросил газ, отчего машина остановилась, как вкопанная. Увы — затормозил я аккурат между двух песчаных холмов, и дальнейшие попытки стронуть аппарат с места, даже при помощи энергичной раскачки воздушными рулями, успеха не имели.

Открыть носовую дверь удалось не сразу — у автомобилистов такая штука именуется "диагональным вывешиванием", и именно это стало причиной того, что корпус "Хивуса" малость перекосило. Впрочем, попробуйте на обыкновенной "девятке" заехать правым передним колесом на один бугорок, а левым задним на другой — двери тоже будут открываться и закрываться с трудом!

К помощи электролебедки прибегать не пришлось — один из пассажиров слегка подтолкнул нос "Хивуса" влево, а я прибавил газу... Правда, машина, вновь обретя ход, поехала не столько вперед, сколько боком — скатываясь на "воздушной смазке" со склона песчаного холма.

ВЫВОДЫ

Здесь можно опять по третьему-четвертому разу провести параллели с микроавтобусом. Но давайте вместо них — большие гонки!

На базу мы возвращались все по той же волне высотой 0.6-1 м. На столике в салоне "Хивуса" поплескивает чаек, а портативная рация, ради интереса поставленная прямо на "торпеду", и не думает валиться под ноги. Тихо наигрывает радио, мерно гуляют по лобовым стеклам "дворники". Одна рука на руле, в другой — телефон: "Скоро буду дома!"

Прямо перед нами борется с волной 5-метровый РИБ с 90-сильным мотором. Скорость у него повыше, чем у нас (около 70 против наших 45-55 км/ч в зависимости от капризов ветра). Затянутых в непромокаемые комбинезоны и спасательные жилеты ребят то и дело обдает водяными брызгами, лодка регулярно взмывает в воздух с гребня особо крутой волны. Один из парней в РИБе, заметив нас, крутит в воздухе рукой — давай, мол, газу!

Как вы думаете, кто первым дошел до пирса? Конечно, мы!

Конкуренты вскоре свернули на фарватер, чтобы не угробить мотор, а мы дунули напрямик — по мелководью Маркизовой лужи, по песчаным косам, над которыми злобно плясали желтые стоячие валы и где глубины было чуть выше, чем по щиколотку. "Хивус", пролетая над этой смесью воды с песком, лишь пару раз игриво "вильнул хвостом" — "почуял мель", как выразился бы Марк Твен, немало поработавший лоцманом.

Вскоре после возвращения на берег мокрый экипаж РИБа заглянул к нам на огонек. Я и сам большой ценитель РИБов, но... Давние друзья не стали обвинять меня в предательстве. Устроившись на мягких диванах, оба огляделись и в один голос сказали: "Вещь!"

А. Л.

Фото Артура Гроховского



Амфибийный катер на воздушной подушке "Хивус-10" предоставлен для испытаний фирмой "Аэроход": 603158, Нижний Новгород, ул. Зайцева, 30, тел. (8312) 26-8318, 26-8245, факс (8312) 27-9300; www.aerohod.r52.ru; aerohod@r52.ru

COMANDOR



Приглашаем региональных дилеров к сотрудничеству!

Uttern

Утомительно жаркое лето и модная среди состоятельных людей тяга к отдыху на воде ставят перед нашими небедными соотечественниками нелегкую задачу — выбора надежного, красивого и функционального катера. Сегодняшний рынок, несмотря на его многообразие, можно охарактеризовать коротко: с миру по нитке. И, тем не менее, позволим себе спрогнозировать предмет наивысшего спроса — это катера от 4 до 6 м длиной под подвесной двигатель мощностью 40 –130 л.с., развивающие скорость 35– 45 уз, хардтопные или тентовые, желательно, со спальными местами. Подобные катера идеально подходят для отдыха 4–6 человек и рыбалки, способны буксировать лыжника и различные ватрушки, бананы, в них можно укрыться при резких изменениях погоды от ветра и дождя. Подвесной двигатель легко заменить в случае неисправности или отвезти в ремонт, сняв с катера и избежав городских пробок. Есть и еще одно преимущество этого класса судов — приемлемая цена.

Вот тут-то и стоит присмотреться внимательно, вспомнив простую истину: дорого — мило, а дешево — гнило. Это не значит, что всякий дорогой катер предпочтительнее дешевого, но поверьте, купленное за бесценок судно (как правило, б/у) недолго будет радовать вас, ваших друзей и семью. Качество, функциональность и цена катера связаны между собой неразрывно. Поэтому попробуем дать будущему судовладельцу путеводную нить при выборе действительно хорошего плавсредства. Начнем с того, что суда наших соседей — финнов, шведов и норвежцев — больше соответствуют местным условиям мореплавания. Типичный пример — широко известный в России “Finnmaster”. Эти надежные и крепкие катера строят в соответствии с жесткими европейскими стандартами безопасности. А вот по части уюта шведы все-таки преуспели больше. Не будем говорить о роскошном и дорогом “Nimbus”, остановимся на прекрасных судах для семейного отдыха, которые строит завод “Uttern”, соблюдая все шведские традиции. В силу ограниченности места, рассмотрим лишь одну модель из широкого модельного ряда известного мирового производителя, спустившего на воду уже свыше 70 000 катеров “Uttern”. Своим мгновенным успехом он обязан совершенным дизайну, комфорту и многофункциональности. Легкий в управлении, скоростной катер (45 уз с “Mercury 135 Optimax”) доставит истинную радость и удовольствие своему владельцу. Благодаря обводам корпуса “глубокое V”, катер длиной 5.55 м великолепно “держит” волну. Убираемый тент кабриолетного типа защитит при необходимости от дождя, а отсек в палубе рассчитан на хранение водных лыж. Удивляет внутренний объем катера при его скромной ширине 2.2 м. Это достигается великолепной компоновкой. Тиковые столики в кормовой части легко откидываются к борту, освобождая место для передвижения в кокпите. Любители длительных прогулок легко переночуют в рубке-убежище, которая днем может быть использована как огромный багажный отсек. Если к этому добавить встроенный топливный бак на 75 л, прекрасную комплектацию, вплоть до навигационных приборов, роскошную отделку тиком и умеренную цену, то мы получим полное соответствие цены и качества. Последний “штрих к портрету” — фирма “Uttern” входит во всемирно известную “Mercury Group”.

С. А. Скориков,
на правах рекламы

COMANDOR
www.comandorboats.ru, info@comandorboats.ru
Санкт - Петербург, 194291, пр. Просвещения 45, офисы 4-5,тел: 7 (812) 5985755, факс: 7 (812) 5989236

V ПЕТЕРБУРГСКАЯ БОТ-ШОУ



Первый юбилей

Пятая петербургская бот-шоу состоялась, как обычно, в начале июня на территории и акватории выставочного комплекса “Ленэкспо”. Она уже прочно заняла ведущее место среди других подобных выставок в стране. Петербургский салон катеров, яхт и оборудования достаточно объективно отражает состояние рынка товаров для водного отдыха в России в целом и на Северо-Западе в частности. И это особенно важно для нашего региона с его географическими особенностями — выходом к большой воде и множеством малых акваторий, что с учетом новой программы правительства, направленной на повышение роли физической культуры и спорта, делают приоритетным для нас направлением развитие именно водных видов спорта и отдыха, расширение всей технической базы.

Если говорить о самой выставке, то здесь было все более-менее традиционно. По сравнению с прошлым годом несколько увеличилась занимаемая выставочная площадь как внутри павильона, так и на открытой площадке, количество экспонентов — около ста — осталось где-то на прежнем уровне.

Главная тенденция прошлого года — стабильный рост самой индустрии малого флота — сохранилась, причем темпы этого роста даже несколько увеличились. Отмечено и общее увеличение объема продаж. Парадоксально, но именно по этой причине некоторые из прошлогодних участников выставки или сократили свои экспозиции, или не принимали участия вообще: к началу ее работы многие фирмы почти полностью реализовали программу продаж на сезон, а некоторым даже нечего было выставить. Например, фирме “Yachting Russia” за прошлый сезон удалось настолько успешно раскрутить популярные финские катера “Silver”, что еще на заводском стапеле многие лодки строились под нашего конкретного заказчика.

Некоторые из питерских производителей, например фирма “Стрингер”, насытив своей продукцией местный рынок, стали искать для сбыта другие привлекательные регионы — в первую очередь центральную и южную Россию, поэтому и делали ставки на участие в выставках именно там.

Около трети из 83 экспонентов представляли российских производителей. Большинство из них показывали свою уже ставшую традиционной продукцию. Внимание же посетителей привлекали в первую очередь новинки, которыми порадовали фирмы “Курс”, “Мнев и К°”, “Фрегат”, “Тритон”, “Лидер”, “Пласт”, “Аэроход”, “Спасатель”.

Мэтр питерского пластмассового судостроения Борис Ершов (фирма “Курс”) представил сразу две новинки — мотолодку “Круиз” и РИБ “Спрут”. Обе модели сделаны на основе прошлогодней новинки — лодки “Омега” и повторяют ее удачно найденные обводы.

Главной особенностью "Круиза" является полурубка, которая в сочетании с мягким тентом или съемным жестким верхом, закрывающим весь кокпит, дает экипажу необходимую в наших северных широтах надежную защиту от непогоды и на ходу, и на стоянке. При скромной длине 5.2 м общая площадь лодки дает возможность выйти в дневное плавание экипажу из четырех-пяти человек. С подвесным мотором мощностью 115 л.с. "Круиз" развивает скорость до 70 км/ч. Ценовой же порог этого "дейкрейсера" фирма надеется удержать в пределах 8–9 тыс. долл.

"Изюминка" же РИБа "Спрут" — двухуровневый кокпит. Кормовая часть — до пульта водителя — имеет приподнятый настил, что делает эту часть кокпита самоотливной. А вторая его часть углублена до уровня днища, что обеспечивает большие носовые объемы. К тому же, носовая часть полностью закрывается тентом, который можно не снимать и на ходу; здесь могут сидеть два-три человека, а двоим, правда без особой роскоши, можно устроиться и на ночлег. Эта лодка предназначена в первую очередь для любителей охоты и рыбалки в осенне-весеннее время, когда и мокро, и холодно. В повседневной эксплуатации она не рассчитана на высокие скорости и мощный мотор. Достаточно установить двигатель мощностью 30–40 л.с. Все это делает РИБ по сравнению с аналогичными более дешевым (в пределах 4 тыс. долл.).

Модернизируется и другая продукция фирмы, пользующаяся устойчивым спросом в течение многих лет. Например, на гребно-моторно-парусной "Лагуне" по борту появился дополнительный брызгоотбойник, который предотвращает замывание всего борта до привальника при ходе под 5-сильным моторчиком; сдвижной сделана банка, удобная и для парусника, и для рыболова.

Большой РИБ "Кальмар" теперь также выпускается в нескольких модификациях без рубки: такая открытая компоновка пользуется спросом на пляжах Сочи.

Несколько усовершенствованных моделей и новинок в разных классах представила фирма "Фрегат". В самом младшем, 2.8-метровом, классе, модернизированы две модели: моторная и гребная. Благодаря замене конусной формы окончания баллонов на полусферическую удалось увеличить площадь кокпита, повысить грузоподъемность и заметно улучшить стартовые характеристики лодки, так как раньше при выходе на глиссирование кормовые конусы практически не работали.

Такие же изменения претерпели 300-я и 320-я модели, а начиная с 340-й они получили тент, который можно использовать и на полном ходу.

На базе 420-й модели сделан новый РИБ-380, стеклопластиковый корпус которого (весом всего 60 кг) можно перевозить на крыше и "Жигулей", и "Волги". Баллон крепится к днищу при помощи соединения "ликтрос—ликпаз"; его может установить даже один человек за 10–15 минут. У этой лодки также изменены кормовые окончания, она стала "более острой" в управлении. Устанавливать на нее рекомендуется мотор до 25 л.с.

У другой 380-й новинки нет ни одного жесткого элемента, кроме транца. Конструкторы называют ее "лодкой для ленивых" — в ней не надо ставить фанерный пайол, так как продольную жесткость днища обеспечивают три баллона. Имеющиеся восемь отсеков делают лодку практически непотопляемой. Она рассчитана под мотор до 25 л.с.

Более подробно об этих двух новинках читатель сможет узнать из тестов в следующем номере "КиЯ".

Всего же фирма "Фрегат" расширила свой типоразмерный ряд до 15 моделей.

Фирма "Мнев и К°", кроме своей традиционной программы, представила целый ряд проектов для пляжных развлечений и аттракционов. Это, например, надувной остров и надувная лодка-блюдце с установленным внутри электро- или бензиновым моторчиком; блюдце может двигаться в любую сторону и даже кружиться вокруг собственной оси, доставляя пассажирам, особенно детям, бурную радость.

Интересный РИБ со сварным корпусом из легкого сплава показала фирма "Спасатель". Незамкнутый в носу надувной баллон делает особенно привлекательной эту лодку для использования службой МЧС, на ней удобно работать со тросами и цепями при швартовке.

Продолжает трудиться над созданием судов на воздушной подушке как для индивидуального использования, так и для рабочих целей нижегородская фирма "Аэроход".

Их земляки из фирмы "Пласт" также представили ряд интересных новинок из стеклопластика, среди которых наиболее перспективны мотолодки "Гарпун" и "Мираж".

Не будем останавливаться на них более подробно, так как большинство из представленных новинок мы сумели испытать во время пробных выходов, и эти материалы вы найдете на страницах этого номера.

Из продукции деревянного судостроения привлекали внимание высоким качеством изготовления гребные фанерные лодочки "Ласка-1" (3.5×1.36 м) и "Ласка-2" (4.2×1.36 м), напоминающие несколько увеличенный известный швертботик "Кузя". Выпускающие их мастерские Андрейсонса и Семенова, где накоплен многолетний опыт работы классических мастеров-шлюпочников, готовы строить не только любые гребные и моторные лодки, но и катера, и швертботы из традиционного дерева. Занимаются они и внутренней обстройкой крупных катеров и яхт из металла и пластика. Совместно с ГП "Ленинградский Северный завод" они сумели организовать производство некогда легендарного трехместного самолета-амфибии "Ш-2". Эта деревянная летающая лодка "Шаврушка" выпускалась на заводе с 1930 по 1956 г. и зарекомендовала себя как исключительно надежная и неприхотливая конструкция.

К сожалению, не блеснули новинками крупные в прошлом отечественные моторо- и судостроители. Мы видели прежние "Ветерки", "Вихри" и "Казанку-5М4".

Из зарубежных новинок посетители смогли увидеть премьеру начала года — финский "Buster Magnum" (см. "КиЯ"

Новая полусферическая форма кормовых окончаний баллонов у "Фрегата"



РИБ со сварным корпусом и незамкнутым в носу надувным баллоном фирмы "Спасатель"





Мотолодка “Круиз” с носовой полурубкой



Внутренняя планировка мотолодки “Круиз”

№ 179, 180). Его представляла питерская фирма “Форс”. Этот хит сезона пользовался повышенным вниманием публики, чему во многом способствовала новая рубрика журнала “Представляем экспонентов петербургской бот-шоу”, вышедшего накануне выставки. Заинтересованный посетитель уже шел целенаправленно на стенд той или иной компании, вооруженный предварительной информацией. Такая же ситуация складывалась с новинками фирм “Акватрейд” и “Командор”. У испанских катеров “Lema” и норвежских “Marex” редко можно было увидеть скучающего стендиста.

Популярные в Европе яхты “Hunter” приглашало посмотреть московское представительство фирмы “Bellamer OY”. С нашими впечатлениями после пробного выхода на ней вы также можете ознакомиться в этом номере. В ближайших выпусках мы познакомим читателей и с другими моделями известной фирмы.

К настоящей экспансии на скучающие российские пляжи подготовился руководитель питерской фирмы “ТехноСпорт-Центр” Вадим Санкин. Свою экспозицию он отдал водным велосипедам, скутерам, аттракционам, водным горкам, плавающим лежакам и даже киоскам — целому морскому городу, экологически чистому и безопасному. Его партнер из Канады президент компании “Future Beach Inc.” Дэвид Лехтман видит направление развития “пляжей будущего” в России весьма перспективным.

Представленные модельные ряды моторов “Mercury”, “Yamaha”, “Honda”, “Selva”, “Tohatsu” практически уже не отличаются от экспонируемых на любой крупной зарубежной выставке. Российскому покупателю стали доступны почти все модели этих фирм. По-прежнему слабо о себе заявляют на нашем рынке только изготовители японских моторов “Suzuki”, не видели мы и возрождающихся “Evinrude” и “Johnson” от “Bombardier”.

Гребные винты “Solas” для любых подвесных моторов уже традиционно представляла питерская фирма “Техномарин”, которую хорошо знают по всей России.

Общая техническая культура водномоторников быстро растет; все меньше и меньше любителей удовлетворяются одним штатным винтом на все случаи жизни. Фирма давно прорабатывает новое направление — поставку на отечественный рынок так необходимых эффективных и надежных водометов, однако отсутствие необходимых рекомендаций по согласованию корпуса и водомета, без которых этот движитель просто не покажет заложенных возможностей, тормозят дело.

Все пристальнее к организации ботшоу приглядывается ближайший конкурент — самая крупная на сегодня по тематике московская MIBS. Все больше опыт работы питерского салона привлекает и наших прибалтийских соседей. Пока бот-шоу в Таллине и Риге по масштабам сравниться с питерской трудно.

Число посетителей, на наш взгляд, не превысило прошлогоднего — в городе информации о предстоящей выставке было меньше, чем обычно, а по уровню организации она несколько превосходила предыдущую. Участников и посетителей не оглушала музыка со сцены в павильоне. Больший порядок царил и на акватории, все дни у причальной стенки дежурила спасательная команда из ГИМС. Наконец-то были заменены сгнившие деревянные настилы на береговых трибунах. Появились удобные причальные боны, правда, с некоторым опозданием.

В этом году трудно назвать “гвоздь” выставки. Промелькнувший необычный “алмазовский” катер, сразу названный “космическим пришельцем” и явно претендовавший на всеобщее внимание, не в счет.

На воде можно было видеть на ходу надувные катамараны фирмы “Тритон” и СВП, осмотреть только что пришедшую из Финляндии яхту “Hunter”. Совершал показательные полеты флайбот. У причала покачивалась готовая к выходу в кругосветное плавание бригантина “Самба” (кстати сказать, построенная С. Афониным с использованием



Мойка и чистка плавсредств водой высокого и сверхвысокого давления

Свяжитесь с нами, и мы продемонстрируем возможности нашего оборудования на корпусе вашего судна

kränzle® falch

СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО

190068, Россия, Санкт-Петербург, ул. Садовая, 68
Тел. (812) 327 7614, факс 327 0581
www.kranzle.ru, www.falch.spb.ru





Катамараны фирмы “Тритон” на акватории выставки



Яхта “Hunter” у гостевого бона

чертежей из “КиЯ”); рядом со шхуной “Юный балтиец” она казалась особенно миниатюрной. Словом, обстановка на акватории была морской, что полностью соответствовало случаю.

Традиционно — уже в четвертый раз — во время проведения выставки состоялись гонки на надувных мотолодках на призы журнала “Катера и Яхты”. Год от года они приобретают все большую популярность среди производителей и продавцов “надувной техники” и стали самым ярким событием предпоследнего дня работы бот-шоу.

Правила соревнований не претерпели больших изменений. По-прежнему участники состязались в шести классах мотолодок (с рабочим объемом мотора до 175, 250, 300, 400, 500 см^3 и в свободном классе). Общее количество судов, вышедших на трассу, нынче впервые превысило 40 “бортов”.

Украшением стал заезд мощных РИБов в свободном классе, собравший рекордное число гонщиков — девять. Характерно, что практически все они являлись участниками марафона “24 часа Петербурга”, так что эти соревнования стали для них первой прикидкой перед марафоном. Кстати, победил в них самый молодой участник — Александр Пылаев на “Мустанге” с “Mercury-125”. За скоротечность гонки она даже получила шуточное название “24 секунды Петербурга”. (В будущем именно для этого класса дистанция гонки будет увеличена.)



Этот необычный алюминиевый катамаран длиной 9.5 м оборудован двумя угловыми колонками с дизелями по 240 л.с.



Мневские плавающие “блюдца”

Другой особенностью соревнования стала более продуманная тактическая борьба за командное первенство. Некоторые спортсмены, стремясь заработать максимальное количество очков для своей команды, принимали участие в нескольких разных классах, иногда даже заменяя мотор на более мощный, если это позволяла допустимая паспортная мощность лодки. Уже во второй раз переходящий приз журнала за победу в командном зачете завоевала команда “Yamaran”, которая выступала на фирменных лодках с мягким днищем и моторах “Yamaha” с румпельным управлением.

Любопытно, что популярностью пользовались и младшие классы судов: ни в одном из них не было меньше четырех участников, а в среднем в заезд выходило по семь-восемь гонщиков. Это придавало зрелищность и накал спортивной борьбе.

Многие новинки, о которых мы упоминали, получили здесь первое боевое крещение и показали очень неплохие результаты. В первую очередь надо отметить новые модели фирмы “Фрегат”. Лодка “М-380” с тремя надувными “килями” победила и в классе 175 см^3, и в классе 300 см^3. Новый фрегатовский РИБ, лидируя в классе 300 см^3 всю гонку, с учетом гандикапа сумел занять третье место.

Очень хорошее впечатление произвел РИБ “Л-370” фирмы “Лидер”; выступая в классе 400 см^3 с мотором “Маринер-25”, Анатолий Герасимов настолько опередил соперников, что даже поправочный коэффициент “за жесткое днище” не сумел лишить его первого места.

Малое СВП фирмы “Аэроход”



Фанерная гребно-моторная лодка “Ласка-1”





Победитель в свободном классе Александр Пылаев

Большую помощь в организации соревнований и создании богатого призового фонда оказали наши спонсоры: фирмы "Меркурий НИИ ТМ", "Мнев и К°", "Лидер", "Баджер", "Ямаха-Центр на Петроградской", "Курс".

Особую благодарность за выделение для победителей страховых сертификатов на большую сумму мы выражаем петербургской фирме "Медэкспресс". Оригинальными наградами — швейцарскими профессиональными пылесосами — порадовало призеров северо-западное представительство фирмы "Wetrok".

Уже сегодня мы готовимся к юбилейным пятым соревнованиям на надувных лодках на призы нашего журнала, которые состоятся 7 июня 2003 г. Мы готовы обсудить любые предложения по их проведению и расширению и уже сегодня приглашаем принять в них участие всех желающих!

К. К.

Победители четвертых соревнований на приз журнала "Катера и Яхты"

до 175 см³		
I	О. Замилов	"Фрегат"; лодка "М-380Э" + мотор "Tohatsu-9.8"
II	К. Жмуро	"Лидер"; "Л-340" + "Tohatsu-9.8"
III	И. Пылаев	"Мнев и К°"; "Краб-300" + "Mercury-8"
до 250 см³		
I	А. Смирнов	"Ямаран"; "Б-330" + "Yamaha-15"
II	А. Буйницкий	"Лидер"; "Л-340" + "Yamaha-9.8"
III	О. Замилов	"Фрегат"; "М-380Э" + "Tohatsu-9.8"
до 300 см³		
I	И. Макаров	"Фрегат"; "М-380Э" + "Tohatsu-18"
II	А. Смирнов	"Ямаран"; "Б-330" + "Yamaha-15"
III	И. Дубинский	"Фрегат"; " М-380 RIB" + "Tohatsu-18"
до 400 см³		
I	А. Герасимов	"Лидер"; "Л-370 RIB" + "Mariner-25"
II	А. Геращенко	"Ямаран"; "Б-380" + "Yamaha-20"
III	И. Пылаев	"Мнев и К°"; "Дельта 440 RIB" + "Mercury-25"
до 500 см³		
I	И. Кондин	"Меркурий НИИ ТМ"; "Танго-RIB" + "Mercury-30"
II	А. Геращенко	"Ямаран"; "Б-380" + "Yamaha-20"
III	А. Смирнов	"Ямаран"; "Б-400" + "Yamaha-25"
Свободный класс (свыше 500 см³)		
I	А. Пылаев	"Мнев и К°"; "Мустанг-540 RIB" + "Mercury-125"
II	С. Брылев	"Мнев и К°"; "Мустанг-540 RIB" + "Yamaha-140"
III	В. Старокожев	"Мнев и К°"; "Мустанг-540 RIB" + "Mercury-115"



MNEV & Co
УЯМАНА-ЦЕНТР на ПЕТРОГРАДСКОЙ
АВТОРИЗОВАННЫЙ ТОРГОВЫЙ И СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР
МЕД экспресс
Leader boats
Badger
Курс
меркурий НИИ ТМ





9-я Московская Международная

ВЫСТАВКА
КАТЕРА И ЯХТЫ 2003

MIBS 2003

12-15 марта

КАТЕРА

ЯХТЫ

ЛОДКИ

ГИДРОЦИКЛЫ

ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ

АКСЕССУАРЫ

И КОМПЛЕКТУЮЩИЕ

НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

РЕМОНТ И ОБСЛУЖИВАНИЕ

ОБУЧЕНИЕ, СЕРТИФИКАЦИЯ, СТРАХОВАНИЕ

ЖУРНАЛЫ, СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

НА ВЫСТАВКЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ:

«РЫБАЛКА И ОХОТА»

ВСЕ ДЛЯ РЫБАЛКИ И ОХОТЫ

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ MIBS 2003

Москва, «Экспоцентр» на Красной Пресне

Организатор MIBS 2003

ITE GROUP PLC

Тел.: (095) 935-7350
Факс: (095) 935-7351
www.miss-mibs.ru
www.sport-expo.ru

При содействии

ЗАО ЭКСПОЦЕНТР

КАТЕР ПОДАН, СЭР!





Жарким июльским днем в редакции раздался звонок — нас приглашали на церемонию спуска на воду новой моторной яхты, построенной компанией “Мортранс Крафт”. В эллинге верфи своего будущего хозяина ожидал на трейлере небольшой темно-синий катер, внешне (по стилю, а не по состоянию!) напоминавший лодочку как минимум вековой давности.





Основные технические данные мотобота “КС-18”

Длина, м:	
максимальная	6.1
по КВЛ	5.8
Ширина, м	2.12
Осадка, м	0.55
Водоизмещение, т	1.18
Двигатель, л.с.	11 (“Vetus” M2C5A402A)
Запас топлива, л	60
Скорость хода, уз	8
Дальность плавания, мили	120

Граненые обводы, высокий борт, навесной руль на транце и небольшая рубка характерной формы — буквально все детали вызывали подобную ассоциацию, настолько добросовестно исполнена стилизация “под старину”. До приезда владельца еще оставалось некоторое время, и мы разговорились с руководителями компании. Разговор, конечно же, пошел о новом судне.

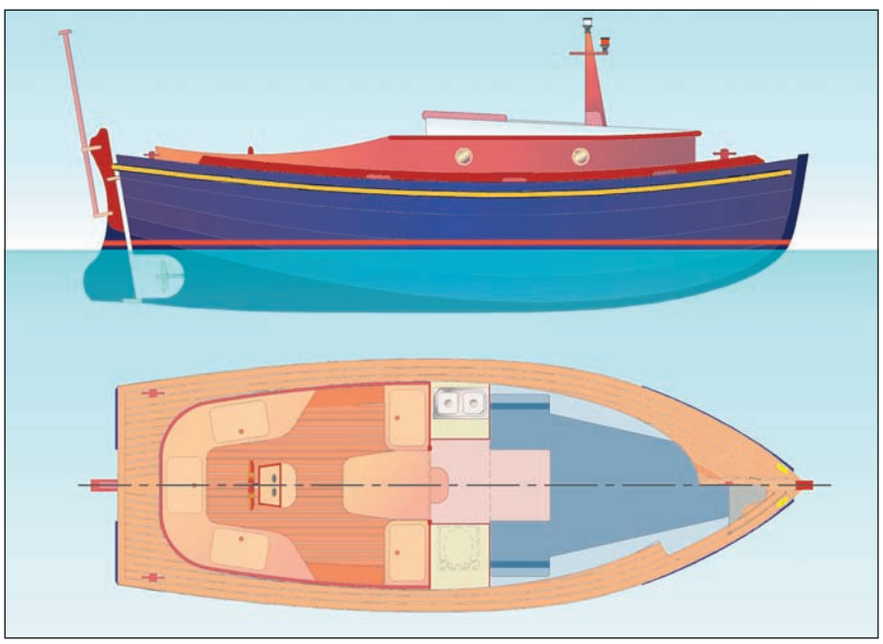
Катер этот — предмет своеобразной международной кооперации. Его общая компоновка, обводы и дизайн разработаны известным голландским конструктором Маттео Мариани, а детальные прочностные расчеты были выполнены специалистами “Мортранс Крафта” под руководством Николая Казарова. После этого в Голландии же были раскроены и обработаны листы из алюминиево-магниевого сплава 5083 H111, а сварка их в единое целое и окончательная достройка судна проводились на российской верфи. Конечный результат подобного сотрудничества выглядел весьма симпатично — особенно впечатляло высокое качество его изготовления. Полированные борта добросовестно отражали в себе интерьер эллинга, а краснодеревые детали кокпита, штурвал и рулевая тумба восхищали своей элегантностью. Судно было настолько аккуратно сработано, что производило впечатление скорее любимой игрушки некоего Гулливера, нежели реальной яхты. Приятно, что теперь российские судостроители в состоянии не только проектировать и сваривать алюминиевые корпуса, но и своими руками выполнять весьма и весьма тщательную отделку.

Интересно, что проект предусматривает два варианта постройки — чисто моторное судно, которое и было нам продемонстрировано, и моторно-парусный вариант, с дополнительным балластом и швертом. Мачта при этом устанавливается в пасынки на рубке, а роль необходимой подмачтовой опоры берут на себя усиленные бимсы. Забегая вперед, скажем, что в эллинге вначале мы приняли этот катер именно за парусно–моторный вариант — настолько гармонично вписалась бы в его экстерьер установленная на рубке мачта. Но данный образец (который, как надеются конструкторы, не останется единственным экземпляром, а послужит прототипом для будущей серии подобных судов) не имел парусного вооружения, а небольшая мачта служила лишь носителем навигационных огней. Не очень большая, на первый взгляд, каюта катера вполне вместительна и комфортабельна — широкая V-образная койка (два “взрослых” спальных места и одно “детское”), слева от трапа спиртовая плитка в подвесе, а справа — биотуалет.

Спуск судна на воду прошел по всем освященным веками традициям — о форштевень была разбита бутылка шампанского. Она же послужила своеобразным тестом качества наружного покрытия: как мы ни старались, отыскать на краске следы удара оказалось совершенно невозможным. В ожидании, когда рабочие верфи закончат все подготовительные работы, необходимые для первого запуска двигателя и ходовых испытаний, мы побеседовали с владельцем судна — директором одной из московских фирм, который приехал на его приемку из Москвы со всей семьей. Выяснилось, что Григорий Владимирович — так зовут владельца — водно-моторник с большим стажем (и давний поклонник “КиЯ”, на страницах которого, как выяснилась, и были найден будущий строитель судна). Исходил на своей “дюральке” все водоемы вблизи Москвы, а сейчас решил заменить устаревшую и уже порядком изношенную лодку на что-то более комфортабельное и мореходное. Первоначальный план предусматривал строительство катера, рассчитанного на движение в переходном режиме. Фирмой, готовой взяться за строительство подходящей лодки, оказалась компания “Мортранс Крафт”. Окончательный же выбор, в конечном итоге, был сделан в пользу проекта водоизмещающего суденышка длиной чуть менее 6 м, рассчитанного, как и требовалось, на продолжительное пребывание на борту трех человек. Высокий надводный борт и классические обводы рыбац-







ких лодок гарантировали достаточную мореходность в сложных условиях Рыбинского водохранилища — мотобот "КС-18" (таково проектное название судна) спроектирован по нормам Bureau Veritas Register на категорию D. Владелец судна настолько доверял специалистам питерской верфи, что буквально на следующий день после приемки судна сразу отправился на нем в Москву по Волго-Балтийскому водному пути.

...Наконец, все "пусконаладочные" работы были завершены, фитинги и клапаны проверены на водотечность, закрыта шумоизолирующая крышка машинного отсека (она же, "по совместительству", — ступенька кокпита), и судовой двигатель сделал первые обороты. На транец тщательно нанесли гордое имя — "Новик". Чуть ниже — порт приписки: Тверь. После серии торжественных тостов владелец поднялся на борт и сделал несколько первых кругов по акватории яхт-клуба, подставляя борта лодки под объективы фотокамер. На реке было пустынно, старинные формы суденышка вызывали странное ощущение отрешенности от реальностей сегодняшнего дня, а услужливое воображение легко дорисовывало высокую дымовую трубу и заменяло ритмичный стук дизеля мягким пыхтением паровой машины. Без малейших усилий удавалось представить себя где-нибудь в верховьях Темзы лет эдак сто тому назад. Казалось, сейчас на причал дебаркадера выйдет невероятно важный и благообразный дворецкий в ливрее и, слегка поклонившись, провозгласит: "Катер подан, сэр"!

Артур Гроховский

Фото автора

YANMAR ДИЗЕЛЬНЫЕ ДВИГАТЕЛИ
ПРОДАЖА И УСТАНОВКА
ДОСТАВКА ПО РОССИИ
vetus
Perkins
МОРТРАНС КРАФТ
www.mortranscraft mtk@mail.wplus.net
тел: (812) 237 0602, факс: (812) 230 3803



Моторная яхта "Навигатор-2" 2002 г. Длина 11.7 м, ширина 3.3 м, осадка 0.8 м, 6 спальных мест, дизель Yanmar 140 л.с., скорость 20 узлов



Мотосейлер "МакГрегор 26", (США). Длина 7.8 м, ширина 2.4 м, 6 спальных мест, скорость 20 узлов

МОРТРАНС КРАФТ
Яхтенная верфь - парусные и моторные яхты на заказ из алюминия, стали и дерева.
телефон: (812) 237 0602, факс: (812) 230 3803
E-mail: mtk@mail.wplus.net
www.mortranscraft.ru

КАЮТНЫЕ ПЛАСТИКОВЫЕ КАТЕРА «GALIA»
МОСКВА. ООО «БГК» тел. (095) 105 3539, 109 4085, 504 3926









Большой золотой медалью выставки отмечен 6-местный катер “Новосибирский Орфей” (в серии — “Данко”). Длина — 7.8 м, ширина — 2.4 м. Двигатель “MerCruiser” с угловой колонкой обеспечивает скорость 60 км/ч. Ярмарочная цена — 40 000 у. е.

4–7 июня 2002 г. состоялась традиционная — 12-я по счету — крупнейшая за Уралом международная выставка “Транссиб-2002”. Среди более чем 250 участников демонстрировали свою продукцию три катеростроительные фирмы, а также две компании, производящие дельные вещи и трейлеры (фирмы “Моди” и “Арума”)

КАТЕРА НА «СИБИРСКОЙ ЯРМАРКЕ»

На стенде Комсомольского-на-Амуре Авиационного производственного объединения демонстрировались серийные “Стрела-4” и “Стрела-5”, оснащенные подвесными моторами “Yamaha” 115 и 130 л.с. соответственно, а также макет подготовленного к серийному производству 8.5-метрового каютного катера “Стрела-8” клепано-сварной конструкции из легкого сплава .

Наибольший интерес у посетителей выставки вызвал созданный Новосибирской судостроительной фирмой “Метацентр” быстроходный комфортабельный стеклопластиковый катер “Новосибирский Орфей”. Представленный головной образец был несомненным лидером зрительских симпатий — у катера стояла толпа. Создатели катера были награждены Большой золотой медалью.

Директор ЗАО “Метацентр” А. П. Бобровский рассказывает:

— Вначале наша фирма специализировалась на строительстве водоизмещающих 15-метровых туристско-прогулочных катеров “ТПК”. Их мы поставляли в восточные районы страны и в Китай. С 2000 г. фирма приступила к внедрению передовых технологий — стала применять стеклопластик в комбинации с металлом. Нами разработаны более дешевые, чем импортные, технологии. Так, катер, который мы сегодня демонстрируем, примерно в два раза дешевле аналогичных импортных судов. А стеклопластик, применяемый нами, входит в перечень так называемых всесезонных материалов, разрешенных к использованию “Ллойдом”.

Я поинтересовался — почему новый катер носит название “Орфей”, имея в виду, что в “КиЯ” № 171 уже публиковалась информация о петербургском катере с таким же названием.

Оказывается, тот “Орфей” взят за прототип как удачный вариант катера-“люкс” данного класса. Новосибирский вариант отличается от прототипа и конструкцией корпуса, и внутренней компоновкой. При серийном производстве (планируется выпускать 12 катеров в год) катер будет носить название “Данко”. Все комплектующие изделия и дельные вещи для него представлены фирмой “Quicksilver”.

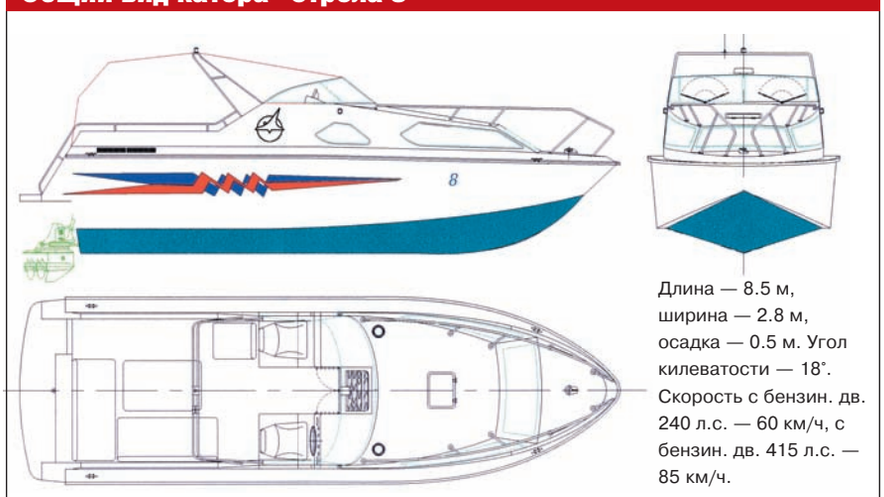
После закрытия выставки беру краткое интервью у ее директора Л. Ф. Ненашевой:

— Раздел водного транспорта и в этом году представлен скромно — только теми же пятью фирмами. Первая причина — отсутствие сводного каталога с реквизитами российских фирм, производящих лодки, моторы и катера. Вторая, на мой взгляд, состоит в том, что эти фирмы нацелены на освоение рынка в своих ближайших округах-регионах. Третья — традиционное пренебрежение рекламой выпускаемой продукции на ярмарках, фирмы по старинке считают это второстепенной задачей.

А жаль: в средней полосе Сибири у населения появилась тенденция к приобретению именно комфортабельных 7–10-метровых катеров. Надеемся, что на будущей ярмарке отечественные катеростроители смогут шире представить свою продукцию сибирским покупателям.

Владимир Бухарин, *г. Новосибирск*

Общий вид катера “Стрела-8”



Длина — 8.5 м, ширина — 2.8 м, осадка — 0.5 м. Угол килеватости — 18°. Скорость с бензин. дв. 240 л.с. — 60 км/ч, с бензин. дв. 415 л.с. — 85 км/ч.

Богатырь набирает силу

Моторная лодка "Обь-4м" с 1999 г. изготавливается серийно на заводе "Алмаз", входящем в состав Новосибирского авиационного промышленного объединения имени В. П. Чкалова (см. "КиЯ" № 166). Эту лодку за ее большую грузоподъемность окрестили "сибирским богатырем". Она выпускается в двух модификациях — грузовой (с открытым передним кокпитом) и пассажирской; обе спроектированы для эксплуатации под подвесные моторы мощностью 90–130 л.с.

В настоящее время завод запускает в серийное производство третью модификацию — более приспособленную к эксплуатации в сибирских условиях и оснащенную двумя дизельными двигателями с водометными установками.

Ваш корреспондент был приглашен директором завода на ее приемо-сдаточные испытания на Каменском озере, расположенном недалеко от завода на восточной окраине Новосибирска.

Знакомлюсь с лодкой, которая стоит на трейлере. Находящийся рядом директор "Алмаза" В. И. Томилов сообщает, что при тех же размерениях (7.2×2.0 м) "Оби-4м" существенно изменились и архитектура надстройки, и обводы днища. Компоновка стала традиционной для "дейкрейсеров" таких размерений. Шестиместная каюта смещена к носу. В центре лодки предусмотрены места водителя и штурмана, традиционно приподнятые и защищенные ветровым стеклом. За ними — просторный кокпит с расположенными вдоль бортов двумя вместительными рундуками — диванами, на которых свободно размещаются шесть человек. В моторном отсеке установлены два конвертированных дизельных автомобильных мотора суммарной мощностью 130 л.с. На транце катера работают два водомета, разработанные и созданные на заводе "Алмаз". Для повышения мореходности и улучшения использования внутреннего объема в ней существующие на прототипе тримаранные обводы (типа "комби") заменены на обычные остроскулые с килеватостью 15°. Во всем остальном "Обь-4м" соответствует ее описанию, опубликованному в "КиЯ".

Начались испытания. Погода благоприятствовала — стоял полный штиль, светило







яркое солнце. По отлогому берегу "уазик" заводит лодку в воду, двое рабочих легко сталкивают ее с трейлера (кстати сказать, разработанным специально для комплектации этой модели). Будущий хозяин лодки и механик-испытатель занимают места. Запускается первый двигатель, начинает работать водомет, и лодка набирает скорость. Включен второй двигатель — она быстро выходит на режим глиссирования и вот уже мчится на полном ходу, оставляя за собой белый пенящийся след от обоих водометов.

Сделав большой круг, лодка проносится мимо нас по мелководью, где глубина не более полуметра.

Сделав два круга, "Обь-4м", тихо урча моторами, подходит к берегу. Показанная на этом этапе скорость 58–60 км/ч соответствует расчетной.

Регулируется рулевое управление, дозаправленная горючим лодка делает еще несколько кругов и вновь устанавливается на трейлер. Заказчик доволен. Испытания головного образца проходят удачно в полном соответствии с разработанной программой.

Лодку уже ожидает огромный грузовик "КАМАЗ", который через сутки доставит ее в Красноярский край, где она будет эксплуатироваться на мелководных, с бурным течением притоках Енисея.

В целом "Обь-4м" произвела благоприятное впечатление. Лодка обеспечивает полную обитаемость в длительном плавании экипажу, обладает высокой надежностью, так как в случае выхода из строя одной из движительных установок способна продолжать движение на второй.

В. Б.



ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ К ОТЕЧЕСТВЕННЫМ ТМ

"Нептун", "Вихрь", "Ветерок" "Салют",
в магазине "МОТО-ВЕЛО ЗАПЧАСТИ"
Санкт-Петербург, Апраксин Двор,
корпус 8, 2-й этаж.
Тел. (812) 110 5082, 310 0113

катер "СИГМА"

6.0×2.0 м; вес – 600 кг.
Каюта на 2 – 3 человека
Двигатель "VOLVO PENTA" 115 л.с. (бензин октан. число 91).
Все новое.
Материалы и оборудование –импортные
Санкт-Петербург. Тел.: (812) 186 3293 (вечером), 312 4078 (до 18 час)



лодочные моторы:
HONDA,
YAMAHA,
MERCURY,
SUZUKI,
TOHATSU.

лодки надувные:
MHËB, SUZUMAR.

оборудование по каталогу
"MARITIM BILTEMA"

Moto-Сервис

Продажа. Сервис. Гарантия.
Б/у техника, прием на комиссию.
Ремонт любой сложности.

мокики, прицепы, катера.
А также: снегоходы, гидроциклы, вездеходы, мотоциклы,
Санкт-Петербург, пр. Революции д. 8
E-mail: ish@moto-services.ru
http://www.moto-services.ru
Т/ф. (812) 527-38-53

ЗАО "НАВИС"
htpp://www.navis.spb.ru



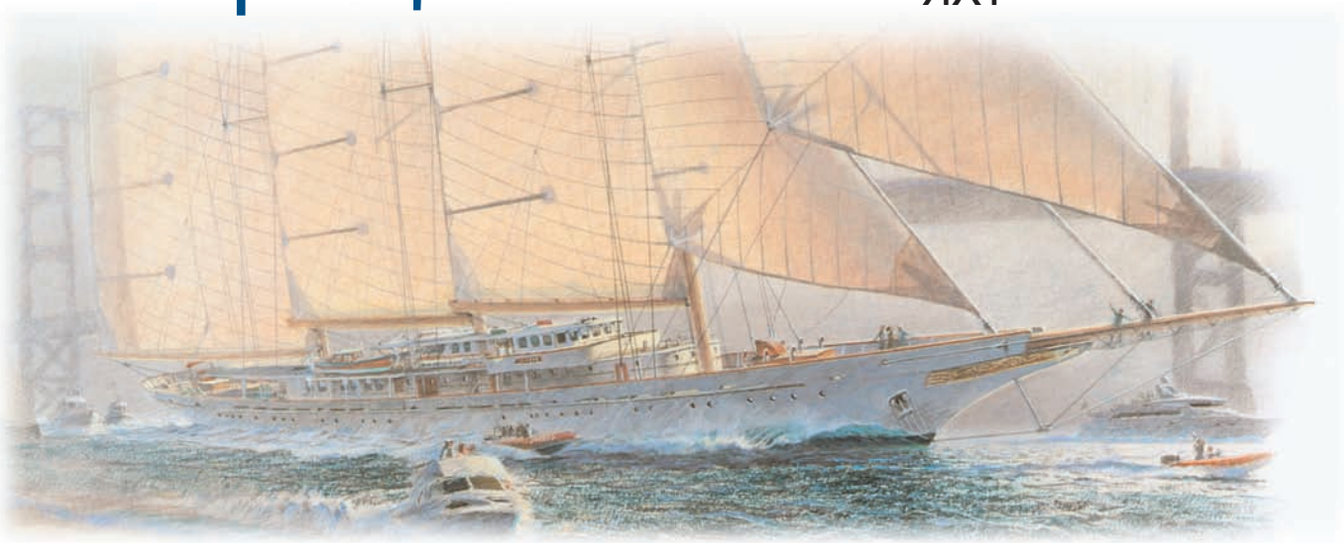
Рулевые машины
✓ ручные гидравлические
✓ электрогидравлические
✓ роторного типа
Авторулевые
Навигационное оборудование
Магнитные компасы



Наш адрес: 193019, С.-Петербург, наб.Обводного канала, д.14
тел./факс (812)567-37-63 тел. (812) 567-28-58 e-mail serg@navis.spb.ru

МОНСТРЫ возвращаются

ЭСКАЛАЦИЯ ГИГАНТИЗМА В МИРЕ КРЕЙСЕРСКИХ ЯХТ



В уже далеком 1994 году стал сенсацией мирового яхтинга совершенно необъяснимый — на первый взгляд — факт: новую сверхкомфортабельную крейсерскую яхту “Фрайдей Стар” построили “по образу и подобию” давно устаревшего чисто гоночного “монстра” (спущен на воду 22 годами раньше), предназначенного для... яхтсмена-одиночки. В дальнейшем все стало понятным и очевидным, хотя финансовый результат эксплуатации новинки, сдаваемой в чартер, так и не соответствовал ожиданиям.

Парижская фирма “Стардаст Марин”, владеющая флотом из 350 самых различных чартерных парусников, сразу же развернула рекламу своего нового флагмана — 10-местной “Фрайдей Стар”. Ее фотографии, опубликованные в ряде морских журналов, действительно, вызвали немало толков: яхта была разительно похожа на некогда всемирно известную “Вандреди, трез”, построенную для участия в ОСТАР–72 француза Жан-Ива Терлена. То же довольно редкое вооружение трехмачтовой стаксельной шхуной. Тот же 40-метровый необычно узкий “гладкопалубный” корпус. Сходство было столь разительным, что некоторые отклики в печати имели заголовки типа “Возвращение роковой “Пятницы”!” Новое название никого не смутило: при смене владельца это дело обычное! Тем более, что в данном случае обращала внимание нарочитая преемственность названий. Яхта Терлена называлась “Пятница, тринадцатое” — по названию популярного у моряков (в массе своей — людей суеверных) романа американского писателя Томаса У. Лоусона. Название же рекламируемой круизной новинки можно было перевести как “Пятничный рок”.

Так, может быть, и действительно — новую жизнь начала модернизированная яхта-монстр? Однако подлинная “Вандреди, трез”, несколько лет назад установленная в Бордо на берегу в качестве памятника знаменитым французским яхтсменам, внесшим огромный вклад в развитие мирового яхтинга, попрежнему стояла на своем месте. Следовательно, рекламировалась действительно новая яхта, специально построенная как “копия” старой. И появление ее вызвало оживление интереса даже не к одной, а сразу к двум, не то чтобы забытым, но уже редко упоминаемым французским гоночным яхтам-гигантам с одинаково печальной судьбой. И в каком-то смысле оба монстра напомнили о себе, снова появившись на голубых дорогах планеты — в самых заманчивых для круизов “райских” местах.

Основные данные трех французских яхт-шхун

Характеристика	Название яхты и год постройки		
	“Вандреди, трез”; 1972 г*.	“Клуб Медитерранэ”*; 1976 г.	“Фрайдей Стар”; 1994 г.
Назначение	гоночная для ОСТАР	гоночная для ОСТАР	круизная на 10 мест
Длина наиб./по КВЛ, м	39.4/36.5	72.2/66.3	42.3/38.9
Ширина наиб./по КВЛ, м	5.9/4.9	9.6/7.6	5.9/4.9
Осадка корпусом/килем, м	0.7/3.3	1.6/5.6	0.8/4.2
Водоизмещение, т	25 (факт. — 37)	250	88 (факт. — 95)
Вес балласта (фальшкиля), т	15	80	—
Материал корпуса	сэндвич (полимер)	сталь	сэндвич (полимер)
Площадь парусности, м²	255 (420)	800	375 (820)
Число осн. парусов/мачт	3/3	8/4**	4/3
Экипаж (расчет.), чел.	1	1	3
Судьба в наст. время	памятник (г. Бордо)	эксплуатируется	эксплуатируется на Карибах

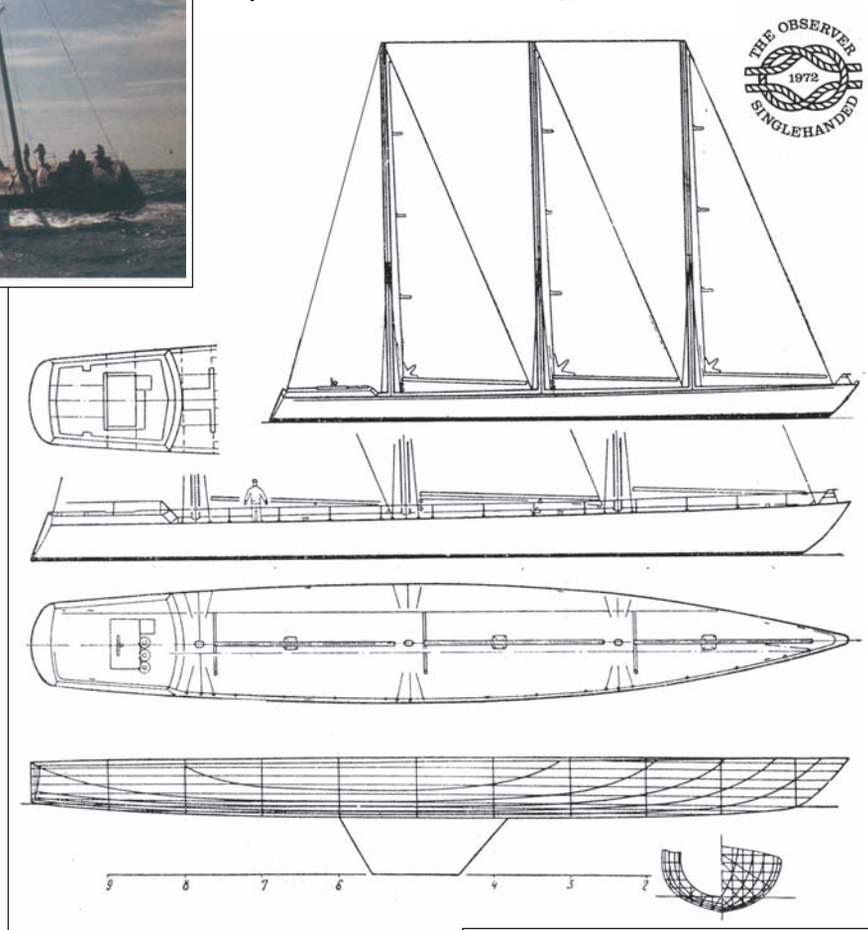
* Ныне чартерная яхта “Phocea”; **После модернизации высота трех мачт по 38 м, бизани — 31 м.

1. Печальная судьба “Вандреди, трез”

С этой огромной трехмачтовой яхты, рассчитанной на участие в трансокеанской гонке одного человека, по сути дела и началась “эскалация гигантизма”, сегодня продолжающаяся совсем в другой области мирового яхтинга.



Основные чертежи и фото на ходу знаменитой гоночной суперяхты — трехмачтовой стаксельной шхуны “Vendredi, 13” (“Вандреди, трез”), построенной по проекту Дика Картера для участия Жан-Ива Терлена в трансатлантической гонке одиночек ОСТАР-72



Начнем с того, что с ее появлением открылась новая страница в истории “гоночных машин” для открытого моря. Рост размерений и соответственно — общей площади парусности позволил сделать однокорпусную яхту и более мореходной — способной поддерживать относительно высокую скорость даже при существенном ухудшении погоды, и гораздо более энерговооруженной, т. е. в конечном счете более быстроходной. Это сократило время прохождения той же трансатлантической трассы, а в дальнейшем привело к тому, что сегодня на все марафонские океанские дистанции выходят исключительно “макси”.

Давайте припомним события ОСТАР–72 (см. “КиЯ” № 41). Длина наибольшей среди 52 участвовавших яхт (это и была “Вандреди, трез”) превышала длину наименьшей ни много ни мало — в пять раз! Соответственно наибольшая затратила на переход 21 день 5 ч 14 мин, а наименьшая — в два раза больше: 43 дня 9 ч 38 мин. Три самые крупные однокорпусные яхты заняли три лучших места в порядке убывания длины (39; 21.4; 19.8 м). Десять последних мест заняли яхты со средней длиной не более 10 м…

Эти цифры давали основание предположить, что, если правила не изменятся, через четыре года — на старт следующей ОСТАР — выйдут яхты еще больших, фантастических размерений. Именно так и произошло. В ОСТАР–76 участвовала уже чуть ли не вдвое увеличенная “Вандреди” — 72-метровая четырехмачтовая “Клуб Медитерранэ”…

Вернемся, однако, в год 1972-й. Яхта-монстр “Вандреди, трез” была спроектирована по идее Терлена молодым, но уже известным американским конструктором Диком Картером. Все в этом очень интересном проекте было подчинено единой цели — достижению максимальных скоростей при движении через Атлантику по самому короткому “северному” маршруту, т. е. в основном против направления господствующих ветров — в лавировку. (Напомним, что чаще всего яхтсмены, следуя с востока на запад, выбирали и выбирают “нежные” варианты пути — на 20–25% более протяженные, но с попутными ветрами.) Картер придал корпусу гигантской яхты очень большое относительное удлинение: отношение ее длины к ширине 7.5 против 4.0 у лучших тогда “ходоков” — “двенадцатиметровиков”, оспаривающих “Кубок Америки”. Значительный вес фальшкиля, превышающий 60% расчетного водоизмещения, наряду с понижением общего центра парусности (благодаря распределению огромной площади парусов — 255 м^2 — между тремя мачтами) гарантировал необходимый запас остойчивости.

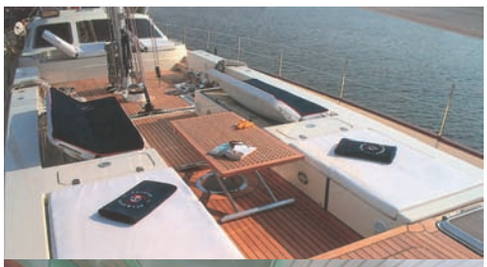
Наконец, что не менее важно, впервые конструкция парусного вооружения с самого начала проектировалась с расчетом на возможность работы с парусами одному человеку и при том — без выхода его из кокпита. В качестве главных парусов были применены три одинаковых “автоматических” 85-метровых стакселя с рейком по нижней шкаторине. Во-первых, было учтено, что при ходе в бейдевинд стакселя работают эффективнее, чем гроты с мачтой, искажающей обтекание паруса. А во-вторых, если бы те же три мачты несли “традиционный набор” — три грота и три стакселя, яхтсмену пришлось бы работать с вдвое



большим числом шкотов! А здесь даже появилась возможность провести все эти три стаксель-шкота в кормовой кокпит, на лебедку, в виде всего лишь одного ходового конца…

В любой момент Жан-Ив Терлен мог переключить управление своей огромной яхтой на электронный авторулевой. Яхта была буквально “нашпигована” приборами, позволявшими максимально упростить выбор и оптимального курса, и наивыгоднейшего варианта несения парусов.

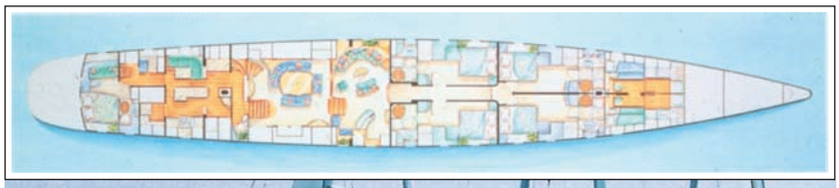
Итак, построена “Вандреди” была с расчетом на новый рекорд скорости пересечения Атлантики и, разумеется, на абсолютную победу в ОСТАР–72. Это казалось бесспорным. Известный кинорежиссер Клод Лелюш — автор прогремевшего фильма “Мужчина и женщина” — смело вложил изрядную сумму франков в оснащение этой яхты, запланиро-







Чартерная мегаяхта “Friday Star”(“Фрайдей Стар”), построенная “по образу и подобию” “Вандреди, трез”. Впрочем, на самом деле изменено все, кроме обводов и размерений корпуса. План со снятой палубой. Носовой кокпит с перекидными диванами. Каюта и салон в креольском стиле — дизайн Жака Пьержана.





вав выпуск нового фильма “Мужчина и лодка” с фаворитом гонки Терленом и “Вандреди, трез” в главных ролях. Чтобы снять финальную победную сцену будущего фильма, Лелюш со всей съемочной бригадой заранее прилетел в Ньюпорт и даже расставил на берегу прожектора — на случай, если придется снимать финиш ночью. Если у кого-то сомнения в победе Терлена оставались, то и они рассеялись, когда с плавмаяка, стоящего в 80 милях от линии финиша, сообщили, что “Вандреди” уже вошла в их зону видимости первой. Однако через пару часов позвонили с наблюдательной вышки порта и уточнили, что финиширует совсем не трехмачтовая “Вандреди”, а двухмачтовый тримаран другого француза — Алена Кола... Именно в эти минуты ветер начал катастрофически скисать. Ален Кола на “Пан Дюике IV” еще как-то успел “переползти” линию финиша, а Терлен основательно заштилел: ему суждено было мучаться (по его выражению — в бессилии кусать локти на виду у всех) еще целых 16 часов, чтобы в абсолютном зачете стать только вторым.

Клод Лелюш дожидаться встречи с несостоявшимся героем своего фильма не стал и тут же покинул Ньюпорт (а Терлен остался должен кинофирме большие деньги — неустойку).

Что же произошло? Сказалось то, что Жан-Ив просто не успел обкатать чудо-яхту. Так, сменные 140-метровые стакселя для легкого ветра смогли доставить на борт “Вандреди, трез” буквально в последние минуты перед стартом. А решающий удар нанес выход из строя абсолютно всего электронного оборудования, включая “сверхнадежный“— по уверениям изготовителей — авторулевой и даже “бытовой” радиоприемник над койкой. “Если хотя бы половина этого великолепия работала, я уверенно финишировал бы минимум тремя днями раньше”, — с горечью констатировал Терлен.

Была сделана попытка взять реванш в следующей ОСТАР. Первым делом избавились от мрачного названия: в честь нового спонсора яхта стала называться “ИТТ-Океаник”. Вместо Терлена пошел на ней в гонку другой известный яхтсмен-одиночка Ивон Фоконье, успевший и обновить большую часть электроники, и обкатать яхту, которая, кстати сказать, уже потеряла “титул” самой большой, ибо рядом стартовала “Клуб Медитерраннэ”. И, тем не менее, репутация “невезучей пятницы” снова оправдалась.

Когда даже под одним-единственным парусом “Океаник” летела по бурному морю 9-узловым ходом, причем шла в числе лидеров, ветер начал крепчать, и Фоконье решил взять рифы. Рукоятка лебедки случайно вырвалась, стопор не сработал, и яхтсмен получил серьезную травму правой руки. Сигнал SOS он выстукивал, превозмогая страшную боль (см. “КиЯ” № 67). На этом гоночная карьера яхты закончилась. Какое-то время она работала в чартере в водах Вест-Индии, но без серьезного переоборудования служить конкурентоспособным пассажирским судном, естественно, не смогла.

А можно ли было превратить столь необычную гоночную “макси” для одиночки в комфортабельное круизное судно? Появление “Фрайдей Стар”, построенной в Шербуре по проекту Марка Ламбара, и было попыткой ответить на этот вопрос.

2. Монстр “взят за основу”

Проект гигантской “Вандреди, трез” взят за основу в самом прямом смысле слова: ее корпус служил болваном (пуансоном) для формования корпуса “Фрайдей Стар”. Как и при постройке прототипа, в качестве конструкционного материала использован сэндвич — стеклопластик с заполнителем (дивинисел), однако сам корпус сделан более тяжелым и надежным. Некоторое увеличение длины яхты объясняется желанием удлинить кормовую часть, чтобы разместить здесь “плавающую площадку” и сделать более просторным машинное отделение в связи с увеличением мощности двигателя.

Просторная палуба яхты-люкс, рассчитанной на эксплуатацию в теплых водах

Вест-Индии, имеет оригинальную планировку. Центральную ее часть занимает неглубокий кокпит-солярий с раскладывающимися диванами; в зависимости от положения яхты относительно солнца их можно развернуть на правый или левый борт. В корму от рубки, которая не имеет никакого отношения к посту управления яхтой, есть еще один "пассажирский" кокпит, в котором может быть накрыт стол. Рабочий кокпит с двумя штурвалами занимает не больше 3.5 м по длине яхты и расположен в корме.

Расчетное число пассажиров — десять. Для них великолепно оборудованы: четыре "большие" двухместные каюты (каждая с отдельной просторной ванной комнатой) в средней части яхты, "нижний" салон с баром, обеденный салон в рубке и в корме — "малая" двухместная каюта (также со своим санузлом). Экипаж — всего пять человек, включая двух стюардов. Идея упрощения работы с парусами, некогда заложенная Диком Картером в проект "Вандреди", развита конструктором парусного вооружения "Фрайдей Стар" Жан-Пьером Марешалем. Все работы с фалами, шкотами и приводами "закруток" выполняются нажатием кнопок.

При внимательном рассмотрении можно найти серьезные различия в парусном вооружении прототипа и новой яхты. Действительно, число мачт не изменилось. Но у "прототипа" это были фок-, грот- и бизань-мачты, несущие три "классических" рейковых стакселя, а на новой яхте вооружение сложнее. Первая фок-мачта несет точно такой же рейковый стаксель спереди, но имеет и "обычный" гик, к которому крепятся галсовый и шкотовый углы стакселя (триселя?), поднимаемого на второй фок-мачте. На гике второй фок-мачты крепятся нижние углы стакселя (триселя?) грот-мачты, которая также имеет гик и несет еще собственно бермудский грот. Общая площадь четырех основных парусов 375 м^2, а максимальная парусность с асимметричным спинакером — 820 м^2.



Устройство экстремальной гоночной суперяхты — четырехмачтовой шхуны "Club Mediterranne"("Клуб Медитерраннэ"), построенной по проекту Мишеля Бигуэна для участия Алена Кола в гонке одиночек ОСТАР-76

1 — ветряной двигатель с электрогенератором; **2** — гидравлическая рулевая машина; **3** — перо полубалансирного руля; **4** — насос гидравлической системы; **5** — погон гика-шкота; **6** — мачтовый кокпит; **7** — козырек над тамбуром схода; **8** — двигатель; **9** — погон стаксель-шкота; **10** — реек стакселя; **11** — гидравлический талреп стаксель-штага; **12** — пяртнерс мачты из легкого сплава; **13** — главный штурвал; **14** — шкаф газовых баллонов; **15** — контейнеры с урановым балластом; **16** — цистерны пресной воды; **17** — цистерна топлива; **18** — главный кокпит; **19** — один из рамных шпангоутов; **20** — носовые переборки; **21** — якорь 235 кг; **22** — риф-банты; **23** — риф-шкентели; **24** — ахтер-штаги.

При первых же испытаниях в открытом море было отмечено, что новая яхта легка на ходу. Даже имея полное водоизмещение 95 т вместо расчетных 88 т, при ветре, дувшем со скоростью 6.3 – 6.5 уз, "Фрайдей Стар" сразу же развила 5.9 уз; при усилении ветра до 9 уз лаг показал 7 уз.

На шхуне установлены 300-сильный дизель "Камминс" и два дизель-генератора по 30 кВт. Для упрощения маневрирования имеется носовое подруливающее устройство с отдельным 33-сильным двигателем.

Запас топлива — 3300 л, воды — 2800 л (плюс два опреснителя, дающих по 237 л/ч). Холодильники принимают запас продуктов на 15 дней.



Чартерная мегаяхта "Phocea" — бывшая "Club Mediterranne" после недавней модернизации. Вид спальной каюты.

Оставалось надеяться, что "пятничная судьба" не помешает новому творению французских яхтостроителей оправдать их надежды.

Теперь попытаемся ответить на вопрос — а зачем вообще понадобилось строить "копию" маловместительного гоночного монстра, когда на те же деньги можно было получить две обычные многоместные чартерные яхты? Ответ прост. Конкуренция чартерных фирм обостряется с каждым сезоном, для привлечения платежеспособных туристов приходится использовать все более изощренные формы рекламы. Так и родилась идея эксплуатировать "имидж" знаменитых яхт.

Но не всегда приходится строить "копии". Та же "Стардаст Марин", например, эксплуатирует в чартере яхту, которая была... французским претендентом в битве за "Кубок Америки-95", причем ходит капитаном на ней известный во всем мире яхтсмен Марк Пажо. Находится немало желающих заплатить любую сумму за право совершить непродолжительный рейс именно на этой яхте, заведомо отказавшись от высокого уровня комфорта и даже работая на ней в качестве матроса. Зато потом можно будет демонстрировать фильм, в котором турист запечатлен работающим на лебедке или стоящим у штурвала в форменной одежде...

3. Гигант меняет профессию

Говоря о двух гонках с участием "Вандреди, трез", мы не могли обойтись без упоминания о затмившей ее — чуть ли не вдвое более крупной четырехмачтовой яхте "Клуб Медитерранэ". Ален Кола, вырвавший победу в ОСТАР–72, выступая на тримаране, тем не менее, сразу же оценил нереализованные возможности однокорпусной "Вандреди". Он изменил многокорпусникам и сделал решительный шаг по тому же пути увеличения однокорпусной яхты (вот оно — классическое "длина бежит"!), заказав Мишелю Бигуэну проект поистине гигантской шхуны с лавировочной парусностью 800 м², рассчитанной на скорость при ходе в бейдевинд — до 15 уз, а на попутных курсах — до 25 уз. Эта яхта была и остается крупнейшим в мире парусником, рассчитанным на управление яхтсменом-одиночкой (забегая далеко — на 25 лет — вперед, упомянем, что сегодня численность экипажа на ней 15 человек!).



Двенадцатиметровик — образец сугубо экстремальной гоночной машины — в угоду моде выступает в роли чартерной яхты "Guadelupe"

Не будем повторять все то, что уже сообщалось об этом невероятном судне в "КиЯ" (см. № 2 и 3 за 1977 г.). Напомним лишь, что на старте ОСТАР–76 была фаворитом уже именно эта яхта: она строилась для установления нового рекорда и по всем показателям превосходила любое из 125 стартовавших тогда судов, включая и "Вандреди, трез", и новейшие многокорпусники. (Если говорить о размерениях, то в ОСТАР–76 длина наибольшей яхты превышала длину наименьшей уже в 10 раз!)

И снова произошло то, что теоретически кажется немыслимым, хотя в жизни с новаторскими техническими объектами случается совсем не редко. Уникальный парусник, буквально набитый средствами механизации и электроникой, опять-таки не успели обкатать и как следует проверить. Результат ужасающий: вместо ожидаемого рекорда и победы — лишь 5-е зачетное место. Нет, на этот раз сложнейшая техника работала великолепно. Яхта-гигант уверенно вырвалась вперед и наращивала отрыв, "печатая" по 19 уз, когда на четвертый день гонки непостижимым образом начали... лопаться фалы, имевшие расчетный запас прочности даже выше обычного. Один за другим шесть из восьми огромных парусов оказались за бортом, пришлось терять время на заход в ближайший порт.

Эта неудача в ОСТАР была только первой. Судьба и дальше была несправедлива к замечательному судну. Организаторы ОСТАР "спохватились" и ввели ограничения, сделавшие невозможным участие подобных гигантов в гонке. Ушел из жизни Ален Кола. Случился пожар...

В 1986 г. невезучее судно первоначальной стоимостью 6 млн долл. приобрел и превратил в личную яхту с новым названием "Phocea" французский политический и спортивный деятель Бернар Тапи. Несколько увеличилась ее длина (с 77.2 до 74 м) и изменилось парусное вооружение; были установлены мощная силовая установка и носовое подруливающее устройство, появилась развитая — длиной около 40 м — надстройка. Были оборудованы комфортабельные помещения (9 кают) для хозяина и 20 его гостей.

Тем временем — пока яхту перестраивали — Бернар Тапи разорился. И выяснилось, что использовать яхту, сдавая в чартер, очень сложно. Оказалось, что 20 — само по себе "число неудачное". Регулярно собирать столь большое количество сверхсостоятельных, стремящихся к тишине и уюту пассажиров, трудно, а снижать цену "аренды" нельзя — яхта становилась нерентабельной. Получался парадокс: оказалось, проще находить 10 пассажиров, способных платить вдвое больше...

Яхту выставила на продажу брокерская фирма "Кампер и Николсон". Реклама подчеркивала престижность предлагаемого варианта: вы покупаете "самую большую в мире" (уточним — по длине!) и "самую многомачтовую" из частных яхт! А главное: немногие суда могут похвастать столь драматической историей, да и спутать с какой-либо другой яхтой невозможно — ее узнают на всех морях и океанах!

Так или иначе, но покупатель долго не находился, и в 1999 г. яхта снова прошла обошедшуюся в 20 млн долл. коренную модернизацию на известной германской верфи "Lurssen" (см. "Морскую смесь" в № 180). На сегодня это — яхта неограниченного района плавания, сдаваемая в чартер по цене 210 тыс. долл. в неделю. Обратите внимание: теперь на ней оборудовано только шесть еще более роскошных апартаментов с расчетом на 10–12 пассажиров. Обслуживать гостей стал экипаж из 13 моряков, включая стюардов.

(*окончание следует*)

Н. К.

Иллюстрации из "КиЯ", "Boat International", "Yachts International Magazine" и проспектов "Stardust Marine" и "Royal Huisman Shipyard"



"Windrose" — крейсерская яхта постройки 2002 г. Вооружена шхуной, длина — 40.4 м. Предназначена для сдачи в чартер (стоимость недели плавания — 59 500 долл.). Известна тем, что в мае этого года осуществила трансатлантический переход в направлении с востока на запад с рекордным временем 11 дней 10 ч 25 мин, превзойдя результат шхуны "Атлантика" (1905 г.) на 17.5 ч.

Суперофис класса «Maxi»



Вдохновленный феноменальным успехом своей "Mari-Cha III" — комфортабельной суперяхты, созданной для проведения роскошного отдыха, но способной участвовать в борьбе за рекорды скорости под парусами — известный французский конструктор Филипп Бриан взялся за разработку не менее впечатляющего судна. Напомним, "Mari-Cha III" была обладательницей рекорда пересечения Атлантики с запада на восток среди однокорпусных яхт: ей первой удалось в 1998 г. выйти из девяти дней, затратив на прохождение этого маршрута 8 дней 23 ч 59 мин 41 с (средняя скорость — 14.11 уз). Кроме того, эта же лодка до сих пор удерживает установленный ею в 1999 г. рекорд на дистанции Сидней—Хобарт. И иметь подобную яхту, только чуть меньших размеров, пожелали сразу несколько заказчиков.

Давнее знакомство редакции "КиЯ" с Филиппом Брианом позволило (с разрешения заказчика головного судна, имя которого не разглашается) получить некоторые данные о новом проекте маэстро. Элегантная мегаяхта, известная пока лишь как проект "Briand 132", отчасти повторяет стремительные линии своей предшественницы, при этом, будучи на 5 м короче ее, имеет практически такое же водоизмещение. Тем не менее относительная длина ($L_{квл}/\sqrt[3]{D}$) нового судна равна 8 — отличный показатель для спортивной яхты, не говоря уже о богато отделанном паруснике. Судно вооружено шлюпом, его гигантская 48-метровая мачта будет нести свыше 1500 м² парусины на попутных ветрах — площадь только одного грота превышает 330 м²! Как предполагает ее создатель, по своим скоростным качествам новая лодка ничуть не уступит "Mari-Cha III", особенно на острых курсах. Высоким ходовым качествам яхты дополнительно призваны способствовать такие элементы, как перемещаемый с борта на борт водяной балласт (800 л) и управляемый закрылок на плавнике.

Основные данные яхты "Briand 132"

Длина, м:	
макс.	**40.60**
по КВЛ	**34.32**
Ширина, м	**8.60**
Осадка, м	**4.00**
Площадь парусов, м²:	
грот	**331**
стаксель	**495**
спинакер	**1180**
Водоизмещение, т:	
с углепластиковым корпусом	**125**
с алюминиевым корпусом	**160**
Мощность двигателя, л.с.	**650**
Дальн. плавания по топливу, мили	**2000**

В соответствии с пожеланием заказчика перенести весь свой офис на борт этой яхты, чтобы, даже находясь в плавании, не бросать текущие дела, дизайнерам пришлось приложить немало усилий. В итоге, помимо кают владельца и экипажа, на яхте появились офисное помещение и салон для деловых встреч (что и увеличило ее водоизмещение). А интерьер будущего судна будет представлять собой сложную смесь классики и современности, где краснодеревая отделка жилых кают соседствует с углепластиком и полированным алюминием. Судно разрабатывается сразу в двух вариантах — более быстроходный и дорогой с углепластиковым корпусом и более дешевый — с алюминиевым.

А.Г.

Иллюстрации предоставлены "Philippe Briand Yacht Designs"



Новый парусный катамаран – 60 футов не только для рекордов!



Несмотря на то, что понятие "60-футовик" сейчас прочно ассоциируется с быстроходным парусным судном, молодая французская верфь "Yapluka Yachts" выпустила 60-футовый катамаран, который уже никак не может быть использован для рекордных переходов. Новое алюминиевое судно "Sete Marin" — головное в новой серии — было спущено на воду этой весной и предоставляет своему владельцу комфорт, типичный для круизных яхт большего размера. Роскошно укомплектованная и богато отделанная яхта, помимо прочего, оборудована комплектом спутникового телевещания и доступа к сети Интернет, а также совершенно уникальной системой Touch Screen, позволяющей управлять двигателем катамарана и рядом других механизмов, просто прикасаясь к сенсорному дисплею.

Основные данные яхты "Sete Marin"

Длина, м	**18.10**
Ширина, м	**9.20**
Водоизмещение, т	**19**
Осадка, м	**1.50**
Площадь парусов, м²:	
грот	**125**
стаксель	**80**
геннакер	**130**
асимм. спинакер	**250**
Двигатель, л.с.	**2x130, дизель**

Парусное вооружение нового катамарана хоть и уступает таковому на рекордных французских парусниках, тем не менее, находится с ними в "близком родстве". 25-метровую углепластиковую мачту и кевларовый гик для "Sete Marin"делала компания "Espace Composite" — та же, что разрабатывала рангоут для "Geronimo" Оливье де Керсесона. Одним из самых сложных моментов перед сдачей яхты заказчику стал ... точный подбор колера для наружной окраски. Будущий владелец пожелал, чтобы цвет бортов нового катамарана ни на йоту не отличался от его любимого "Aston Martin" — а, как хорошо известно, качества окраски и полировки, хотя бы сравнимого с достигаемым на этой знаменитой английской фирме, добиться практически невозможно...

А.Г.



Новое поколение выбирает «X»

Изумрудно-зеленый тримаран “Fujifilm” под управлением Луйка Пейрона практически не имел сколько-нибудь серьезных конкурентов во время проведения третьего этапа чемпионата мира среди 60-футовых тримаранов по формуле ORMA (Ocean Racing Multihull Association) на дистанции возле бельгийского города Зеебрюгге. Ему же принадлежала победа и на втором этапе — “Гонке маяков”, трасса которой была проложена в Бискайском заливе и восточной части Атлантики. Тяжелые погодные условия, в которые там попали яхты, привели к тому, что из-за поломок далеко не все заявленные суда смогли выйти на старт в Зеебрюгге — экипажам попросту не хватило времени на необходимый ремонт.

Первоначально ожидалось, что конкуренцию “Fujifilm” сможет составить ультрасовременный французский тримаран “Gitana X”, построенный по проекту Жиля Ойллье на верфи “Multiplast” для команды “Gitana team”, возглавляемой бароном Бенджамином де Ротшильдом. В разработке принимал участие Данкен Маклэй, известный, в частности, участием в проектировании знаменитого катамарана “Stars & Stripes” — обладателя Кубка Америки 1989 г.

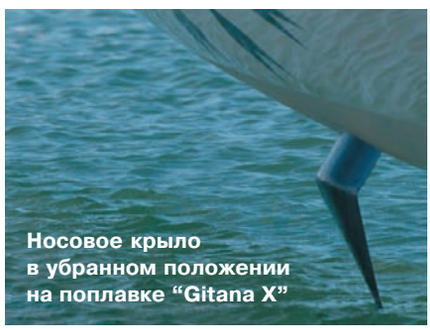
Конструкция этого тримарана, на создание которого ушло более полутора лет, заметно отличается от остальных многокорпусников ORMA. Корпуса всех прочих тримаранов соединены поперечными балками, проходящими под прямым углом к ДП, а на “Gitana X” поплавки крепятся к центральному корпусу X-образной балкой — подобная схема должна существенно снизить продольный момент инерции судна. Знатоки тут же могут вспомнить катамаран “Elf Aquitain II”, который в 80-е гг. под командованием Марка Пажо осуществил ряд рекордных трансокеанских переходов. Два его корпуса тоже были соединены мощной X-образной конструкцией, в центре которой находилась мачта. В те годы, правда, современные сверхпрочные и ультралегкие материалы были еще недостаточно изучены, отсутствовали и проверенные временем данные их усталостной прочности. В итоге на “Elf Aquitain II” часто происходили многочисленные поломки, а во время одной из трансатлантических гонок Марку Пажо пришлось даже телеграммой вызывать на Карибские острова своего друга, чтобы он помог ему залатать разваливающийся корпус и довести судно до финиша. Такой конфуз вызвал довольно сильное недоверие к X-образным соединениям как у самих гонщиков, так и у их спонсоров. На долгие годы подобные многокорпусники исчезли с океанских дистанций.

“Gitana X” в плане и его макет в масштабе 1:1





Общий вид нового тримарана



Носовое крыло в убранном положении на поплавке “Gitana X”

Но поперечные балки — не единственная “изюминка” в конструкции “Gitana”. Уникальна мачта судна, имеющая несколько степеней свободы — она способна вращаться вокруг своей оси и наклоняться относительно палубы судна, но главное — шпор теперь можно перемещать по палубе судна в продольном и в поперечном направлениях на расстояние до 60 см, при этом все регулировки мачты экипаж способен выполнять на ходу. По замыслу авторов, яхтсмены теперь могут прямо в море регулировать продольную центровку судна и управлять углом атаки парусов при ходе на острых курсах наподобие того, как это делается на парусных досках. Подобная конструкция на столь крупных многокорпусниках применяется впервые.

Еще одной особенностью нового судна стали новые обводы — в то время как килевая линия поплавков всех остальных тримаранов ORMA практически прямолинейна, поплавки “Gitana X” в продольном разрезе своим изгибом напоминают бананы. Авторы проекта посчитали, что такие корпуса будут улучшать ходовые качества в слабый ветер. Центральный корпус нового тримарана оснащен наклонным мечевидным швертом с дополнительным управляемым закрылком, а поплавки — сложным образом изогнутыми гидродинамическими элементами (вдобавок регулируемыми), выполняющими одновременно роль швертов и подводных крыльев. Собственно же конструкция основного корпуса и поплавков достаточно традиционна — углепластиковый сэндвич с сотовым наполнителем из номекса.

Основные данные тримарана “Gitana X”

Длина, м	**18.28**
Ширина, м	**18.00**
Водоизмещение, т	**5.8**
Водяной балласт, л	**500** (в центр. корп.)
Длина мачты, м	**28.50**
Площадь парусов, м²:	
грот	**180**
кливер	**130**
геннакер	**250**

Любопытно, что перед постройкой тримарана вначале был изготовлен его макет... в натуральную величину! Этот макет и подвергался неоднократным продувкам в аэродинамической трубе и буксировочным испытаниям.

Однако все эти ухищрения конструкторов не помогли команде барона Ротшильда. Уникальное судно, представляющее собой новое поколение тримаранов открытого моря, смогли спустить на воду лишь в июне этого года — хотя первоначально предполагалось, что уже в марте команда сможет приступить к ходовым испытаниям. В итоге сложная в настройке и недостаточно обкатанная яхта не только не смогла принять участие в двух первых этапах чемпионата, но даже не вышла на старт третьего. Во время перехода к месту проведения соревнований в правой передней части балки появилась 15-сантиметровая трещина — и тримарану пришлось вернуться на родительскую верфь. Последующее вскрытие поврежденного участка показало, что расслоения углепластиковой обшивки и сотового наполнителя не произошло, т.е. ошибка была допущена не в процессе изготовления, а еще при проектировании судна...

В сложившейся обстановке никто из девяти вышедших на старт участников чемпионата не смог ничего противопоставить команде Луйка Пейрона, одного из асов океанских многокорпусников. Его “Fujifilm” довольно легко выиграл пять гонок и еще в трех занял второе место, что позволило шкиперу просто отказаться от участия в последней гонке этапа — догнать его по очкам все равно уже никто не мог бы. Второе и третье места заняли “Groupama” (Фрэнк Кама) и “Belgacom” (Жан-Люк Нелья).

Артур Гроховский

Фото “Gitana Team”

ЯХТЫ V.O.60 R.

эволюция или революция?



Во время последней гонки "Whitbread Round the World Race", когда на дистанцию вышли уже обкатанные 60-футовики, построенные согласно последним правилам проведения этой, пожалуй, самой популярной кругосветки, парусная общественность заговорила о некоей революции в подходе к конструированию формульных лодок. Затем гонка сменила хозяев, владельцем стал машиностроительный концерн "Volvo", и штаб-квартира соревнований — "Volvo Event Management UK Ltd." — опубликовала новые Правила постройки гоночных яхт (Volvo Ocean 60 Rule), последняя редакция которых вышла в 2000 г.

Можно ли говорить о революции, обсуждая, к примеру, переход от обмера и гандикапа IOR к IMS? Скорее всего, нет. Налицо всего лишь эволюция открытой обмерной формулы к закрытой, но, правда, прозрачной и понятной конструкторам формульных яхт. На мой взгляд, абсолютно аналогичная ситуация сложилась и при переходе от ранних яхт гонки "Whitbread" (еще IOR!) через формульный класс "Whitbread 60" к формульным лодкам V.O.60.R. Одна формула сменилась другой, IOR была заменена на V.O.60 R., но и по тексту и по сути Правила по-прежнему сохранили ограничения на пути создания быстроходных яхт. И хотя в преамбуле Правил отмечено, что в них заложена возможность дальнейшего развития проекта, как представляется, она может иметь отношение только к "...повышению стабильности, мореходности и управляемости умеренным экипажем яхт для океанских гонок на самом высоком спортивном уровне", — не более того. Философия Правил, если оставить в стороне безопасность, отражает некую половинчатость решений и метание от желания внедрить жесткий монотип к предложению формульной лодки. Кроме длины корпуса они

Основные данные яхт класса "Volvo Open 60"

Основные размерения, м:
- длина, не более **19.35**
- ширина, не более **5.25**
- осадка, не более **3.75**

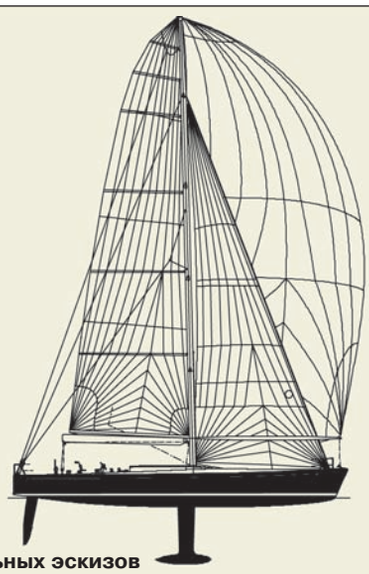
Высота, м:
- мачты, не более **26.00**
- передн. треугольника, не более . **21.50**

Основание передн. треуг., м **7.80**

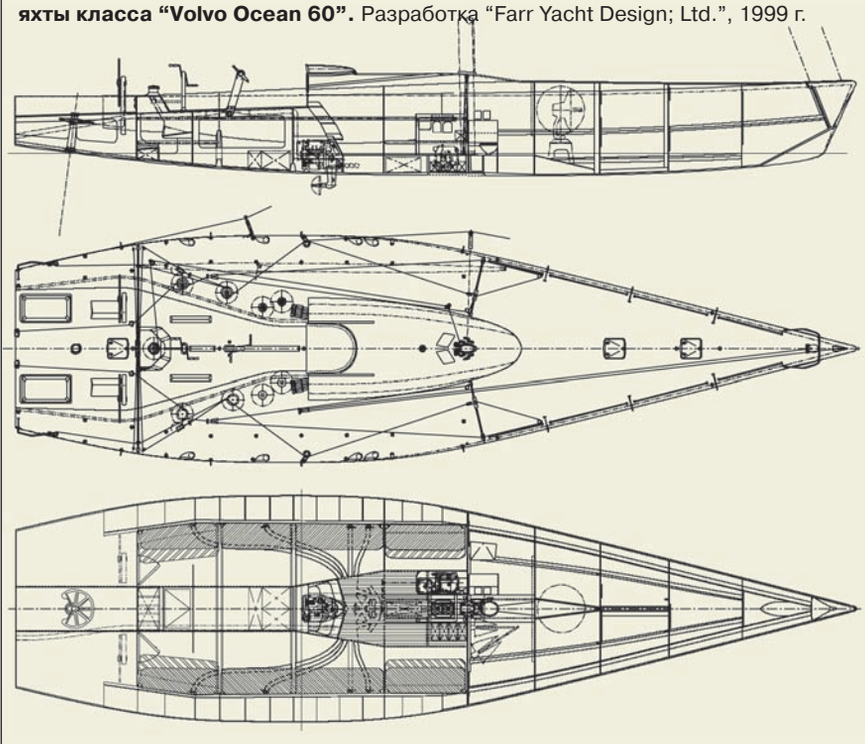
Площадь парусов, м²:
грот – **117**; стаксель – **83**; спинакер – **300**; ричер – **135**

Водоизмещение, не менее, кг ... **13 500**

Балласт, кг:
- неподвижный **6000**
- перемещаемый (водяной) для одного борта **2500**



"Проект № 449" — один из предварительных эскизов яхты класса "Volvo Ocean 60". Разработка "Farr Yacht Design; Ltd.", 1999 г.



Рентген-схема яхты "Team SEB"



ограничивают еще 53 обмерных параметра — формально налицо описание жесткого монотипа —но оставляют конструкторам свободу (должно же быть и "развитие" проекта!) в некоторых архитектурных решениях типа расположения и формы балластных цистерн и технике рангоута. А где свобода в рангоуте – там уже больше гонка кошельков, а не соревнование мастерства экипажей.

О революции можно было бы говорить, если бы организаторы гонки предложили либо жесткий монотип (у всех все одинаковое, бейтесь на равных — победит мастерство), либо максимально свободный класс типа IACC (состязание кошельков и национального престижа), либо вообще открытый класс типа "Open 60" (гонка конструкторов и личностей). Может быть, революционность заложена в предлагаемой формуле обмера и ограничений? В таком случае, посмотрим саму формулу, а она, собственно, одна и касается номинальной длины корпуса:

L = LM+1.25×GLA = 23.500 м,

где LM — измеряемая длина корпуса, а GLA — величина кормового охвата. Причем LM не должна быть меньше 18.000 м или GLA не должна быть меньше 3.800 м. Отклонения от указанных величин штрафуются также по формулам, приведение здесь которых есть не суть обсуждения. Налицо явное лукавство: и длину, которая "всегда бежит", не увеличить, и корму, чтобы избежать приводящих ватерлиний, не расширить. Остается конструкторам "ловить блох", играя с носовыми и кормовыми свесами да палубными ширинами, и пытаться найти тайные лазейки в ограничениях, которых привлеченные к составлению Правил господа из IMS постарались не оставить.

Практика показала, что при допущенной энерговооруженности все попытки талантливых и толковых конструкторов (Брюса Фарра, Лори Дэвидсона, Фрэрса-младшего (Мани), рисовавших восемь V.O.60.R. для супергонки) выловить какие бы то ни было зерна быстроходности — мореходности или курсовой сбалансированности — были заранее обречены создателями формулы.

Кстати, об энерговооруженности. Единственное, что как-то претендует на инновационность, это обмер парусов — хотя в Правилах есть оговорка: все, что в них не описано, подпадает под систему обмера ISAF, т.е. читай IMS. Площади лавировочных парусов (переднего и заднего треугольников SAF и SAM) не должны превышать 135.000 и 117.000 м^2 соответственно, но с оговоркой, что их сумма не может быть больше величины SATC*, при

SATC = 200 – (25.0×LC)^2,

где LC — скорректированная длина корпуса

LC = L – 23.500+13.330×(L – 23.500)^2.

Для лодки с минимальным весом 13.500 т это, конечно, не IACC, но тоже очень неплохо. Можно не замечать некоторых "мелочей", отданных изобретателями формулы на откуп конструкторам. Сюда следует отнести "свободу выбора" призматического коэффициента и ряда тому подобных величин, которые для всех, кто спроектировал и построил более десяти лодок, — вещи предельно понятные и определенные.

Практика показывает, что любые формульные лодки медленнее и уж никак не мореходнее лодок открытых классов аналогичной длины. Чтобы не быть голословным, приведу пару примеров.

Пример первый — сравним два зафиксированных рекорда суточного перехода в одном и том же месте Южного океана при практически одинаковых погодных условиях. В гонке "Volvo Ocean Race" яхта "Team SEB" установила рекорд суточного перехода в 460.1 мили, зафиксировав максимальную скорость в 34.79 уз. Гонка "Vendee Globe": Роллан Журден на яхте класса "Open 60" устанавливает рекорд скорости суточного перехода в 435.3 мили с максимальной скоростью 34.62 уз. Разница между этими рекордами следующая. В первом случае его устанавливает (через неделю выхода из теплого порта!) формульная лодка с экипажем в 12 человек, где на вахте стоят четыре здоровенных выспавшихся мужика, да на подвахте дремлют еще четверо, готовых по любому авралу применять грубую физическую силу, выжимая из своего аппарата максимальную скорость. Во втором случае он принадлежит яхте, которой управляет одиночка, мчащийся в кругосветке "нон стоп" уже второй месяц, хронически недосыпая и испытывая галлюцинации. Он идет под сильно зарифленными парусами, так как еды в обрез и силы надо экономить на случай авралов в начиненном айсбергами океане и непредсказуемых бросков с бакштага правого на бакштаг левого галсов.

Пример второй. Билл Кох — глава концерна, выигравшего первый Кубок Америки по Правилам IACC, выкатил в качестве спарринг-партнера для первой синдикатной лодки свою "Формулу-1". Яхта очень удачного, в свое время свободного, класса, превращенная в дальнейшем в монотип, была короче IACC почти на 12 футов, но постоянно выигрывала на всех курсах с явным преимуществом. Билл Кох — человек не бедный и очень влиятельный в парусном мире США — устроил скандал создателям формулы IACC, в результате чего появилась вторая редакция формулы Кубка Америки, открывшая путь к интенсивным исследованиям в области гидро- и аэродинамики.

Сейчас, после четырех этапов V.O.R.**, где все яхты уже показали, на что способны, очевидно: хотя лодки спроектированы конструкторами разных школ, но идут часами и сутками в прямой видимости друг друга, т.е. налицо отсутствие явного преимущества в скорости. Исключение — только "Illbruck". Я поинтересовался у своего приятеля — рулевого с "Djuice" Стига Вестергарда — в чем, на его

* SATC — Maximum Sail Area Permitted, максимально допустимая площадь парусности. — Прим. ред.

** Статья была написана задолго до окончания гонки. — Прим. ред.

взгляд причина такого преимущества. Стиг ответил: “Мы уже убедились в том, что все лодки примерно одинаковы, но “Illbruck” наиболее выхожен, и его команда имеет более богатый опыт настройки парусов в разных режимах гонки. Вдобавок, немецкая лодка на основе ранее полученного опыта смогла произвести некие модификации рангоута — что позволило ей полностью использовать все возможности парусов — и сейчас пожинает плоды этого”.

В заключение остается только констатировать, что появление Правил V.O.60.R. не стало ожидаемой революцией в подходе к проектированию формульных лодок для кругосветки. Это, скорее, эволюция, которая в ближайшем времени сможет привести к появлению некоего монотипа “Volvo”. Думаю, если бы менеджеры “Volvo Event Management UK Ltd.” смогли урегулировать вопрос (более политический, нежели чисто технический) о конструировании и производстве такого монотипа в рамках и правах национальных изготовителей, то он появился бы в ближайшем будущем. Быть может, даже к следующей гонке “Volvo Ocean Race”.

Александр Тараненко

От редакции

Затронутая А.А.Тараненко тема возможного направления дальнейшей эволюции яхт для кругосветных гонок с полными экипажами является сейчас одной из наиболее широко обсуждаемых в мировой яхтенной прессе (взять хотя бы номер “Yachting World” за май текущего года). Не можем не отметить тот факт, что, анализируя ход гонок, петербургский яхтенный конструктор одним из первых поднял тему возможного появления монотипа на океанской дистанции.

“Первое пришествие” подобного монотипа уже было — это провалившийся проект П.Фелмана “Mistral”, он же “Maxi One Design”. Не вдаваясь в особые подробности, следует заметить, что успех подобного проекта сейчас — вопрос и в самом деле в значительной степени политический. Четверть века назад в Каусе взяла старт разношерстная флотилия яхт самых разнообразных типов и размерений — сейчас усилиями организаторов “Volvo Ocean Race” все суда приведены “к одному знаменателю”. Налицо определенный кризис в развитии этого класса яхт, что и нашло свое отражение в статье.

Продолжая развивать тему парусных гонок открытого моря, в одном из ближайших номеров “КиЯ” мы планируем опубликовать эксклюзивное интервью, данное сотрудниками конструкторского бюро “Farr Yacht Design, Ltd.” нашему журналу. Среди прочих вопросов, заданных нами прославленному КБ, был, в том числе и вопрос о дальнейшем совершенствовании обмерной формулы и возможном введении монотипа.

Редакция благодарит “Farr Yacht Design, Ltd.” и лично Дженнифер Эммет за предоставленные иллюстрации.





ТАИНСТВА
формы малых корпусов



Гонка двух серьезных, одинаковых по размерениям и мощности двигателя катеров: на правом, имеющем развитый скуловой брызгоотбойник, брызгообразование заметно меньше, он уходит в отрыв…

ЗАМЕТКИ С ОТТАВСКОЙ БОТ-ШОУ

Авиаторы говорят: красивое хорошо летает. Я бы, немного видоизменив эту фразу, сказал: красивое и плавает хорошо. И хотя существуют определенные критерии красоты, однако на вкус и цвет товарищей нет, и неслучайно каждая катеростроительная фирма, а их даже на далеко не самой крупной Оттавской бот-шоу было представлено около сотни, старается привнести что-то свое не только в дизайн и во внутреннее убранство, но и в форму контактирующих с водой поверхностей сообразно опыту своих конструкторов и технологическому потенциалу.

Для успеха в этом деле нужно, чтобы получившийся продукт был быстр и мореходен — с одной стороны, и комфортабелен (я бы даже сказал, роскошен) — с другой: как-никак, а плаваем мы не каждый день, в отличие от езды на авто, но и там роскошь находит ценителя и покупателя. Вопрос цены в катеростроении, на мой взгляд, вторичен, так как производство штучное или мелкосерийное, по заказам, чаще всего предварительно оплаченным. Есть, конечно, и относительно дешевые лодки крупносерийного производства. Но они, как правило, не выразительны, и не на них "прогресс оттачивает свое мастерство".

Условно говоря, производители катеров делятся на две категории. Одни сосредотачивают усилия на оборудовании и отделке — внутреннем убранстве, а вопрос скорости решают просто установкой более мощных двигателей, тем более что именно мощность — главный предмет гордости владельца. Другая категория производителей в основном пытается добиться увеличения скорости за счет совершенствования обводов и, так сказать, всемерного повышения КПД всей совокупности корпус—двигатель—движитель. Они дают возможность за те же деньги получить большую скорость, жертвуя в некоторой степени комфортом (подчеркиваю, жертвовать им можно только до известного предела…).

Так вот, катеростроители этой второй категории и есть, на мой взгляд, истинные творцы технического прогресса, об их работах будет идти речь в моих заметках, пусть меня простит тот читатель, для кого более важно решить, панелями красного или орехового дерева будет отделана каюта его катера.

Я долго бродил по весенней Оттавской выставке, много ездил на марины к продавцам катеров и лодок, спрашивал, смотрел и записывал.

Сначала о технологии

Времена дерева как конструкционного материала канули в лету. Остались пластик, легкие сплавы и мягко-жесткие формы, т. е. РИБы. Оставим РИБы в стороне, о них написано немало.

Итак, металл и пластик. За последние сорок лет несомненным фаворитом во всех классах прогулочных судов был пластик: любую форму можно выклеить, потрафить любому капризу конструктора и потенциального покупателя. А металлу — легким сплавам — до настоящего времени была отведена роль Золушки: простые, грубые формы, соединенные клепкой или сваркой, и никаких причуд; серийные лодки для дела, но не для радости.

Однако последние годы дали начало новой тенденции: в классах малых судов (до 6.5 м) металл стал отвоевывать качественные, говоря языком шахматистов, позиции у пластика. Уместно заметить, что из многих десятков североамериканских катеростроителей с металлом работает только около 10%, а освоивших сварку алюминиевых сплавов вообще единицы, думаю, пять-шесть компаний.

Так вот: одна из них — "Tracker" из Спрингфилда (шт. Миссури, США), выпускающая в основном рыболовные цельносварные лодки. В прошлом году фирма показала лодку "Tundra", а в 2002-м — ее усовершенствованную модель "Avalanche" (в переводе — "Лавина"), отличающуюся от первой измененными обводами.

Я подошел к "Лавине" и был просто поражен: передо мной — инженерное чудо. Из листов алюминиевого сплава толщиной 3.2 мм были получены формы, ранее возможные только на пластике. Я наблюдал, как люди спокойно проходили мимо, как будто это была обычная стеклопластиковая лодка, каких немало стоит рядом, и вдруг — останавливались, а затем начинали с восхищением постукивать по сверкающим металлическим блеском бортам… Фирма утверждает, что она использовала авиационные технологии и технические решения, используемые в производ-

стве гоночных автомашин, но и сама она не лыком шита: в процессе подготовки производства получила 28 патентов, в основном по сварочному делу. Сварка осуществляется роботами и под контролем компьютера. Суть идеи такова: все или почти все швы — внутри, объем сварки отштампованных деталей сведен к минимуму. Я облазил лодку и лишь в корме увидел аккуратный шов, какой бывает, когда варят в среде инертного газа аргона полуавтоматом с током примерно 200–250 А. Сначала два отформованных из цельных листов полукорпуса соединяются по ДП внутренним килевым швом от кончика носа до транцевой доски. Затем на днище устанавливается очень точно изготовленная "стрингерная решетка" (секция набора между днищем и дном кокпита) и, как я думаю, прихватывается в нескольких недеформируемых местах к днищу. Наконец, приваривается секция палубы с кокпитом, бензобаком и множеством ящиков для хранения удочек, одежды, водных лыж, плюс два аэрируемых аквариума (в носу и корме) для живца и еще один большой аквариум (на носовой палубе, перед кокпитом) со сливом—наливом для добычи. Все эти ящики придают жесткость конструкции. Крышки ящиков сделаны заподлицо с настилом, так что оба рыболова могут блеснить абсолютно свободно, стоя на баке и юте. На одной из фотографий (фото 5) показан лежащий на палубе выпиленный кусок привального бруса, полученный, как мне представляется, экструзией и затем подогнанный к периметру борта (не зная сути примененной технологии, могу лишь предположить, что она близка к технологии производства внутренних стенок холодильников с нагревом и вакуумным формованием). Перед окрашиванием (при высокой температуре порошковыми красками) в подпалубное пространство закачивается специальная пена под давлением, которая при отвердевании придает особую прочность и жесткость конструкции, а также обеспечивает непотопляемость в экстремальной ситуации.

Компания дает на лодку пожизненную гарантию: если ты не разбиваешь лодку о скалы, а на нее воздействуют только вода, соль и солнце, можешь спать спокойно. Правда, есть в этом деле одна тонкость: как правило, при перепродаже гарантия не сохраняется.

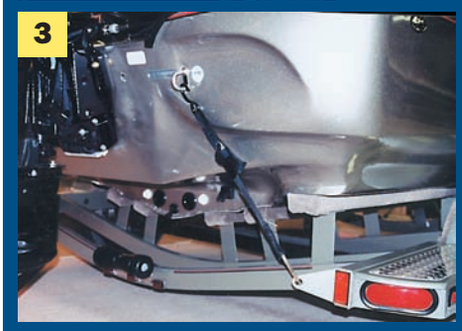
Так вот, если "Лавина" была звездой, так сказать, технологического раздела моих заметок, то в гидроаэродинамическом разделе будут представлены бриллианты.

Теперь о формах

Если на небольшом водоеме еще можно смириться с плоскодонными обводами, то на любой судоходной реке, где не редкость — волна от проходящих судов, на крупных озерах, а тем более — при











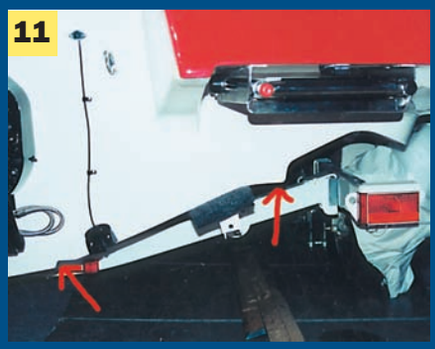
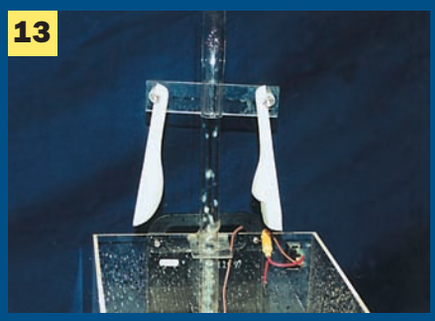
1 — 7. Легкосплавная сварная рыболовная лодка "Avalanche" фирмы "Tracker".
2. Вид с носа. Виден продольный редан и развитый отгиб скулы.
3. Вид на корму справа. Эта сложная форма отштампована из металла.
4. Рулевая консоль.
5. На фоне отштампованной с секцией палубы надстройки-обтекателя виден выпиленный кусок привального бруса.
6. Видна форма кормы для выравнивания набегающего потока.
7. Кормовая площадка для блеснения. Виниловая накладка и декор придают особый шик.










8 —12. Канадский катер-буксировщик “Svfara”. Бронзу в наше время видишь как подарок. Под катером “Svfara” ее много.

9. Продольный редан и отгиб скулы расположены рядом.

10. Продольные реданы (по ватерлиниям) могут начинаться сразу от киля.

11. Здесь продольный редан (верхняя стрелка) соседствует с мощным отгибом скулы; на лыже, ограниченной “вогнутыми” реданами-стабилизаторами (нижняя стрелка), заметна существенно меньшая килеватость.

12. Стрелки указывают на уголки-реданы, приваренные к металлическому корпусу.

13. Опыт, демонстрирующий эффект поперечного редана.

14, 15. Фирменные обводы FasTrac компании “Regal”; правый борт.

15. Левый борт. Хорошо видны главный поперечный и продольные реданы, а также конический индуктор-воздуховод, начинающийся от отгиба скулы.

выходах в море, необходимы более или менее килеватые “глубокое V” или катамаранные обводы. Больше 16 — 24° килеватости мне на выставке не встретилось. Это умеренная, по нынешним временам, килеватость. Из плоскодонок был только “Svfara” — катер-буксировщик воднолыжников из Калгари (Альберта, Канада) с килеватостью 2.5°. У него классическая “сигаретная” компоновка — двигатель в кокпите и прямой вал; под днищем — бронзовые руль, винт, кронштейн вала и стабилизатор под килем (примерно на середине длины катера) с подруливающим “рульком” для улучшения маневренности, очень важной при буксировке лыжника.

Отношение длины к ширине корпуса колеблется от 1.68 до 6 у гидроцикла “Polaris” из Медины (Миннесота, США), на котором гарцуют стоя. Однако 70% всех виденных мною лодок укладываются в пределы $L/B = 2.4 \div 2.7$. Есть еще один нюанс. По дорогам Североамериканского континента можно провозить без ограничений груз шириной не более 8.5 футов, это 2.59 м. Поэтому при одинаковой предельной ширине катеров длина их колеблется в очень широких пределах.

Особенность Оттавской бот-шоу — отсутствие крупных мореходных катеров, в частности — настоящих катамаранов увидеть здесь не привелось.

Можно сказать, двухкорпусные обводы заняли свою нишу только на “понтонных лодках”, где на двух разнесенных алюминиевых цилиндрах с заостренной носовой частью установлен помост, в плане близкий к квадрату. В спокойном водоизмещающем режиме эта “танцплощадка”, собрав всех родственников владельца, бредет вдоль берегов под мотором в 40 — 75 сил, и пассажиры вдыхают ароматы цветущих лугов.

Что же характерно для представленных в Оттаве корпусов? Отгиб скулы обязателен, как знание арифметики для выпускника средней школы. Количество их зависит от опыта генерального конструктора и варьируется от одного до четырех, а иногда и более. Продольные реданы бывают выпуклые, их на малых лодках чаще располагают по ватерлиниям, а не по батоксам, и “вогнутые”, их обычно два, идущих вдоль киля. “Вогнутые” реданы нужны для стабилизации катера на скорости; обычно они выделяют кормовую лыжу шириной 18–25 см, на которой катер глиссирует. Угол килеватости этой лыжи гораздо меньше, чем на бортовых половинках днища; длина ее — приблизительно одна треть длины корпуса.

На металлических лодках уголки-реданы приваривают вдоль днища без всяких затей.

Я забыл сказать, вся эта аранжировка нужна, чтобы меньше тратить топлива напрасно — на образование брызг и волны. Совсем недавно рекордсменом в этом отношении считался “Бостонский китобой”. На рекламных фотографиях было хорошо видно, что брызгообразование на ходу у него заметно меньше, чем у соперников, что и являлось гордостью фирмы в течение ряда лет. Однако я уверен, что есть компании, продукция которых не хуже “бостонца”. К ним я бы отнес компанию “Regal” (Орландо, шт. Флорида, США). Немало по-

трудившись в опытовом бассейне, она предложила свое решение. С корпусами типа "FasTrac" их лодки скользят по воде "на голову" впереди остальных.

Мы как-то подзабыли, что существуют еще и поперечные реданы, хотя в тридцатые годы под словом редан вообще понимался именно поперечный редан. Затем были годы охлаждения конструкторского интереса к ним, а вот в последнее время поперечные реданы снова появились на быстроходных катерах (см., к примеру, "КиЯ" № 164, стр. 68). Однако в широкой практике они еще выглядят как заморская диковинка.

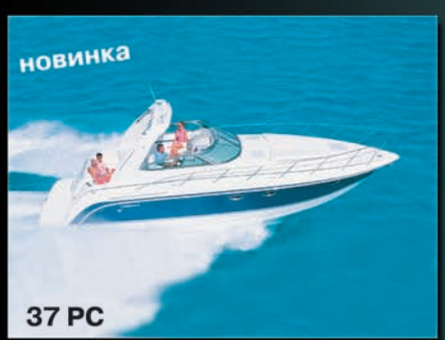
Компания "Regal" на Оттавской выставке демонстрировала такой опыт (фото 13). На кронштейне с отверстием для прохода воды из крана подвешены две полистироловые скорлупы, имитирующие корпуса лодок; правый образец с поперечным реданом, левый — обычный. Пускали воду и подтыкали корпуса к струе, как бы имитируя глиссирование корпусов по воде. И что же? Левый "обычный" корпус сразу же присасывался к струе да так и оставался в наклонном положении, пока текла вода, а правый — отскакивал от струи и никак не хотел прилипать. Согласно всем физическим законам корпус лодки с поперечным реданом меньше вжимается в воду, меньше его смоченная поверхность и сопротивление движению, больше скорость.

Применена сложная система продольных и поперечных реданов. Поперечные реданы двух типов. Малые — между продольными реданами, это ступеньки-турбулизаторы, они прерывают более вязкое ламинарное пристеноч



FORMULA

– это скорость, комфорт, надежность!







CRAFTech

A.K.CRAFTech OY, Meripellontie 11C, 00910, Helsinki, Finland, tel.: 358-9-34364520, -22, -23; fax: 358-9-34364545, -46; e-mail: irina.aro@akcraftech.fi; http://www.akcraftech.fi

«Yacht Service»

Дилер по Санкт-Петербургу и региону — "Yacht Service", СПб., Петровская коса,9 (Центральный яхт-клуб), тел.: (812) 235 7904, факс: (812) 235 7917, e-mail: info@yachtservice.ru,www.yachtservice.ru

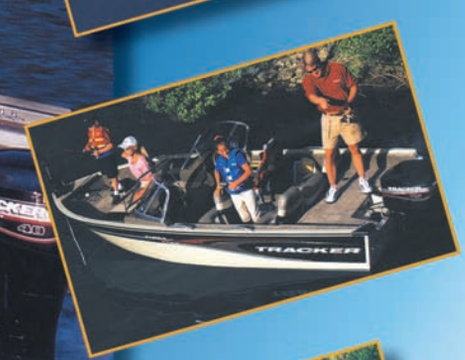
АВТОКОНЦЕПТ

Дилер по московскому и волжскому регионам, югу России — "Автоконцепт", Москва, Ленинградское шоссе, 52, тел.: (095) 363 6363, http://www.avtoconcept.ru

РЫБАЛКА ВАШЕЙ МЕЧТЫ!









Mr. Marine salon

Москва, ул. С. Эйзенштейна 1, м. "ВДНХ",
подземная автостоянка возле памятника «Рабочий и колхозница»
т. (095) 181-2028, 181-4255, т/ф (095) 187-6334, e–mail: mrmoto@mail.ru
Санкт-Петербург, ул. Дибуновская, 37, литера А,
т. (812) 431-1118, 431-1122, т/ф (812) 431-0163







16. Лодка “Campion”. Вырез в корме и лыжа; впереди вдоль киля видна накладка.
17. Под нижним поперечным реданом начинаются продольные реданы. Гидроцикл “Kawasaki”.
18. Скег-накладка заменяет отгиб скулы на гидроциклах.







ное течение, облегчая выход на глиссирование, и имеют высоту около 15 мм. А главный — поперек всего днища — имеет высоту 40–50 мм. На фотографиях показана наиболее характерная часть типичного корпуса фирмы “Regal”, где на фото 14 видны три деламинаризатора-турбулизатора, а также главный поперечный редан с воздуховодом, идущим сверху назад и вниз, после чего начинается новая серия продольных реданов. На другом снимке (фото 15) хорошо виден этот главный редан с левого борта. Как выразителен этот уступ на скуле и сколько работы стоит за всем этим!

А теперь с вершины спустимся пониже. Тут тоже есть свои находки. Например, компания “Campion” из Келовны (Британская Колумбия, Канада) предлагает так называемую подъемную систему APEX. У транца, симметрично килю, они встраивают вогнутые на 6 мм площадки шириной 150 мм и длиной около метра, которые не дают воде растекаться к бортам, а направляют ее в корму, тем самым повышая подъемную силу. Небольшие накладки, расположенные в неискаженном потоке по обеим сторонам от осевой линии, увеличивают стабильность на курсе. Для облегчения выхода из глиссирования сделана выборка глубиной 20 см и шириной около 1 м в корме, где оставшаяся часть днища, примыкающая к бортам, противодействует подъему носа на “горбе сопротивления”, работая как транцевые плиты.

Нельзя не сказать хотя бы несколько слов о скакунах-гидроциклах. Для их корпусов характерно наличие в носу двух-четырех поперечных реданов, проходящих с борта на борт через форштевень без прерывания или уменьшения ширины 40–50 мм. Этакие усы-ступеньки. А под самым нижним поперечным реданом начинаются продольные реданы и, конечно, отогнутая скула, особенно развитая к корме. Иногда от отгиба скулы отказываются и в нужном месте ставится накладка-скег, как у того же “Кавасаки”.

Была бы моя воля, на “Лавине” я ездил с приятелем на рыбалку, а на “Регале” катал жену и детей.

Николай Вардомский,
Оттава (Канада)

Вентилируемые водометные движители



Общий вид катера “Каверна”

Основные данные катера “Каверна”

Длина габаритная, м	**12.9**
Ширина габаритная, м	**3.1**
Высота борта на миделе, м	**1.2**
Осадка, м	**0.41**
Водоизмещение, т:	
полное	**5.0**
порожнем	**2.95**

У наиболее распространенных типов движителей — гребного винта и водометного движителя (ВД) — при работе вблизи свободной поверхности воды в гидравлическое сечение неизбежно попадает атмосферный воздух, что ведет к падению тяговых характеристик. При эпизодическом попадании воздуха к гребному винту и рабочему колесу ВД их характеристики становятся нестабильными. При прорыве воздуха может не только измениться режим работы движителя, но и резко усилиться вибрация. Поэтому гребные винты принято настолько заглублять под поверхностью воды, чтобы воздух при эксплуатации судна не попадал в их гидравлические сечения. Для предотвращения прорыва воздуха ВД снабжают специальными устройствами. При этом используются громоздкие, выступающие под днищем судна детали (гребные валы, кронштейны, заглубленный водозаборник и т. п.), которые существенно снижают эффективность движителя из-за большого сопротивления. Например, доля сопротивления выступающих частей судна при скорости хода 40–50 уз доходит до 20–30% полного сопротивления воды судну.

Во избежание ухудшения гидродинамических характеристик были разработаны движители, приспособленные для работы вблизи свободной поверхности воды, элементы которых имеют постоянный контакт с атмосферным воздухом, а именно: частично погруженные гребные винты (ЧПГВ) и вентилируемые водометные движители (ВВД). Гидродинамические характеристики этих движителей практически не изменяются при попадании воздуха в гидравлическое сечение.

Стабильная работа этих движителей обеспечивается за счет того, что их упор создается в основном повышенным давлением на нагнетающих сторонах лопастей. На засасывающих сторонах лопастей возникают воздушные каверны, смыкающиеся с атмосферой. Поэтому поступление к ним воздуха с потоком воды не приводит к значительному изменению давления и гидродинамических характеристик движителя. Благодаря этому ЧПГВ и ВВД можно располагать непосредственно у поверхности воды и тем самым уменьшить до минимума размеры выступающих частей, а вследствие их малого сопротивления достичь высокой эффективности.

У ЧПГВ в воду погружена только нижняя часть диска, верхняя же его часть, включая ступицу, в большинстве случаев находится выше поверхности воды. Малое использование площади диска движителя ведет к необходимости увеличения его диаметра и, соответственно, веса. Кроме того, при входе лопастей в воду возникают значительные ударные нагрузки и на гребной винт действует значительная боковая сила, в результате чего появляется необходимость на одновальных судах двигаться прямым курсом с переложенным рулем, что несколько снижает эффективность ЧПГВ.

Конструктивно ВВД состоит из водовода, на выходном сечении которого располагается рабочее колесо на гребном валу. Спрямляющий и сопловой аппараты, характерные для традиционных ВД, отсутствуют. Функции соплового аппарата выполняют воздушные каверны, образующиеся на засасывающей стороне лопастей при контакте струи движителя с атмосферным воздухом. Рабочее колесо ВВД, как и большинства ЧПГВ, имеет лопасти с клиновыми сечениями, на выходящих кромках которых возможна установка интерцепторов, обеспечивающих изменение гидродинамических характеристик движителя в широких пределах. ВВД благодаря конструктивным особенностям и характеру их обтекания можно по-разному компоновать с корпусом судна. Так, ВВД может полностью располагаться внутри корпуса судна или вне его либо частично выступать в виде короткой насадки под днищем (рис. 1, а-в).

При компоновке ВВД непременным условием является контакт струи движителя с атмосферным воздухом на расчетном режиме движения судна. Иными словами, на основном режиме движения должен обеспечиваться надводный или полупогруженный выброс струи движителя. Воздух со стороны

Рис. 1. Схемы компоновки ВВД

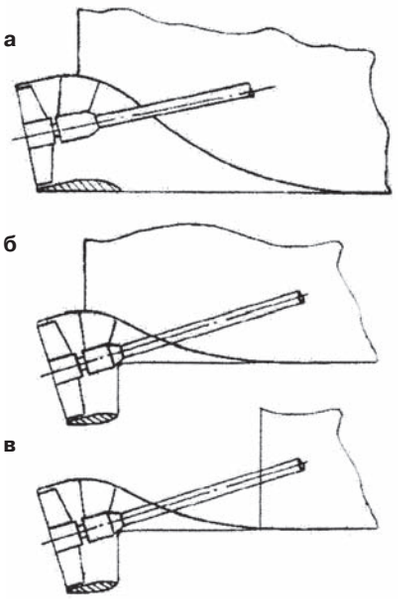
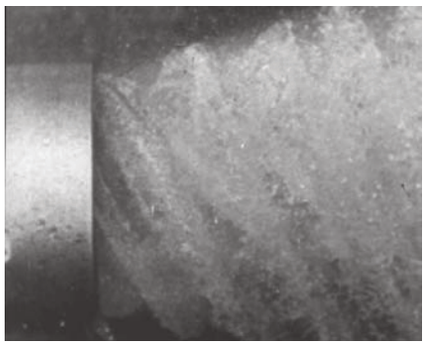


Рис. 2. Струя ВВД при ее надводном выбросе



выбросного участка водовода попадает к лопастям рабочего колеса и образует на них воздушные каверны, смыкающиеся с атмосферой; поток за движителем разделяется этими кавернами на отдельные винтообразные струи (рис. 2).

Весь диск рабочего колеса ВВД в отличие от ЧПГВ омывается потоком воды благодаря наличию водозаборника. Поэтому отсутствуют ударные нагрузки на его лопастях и боковые силы на движителе, а также уменьшение гидравлического сечения движителя, характерное для частичного замыва диска ЧПГВ.

У ЧПГВ и ВВД, лопасти которых вентилируются атмосферным воздухом, зависимость тяги от скорости хода при заданной частоте вращения вала отличается от аналогичной для традиционных гребных винтов и ВД — максимум тяги не соответствует швартовному режиму. Типичная зависимость тяги и момента от скорости в безразмерном виде, полученная в результате испытания модели ВВД, приведена на рис. 3.

В связи со снижением тяги движителя при малых скоростях создаются определенные сложности при проектировании ВВД. Элементы движителя следует выбирать не только из условия получения максимальной скорости хода судна, но и тяги, достаточной для его уверенного разгона. Особое значение это имеет для судов с динамическими принципами поддержания (глиссирующих, судов на воздушной подушке и т. д.), у которых на малых скоростях имеется зона повышенного сопротивления, так называемый "горб сопротивления".

В настоящее время нет достаточно надежного теоретического метода расчета элементов ВВД, и с этой целью используются результаты систематических испытаний моделей. На рис. 4 приведена диаграмма тяговых характеристик рабочих колес ВВД, построенная по результатам испытаний серии моделей рабочих колес, отличающихся шаговым отношением. Как видно, ВВД имеют достаточно высокий КПД (0.6–0.7), что с учетом малого сопротивления выступающих частей делает его весьма эффективным.

Поскольку воздушные каверны на лопастях рабочего ВВД смыкаются с атмосферой, давление в них равно атмосферному, что соответствует нулевому числу кавитации независимо от скорости хода судна. Поэтому теоретические безразмерные характеристики ВВД должны быть одинаковыми при разных числах кавитации, рассчитанных по традиционной схеме. Однако опыт показывает, что в ряде случаев наблюдается расхождение кривых действия, полученных по испытаниям модели при различных числах кавитации. Кроме того, это расхождение существенно меньше, чем изменение характеристик традиционных гребных винтов (ГВ) при возникновении паровой кавитации на лопастях. Небольшая зависимость характеристик от числа кавитации практически снимает ограничения использования ВВД по верхнему пределу скорости и, соответственно, мощности.

Эксперименты показали, что для изменения характеристик ВВД в достаточно широком диапазоне режимов не обязательно принимать новое рабочее колесо с другим шагом. Эту проблему можно решить, установив интерцепторы на выходящих кромках лопастей (рис. 5).

Эффективность установки интерцептора видна из рис. 6, на котором приведены кривые действия одного и того же рабочего колеса с интерцепторами различной высоты.

Следует отметить, что вентиляция лопастей рабочего колеса воздухом практически исключает возможность возникновения паровой кавитации, в результате ВВД становятся менее шумными, чем кавитирующие гребные винты, т. е. экологически более чистыми. Кроме того, отпадает опасность разрушения элементов движителя, что в ряде случаев существенно повышает эксплуатационную надежность судна.

Указанные особенности ВВД при относительной простоте конструкции делают привлекательным их использование на скоростных судах.

Кроме модельных испытаний в лабораторных условиях были проведены испытания макетов ВВД в натурных усло-

Рис. 3. Кривые действия рабочего колеса с шаговым отношением H/D=1.2 при атмосферном давлении. $K_т$ — коэффициент тяги (упора) ГВ; K_q — безразмерный коэффициент момента ГВ; η — коэффициент полезного действия

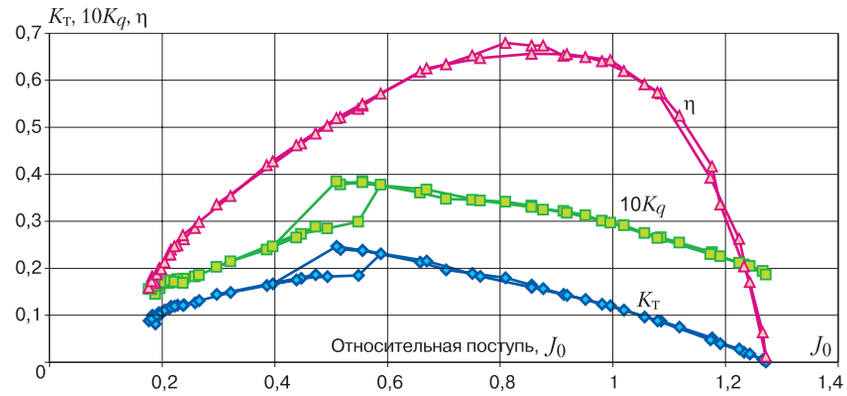


Рис. 4. Диаграмма кривых $K_т$ рабочих колес с различным шаговым отношением H/D

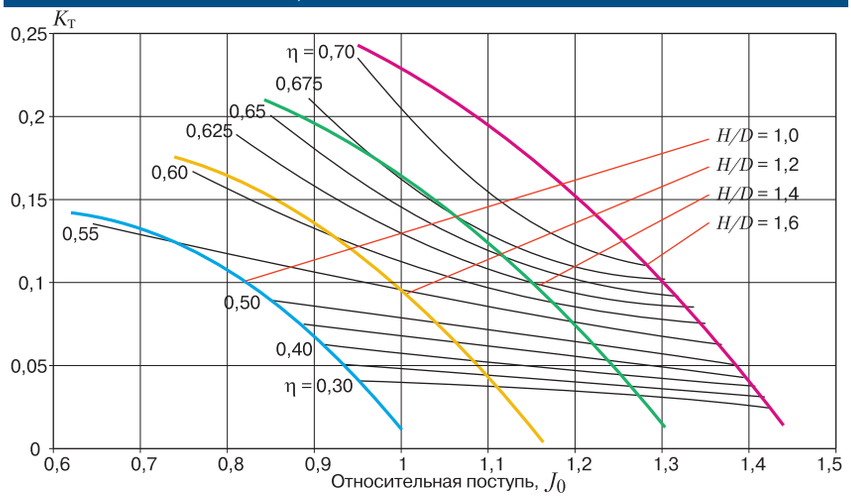


Рис. 5. Профиль сечения рабочего колеса ВВД с интерцептором

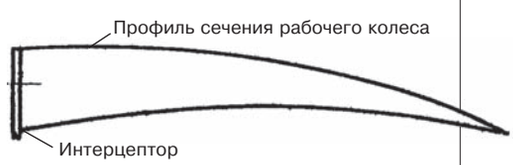
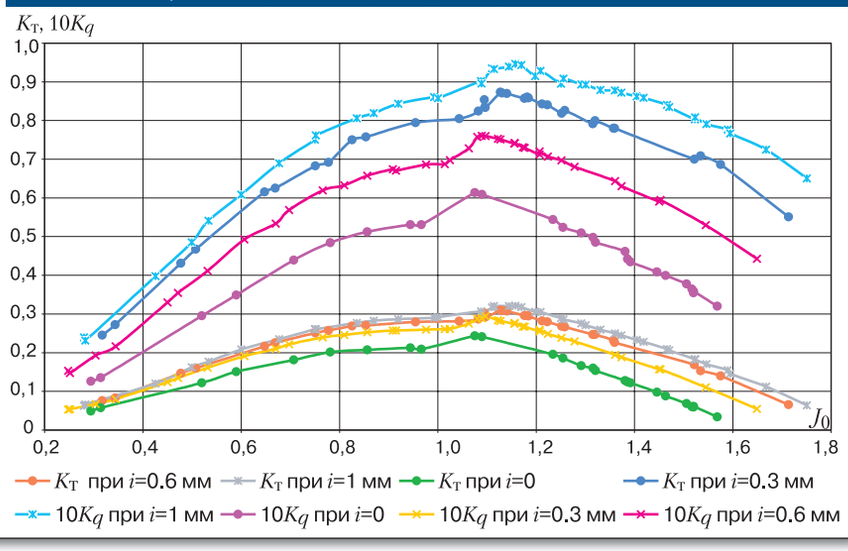


Рис. 6. Гидродинамические характеристики рабочего колеса (шаговое отношение H/D = 1.6) с интерцепторами различной высоты i



виях и опытного образца на скеговом судне на воздушной подушке КВП-11. Полученные результаты полностью подтвердили перечисленные преимущества ВВД. В настоящее время ВВД установлены на катерах с газовой каверной под днищем “Серна” и “Каверна”, на котором были проведены наиболее полные испытания (рис. 7 – 10).

Принятая компоновка ВВД (рис. 7) на этом катере определялась требованием не нарушать целостность корпуса. На внешней подвеске за транцевой кормой катера “Каверна” были смонтированы два опытных образца ВВД с рабочими колесами диаметром 0.37 м, противоположного направления вращения, приводимыми во вращение двигателями ГАЗ-13 приводной мощностью N_e = 140 л.с. каждый, через понижающие редукторы УРРП-22-1.5 с передаточным отношением 1:1.5525. При этом максимальная частота вращения вала двигателя $n_{дв}$ = 4000 об/мин. ВВД должны были обеспечить скорость хода катера не менее 50 км/ч. Оборудованный ранее осевым ВД катер развивал максимальную скорость хода 47 км/ч при мощности двигателя N_e = 210 л.с.

При решении вопросов управления судами, оборудованными ВВД, на различных режимах движения необходимо учитывать ряд специфических особенностей. На ВВД отсутствует сопловой аппарат, сужающий выходную струю движителя, площадь которой близка к площади рабочего колеса, что обусловливает большие размеры реверсивно-рулевого устройства обычного типа. Поэтому реверсирование тяги судов с ВВД возможно путем изменения направления вращения рабочих колес по аналогии с гребными винтами. Для создания требуемой тяги при реверсе движитель должен быть полностью погружен в воду, что и обеспечивается в предлагаемой компоновке движителя на корпусе катера.

Для управления катером “Каверна” были использованы в качестве рулевого устройства (РУ) полукольцевые рули, установленные за выходящей кромкой водовода каждого движителя со стороны ДП катера. Для создания боковой силы руль вдвигался в струю движителя поворотом вокруг оси. При этом за счет повышения давления на обтекаемой поверхности руля часть струи движителя отклоняется от первоначального направления движения и создается боковая сила. Надо заметить, что при маневрировании перекладка руля производится на движители внутреннего борта. Момент, разворачивающий судно, возникает под действием боковой силы на руле и разнотяговости движителей.

Рис. 7. ВВД катера “Каверна”



Испытания опытных образцов ВВД с РУ на катере “Каверна” проводились в районе Горьковского водохранилища и устья р. Троц. В ходе их были оценены эффективность работы движительно-рулевого комплекса и его влияние на следующие качества судна: ходкость, мореходность, маневренность. Кроме того, проверялась возможность движения судна под одним работающим движителем.

Испытания по оценке ходкости проводились на мерной миле на тихой воде при слабом ветре. Катер при установившейся скорости движения и заданных оборотах главных двигателей пересекал створы мерного участка, расположенные через 100 м, при этом по двум секундомерам отмечалось время прохождения между створами. Скорость определялась как среднее значение, вычисленное с учетом показаний секундомеров.

Как показали результаты испытаний, катер “Каверна” развивал максимальную скорость V = 53 км/ч при n = 2350 об/мин, при этом давление в каверне под днищем не превышало 155 мм вод. ст. (рис. 8 и 9).

Рис. 8. Зависимость скорости движения катера от частоты вращения движителей правого (▲) и левого (●) бортов

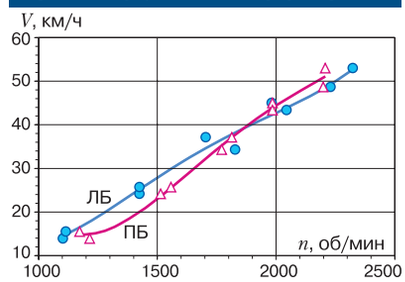
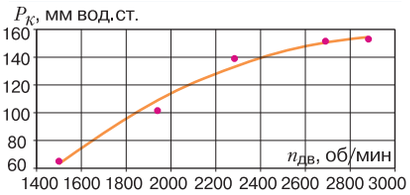


Рис. 9. Зависимость давления в каверне под днищем катера от частоты вращения вала двигателя правого борта (x_g=0.396; D=5.2 т)



Во время испытаний определялись также характеристики местной вибрации в районе размещения ВВД, на обечайке которого устанавливались датчики измерения вибрации.

Измерение частоты вибрации ВВД в районе кронштейна гребного вала левого борта показало, что основным источником вибрации являются двигатели. Измеренная частота вибрации 30–50 Гц близка к частоте вращения коленчатых валов двигателей (20–60 Гц).

При движении на тихой воде с одним работающим движителем левого борта катер двигался со скоростью V = 28.8–36 км/ч, при этом уверенно держался на курсе и совершал повороты на оба борта.

Реверсирование судна осуществлялось путем изменения направления вращения гребного вала с помощью реверс-редуктора. Испытания на заднем ходу подтвер-

дили возможность такого движения судна, оборудованного ВВД, как на тихой воде, так и против ветра и волнения. При этом катер удовлетворительно маневрировал и держался на курсе при использовании разнотяговости движителей.

Маневренность оценивалась посредством движения катера на циркуляции при различных режимах работы двигателей. В результате определялись характер траектории, уровень забрызгиваемости и наличие опасных углов крена. Оценивались маневренные свойства судна и при движении под одним работающим движителем. Испытания по определению параметров циркуляции проводились при скорости V = 18 км/ч и частоте вращения гребных валов движителей n = 1800 об/мин. Вход в циркуляцию совершался в режиме переднего хода для обоих ВВД. Диаметр циркуляции $D_ц$ = 100 м (~ 8 длин катера).

Оценка мореходности проводилась при полном водоизмещении (рис. 10). При этом определялись:

— скоростные характеристики катера, режимы работы ВВД и двигателей при движении на различных уровнях волнения и курсовых углах хода относительно волны;

— регистрировались параметры бортовой и килевой качки;

— проверялась маневренность катера при ветре и волнении;

— определялись минимальная скорость устойчивого движения на курсовых углах 0, 90, 180° при данной скорости ветра, а также уровень забрызгиваемости и наличие опасных углов крена.

Высота волн в районе испытаний составляла $h_в$3% = 350–420 мм при ветре западного направления до 6–12 м/с. Наиболее благоприятным, комфортным для пассажиров был курсовой угол хода по волне, при котором отсутствовали перегрузки и забрызгиваемость кокпита. Заданная скорость движения V = 43.2 км/ч обеспечивалась при частоте вращения вала двигателя $n_{дв}$ = 3150 об/мин, колебания по крену и дифференту не наблюдались. При ходе против ветра скорость движения катера V = 43.2 км/ч обеспечивалась при $n_{дв}$ = 3400 об/мин, давление в каверне составляло 70–90 мм вод. ст. Качка практически отсутствовала. При прохождении катером отдельных групп волн наблюдались удары в районе носовой оконечности. Максимальные перегрузки при скорости V = 43.2 км/ч не превышали 2g. При ходе лагом к волне наблюдалось интенсивное забрызгивание кокпита мелкодисперсными брызгами. Перегрузка и колебания по дифференту практически отсутствовали, амплитуда колебаний по крену не превышала 5°.



Рис. 10. Катер "Каверна" при движении на волнении

Во время мореходных испытаний было отмечено, что ВВД стабильно работает при движении катера на волнении, при этом изменение скорости вращения гребного вала не превышает 1.5% номинала. В целом движение катера "Каверна", оборудованного ВВД, в условиях волнения было вполне комфортным.

После проведения программы испытаний ВВД был визуально осмотрен — на рабочих колесах и водоводе движителя эрозионных разрушений не обнаружено, что говорит об отсутствии паровой кавитации.

Таким образом, анализ результатов натурных испытаний позволяет сделать следующие выводы:

— катер с полным водоизмещением 5–5.2 т, оборудованный двумя ВВД, приводимыми во вращение двигателями с приводной мощностью N_e = 140 л.с. каждый, развивает скорость не менее 50–53 км/ч при частоте вращения гребных валов движителей n=2100–2300 об/мин;

— ВВД обеспечивает устойчивое движение катера при одном работающем двигателе;

— ВВД имеет стабильный характер работы при движении катера на волнении, при этом изменение скорости вращения гребного вала не превышает 1.5% номинала;

— ВВД обеспечивает устойчивое движение судна на заднем ходу путем изменения направления вращения гребного вала;

— испытания подтвердили эффективность работы полукольцевых рулей, при этом диаметр циркуляции составляет 8$L_{КВЛ}$.

— отсутствие эрозионных разрушений на рабочих колесах ВВД (поскольку на их лопастях паровой кавитации не было) свидетельствует об экологической чистоте движителя.

Созданию движителей, по принципу действия аналогичных ВВД, уделяется внимание в странах, обладающих передовыми технологиями и опытом создания движителей для скоростных судов. Это подтверждают публикации в зарубежных технических изданиях, в последнее время появляются и движители, аналогичные по принципу действия ВВД. Так, в 2000 г. напечатана статья об испытании модели, подобной ВВД, в кавитационной трубе при исследовательском центре Дэвида Тейлора (США), результаты которых подтвердили его высокий КПД. В 2001 г. в журнале "Speed at Sea" опубликована статья о разработке и внедрении гидроаэродвижителя (Hydro Air Drive).

Марат Мавлюдов,
Ольга Яковлева



ОСМОС «ЧУМА» СТЕКЛОПЛАСТИКА

Осмос — что это в действительности — неизлечимая болезнь, небольшой косметический дефект или неизбежная стадия процесса старения этих материалов?

К проблеме осмоса вследствие ее важности журнал обращался неоднократно (см."КиЯ"№120). На этот раз о скрытых процессах, происходящих внутри слоистой конструкции стеклопластикового корпуса, рассказывает Найджел Клегг ("RYA Motor Cruising Annual", 1999).

Большинство владельцев катеров и яхт привыкли к ежегодным процедурам очистки их корпусов от обрастания и понимают, что блестящее гелевое покрытие рано или поздно придется красить. Однако причины осмоса и вздутия гелевого покрытия остаются для многих загадкой, поэтому будет разумно сначала разобраться в физике этих процессов.

Осмос — чисто химический процесс гидролиза — насыщения водой материалов в слоистой конструкции из стеклопластика, который приводит к появлению ряда гигроскопических продуктов. Гелевое покрытие может сверкать лет до тридцати, но будьте уверены, процесс разложения внутри стеклопластика начался намного раньше.

Согласно старым учебникам, осмос — "ослабление силы раствора путем введения растворителя (обычно воды) через полупроницаемую мембрану". Это подразумевает, что мы имеем "ячейку", содержащую два раствора различной плотности (или химического потенциала), разделенных мембраной. В нашем случае ею служит полиэстеровое гелевое покрытие или слой краски, поскольку оба эти слоя проницаемы для воды, хотя и по-разному.

Эти "мембраны" не полупроницаемы (как полупроводники), а избирательно проницаемы, подобно очень тонким фильтрам: они легко пропускают простые молекулы (например, воды), а вот их проницаемость для сложных молекул (продукты разложения ламината) существенно ограничена.

Растворитель в данной ячейке стремится сбалансировать концентрацию двух растворов за счет перетекания сквозь мембрану в направлении раствора с большей плотностью, и данный процесс будет продолжаться до достижения равновесия. В результате более концентрированный раствор неизбежно увеличится в объеме. Для стеклопластика это означает, что возрастет давление и, как следствие, проявится вспучивание.

Разница давлений между двумя растворами называется осмотическим.

Однако направление перетекания можно изменить на противоположное, если поменять растворы местами или приложить большее давление к более плотному раствору (по принципу обратного осмоса действуют некоторые установки для получения дистиллированной воды). Оставив корпус на суше, можно добиться аналогичного эффекта, и большая часть влаги испарится. При этом удаляется только растворитель (вода), а продукты разложения ламината останутся внутри. Поэтому осмотический процесс нельзя "обратить вспять" одной лишь просушкой корпуса — необходимо удалить также продукты разложения.

Есть три стадии данного процесса — инертная, осмотическая и, наконец, вспучивание.

Инертная стадия

Начнем с начала. Ламинирующая смола в новом корпусе подвергается (по крайней мере, в теории) стопроцентному отверждению, и поэтому ее можно рассматривать как химически инертную, или пассивную, по отношению к внешнему миру. Нити подкрепляющего стекловолокна должны быть полностью "смочены" ламинирующей смолой, следовательно, тоже химически инертны. Все это означает, что в идеале внутри не может быть никаких растворов, которые надо нейтрализовать, никаких полупроницаемых мембран, а значит, и никакого вспучивания!

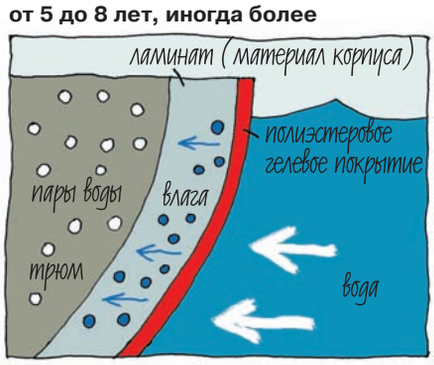
Однако в действительности блестящее гелевое покрытие, защищающее корпус судна снаружи, не настолько водонепроницаемо, как можно себе представить. С момента первого спуска на воду оно начинает поглощать влагу, которая медленно, но верно проникает в трюм, где превращается в водяные пары.

Проверка корпуса с помощью влагомера в конце навигации почти наверняка выявит высокое содержание влаги, и в этом нет ничего удивительного. Оно должно существенно снизиться спустя две-три недели после того, как вы вытащите судно на берег, и достичь "удовлетворительного" уровня через шесть-восемь недель. Если этого не произошло, у вас будут проблемы.

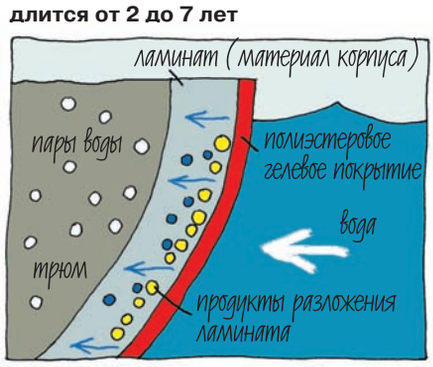
Если содержание влаги уменьшается, как описано выше, у вас появляется благоприятная возможность нанести эпоксидное покрытие по схеме типа Blakes SFE 200 или International Gelshield 200, пока еще корпус в хорошем состоянии — потом будет уже поздно! При правильном нанесении эти покрытия снижают проницаемость корпуса для влаги почти до минимума, что и должно предотвратить следующую, осмотическую, стадию. Срок годности таких покрытий — 15–20 лет, так что их не нужно будет часто обновлять, если только не произойдет механических повреждений.

Без такой защиты высокое содержание влаги в материале корпуса вскоре даст о себе знать — начнется его гидролиз с появлением химически активных веществ (продуктов разложения), и в результате корпус становится "химически осмотическим".

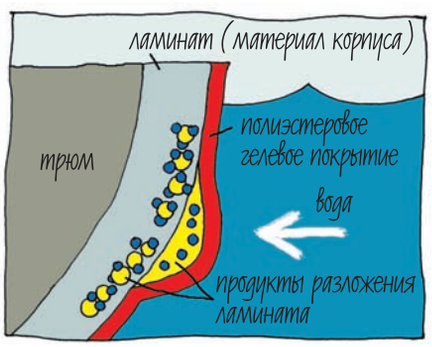
Первая стадия — инертная — длится от 5 до 8 лет, иногда более



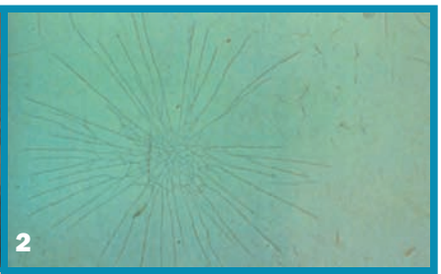
Вторая стадия — осмотическая — длится от 2 до 7 лет

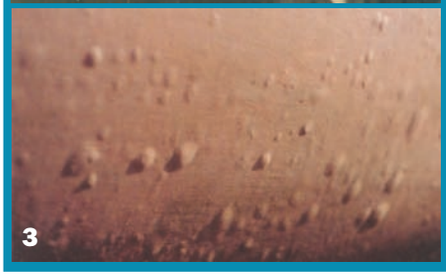


Третья стадия — вспучивание









1. В ходе нагревания можно лишь высушить отслоившееся гелевое покрытие.
2. Локальное повреждение гелевого покрытия открывает воде прямой доступ к ламинату.
3. Давление до 60 Па на кв. дюйм приводит к появлению "осмотических пузырей".

Осмотическая стадия

Даже небольшие порции влаги под гелевым покрытием делают свое черное дело, стараясь разложить ламинат на исходные компоненты. Выявить насыщенность ламината продуктами разложения, включая различные кислоты, спирты и металлические соединения, может лабораторный анализ. Уксусную и гидрохлорную кислоты, которые имеют характерный "кислый" запах, легко обнаружить с помощью лакмусовой бумаги. Эти кислоты образуются в ходе гидролиза эмульсии отвердителя, используемого при изготовлении подкрепляющей ткани стеклопластикового корпуса. Возможно обнаружение и других опасных для корпуса веществ, например пропилен-гликоля — спирта с высоким молекулярным весом, иногда используемым для изменения вязкости смолы, а также в качестве носителя красящих пигментов для подгонки геля под нужный цвет. Прозрачная сиропообразная жидкость со слабым запахом — пропилен-гликоль — высоко гигроскопичен, т. е. впитывает, подобно губке, всю влагу, которая проникает через гелевое покрытие. К тому же его точка кипения в два раза выше, чем воды, поэтому пропилен-гликоль невозможно удалить одним только обычным высушиванием.

Однажды образовавшись, эти продукты разложения способствуют постепенному насыщению корпуса влагой, которая покидает его очень неохотно после вытаскивания судна из воды. Долгая стоянка на суше при теплой и сухой погоде временно снизит содержание влаги, но повторный спуск на воду или просто затяжной дождь быстро вернут его к прежнему уровню. В целом на этой стадии уже мало что можно сделать, чтобы спасти корпус от дальнейшего постепенного разрушения.

Нанесение эпоксидных покрытий на этой стадии рекомендуют редко. Это может снизить темпы насыщения корпуса влагой, но в целом приводит к противоположному эффекту, так как препятствует свободному выходу продуктов разложения. Такое покрытие будет в еще большей степени подвержено вспучиванию, нежели незащищенное. Попытки "насильственного" высушивания корпуса инфракрасными нагревателями или специальными составами также ничего не дадут: содержание влаги в ламинате лишь временно снизится, но продукты разложения в нем сохранятся, а именно они и есть корень зла.

Однако паниковать не следует. Многие корпуса эксплуатировались по 10 — 12 лет, и их владельцы даже не подозревали об этих процессах. В этот период лучше всего руководствоваться принципом врачей "не навреди" и как минимум вытаскивать судно на зиму из воды.

Вспучивание

Процесс поглощения влаги и разрушения ламината постепенно ускоряется до точки, когда влага поглощается быстрее, нежели покидает корпус. На этой стадии и начинается вспучивание гелевого покрытия. Обычно оно происходит медленно и проявляется в виде нескольких пузырей на небольшом участке днища, но затем этот участок быстро (за год-два) расширяется.

В некоторых случаях возможна локальная обработка, но как временная мера.

Настала пора подумать о "терапевтическом лечении" — диагноз уже очевиден. В течение сезона-двух можно посмотреть, какой оно дает эффект. Важно помнить, что гелевое покрытие ламината — всего лишь декоративное, весьма подверженное механическим повреждениям. Вздутия его не нарушают структурной целостности корпуса.

Единственное исключение здесь — когда корпус страдает от более серьезной болезни — деламинизации (расслоения). Слои подкрепляющей ткани начинают отслаиваться один от другого (как слои шпона в старой фанере) с существенной потерей механической прочности. К счастью, деламинизация — довольно редкое явление. Признаки его — образование очень больших вздутий, иногда величиной с тарелку. Выявить их можно на слух, простукивая корпус киянкой с резиновым наконечником. Конечно, это работа для профессионала, и его нужно немедленно пригласить, если у вас появились сомнения в мореходности своего судна .

Если ваш корпус подвергся обширному вспучиванию и вы решили приступить к лечению, то его следует начать сразу после вытаскивания судна на сушу, а не спустя какое-то время, поскольку продукты разложения ламината на компоненты в этот момент находятся в жидкой фазе и их легче удалить.

Влагомеры



Электронный влагомер точно отражает состояние корпуса, но его можно использовать, только спустя несколько недель после подъема судна из воды, чтобы получить полную картину. Считайте, что влагомер — тот же барометр, и следите за тенденциями, а не за абсолютными значениями. Если ламинат в удовлетворительном состоянии (т. е. не содержит гигроскопических продуктов разложения), показания влагомера должны устойчиво снижаться в течение шести недель или около того, пока не достигнут величин, указанных ниже. Корпуса лодок, возраст которых до пяти лет, можно осушить без проблем.

Зависимость влажности корпусов от времени нахождения в воде



Рекомендуемые значения влажности — 10% шкалы влагомера "Sovereign" по шкале "А" или 50% шкалы влагомера "Tramex Skipper" по шкале "2" (обе шкалы относительные).

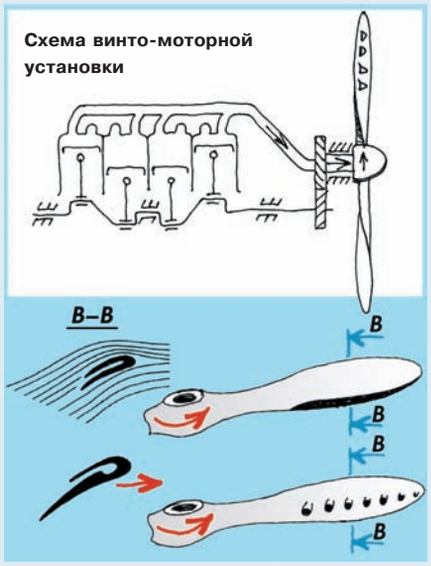
Антиосмотические покрытия

Надо учесть, что в яхтенной прессе вопросы осмоса отражаются в искаженном виде, иногда нагнетается ненужная истерия. Однако, в конечном счете, это больше финансовая проблема (стоимость антиосмотической обработки 1 фута длины корпуса — до 125 ф. стерл.), нежели реальная угроза мореходности судов из стеклопластика.

Должным образом нанесенные эпоксидные покрытия предотвратят возникновение осмоса и повысят стоимость вашего судна при перепродаже. На все эти покрытия дается пятилетняя гарантия. Большинство из них можно наносить самостоятельно, но для этого потребуется теплое и сухое помещение. Крайне важно нанести нужное число слоев в нужное время. Если на ваше судно уже наносилось эпоксидное покрытие несколько лет назад, можете быть уверены, что осмос ему не грозит.

Бесшумная винто-моторная установка

Шум работающего воздушного винта — одна из существенных причин, ограничивающих его применение на скоростных глиссирующих судах для мелководья, аэросанях, судах на воздушной подушке и на подводных крыльях. Выносится на обсуждение идея петербургского изобретателя, предлагающего путь для избавления от этого недостатка.



Два варианта подачи отработавших газов через полую лопасть воздушного винта для устранения шума

У любой винто-моторной установки, будь то летательный аппарат или малое скоростное судно с воздушным винтом, имеются два основных источника шума: двигатель внутреннего сгорания и сам воздушный винт. При работе двигателя из патрубков выбрасываются массы раскаленного газа. Они резко повышают давление воздуха у выхлопных патрубков, что и порождает мощные звуковые волны.

Какова же причина шума воздушного винта? Рассекая воздух, лопасти расталкивают его в стороны и отбрасывают назад. В силу полученного движения воздух не может мгновенно занять свое прежнее положение за лопастями, там образуется вакуум, вызывающий срыв потока, а у рабочей поверхности — сжатая зона. Это и создает шум.

Очевидно, чтобы винто-моторная установка могла работать бесшумно, необходимо энергию двигателя внутреннего сгорания и воздушного винта, расходуемую на образование звукового эффекта, как-то преобразовать в другой вид энергии, например — в кинетическую.

В свое время была высказана идея использовать вакуум, образующийся за лопастями винта, для очистки цилиндров двигателя от продуктов сгорания, а выхлопные газы применить для ликвидации этого вакуума. Но поможет ли это созданию бесшумного аппарата с повышенным КПД винта и двигателя? При этом изобретатели рассуждали примерно так. Если из движущегося поезда человек прыгает назад со скоростью, равной скорости поезда, то никакого рывка вперед или назад на земле он не испытывает, так как скорость движения человека относительно земли равна нулю; одновременно происходит отдача энергии поезду согласно третьему закону Ньютона.

То же самое должно произойти и с выхлопными газами двигателя, если выбрасывать их из вращающихся лопастей винта со стороны задней кромки. Сила удара их о воздух в значительной степени ослабнет, так как они будут лишены части своей энергии, которая в виде реактивного эффекта должна быть использована винтом.

Что касается двигателя, то мощность его должна увеличиться, поскольку выброс газов будет происходить в вакуум, и им не потребуется преодолевать атмосферное давление.

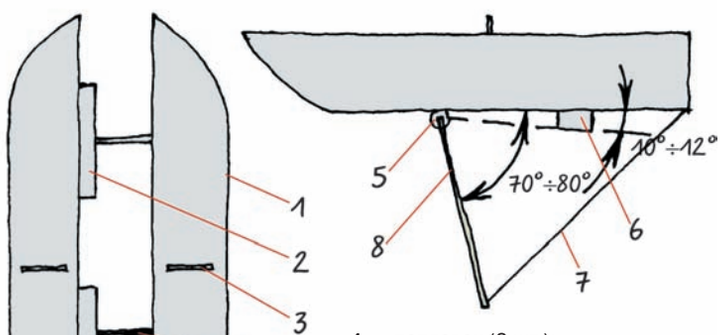
Какую же конструкцию должен иметь при этом воздушный винт? Эту задачу, на первый взгляд второстепенную, решить изобретателям многие годы не удавалось.

Некоторые изобретатели за рубежом пытались осуществить выброс отработавших газов через отдельные отверстия в полых лопастях, сделанные на вершине изгиба с обратной стороны (стороны разрежения). Другие предлагали выбрасывать газы через отверстие близ конца полой лопасти воздушного винта. Однако практического значения эти идеи не имели. В первом случае вектор реакции выбрасываемых из лопастей газов оказывается противоположным вектору тяги винта. Во втором — не устраняется срыв потока воздуха по всей задней кромке лопастей и газы не лишаются своей энергии.

Представляется целесообразнее всего выбрасывать отработавшие газы из полых лопастей, имеющих специальный профиль. Такого же результата можно добиться, если газы направлять через отдельные небольшие отверстия, сделанные в полых лопастях винта и снабженные направляющими козырьками — насадками. Эти насадки выбрасывают газы с подсосом окружающего воздуха в сторону острой кромки лопасти винта, т. е. так, чтобы вектор реакции газа был направлен по ходу движения лопасти.

Как в первом предложении, так и во втором, подобная конструкция лопасти будет обеспечивать повышение КПД винта благодаря ликвидации срыва потока воздуха по всей острой задней кромке лопастей, т. е. за счет уменьшения шума винта.

Александр Иванов



1 — поплавок (2 шт.); **2** — неподвижная направляющая; **3** — фиксаторы для ног; **4** — гибкое подвижное соединение; **5** — шарнир; **6** — ограничитель хода (упор); **7** — ограничитель хода гибкий; **8** — упорная пластина

Еще одна лодка для «шагания» по воде

Предлагаю к рассмотрению вашим рекламодателям, заинтересованным лицам и всем читателям журнала “КиЯ” патентуемую конструкцию.

Применив данное устройство, человек может ходить по водной поверхности, двигая вперед попеременно то левый, то правый поплавок. Откинувшаяся вниз упорная пластина обеспечит “отталкивание” от воды при рабочем шаге второго поплавка.

Такую несложную конструкцию можно изготовить на базе корпуса от виндсерфера.

Сергей Сластенов, *г.Геленджик*

Усовершенствование формы подводной части угловой колонки



Гамбургский инженер Манфред Мейнке создал фирму “HDE Meincke GmbH”, специализирующуюся на внедрении его, на первый взгляд, незначительного усовершенствования гидродинамики угловых колонок. Предложенное им изобретение “HDE” (сокращенное “Hydro-Dynamic-Extremity”) представляет собой вытянутый вперед обтекатель ступицы гребного винта — носик. Можно предположить, что подобное дополнение в отдельных случаях применимо и при модернизации подводной части подвесных моторов, используемых в основном на экономических скоростях.

По сообщению журнала “Skipper” (№ 11, 2000), испытания новинки на колонке “MerCruiser Bravo One” оказались обнадеживающими: в интервале частоты вращения коленчатого вала двигателя 1400–2600 об/мин “HDE” обеспечило повышение скорости хода на 0.7–7.5–0.9 уз при существенном снижении расхода топлива в районе 2200 об/мин — с 0.96 до 0.53 л/км. На максимальной скорости хода (выше 4200 об/мин) выигрыш незначителен — порядка 1.8 уз и 0.5 л/км, в остальном диапазоне числа оборотов существенного изменения показателей не отмечено.





Подруливающее устройство “G-Tec”

Новый вариант электродвижения

Самый принцип электродвижения судна — далеко не новость. Можно было бы начать обзор его применения с аккумуляторной электролодки Якоби, т. е. с 1838 г. (см. “КиЯ” № 89), или с первых в мире подвесных моторов (1881 г.; см. “КиЯ” № 115), которые были, как ни странно, электрическими и, заметим, мало отличались от нынешних “Форелей” и “Снетков”. Многое можно рассказывать о силовых установках с электропередачей на подводных лодках или атомных ледоколах.

Заметим, что любая схема электропередачи позволяет отказаться от громоздкой жесткой линии вала, заменив ее кабелем. Однако всем системам электродвижения, свойственен существенный минус — увеличение общего веса силовой установки: вместо схемы “двигатель—винт” приходится использовать более сложную схему “двигатель—генератор—гребной электродвигатель—винт”. Этот минус служит главным препятствием для широкого применения электродвижения на легких и малых судах.

Сегодняшние комфортабельные моторные и парусные яхты уже не мыслятся без подруливающих устройств (ПУ) с отдельными гребными электромоторами малой мощности. Однако до сих пор вопрос о возможности практического совмещения этих ПУ с главными движителями и рулевыми устройствами не поднимался. Можно припомнить в этой связи лишь о проекте поворотной колонки с гребным электродвижителем совершенно нового типа, упомянутом в “КиЯ” одиннадцать лет назад (№ 150). Речь шла о разрабатываемой компанией “Ястрам Форшунг” перспективной установке для будущих боевых кораблей, в которой гребной винт в кольцевой насадке был совмещен с гребным электродвигателем.

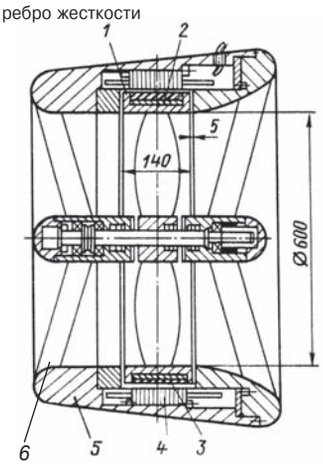
На бот-шоу 2002 г. в Дюссельдорфе немецкая фирма “L&W Bischewski” представила действующий вариант по существу подобного устройства в качестве подруливающего для катеров.

На первый взгляд, перед нами обычное, смонтированное на поворотной колонке, убирающейся в корпус катера, ПУ с винтом в насадке. Однако лопасти гребного винта крепятся вовсе не к ступице — она отсутствует, а своими наружными концами — к вращающемуся кольцу, или внутреннему ободу объемной цилиндрической насадки. И это далеко не простая насадка, а статор электродвигателя, тогда как вращающееся кольцо с шестью лопастями — ротор.

Как сообщает журнал “Motorboat and Yachting”, изготовители этого устройства “G-Tec” классифицируют его как электрическую поворотную тяговоманевренную систему с погружным гребным электромотором кольцевого типа с обмотками внутри кольцевой насадки. Лопасти гребного винта направлены верхними концами к центру диска.

Устройство опытного образца двигательно-движительного комплекса, разрабатываемого западногерманской компанией “Ястрам Форшунг” (см.“КиЯ” №150). В их варианте имелись ступица и три ребра жесткости.

1 — вращающееся кольцо; **2** — постоянные магниты ротора; **3** — гильза ротора; **4** — сердечник статора; **5** — статор-насадка; **6** — ребро жесткости



Такой принцип устройства двигателя — движителя снимает проблему механической передачи вращения от двигателя к движителю и устраняет сопутствующую потерю мощности.

Электроэнергия вырабатывается специальной дизель-электрической установкой, генератор которой работает через понижающий редуктор с отношением 3:1. Одно из основных преимуществ этой схемы в том, что упор можно варьировать в самых широких пределах.

Устройство планируется применять как подруливающее на новых моторных яхтах длиной более 15 м, на которых энергоблок может использоваться в качестве обычного генератора с электронной стабилизацией напряжения и частоты тока.

Фирма выпускает шесть моделей “G-Tec” мощностью от 5 до 80 кВт. Планируется, что более мощные версии будут работать от генераторного агрегата марки “Volkswagen TDI”.

В дальнейшем установки такого типа вполне могут стать двигательно-движительно-рулевым комплексом на больших речных крейсерах.

ТРАНСПОРТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ подвесного мотора



Как известно, подвесной мотор (ПМ) глиссирующей мотолодки (МЛ) можно рассматривать как “толкач на транце” ее корпуса со всеми вытекающими из этого сравнения характеристиками: силой тяги — упора, объемом “тяговой работы”, буксировочным КПД (который иногда не совсем корректно называют пропульсивным коэффициентом, поскольку ПМ буксирует еще и самого себя), расходом топлива на единицу тяговой работы и т. п. (см. “КиЯ” № 173). Однако для водномоторника намного нагляднее и полезнее “транспортная” интерпретация этих показателей — ведь он эксплуатирует не просто ПМ, а образно говоря, “толкаемый состав” в виде связки “мотор—корпус судна”.

Автор еще в “КиЯ” № 171 и 173 предложил “транспортный” показатель топливной экономичности МЛ и показал связь его с техническими характеристиками ПМ. Между прочим, во всей подшивке “КиЯ” (№ 111) удалось найти только один единственный, достаточно курьезный, пример нетранспортного использования ПМ для борьбы с кислородным голоданием рыбы с помощью стационарно закрепленных ПМ — своего рода “водяных вентиляторов”.

Что же такое “транспортные” характеристики ПМ и как они связаны с привычными техническими (мощность, частота вращения, расход топлива, геометрия гребного винта) и гидродинамическими (упор, пропульсивный коэффициент) показателями?

МЛ как транспортное средство характеризуется водоизмещением D (и, соответственно, грузоподъемностью), скоростью хода v, часовой транспортной работой T (т. е. мощностью “транспортировки”), топливной экономичностью E в виде транспортной работы на литре топлива (“КиЯ” № 171), а также эксплуатационной эффективностью $Э$ — транспортной работой, отнесенной к единице мощности ПМ (см. например, В. К. Елисеев и В. А. Хилькевич. “Пособие водителю-мотористу маломерного судна”, Киев, Техника, 1990).

С помощью последнего показателя, в частности, оценивают результаты испытаний серийных прогулочных судов, а в теории транспортных средств по этому показателю определяют скорость движения, наиболее выгодную по затратам мощности (см. Ю. Мацкерле. “Автомобиль сегодня и завтра”, Л.-М., Машиностроение, 1980). В нашем случае этот показатель характеризует уровень конструктивных решений ПМ,

обеспечивающих, образно говоря, степень его "гидродинамической приспособленности" к данному корпусу МЛ.

Благодаря гидродинамической независимости ПМ и корпуса глиссирующей МЛ ("КиЯ" № 143) "транспортные" показатели, характеризующие МЛ "в целом", можно выразить через технические и гидродинамические параметры ПМ и корпуса МЛ по отдельности, а именно ("КиЯ" № 173):

$$D = K \cdot P; \quad T = D \cdot v = K \cdot P \cdot v;$$

$$Э = K \cdot \eta \quad \text{и} \quad E = Э/g = K \cdot \eta/g,$$

где K — гидродинамическое качество корпуса МЛ; P, η и g — соответственно упор, буксировочный КПД (пропульсивный коэффициент) и удельный расход топлива.

Все эти параметры зависят от скорости хода v, которая у глиссирующих МЛ однозначно связана с частотой вращения n коленчатого вала ПМ ("КиЯ" № 143). Поэтому и "транспортные" показатели зависят от частоты вращения, и их можно считать такими же характеристиками ПМ, как, например, топливная экономичность ("КиЯ" № 173). Иными словами, если поочередно навешивать разные ПМ на один и тот же корпус глиссирующего судна, то одна и та же скорость хода v (частота вращения n) будет достигаться при строго определенной величине водоизмещения D, но различных значениях часовой транспортной работы T, эксплуатационной эффективности $Э$ и топливной экономичности E.

Поэтому набор таких "транспортных" характеристик полезен не только для водномоторников, уже состоявшихся или будущих, но и производителей ПМ, особенно дилеров, рекламирующих и продающих ПМ. Действительно, по транспортным характеристикам водномоторник может оценить потенциальные возможности имеющейся или будущей МЛ, производитель ПМ получает, например, возможность уточнить рейтинг своей продукции, а дилер — построить свою рекламную кампанию на достаточно объективных данных, изложенных на языке, понятном покупателю.

Возникает естественный вопрос: как выбрать тестовый корпус МЛ для оценки транспортных характеристик ПМ? Можно "взять" корпус некоторой конкретной МЛ, но какой именно? Чтобы "никому не было обидно", мы в качестве тестового рассмотрим, как модно нынче говорить, "виртуальный" корпус, гидродинамическое качество которого усреднено для определенного класса реальных МЛ, например, по системе ГОСТ 19105—79 (ее грузоподъемность — до 400 кг, длина — 4.0–5.0 м; усредненное гидродинамическое качество изменяется от 6.8–6.9 при скоростях 18–26 км/ч до 4.6 — при 44 км/ч).

На рис. 1 приведен график зависимости гидродинамического качества K от скорости v, усредненный по буксировоч-

ТАБЛИЦА 1

Скорости полного хода в зависимости от водоизмещения тестовой МЛ под разными ПМ со штатными ГВ

Водоизмещение, кг	Скорость, км/ч				
	"Вихрь-М"*	"Нептун-23"*	"Привет-22"*	"Вихрь-30"**	
350	37.9	(40.0)	40.5	–	–
400	35.3	(38.5)	38.8	–	–
450	33.3	(36.1)	36.8	39.8	–
500	31.0	(34.3)	34.9	38.2	39.7
550	29.0	32.3	33.0	36.5	38.1
600	26.0	30.2	31.3	34.8	36.5
650	20.0	27.4	29.3	33.2	35.0
700	–	18.0	27.1	31.5	33.4
750	–	–	18.0	29.4	31.7
800	–	–	–	26.6	30.0
850	–	–	–	–	28.0

* ГВ — окрашенные

** Первые значения — для ПМ с окрашенными ГВ, вторые — с полированными ГВ

ТАБЛИЦА 2

Часовая транспортная работа в зависимости от водоизмещения тестовой мотолодки под разными ПМ со штатными ГВ

Водоизмещение, кг	Часовая транспортная работа, т.км/ч				
	"Привет-22"*	"Нептун-23"*	"Вихрь-М"*	"Вихрь-30"**	
500	17.1	17.4	15.6	19.3	20.0
550	17.8	17.6	15.9	20.2	21.0
600	18.3	18.8	15.6	21.0	21.9
650	17.8	19.1	14.1	21.7	22.8
Среднее значение	17.7	18.2	15.3	20.6	21.4

* ГВ — окрашенные

** Первые значения — для ПМ с окрашенными ГВ, вторые — с полированными ГВ

ТАБЛИЦА 3

Характеристики экономичного полного хода тестовой МЛ под разными ПМ со штатными ГВ

Характеристика	"Нептун-23"*	"Привет-22"*	"Вихрь-М"*	"Вихрь-30"**	
E_0, т.км/л	2.2	2.1	1.7	1.6	1.7
v_0, км/ч	28.5	30.0	28.0	28.0	28.0
n_0, об/мин	4650	4080	3790	4080	4330
D_0, кг	670	600	580	780	850
T_0, т.км/ч	19.0	18.2	15.8	21.8	23.8
s_0, км/л	3.4	3.6	3.1	2.1	2.0
P_0, кгс	98.7	91.3	83.5	114.0	125.0
$Э_0$	3.2	3.6	2.8	3.0	3.2
m_0	0.94	0.89	0.78	0.88	0.91
η_0	0.48	0.55	0.46	0.46	0.47

* ГВ — окрашенные

** Первые значения — для ПМ с окрашенными ГВ, вторые — с полированными ГВ

Здесь s — путевой расход топлива; P — упор гребного винта; m — коэффициент использования мощности; η — буксировочный КПД (пропульсивный коэффициент).

ТАБЛИЦА 4

Интервальные оценки параметров экономичного полного хода тестовой МЛ при 3%-ном допуске показателя E_0

Характеристика	"Нептун-23"*	"Привет-22"*	"Вихрь-М"*	"Вихрь-30"**	
Δv, км/ч	24.5–32.5	26.5–33.0	23.0–31.0	23.0–31.0	24.5–32.0
Δn, об/мин	4380–4880	3370–4250	3500–3940	3780–4250	4030–4430
ΔD, кг	740–650	660–530	630–500	820–710	900–740
ΔT, т.км/ч	17.8–18.4	17.5–17.5	14.5–15.5	18.7–22.2	22.0–23.8

* ГВ — окрашенные

** Первые значения — для ПМ с окрашенными ГВ, вторые — с полированными ГВ

ным кривым для отечественных серийных МЛ "Прогресс-2", "Днепр", "Казанка-5", "Крым", "Воронеж" и МКМ ("Херсонка"), которые соответствуют по классификации упомянутого ГОСТ наиболее распространенному пятому типу прогулочных судов. В частности, средняя длина указанных МЛ — 4.3 м (4.1–4.65 м), среднее относительное удлинение — 2.75 (2.7–2.8); буксировочные кривые отобраны для МЛ с оптимальной центровкой (см. "КиЯ № 168). Угол килеватости у всех МЛ, кроме "Днепра", в среднем — 4.5° (2–7.5°), у "Днепра" — 14.5°.

"Навешивать" на наш "виртуальный" корпус пятого типа будем ПМ "Вихрь-М", "Нептун-23" и "Привет-22" (результаты их испытаний в опытовом бассейне — см. "КиЯ" № 173), а также "Вихрь-30", данные для которого получены автором путем пересчета экспериментальных характеристик "Вихря-М" ("КиЯ" № 180). Все гребные винты (ГВ) этих ПМ — штатные, окрашенные, для "Вихря-30" дополнительно рассмотрен полированный штатный ГВ.

Рис. 1. Зависимости гидродинамического качества *K* МЛ пятого типа по ГОСТ 19105–79 от скорости полного хода *v*.
1 — усредненные значения (тестовая мотолодка); **2** — диапазон разброса значений

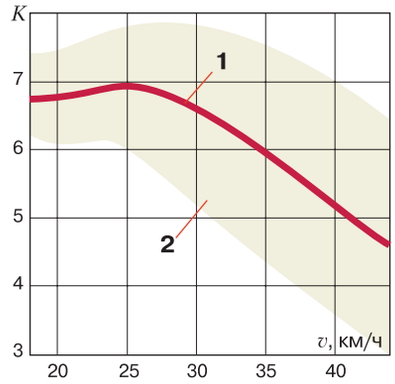
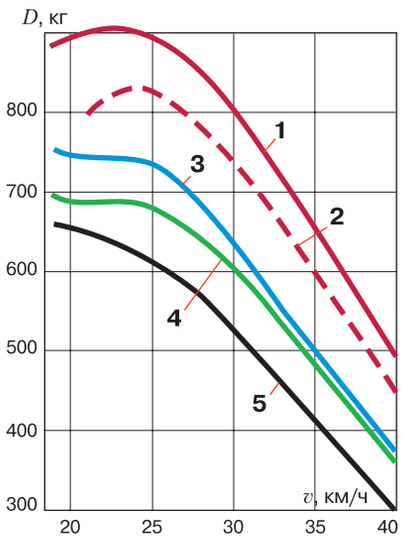


Рис. 2. Зависимости грузоподъемности (водоизмещения) *D* от скорости полного хода *v* для тестовой МЛ под разными ПМ со штатными ГВ.
1, 2 — "Вихрь-30" (с ГВ полированным и окрашенным соответственно); **3** — "Нептун-23" (ГВ окрашенный); **4** — "Привет-22" (ГВ окрашенный); **5** — "Вихрь-М" (ГВ окрашенный)



Графики на рис. 2 показывают, что, как и следовало ожидать, самый мощный "Вихрь-30" обеспечивает при скорости полного хода самую большую грузоподъемность, а именно: с полированным штатным ГВ он способен "толкать" тестовую МЛ водоизмещением почти в 1 т (900 кг) со скоростью 23 км/ч. Правда, при этом коэффициент использования мощности (см. "КиЯ" № 173) равен 0.83, т.е. теряется почти пятая часть паспортной мощности ПМ.

Со штатным окрашенным ГВ результаты у "Вихря-30" немного ниже: 830 кг при скорости 24 кг/ч и коэффициенте использования мощности, равном 0.8. Вообще же в диапазоне скоростей 20–40 км/ч полировка ГВ у "Вихря-30" дает прирост водоизмещения примерно на 10–15%.

Как видно из этого же рисунка, 25-сильный "Вихрь-М" по грузоподъемности является, увы, аутсайдером, пропуская вперед менее мощные ПМ "Привет-22" и "Нептун-23". Так, в указанном диапазоне скоростей "Вихрь-30" выигрывает у "Вихря-М" 35–50% грузоподъемности, а "Нептун-23" при 23–34 км/ч — не менее 20%! При этом коэффициент использования мощности у "Нептуна-23" не ниже 0.9, т.е. доля "потерянных сил" у него не превышает 10%!

Наконец, наибольшая грузоподъемность любого ПМ обеспечивается при скоростях хода ниже 25 км/ч и существенно (примерно вдвое) уменьшается с увеличением скорости до 40 км/ч.

Для водномоторника более наглядной представляется табл. 1, показывающая, какую скорость хода развивает тестовая МЛ с разными ПМ в зависимости от загрузки. В скобках указаны значения скорости, которые выше предельно допустимой для данного ГВ, соответствующей максимальной частоте вращения коленвала ПМ.

Из табл. 1 видно, например, что при водоизмещении 500–650 кг "Вихрь-30" (с окрашенным ГВ) обеспечивает скорость хода в среднем выше на 33%, чем "Вихрь-М" (с таким же ГВ) и всего на 20%, чем "Нептун-23". Иначе говоря, средняя скорость "Нептуна-23" выше, чем его "традиционного соперника" "Вихря-М", на 20%, в то время как паспортная мощность ниже почти на 10%!

Правда, корректнее говорить не о паспортной, а о фактической мощности ПМ при определенной скорости хода. В данном случае у "Нептуна-23" коэффициент использования мощности лежит в интервале 1.0–0.95, а у "Вихря-30" — в интервале 0.96–0.94. Иными словами, относительно использования мощности оба ПМ в этих случаях находятся примерно в равных условиях. У "Вихря-М" этот коэффициент изменяется в интервале 0.8–0.68, т. е., например, при водоизмещении 650 кг не используется более 30% мощности ПМ (у "Нептуна-23" — 5%). Так что и здесь "Нептун-23", образно говоря, "впереди планеты всей!" (см. "КиЯ" № 168, 171 и 173).

Перейдем к анализу часовой транспортной работы (рис. 3). Эта величина максимальна при некотором значении скорости хода. Так, наиболее полно реализуются транспортные возможности ПМ у "Вихря-М" при v = 28.0 км/ч (и n = 3790 об/мин), у ПМ "Привет-22" — при v = 30.0 км/ч (n = 4080 об/мин), у "Нептуна-23" — при v = 29.0 км/ч (n = 4680 об/мин). У "Вихря-30" максимум транспортной работы достигается при скорости 30 км/ч как с окрашенным, так и с полированным ГВ, но частота вращения в первом случае равна 4200 об/мин, а во втором — 4330 об/мин.

Максимальную транспортную работу (T = 24.0 т.км) обеспечивает "Вихрь-30" с полированным ГВ, у "Вихря-М" этот показатель на треть меньше (всего 16.0 т.км), "Привет-22" и "Нептун-23" занимают промежуточные позиции (см. рис. 3), причем "Нептун-23" "обходит" "Вихрь-М" почти на 20%. При водоизмещении 500–650 кг (табл. 2) различие в транспортной работе у "Вихрей" вдвое меньше, однако у "Нептуна-23" и "Вихря-М" соотношение этих величин остается прежним.

Эксплуатационная эффективность $Э$ максимальная при определенной скорости хода, а именно: у ПМ "Привет-22" $Э$ = 3.7 при 29.0 км/ч, у "Нептуна-23" $Э$ = 3.3 при 27.0 км/ч, у семейства ПМ "Вихрь" $Э$ = 3.0–3.2 при скоростях 25.0–28.0 км/ч.

Здесь "Нептун-23" впервые уступает свое традиционно первое место ПМ "Привет-22", а именно: у ПМ "Привет-22" на 10% более экономно тратится мощность на перемещение тестовой МЛ со скоростью 29 км/ч, чем у "Нептуна-23" со скоростью 27 км/ч. Однако при этом водоизмещение МЛ под "Нептуном-23" 700 кг, а под ПМ "Привет-22" — 630 кг, что на 10% меньше.

Но сегодня, пожалуй, самая главная для водномоторника "транспортная" характеристика ПМ — топливная экономичность E ("КиЯ" № 171, 173). Как видно из рис. 4, значения E максимальны при определенной скорости (табл. 3). По этому показателю "Нептун-23" вне конкуренции — значение E у него на 5% больше, чем у ПМ "Привет-22", и в среднем более чем на 30% выше, чем у ПМ семейства "Вихрь"!

Если установить 3%-ный "допуск" на практически приемлемое ухудшение показателя $E0$ (см. "КиЯ" № 173), то для

Рис. 3. Зависимости часовой транспортной работы T от скорости полного хода v тестовой МЛ под разными ПМ со штатными ГВ.
1, 2 — “Вихрь-30” (с ГВ полированным и окрашенным соответственно); **3** — “Нептун-23” (ГВ окрашенный); **4** — “Привет-22” (ГВ окрашенный); **5** — “Вихрь-М” (ГВ окрашенный)

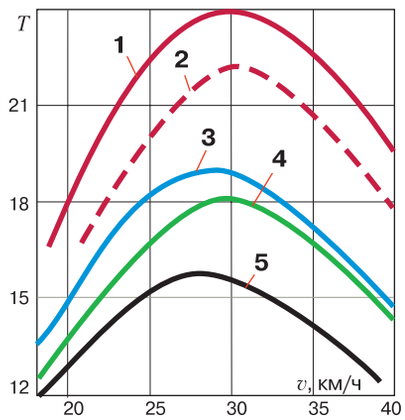
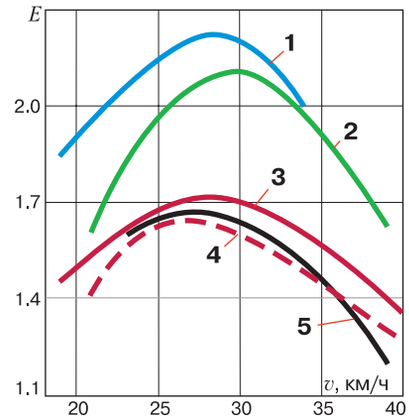


Рис. 4. Зависимости транспортной работы T на 1 л топлива E от скорости полного хода v тестовой МЛ под разными ПМ со штатными ГВ.
1 — “Нептун-23” (ГВ окрашенный); **2** — “Привет-22” (ГВ окрашенный); **3, 4** — “Вихрь-30” (с ГВ полированным и окрашенным соответственно); **5** — “Вихрь-М” (ГВ окрашенный)



ПМ “Вихрь-М” и “Вихрь-30” с окрашенными ГВ наиболее экономичным является режим движения в интервале скоростей 23.0–31.0 км/ч (табл. 4). Но при этом, естественно, различны водоизмещение (грузоподъемность) и транспортная работа тестовой МЛ с этими ПМ. В частности, для “Вихря-30” и водоизмещение, и транспортная работа выше примерно на 30–40%.

Таким образом, табл. 3 и 4 наиболее полно характеризуют транспортные возможности отечественных ПМ — из тех, “кому за двадцать”, — применительно к наиболее распространенному классу отечественных МЛ пятого типа по ГОСТ 19105—79.

Точно так же можно оценивать транспортные возможности и других МЛ с ПМ, в том числе зарубежных. В “КиЯ” № 84 приведена методика гидродинамического эксперимента с ПМ в процессе обычных ходовых испытаний с помощью датчика давления, помещенного между “ногой” ПМ и транцем МЛ, а в “КиЯ” № 108 рассмотрен вариант такой методики с использованием обычного динамометра.

Подведем кратко итоги.

1. Благодаря гидродинамической независимости корпуса МЛ и ее ПМ конструктивные параметры последнего однозначно связаны с “транспортными” характеристиками МЛ: скоростью хода, грузоподъемностью (водоизмещением), часовой транспортной работой, топливной экономичностью (транспортной работой на 1 л топлива), эксплуатационной эффективностью (транспортной работой, отнесенной к единице мощности ПМ).

2. Для оценки транспортных характеристик ПМ в качестве тестового корпуса МЛ предлагается использовать “виртуальный” корпус с гидродинамическим качеством, усредненным по определенному классу реальных МЛ.

3. Для рассмотренной тестовой МЛ часовая транспортная работа и “транспортная” топливная экономичность достигают максимальных значений при определенных, но, вообще говоря, не одинаковых скоростях хода, которые для отечественных ПМ (“Вихрь-М”, “Вихрь-30”, “Нептун-23”, “Привет-22” со штатными ГВ) находятся в диапазоне 28–30 км/ч.

4. Среди упомянутых выше ПМ с окрашенными ГВ безусловным лидером по топливной экономичности является “Нептун-23”; по грузоподъемности (водоизмещению) и часовой транспортной работе он уступает только ПМ “Вихрь-30” и оставляет позади более мощный “Вихрь-М”. Однако по минимальным затратам мощности ПМ на единицу транспортной работы лидирует ПМ “Привет-22”. Иначе говоря, “Привет-22”, уступая “Нептуну-23” по эффективности сжигания топлива, по “транспортной” эффективности в целом больше остальных соответствует тестовой МЛ.

Заметим, что на “виртуальный” корпус МЛ можно “навешивать” и любые другие ПМ (для которых известны зависимости упора и частоты вращения от скорости хода), чтобы определить их транспортные характеристики.

Канд. техн. наук ***Вадим Елисеев****, г. Киев*



Не покупайте «КОТА В МЕШКЕ»

Советы начинающим

Как показывает редакционная почта, тема приобретения подержанного подвесного мотора (как и тема его ремонта) нисколько не теряет актуальности. В принципе, ей уже было посвящено несколько публикаций в “КиЯ” (напомним, например, статью К. Константинова в № 165 и 166), однако редакция сочла возможным предоставить слово опытному украинскому водномоторнику Владимиру Авраменко.



Фотошутка Ю. Токарева, г. Самара

НЕСКОЛЬКО СОВЕТОВ ПОКУПАЮЩЕМУ ПОДЕРЖАННЫЙ ПОДВЕСНОЙ МОТОР

У “водоплавающей публики” — свои проблемы: обветшание корпусов почти двадцати-тридцатилетней давности выпуска и под стать им моторов. Но время нынче такое, что одни распрощались с любимым детищем из-за невозможности его содержать, другие в отчаянии просто побросали на стоянках вполне пригодные к эксплуатации корпуса, которые теперь служат прекрасным материалом для производства цветных металлов на заводах Европы. А вот множество моторов осталось еще на руках у бывших владельцев. И началось их великое передвижение из рук в руки в различных формах: от целого комплекта деталей, из которых можно собрать двигательную установку, до запчастей в разброс. А что делать? Ведь запчасти в магазине имеют просто баснословные цены. К примеру, обычный пластиковый капот в Украине стоит около 50 долл., а коленвал “Вихря-30” — около 90 долл. Практически за два коленвала можно купить подержанный “Запорожец”.

И вот теперь весь этот “сэконд-хэнд” под наименованием “Вихри”, “Нептуны” и прочее начал менять своих хозяев. Кто-то купил двигатель за 50 гривен, а кто-то “нулевой” — за 150 долл. Это он думает, что нулевой — таковых сейчас практически нет. Если учесть конструкцию того же “Вихря” (да и “Нептуна” тоже), особенно качество его изготовления, то определение “нулевой” пришло из области аутотренинга — для успокоения нового владельца: он должен считать, что деньги уплачены не зря.

Не надейтесь. Самоуспокоение — плохой советчик. Бывший в употреблении “Вихрь” напоминает мне старый автомат Калашникова, который, хотя и весь в грязи, но функцию свою выполняет — стреляет. Но у Калашникова так задумано, а вот “Вихрь” так изготовлен. Чувствуете разницу? Причем к недостаткам конструкции добавляются плохое изготовление и технический износ узлов и деталей. И вот весь этот “букет” и попадает к вам в руки, иногда по незнанию, а иногда — по безысходности.

Чтобы не купить целую кучу металлолома под названием “мотор подвесной”, необходимо сначала по общим признакам определить “кандидата” на покупку. Желательно делать это вместе с имеющим опыт в обращении с ПМ “частником”, если вы еще находитесь в их рядах.

Быстрее сориентироваться в море предложений должны помочь и наши советы, приведенные ниже.

Итак, для первой встречи с неизвестными вам лошадиными силами вооружитесь обычным автомобильным компрессометром для измерения давления в цилиндрах. Он потребуется для определения состояния самой нагруженной части любого двигателя — цилиндропоршневой группы. Второй необходимый прибор — индикатор, с помощью которого можно в какой-то степени определить люфты, биения, опережение зажигания.

1. Установите степень износа мотора. Для этого надо выкрутить из блока головок свечи и в любой из цилиндров вкрутить компрессометр. Ручным стартером прокрутите коленвал и определите степень сжатия данного цилиндра, затем такую же операцию проделайте с другим цилиндром. Нормальная компрессия для “Вихря-20” равна 7.0; для “Вихря-25” и “Вихря-30” — 8.5; для “Нептуна” и “Привета” — 9.0.

Если по каким-то причинам вы не смогли воспользоваться компрессометром, есть другая “рабоче-крестьянская” методика: плотно прикройте свечное отверстие большим пальцем правой руки, а напарник пусть провернет ручным стартером коленвал. При нормальном состоянии проверяемого цилиндра подушечка пальца должна всасываться в свечное отверстие при ходе поршня вниз, а при его ходе вверх должен раздаваться специфический звук выходящего с присвистом воздуха, свидетельствующий о сжатии воздуха в камере сгорания.

В старом цилиндре эти явления происходят очень вяло, а значит мотор довольно сильно изношен.

2. Следует проверить степень выработки посадочного места магдино. Для этого рукой возьмитесь за его рычаг, выступающий из-под маховика, и пошатайте вверх-вниз. При нормальном состоянии посадочного места должен быть небольшой люфт, при некоторой выработке он на верхней крышке картера магдино “болтается”, а при большой — возможно и его механическое постукивание. Последние два обстоятельства свидетельствуют о том, что посадочное место нуждается в ремонте.

3. Проверьте степень износа кулачков прерывателей. Для этого индикатор вкручивают на место свечи. Ручной стартер и храповой диск зацепления демонтируют, открывая доступ к двум отверстиям в маховике. Руками проверните маховик, следя за показаниями индикатора. При показании индикатора 5.05 мм на прерывателе проверяемого цилиндра начинается разрыв контактов (у “Вихря-20” — при 7.0 мм). Это — расстояние от поршня до его верхней “мертвой” точки. Отклонение от показаний указывает на значительный из-

нос кулачков магдино, но этот дефект легко устранить, отрегулировав прерыватели.

4. Определите состояние картера и золотников. Для этого можно воспользоваться простым методом: с карбюратора снимите защитную решетку. Входное отверстие карбюратора прикройте ладонью. При прокручивании за ручной стартер ладонь должна периодически присасываться к карбюратору, что указывает на нормальное состояние сопрягающихся плоскостей трения картера и золотников, а также их прижимных пружин.

5. Проверьте качество поршней, поршневых колец и зеркал цилиндров. Для этого снимите выхлопной коллектор и через выхлопные окна осмотрите трущиеся поверхности: поверхность колец должна быть зеркальной, а юбки поршней — гладкими, без задиров. Поршневые кольца надо проверить еще на упругость, вжимая их отверткой в глубь поршневых канавок. Они должны быть упругими и без заеданий возвращаться назад.

6. При снятии маховика можно также проверить правильность посадки магдино. При выработке посадочного места магдино смещается назад от оси мотора и на 45° влево от оси (если смотреть на мотор спереди), а на магнитах маховика имеются следы сердечников катушек. На самих сердечниках с торца краска (обычно желтого или салатового цвета) снята.

7. Не забудьте проверить редуктор, определить поперечный люфт вала гребного винта. Гребной винт придется демонтировать, поскольку он сам болтается на валу. Затем надо рукой взять за вал винта и, приложив усилие, покачать его вверх-вниз и влево-вправо. Люфт не должен превышать 0.2 мм. Если он больше, то манжеты стакана редуктора имеют значительный износ.

Внимание! *Продольный осевой люфт вала винта — 2 мм, что заложено в конструкции редуктора и не является дефектом.*

Проверив по вышеописанной методике двигатель и его общее техническое состояние, приступайте к следующему этапу — проверке его работоспособности и мощностных показателей на лодке.

Подкачав топливо в поплавковую камеру, необходимо убрать газ, вытянуть манетку подсоса и два-три раза провернуть коленвал. Нормальный двигатель на третий раз должен "фыркнуть". Иногда операцию подсоса приходится немного продлить — все зависит от того, где и сколько хранился двигатель, каковы его общее техническое состояние и качество топлива.

После подсоса, когда двигатель дал первый хлопок, манетка убирается, дается газ запуска — двигатель должен завестись.

Прогрев его в течение 2 — 3 мин, нужно включить реверс и на малом газу проверить устойчивость работы, а также вытекание воды из контрольного отверстия. Затем сделать серию переключений реверсом: передний ход — нейтраль — задний ход — нейтраль и пр. Такое переключение даст возможность проверить состояние зацепления шестерен с муфтой, регулировку редуктора, состояние защелки заднего хода.

Убедившись в нормальном состоянии двигателя и одновременно хорошо его прогрев во время маневрирования, нужно плавно дать газ и почувствовать приемистость двигателя. Эту процедуру можно провести несколько раз, доведя подачу топлива до среднего газа. Нормальный двигатель должен резво реагировать на дачу и сброс газа.

Можно довести подачу топлива до максимальной и далее проверить двигатель на максимальном ходу. Для замера показателей целесообразно иметь при себе тахометр и спидометр, но можно оценить качество хода и "на глаз" — опытного водномоторника.

Я провожу проверку двигателей обычно на "Прогрессе-2" с нагрузкой 3 человека (это около 250 кг) со штатным "Вихрем" (красного цвета). При этом "Прогресс-2" с двигателем в нормальном техническом состоянии быстро набирает ход, а бурун из-под скулы — вырывается в районе лобового стекла. Преодолевая волны высотой примерно 50 см, при сваливании с нее, ощущаются легкие удары о водную поверхность (выход на волну должен быть легким, а образованный при этом винтом "петух" — находиться на расстоянии 3–4 м от транца, его высота не должна превышать 30 см).

Хочу сделать несколько уточнений. Для проверки используйте только красный винт с шагом 300 мм и диаметром 240 мм. Именно этот винт позволяет наиболее точно определить мощность двигателя. "Почему?" — спросите вы.

Все дело в том, что у этого винта наибольший шаг (есть винты с шагом 280, 264, 240 мм и много самодельных, например "свиное ухо"). Для легкой загрузки лодки — в нашем случае три человека — пригоден. С нагрузкой в четыре человека необходимо устанавливать винт с шагом 280 мм, с нагрузкой в пять человек — винт с шагом 264 мм. Если при такой нагрузке потребуется еще и запас топлива на 80 л, то ставится грузовой винт с шагом 240 мм.

Чем меньше шаг, тем больше мотор развивает оборотов в пределах максимальных и соответственно большую мощность. Если изношенный двигатель

"Рабоче-крестьянская" методика проверки состояния поршня и поршневых колец



Определение степени износа посадочного места магдино на верхней крышке картера



Так проверяют герметичность полостей картера





Приложив небольшое усилие рукой к валу винта и покачав его вверх-вниз и влево-вправо, определяют люфт винта. В этой конструкции он отсутствует. На снимке в редукторе смонтирован модернизированный стакан. Бронзографитовый подшипник в нем выпрессован и вместо него установлены два шарикоподшипника 7000/03 и две манжеты в проточенном насквозь канале. Наружная манжета и видна

с красным винтом (шаг 300 мм) слабо "тянет", то при замене его на винт с шагом 264 мм "Прогресс-2" будет прекрасно глиссировать. Но это произойдет за счет перекручивания оборотов двигателем и добора мощности (потерянной при износе деталей). Обращайте на это внимание!

И еще одно предостережение: помните — вы купили подержанный мотор, а как показывает мой почти тридцатилетний опыт, все подобные моторы имеют целый "букет" недостатков (это — биение вала винта и вал — шестерни, изношенные манжеты и подшипники скольжения, надиры в картере и на золотниках, прослабленный на шейках коленвал, из-за чего те вращаются во внутренних обоймах шарикоподшипников, выработки и многое другое). Конечно, если вы ходите на лодке не дальше ближайшего острова, то такой мотор прослужит несколько лет. Но если вы страстный любитель рыбалки, охоты или дальнего туризма, то будьте начеку — мотор может подвести в самый неподходящий момент. Вы рискуете не вернуться домой из-за проявившего себя дефекта, например, выработки посадочного места магдино. Сколько водномоторников попадали в неприятные ситуации — все цело, по отдельности проверено, а вместе не работает! Это — дань износу деталей старого мотора. И какая дань! Вместо отдыха — нервотрепка: нужно ехать, а двигатель не запускается. И уверяю, взять вас на буксир будет мало желающих.

Для тех, кто хочет сделать свой "Вихрь" надежным, впоследствии мы расскажем о том, как ликвидировать обнаруженные неполадки и усовершенствовать мотор.

Счастливого плавания!

Владимир Авраменко,
г. Кременчуг













РОССИЙСКИЕ МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ КАТЕРА

типа «Амур», «Восток», «Стрела», «Обь», «КС», «Редан» и др.

ПО ОТПУСКНЫМ ЦЕНАМ ЗАВОДОВ

● Катера типа «Стрела», «Редан» оборудуем подвесными моторами «Yamaha» 85, 115 и 200 л.с.

При поставке через Москву возможна предоплата 50%.

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ: винты, рабочие колеса, крыльчатки, шестерни, редуктора, поворотно-откидные колонки, водометные движители и др.

ООО «ГАЛС-ПЛЮС»

● официальный дилер ФГУП КнААПО

107014, Москва, ул. Барболина, д. 4, оф. 130

Т/ф: (095) 268 6478, 268 0359

www.boat.ru e-mail:av@boat.ru









И дождь, и снег вызывают только смех...

Так же, как надежная лодка, ладный спиннинг или верное ружье, ваша одежда представляет собой одно из главных составляющих, делающих долгий поход или краткосрочную вылазку в ненастье ярким праздником либо кошмаром с последующим кашлем или простудой. Ведь не зря же бывалые походники поговаривают : “Не бывает плохой погоды, существует лишь никчемная экипировка”.

К сожалению, и сегодня большинство водных туристов считает хлопок, шерсть и виниловые покрытия решением всех погодных проблем. Кто путешествовал летом в Заполярье, наверняка подтвердит, что нередки случаи, когда гребешь, потея от жгучего солнца, а через пару часов уже укрываешься от холоднющего дождя со снегом в придачу.

Более чем за 20 лет путешествий в абсолютно различных погодных «микстурах», я понял истину – температурный комфорт для собственного тела есть один из главных залогов отлично проведенного похода. Говоря примитивно, для нормального функционирования в любых погодных условиях, ваш организм должен иметь три дополнительных покрывала:



ближайшее к телу, не раздражающее кожу и быстро проводящее наружу пот,

утеплитель, обеспечивающий зону температурного комфорта для организма,

наружную «броню», защищающую от ветра, дождя, снега или еще чего-нибудь мерзопакостного, что притаилось в поношенном ридикюле у матушки-природы.

Почти все почему-то уделяют внимание только наружному покрывалу, не придавая значения тому, что новые материалы выполняют достойно свои функции лишь при правильном подборе всех трех покрышек. И, надевая джинсовые одежи под новейшие водоотталкивающие изделия, вы значительно снижаете их основные свойства, за которые, собственно говоря, и платятся немалые грошики.

Можно сделать простейшие опыты для определения проводящих способностей одежды. Капните несколько капель воды на поверхность ткани, что непосредственно прилегает к телу, и вы сразу все поймете. Если вода, прежде чем просочиться, долго-долго думает, то эта поверхность гидрофобна, а значит, совершенно непригодна для ношения при активной деятельности. В случае с хлопком вода почти мгновенно просочится сквозь материал, но образует мокрые пятна с обеих сторон, что есть совсем не «гуд», особенно в холодных погодах. Нужный материал — это тот, что образует маленькую лужицу на внутренней поверхности и гораздо большую на наружной. Тогда изделие станет быстро удалять пот, и вы будете чувствовать себя весьма комфортно довольно долгое время. Современные туристы, особенно из манерных, и в лодку не зайдут, не будь на них «гортексовских» шмоток. GoreTex — мембранная ткань, гидрофобная с лицевой стороны, но пропускающая испарения с обратной. Не могу сказать, что эта мембрана лучше, чем Enprotex, Waderex или Nomad, она просто более “раскручена” многочисленными пронырливыми коммивояжёрами. За гортексовскую лейблу приходится выкладывать раза в два больше денег, хотя от внешних невзгод она защищает ровно столько же, как и вышеперечисленные. Такой же эффект производит и нашивочка «made in USA», олицетворяющая мгновенный пропуск в мир “Мальборо” и Голливуда.

При покупке одежды искренне рекомендую не ориентироваться на страну происхождения, а обращать внимания исключительно на название фирмы. Сегодня большинство ведущих производителей одежды для путешественников (“Patagonia”, “Marmot”, “Helly Hansen”, “REI”, “Columbia” и др.) в силу многих экономических причин имеют солидные производства в Юго-Восточной Азии. Качество на них контролируют придирчивые заморские ОТК, и сегодня встретить в магазинах США куртку-непромоканец с надписью «сделано в Китае» столь же привычно, как и в родном сердцу Хабаровске.

Мембранные прокладки получили название «дышащих», ибо позволяют организму активно отдавать наружу тепло и пот, оставаясь при этом предельно защищенным от ненастных погодных отрыжек. Сегодня мембраны вставляют не только в куртки и брюки, но и в кожаные башмаки, что весьма немаловажно для длительных речных странствий.

Долгое время хлопок и шерсть считались оптимальными поддёвами для любого вида природных странствий. И если вы просто сидите в катере пассажиром, то это одна “колбаса”, но вот если приходится постоянно работать веслами, то хлопок — совсем вам не товарищ, он быстро всасывает пот и долго сохнет, что может привести к преждевременной гипотермии. Шерсть — прекрасный теплоизолятор, но иногда может вызывать раздражение, если носить изделие прямо на голом теле. Шерстяные вещи требуют соблюдения определенных параметров при стирке и хранении (сколько дробовых прострелов оставила неистребимая моль на моих любимых водолазных шароварах и свитере!). Плюс ко всему шерстяные прибамбасы долго сохнут даже на крепком ветру.

С середины прошлого века на рынке появился полипропилен, а в восьмидесятых одна из лучших мировых фирм по производству одежды для серьезных путешественников — «Патагония» — разработала капилен,

стопроцентно полиэстеровую ткань, обработанную специальной пропиткой, отводящей от тела пот и излишнее тепло. Изделия из этого материала считаются на сегодняшний день наиболее подходящими для водного туризма — он хорошо сидит, очень легок и быстро сохнет. Единственное «но» — стирать такие «килесоны» надо очень аккуратно, дабы преждевременно не повредить капиленовое покрытие.

В девяностых американская компания «Malden Mills» подарила странствующему миру полартек — соединение двух синтетических тканей (называемых флисом) с превосходными теплоизоляционными и дышащими свойствами.

Если бы меня спросили, что бы я надел на себя для сплава по реке при низких температурах, то, не задумываясь, ответил — капиленовое белье, кофту из полартека и мембранную куртку со штанами (обычно это отражено на этикетке, как «waterproof and breathable»).

Остерегайтесь покупать изделия с надписью «водоотталкивающие» (water repellent). Как правило, такие ткани лишь сверху химически обработаны гидрофобным составом, который легко теряет свойства даже при непродолжительной носке. И помните, что даже на дальнем маршруте вы проводите около трети суток в горизонтальном положении, т. е. отдыхаете и восстанавливаете силы, и надо очень внимательно относиться к подбору соответствующих сезону палаток и спальных мешков.



Но об этом речь пойдет в следующем номере.

Андрей Великанов

СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
туристская компания
WWW.SOLPAR.RU/KATERA3
Официальный представитель компаний "Sunsail", "Stardust" и "Crown Blue Line" в СНГ
26 лет успешной работы, 6-ой год в России
Отдых на парусных и моторных яхтах
(без капитана, во флотилии или с командой)
СЕЙШЕЛЫ, Карибы, Тайланд, Мальдивы
Франция, о-ва Греции, Турция, Хорватия
свой флот: Финский залив, Ладога
Аренда любых яхт. Рыбалка. Дайвинг.
Яхта на 6 чел. в Греции от 1000€ в нед.
Круизы на каютных катерах по каналам
Франции, Голландии, Италии, Испании
(прав на управление не требуется)
Катер на 6 чел. в сентябре от 1327€ в нед.
Авиабилеты, визы, гостиницы
Речные круизы на теплоходах по России
ЛЮБЫЕ МОРСКИЕ КРУИЗЫ
Россия, С.-Петербург, ул. Восстания д. 55
тел./ф.: 8 (812) 327-35-25, 322-96-86, 939-29-06
Офис в Москве: 8 (095) 105-36-13, 959-44-54 / 56
www.solpar.ru/katera3 E-Mail: katera3@solpar.ru

Два флага, два вопроса...

и не только





Из писем в редакцию

Начало августа 2001 г. Полдень. Вернулись из Выборга. Встали к гостевому бону форта Константин. Оформили приход, как положено, и, утомленные солнцем, а до того — шквалами, ливнями и грозами (вспомните, какое лето было!), завалились средь бела дня спать.

Нам такую слабость можно простить! Переход яхта сделала немалый, даже очень. К тому же на "микрухе" и экипаж, если не микро, то уж мини – точно. Отсюда — одна вахта на весь путь. Вот и крепим любовь к морю и туризму в трудностях, правда, не без помощи региональных властей всяких уровней и рангов. Совсем недавно можно было в Приморск зайти, переночевать – и дальше. А теперь — "не моги"! Не просто запрещено, а еще и распиской надлежит гарантировать, что никакие непреодолимые силы не заставят нас сунуться в пролив Бьеркезунд или приткнуться к островам Финского залива. Катитесь-ка, господа яхтсмены, матерые и юные, на больших судах и малых транзитом западнее островов Березовых, имейте их под ветром со всеми кирпичами подводными и надводными! Волне есть где разгуляться и вырасти и, не приведи Бог, сложить вам мачту здесь в свежую погоду.

Может, мы чего-то недопонимаем? Может, в свете Программы развития водного туризма и яхтинга нужно постоянно преодолевать трудности?

Преодолели, даже негу. Проснулись окрепшими. Ветер утомился и почти стих. Бон, у которого стоим, в лучах заходящего солнца выглядит еще лучше, чем год назад. Приятно стоять у такого. На настиле – ни единого скола, ни грязи, ни слизи. Все доски латунными болтами принайтовлены, и, представьте, ни один еще не пропал. Кнехтики — из нержавейки. Говорят, боны попали сюда после регаты "Катти Сарк". По окончании масштабных мероприятий все высвободившееся уже не превращаем в лом. Похоже, постепенно учимся правильно жить. Тоже приятно.

Но вот взгляд останавливается на минитоннике, стоящем по соседству. Как некий диссонанс, воспринимаются уныло повисшие остатки флага нашего государства. (Да простит меня читатель, иначе и не скажешь.) Возможно, его, как и яхту, здорово потрепало и теперь он должен символизировать мужество экипажа? Но не через Атлантику же его несли. Судя по гостевому флагу под краспицей — всего лишь из соседней Суоми. Однако обратите внимание, гостевой – в безукоризненном состоянии...

Согласитесь, такие реликвии лучше убирать от всеобщего обозрения своевременно, а демонстрировать их друзьям, к примеру, за рюмкой чая, рассказывая, где и как...

Короче:

В чем более невежества?
Флаг гостевой на родине нести
Или же свой, как должно, не блюсти?

Кирилл Лютов

От редакции

Пользуясь случаем, мы хотели бы привести одну цитату из, безусловно, хорошо знакомого большинству яхтсменов источника.

"Уважение к флагу нужно воспитывать в яхтсменах с первого дня пребывания на яхте. Флаг должен быть всегда чистым и, если это необходимо, аккуратно починенным.

Яхты, находящиеся в крейсерском плавании, несут флаг на ходу от восхода до захода солнца. На стоянке гавани своего клуба Государственный флаг можно не поднимать. Но в чужой гавани в отечественных водах и тем более за рубежом Государственный флаг СССР надо обязательно поднимать от 8 часов до захода солнца". "Школа яхтенного рулевого", ФиС, 1974 г.

Конечно, это написано в другое время и в другой стране – но разве Государственный флаг России заслуживает меньшего уважения?

Все это ПРОИСКИ лапландских КОЛДУНОВ





Этого сплава на резиновых лодках в самом центре саамских просторов Кольского полуострова я ждал как никогда. Еще бы, пожалуй, впервые в жизни крохотной экспедиции Петербургского клуба нахлыстовиков предстояло активно прорыбалить загадочную голубую петельку Ачерйока, левого притока знаменитого Поноя — самой достойной речки в мире по лососевому (тут мы говорим только об атлантическом лососе) марафету.

Поной сегодня известен практически во всех уголках Земли, где популярно спортивное рыболовство. Ну где, скажите, вы сможете усмирить на блесну или мушку несколько десятков серебристых голов от лососевых конюшен всего за несколько часов физкультурных упражнений с гибким удилищем! Ловят тут в основном по принципу "поймал — отпусти", просто ради удовольствия. И если ранее этим славились лишь иностранные визитеры, то сегодня все больше нашего брата приучается к эдакой модерновой рыболовной философии.

При среднем весе семги в 5 кг в этой реке можно схлестнуться и с 10-, и даже 15- и 18-килограммовыми рыбными акробатами — ведь атлантические лососи давно признанные чемпионы по данному балагану. Например, в ту неделю, что мы топтали унылые тундровые окрестности, иностранцами были выловлены наидостойнейшие экземпляры на 11 и 14 кг. Наш рекорд не превышал и полновесной десяточки, хотя с точностью до граммов определить было довольно сложно — всех гигантов экспедиционники добровольно отпустили восвояси — догуливать до нереста. Вот до чего доводит обычного россиянина тлетворное влияние Запада!

Спортивное рыболовство на Поное развивается уже лет 15, и тут теперь вовсю расцвели не только лагеря иноязыких рекреационных захватчиков (лагерь Рябога, которым владеет английская фирма "Шеклтон", где средняя неделя вольных упражнений с удочкой стоит не менее 5000 долл.), но и три бивуака, принадлежащих упругому карману нахрапистого российского бизнеса (элитная Пача, где вы будете отдыхать в деревянных домиках при полной обслуге за 3000 зелененьких в неделю, палаточная Ача подешевше — около 1700 тех же "лупоглазых рэ", там менеджерит седой туз из поселка Ревда Алексей Недорезов, да еще база "Ручей Перекрестный", куда регулярно скатываются на лодках "турики", начинающие маршрут в поселке Чалмны-Варрэ). Всем этим хозяйством руководит мой давнишний друг и постоянный спонсор многих экологических и природоохранных программ на полуострове — Володя Шамышев. И хотя он — генеральный директор "Серебра Поноя", компании, владеющей тремя туристическими лагерями на реке, крепкое охотоведческое прошлое не дает ему спокойно усидеть в кожаных импортных креслах — Шамышева можно встретить и в Краснощелье, и в Каневке, и в Ловозере.

Так что понойские рыболовные карманы уже довольно хорошо изучены как профессиональными спортсменами-сеточниками из поселков Каневка и Краснощелье, так и многочисленными нахлыстовиками и спиннингистами — каждый год тут трется ну никак не менее тысячи лососевых старателей. Постоянно водят шариковыми ручками в здешних широтах и научные светила из ПИНРО: то рыбу метят, то меряют, а то и вовсе затеют генетический анализ лососевых субпопулятов.

Иное дело — притоки Поноя, они практически не изучены с рыболовной точки зрения, хотя некоторые из них (Пурнач, Лосинга, Лебяжка, Ача) могут без подмалевок потянуть на полноценную реку по протяженности (все перечисленные речки не менее 100 км длиной) и по количеству стремящихся туда гордых лососевых подданных.

Вот почему среди прочих важных экспедиционных документов в моей походной сумке совсем неслучайно оказалось солидное письмо из оперативной инспекции Мурманрыбвода, где любой любопытный мог удостовериться, что нашей группе разрешается спуск на резиновых лодках по реке Ачерйок в целях изучения популяции семги и дальнейшего развития спортивного рыболовства на Кольском полуострове...

Этот полновесный приток Поноя (в простонародье, для краткости, — Ача) течет вдоль Кейв (невысокие плоскоголовые горы) практически строго с севера на юг между 67°35' и 67°10' с. ш. То, что рыбинспекция туда никогда не забирается, мы поняли уже в кабинете у начальника опергруппы Рафаила Ружейникова, когда он вполне серьезно предлагал экспедиции начать сплав от озера Верхнее Варнаявр. Что было вполне логично, если верить его 2.5-километровке (ООО "Картографические системы", с использованием материалов Комитета по землеустройству Мурманской области, 1996 г.), то бассейны рек Поной и Йоканьга, или точнее Иоканка, соединены между собою.

Наша же карта 5-километровка Кольского вышла из недр ГП "Аэрогеодезия" Роскартографии. Она четко показывала: если экспедиция клюнет на заманилки троцкистско-зиновьевского толка, то участников ожидает совсем немалый волок — ну совсем не хотел соединяться ручей Кылсуэй с Ачей, и между ними было никак не менее 5 км плодородной в летние месяцы комарами и мошкой саамской тундры.

Тем не менее лицензии на лов семги мы все



же купили (160 рублей — для российских граждан, 120 — для жителей Мурманской области, 80 — для коми и ненцев и 40 — для саами — самого изучаемого малого народа в мире, причем всего за шесть часов удовольствия при условии поимки одной рыбины).

Лапландские вотчины славятся не только природными эрмитажами и луврами, но также всякими спилберговскими ужастиками мистического свойства. Кто поговаривает, что в этой заполярной бескрайности проходит граница между реальным и нереальным миром, а кто утверждает, что человечество произошло именно отсюда (гиперборейская байка деминских последователей про Сейдозеро*).

В старину сам Иван Грозный постоянно держал при дворе двух-трех лапландских колдунов, а в большевистские ненастья Железный Феликс даже снарядил экспедицию в ловозерские тундры для изучения влияния саамских шаманов на психику человека.

Так ли это на самом деле, точно не ведаю, но скажу, что, несмотря на многократное разжевывание точки высадки экспедиции и прокладки маршрута на штурманской километровке, где, кажется, было обозначено любое отдельно стоящее дерево, беременный нетерпением петрозаводский экипаж трескучего "МИ-8" все-таки умудрился запулить нас километров на 15 ниже намеченного!

Но делать нечего, обшарпанная летающая железяка мгновенно исчезла за насупленными брежневскими облаками, а ребята принялись впоперменку орудовать дородной "лягушкой" от питерского "Фрегата". Экспедиционная флотилия состояла из новой модели "R280" от вышеуказанной мануфактуры и экспериментального четырехметрового каяка голубого цвета от "Лидера" (диаметр баллона — 28 см, дно надувное).

В таких походах главное — упаковаться и успеть рассесться до дождя, чего, правда, нам никак сделать не удавалось. Все 16 дней пребывания экспедиции на Кольском полуострове (после сплава мы еще пробрались через заснеженный перевал Эль-Марай, у горы Падающих камней на священное Сейдозеро) экспедиция была обласкана холодными брызгами небесных хлябей, да так знатно, что еще дня три по прибытии домой моя квартира представляла собою настоящую сушилку роты ВДВ после штабных учений в брянских болотах.



Зато рыбалка была отменная — не случилось ни одного дня, когда бы заезжие паганели не праздновали бы победу над лососиками, причем и на спиннинг, и на сухие и мокрые мушки.

Попадались как девятикилограммовые старички, зашедшие в реку еще по осени — их запросто можно было узнать по темной окраске тела и хорошо выраженному клюву, так и проворная, всего пару недель назад разгуливавшая по морям-океанам серебряная мелкота. Хотя менее 3.5 кг ни одного лососевого хвоста отмечено в экспедиционном дневнике не было.

Из блесен лососики предпочитали красно-желтые колебалки при рваной проводке в полводы, ну и, конечно же, обыкновенную черноспинку, что я обзываю за глаза "аварийной" и всегда храню в пластиковой коробульке на случай рыбного аврала.

Зато хариус отдавал предпочтение исключительно сухой мушке и клевал очень активно, что давало моему давнишнему напарнику по путешествиям Андрею Орехову возможность укормить всех усталых походников подкопченными на костре килограммовыми полосатыми существительными.

Интересно, что цвет у хариуса в Аче неисправимо темный, практически черный, хотя вода была на редкость чистая, и сквозь нее всегда просвечивала некрупная светло-коричневая речная галька.

Я ловил исключительно правильным нахлыстом, что позволило поэкспериментировать с разнообразными мушками и шнурами. Преимущество тут смело можно было отдать желтым или зеленым стримерам и шнурам с тонущей головкой.

Димка Семушин, в недавнем прошлом известный гид с Рябоги, орудовал и тем и другим, периодически нацепляя на спиннинг колеблющиеся блесны из чистого серебра еще из коллекции своего деда, известного в прошлом питерского рыболова Михаила Матвеевича Семушина.

Небритый Володя Сысоев фехтовал только японской безынерционкой, ставя исключительно заморские насадки, и, надо сказать откровенно, не всегда счет был в пользу спиннинга, а пару дней на "блесенной" улице светились и вовсе ну абсолютно крупные нули.

Так что, собираясь в дальний поход в неизвестные речные кривули, никогда не вредно опустить в заплечный мешок маленькую коробку с мушками и хорошую бутылку перцовочки — на случай непогоды или внезапного перевертыша на задиристом пороге.

По результатам экспедиции у меня сформировалось устойчивое чувство, что и притоки Поноя могут стать отличными маршрутами для всяких непосед, тех, что могут недельку-другую провести без горячей воды да тарелки супа-харчо. Следует только внимательно поработать с картой, дабы не уподобляться персонажам "бурлаков,.. пишущих письмо Роскартографии".

Андрей Великанов

Фото автора



*Имеется в виду книга В.Н.Демина, С.Н.Зеленцова. "Загадки русской цивилизации". М.,"Вече", 2002. — Прим. авт.

Дружная семья «СИЛЬВЕРА»

В субботу третьего августа в Финляндии, в небольшом местечке Сулкова, что находится на берегу Саймы (в 130 км от нашей границы), состоялось событие, ставшее подведением итогов двенадцатилетней работы предприятия "Silver" из маленького городка Ахтари (см. "КиЯ" № 172). "Silver meeting 2002" — под таким названием сильверовцы провели встречу всех владельцев катеров этой марки. Приглашались все желающие.

Встреча должна была начаться в 10 часов с рыболовного состязания на Сайменских водах, и к 9 часам уже было зарегистрировано 50 участников — конечно же, рыбаков. Линейка сине-красных лодочных бортов, протянувшаяся на 200 м вдоль пляжа, будоражила воображение стороннего наблюдателя — хотелось влиться в эту тусовку.

Идеальная солнечная погода, дружеская обстановка (Финляндия — страна маленькая, рыбаки не раз встречались на состязаниях и уже давно успели перезнакомиться) — все говорило о том, что праздник удастся.

Ведущий огласил правила соревнований, рассказал о месте лова и о лучших приманках. Сигнальная ракета — и пляж тотчас опустел. Десятки "алюминиевых резаков", рассекая спокойную воду у шхерных берегов Саймы, устремились к своим заветным местам. На пляже остались лишь тестовые лодки. Это — новый двухконсольный "Fox", "Shark Cabin" и "Eagle Star Cabin" с дизельным "Mercruiser". Любой желающий мог на них прокатиться и сделать для себя выводы — что ему больше подходит.

Организацией соревнований занимались самые известные и именитые финские рыбаки, поэтому, по правилам соревнования, они не могли быть их участниками, но на рыбалку все же поехали... Красота финской северной природы, размеренная рыбалка умиротворяли.

К 16 ч опять все подтянулись к месту старта. Здесь проходило взвешивание добытых трофеев. Первое место занял семейный экипаж на маленькой лодке "Silver Fox" — знание водоема, как всегда, способствовало успеху. Были призы и за второе, третье места, и за самую крупную рыбу — ею оказался озерный лосось весом 4 кг 620 г. Но все с нетерпением ждали развязки — лотереи, которая проводилась среди участников, ведь на кон была поставлена новая лодка "Fox". Вот победительница опускает руку в чашу с купонами, и ведущий объявляет: "Команда "Томагавк". Из массовки раздается радостный крик.

Потом были копченый поросенок и финское пиво...

Праздник получился на славу, и, похоже, теперь это мероприятие может стать ежегодным.

P. S. С каждым годом ботинг в России приобретает все большую популярность, все больше "Сильверов" рассекает воды наших водоемов. Пора бы и нам подумать о таком мероприятии.

Константин Левикин
Фото автора



ТехноСпортЦентр

www.technosportcenter.ru



Модульные системы "Jetfloat", Австрия





Только у нас!

Флайбот – летающая лодка!
Обучение – до 10 часов

Сборные надувные аквапарки

Подвесные моторы



Суда на воздушной подушке





Впервые в России!
Электронная приманка для рыбы

НОВИНКА!
Водные велосипеды, горки и лежаки



А также: катера и яхты, гидроциклы, лодки и аэрокатера, мопеды и мотоциклы, спецоснастка и спасжилеты, снегоходы и трейлеры, GPS, товары для дома и отдыха. Продажа катеров б/у.

199106, Санкт-Петербург, пл. Морской Славы, д. 1. Тел./факс: (812) 322 6060, 322 6999; e-mail:sportcenter@ctinet.ru
ФИЛИАЛ "МОРСКОЙ": угол Приморского шоссе и ул. Савушкина. Тел./факс: (812) 345 0200; e-mail:tsc@peterlink.ru

Санкт-Петербург, наб. Мартынова, 92 (яхт-клуб) тел: (812) 320 7698,
969 5757, ул.Савушкина, 119, тел.: (812) 320 7575
Москва, ул.Авиамоторная, 19, тел.: (095) 361 6931, 999 5758

www.forcemarine.ru





Катера "Regal", "Monterey".
Алюминиевые лодки "Buster". Моторные яхты "Princess",
любые парусные яхты. Моторы "Mercury".
Мотоциклы, гидроциклы "Kawasaki".
Ремонт, сервисное обслуживание техники.



FORCE marine

СКОРОСТЬ! НАДЕЖНОСТЬ! КОМФОРТ!

ЯРТ ЯРОСЛАВРЕЗИНОТЕХНИКА

ЯРОСЛАВЛЬ (0852) 38-43-84
Екатеринбург (3432) 70-51-23



Орион

Ваш удачный выбор!

- Пермь (3422) 10-37-90
- Самара (8462) 92-29-35
- Волгоград (8442) 73-25-42
- С.-Петербург (812) 378-35-59
- Новосибирск (3832) 49-64-41
- Ростов-на-Дону (8632) 38-71-47
- Нижний Новгород (8312) 29-69-82

адреса 70 магазинов на сайте www.yrt.ru



командах за штурвалом мотолодки можно было встретить и самих конструкторов, таких, как Борис Ершов ("Курс"), Алексей Даняев ("Стрингер"), Виктор Агарков (НИИ ТМ "Сервис Бот").

По-прежнему демократичен дух соревнований: чтобы принимать участие, не обязательно обладать громкими титулами и спортивными званиями, достаточно иметь права судоводителя-любителя. Благодаря этому идет приток свежих сил, рождаются неожиданные союзы. Например, команду "Экология и спорт" возглавлял Дмитрий Голубев — председатель Комитета по природопользованию, охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности Администрации Санкт-Петербурга. Это ведомство взяло на себя обеспечение экологической и технической безопасности соревнований. Еще 10–15 лет назад — в эпоху огульного обвинения моторов во всех смертных грехах на воде — такое даже представить себе было невозможно. "Во время гонки я не видел на воде ни одного нефтяного пятна", — сказал после соревнований Дмитрий Голубев.

По количественному составу гоночной команды, наверное, найден оптимум: это пять-шесть пилотов. Гонщик получает возможность восстановиться и в то же время не успевает "остыть" от гонки, хорошо помнит трассу. Реальная же численность команд с учетом механиков и группы поддержки, необходимой при заправке, в среднем — 10 – 15 человек. Водно-моторный марафон, как и автомобильные гонки, становится все более профессиональным. Если стремишься победить, без слаженной и опытной команды уже не обойтись. Поэтому в целом все резче происходит расслоение на спортсменов и "чайников".

По принадлежности более половины команд представляют крупные фирмы-продавцы и производители лодок и моторов. Как правило, такие команды лучше профинансированы и подготовлены, чем те, что гоняются "за интерес", победы в такой сложной гонке становятся мощным фактором в продвижении товара.

И еще одна особенность: большинство команд стремятся заполучить в свой состав хотя бы одного-двух профессионалов, чтобы повысить свой спортивный уровень.

Увеличилось и женское присутствие в экипажах: кроме Надежды Пылаевой, принимавшей в семейном экипаже участие уже третий год подряд, в этом году была еще одна гонщица — француженка Мартин Бургуас.

Призовой фонд в этом году составил 450 тыс. руб.

Подготовка и техника

Попытки успеть все сделать за одну последнюю ночь перед началом гонки все больше уходят в прошлое. Большинство претендентов на высокие места начали подготовку за четыре-пять месяцев. Кроме хорошо зарекомендовавших себя в прошлых гонках мневских "Мустангов" в этом году появилось много интересных корпусов, построенных специально к началу марафона.

Речь идет прежде всего о серии спортивных мотолодок "Колибри", спроектированных в центре "А. Т." Виктора Агаркова. В гидродинамическом плане это — развитие обводов прошлогодней "Кобры", удачно найденных конструктором и спортсменом Иваном Атамановым. Глубококилеватый сильно реданированный корпус значительного удлинения имеет дельтавидную в плане форму с узкими носовыми обводами, развитым транцевым кринолином и кормовым срезом обратной стреловидности. Довольно узкий надувной баллон, теперь, согласно правилам, замкнутый и в носу, делает судно довольно низкобортным. Максимально понижается центр тяжести, что улучшает устойчивость на поворотах и ходе по волне. Благодаря таким обводам лодка поддерживает высокую скорость — например, с мотором "Mercury 150 OptiMax" около 68 км/ч на круг — как на спокойной воде Кронверкского протока, так и на высокой битой волне открытой Невы.

На таких корпусах гонялись команды "Меркурий НИИ ТМ — ВиТо", бельгийско-французская команда "Autonautique", "Меркурий НИИ ТМ — Юность России", "Франкарди". Практически все они показали высокие скорости и стали лидерами в своем классе. Одинаковые по корпусу, они несколько отличались по компоновке и архитектуре открытого кокпита.

ЛИВИЗ
ОСНОВАН В 1897г.
КАТЕРА и ЯХТЫ
СПОРТИВНОЕ РЫБОЛОВСТВО
Atlant
СпортМаркет БИЗНЕС
петербургский ЧАСТНИК
ГОРОДСКАЯ БЕСПЛАТНАЯ ГАЗЕТА УТРО Петербурга
АКА ДЛЯ КАЖДОГО ДОМА
рекламно-информационное издание

24 ЧАСА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

III ПЕТЕРБУРГСКИЙ МАРАФОН

от тусовки к чемпионату мира



В первые выходные дни июля акватория вокруг Петропавловской крепости вновь стала ареной борьбы скоростных РИБов в экстремальном марафоне “24 часа Санкт-Петербурга”. Эта гонка на выживание, проводящаяся уже в третий раз, быстро приобретает популярность у отечественных и зарубежных спортсменов. В этом году она носила статус открытого Кубка России, была включена как в национальный перечень водно-моторных соревнований, так и в международный календарь UIM.

В следующем году эта гонка “нон-стоп” претендует на статус Чемпионата мира. Бурное развитие РИБов в мире, удачная идея и опыт петербургских водномоторников, научившихся преодолевать тяготы круглосуточного марафона не на традиционных спортивных судах, как в гонке “24 часа Руана”, а на надувных мотолодках с жестким днищем, создают хорошие перспективы. Именно с этих позиций и хотелось оценить прошедшее событие, найти баланс плюсов и минусов и попытаться спрогнозировать ситуацию на будущее.

Команды и участники

По сравнению с прошлым годом число команд выросло на треть: с 22 до 31. Самыми массовыми оказались младшие классы — PR700 и PR1000 — по девять команд, в классах PR1500 и PR2000 участвовало шесть и семь команд соответственно. Тот, кто вкусил марафонского адреналина, остался верен гонке.Пополнение пришло за счет новых команд, в том числе зарубежных. Впервые принимала участие многочисленная бельгийско-французская команда “Autonautique”, в состав которой входили очень опытные гонщики, обладатели призовых мест в марафоне “24 часа Руана” и национальных соревнованиях. Общее количество гонщиков — 154, причем их квалификация была довольно высокой, так, звания от к.м.с. до м.с.м.к. имели 39 спортсменов.

Некоторые команды, особенно в старших классах, выставляли чисто спортивные экипажи, в недалеком прошлом представлявшие цвет российского и петербургского водно-моторного спорта. Это, например, такие команды, как “Меркурий НИИ ТМ — ВиТо” или “Меркурий НИИ ТМ — Юность России”, включавшие хорошо известных гонщиков: Алексея Ишутина, Андрея Берницына, Ивана Атаманова, Андрея Овчинникова. Команда “Yamaran-Aquatrade”, идя навстречу пожеланию организаторов сделать соревнования максимально интернациональными, включила в свой состав финского экстремала Мика Контунена. В других

Метроком услуги связи
Русское радио 107.8 FM
Реклама шанс
Смена



Дебютировала на гонках и новая лодка Бориса Ершова "Спрут-540", на которой выступала команда журнала "Катера и Яхты". Спроектированная для отдыха и рыбалки, а не для экстремального спортивного отдыха, она, тем не менее, показала неплохие результаты (см. стр.24).

Оригинальную новинку с истинно итальянским дизайном — ультрамариновый РИБ "Голубая лагуна" представил талантливый конструктор Сергей Федорко, автор прошлогоднего "бестселлера" "Кондор". К сожалению, на этот раз ему не удалось вовремя приготовить лодку; когда он, даже не успев умыться — с еще синими от свежей краски усами, появился в лагере, заканчивался третий час марафона, так что ему пришлось участвовать в гонке вне зачета. Эта килеватая лодка под мощный двигатель хорошо держит большую волну, устойчиво идет по трассе. Она явно могла бы претендовать на высокое место.

Удачные корпуса представили команды "Элерон – Ямаха" и "Элерон". Одноименная фирма, специализирующаяся на автомобильном пластике, построила два корпуса по проекту известного петербургского конструктора Виктора Сокола. Глубококилеватый корпус с бортовыми спонсонами, напоминающий "Дельту", хорошо сбалансирован, при подлетах на волне до 1 м высотой приводняется на ровный киль. С 50-сильной "Ямахой" лодка развивает скорость на прямых до 75 км/ч; неудивительно, что она и победила в младшем классе. Партнеры же на старенькой "Ямахе", стоявшей на втором корпусе, из-за поломки шестерни редуктора сошли с гонки.

Экзотическую лодку с кормовым воздушным крылом представила команда "Адмирал – Мнев+146СЦ". Сам корпус — это уже известный "Кондор" первых выпусков. По словам гонщиков, крыло придает лодке дополнительную устойчивость при кормовой центровке, стабилизирует при встречном ветре. Однако при боковом ветре лодку изрядно "валяло", так что в целом эффект крыла был очень сомнителен. Уже в ходе гонки разболтавшееся крыло команда была вынуждена снять; тем не менее она поделила первое место в своем классе с командой "Франкарди".

Кроме новых корпусов можно было видеть и модернизированные старые проекты. Например, РИБ команды "Стрингер", отличавшийся на прошлых гонках неустойчивым движением и даже аварийным подлетом как раз в пролете моста, приобрел дополнительные кили на носовой половине днища. "Водный грузовик" стал более устойчивым на курсе и даже смог подняться до третьего призового места.

Команда "Yamaran-Aquatrade", по словам гонщиков, использовала серийную лодку "Yamaran B540R", которая отличалась от прошлогодней "A650R" (по сути — мневского "Мустанга") в основном изменением центровки, чтобы скомпенсировать установку более тяжелого мотора с прямым впрыском топлива "Yamaha Z150 HPDI" и стабилизировать ход лодки на высокой волне. Несмотря на большие трудности и аварию команде удалось подняться на второе призовое место в своем классе.

В этом году было представлено больше новых корпусов, чем в прошлом. Это положительно сказывается как на рейтинге самого марафона, так и на развитии нашего малого флота. Отрадно, что все это — лодки отечественных производителей. И практически для всех РИБов надувной баллон изготавливает наша ведущая фирма Николая Мнева.

По двигателям картина более-менее стабилизировалась. В качестве основных выбираются преимущественно моторы двух марок: "Mercury" и "Yamaha" приблизительно в равном соотношении. Только у трех команд были моторы "Honda", у одной — "Tohatsu" и еще у одной — старенький "Johnson". Дистрибьюторы основных марок в старшем классе выставили экзотические на нашем рынке моторы с прямым впрыском топлива — "Mercury" серии OptiMax и "Yamaha" серии HPDI одинаковой мощности по 150 л.с., пользуясь введенным 30%-ным гандикапом. Дебютировал в этой гонке и 90-сильный впрысковой мотор "Tohatsu", представленный командой "Франкарди". Кстати, введенный гандикап для четырехтактных двигателей не привел к резкому увеличению доли таких моторов. Сказывается помимо более высокой стоимости и то, что четырехтактные "тугодумы" в острых гоночных ситуациях проигрывают своим двухтактным собратьям. В связи с этим возникает сомнение в обоснованности сохранения такого гандикапа на будущее.

Бельгийско-французская команда привезла спортивный тюнинговый мотор "Mercury-XR-2", привлекающий внимание своим басовитым рокотом. Он, несмотря на свое несерийное происхождение, был допущен в гонку и, к удивлению даже самих гонщиков, выдержал все 24 часа марафона, хотя рассчитан лишь на довольно кратковременные нагрузки. (Организаторы для раскрутки гонки еще идут, видно, на некоторые послабления.)

В этом году гонщики стали специально подбирать стальные винты, появляется все больше суперкавитирующих. "Подстучать" фирменный стальной винт под себя смело берутся многие спортсмены. Например, капитан "Элерон – Ямаха" Александр Смирнов благодаря доведенному стальному 16-дюймовому "Solas" смог выиграть еще 5 км/ч. Штатный алюминиевый винт — уже редкость.

На трассе

Для гонщиков это была уже хорошо знакомая трасса вокруг Заячьего острова протяженностью около 2.5 км. Однако условия ее прохождения нынче ужесточились. Один из двух мостов — Иоанновский — ремонтировался, его и без того тесный пролет еще более удлинился, а стоящий у берега земснаряд сузил и так неширокую Кронверкскую протоку. Судьи для повышения безопасности совершенно обоснованно удлинили коридо-

ры захода под мосты и категорически запретили в их пределах любые обгоны.

Погода в этом году не преподнесла явных "подарков" в виде грозы или тумана, но постоянный свежий ветер держал на открытой части трассы жесткую (до метра) волну.

Из-за увеличившегося количества участников иногда перед входом в узкую горловину буйкового коридора создавались своеобразные пробки, что наводит на мысль об ограничении — в целях безопасности — числа участников до 40–50 "бортов". Тем не менее преднамеренного и грубого нарушения правил обгона не отмечалось, хотя отдельным нарушителям и приходилось выкидывать желтый флаг. В азарте гонки таким способом остановить лодку было трудно, гонщик просто не замечал сигнала и потом удивлялся заработанным штрафным кругам. Поэтому организаторы всерьез подумывают о вводе на трассу лодки комиссара гонки, который сразу же задерживал бы нарушителя (на штрафной стоянке) на "заработанное" число кругов.

Конечно, не обошлось на трассе без происшествий и аварий. Например, из-за удара в опору моста одну лодку развернуло, идущая следом врезалась в ее кормовой баллон и пробила его, а пилот догоняющей лодки оказался за бортом. К счастью, все кончилось благополучно и для этого пилота, и для гонщика первой аварийной лодки, который самоотверженно бросился в воду его спасать.

К сожалению, для команды "Yamaran-Aquatrade", лодку которой развернуло в пролете моста, злоключения на этом не кончились. Следующая авария настигла экипаж уже поздней ночью. Вот как рассказывают об этом сами члены команды: "Лодка не приходит с очередного круга. Томительное ожидание продолжается минут двадцать, после чего перед участниками и зрителями предстает странноватая картина — на буксире катера-спасателя к ремонтной зоне подводят нашу пропавшую лодку... в перевернутом вверх килем положении. На корме вертикально вверх смотрит "нога" мотора, "голова" его полностью под водой. Из-под воды просвечивают ходовые и габаритные огни. Картину венчает сам гонщик Андрей Геращенко, сидящий на носу катера-спасателя и отдающий распоряжения по швартовке. Как выяснилось впоследствии, причиной аварии стала обычная двухлитровая пластмассовая бутылка: каким-то чудом она оказалась между ногой мотора и вырезом днища и, расклинившись в момент "занутрения", вызвала срыв потока на подводной части мотора, полную потерю управляемости и мгновенный переворот".

К чести опытного экипажа, гонщики не только не опустили руки после второй серьезной аварии, а за час сумели перевернуть тяжелую лодку, осушить двигатель, промыть топливную систему, завести мотор и опять броситься в гонку. Случай почти невероятный, так как даже при сработавшей чеке аварийной остановки двигатель не всегда успевает сбросить обороты, и последствия гидроудара от попавшей внутрь воды для цилиндропоршневой группы чаще всего бывают плачевны.

За долгие 24 часа количество поломок, неисправностей и сходов с трассы в общей сложности перевалило за сотню. Однако, несмотря на все сложности и сюрпризы техники, скоростной итог гонки впечатляет: экипаж команды "Меркурий НИИ ТМ — Юность России" под руководством А. Овчинникова установил новый абсолютный рекорд трассы — 660 кругов (позапрошлогодний — 640), или 1584 км, при этом он выступал в полуторалитровом, т. е. не в самом старшем классе, на моторе "Mercury 90". Обновлены рекорды прохождения кругов и во всех остальных классах. Это говорит о повышении спортивного мастерства участников и общего уровня подготовки техники.

Гони, заправляйся, ремонтируй

В бешеном ритме жил эти 24 часа и весь палаточный лагерь. Борьба за скорость обнажала все слабые места и скрытые дефекты. Тот, кто гнал, не щадя ни себя, ни технику, сталкивался с авариями в первую очередь. Наверное, характерные поломки и способы их быстрого ремонта представляют наибольший интерес для подготовки к будущим марафонам.

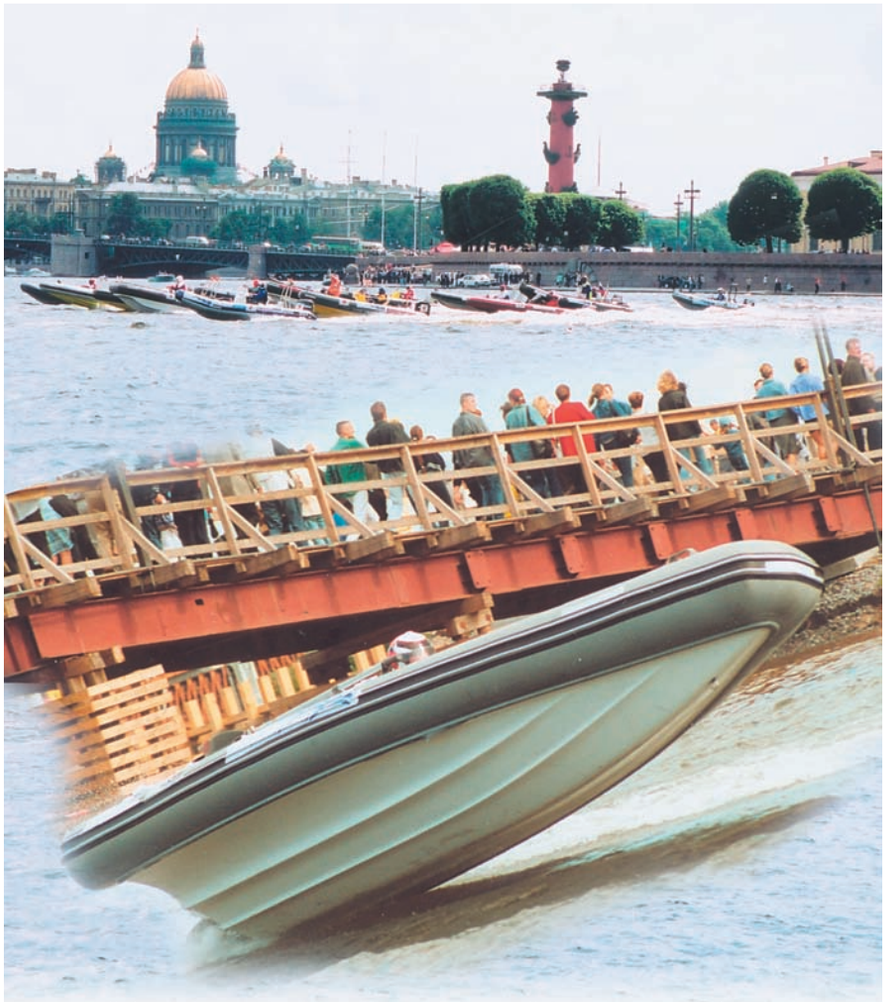
Абсолютным рекордсменом по скорости прохождения круга — меньше чем за 2 мин (средняя скорость около 70 км/ч) — долгое время оставалась команда "Меркурий НИИ ТМ – ВиТо". На транце висел новенький "Mercury OptiMax" с прямым впрыском мощностью 150 л.с. и рабочим объемом 2507 см^3. От ближайших преследователей — бельгийско-французской команды и команды "Yamaran-Aquatrade", ишутинский экипаж постоянно наращивал отрыв вплоть до глубокой ночи. Потом начались перебои, перегрелся один из цилиндров и, по предположениям, оборвало поршень. Экипаж сошел с дистанции.

Следующим утром Алексей Ишутин, принимая сочувствие, неожиданно сказал: "А я даже не очень расстроен случившимся. Это — как в моей прошлой спортивной жизни. Я проанализировал, у меня год — удача, год — провал. Но именно ошибка, неудача давала толчок к новой вершине. Нельзя жить так, будто я — всегда вот такой — "весь чемпион" — и поэтому победа у меня всегда в кармане. Ее каждый раз надо завоевывать снова. Это мобилизует".

Специалистам "Меркурий НИИ ТМ" еще предстоит проанализировать причины случившегося, но при последующей разборке был обнаружен треснутый изолятор свечи, осколки которого и заклинили поршень, оборвав шатун. Большинство авторитетов других фирм вообще считают, что западные моторы с прямым впрыском не могут долго работать в гонке на нашем бензине. Слишком велика доля смолистых отложений на капризной форсунке, обедненная смесь приводит к перегреву и прогарам. По этим причинам, например фирма "Yamaha" не спешит с поставкой впрысковых моторов на наш рынок.

Вообще к качеству топлива в этот раз





претензий было много. Например, те же бельгийцы, останавливаясь из-за перебоев в работе мотора, обнаруживали в фильтрах… воду. И еще три-четыре экипажа находили в топливной системе ее откровенное присутствие.

Дефицит топлива в лагере заставлял команды рыскать по всему городу в поисках случайной заправки.

Из других характерных причин отказа моторов назовем выход из строя неправильно подобранных для гонки свечей зажигания и аварийный сброс оборотов из-за перегрева двигателей. Но важно отметить, что неприятности с моторами составляли лишь малую часть общего числа поломок. Главную головную боль доставляли корпуса и оборудование, которые страдали от чрезмерных перегрузок на волне при большой скорости хода.

Дмитрий Игумнов, конструктор лодок "Мастер", провел на ремонтном боне с 22 до 5 часов утра и вел хронику событий с тщательностью военного корреспондента. На "переднем крае" гонки за это время произошло 37 событий.

Вот некоторые из них:

№ 6 (команда "Мнев и К°"). Почти сразу отказали фары-прожекторы. Идет разборка мачт, так как легкого доступа к фарам нет. Этот дефект повторялся дважды. Потеряно 9–10 кругов.

№ 29 (команда RRC-1). Обнаружена продольная трещина корпуса в корме длиной 0.3 м, которая быстро удлиняется. Команда решает ставить накладку на корпус. Потеряно больше 12 кругов.

№ 31 (команда "Мото-Сервис"). Разрушилась конструкция транца металлического корпуса (он не был перевязан жестко с днищем, а традиционные косынки и угольники, как на "Казанке", здесь не годятся). Над лагерем раздаются громовые удары кувалды. Двукратный ремонт стоил не меньше 40 кругов.

№ 36 (команда "Моби Дик"). Дважды ломается хитроумная подвеска сиденья пилота. Первый раз ее пытаются сварить, но после повторной поломки команда решает на место водителя поставить сиденье… от "Нивы". В сумме потеряно 15–16 кругов.

№ 21 (команда "ЯРТ"). Отказ всей электросети. Цена — 5–6 кругов.

№ 12 (команда "Эврика"). На полном ходу вдребезги рассыпалась фирменная галогеновая фара "Hella". Оставляют одну фару. Потеряно 3 круга.

№ 26 (Адмирал – Мнев+146 СЦ"). После столкновения с "Ямараном" появилась дыра в носовом отсеке, полностью оторвало от корпуса пульт, разбито ветровое стекло. На ремонт уходит 9–10 кругов, но баллон и после аварийного ремонта продолжает стравливать давление. Дополнительно подкачивают баллон после каждой заправки, но все равно уже через несколько кругов он опять безвольно сникает…

Рекордсменом по незапланированным пит-стопам оказывается команда "Франкарди" (№ 28): кончалось топливо на дистанции, отказывали приборы освещения, рвался в столкновениях баллон. Забывали открутить воздушную пробку на бензобаке, "Tohatsu" внезапно терял обороты. Команда то откатывалась назад — на последнее место, то опять выходила в лидеры, но в итоге — разделила первое место в своем классе. Справилась же она с многочисленными техническими проблемами благодаря организаторским способностям лично Артема Беляева, большой и слаженной группе технической поддержки, мобильной связи между членами команды. У них был даже дежурный мотороллер для быстрого розыска пропавшей на дистанции лодки, поиска запчастей или нужных специалистов. И это хороший пример того, как следует решать проблемы во время гонки.

Такую слаженность можно было видеть далеко не всегда. Бывало, что у остановившейся лодки сиротливо стояли два-три человека, на лицах которых читалось: "Не понимаю, что произошло, не знаю, как и чем это исправлять…"

Еще одна особенность прошедшей гонки заключалась в том, что при возникновении каких-либо проблем лодку вместе с пилотом (как в "Формуле"!) сразу же выкатывали на берег, в зону своего лагеря, с помощью трейлера. Условия ремонта на берегу, где не качает и все под рукой, конечно, лучше, чем на полузатопленном боне.

К семи утра все, что могло сломаться, отказать, отвалиться, уже случилось. Пик аварий пришелся именно на вечер и ночь, когда по требованиям правил после 22.00 надо было двигаться с зажженными огнями. Сказался и фактор пониженной видимости на ночной трассе, когда труднее оценить и волновую обстановку, и общую ситуацию.

На первом месте по числу отказов была электрика, особенно фары и огни. На втором — оборудование места водителя: сиденье, консоль, стойки, приборы и рычаги управления. На третьем — непродуманные узлы корпуса или чрезмерно облегченные конструкции, баллоны надувного борта. И только на четвертом — проблемы с двигателями. Жизнеспособность этого самого технически сложного и нагруженного узла мотолодки в принципе говорит о высокой надежности зарубежной моторной техники.

В целом же аварий с серьезными последствиями и трагических случаев не произошло.

У ремонтного бона ни разу не был замечен только один участник гонки — экипаж А. Овчинникова, абсолютного рекордсмена по числу пройденных кругов: эта команда сумела хорошо подготовиться, заранее довести все на тренировках (в ходе которых проблемы возникали). Словом, победу надо начинать готовить на берегу.

Выводы и пожелания

Соревнование активно развивается. По популярности марафон не только становится центральным событием в водномоторной жизни Петербурга, но и привлекает все больше внимания как российских, так и зарубежных спортсменов.

После гонки мы поговорили о ее плюсах и минусах со многими участниками. Единогласно баланс был определен как положительный.

Николай Мнев: "Я доволен. Дело идет в гору. Плюсов больше, чем минусов. Организация, считаю, на уровне. Были мелкие поломки по "надувной части", "сошел" корпус из АМг. Но это хороший опыт, который пригодится на будущее".

Алексей Ишутин: "Главный плюс в том, что люди активнее включаются в гонку. Среди участников стали появляться новые лица, ранее далекие от спорта. Например, экологи. Люди на проблему взглянули по-новому. Наш союз в будущем может принести хороший результат".

Александр Беляевский: "С новой компьютерной программой подсчета результатов я не знал проблем. Каждый час гонщики получали от нас полную картину по расстановке сил. Плохо, что нет комментария в течение соревнований. Это бы привлекло и массового зрителя, и позволило бы самим гонщикам лучше оценивать общую картину. Считаю, что может стать весьма перспективным в будущем класс надувных катамаранов. И хотелось бы привлечь внимание к марафону финских гонщиков, которые успешно проводят "6 часов Иматры"".

Борис Ершов: "Когда опять сел за штурвал, вспомнил свои прошлые гонки. Получил новые впечатления. Многое переоценил заново. Хорошо, что дело расширяется. Становится более профессиональным подход. Хорошо, что гонки такие демократичные и любой может принять в них участие. Мне было интересно общаться в лагере. Считаю, что класс серийный и класс экспериментальный надо разделить. Моя новая лодка — не гонщик. Это лодка для отдыха и рыбалки. У нее свои цели".

Андрей Андреев *(Самара):* "Захватывающая гонка, мы сами хотели на Волге придумать что-то подобное. Но не по кругу, а по маршруту. Владельцам больших катеров надоело пить водку. Хотят гоняться. Но как уравнять разные катера? Какой придумать гандикап — не знаем".

Артур Кипин: "Результатами мы довольны. У наших новых лодок хорошие скорости. Здорово, что появляются новые фирмы. Значит, есть и конкуренция, и естественный отбор. Судейство стало более четким, хотя мы оторваны друг от друга и не знаем, что делается на другом конце трассы. Это плохо. Нужен еще судья при участниках. В гонке был форсированный мотор. Запретить легко, а проконтролировать очень сложно. Нужен разумный ком- ▶

III Международная гонка на надувных лодках с подвесными моторами "24 часа Санкт-Петербурга-2002 г."
Открытый Кубок России. Санкт-Петербург, 6–7 июля 2002 года

Итоговый протокол — призеры по классам			
Команда	Страна	Кол-во кругов за вычетом штрафных (в скобках)	Место
Класс PR 700			
"Элерон-Ямаха"	Россия	543 (1)	I
"Экология и спорт"	Россия	517 (1)	II
"Готика-Старпойнт"	Россия	507	III
Класс PR 1000			
"Адмирал – Мнев + 146 СЦ"	Россия	553 (3)	I
"Франкарди"	Россия	553 (1)	I
"Курс" – МВД РФ	Россия	528 (5)	III
Класс PR 1500			
"Меркурий НИИ ТМ — Юность России"	Россия—Эстония	660	I
"Выборг 1"	Росия—Финляндия	566 (2)	II
"Стрингер"	Россия	551 (9)	III
Класс PR 2000			
"Autonautique"	Бельгия—Франция	641 (8)	I
"Yamaha-Aquatrade"	Россия—Финляндия	597 (4)	II
"ДСК"– Самара	Россия	570 (5)	III



Гонка должна оставаться демократичной

Наконец свершилось! За три года участия в гонках «24 часа Санкт-Петербурга» команда «Стрингер», не дотягивающая до финиша, поднялась до третьего места в полуторалитровом классе, причем только временные неприятности с мотором — соскочила тяга карбюратора — столкнули нас со второй ступеньки долгожданного пьедестала. Хотя на самом деле спортивная сторона события для нас как фирмы-производителя одной из широко известных моделей отечественных РИБов, не была первостепенной. Важно было доказать, что наш мореходный вместительный «грузовик» «Стрингер-550» способен продемонстрировать достаточные скоростные качества и надежность в условиях напряженной гонки, и мы, похоже, справились с этой задачей. Более того, на этот раз в соревновании участвовали уже две наши лодки: команду «Стрингер-2» представляли московские партнеры. Они честно отработали все 24 часа, идя за первой командой, и, несомненно, вырвались бы вперед, будь их судно спущено на воду на день раньше и как следует доведено до ума.

Сакраментальность порядкового номера гонки позволяет сделать некоторые наблюдения и проследить отдельные тенденции, как приятные, так и не очень.

Радует наличие ротации среди занявших призовые места команд, частичная смена былых лидеров. Пресса начала интересоваться не только мастерами международного класса, но и остальными пилотами — девушки с диктофонами мелькали повсюду все дни соревнований. Правильно, страна должна знать своих героев.

К организации гонок претензий почти нет. Возможно, произошло своеобразное «устаканивание»: основная масса судящих, обслуживающих, гоняющихся осознала свое место в мероприятии и выработала стандарты поведения в большинстве ситуаций. Не могла не сказаться и произошедшая за последнее время повальная телефонизация населения — нарочные уже не снуют туда-сюда, как прежде, стало меньше суеты в лагере и на бонах. Сам лагерь заботами организаторов был заранее очень разумно поделен на одинаковые участки, которые распределялись



между командами оперативно и без неизбежных пограничных конфликтов. Было бы еще попросторнее в лагере... Простим недостаточность оперативного оповещения спортсменов о ходе гонки, а также некоторую медлительность судей при смене пилотов и заправке, что легко объяснить рутинностью их работы на берегу. Мы же благодаря постоянному притоку свежих сил пребывали в гоночном запале, посему некоторого антагонизма было не избежать. А вот с заправкой на этот раз — одна головная боль. Ездить за бензином следовало через весь Васильевский остров, да в условиях разводимых на ночь мостов, что не способствовало концентрации на спортивном результате, к тому же норма спонсорской выдачи топлива оказалась явно занижена, и без мобилизации внутренних резервов командам обойтись не удалось. Ну да ладно, на то они и спонсоры с их дареными конями. В любом случае будем благодарны им.

Хочется отметить другое: долгожданная стабилизация привнесла наконец культуру в сам стиль гонки, и, несмотря на определенные проблемы с трассой — и удвоение грозного Иоанновского моста, и прижатый к самой набережной подход к нему, и появление драги и в без того узком канале — я не заметил откровенно хамских обгонов и подрезаний в «узких» местах, не говоря уже о несчастных случаях и авариях из-за неправильного маневрирования. Куда делась нечестная борьба? Рад бы ошибиться, прогнозируя тенденцию пере-



промисс. Надо все взвесить. Это значимое событие практически не освещалось ни в прессе, ни на TV. Хорошая идея организовать "Клуб 24 часа", чтобы периодически собираться и вносить поправки в правила".

Александр Смирнов: "Однозначно — плюсов больше, больше стало участников, заметен рост младших классов. Лучше обеспечивается безопасность на трассе. Конечно, плохо с заправкой. Проблему доставки топлива бензовозом надо решать. Я против мощных моторов с впрыском, находиться с ними рядом на трассе младшим классам опасно".

Ситуация с резко возросшим количеством всевозможных аварий обнажает весьма серьезную проблему, которую организаторам, видимо, придется решать в самом ближайшем будущем, чтобы гонки развивались дальше. Прежде всего аварии следует рассматривать как потенциальную угрозу безопасности на трассе, а это — главное. Их, конечно, не избежать, но риск должен быть в разумных пределах!

Одна из основных причин аварийности — борьба за скорость любыми средствами. Но ведь за эту скорость в равных условиях борются как на специально подготовленных гоночных машинах, так и на обычных серийных лодках, предназначенных для спокойного отдыха или семейных путешествий. Высоко заданную планку скорости на таких прогулочно-туристских лодках приходится достигать экстремальными способами, в первую очередь установкой моторов чрезмерной мощности, на которую эти лодки просто не рассчитаны. Ярким примером может служить РИБ команды "Yamaran-Aquatrade". В принципе на "Мустанг-540", рассчитанный максимум на 90–100 л.с., устанавливался двигатель мощностью 150 л.с., который при желании можно было "раскрутить" и под 200 л.с. По признанию самого экипажа, в аппарате запаса мощности было "до дури", на прямых участках Кронверки РИБ развивал скорость до 62 уз! Причем от огромного реактивного момента лодка проявляла тенденцию к залипанию левой скулой. Это значит, что при ходе на косой попутной волне при резком маневре становился реальным переворот через скулу. Лодкой управлял очень опытный экипаж, способный контролировать экстремальные ситуации, но ведь этот же аппарат мог попасть в руки и менее опытных гонщиков.

мещения ее ближе к берегу, но один такой неприятный инцидент все же произошел. Гонщик одной из команд «младшего», многочисленного, класса при подходе к заправочному бону не скинул скорость и протаранил корму стоявшей там нашей лодки. Колпак мотора треснул по всей высоте, и мы потратили несколько минут на его ремонт подручными средствами. Прикинув шансы, команда не стала вносить официальный протест, а договорилась с обидчиком полюбовно. Но образовавшимся «правовым вакуумом» немедленно воспользовался представитель другой «младшей» команды и подал протест якобы от нашего имени с вполне очевидными своекорыстными целями. Пришлось объясняться с комиссией и восстанавливать справедливость. Вывод: представители команды должны быть весьма ответственными и внимательно относиться к проведению гонки.

Касательно технической стороны события. Несмотря на обещанную Положением 30%-ную фору для четырехтактных моторов, как-то не отметил массового увлечения ими. Зато очевидной стала тенденция в выборе форм представленных корпусов, особенно в мощных классах: удлиненные, низкобортные и килеватые, с пологим форштевнем — типичные «гонщики». Наши чемоданистые высокобортные «Стрингеры» настолько выбивались из общего направления моды, что стали (после прошлогодних-то дизайнерских изысков «Меркури-ВиТо» — невероятно!) объектом повышенного внимания прессы, снимающей гонку. Налицо — увлечение части команд спортивной стороной события, поиском идеальной лодки для гонки в конкретных условиях. Как увязать это стремление с требованием Положения об участии лодок-моторов серийного производства, должны решить организаторы, одно очевидно — участвующие «расслоились» на «мастеров» и «публику», причем



не только и не столько по уровню мастерства вождения, и их дальнейшее соревнование в рамках одних и тех же классов практического смысла не имеет. Все же не может не радовать и другая тенденция — появление новых моделей РИБов определенно коммерческого исполнения, разбавляющих недавнее засилье «Мустангов» от «Мнева и К» . Чего стоит долгожданный выход на дистанцию одного из «столпов» питерского катеростроения — кооператива «Курс», чью новую лодку приняла на вооружение даже редакция «КиЯ»!

Гонка должна жить, но быть предельно демократичной, потому что отечественный лодочный рынок еще слишком слабо развит. Мы не можем позволить себе строить башни из слоновой кости.

Алексей Даняев,
фирма “Стрингер”

Идти же по трассе с прогулочной скоростью, конечно, никто из “серийщиков” не согласится. Поэтому уже на этих гонках были высказаны два мнения, каждое из которых имеет, на наш взгляд, право на жизнь.

Первое заключается в том, что это — спортивные гонки, к которым надо, действительно, готовиться. Нельзя просто на купленную в магазине лодку навесить потребительский мотор подходящей мощности и сразу пойти в гонку. Это уже не спорт, а дискредитация самой идеи соревнований.

А сторонники второго справедливо замечали, что производители обычной серийной техники должны иметь возможность соревноваться в равных условиях друг с другом, иметь реальную возможность бороться за победу, а не глотать воду за “заряженными” спортсменами. Нужно разделение на классы; например, экспериментальный и серийный. Не имея стимула к победе, “серийщики” постепенно уйдут с трассы или никогда на нее не выйдут. Ведь не видим же мы сегодня РИБы “Фрегата”, “Лидера”, “Баджера”.

Наверное, обе позиции имеют право на жизнь. Истина, как всегда, лежит посередине. Решение должны принять организаторы. Иначе перекос в ту или иную сторону неминуемо приведет к затуханию общей идеи.

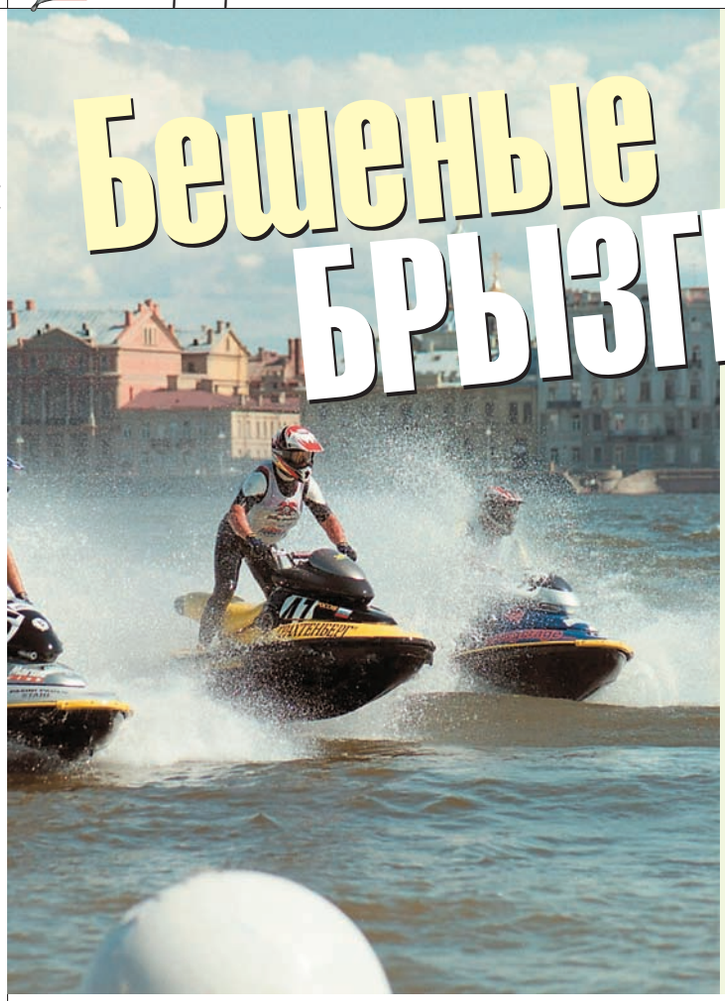
Следующих гонок спортсмены будут ожидать с не меньшим нетерпением. Петербургский марафон получил и международный “промоушен”, причем не у сторонних функционеров, а у действующих гонщиков, не раз принимавших участие в близких по духу “24 часах Руана”. Более того, руководитель и гонщик фирмы “Сервис Бот” Виктор Агарков получил официальное приглашение участвовать будущей весной в составе бельгийско-французской команды в руанском марафоне. Будем надеяться, что внимание к гонкам в Петербурге зарубежных спортсменов еще более возрастет.

Но международный статус Чемпионата мира потребует уже совершенно другого бюджета. Нынешнее событие финансируется только за счет крупных фирм-участников, возможности которых ограничены. И снова возникает извечный вопрос, где найти крупного спонсора, который пойдет на еще не раскрученное у массового зрителя событие. Отпраздновав свой 10-летний юбилей, “Лукойл” уже не значился в этом году в числе генеральных спонсоров. Поэтому в который раз приходится говорить: такие события надо заранее и тщательнее готовить, рекламировать через TV и прессу, прежде всего специализированную.

Константин Константинов
Фото автора, Артура Гроховского, Владимира Гашнева и Сергея Павлюкова

ПЕТЕРБУРГСКАЯ СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ АССАМБЛЕЯ
St.Petersburg Technical Events,Russia
Организация, маркетинг, PR спортивных событий

Бешеные брызги



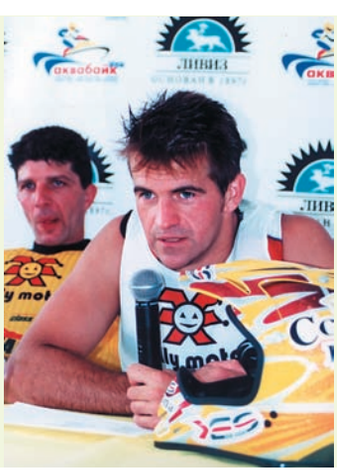


Итоговые результаты

		Гран При России	Чемпионат (очки) Европы	мира
Sky Division				
I	Альберто Монти (Ит.)	**25**	25	50
II	Анжело Бертоцци (Ит.)	20	**45**	**56**
III	Давид Сэллеш (Исп.)	16	32	52
Runabout 1200				
I	Бин Хинди Надир (ОАЭ)	**25**	25	25
II	Дидье Наварро (Фр.)	20	**36**	46
III	Чезаре Висмара (Ит.)	16	27	43
	Джимми Босио (Ит.)	н/ф	25	**50**
Freestyle				
I	Марк Сикерлинг (Герм.)	**25**	45	**70**
II	Алессандр Ленци (Бр.)	**25**	**50**	**70**
III	Федерико Буфаччи (Ит.)	16	32	48

В очередной раз летом пляж Петропавловской крепости в Санкт-Петербурге запестрел разноцветными палатками и воздушными шарами — здесь 22-23 июня уже в пятый раз проводился этап Чемпионата мира и Европы по аквабайку в классе Pro “Ливиз Гран При России”, названный так в честь генерального спонсора. Соревнование, как это принято для гонок такого уровня, состояло из свободной практики в пятницу, заездов на поул-позишн в субботу и финала в воскресенье. Зачет шел в трех стартовых группах — Sky Division (объем двигателя до 750 см^3), Freestyle (акробатические трюки) и Runabout 1200 (объем двигателя до 1200 см^3). Странным показался срок проведения этого мероприятия: он получился приуроченным к одной из самых трагических дат российской истории — началу Великой Отечественной войны. И казалось, даже петербургская погода возмутилась подобному совпадению...

...С вечера пятницы на 21 июня в Санкт-Петербурге было объявлено штормовое предупреждение — но свободная практика еще успела завершиться благополучно. А вот в субботу... в субботу скорость ветра на открытых местах достигала 32 м/с, ветер срывал палатки оргкомитета, заворачивал в них людей. Все же организаторы решили провести предварительные заезды в группе Sky Division и Runabout 1200.





В воскресенье с утра погода выдалась теплой и солнечной, штормовое предупреждение хоть и не было отменено, но ветра такой силы уже не ожидали. Гонки начались точно по графику, и мы лишний раз убедились — чтобы почувствовать дух этих соревнований, надо находиться в паддоке, а вот, чтобы следить за борьбой на дистанции, лучше... сидеть дома у телевизора! С низкого пляжа, равно как и со специально возведенных гостевых трибун, дальний край дистанции практически не был виден, и внимательно следить за борьбой оказалось очень сложно. Особенно в группе Runabout 1200 — после ее старта вся трасса покрылась белой завесой брызг, столь мощны были эти быстрые машины, в пылу борьбы даже напрочь “снесшие” один из поворотных буев.

Хотя именно в этой группе события развивались наиболее интересно и драматично — здесь завязалась острая борьба между чемпионом мира 2001 г. и обладателем поул-позишн итальянцем Джимми Босио, французом Дидье Наварро и представителем ОАЭ Бин Хинди Надиром. Сразу со старта гонку возглавил Наварро, за ним по пятам мчались Хинди Надир и Босио. В одном из первых поворотов арабский гонщик ошибся, что дало возможность итальянскому пилоту переместиться на второе место. Однако двигатель его машины не выдержал напряжения погони, и уже на шестом круге Босио был вынужден сойти с дистанции. Французский спортсмен, возглавлявший гонку, долгое время боролся с круговыми, что позволило Хинди Надиру обогнать его уже под самый финиш. Тем не менее с 50 очками Босио сохранил за собой лидерство в обоих Чемпионатах.

Эту азартную борьбу лучше других могли наблюдать питерские телезрители: камера вознесенного почти на 30-метровую высоту телеоператора в сочетании с репортажем популярного спортивного обозревателя Э.Серебренникова и комментариями А.Довлатовой (ведущей “Русского радио”) позволила им все время находиться в курсе событий, происходящих на дистанции.

Отдельного зачета для дам регламент данного соревнования не предусматривает — но он был проведен, и призы были настоящими...

Артур Гроховский

Фото автора и Владимира Гашнева

Большие гонки на БОЛЬШОМ ПРУДУ







В те выходные, а мероприятие, о котором пойдет речь, состоялось 19–21 июля, было и в прямом и в переносном смысле жарковато. С одного боку, непредсказуемая питерская погодка разморила предгрозовым сауннным дыханием абсолютно всех слоняющихся по дорожкам Царскосельского музея-заповедника, с другого – на Большом пруду не на шутку бились подрастающие гвардейцы-водномоторники. Там проходил III Чемпионат мира в классе “Формула будущего”, проводимый Петербургской спортивно-технической ассамблеей по правилам UIM.

Состязания проходили в пяти возрастных группах (с1984 по 1994 г. рождения), причем в каждом классе любая команда могла выставить по два участника. Лишь только в 5-м классе (1984 – 1986 г. рождения) ребята соревновались на надувных лодках с 15 “лошадками” на транце и штурвальным управлением. Те, кто помоложе, показывал умение в обоих упражнениях — скоростном маневрировании и параллельном слаломе — всего-то на “пятерочках” с обычнейшим румпелем. Особенно эффектно гляделся заезд в неширокий створ задним ходом желтых мневских надувных с последующим резким набором максимальных оборотов мотора. Именно тут многие гонщики теряли драгоценные секунды. И лодки, и моторы, впрочем, как и спасательные жилеты и шлемы, предоставлялись организаторами, что давало редкий случай на деле потягаться именно умением, а не домашними “техническими придумками”.

Место водных баталий было выбрано отменное – близко к многочисленным зрителям и случайным зевакам, что потягивали за столиками холодное пивко, и совсем неподалеку от Адмиралтейства — комплекса зданий, возведенных тут еще в XVIII в. Символично, что средняя часть Адмиралтейства (сейчас там расположен одноименный ресторан) в былые годы именовалась Шлюпочным сараем и здесь хранилась совсем немалая царскосельская флотилия (ботики, ялики, гички, алеутские байдарки, венецианская гондола, турецкий каик, индейская пирога и даже китайский синпанго с крышей из пальмовых листьев).

Основные битвы на воде проходили между представителями России и Германии, но наши были явно сильнее и заняли три первых места, два вторых и два третьих (у немцев 2-1-2). Лишь в 1-м и 4-м классах в призеры вошли представители Чехии. Зато братья-славяне привезли в Пушкин четырех девчонок, которые на каждом повороте норовили утереть гордые носы гонщикам мужского пола.

Из победителей хотелось бы отметить студента Вадима Еремеева в 5-м классе, что был на голову выше всех в скоростном маневрировании и занял второе место в слаломе (общая сумма баллов по UIM — 700 против 625 у занявшего общее 2-е место Ивана Пылаева). Вадим победителем в 4-м классе на II Чемпионате мира в Германии и в марафоне “24 часа Санкт-Петербурга” в классе PR700.

В 4-м классе победил Денис Федоров (700 против 569 у Вадима Перяйнена); в 3-м классе — занимающийся водно-моторным спортом чуть ли не с младенчества 14-летний немец Марко Герах (625 против 600 у Кости Коновалова); во 2-м классе — Роман Лапин, лишь немного опередивший немца Тобиаса Кома, и в младшем 1-м классе — немец Робин Браух (700 против 625 у чеха Андрея Мрквика).

В командном зачете (по результатам двух лучших участников) страны расположились в такой последовательности: Россия (1200), Германия (1100), Чехия (625), Португалия (423), Финляндия (111). Очень четко работала судейская коллегия (главный судья – В. Д. Ребриков, секретарь – Е. А. Кондюкова) и, конечно же, представители спортивно-технической ассамблеи, исхитрившиеся заманить на Большой пруд даже поваров из известного ресторана “Чайка”.

А. В. *Фото автора*



ОНЕЖСКАЯ РЕГАТА разменяла четвертый десяток



Да-да, именно так. Состоявшаяся в этом году регата “Онега – 2002” стала уже 31-й по счету. Как и ранее, одновременно в рамках регаты был проведен Чемпионат России по крейсерским гонкам среди яхт с баллом по системе TODT—IOR не более 6.72 м. В соревновании приняли участие 40 яхт из Карелии, Архангельска, Санкт-Петербурга, Москвы и Нижнего Новгорода. Основную часть гоночного флота — 13 судов — составили различные модификации яхт типа “Conrad - 25”. Выступили в регате и зарубежные спортсмены — финский экипаж на лодке “Rosanna”. Кроме них, вне зачета дистанцию гонки прошла крупная яхта “Challenger” под флагом Королевского военно-морского флота Великобритании.

Регата стартовала 21 июля, в пяти гонках спортсменам предстояло пройти в общей сложности 500 миль по генеральному курсу. В этом году организаторы учли опыт прошлых лет и выставили довольно сложные и интересные гоночные дистанции с большим количеством необходимых для огибания знаков.

Онежское озеро, как всегда, “порадовало” яхтсменов разнообразием погодных условий — от штилей до ветров силой 7-8 баллов. Не обошлось и без поломок: некоторые яхты даже лишились мачт, но почти все экипажи сумели справиться с проблемами и выходили на старт следующих этапов. Лишь московская яхта “Фарт”, лишившись мачты на четвертом этапе, выбыла из соревнований.

По завершении регаты мы побеседовали с некоторыми ее участниками.

Вячеслав Рымашевский (яхта “Julia - 2”, Петрозаводск): “У Онежской регаты будущее, безусловно, есть. Это уникальная акватория, позволяющая провести внутри России достаточно серьезные гонки. Мы надеемся, оргкомитет учтет замечания, высказанные яхтсменами по окончании этих соревнований — большинство их относится к бытовым условиям в местах стоянки. 300-летие Петрозаводска, которое будет отмечаться в следующем году, должно помочь в привлечении внимания и спонсоров, и спортивных организаций к этой регате. ...

Мы выступали в ней впервые и, к сожалению, не совсем удачно — сломали мачту. Но за ночь сумели отремонтироваться и выйти на старт следующего этапа — настолько был силен азарт у экипажа.”

Юрий Ситников (яхта “Орион”, Санкт-Петербург): “Онежское озеро в силу особенности погодных условий и своего расположения — близости к крупным городам — является великолепным местом для проведения подобных соревнований. Условия непростые, близкие к морским — крутая волна до двух метров и выше, порой неожиданные шквалы. Сложная дистанция — много островов и поворотных знаков, отсутствие “трамвайных” курсов — все это способствует азартной спортивной борьбе. Гонки на искусственных морях и водохранилищах, конечно, не столь интересны...

Серьезной недоработкой организаторов я считаю некоторую неразбериху с правилами обмера. Хотя к работе самих мерителей претензии предъявить сложно — тут все было организовано грамотно и профессионально. Но наличие на одной регате сразу трех разных систем обмера (IOR — TODT, УПО - 90 и RS - 2000), на мой взгляд, не совсем оправданно. Ну и, конечно, бытовые условия, о чем уже сказано выше ...”

А победителями завершившейся 1 августа регаты стали: в первой зачетной группе — “Оса” (И.Гусев, Москва), во второй — “Бигль” (Л.Самойлов, Москва), в третьей — “Фиджи” (А.Никандров, СПб), в четвертой — “Резон” (Д.Бондаренко, Северодвинск). В классных гонках четвертьтонников победил нижегородский “Ветер” (М.Тихонов). Победителем регаты в абсолютном зачете стал экипаж новой петербургской яхты “Орион”, построенной в Екатеринбурге по проекту Ю.Ситникова. Элегантный тридцатифутовый прямоштевник привлек пристальное внимание нашей редакции, и в одном из ближайших номеров мы планируем познакомить читателей с этой интересной яхтой.

П.И.

Фото Владимира Семина и экипажа яхты “Julia -2”







В ЗАЛИВЕ Петра Великого



4 августа состоялись финальные гонки традиционной дальневосточной регаты на кубок "Конрад — 25". Всего в ней приняли участие 12 экипажей.

В итоге в финал соревнований вышли экипажи В.Ермакова (я/к "Семь Футов"), Г. Степаняна (я/к "МГУ"), а за третье и четвертое места боролись Н.Клейман (я/к "Семь Футов") и А.Михайлов (я/к "Турниф"). В красивой борьбе выиграл экипаж Гарика Степаняна на "Кондоре" со счетом 3:1. Серебро взял Владимир Ермаков на яхте "Солист". Николай Клейман уверенно победил Алексея Михайлова и завоевал бронзу. Все дни соревнований дул хороший ветер в 3-4 балла. В финальных гонках, наоборот, ветра нехватало, но это лишь делало борьбу более захватывающей...

Дмитрий Сапрыкин,
г.Владивосток

НАША КНИЖНАЯ ПОЛКА



Г.Н.Карпенко. "Под парусом в Антарктиду". — М.: Агентство "Яхтсмен", 2002. — 176 с., ил.

Это рассказ о беспримерном плавании, которое совершили в 1997—1999 гг. российские яхтсмены на борту стальной яхты "Урания-2". Оно стало первым после экспедиции Ф.Беллинсгаузена и М.Лазарева походом российского парусного судна в антарктические воды.

Книга, написанная самим капитаном яхты, прекрасно иллюстрирована, легко читается и, несомненно, станет желанной гостьей на книжной полке любого человека, любящего море.



Анатолий Верба. "Руководство по эксплуатации парусного судна". Справочник. — Одесса: Международ. яхтенный центр фирмы "Верба", 2000. — 102 с.

Изданное известным украинским яхтсменом Руководство составлено на основе требований Европейского соглашения по безопасной эксплуатации малых судов, ряда стандартов США и требований ГИМС России и Украины.

В целом, казалось бы полезное и правильное, издание содержит ряд достаточно серьезных ошибок, опечаток и неточностей, что значительно снижает его ценность.



Анатолий Верба. "Морская индустрия и активный отдых 2002/2003". Справочник. — 2-е изд., доп. — Одесса: Международ. яхтенный информационный центр фирмы "Верба", 2002. — 154 с.

Этот информационно-справочный каталог содержит хорошо каталогизированные и систематизированные сведения о предприятиях малого судостроения, производителях и дилерах морского снаряжения и оборудования, а также о компаниях, оказывающих услуги в сфере отдыха на воде. Издание будет полезно для всех фирм, так или иначе связанных с судостроением и судоремонтом, занимающихся продажей яхт и катеров или работающих на рынке услуг. Каталог пригодится всем желающим купить или построить судно либо отправиться в круиз.



Год постройки —2000
Материал корпуса — AMг61
Длина — 10.50 м
Ширина — 3.56 м
Осадка — 0.90 м
Высота (над ВЛ) — 2.35 м
Водоизмещение — 6.40 т
Дизель — «Lombardini», 2×50 л.с.
Яхта полностью укомплектована.
Отделка из красного дерева.
Покрытие палубы — тик.

тел.: (812) 937 9383
www.solpar.ru/stella

Фирма "Мото Рэст" предлагает

Лодочные моторы "Сельва", "Меркурий", "Хонда", "Ямаха"
Лодки воронежского завода "Мини", "Кейс", "Воронеж-М", "Аргонавт", "Максим". Надувные лодки "Лидер", "Бриг", "Корсар" и т.д.
Ремонт лодочных моторов, а также их установка на катера и лодки. Продажа аксессуаров

Москва, Щелковское ш., д. 5, ф-ка "Сокол"
Тел.: (095) 967 3799, 163 4487, местн. 215



ВЕСНА НЕЧАЯННО НАГРЯНЕТ?
Нет, ведь мы всегда ждем ее с нетерпением и готовимся к ней задолго до начала

В этом сезоне компания "Порт Артур" впервые доставила в Россию катера известных европейских марок "MARINO" и "KARNIC". Многие уже смогли по достоинству оценить их безопасность, элегантность и комфорт.

Прогулочные катера из Финляндии "MARINO" выпускаются уже более 40 лет и разработаны специально для переменчивого северного климата. Обогреваемые помещения, удобные спальные места, прочная конструкция и надежная техника обеспечивают высокий уровень комфорта. Катер легко управляем и может развивать довольно большую скорость даже в плохую погоду.

Моторные лодки "KARNIC" спроектированы и построены на Кипре. Их мореходные качества, соответствующие категории В, допускают плавание в открытых прибрежных водах. Большинство моделей "KARNIC" соответствуют типу walkaround, что гарантирует безопасность на борту, в том числе и на спортивной рыбалке. Катер компактен, но достаточно комфортен.

Мы с удовольствием покажем Вам катера, имеющиеся в наличии, и расскажем о дополнительном оборудовании, которое устанавливается по заказу.

Помните – при создании хорошего катера нельзя спешить. Хотите начать следующий сезон вовремя? Тогда запланируйте дату рождения Вашего катера заранее. Сделав предварительный заказ, в точно оговоренный срок Вы получите катер, отвечающий именно Вашим требованиям.

Обращайтесь к нам, чтобы узнать подробнее о возможностях, предоставляемых судостроителями.

Компания "ПОРТ АРТУР"
Официальный дилер "KARNIC" и "MARINO"
197342, Россия, Санкт-Петербург. Выборгская наб., дом 61, офис 330
ООО «ПРОФИМЕТ»
Тел.: +7(812)103 72 23, 994 1793. Тел./факс: +7(812)380 17 35
E-mail: portarthur@nwgsm.ru
portarthur@quantum.ru; http://www.portarthur.fi

«Проникновенье наше по планете...»

Когда этот номер "КиЯ" уже сдавался в верстку, редакция практически одновременно получила три сообщения от российских яхтсменов, совершающих кругосветные плавания. Первое пришло из полярных широт, с борта яхты "Апостол Андрей", второе из Австралии, третье — из Европы.



Николай Литау, капитан "Апостола Андрея", который как раз сейчас завершает второе "колечко" своего уникального кругосветного плавания (вокруг Американского и Евразийского континентов через Северный морской путь и Северо-западный проход), сообщил в редакцию 6 августа: "Стоим на якоре, укрывшись за м.Франклин в 50 милях от м.Барроу — северной точки Аляски. Находимся всего в 7 милях от 71-й параллели. Дальнейший путь на восток преградили льды. Северный ветер поджал к берегу ледовые поля, изредка льдины заплывают и на нашу стоянку. Ждем южный ветер, который отожмет льды и образует прибрежную полынью. ... Температура воздуха +4° С, воды +1° С."

Если плавание яхты "Апостол Андрей", сменившей в Петропавловске-Камчатском большую часть экипажа, завершится благополучно, наши соотечественники станут первыми в истории моряками, под парусами обогнувшими с севера американский и евразийский континенты.



Другая весточка пришла к нам из австралийского порта Дарвин. Туда в последней декаде июля пришел российский яхтсмен Евгений Гвоздев, совершающий уже второе свое одиночное кругосветное плавание — и опять на сверхмалой лодке. Его нынешняя яхта "Саид", построенная им собственноручно, имеет длину всего 3.7 м. Как и в прошлую свою кругосветку 1995 г., Евгений Александрович вновь остановился в марине "Tipperary Waters", владельцы которой помогли с подготовкой к новому переходу. Нынешнее плавание нашего соотечественника уникально тем, что из Атлантического океана в Тихий он прошел не Панамским каналом (как большинство малых яхт), а... Магеллановым проливом!

Наши коллеги из журнала "Boating" были несказанно удивлены тем, что "Саид" вошел в Дарвин, так и не связавшись ни с одной из австралийских морских радиостанций. А как сообщили нам представители таможни, при осмотре судна больше всего их поразило то, что из навигационного оборудования на нем имеется лишь потертый секстан и нет даже полного комплекта необходимых для подобного плавания карт. Тем не менее 8 августа Евгений Александрович вновь поднял паруса и вышел в море. Теперь его путь лежит на Кокосовые острова, после чего он направится к берегам Южной Африки.

Самая же последняя информация о кругосветных плаваниях российских яхтсменов была получена из Северной Европы. Яхта "Самба" под командованием Сергея Афонина (см. стр. 38), совершающая кругосветное плавание в честь 300-летия Санкт-Петербурга и 200-летия первой экспедиции российских моряков вокруг земного шара, 13 августа вышла из Амстердама, держа курс на Великобританию. Российских яхтсменов, плавание которых сопровождается проведением культурных мероприятий, рассказывающих об истории и сегодняшнем дне северной столицы, задержал в Амстердаме тот самый свирепый циклон, принесшие неисчислимые бедствия европейским странам. Экипаж "Самбы" планирует вернуться в Санкт-Петербург 1 сентября 2004 г.

П.И.







100 миль без остановки

29-30 июня 2002 г. Ассоциацией класса "Л-6" уже во второй раз была проведена 100-мильная гонка крейсерских яхт. В ней могли принять участие крейсерские яхты и других классов при наличии не менее трех яхт в зачетной группе.

Несмотря на почтенный возраст яхт-участниц (многим из них уже далеко за третий десяток), на форте Обручев собралось 13 судов. Погода была "пляжной": солнце, скудная облачность и сонно-ленивый штиль, изредка нарушаемый залетным, на часок-другой, ветром, тем не менее гонка состоялась, хотя и с небольшими коррективами. В связи со слабыми ветрами дистанцию было решено сократить (по сравнению с прошлогодней) до 104 морских миль по генеральному курсу и огибать не скалу Халли, а только о. Нерва.

29 июня в 10 ч утра с яхты "Анива" был дан общий старт против слабого юго-восточного ветра. Яхты разбрелись в поисках источника парусного вдохновения, временами и вовсе скисающего. В результате напряженной тактической борьбы к вечеру в лидеры вырвались катамаран "Янус", "Мария" ("ЛЭС-35") и "Ника" ("Л-6"). Они же первыми и получили устойчивый ночной зюйд. Нерву первой обогнула "Ника", с чем во время сеанса радиосвязи ее и поздравил экипаж пограничного судна.

Основная же группа "шестерок" весьма плотно подходила к о.Нерва ночью, ведя между собой упорную борьбу. Обогнув остров, яхты шли семиузловым ходом при свежем устойчивом зюйде вплоть до самого финиша возле маяка Толбухин, где стояла судейская яхта "Анива".

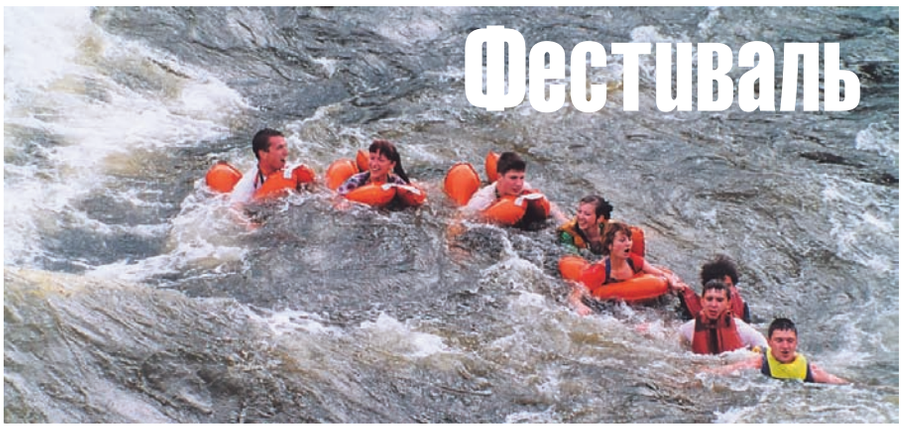
30 июня первым финишную линию в 8 ч 05 мин пересек катамаран "Янус", став победителем в общем зачете (капитан А.Шилов), за ним финишировала в 9 ч 24 мин яхта "Ника" (В.Манухин), заняв 1-е место среди яхт класса "Л-6" (и 2-е место в общем зачете). 2-е место среди "шестерок" заняла "Онега" (Н.Бриллиантов) и 3-е — "Диана" (В.Храмовичев).

Во второй зачетной группе 1-е место (и 3-е в общем зачете) заняла яхта "Асмодей" (М.Дроздов), 2-е — "Мария" (П.Тягин) и 3-е — "Россия" (А.Селезнев).

Жаль, что по ряду причин в гонке не участвовали некоторые яхты, состязавшиеся прошлым летом. Но даже при этом число участниц в классе "Л-6" увеличилось с 8 до 10. Будем надеяться, что интерес к гонке не уменьшится и в дальнейшем в ней смогут участвовать не менее 15 "шестерок".

Вадим Манухин

Фото Александра Астафьева



Фестиваль «ВУОКСА»

праздник, который всегда с тобой!



...Мои палаточные города,
Вместилища невыдуманной сказки.

Александр Городницкий

"Мы дети севера, и русла наших рек хранят спокойное и плавное начало", — сказал однажды поэт. Это, впрочем, совершенно не относится к Вуоксе: шумной, бурливой системе рек и озер, как ножом разделившей Карельский перешеек на две половины. Вот в самом узком месте этой системы — "бутылочном горлышке", соединяющем озера Вуокса и Суходольское — в последние дни июня в очередной раз раскинули свои крылья бесчисленные палатки: здесь был проведен XI Международный водный туристский фестиваль "Вуокса 2002", организованный фирмами "Тритон" и "Снаряжение" при спонсорской поддержке ЗАО "Ливиз". Фестиваль включал: соревнования по ТВТ (технике водного туризма) на байдарках, катамаранах и каяках, триатлон "Супермен", комбинированную эстафету, водное поло на каноэ (канополо), туристский марафон (с ориентированием), конкурсы фоторабот и авторской песни, ярмарку туристского снаряжения. Кроме того, были проведены специальные шоу-программы, такие, как "родео" на каяках, которое потребовало от участников незаурядного мастерства и мужества и проходило под громкие аплодисменты с берега...

В нынешнем фестивале приняло участие большое количество спортсменов: 18 команд из России и Беларуси и 289 человек, соревновавшихся в личном зачете. Общее число заявленных участников составило 396 чел., причем старейшему среди них уже исполнился 61 год!

А в комплексном зачете победителями стали следующие команды: 1-е место — "Агентство Венгрова" (г. Москва), 2-е место — "Каяк-Борисов" (г. Борисов, Беларусь), 3-е место — "Тритон-Нева" (г. С.-Петербург).

Подводя итоги фестиваля, хотелось бы отметить довольно высокий уровень его организации (он уже ни в коей мере не напоминает домороченную туристскую тусовку) и не менее высокую степень подготовки большинства его участников — практически все состязания проходили ярко, динамично, без каких-либо драматических коллизий. Хочется сказать большое спасибо питерским фирмам "Снаряжение" и "Тритон", сумевшим в очередной раз показать незабываемое красочное зрелище и дать возможность вновь встретиться старым друзьям. Ведь фестиваль "Вуокса" — это фактически единственное на сегодняшний день подобное мероприятие в России! И вдвойне приятно, что проходит он не где-нибудь в тмутаракани, а всего в полутора часах езды от Питера, предоставляя возможность горожанам полюбоваться, а кому-то — и приобщиться к столь интересному и динамичному, щекочущему нервы виду... для кого-то — спорта, для кого-то — хобби. А кто-то из зрителей, может быть, даже почувствует себя первопроходцем и отправится покорять реки — от малых до великих.

...Искренне надеемся, что никто из нынешних участников фестиваля никогда не даст друг другу оснований пропеть злую и горькую строчку из известной песни: "По этой реке я пойду не с тобой"!

Артур Гроховский

Фото автора и Владимира Богданова



В ПИТЕРЕ ПЬЮТ «АХМАД ЧАЙ»...

В первую субботу июня в Санкт-Петербуге прошла вторая уже по счету "Королевская регата Ахмад", как гордо именует ее организатор — проводящая фирма "СДС — Эком". Фирма, являющаяся дистрибьютором английского чая марки "Ahmad Tea", мотивирует красивое название регаты давними английскими традициями, где понятия "парусный спорт" и "чай", "яхтсмен" и "король" столь же неразделимы, как Англия и море, еще со времен великих Чайных гонок клиперов 60—70-х гг. позапрошлого века. Вспоминается здесь и подаренная молодой тогда еще королевой Викторией императору Николаю I яхта "Виктория" — именно с нее начались Санкт-Петербургский императорский яхт-клуб и первые гонки в Невской губе.

Сложность данной гонки для яхтсменов заключается в одном — она первая в сезоне. В то время, как большинство парусных соревнований проводятся ближе к середине лета, а то и вовсе в конце августа, эта регата проходит едва ли не в день открытия навигации. Недавно спущены на воду яхты, только-только сделаны первые выходы, еще некоторые члены экипажей не вполне вспомнили свои обязанности на борту, как на тебе — регата! В этих условиях, пожалуй, важную роль начинают играть не только тактические способности команды, но и элементарная способность собраться и грамотно подготовить и настроить яхту с самого начала сезона.

В этом году организаторы учли опыт предыдущей регаты, большая дистанция гонки для яхт 1-3-й зачетных групп была заметно интереснее, повезло и с ветром. Малая дистанция, на которой соревновались яхты 4-й группы, и вовсе была проложена на акватории Центрального яхт-клуба, что дало возможность многочисленным зрителям вживую полюбоваться азартной спортивной борьбой — тем более для яхт этой группы были проведены три гонки. Можно сказать, парусный спорт стал приходить к зрителям — к тому же организаторы побеспокоились о прямой радиотрансляции с регаты. Само собой, и зрители, и участники от души побаловались ароматным английским чайком...

А победителями стали: в 1-й зачетной группе "Interloper" (С.Ганичев), во 2-й группе — "Лилия" (Д.Вишталюк), в 3-й — "Джина" (В.Логинов), в 4-й — "Гепард" (А.Калиниченко).



...А НА ВОЛГЕ ДУЕТ «СВЕЖИЙ ВЕТЕР»

С 21 июня по 4 июля на Волге была проведена очередная регата "Свежий ветер". В этом году гонка, наконец, обрела статус всероссийской и была внесена в календарь ВФПС на 2002 г. Это сразу же сказалось на ее популярности — на регату были заявлены 87 экипажей, что без малого вдвое больше, чем в прошлом году. Семь гонок на дистанциях разной протяженности — от 20 до 165 миль — в сложных условиях большой реки и искусственных водохранилищ обещали интересную борьбу. И уже первая гонка показала серьезный норов великой реки — шестибалльный ветер, многочисленные сходы, две сломанные мачты. Название регаты оправдалось! Примерно такой же оказалась и вторая гонка — разве что число сошедших яхт и сломанных мачт еще увеличилось. По мнению петербуржца А.Чегурова — Председателя гоночного комитета, основной причиной сходов является изношенность матчасти и определенная неподготовленность экипажей. В дальнейшем ветер ослабел и даже чуть "подкис" — так что пятая гонка, например, состоялась только для яхт 1-й группы — для остальных яхт ее пришлось отменить из-за штиля.

В итоге, победителями в своих зачетных группах стали: 1-я группа — "Волга" (В.Филатов, Тольятти), 2-я — "Эол" (Ю.Крылатов, Тольятти), 3-я — "Ока" (Д.Лысанов, Н.Новгород), 4-я —"Волга", (В.Филатов, Тольятти). 5-я — "Ника", (В.Крымкин, Самара), 6-я группа — "Мираж-2" (Е.Алексашин, Димитровград). Среди восьми сильнейших экипажей, продолживших между собой борьбу в трех гонках серии "Compan Race", победил "Эол".

П.И.









Матч-рейс в Санкт-Петербурге

С 28 мая по 2 июня в самом сердце Санкт-Петербурга между Петропавловской крепостью и стрелкой Васильевского острова был проведен первый в истории питерского парусного спорта международный матч-рейс на "Открытый кубок Санкт-Петербурга". Это соревнование было включено в календарь ISAF с присвоением ему третьего грейда, что позволило организаторам пригласить экипажи из Польши, Беларуси, Финляндии и Швеции. Гонки проходили на предоставленных гонщикам в аренду новых для нашего флота яхтах типа "Santer-760". Довольно интересное судно, созданное финским конструкторским бюро "Forsbom Yacht Design", сочетает в себе как неплохой гоночный потенциал, так и качества круизной лодки. Легкая (всего 850 кг) яхта относится к категории ULDB и без малейших затруднений может перевозиться на трейлере. В небольшой каюте находятся четыре спальных места, камбуз и небольшой стол.

Говоря о парусном вооружении этой любопытной лодки, нельзя не отметить два момента: большую для столь малого водоизмещения площадь парусности (стаксель+грот 36 м²) и немалые возможности по тонкой настройке.

Очень жаль, что из-за слабых ветров гонки прошли не так динамично и зрелищно, как могли бы. Тем не менее парусный спорт потихоньку приходит ближе к зрителям, и центр Петербурга — великолепная акватория для подобных гонок. Надеемся, что это удачное начинание будет продолжено. А победил в регате экипаж Андрея Арбузова (Москва), второе место занял Андрей Николаев (СПб.), на третьем месте — Пшемыслав Тарнацкий (Польша). Всего в гонках участвовало 12 экипажей.

П.И. *Фото Алексея Степанова*

Седьмая Международная БАЛТИЙСКАЯ РЕГАТА



Первая Балтийская регата прошла в Ленинграде в 1946 г. Затем она стала традиционной и весьма престижной. На нее приезжали авторитетные спортсмены не только из советских республик, но и звезды из-за границы. В рамках этой регаты прошла и предолимпийская неделя 1979 г., но ее красивая история прервалась с распадом СССР. В 1989 г. она стала последним соревнованием на Балтике, поддерживаемым государством.

В 1996 г. у нынешнего президента Санкт-Петербургского парусного союза В.И. Логинова возникла идея возродить эти соревнования. Теперь, семь лет спустя, это самые представительные парусные гонки на территории бывшего СССР. На обновленной регате дважды выступал двукратный олимпийский чемпион, датчанин Пауль Хой Йенсен. Специально для участия в ней в 2001 г. в Россию приезжал призер европейских чемпионатов Его Высочество принц-консорт Дании Хенрик. У регаты высокий статус — результаты гонок в классе "Европа" заносятся в рейтинг-лист ISAF. При этом сохраняется один из главных принципов — в ней одновременно участвуют самые юные спортсмены класса "Оптимист" и весьма авторитетные гонщики класса "Звездный". Так было и в Ленинграде, и в Таллине — параллельно с большими гонками проходили состязания мальчишек, еще только пробующих парус "на вкус".

"В 2002 г. на соревнования не заявились мастера мирового паруса, но гонки в классе "Звездный" нас очень порадовали, — говорит Владимир Логинов. — С восьмидесятых не собиралось такого количества "звездников". В этом олимпийском классе последнее время чемпионаты России проводились при наличии трех-четырех лодок, а у нас их семь. Появляется конкуренция, и более опытные спортсмены вынуждены в такой ситуации продвигаться вперед и тащить за собой остальных".

"Очень хорошо, что расширилась география участников в этом классе, — считает судья на дистанции Петр Гореликов. — Помимо Петербурга пришли москвичи и серьезные спортсмены из Саратова — братья Николаевы. Раньше Виктор Соловьев (победитель в "Звездном" классе) с полузакрытыми глазами по дистанции мог ходить. А сейчас видна борьба".

Представительность регаты привлекает спортсменов и из других классов. По мнению судьи и тренера из Москвы Сергея Буданова (ЦСКА ВМФ), именно возможность встречи с соперниками из других стран и городов выгодно отличает Балтику. К тому же здесь гонки проводятся в море, и это море от Москвы гораздо ближе, чем, скажем, Черное. Кроме того, Сергей отметил заботу организаторов об участниках и безусловную привлекательность северной столицы как места проведения гонок.

Однако главной проблемой для всех участников нынешней регаты стало трехдневное безветрие. После первого дня гонок наступило полное затишье, которое было перенесено гонщиками на берегу с достоинством людей, умеющих считаться с природой. Второй день ожидания заставил с надеждой смотреть на небо — обидно сидеть на берегу, приехав из Владивостока. В третий день напряжение спортсменов усилилось, и все с надеждой смотрели на появившиеся на горизонте тучки. После нескольких часов мучительного томления была дана команда выходить — пошел ветер. Но еще по дороге в море председатель гоночного комитета регаты Евгений Печенкин отменил старт — долгое затишье сменилось грозовыми шквалами. "Оптимисты", "Кадеты", "Лазеры-Радиалы", "Европы", "Финны" вернулись в яхт-клуб. К счастью, последний день все же позволил провести в этих классах необходимые пять гонок на дистанции "Браво".

На дистанции "Альфа" гонки проходили ежедневно, несмотря на неблагополучные ветровые условия. В такой ситуации большую роль зачастую играет везение, а не мастерство. Но и у "Звездников" с "Драконами" было два полноценных гоночных дня.

Помимо морских баталий регата — это всегда повод для встреч людей, объединенных общей любовью к парусу. Поэтому неформальная часть соревнований придала им дополнительные краски. Но главное — Балтийская регата все же поле (точнее, море) для настоящих спортивных сражений.

"Регата в этом году не стала многочисленнее, чем предыдущая, — подвел итоги Владимир Логинов, — хотя число ее участников измеряется сотнями. Но для меня очень важно, что теперь к нам едут те, кто уже чего-то добился. Это не дворовые гонки. Детские игры переросли во взрослую профессиональную борьбу. Кроме того, мне кажется, изменилось отношение к лодкам, к себе — все стало достойнее, чище, аккуратнее. Значит, вновь возрождается культура, которая неизменно сопровождает парусный спорт".

Седьмая Международная Балтийская регата закончилась. А для ее организаторов уже началась следующая — восьмая, которая, несомненно, подарит много новых трогательных минут и серьезных спортивных достижений.

Победители Седьмой Балтийской регаты в классах: "Оптимист" — Иван Петров (СПб.), "Финн" — Игорь Рожков (Сестрорецк), "Европа" — Анна Степанова (Воронеж), "Лазер-Радиал" — Павел Карачов (Анапа), "Кадет" — Семен Зубрий, Никита Старальский (Владивосток), "Звездный" — Виктор Соловьев и Анатолий Михайлин (СПб.), "Дракон" — Сегей Язиков, Кирилл Смирнов и Игорь Фролов (СПб.).

Ольга Разина

на верхнюю ступеньку пьедестала почета. Но для этого надо было выигрывать оба оставшихся этапа и надеяться, что "Illbruck" не сможет набрать на них в сумме более все тех же восьми очков. Спортивные комментаторы предвкушали различные драматические события, обычно сопровождающие подобную борьбу на относительно короткой дистанции, и, забегая вперед, скажем, что их ожидания оправдались.

Видимо, сильное напряжение, вызванное желанием ни в коем случае не упустить "Illbruck" с самого начала гонки и сыграло на старте восьмого этапа злую шутку с экипажем "Assa Abloy". Во время острого поединка за удачную позицию на старте команда допустила ошибку — и яхта на полном ходу налетела на буй, ограничивающий стартовую линию. Моментально спрыгнувший за борт Джейсон Каррингтон сообщил, что буйреп зацепился за "каплю" бульбкиля. За борт пришлось отправиться еще одному члену экипажа, прежде чем судно смогло продолжить движение. В дополнение ко всему за касание буйка лодку оштрафовали — команде пришлось выполнить поворот на 360° ("penalty turn"). Соперники тем временем успели уйти далеко вперед — над Ла-Рошелью дул ровный и достаточно сильный (12—14 м/с) ветер от SW, и разрыв между лидером флота "Amer Sports One" и "Assa Abloy" составил почти 2 мили. Вдобавок во время пути вдоль берега Франции яхта "въехала" в огромный пластиковый мешок, и, чтобы освободиться от него, потребовалось немало времени. Весь день и всю последующую ночь экипаж "Assa Abloy" прикладывал огромные усилия, чтобы сократить отставание, но штормовое утро 26 мая (скорость ветра уже достигала 20 м/с) застало яхты на подходе к о. Уэссан в прежней позиции — лидировала "Amer Sports One", а "Illbruck" опережала шведский экипаж почти на милю.

В таком же порядке участники гонки обогнули о. Уэссан и направились в Английский канал. Здесь ситуация начала меняться. Первоначально ветер и фортуна по-прежнему были на стороне "Amer One" — первой повернув от Уэссана на восток, она раньше всех подняла спинакер и за короткое время увеличила свой отрыв от основного флота еще на милю. На "Assa Abloy", обогнувшей Уэссан шестой, решили рискнуть: несмотря на штормовые условия, на яхте поставили самый большой из имеющихся спинакеров. И в итоге, на склонах волн лодка развивала скорость в 32 уз! Смелое и трудно давшееся экипажу решение себя, тем не менее, оправдало — следующим утром лидировали голова в голову "Tyco" и "Assa Abloy", отыгравшая за тяжелую ночь целых пять мест! Впереди перед гонщиками лежало Северное море.



"Assa Abloy" мчится Английским каналом

"Прошли дни, когда мы огибали страны и континенты. Теперь нам следует находить крохотные буи...", — сообщил с трассы гонки Кэмпбелл Филд, штурман "News Corp". Помимо чисто навигационных проблем, Северное море вынудило яхтсменов решать еще одну задачу — разработать технику максимально быстрой очистки выступающих деталей яхт от большого количества водорослей. Несмотря на различные ухищрения, наиболее надежным остался все же старый добрый метод — привести яхту в левентик, чтобы на заднем ходу освободиться от растительности. Для идущих под спинакерами с попутным атлантическим ветром яхт подобный маневр означал немалую потерю времени — и именно по этой причине в Северном море "Tyco" уступила лидерство "Assa Abloy", отстав сразу на 2 мили! К этому моменту сильно прижавшиеся к английскому побережью Ла-Манша "Djuce Dragons" и "Amer Sports Too" уже проигрывали лидерам около 30 и 100 миль соответственно. Войдя в Северное море, "SEB" тоже допустила аналогичную тактическую ошибку, взяв всего лишь на 10 миль мористее основной группы яхт и рассчитывая на ветер от NW. Но бриз от европейского берега оказался выгоднее, и "SEB" сразу же "провалилась" без малого на 15 миль.

Подгоняемая свежим ветром от SE, "Assa Abloy" стремительно пронеслась по Северному морю и, обогнув предпоследний знак — маяк Торунген у норвежского побережья, — утром 28 мая уже направлялась к берегам Швеции, когда всего в 10 милях от маяка Скаген неожиданно встретилась с сильным заходом ветра. Двухмильный отрыв от преследователей начал стремительно сокращаться, а обогнуть лежащий на пути к финишу п-ов Ютландия прежним галсом оказалось невозможно. Лавируя в непосредственной близости от берега, экипаж изо всех сил стремился удержать лидерство, уходя на контргалсы лишь тогда, когда глубина под килем падала менее 10 м. Огромными усилиями команде "Assa Abloy" удалось все же сохранить разрыв в несколько сот метров от ближайших преследователей — "Amer Sports One" и "Illbruck". Этот заход ветра вновь собрал вместе первую пятерку яхт — разрыв между первой и последней составлял уже меньше мили. Фактически в полусотне миль от финиша под бурные аплодисменты собравшихся на берегу зрителей — вот только гонщики вряд ли могли их услышать! — гонка стартовала заново. И лишь Кнут Фростад на борту "Djuce", находившейся в 30 милях позади лидеров, молился об ослаблении ветра у шведских берегов...


"Djuce" на пути к победному финишу в Кильской бухте



"Amer Sports One" финиширует в Гетеборге

VOLVO OCEAN RACE 2001–2002

Часть третья

В течение последних девяти месяцев было много исключительно тяжелой работы, и шла очень напряженная гонка, но эта минута оправдала все трудности.

Мы выдержали невероятную битву, поскольку опасные соперники заставляли нас бороться за каждое очко.

У нас великолепная команда, и мы все вместе добились победы!

Джон Костецки, *капитан яхты "Illbruck" (из интервью по окончании гонки V.O.R.)*



Старт в Ла-Рошели. "Amer Sports One" борется за лидерство с "illbruck"

Прощание с Атлантикой

В предыдущем номере "КиЯ" мы расстались с участниками гонки "Volvo Ocean Race" во французском порту Ла-Рошель, куда они пришли, завершив седьмой этап. Это был последний океанский переход — его маршрут пролегал из американского порта Аннаполис через Северную Атлантику в Европу. На двух заключительных отрезках маршрута (Ла-Рошель—Гетеборг и Гетеборг—Киль, 1075 и 220 миль по генеральному курсу соответственно) гонщикам предстояло пройти лишь два открытых участка — северо-восточную часть Бискайского залива и Северное море. Весь остальной путь пролегал Английским каналом и балтийскими проливами: Скагеррак, Каттегат и Большой Бельт. Такая трасса, не встречавшаяся ранее в кругосветных океанских гонках, потребовала от экипажей принципиально иного подхода к разработке тактики — вместо свободного выбора курса в океане почти две трети предстоящей дистанции обещали тесное соседство яхт. Близкие ходовые качества участвующих судов давали шанс тем, кто отставал от лидеров на несколько очков*, улучшить свое положение в плотной — борт о борт — тактической борьбе. Особенно острая схватка предстояла за третье место в общем зачете, поскольку на него теоретически могли претендовать все яхты (за исключением "Amer Sports Too"), но основной спор, разумеется, должен был завязаться между "Amer Sports One", "News Corp" и "Tyco" — после финиша в Ла-Рошели эти яхты в таблице итоговых результатов разделяли всего одно-два очка. При столь малом разрыве перед самым финишем яхтсменам следовало бороться до последнего метра, к тому же, "Amer Sports One" еще имела вполне реальные шансы подняться и на второе место.



В короткой телефонной беседе с нашей редакцией Грант Далтон, шкипер "Amer Sports One", буквально разрываемый на части между пресс-конференциями, спонсорскими мероприятиями и подготовкой яхты к гонке, успел сказать лишь, что прогноз на первую треть дистанции обещает благоприятный для его лодки сильный ветер, но победитель почти наверняка будет определяться в сложных условиях Северного моря.

Некоторые шансы на победу в общем зачете сохранял и экипаж "Assa Abloy", разрыв которой с лидером гонки "Illbruck" составлял восемь очков. Поскольку первое место на этапе как раз и "стоило" этих восьми очков, экипаж шведской яхты еще мог рассчитывать

* Напомним, что зачет в гонке V.O.R. ведется по очкам, при этом длинные океанские и короткие прибрежные этапы не различаются по своей "весомости". — Прим. авт.



Результаты 8-го и 9-го этапов и положение яхт в общем зачете гонки "Volvo Ocean Race"

Место	Название	Страна	Шкипер	Очки			Кол-во побед
				8-й этап	9-й этап	Общий зачет	
1	"Illbruck Challenge"	Германия	Дж. Костецки	5	7	61	4
2	"Assa Abloy"	Швеция	Н. Макдональд	**8**	6	55	3
3	"Amer Sports One"	Финляндия	Г. Далтон	4	4	44	–
4	"Team Tyco"	Британия	К. Шойбридж	7	2	42	–
5	"Team News Corp"	Британия	Д. Фэнстоун	6	1	41	1
6	"Djuce"	Норвегия	К. Фростад	2	**8**	33	1
7	"Team SEB"	Швеция	Г. Кранц	3	3	32	–
8	"Amer Sports Too"	Финляндия	Л. Макдональд	1	5	16	–

Молитва его не была услышана. Пятерка лидеров в отчаянной схватке друг с другом вошла в пролив Каттегат, направляясь к маяку Трубадурен в 10 милях от финиша в Гетеборге. За последние двое суток экипаж "Assa Abloy" спал не больше часа. "Мы находились на палубе все время, постоянно лавируя и настраивая лодку. Это напоминало гонку на "Кубок Америки" — настолько борьба была жестока", — рассказывал потом Магнус Ольссен.

47 поворотов оверштаг на последних 30 милях перед маяком — такова оказалась плата команды Гранта Далтона за попытку восстановить лидерство, утраченное в Ла-Манше. Она была напрасна: "Amer Sports One" вошла в гавань Гетеборга лишь пятой, отстав по завершении тысячемильной дистанции от победителя этапа всего на 6 мин 50 с. Первой финишировала "Assa Abloy", оставив вопрос о победителе гонки в общем зачете открытым — ее отставание от "Illbruck" сократилось на три очка. Если бы экипажу "Assa Abloy" удалось выиграть последний этап, а "Illbruck" финишировала шестой, то обе яхты набирали бы одинаковое количество очков — по 57. В таком случае победитель определяется по общему количеству занятых в ходе гонки призовых мест, а по этому показателю "Assa Abloy" имела преимущества перед "Illbruck".

Заняв пятое место на этапе, "Amer Sports One" лишила себя любых шансов на второе место в общем зачете, более того, по количеству набранных за восемь этапов очков (40) ее догнали "News Corp" и "Tyco", что обещало в этой группе бескомпромиссную борьбу на последнем отрезке гонки.

Полностью разочарован финишем оказался экипаж второй шведской яхты. "Родные стены" помогли "Assa Abloy", но не спасли "SEB", занявшую шестое место...

Последняя битва

Завершающий этап Гетеборг—Киль был самым коротким за всю историю подобных гонок — всего "каких-то" 220 миль по генеральному курсу. Но на них решалось многое — и в первую очередь вопрос о победителе в абсолютном зачете.

Прогнозируемый слабый ветер (над Скандинавией "завис" антициклон) не сулил ничего хорошего экипажу "Amer Sports One" в отличие от непосредственных конкурентов "News Corp" и "Tyco", но Грант Далтон был спокоен. "Мы не можем прикрывать сразу обе эти лодки, — сообщил он перед стартом. — Вместо этого будем вести свою гонку по собственному плану". Готовясь к обещанным слабым ветрам на дистанции, некоторые капитаны предпочли, облегчая лодки, оставить на берегу не только ненужные на столь коротком отрезке паруса, но даже и часть команды. В итоге в экипаже "News Corp" осталось 10 человек вместо 14, на "Tyco" — 11 вместо 12, на "Djuce" решили: рисковать так рисковать (терять-то было уже нечего!), и оставили на борту всего 9 человек! Верный выбранному тактическому решению — не копировать действия конкурентов — Грант Далтон вышел в море с полным экипажем, считая, что лишние руки на борту важнее облегчения судна.

Старт этапа был дан 8 июня в 14 ч в 2 милях от моста у входа в гавань Гетеборга при неровном и слабом восточном ветре. Это позволило яхтам стартовать под спинакерами. Контролируя основного соперника, "Illbruck" легко выиграла старт и вышла на ветер. В узком судоходном канале, ведущем из гавани в море, да вдобавок стиснутым с двух сторон неимоверным количеством лодок с болельщиками, яхтам было очень сложно маневрировать — ось канала почти совпадала с направлением ветра, и практически любой маневр вынуждал экипажи делать поворот через фордевинд. "Illbruck" первой вышла и на чистую воду, получив ровный ветер, позволивший ей сразу же увеличить отрыв практически на милю от основной группы яхт. А вот экипаж "Assa Abloy" опять подвели нервы — яхта едва не столкнулась с прогулочным судном и откатилась на шестую позицию. "Amer Sports One" долго удерживала второе место, но на самом выходе из канала уступила "Tyco". Вопреки первоначальным предположениям, более легкая, чем все остальные суда флота, яхта "Amer Sports Too" с женским экипажем на борту не получила никаких заметных преимуществ от слабого ветра.

Выйдя из канала, флот разделился на две основные группы — "Tyco", "SEB" и "News Corp" пошли западнее, сразу вырвавшись вперед и уверенно возглавив гонку, в то время как остальные яхты предпочли держаться восточнее. Гоночная инструкция не указывала,

Старт последнего этапа под спинакерами





Торжественная встреча "Illbruck" в родном порту



Победа!

каким именно бортом следует огибать лежащий на пути яхтсменов о. Анхольт, так что именно он оказался неким "камнем преткновения" при выборе тактического решения. Если бы прогноз, обещавший восточный ветер, оправдался, выгодным становился проход мимо острова с восточной стороны, в противоположном случае в выигрыше оказывались яхты, направившиеся ко входу в Большой Бельт западным, более коротким, путем. Поначалу они-то и получили значительное преимущество над остальными, но, в конечном итоге, столь предпочтительно выглядевший западный вариант оказался абсолютно проигрышным. Риск, на который пошли экипажи "SEB", "Tyco" и "News Corp", не оправдался, а вот старое гоночное правило — "плохо в штилевую погоду оказаться в стороне от основной группы яхт" — вновь подтвердило свою справедливость. Остановившийся над Польшей циклон начал заполняться, что "подтолкнуло" скандинавский антициклон к югу. И яхты, выбравшие восточный маршрут, все же получили слабый ветер от SE, а "западникам", наоборот, пришлось пережидать штиль на якорях, чтобы не оказаться снесенными мощным течением. В результате проигрыш яхт, обогнувших о. Анхольт с западной стороны, на финише составил почти шесть часов, или около 20 миль.

В то время как заштилевшие яхты отстаивались на якорях, предельно облегченная "Djuce" набрала устойчивый ход, развивая до 10 уз при ветре скоростью 5-6 м/с(!) и безоговорочно лидируя на оставшихся 160 из 220 миль гоночной дистанции, первой финишировала в Киле, добившись долгожданной победы! Ее отрыв от пришедшей второй "Illbruck" составил чуть более 35 мин. Следующая тройка яхт, возглавляемая "Assa Abloy", уже отстала без малого на 2 ч, причем "Amer Sports Too" впервые опередила "старших братьев" с "Amer Sports One", правда, всего на 1 мин 20 с. "Assa Abloy" не смогла сдержать "немецкую машину" — победителем гонки "Volvo Ocean Race 2001 — 2002" стал экипаж яхты "Illbruck Challenge". Команда "Amer Sports One" сохранила за собой третье место.

Король умер — да здравствует король!

Итак, первая в наступившем веке кругосветная гонка яхт с полными экипажами завершилась. Она прошла удачно и была насыщена интересными и зрелищными спортивными событиями. Накал борьбы оказался столь высок, что обладатели первых трех мест определились только на финише последнего этапа. В ходе гонки зафиксирован новый официальный рекорд скорости для однокорпусных яхт (см. "КиЯ" № 180), более того, прежний рекорд, установленный яхтой "Armor Lux", был превзойден четырежды.

Несмотря на серьезные поломки яхт — а это и потеря руля на "Tyco" (2-й этап), и потери мачт на "SEB" и "Amer Sports Too" (4-й и 7-й этапы соответственно), болезни и травмы членов экипажей*, — столь масштабное соревнование обошлось без жертв.

Введение в гонку коротких прибрежных этапов полностью себя оправдало — как с точки зрения накала спортивной борьбы, так и в смысле "отработки" спонсорских денег. Весь конец мая и начало июня гонка фактически не сходила с европейских телеэкранов, близость трассы к побережью позволила телевизионным компаниям организовать прямую трансляцию с дистанции, не понеся значительных расходов. Было объявлено, что всего гонку смогли посмотреть 650 млн телезрителей. Ряд титульных спонсоров уже поспешили сообщить, что окупаемость их затрат "… намного превысила ожидаемый уровень".

И совсем неудивительно, что на заключительной пресс-конференции представляющий "Volvo Group" Джорман Холонен (президент "Volvo Trucks") сообщил, что "… нам не составило труда принять решение о продолжении поддержки этой гонки в будущем". По планам, следующая гонка "Volvo Ocean Race" должна стартовать осенью 2005 г., а детали ее маршрута будут объявлены не позднее весны следующего года. В текущем же году ожидается принятие организаторами двух важных решений — о включении в общий зачет результатов "коротких" гонок, проведение которых планируется в портах после финиша части этапов, и об изменении правил обмера яхт. Многие обозреватели всерьез рассматривают возможность введения организаторами некоего "монотипа V.O.R.", что позволит упростить подготовку к гонке, снизить затраты команд на участие в ней, а также получить более наглядные спортивные результаты. Так это или не так, покажет уже недалекое будущее. А мы пока предлагаем нашим читателям познакомиться с мнением по данной проблеме известного петербургского яхтенного конструктора А.А.Тараненко (см. стр. 53).

Артур Гроховский

Фото Тьерри Мартинеза, Джуидо Кантини, Даниэля Форстера, Рика Томлинсона

Редакция выражает благодарность команде "Nautor Challenge" и лично Уоррену Дугласу за предоставленные материалы и помощь в работе над статьей.

* Самым, пожалуй, тяжелым было заболевание Кейта Килпатрика на борту "Amer Sports One" во время второго этапа: чтобы спасти его жизнь, с самолета австралийских ВВС на пути яхты были сброшены специальные плавучие контейнеры с лекарствами и необходимым медицинским оборудованием. — Прим. авт.

Дамы берут РЕВАНШ



Не успели высохнуть чернила на решении о признании Стива Фоссетта "яхтсменом года", как весьма решительная и широко известная в парусных кругах Трэйси Эдвардс уже объявила о планах отобрать у Фоссетта и его команды ряд установленных ими рекордов скорости под парусами (см. "КиЯ" № 179).

В том числе два, наиболее ценимых в яхтенном мире: пересечение Атлантики с запада на восток и суточный переход на парусном судне с экипажем. Напомним, Стив Фоссетт установил их в октябре 2001 г. на катамаране "Playstation". При этом абсолютный рекорд суточного перехода был равен 687.17 морских миль, что означало среднюю скорость 28.63 уз.

Заявив о своей решимости побить эти рекорды, Трейси не скрывала сложности поставленной задачи: "Стив Фоссетт установил очень высокую планку... Его достижение трудно превзойти — помимо сильного и ровного ветра, дующего под нужным углом, необходимо вдобавок относительно спокойное море. Кроме того, требуется еще и команда, способная грамотно использовать эти погодные условия".



Однако для подобного достижения нужно, несомненно, и парусное судно, рассчитанное на развитие высоких скоростей. Легкое, с большой относительной длиной, высокой энерговооруженностью и значительным восстанавливающим моментом — именно последний параметр считается сейчас одним из важнейших для быстроходной яхты. Такой яхтой созданная зимой этого года команда госпожи Эдвардс, названная "Maiden Challenge", располагала — это был катамаран "Maiden II", в девичестве именовавшийся "Club Med". Высокие ходовые качества этой машины, сконструированной Жилем Ойллье — создателем многих рекордных многокорпусников — не подлежали сомнению: дважды (в июне 2000 г. и в феврале 2001 г.) этот аппарат проходил за сутки 625.7 и 655.2 мили, показывая среднесуточную скорость 26.07 и 27.29 уз соответственно. Проведенная зимой 2002 г. на "родительской" верфи модернизация должна была дополнительно улучшить его скоростные показатели, чтобы он мог на равных состязаться с более крупным "Playstation" Фоссетта (38 м максимальной длины против 33.5 у "Maiden II"). Судно облегчили почти на 1 т, значительно усилили жесткость его конструкции, изменили проводку фалов и гика-шкота.

Модернизированный таким образом катамаран управляется интернациональной командой из 14 человек. В нее входят по три представителя от ведущих "парусных" наций — новозеландцев, французов, австралийцев и британцев — и по одному от Америки и Швеции, причем женщины составляют половину экипажа, вдобавок возглавляя одну из ходовых вахт. Вторым вахтенным начальником стал не кто иной, как ... сам Брайан Томпсон — одна из ключевых фигур на борту "Playstation" во время его рекордных плаваний. Кадры, судя по всему, по-прежнему решают все. Первой "пробой пера" для обновленной лодки и ее экипажа стал переход от о. Антигуа в Ньюпорт (Род-Айленд, США), сразу же оказавшийся рекордным — его продолжительность составила 4 дня 8 ч, что было официально зафиксировано.

11 июня команда вывела яхту из Ньюпорта, чтобы через сутки подойти к находящейся в 250 милях от него точке, которую навигатор Адриена Кагалэн сочла наиболее подходящей (с учетом погодных условий) для старта. Яхта прибыла к назначенному месту с большим запасом времени, и еще целых семь часов экипаж ожидал команды своего навигатора, крейсируя в нескольких милях от выбранной точки.

...Дождавшись погодного "окна", катамаран сделал поворот через фордевинд и устремился в Атлантику. Дул ровный ветер (12-15 м/с), высота волн была 2-2.5 м, хорошо настроенное и обкатанное судно при ходе в 130° к истинному ветру сразу же развило очень высокую скорость — временами лаг показывал 41.5 уз! За первый час средняя скорость составила 33.8 уз, вселив в экипаж надежду на удачу.

Заслуживает внимания своеобразный подход Трэйси Эдвардс к организации работы на борту. Рулевые и шкотовые несли вахты независимо друг от друга: пятерка рулевых менялась каждый час, а шкотовые стояли традиционные вахты – по четыре часа. Вахтенных начальников было всего лишь двое.

С усилением ветра команда слегка привела катамаран к ветру — теперь он шел практически в галфвинд, развивая на порывах до 44 уз. Опустившаяся темная безлунная ночь вынудила экипаж несколько снизить скорость. Если к началу наступления темноты средняя скорость еще превышала 33 уз, то к рассвету она упала до 31 уз — хотя всю ночь на палубе в составе ходовой вахты находились восемь спортсменов, не покладая рук настраивавших яхту на достижение максимальной скорости.

Утро принесло еще один неприятный сюрприз — ветер, вопреки всем прогнозам, отошел к NW и ослабел до 7 м/с. Ходовая вахта ответила на это, отдав риф на гроте, и под полными парусами постепенно вновь "вытащила" яхту за 30-узловой рубеж. С подъемом солнца над горизонтом ветер, как ему и положено, вновь усилился — правда, всего лишь до 10 м/с. За восемь часов до финиша напряжение на борту яхты достигло максимума — замедливший движение катамаран шел практически по рекордному графику Стива Фоссетта, нисколько его не опережая. Три часа разница между графиками движения "Playstation" и "Maiden II" была минимальной. Притихли все. Даже оптимистичная Адриена Кагалэн, регулярно отправлявшая со своего ноутбука экспрессивные электронные послания всем журналистам, следящим за ходом плавания, перестала их рассылать.

Тем не менее 13 июня в 19 ч 16 мин очередные данные, снятые с дисплея GPS, показали, что за 24 ч и 2 мин, прошедшие с момента старта, катамаран прошел 697 миль по генеральному курсу, все же опередив своего заочного конкурента, — но меньше, чем на десять миль! "Мы три часа шли фактически вровень с "Playstation", затем буквально по крупице стали наращивать свое преимущество — сначала на четверть узла, потом все сильнее и сильнее. ... Несмотря на наш стремительный финиш, мы опередили рекордный график всего на 20 мин, так что если бы ветер снова хоть чуть-чуть скис, наша попытка не удалась бы", — сказала Адриена после финиша.

Узнав об этом достижении, Стив Фоссетт, готовившийся в тот момент к шестой попытке совершить одиночный кругосветный перелет на воздушном шаре, прислал победителям горячее поздравление, гласившее, среди прочего: "В мире есть пять судов, способных повторить наше достижение, и мы не надеялись, что этот рекорд продержится больше года. Но это был как раз тот случай, когда нам хотелось, чтобы мы ошибались; как было бы здорово подержать его у себя подольше! ... Этот рекорд выявляет быстрейших яхтсменов мира, и вы должны быть чрезвычайно горды!"

Однако утверждение WSSRC этого достижения как официального рекорда затянулось. Первоначально вообще было отказано в самой фиксации результата в 697 миль— это мотивировалось тем, что с борта судна передали сообщение о расстоянии, пройденном не за 24 ч (как регламентируется Правилами), а за 24 ч и 2 мин. Но, поскольку требования Правил включают в себя обязательную передачу данных чуть ранее 24 ч (в данном случае были сообщены сведения за 23 ч 55 мин), то Совет WSSRC сменил позднее гнев на милость и соизволил заняться интерполяцией двух результатов.



В итоге, окончательный вердикт (опубликованный в бюллетене WSSRC за № 26) выглядел так: "Члены Совета смогли идентифицировать дистанцию, пройденную за 24 ч, и определить, что существующий рекорд ("Playstation", 687.17 миль) превзойден. Поэтому мы рады сообщить следующее:

действующий мировой рекорд максимального расстояния, пройденного под парусами, принадлежит яхте "Maiden II". ... Пройденная дистанция равняется 694.78 морских миль. Средняя скорость составила 28.95 уз".

Так, борьба за скорость под парусами вновь обострилась — не оправдались первоначальные прогнозы, гласившие, "что уж на этот-то раз наверняка" средняя скорость парусного судна за сутки превысит 30 уз. Не получилось. Разница между действующим и предыдущим рекордом составила чуть более одного процента — не удалось даже пройти более 700 миль за сутки, а уж это-то все считали вопросом решенным. Кто и когда станет обладателем новых рекордов? Можно сказать лишь одно — из состоявшегося телефонного разговора со Стивом Фоссеттом стало очевидно, что отказываться от своих планов стать обладателем как можно большего числа рекордов скорости под парусами он не собирается...

Павел Игнатьев

Редакция выражает признательность Виктории Фуллер за предоставленные фотоматериалы

Сын бросает вызов отцу



Себу Кловеру всего 14 лет, но ходить на яхте он начал едва ли не раньше, чем научился ходить, и за его плечами — уже плавания в Ла-Манше, Северном, Средиземном и Карибском морях, был участником гонок. И вот теперь тинейджер бросает вызов тому, кто научил его держать штурвал и брать рифы — своему отцу Иану Кловеру.

Иан — инструктор по океанскому яхтингу — принял вызов. Они оба выйдут в одиночные плавания в декабре 2002 г. по маршруту Канарские острова — Антигуа (2700 миль). Яхтсмены будут плыть на яхтах "Contessa-32", поскольку, по словам Иана, у них завидная репутация по части мореходности.

Во время гонки они планируют собрать средства на благотворительность и уже принимают любые предложения.



Стив Фоссетт: вы меня еще узнаете!

Уже упомянутый на наших страницах известный американский авантюрист (о котором неоднократно писали "КиЯ"), готовясь к беспрецедентному (если не считать его же собственные пять предыдущих безуспешных попыток!) одиночному кругосветному полету на воздушном шаре, одновременно не поленился обновить череду принадлежащих ему рекордов, установленных под парусами гигантского 38-метрового катамарана "Playstation". На этот раз на очереди был транссредиземноморский переход по маршруту Марсель (Франция)—Карфаген (Тунис). Впервые рекорд на этой 450-мильной дистанции был установлен в 1988 г. Франсуа Бушером, а с 1991 г. он удерживался Флоранс Арто — 22 ч 9 мин 56 с (средняя скорость составила 20.66 уз).

Первоначальная атака на рекорд была предпринята 4 мая, но она завершилась неудачей. Всего двух часов не хватило Фоссетту и его команде, чтобы перекрыть достижение французской яхтсменки. Капитан достаточно хладнокровно воспринял эту неудачу. "Я думаю, лучше всего охарактеризовать это всего лишь как первую попытку, — сказал спортсмен. — Нам просто не повезло с направлением ветра..."

Вторая попытка была предпринята упрямцем чуть позднее — 23 мая. На этот раз компанию американцу составил знаменитый итальянский яхтсмен Джованни Сольдини на борту своего нового 60-футового тримарана "Tim". Прямой борьбы, правда, не получилось — "Playstation", почти вдвое превосходящий размерами своего конкурента, легко опередил нового претендента на рекорд. На этот раз покорилась и сама дистанция — трасса была пройдена за 18 ч 46 мин 48 с, что означало среднюю скорость в 24.38 уз.

"Это было экстраординарное плавание — и труднейшая работа!" — заявил после финиша в Тунисском заливе экстравагантный миллиардер, удерживающий на нынешний день девять(!) рекордов скорости под парусами на разных дистанциях и имеющий в своем активе восемь побед в ряде океанских гонок. "Мы 25 раз меняли паруса! Каждый из членов экипажа вправе гордиться своим великолепным трудом!" — возбужденно рассказывал журналистам после финиша экспрессивный спортсмен.

Как выяснилось, теперь в ближайших планах рекордсмена — Discovery Route. Маршрут, в точности повторяющий первое плавание Христофора Колумба от Кадиса (Испания) до Сан-Сальвадора (Багамские о-ва) в 1492 г. Нынешний рекорд на этой трассе принадлежит Гранту Далтону ("ClubMed", 2000 г., 10 дней 14 ч 53 мин 44 с). Эта дистанция, равно как и только что пройденная, входит в число семи так называемых "исторических" маршрутов — трасс, так или иначе связанных с историей развития человечества. Победы на них считаются особенно почетными и неслучайно, например, что команда Оливье де Керсосона (см. "КиЯ" № 179) одной из своих первоочередных задач тоже поставила рекордное прохождение всех этих дистанций.

Точная дата старта пока неизвестна, но, по планам команды "Fossett Challenge", он должен состояться еще в этом году, чтобы послужить своеобразной пробой сил перед выходом на борьбу за главный приз — Кубок Жюля Верна. Стив Фоссетт настроен весьма решительно.

А на вопрос редакции, не сорвет ли его планы грядущее в этом году завершение контракта с титульным спонсором, Стив ответил, что ни его атакам на существующие рекорды, ни выходу в следующем году на кругосветную дистанцию для борьбы за Кубок Жюля Верна, эта мелочь помешать не в состоянии...

Артур Гроховский
Фото Марка Гринберга

ОТКРЫТЫЙ ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ В КЛАССЕ «470»

Открытый чемпионат Европы в классе швертботов "470" прошел в Таллине с 25 июля по 3 августа. Всего на старт регаты вышли около 100 судов — первоначально были поданы 62 заявки от мужчин и 39 от женщин. Гонки чемпионата прошли в довольно сложных погодных условиях, что требовало от яхтсменов незаурядного мастерства — штилевая погода перемежалась со шквалами и грозами, а в один из дней старты пришлось и вовсе отменить. В этой обстановке хорошо показал себя женский экипаж российской сборной в составе Владелины Илиенко и Дианы Крутских: лидируя по очкам первую половину регаты (и выиграв в острой борьбе три гонки), наши девушки имели все шансы подняться на высшую ступень пьедестала почета. К огромному сожалению, финал чемпионата им не совсем удался: среди европейских команд они заняли второе место, а в общем итоге открытого первенства — третье. Мужчины выступили заметно хуже — лучший из российских экипажей (Дмитрий Березкин — Михаил Крутиков), вначале занимавший третью позицию, оказался лишь десятым...

А победителями чемпионата среди мужчин стал французский экипаж в составе Н.Шарбоннье и С.Кристидиса (58 очков). У женщин победили гречанки С.Бекатуру — Э.Цулфа (49 очков).

П.И.

«Geronimo» возвращается



Как сообщила нашей редакции Регис Рассули, пресс-менеджер команды Оливье де Керсесона (см. "КиЯ" № 179), гигантский тримаран "Geronimo", столкнувшийся с рядом технических проблем, уже вновь в строю. После полной замены рулевого устройства (теперь на яхте установлен руль с пером иного профиля) судно сделало несколько пробных выходов общей протяженностью 5000 миль. К сожалению, относительно слабые ветра не позволили пока команде оценить поведение модернизированного гиганта на скоростях, близких к предельным.

Сообщается, что в ближайшее время — видимо, в начале сентября, когда усилятся ветра — команда Оливье де Керсесона попытается совершить рекордное плавание на дистанции вокруг Британских островов.

Любопытно, что и недавний соперник "Geronimo" — катамаран "Orange" все с тем же Бруно Пейроном в качестве капитана — практически одновременно планирует осуществить такое же плавание. Оно станет лебединой песней "оранжевого экспресса" — в октябре этого года он сменит цвет, имя и владельца, перейдя в руки Эллен Макартур.

П.И. *Фото Жака Папиллона*

Русские опять идут! Только медленно...

С 27 июля по 2 августа в норвежском городе Гримштадт проходил чемпионат Европы в классе швертботов "49er" ("фортинайнер"). Для россиян он был интересен тем, что на нем выступал дальневосточный экипаж в составе Ильи Ермакова и Максима Логутенко (Владивосток). Кроме того, из стран бывшего СССР была представлена еще одна команда: под номером 005u в гонку вышли лидеры в рейтинге ISAF — украинские спортсмены Родион Лука и Георгий Леончик. Всего же в чемпионате, спонсором которого была компания "Mastercard", приняли участие 88 команд (первоначально заявлено 95) — при общем количестве этих судов в мире, приближающемся к 800...

Вначале проводились предварительные квалификационные соревнования, по результатам которых весь участвующий флот был разделен на три — "Золотой", "Серебряный" и "Бронзовый". Уже к середине квалификационного отбора стало очевидно, что российский экипаж, к сожалению, пока не готов соревноваться на равных с ведущими спортсменами в этом классе, что и подтвердилось по окончании квалификации — 65-е место. Украинцы выступили заметно лучше: выиграв в своей группе предпоследнюю гонку и придя вторыми в последней гонке серии, их экипаж сумел занять 14-е место и, таким образом, оказаться включенным в "Золотой" флот — однако все равно не слишком хорошо для своего рейтинга.

В финальных же гонках первоначально лидировала норвежская команда в составе Кристофера Сандби и Фроде Бовима, а выигравший квалификацию датский экипаж (Михаэль Хестбэк—Расмустерп Ванханзен) откровенно "провалился" — их лучшим приходом стал лишь пятый. Превосходное знание местных условий сыграло свою роль, и лидерство норвежцев казалось неоспоримым — 15 очков после пяти проведенных гонок против 23 у ближайших преследователей. Но в сложных условиях последних двух гонок, когда ветер задул по оси бухты со скоростью, превышающей на порывах 12 м/с, эта команда столкнулась с серьезными трудностями, и основная борьба развернулась между двумя другими экипажами — испанским (в составе Икера Мартинеца и Заби Фернандеса) и британским (Крис Драпер—Саймон Хискокс). Моим соотечественникам, выигравшим в превосходном стиле две последние гонки, увы, не хватило лишь пары очков, чтобы догнать испанцев. Норвежскому же экипажу в итоге пришлось довольствоваться третьим местом и победой в чемпионате Норвегии. Украинцы заняли девятое место и опустились на вторую строчку в рейтинге. Русская команда выступила слабо — шестое место в "Бронзовом" флоте: возможно, на результатах спортсменов сказалась сильные отличия в местных условиях (залив Петра Великого, где тренируется экипаж, непохож на хорошо закрытую бухту в норвежских шхерах) или сыграла свою роль разница в часовых поясах. Но мне представляется, что главная причина тому — отсутствие на родине каких-либо соперников для тренировок. Насколько мне известно, других лодок класса "49er" в России просто нет...

Майкл Кристенс
специально для "КиЯ",
Гримштадт — Каус
Фото Якоба Томмесена









Как катер СТАЛ КАТЕРОМ

Статья 2

СПОРТ И РЕКОРДЫ доУИМовской поры

Статью 1 – см. в «КиЯ» №177

В технических видах спорта рекорд мира — не только высочайшее спортивное достижение, но и наглядный показатель уровня развития науки и техники. Если говорить о борьбе за установление водно-моторных рекордов, то стоит подчеркнуть особо: это и сугубо экстремальный спорт, и смертельно опасная работа человека, демонстрирующего очередное чудо техники, — работа, которая сродни деятельности летчика-испытателя. Достаточно, пожалуй, напомнить, что на рекордных скоростях, а сегодня это — за 500 км/ч!, перегрузки при ударе даже о сравнительно небольшую волну могут составлять до 30 *g*.

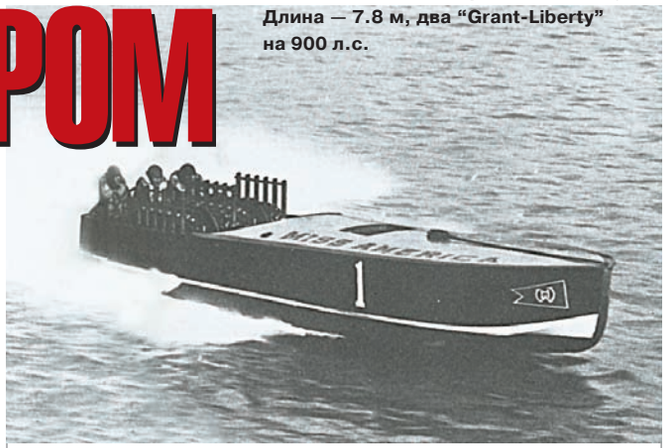
Уже 24 года держится абсолютный мировой рекорд скорости — 511 км/ч, однако фактически никто за это время и не пытался "поднять планку": столь сложна (и дорога) подготовка техники, столь велик риск. Нынешний рекордсмен — австралиец Кен Ворби — и не думает скрывать, что его рекордный глиссер еще имеет некоторый запас мощности, который позволит, не меняя техники, побить собственный рекорд. Однако зачем рисковать, пока достижению 24-летней давности никто не грозит.

А риск велик. Статистика убеждает в этом — восемь из десяти претендентов на абсолютный рекорд погибли:

1930 г.– англичане Генри Сигрейв и его механик Холлиуэй на "Мисс Англии II".
1952 г.– англичанин Джон Кобб на "Крестоносце".
1954 г.– итальянец Марио Верга на "Лауре".
1956 г.– американец Стенли Сайерс на "Сло-Мо-Шен IV".
1964 г.– американец Ли Тейлор на "Хаслере" (до того он однажды уже побывал на том свете — 18 дней не приходил в сознание). В этом же году искалечен американец Лес Стоудачер на "Старс энд Страйпс".
1967 г.– шестикратный рекордсмен мира англичанин Дональд Кемпбелл на "Синей птице".
1989 г.– Крейг Арфонс...

На смену им приходили новые смельчаки. Лучшие конструкторы снова и снова разрабатывали новые проекты. Так или иначе, за 50 лет, прошедшие с момента регистрации в УИМ первого рекорда (1928 г., Гар Вуд), цифра абсолютного рекорда скорости на воде (среднее арифметическое двух проходов километровой трассы в обоих направлениях в один день) выросла в 3.4 раза.

Давайте посмотрим, как это начиналось.



Одноредanный глиссер "Miss America" Гара Вуда ставит рекорд образца 1920 г. В гонке показана скорость 123.9 км/ч. Длина — 7.8 м, два "Grant-Liberty" на 900 л.с.



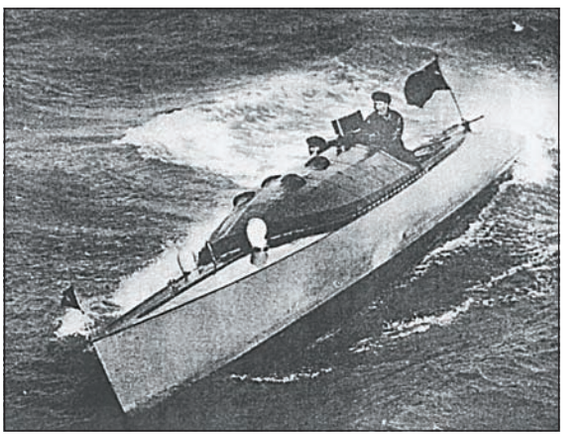
Первый официально признанный UIM рекордсмен мира американец Гар Вуд. 4 декабря 1928 г. на Ривиер-канале (Мичиган) он установил абсолютный мировой рекорд скорости – 149.41 км/ч. Затем он еще четыре раза становился рекордсменом мира, подняв результат до 201.3 км/ч.

Водно-моторный спорт (далее ВМС) относительно молод — ему около ста лет (см. "КиЯ" № 168), его история гораздо короче, чем таких более аристократических водных видов спорта, как академическая* гребля или яхтенные гонки. Вплоть до последних десятилетий ВМС справедливо считался прикладным видом спорта, готовящим поколение людей, владеющих современными скоростями и более близких к миру моторизованной техники, чем, скажем, те же гребцы или яхтсмены. Кстати сказать, еще совсем недавно гребля и парус тоже считались важными прикладными видами спорта, работавшими на потребности флота, но с явным падением его значения они понемногу превратились в чисто атлетические.

Не будем о грустном. Не будем рассуждать о том, что нынешняя повальная автомобилизация и развитие авто- и мотоспорта в какой-то мере заняли нишу, некогда "отведенную" водномоторникам. Главное — ВМС жив и будет жить, пока продолжается рост скоростей, расширяется география и растет зрелищность состязаний, возникают новые типы спортивных судов (гидроциклы, "пневматические" классы), пока катера все активнее выходят в открытое море, завоевывая почетные призы на трансокеанских и даже кругосветных трассах... А ведь с момента первого пересечения Ла-Манша (1904 г.) не прошло и ста лет!

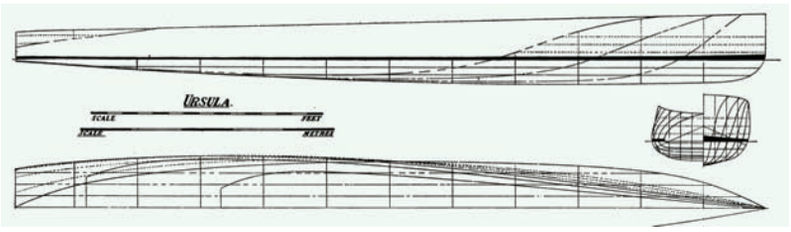
Любопытно, что возможности ДВС — более компактных и простых в эксплуатации, чем паровая машина, и потому более пригодных для установки на малых судах, сразу же оценили яхтсмены. Даже примитивные первые ДВС можно было с успехом использовать в качестве вспомогательного двигателя, необходимость которого на тяжелых крейсерско-гоночных яхтах тех лет ощущалась уже давно. Среди яхтсменов-"передовиков", поставивших ДВС на свои яхты, возникло естественное желание померяться скоростями. И вот Парижский яхт-клуб в 1889 г. провел гонку нескольких яхт под моторами, она, судя по всему, и является первым в мире водно-моторным соревнованием. Подробности неизвестны, но самый факт сомнению не подлежит: ВМС возник "внутри" парусного спорта.

* Такое странное название напоминает о том, что первые регулярные гонки на веслах проводились между студентами Кембриджа и Оксфорда, которые именовались тогда академиями.



Катер “Wolseley-Siddeley” (в дальнейшем “Ursula”) на дистанции Олимпийской гонки в Netley. Грохот и рев стоял в катере такой, что рулевой — герцог Вестминстерский — передавал команды механику при помощи судового машинного телеграфа.

Теоретический чертеж двухвинтового катера “Wolseley-Siddeley” (в дальнейшем “Ursula”), построенного Саундерсом. Обладатель рекорда скорости для водоизмещающих катеров начала века.



Отступление первое. Что есть спорт? С античных времен сидит в крови человека состязательность — необъяснимое с точки зрения здравого смысла стремление померяться с соперником силами, ловкостью, быстротой бега (да мало ли еще чем?). И сидит с детства. Между прочим, из детства, как ни странно, идет и само это слово “спорт”, происходящее от английского и даже старофранцузского “disport”, некогда означавшего “игра”. Так от невинных детских игр и пошла история мирового спорта, ныне все чаще принимающего очень далекие от игры — экстремальные, опасные для спортсмена формы, с многотысячной “платой за страх” и запутанной закулисной интригой.

Итак, победное внедрение ДВС на водном транспорте, в первую очередь — на самых малых судах, привело к зарождению и развитию нового вида спорта. Разумеется, и раньше случались состязания в скорости речных колесных пароходов. Уже давно шла борьба паровых лайнеров за Голубую ленту на трансатлантической линии, однако все это не имело никакого отношения к спорту — речь шла об острейшей борьбе конкурирующих судоходных компаний.

Принято вести историю собственно ВМС от первой более или менее достоверно описанной гонки на Сене по программе показа достижений техники на Всемирной парижской выставке 1900 г. Лучшим среди участников стал некий мосье Дюбонне: он, выступая на катере “L’Aiqlon”, первым закончил оговоренные условиями гонки девять кругов на 7.5-мильной дистанции. Его лучшую скорость круга — 9.5 статут. миль в час (15.4 км/ч) обычно и считают первым рекордом скорости под мотором.

Отступление второе. Стоит отметить, что этот результат отнюдь не мог считаться абсолютным рекордом скорости на воде: то были только самые первые шаги еще примитивных ДВС! Катера паровые и тем более некоторые паровые боевые корабли XIX в. обладали существенно большими скоростями. Сравните, например, скорость “L’Aiqlon” с показанными гораздо раньше скоростями построенного в 1885 г. знаменитым Натаниэлом Херрешофом 28-метрового торпедного катера “Stiletto” (41.8 км/ч) или построенного не менее знаменитым Джоном Торникрофтом 54-метрового миноносца “Boxer” (46.7 км/ч). В июне 1897 г. во время морского парада королевского флота на Спитхейдском рейде 30-метровая паротурбинная “Turbinia” сэра Чарлза Парсонса (см. “КиЯ” № 77) потрясла моряков всего мира, продемонстрировав невероятную скорость в 39 статут. миль в час (62.7 км/ч). Вот этот результат, по сути, мог быть абсолютным рекордом скорости на воде! Однако он, понятное дело, тоже не имел отношения к спорту.

Вернемся, однако, к ВМС. В 1900–1903 гг. почти одновременно на Сене, Темзе, в Монако, на озерах Нового Света (а начиная с лета 1904 г. — и на Неве, в Петербурге) стали проводиться гонки моторных лодок. Деление на классы было не только всюду разным, но чаще всего и совершенно нелогичным, о сравнимости результатов не могло быть и речи. Тем не менее соревнования проводились все чаще, а в 1908 г., как известно (см. “КиЯ” № 168), гонки катеров были даже включены в программу Олимпийских игр.

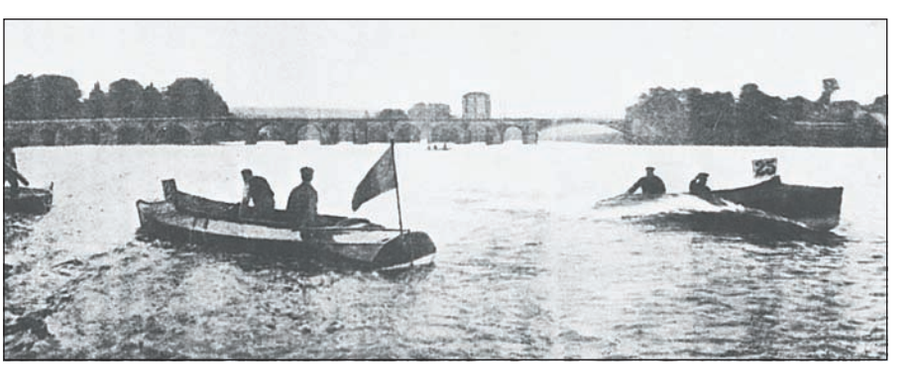
Однако истинные скорости победителей неуклонно росли и уже в 1903 г. вплотную подошли к 40 км/ч. Анализ результатов давал объективную основу для обобщения накопленного опыта и проектирования новых, все более совершенных конструкций.

Важным шагом к сближению позиций организаторов соревнований стало учреждение в 1903 г. лордом Альфредом Хармсвортом переходящего Международного приза, иногда именуемого просто Британским призом либо Призом Хармсворта. Ежегодные соревнования на этот приз и стали своеобразным чемпионатом мира, на них регистрировалась и наивысшая скорость круга. (О специальных заездах на установление рекордов речи не велось еще много лет!)

Во второй гонке на Приз Хармсворта и был зафиксирован рекорд “образца 1904 г.”: французский спроектированный Сейлером 10-метровый катер с 84-сильной машиной (в дальнейшем замененной на 120-сильную) показал скорость 40.39 км/ч. Полное его название “Trefle-a-Quatre-Feuilles”, что можно перевести как “Четверка треф”. Гонщик Генри Брасье получил 17 400 франков и увез приз “через канал”.

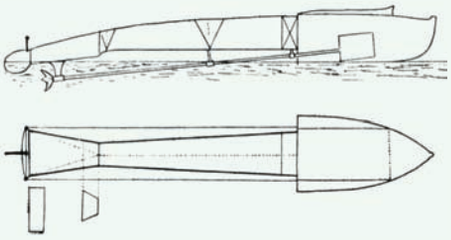
Подчеркнем: соотношения размерений и чисто водоизмещающие обводы катеров тех лет соответствовали скоростям домоторных времен, а самый принцип “длина бежит” был хорошо отработан на судах гребных, парусных и паровых...

Отступление третье. Упомянем спорт гребной. В принципе, это технический вид спорта, поскольку материальная часть при сугубо ограниченной энерговооруженности — это мускулатура максимум восьми гребцов — имеет огромное значение. Лодки и весла создают лучшие мастера, спортсменов тренируют годами, а каковы же результаты? Наивысшим проявлением возможностей спортсменов на водо-

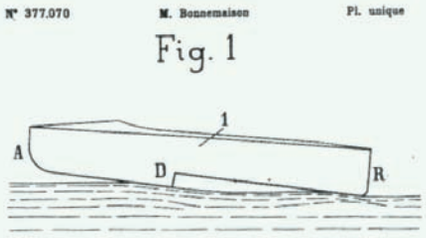


Первый снимок, изображающий водно-моторные соревнования. “Titan II” (на переднем плане) и “Princesse Elisabeth” — участники гонки на Сене во время Международной парижской выставки 1900 г.

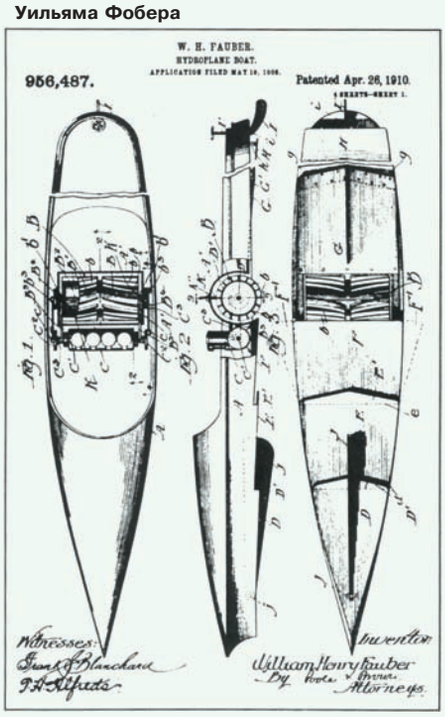
Один из первых патентов на реданный глиссер. Автор — француз Леон Левассёр. В 1906 г. осуществил свое изобретение, построив экспериментальный 9-метровый глиссер "Antoinette" с машиной 50 л.с.



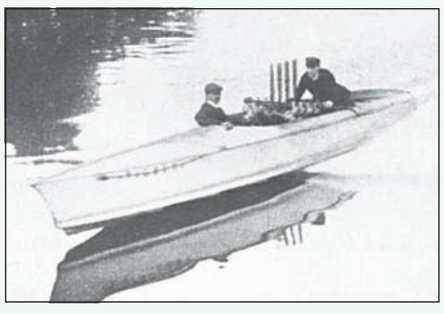
Один из первых патентов на "корпус автомобильного каноэ для высоких скоростей". Автор — Поль Боннемасон. В 1907 г. он построил однореданный глиссер "Ricochet-Nautilus" с 10-сильным двигателем.



Один из последних патентов Уильяма Фобера



Уильям Фобер испытывает на Сене свой первый реданный глиссер



измещающей лодке известный английский конструктор Уффа Фокс считал скорость восьмерки распашной с поистине невероятным отношением длины к ширине, равным 30. Максимальная скорость этой 18.3-метровой лодки при водоизмещении 822 кг составила 20.4 км/ч. И не было никакой надежды на повышение скоростей.

Это доказывало, что "длина бежит" и "побеждает" лишь до определенного предела скоростей.

До поры до времени рост скоростей катера напрямую зависел от роста мощности двигателя. "К примеру, — пишет Б. Гибнер (см. "КиЯ" № 4), — на английском катере "Нэпир Минор", специально построенном для борьбы за Британский приз, была установлена машина мощностью 75 л.с. А на следующей его модификации "Нэпир Минор II" мощность была уже в пять раз больше!"

С этим же обстоятельством связана создающая немалую путаницу и частая в те годы замена двигателя на одном и том же катере. Вот, допустим, известнейший катер "Ursula". На первом этапе его жизни на нем стоял 200-сильный "Volseley", однако в протоколах следующих соревнований значатся уже два таких двигателя, а в конце громкой спортивной жизни того же катера работали на нем 760 л.с. Если, однако, в начале повышение мощности давало ожидаемую прибавку в скорости, то затем скорость сколько-нибудь заметно расти перестала и увеличивалось только волнообразование.

Двигатели имели огромные вес и габариты — занимали большую часть длины гоночного корпуса. Поскольку долгое время мощность установки можно было повышать только увеличением числа цилиндров, борьба за скорость приводила к росту размерений катера, в первую очередь — его длины. Это совпадало с твердым мнением судостроителей, что относительно узкий и длинный водоизмещающий корпус всегда будет быстроходнее короткого при той же ширине и энерговооруженности.

Впрочем, передовые ученые и конструкторы (в первую очередь создатели боевых кораблей), такие, как сэр Джон Торникрофт, уже давно сомневались в этом и проводили большую работу по совершенствованию комплекса корпус — двигатель — движитель, повышению и скоростных, и мореходных качеств корабля — в том числе и кораблей возникающего в тот период "москитного" флота. Однако на гоночной технике это отражалось с некоторым опозданием. Так что первый (и последний) олимпийский чемпион по ВМС, сын конструктора — Том Торникрофт не имел особого преимущества перед такими состоятельными спортсменами, как лорд Ховард или герцог Вестминстерский, имевший возможность заказать катер лучшему из катеростроителей того времени — Сэму Эдгару Саундерсу (добавим — и нанять в механики одного из создателей установленного на катере двигателя "Wolseley").

С другой стороны, известно, например (см. "КиЯ" № 168), что на катере Тома "Gyrinus" проходили испытания бортовые глиссирующие пластины, позволяющие идти уже в переходном к глиссированию режиме* (считается, что это добавило 2 узла скорости!). Надо полагать, сэр Джон не упускал случая проверить в гонках и некоторые другие свои идеи, что в конце концов и привело к созданию им знаменитой "Миранды" и на ее основе — сравнительно мореходных торпедных катеров "СМВ" (тех самых, которые в августе 1919 г. налетели на Кронштадт).

Кевин Десмонд приводит в своей книге фото уже совершенно плоской — глиссирующей — кормы катера "Viper IV", на котором одновременно испытывались и бортовые скеги, и гребные винты нового типа. На нем проводил эксперименты Альберт Хикман (будущий создатель "морских саней"). Катер с двигателем "Ferro" мощностью всего 25 л.с. показал неплохие результаты в 21-футовом классе, демонстрируя движение уже в переходном режиме.

Подводя итоги первого — доглиссирующего — периода развития моторных судов, обычно отмечают, что высшим его достижением были 75 км/ч построенного в 1908 г. для участия герцога Вестминстерского в гонках Олимпийских игр катера "Wolseley-Siddeley II". Олимпийским чемпионом герцог не стал (посадил катер на отмель), но на первенстве мира в Монако выступил прекрасно. Поскольку эта победа была одержана в день св. Урсулы, катер тут же переименовали, и он гораздо более известен под названием "Ursula". В проекте этого круглоскулого катера с относительной длиной 7.5 Саундерс не только воплотил весь накопленный за двадцать лет опыт создания водоизмещающих гоночных судов (расчетная скорость 35 уз, или 65 км/ч), но и предвосхитил пути перехода к чистому глиссированию. При угле килеватости в нос от миделя 20°, на кормовой половине корпуса днище становилось совершенно плоским и плавно поднималось, позволяя размещать большой гребной винт (диаметром 0.64 м), а в дальнейшем — два винта. Таким образом, здесь мы видим уже комбинирование обводов с появлением широкого глиссирующего участка на значительной части длины катера.

Как пишет Уффа Фокс, впоследствии этот принцип был развит и, в частности, положен в основу создания высокоскоростных американских катеров периода Второй мировой войны; создателем их провозгласили Джона Хакера, начисто забыв о новаторстве Саундерса.

* С этого же начинали и наши авиаторы — создатели первых отечественных торпедных катеров (см. "КиЯ" №137).

И, тем не менее, "зарегистрированный на километровой дистанции рекорд "Урсулы", — пишет наш историк Б. Гибнер (см. "КиЯ" № 4), — оказался тупиком: возможности водоизмещающих судов были исчерпаны. При дальнейшем повышении скорости хода сопротивление воды движению катера возрастало настолько, что преодолеть его увеличением мощности двигателей не удавалось". Действительно, увеличивать размерения и мощность против 14.935×1.981 м и 760 л.с. на "Урсуле" оказалось практически бесполезно.

Отступление четвертое. Перенесемся в середину тридцатых. Идет испанская война. Для контроля "за невмешательством" создается международная эскадра, и Сталин решает ввести в ее состав от СССР достраивающийся на заводе Жданова корабль, который должен был произвести сенсацию. В проекте лидера "Ленинград" сочетались очень мощное вооружение (5 130-миллиметровых орудий) и рекордная скорость хода (свыше 41 уз), однако в погоне за такой скоростью обводы 127.5-метрового водоизмещающего корабля, спроектированного по итальянскому образцу, сделали слишком "изящными" (относительная длина его была равна 10.9). Каждый вечер раздавался звонок из Кремля, а завод никак не мог сдать лидер флоту. Как только турбины начинали работать на полную мощность, под штевнем лидера возникала огромная волна, корабль получал очень большой дифферент — узкая корма, под которой были размещены три огромных гребных винта, буквально проваливалась вниз, начиналась сильнейшая вибрация корпуса, гребные винты кавитировали, а скорость нисколько не возрастала...

Это был тупик. Никакое совершенствование обводов водоизмещающих кораблей, никакое увеличение мощности турбин так и не позволило добиться повышения скоростей за черту 42 уз. Кстати сказать, именно поэтому во всех флотах и сегодня самые современные эсминцы, фрегаты, БПК и т. п. имеют скорости хода не выше достигнутых... еще накануне Первой мировой войны ("Новики"; 37.3 уз).

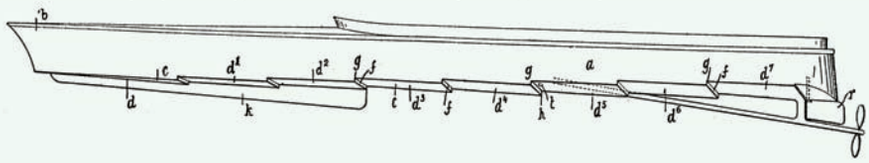
Не будем углубляться в теорию корабля и сравнивать числа Фруда, однако отметим, что 40–42 уз — это те же самые роковые для водоизмещающих судов всех размеров 75–77 км/ч, в которые "уперлись" создатели гоночных катеров на четверть века раньше!

Британский приз Хармсворта покинул Англию в 1907 г. после победы американской лодки "Dixie" (52 км/ч). Четыре последующих года подряд "Dixie" с порядковыми номерами II, III и IV выигрывали состязания на этот приз, но в 1912 г. сэр Эдгар Моккей показал скорость 93 км/ч и вернул приз в Англию. Это выступление считается важным этапом в борьбе за скорость. И даже не потому, что впервые катеру Моккея "Maple Leaf IV" удалось перешагнуть 50-узловый барьер, а потому, что на смену

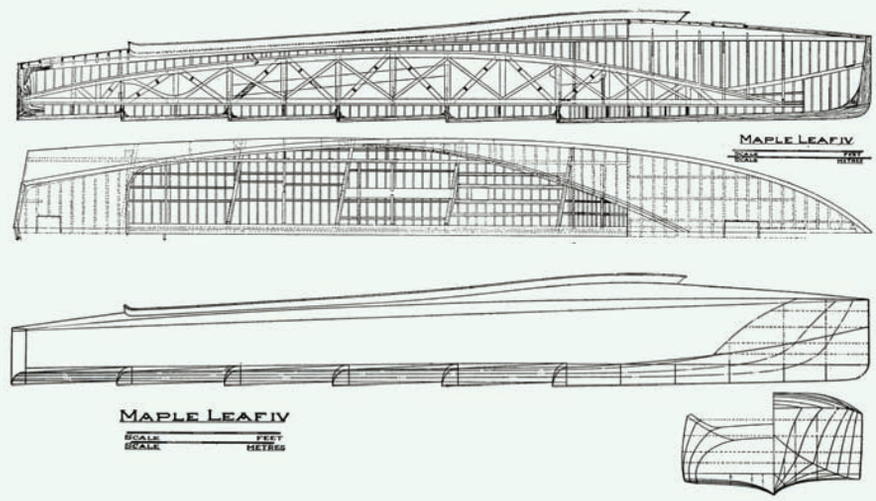


Первое по времени (октябрь 1906 г.) фото глиссирующего судна. На Сене испытывается результат девятилетних экспериментов —"плотик" графа С. А. де Ламбера. Между двумя корпусами установлен набор глиссирующих пластин (а затем и малопогруженных крыльев). Мощность двигателя — 50 л.с. Максимальная скорость — 54.7 км/ч.

Патент Фобера (1908 г.), положенный в основу обводов "Maple Leaf IV"



Конструкция корпуса и теоретический чертеж глиссирующего пятиреданного катера "Maple Leaf IV"



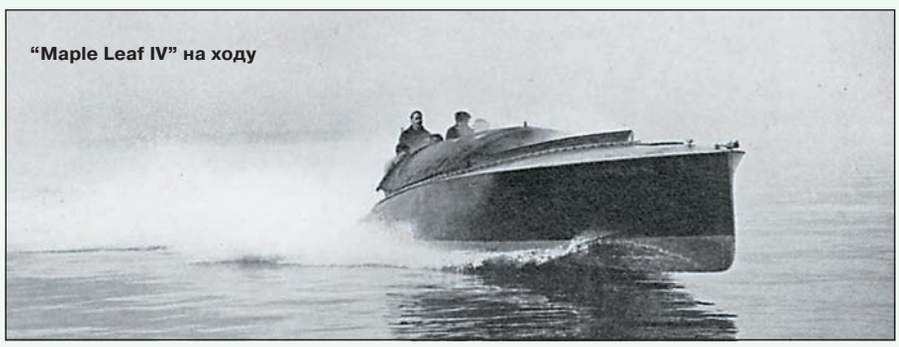
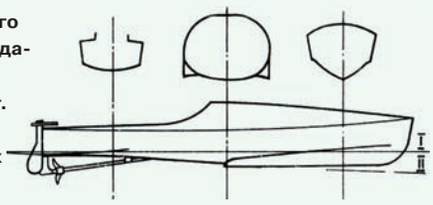
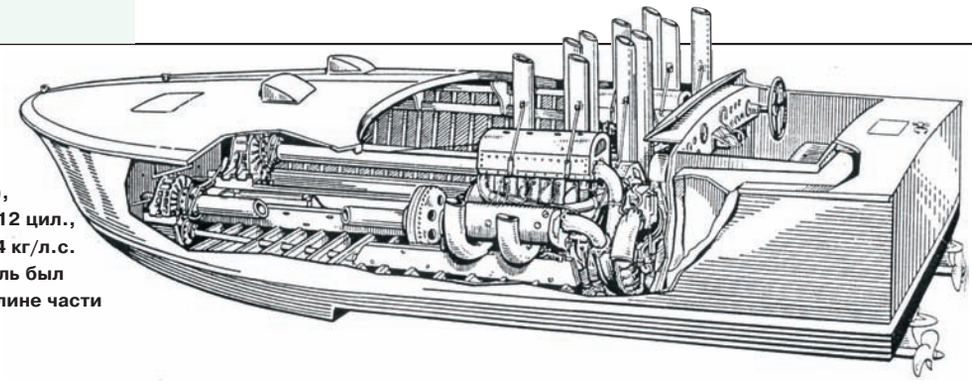


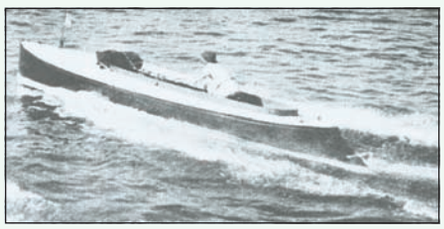
Схема обводов относительно более мореходного гоночно-экспериментального глиссера "Миранда-IV" конструкции Джона Торникрофта. Длина — 7.93 м, мощность двигателя — 110 л.с. В 1910 г. показал скорость 35.5 уз, или 65.7 км/ч. Послужил основой проекта "СМВ" — торпедных катеров периода Первой мировой войны.



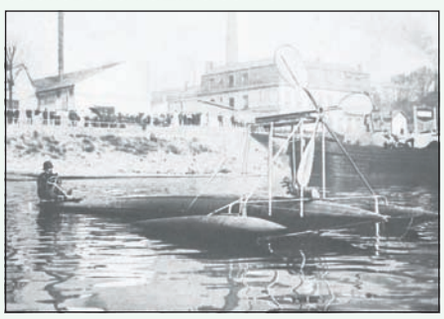


Устройство глиссера "Эстелла V". Корпус 8.53x2.64 м, деревянный. Обшивка двуслойная (кедр), 16–30 мм. 2 "Napier-Lion" (12 цил., по 1320 л.с.) с уд. весом 0.4 кг/л.с. В порядке эксперимента руль был расположен в средней по длине части катера.

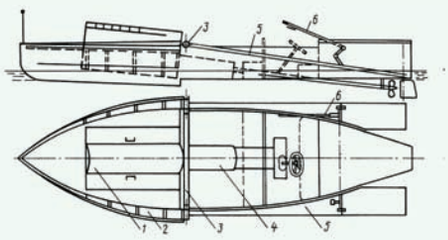
"Gyrinus" в гонке (победитель Олимпиады 1908 г.)



На Сене испытывается, по сути дела, первый моторный многокорпусник — надувная трехточка "18-bis" длиной 10 м. Установлена машина 50 л.с.



Экспериментальный туполевский реданный глиссер "АНТ-1" с регулируемыми бортовыми глиссирующими пластинами. Длина — около 6 м, двигатель — 6-цилиндровый "Изотта-Фраскини" 160 л.с. Осенью 1921 г. показал скорость 75 км/ч.
1 — двигатель; 2 — бортовые були-наделки; 3 — ось поворота пластин 5; 4 — редуктор; 6 — рычаг привода поворота пластин.





водоизмещающим пришли глиссирующие реданные катера.

В конечном счете это привело к тому, что гораздо большие скорости стали доступны катерам меньших размерений и с меньшими мощностями. Заметим, способствовали этому и несомненные успехи моторостроителей: если удельный вес двигателя 3 кг/л.с. на "Урсуле" сам по себе считался потрясающим достижением, то вскоре это уже стало нормой.

Самый принцип глиссирования был высказан и даже запатентован давно — где-то во второй половине XIX в., но только гораздо позднее, около 1910 г., появились необходимые для создания глиссирующего катера достаточно мощные и относительно легкие двигатели. Подчеркнем: в течение нескольких десятилетий, говоря "глиссер", всегда имели в виду глиссер с поперечным реданом. Редан, несколько снижающий сопротивление трения, позволял выходить на глиссирование с меньшей мощностью...

Итак, решающий шаг вперед был сделан конструктором Саундерсом, построившим катер для Моккея. Этот шаг стал возможен благодаря идеям американца Уильяма Генри Фобера: за период с 1906 по 1909 г. он получил девять патентов на реданные глиссеры (впрочем, была запатентована и идея 8-реданного океанского лайнера с пятью гребными винтами). На одном из патентов мы видим диковинный глиссер с тремя реданами, которые на кромках снабжены регулируемыми "транцевыми" плитами (триммерами); в носовой части — длинный вращающийся кильплавник; движителем служат своеобразные гребные колеса, работающие в прорези поперек днища.

Отметим, что первый построенный Фобером и продемонстрированный на Сене небольшой глиссер никаких подобных "заумностей" не имел, что и произвело особенно сильное впечатление: он развил скорость вплоть до 72 км/ч, после чего Фобер объявил, что применение его идеи гарантирует гоночному судну длиной 15 м скорость 72 км/ч с машиной не мощнее 500 л.с., т. е. чуть ли не вдвое менее мощной, чем на водоизмещающих катерах соперников.

Так или иначе его работы вдохновили Саундерса. Взяв за основу патент Фобера 1908 г., он убрал носовой кильплавник и уменьшил число реданов с восьми до пяти. В принципе получился остроскулый практически плоскодонный (угол килеватости 2.5°) реданированный корпус с выступающим килем и изогнуто-килеватыми обводами на прикилевой четверти ширины у ДП. Продольная профилировка характеризуется углом подъема килевой линии 2° от кромки каждого редана в нос. Относительная длина — не более 4.75. Водоизмещение — такое же, как на "Урсуле" (те же 5.25 т), но при практически той же мощности ("Остин" — 800 л.с. против 760) расчетная скорость на целых 20 уз, или 37 км/ч, выше!

Мировая война прервала соперничество гонщиков и катеростроителей Старого и Нового Света, так что приз Хармсворта несколько лет провел в Англии. Но уже в 1920 г. на первом же послевоенном соревновании отличился молодой американский гонщик Гар Вуд, которому и суждено было через несколько лет стать первым официально признанным рекордсменом мира. Пока что он, выступая на глиссере "Мисс Америка", победил, показав потрясающую по довоенным меркам скорость — около 123 км/ч.

Англичане, мечтавшие о реванше, специально для борьбы за мировое первенство стали строить несколько однореданных глиссеров серии "Эстелла". В гонках на приз Хармсворта 1930 г. двум "Эстеллам" противостояли три "Америки". И снова победил Гар Вуд, выступавший на 8.5-метровой "Америке IX", на которой стояли два "Паккарда" по 1100 л.с. (затем замененные на 1600-сильные). Любопытно, что следующая "Америка" под номером X имела уже четыре таких двигателя. Относительно большая ширина глиссеров позволяла ставить машины не одну за другой, а попарно — рядом...

Если же говорить не о победах в очередном чемпионате мира, а об абсолютном рекорде скорости, то первым в его историю было вписано имя Гара Вуда: на "Мисс Америке VII", имевшей два "Паккарда" по 900 л.с., он показал скорость 149.41 км/ч.

ОСНОВНАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Б.Гибнер, История мирового рекорда скорости на воде, «КиЯ» № 4.
2. Kevin Desmond, Power Boat. Speed, London, 1988.
3. Uffa Fox, Seamanlike sense in Powercraft, London, 1969.

Юрий Казаров

Продолжение следует

"АРСЕНАЛ"
ул. Дзержинского, 161.
Таганрог, 347931.
Россия.
Телефон (86344) 27 540.
Факс (8634) 31 2174
E-mail: SAIL@PBOX.TTN.RU
http://www.arsenal.ttn.ru
ARSENAL
ЛУЧШИЕ ПАРУСА РОССИИ

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

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННОЕ ТАКЕЛАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПАРУСНЫХ СУДОВ
все оборудование изготовлено из нержавеющей стали, бронзы, титана
198013, Санкт-Петербург, а/я 416. Тел.(812) 327-2926, тел./факс 252-5923

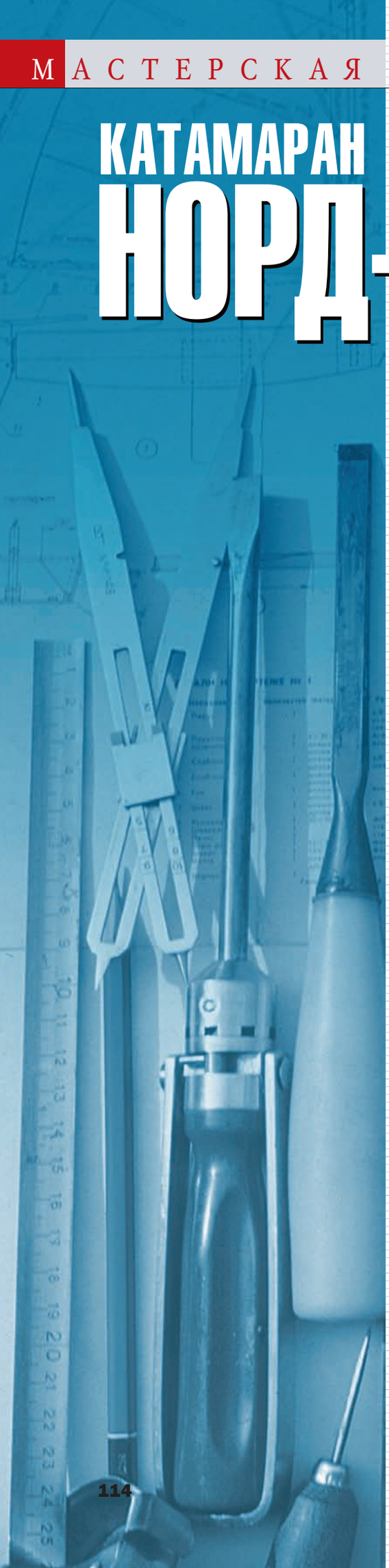
ПОДВЕСНЫЕ МОТОРЫ: "Selva", "Johnson", "Mercury", "Honda", "Yamaha", "Suzuki", "Tohatsu". Гарантия, сервис. Ремонт импортных ПМ. Установка.
КАТЕРА: "Мастер" (сварные из АМг), "Silver", "Bella", "Castello", "Стрингер", "Флинт", "Воронеж", "Казанка 5М4".
ВОДОЛАЗНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ.
ГИДРОКОСТЮМЫ на любой размер.
АКВАЛАНГИ.
НАДУВНЫЕ ЛОДКИ ИЗ ПВХ: "Лидер", "Yam" "Suzumar", "Риф", "Ладья"
129081, Москва, ул. Молодцова, 21, тел. (095) 473 9467, 747 7347, 737 3311(455), тел./факс 473 6614, E-mail: ihtiandr0@mtu-net.ru

ОАО "ВОЛЖСКИЕ МОТОРЫ" производит и реализует
подвесные лодочные моторы "ВЕТЕРОК"
мощностью 8 и 12 л.с., а также двигатели к а/м УАЗ, "ГАЗель"
Приглашаем Вас посетить наш стенд на выставке "Рыболовный и охотничий рай-2002", которая состоится в Москве, на ВВЦ с 3 по 6 октября.
Россия, 432006, г.Ульяновск, ул.Локомотивная,17а
Отд. сбыта: тел.(8422) 35-86-05; т/факс: 35-82-44
отд. маркетинга: 35-81-59; E-mail: vmmarket@mail.uln.ru

ПРОДАЕТСЯ
Теплоход бизнес-класса
Стоимость 270 000 $
Класс морского регистра: "М-ПР"
Длина – 33 м. Два двигателя по 300 л.с., скорость 25 км/ч; 8 кают, из них - 3 люкс, ресторан, сауна, прогулочная палуба. Размещение – 24 человека + 2 экипаж.
Принимаем заказы на строительство теплоходов бизнес-класса и скоростных алюминиевых моторных яхт.
Телефоны: (8432) 60-5032, 36-4064, 90-5032, chnl@intsys.kazan.ru

МОТОЦЕНТР ПЕТЕРБАЙК
www.peter-bike.com
☆Лодочные моторы ☆Снегоходы ☆Гидроциклы
☆Вездеходы ☆Мотоциклы и другая техника
☆Продажа, обмен, ремонт ☆Запасные части
Предъявителю рекламы — скидка 2%
Санкт-Петербург, наб. Черной речки, 1
Тел. (812) 320 1883

AQUATRADE
официальный дистрибьютор в России
продажа, сервис
катера "Lema","Yamarin","FinnMaster", "Bella","Flipper", надувные лодки "Yamaran" снегоходы "Yamaha"
Санкт-Петербург, ул. Ворошилова, д.2
тел./факс: (812) 442 0052, 326 2869
www.aqua-trade.spb.ru; E-mail: kater@aqua-trade.spb.ru



Для самостоятельной постройки

КАТАМАРАН НОРД-ВЕСТ-65К

Вариант «В» — водное такси

В предыдущих номерах были опубликованы чертежи основного — прогулочно-туристского варианта (“А”) и служебного варианта (“Б”) этого катамарана. Здесь приводим дополнительные чертежи для постройки третьего варианта того же катера “В” — водного такси, хотя, разумеется, он пригоден для туристских плаваний и хозяйственных целей. Подчеркнем, что теоретический чертеж приведен в “КиЯ” № 180, и его при постройке катера по варианту “В” можно использовать без всяких изменений. Сказанное в основном относится и к конструкции корпуса, поэтому даем только отличающиеся поперечные сечения по шп. 4 и 10.

“Норд-Вест-65К” — мореходный и комфортабельный катер-катамаран. Его самоотливной кокпит площадью 10 м² благодаря прямоугольной в плане форме значительно просторнее, чем у любого однокорпусного катера таких же размерений. Катамаран — надежная и остойчивая платформа, что особенно важно с учетом назначения именно этого варианта катера.

Этот открытый вариант наилучшим образом приспособлен для перевозки восьми пассажиров на сравнительно небольшие расстояния. Основные отличия от варианта “Б” — отсутствие рубки, оборудование кокпита мягкими креслами по числу пассажиров и столом-баром.

Посадка пассажиров производится через корму по сходне с поручнями.

Форпик отделен герметичной поперечной переборкой на шп. 2 и разделен выгородками на три рундука. Средний из них предназначен для хранения якоря и концов. Рундуки загружаются через люки диаметром 400 мм.

Подмоторная ниша, рассчитанная на установку двух подвесных моторов по 90 л.с., отделена от кокпита внутренним транцем — усиленной переборкой на шп. 10 со ступенькой для схода пассажиров в кокпит.

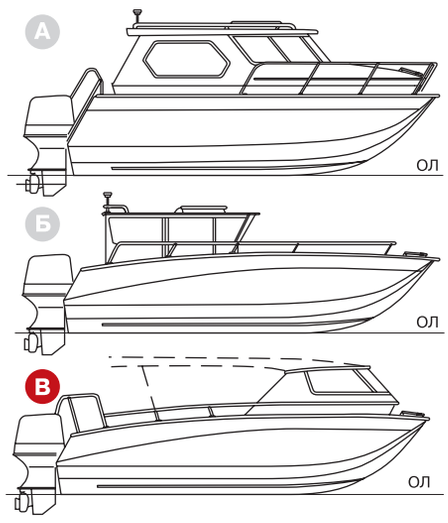
Непотопляемость катера обеспечивается герметизацией форпика и вклеенным вдоль бортов и под пайолом вдоль моста легким пенопластом.

Пульт управления располагается в ДП — в самом носу катера в открытой сверху мини-рубке.

Носовая часть катера защищена от брызг и ветра фальшбортом и наклонным лобовым стеклом мини-рубки.

Вдоль бортов имеется невысокое леерное ограждение.

Конечно, стоит оборудовать катер быстросъемным тентом на случай ухудшения погоды.



Три варианта катера “Норд-Вест-65К”
А — см. “КиЯ” № 179
Б — см. “КиЯ” № 180

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ катамарана “Норд-Вест-65К”. Вариант “В” — водное такси

Длина, м	6.100
Ширина, м	2.700
Высота борта, м	1.300
Вес корпуса, кг	410
Водоизмещение, кг	1700
Мощность ПМ, л.с.	2x90
Пассажировместимость, чел.	8

Постройка катера

Постройка катера по этому варианту ничем не отличается от описанной в предыдущих номерах применительно к вариантам “А” и “Б”.

Для разбивки плаза необходимо изготовить щит из фанеры или плотного картона размером 3000х1500 мм. Затем, пользуясь таблицей плазовых ординат, приведенной в “КиЯ” № 180, и рабочими чертежами на щите-плазе вычерчивают все шпангоуты — на оба борта и в натуральную величину. На каждом шпангоуте необходимо указать положение реданов, ребер жесткости, пазов обшивки борта и днища. По размерам, указанным в спецификации, на чертежах и по рабочему плазу (проекция “корпус”) заготовляют рейки, бруски, кницы, зашивку для переборок и транца.

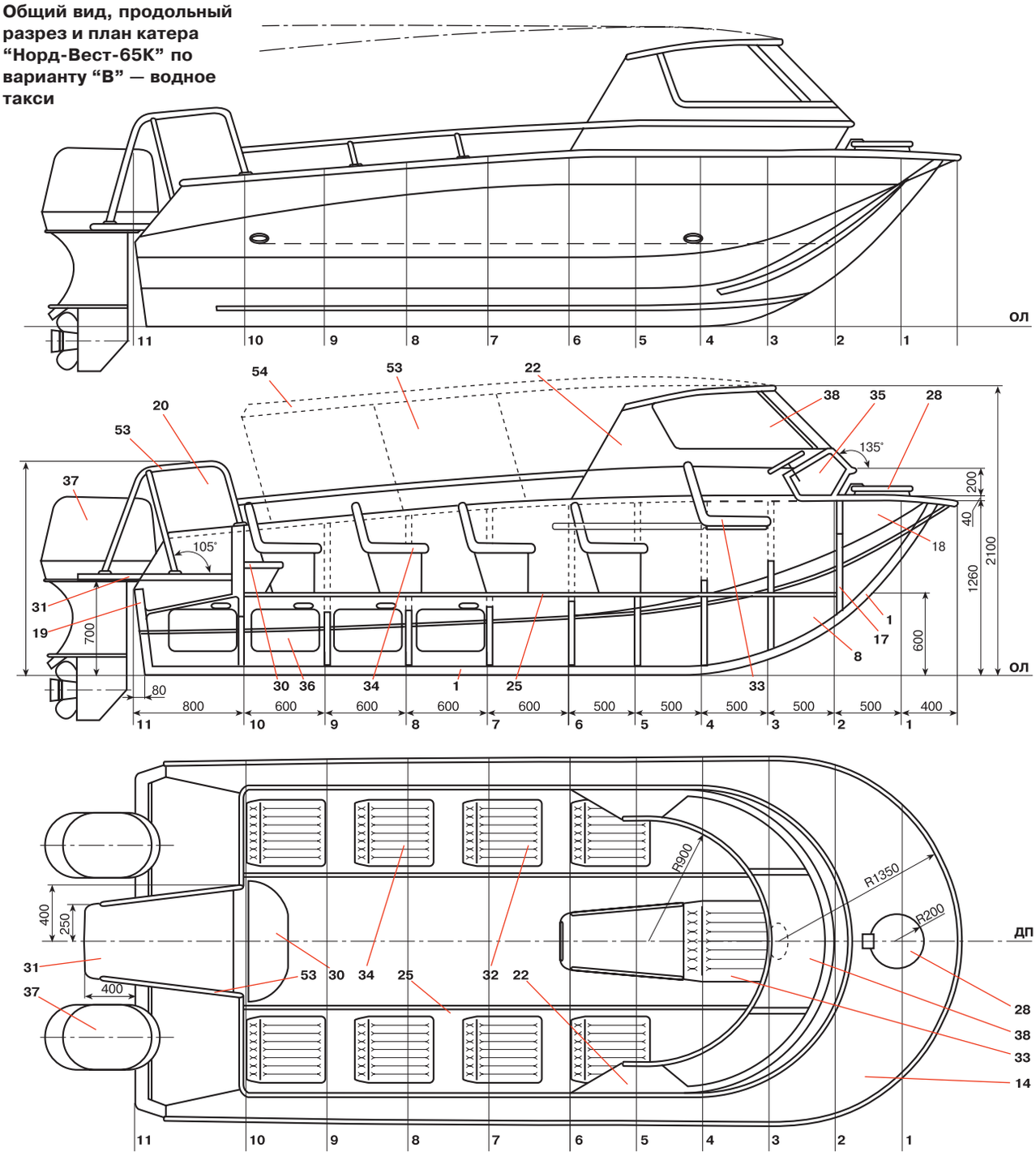
Фанера для изготовления деталей обшивки корпуса должна быть авиационная березовая по ГОСТ 102–49.

Плоские элементы носовой палубы и стенок мини-рубки представляют собой трехслойные панели из жесткого пенопласта ПХВ-1 (средний слой толщиной 8–10 мм) и по одному слою стеклоткани Т11ГВС-9 с каждой стороны.

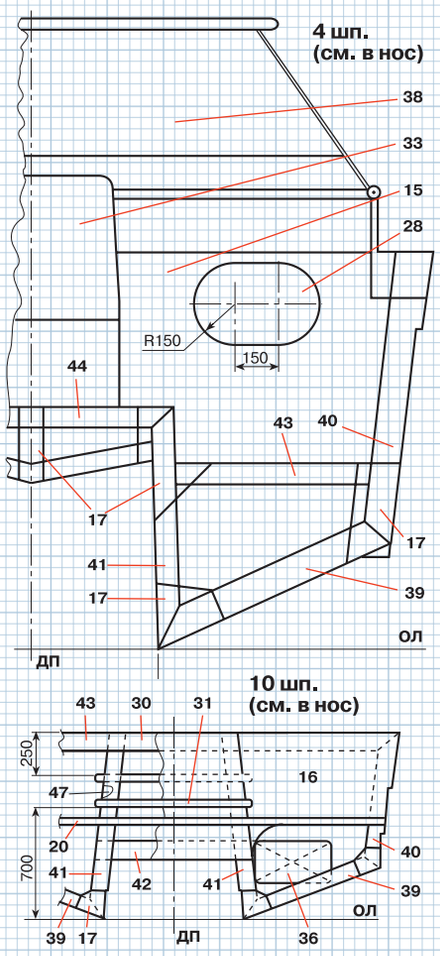
Эти детали можно изготовить на ровном полу. По всей площади изделия надо выложить куски пенопласта, смазать соединяемые торцы клеем, прижать один кусок к другому (не забыв подложить прокладку к полу); затем надо высушить и прострогать заготовку, после чего можно оклеить ее стеклотканью с верхней стороны. После просушки надо перевернуть заготовку, подготовить ее к оклейке и оклеить стеклотканью с другой стороны.

Корпус катамарана “Норд-Вест-65К” собирается на стапеле в положении вверх килем. Стапель — это два отфугованных 6.5-метровых бруса. Их надо

Общий вид, продольный разрез и план катера “Норд-Вест-65К” по варианту “В” — водное такси



Шпангоутные рамки — сечения по шп. 4 и 10.



выставить строго горизонтально, натянуть струну по ДП и разметить положение шпангоутов.

По контрольной линии (КЛ) на каждом шпангоуте следует прибить шергень-планку (временно!). КЛ — это линия дна самоотливного кокпита на высоте 600 мм от ОЛ.

Шпангоуты устанавливают шергень-планками на рабочие грани брусьев стапеля строго вертикально с проверкой по ДП и горизонту и закрепляют в выверенном положении. После этого можно приступить к установке и креплению продольного набора по днищу и по бортам.

Примыкающие к обшивке кромки продольного и поперечного набора тщательно малкуют. Листы обшивки днища и бортов устанавливают на эпоксидной смоле с запрессовкой гвоздями по ребрам жесткости и шурупами по шпангоутам.

Зашивать днище следует, начиная с моста; затем ставят спонсоны, а за ними — борта по поясьям от ДП к палубе.

Вдоль линии Р-1 выкладывают бруски пенопласта и после приклеивания обрабатывают, проверяя горизонтальность рабочей грани при каждом шпангоуте. Реданы изготовляют из дерева или пенопласта и устанавливают по разметке с плаза.

После зачистки корпус оклеивают стеклотканью, после просушки повторно зачищают и окрашивают.

Перевернутый килем вниз корпус устанавливают горизонтально, раскрепляют и убирают изнутри “обзол”. Угловые соединения и все сомнительные места проклеивают “мокрым угольником”. Конструкции мини-рубки монтируют на шурупах и “мокром угольнике”.

По размерам фирмы-изготовителя мотора оформляют транец.

Юрий Зимин, *мастер спорта*

СПЕЦИФИКАЦИЯ ДЕТАЛЕЙ КОРПУСА И УЗЛОВ ОБОРУДОВАНИЯ КАТЕРА

1 — киль и форштевень, 40×80; **8** — обшивка днища и дно моста, 6 мм; **14** — носовая палуба, 6 мм; **15** — переборка на шп. 2, 4 мм; **16** — переборка, 4 мм; **17** — кница, фанера, 6 мм; **18** — выгородка, фанера, 4 мм; **19** — транец, зашивка, 6 мм; **20** — рецесс, 6 мм; **22** — стенка мини-рубки, панель, фанера, 4 мм; **25** — палуба; **28** — люк в переборке шп. 2 и в носовой палубе для загрузки форпика; **30** — трап (10 шп.); **31** — сходня; **32** — стол-бар; **33** — кресло водителя; **34** — кресло пассажирское; **35** — пульт управления; **36** — бензобак; **37** — подвесной мотор; **38** — остекление мини-рубки; **39** — флортимберс, 100×25; **40** — топтимберс, 80×25; **41** — топтимберс, 80×25; **42** — флор моста (горизонт.), 100×25; **43** — бимс, 80×25; **44** — флор моста, 50×25; **47** — стойка (2; 10 шп.) и накладка, 80×25; **53** — релинг; **54** — тент.

Примечание: Детали, не обозначенные номерами позиций, перечислены в спецификации для варианта “Б” (см. “КиЯ” № 180).





ДЕЛОВАЯ МОТОРКА ИЗ КЕДРОВОЙ ДОСКИ

Построено любителями

Я давно уже занимаюсь постройкой простейших деревянных лодок. В этом году уже построил лодки, есть заказы еще на несколько штук. Это моя основная продукция.

А для себя я продолжаю работать над претворением в жизнь давней идеи — созданием деловой мотолодки высокой проходимости при большой грузоподъемности.

То, что получилось на сегодня, показано на фото. Лодка дощатая (тесовая). Она имеет простейшие остроскулые плоскодонные обводы с подъемом днища в носу и в корме и появлением незначительной килеватости на транце (в пределах 5°). На кормовой половине лодки — плавник. Борта с развалом, уменьшающимся в оконечностях; их высота на миделе — 0.44 м, в корме — на 0.15 м больше. Нос кончается наклонным транцем, практически поднятым из воды.

Конструкция простейшая, но прочность никаких сомнений не вызывает. Шпангоуты натесные; число их можно, наверное, и уменьшить. Доска из кедра.

Как видите, лодка получилась относительно узкая и длинная, на “джонботы” не похожая. При длине лодки 8.2 м и ширине на миделе 1.2 м грузоподъемность ее до 800 кг. С грузом 450–500 кг она спокойно проходит по мелководью, где глубина 25–28 см.

По скорости с малой нагрузкой лодка уступает алюминиевым заводской постройки, а вот с пятью и более пассажирами на борту обходит любую “дюральку” с мотором одинаковой мощности. Я хожу на ней с “Вихрем”. Возможна установка двух моторов по 30 л.с. При необходимости могу прислать чертежи и описание постройки этой лодки. Уверен, что построить ее захотят многие. Подойдет она и рыбаку, и охотнику.

Геннадий Хофриков,
пос. Усть-Кабырза Кемеровской обл.

Из почты редакции

“ВЕРА”, “НАДЕЖДА”, “ЛЮБОВЬ”

Год назад я построил по своему проекту “Чиж-2” (см. “КиЯ” № 164) три однотипные парусные лодки: “Вера”, “Надежда” и “Любовь” для нашего детского лагеря “Янтарь”. Летом провели их испытания, и должен сказать — проект удался. Готов поделиться с желающими рабочими чертежами этой лодки.

Проект был разработан специально для постройки силами любителей-судостроителей.

Несмотря на небольшие размеры, в кокпите лодки без тесноты могут расположиться трое взрослых. Под парусами швертботы легко управляются и идут в лавировку даже те, на которых стоит грот-гуари.

Лодки оборудованы веслами, грести довольно легко; возможна установка небольшого лодочного мотора вплоть до 3 л.с.

Располагаясь на ночлег, устанавливаем палатку прямо в кокпите.

Основные размеры этого удачного швертбота таковы: длина наибольшая — 3.22 м, ширина наибольшая — 1.55 м, высота борта — 0.50 м. Водоизмещение — 290 кг. Площадь парусов: грот — 5.2 м^2, стаксель — 2 м^2, спинакер — 5 м^2.

“Чиж-2” имеет ту же длину, что и “Кадет”, но буквально по всем показателям — скорости, мореходности, остойчивости, вместимости и т. д. — заметно его превосходит.

Материал: 6-миллиметровая фанера, дерево, эпоксидная смола и стеклоткань для оклейки.

Паруса мы заказывали в Петербурге — в “Северном Сиянии”, дельные вещи купили в магазине фирмы “Старлит”.

Сейчас живу в Шексне, создаю свою мастерскую. В ближайшее время намерен испытать на воде новую работу: простую плоскодонную мотолодку “Щука” (из фанеры) для рыбаков, охотников и дачников. Длина ее — 3.8 м, ширина — 1.5 м, высота борта — 0.45 м. В этот проект удалось вложить кое-какие новые идеи, хотя я впервые построил не парусное, а остроносое моторное судно. Как только будут готовы фотографии, вышлю, поделюсь и результатами испытаний.

На подходе еще один проект — картоп-лодка “Утенок”.

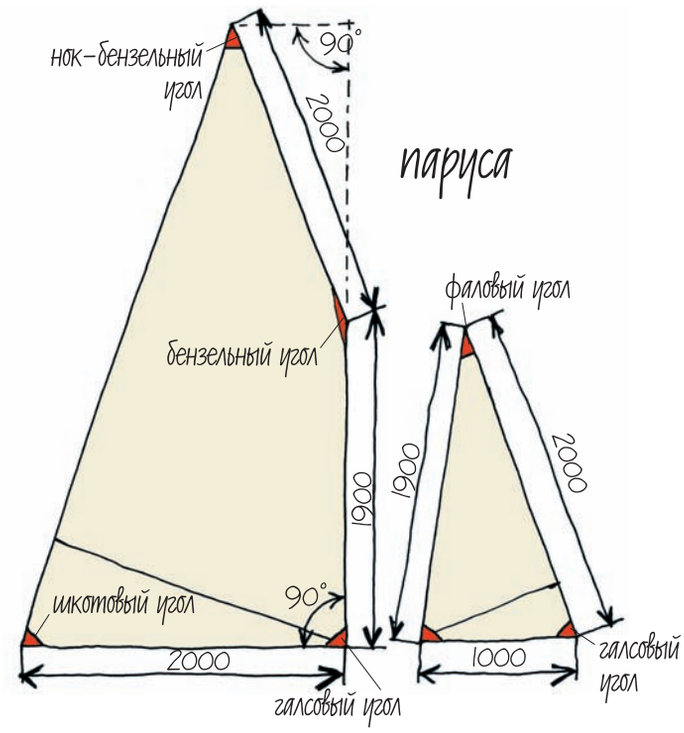
Игорь Ставицкий, *г. Шексна*

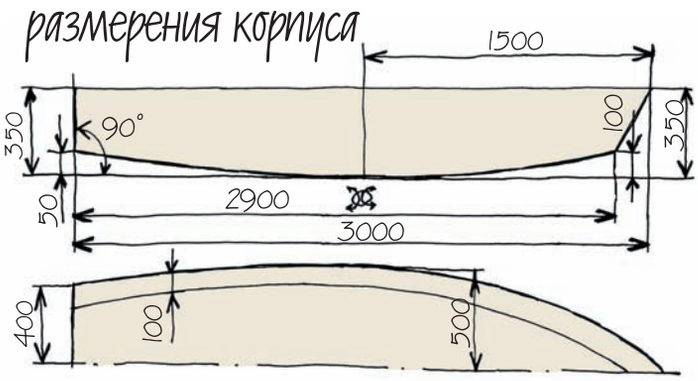


«ЛЮМ»

лодка для юных моряков

Как решить проблему создания детского флота при отсутствии средств? Эту непростую задачу в клубе юных моряков “Бригантина” города Электросталь мы начали решать еще в далекие советские времена. Ведь тогда, как и сегодня, тоже не было денег на покупку плавсредств, совершенно необходимых для морской практики наших мальчишек и девчонок. Единственным доступным для нас путем оказался самострой. В то время с этим было даже легче, поскольку материалы для технического творчества (фанера, доски, краски) удавалось получать через профкомы местных предприятий, а что касается желания строить флот у ребят — так оно имелось и имеется с избытком.







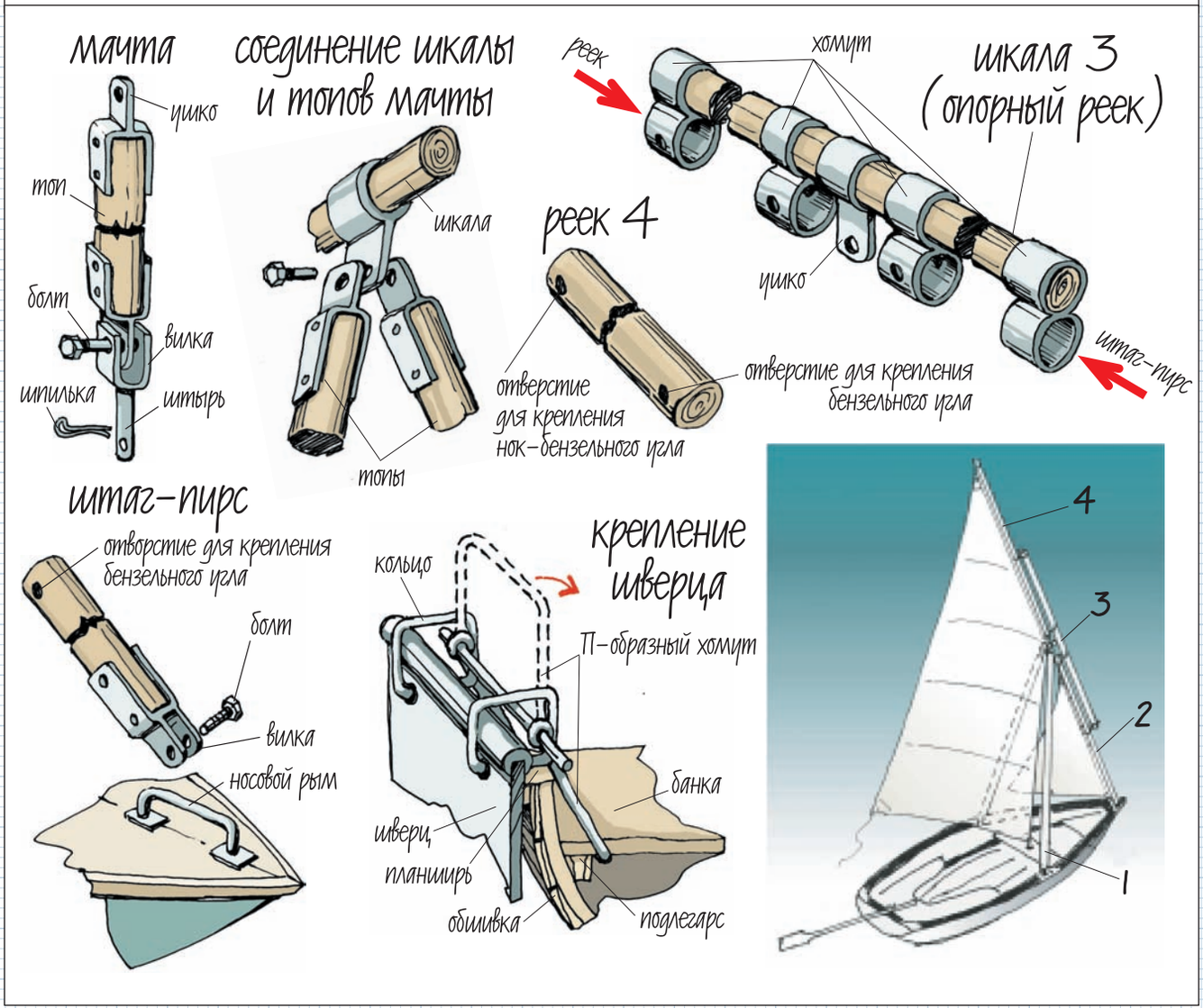
Начали мы с наиболее простых в постройке швертботов типа “Миррор Динги”, подходящих для тренировок на наших водоемах (самый большой из них имеет размеры по зеркалу воды около 500х600 м). Затем освоили строительство крейсерских швертботов, позволивших совершать дальние спортивные плавания по волжским водохранилищам (см. “КиЯ” № 4 за 1980 г.). Всего нами было построено пять таких яхт. С июня по август мы проводим лето на них — в крейсерских плаваниях. А вот тренировки на местных водоемах нам запретили по причине столкновения интересов купающихся и юных моряков — купальщиков здесь очень много, и давить их судами юнморов, конечно, было нельзя. Но практика показала, что начиная с апреля по май и с сентября по октябрь те же самые водоемы пусты — купальный сезон или не начался, или уже окончен. Вот мы и решили использовать именно это время для тренировок по гребле и парусу.

Наши “Миррор Динги”, построенные в начале семидесятых, остались только на фотографиях. Нужны были новые, простые в изготовлении лодки, при том обязательно легкие, чтобы можно было без особого труда донести их до водоема, а это около 1.5 км, и отнести обратно в клуб; беда в том, что на озерах нет места для надежного хранения флота.

В конце концов мы остановились на простейшем варианте — обучении ребят гребле и плаванию под парусами на универсальной парусно-гребной (однопарка) остроносой лодке (коротко о ней упоминалось в “КиЯ” № 174 на стр. 100). Ее вес (с минимальным набором) — около 25–30 кг. Нам повезло — мы смогли использовать довольно редкий для любительского судостроения листовой материал, выпускаемый для автомобилестроительной индустрии — элвуд. Самое главное — он не только прочен, но и совершенно не боится воды, так что корпус лодки не нужно оклеивать стеклотканью. Трехмиллиметровый лист элвуда имеет раз-






мачта
ушко
топ
болт
вилка
шпилька
штырь
соединение шкалы и топов мачты
шкала
топы
рееk
хомут
шкала 3 (опорный реек)
ушко
штаг-пирс
реек 4
отверстие для крепления нок-бензельного угла
отверстие для крепления бензельного угла
штаг-пирс
отверстие для крепления бензельного угла
болт
вилка
носовой рым
крепление иверца
кольцо
П-образный хомут
банка
иверц
планширь
обшивка
подлегарс
4
3
2
1





меры 3200 × 1200. Исходя из этого мы и приняли габариты нашей серийной лодки: длина — 3 м, ширина — 1 м, высота борта у миделя — 0.35 м, что позволяет использовать для обшивки корпуса и листы стандартной фанеры 1525 ×1525.

Особенность примененной конструкции корпуса в том, что днище плоское (хотя и с подъемом к оконечностям), киля нет как такового, а поперечный набор состоит из одного мидель-шпангоута и транца. Продольный набор составляют два днищевых стрингера (один скуловой и один бортовой) и привальный брус (с усилением накладкой — в районе подуключины и подвески шверца и буртиком снаружи).

На изготовление набора пошло 25 еловых реек 15 × 25 × 3200, семь из них — на сборку мидель-шпангоута, транца и форштевня, причем для увеличения сечения связи рейки склеивались между собой. Все продольные связи врезаны в транец, шпангоут и форштевень заподлицо и закреплены шурупами на клею ЭДП.

Сборку корпуса выполняли в положении вверх днищем на полу, на котором была пробита линия диаметральной плоскости (ДП). На концах этой линии устанавливали форштевень и транец, по середине — мидель-шпангоут. Перпендикулярность ДП и вертикальность проверяли угольником. В пазы установленных таким образом связей набора вставляли привальный брус, бортовые, скуловые и днищевые стрингеры, которые также крепили шурупами на клею. Для увеличения жесткости с внутренней стороны стрингеров и привального бруса наклеивали (от миделя в нос и в корму) рейки 15 × 25.

После высыхания клея набор малковали. Затем на него укладывали днищевой лист обшивки и обрисовывали его контур по кромке скуловых стрингеров; таким же способом обрисовывали и борта. Контуры днища и бортов выпиливали ножовкой. Места прилегания обшивки к набору и штевню зашкуривали и промазывали клеем, как и поверхности самого набора. Листы обшивки накладывали на набор и пришивали гвоздями 1 × 20 с шагом по скуле — 50 мм, по стрингерам — 100 мм.

После высыхания клея края обшивки днища обрабатывали заподлицо с бортовой поверхностью скулы, заодно проверяя плотность прилегания листа к скуловому стрингеру. Так же пришивали и борта. С наружной стороны днища точно напротив стрингеров уложили две рейки — фальшкили.

Корпус готов. Осталось установить в нем банку для гребца, брештук и транцевые кницы, гнезда для уключин и на днищевых стрингерах — постоянные рыбины из поперечных планок, компенсирующие отсутствие поперечного набора на днище.

Весла изготовили из оставшихся реек. Наши весла имеют длину 2 м, а размер от уключин до конца рукояти — 50 см.

Вес готовой лодки получился равным 32 кг, грузоподъемность — 200 кг.

22 апреля, как только сошел лед, мы торжественно (с обмыванием штевней шипучкой) спустили наши первые две лодки на воду и испытали их. Лодки сухие — воды в них не было, маневренные и вместительные. Грести легко. Для доставки лодок к водоему применили колеса на оси, которая при помощи струбцин крепится к транцу. Лодку спокойно везет один человек (см. фото).

Через неделю удалось испытать и парусное вооружение. Наша “ЛЮМ” и под парусом ведет себя отлично — хорошо слушается руля, легко набирает ход и крутит повороты. К ветру идет довольно круто, чему помогает профилированный шверц размером 900 × 300, вырезанный из 10-миллиметровой фанеры. Руль навесной швертботный.

Парусное вооружение лодки, как уже сообщалось в № 174, имеет площадь около 5 м^2. Оно отличается от обычного — нет ни традиционной мачты-однодеревки, ни стоячего такелажа, так как установка мачты с вантами требует определенных конструктивных изменений в наборе, что ведет к утяжелению корпуса. Мы решили установить треногую мачту, шпоры которой опираются на гнезда уключин и носовой рым.

В разобранном виде наш рангоут представляет собой пять одинаковых балок 35-миллиметрового диаметра и длиной по 2 м. Эти балки имеют каждая свое назначение (см. схему):

две балки 1 — боковые ноги мачты, шпоры которых имеют ушки для шарнирного соединения с болтами, диаметр их равен диаметру уключин; топы ног имеют ушки для соединения с рейком и штаг-пирсом;

2 — это носовая нога, она же штаг-пирс, шпор которого имеет двойное ушко для соединения при помощи болта с носовым рымом, а топ — ушко для соединения с рейком; в середине — отверстие для бензельного соединения с рейком;

3 — опорный реек (мы называем его шкалой), в средней части которого имеются ушко для соединения с топами боковых ног мачты и штаг-пирса, на ноках и посередине — отверстия для бензельного соединения со штаг-пирсом и верхним рейком;

4 — верхний реек с отверстиями для соединения с основным опорным рейком.

В разобранном виде рангоут и паруса легко укладываются в лодку. Устройство парусного вооружения показано на приводимых эскизах и фотографиях.

Установка рангоута и подъем парусов в зависимости от навыка экипажа занимает 5–10 минут.

К нашей лодке мы изготовили и якорь. Он прост по конструкции и удобнее, чем традиционная “кошка”; к его рогам приварены обушки, которые ограничивают угол откидывания лап.

Теперь уже можно сказать, что лодки “ЛЮМ” наши ожидания оправдали и с успехом используются ребятами.

Борис Очередин, *г. Электросталь*



"БОНА ИМОБИЛИА" ЯВЛЯЕТСЯ ЭКСКЛЮЗИВНЫМ ДИЛЕРОМ "SONIC JET PERFORMANCE"









DELTA



БОНА ИМОБИЛИА

ПРОДАЖА КАТЕРОВ VORTEX, DELTA, MODENA В РОССИЮ И СТРАНЫ СНГ

VORTEX ТЕЛ/ФАКС (095) 242 1556 242 16 25



IMOBILIA@MAIL.RU

WWW.JET-BOAT.RU

БОНА ИМОБИЛИА

+ СПЕЦИАЛЬНЫЕ МОДИФИКАЦИИ ДЛЯ СПАСАТЕЛЬНЫХ, ПОЖАРНЫХ И ПАТРУЛЬНЫХ СЛУЖБ

MNEV®
МНЕВ и К°

SOLAS APPROVED

5 ЛЕТ ГАРАНТИЯ НА МАТЕРИАЛ

Надувные лодки и катера

Широкий спектр моделей:
от портативных лодок для рыбалки и отдыха
до РИБов, дежурных шлюпок
и катеров на воздушной подушке.

ПКФ Мнев и К°
193148, г.Санкт-Петербург
ул. Ольги Берггольц, д.40

тел./факс: (812) 265-20-12
265-27-55
розница тел:(812) 265-05-88

E-mail: info@mnev.ru
mnev@lek.ru
http://www.mnev.ru

Усовершенствованный вариант водометной приставки к «ВИХРЮ-30»

Относительно простая по конструкции и довольно эффективная водометная приставка к самому популярному у нас подвесному мотору, чертежи которой были опубликованы в “КиЯ” № 177 на стр. 110–112, вызвала значительный интерес читателей. Хотя автор конструкции и писал, что “отсутствие заднего хода не вызывает особых неудобств”, многие из заинтересовавшихся выразили пожелание усовершенствовать приставку с тем, чтобы иметь реверс. В. Авраменко учел это пожелание. Приводим основные эскизы, рассчитанные на самостоятельное изготовление усовершенствованного варианта полностью погруженной водометной приставки.

Предлагаемая вниманию читателей водометная приставка “ВП-30А” к подвесному мотору “Вихрь-30” отличается от опубликованной в “КиЯ” № 177 наличием реверса. При этом максимально используются штатные детали серийного “Вихря-30”, в частности: шестерни переднего и заднего хода; вал-шестерня; вал ротора (с доработкой); муфта; рычаг реверса в сборе; тяга реверса (укороченная на 62 мм); упорный и игольчатый подшипники.

Ротор крепится разрезной шайбой. Для предотвращения проворота ротора предусмотрены два штифта; для предотвращения его смещения при заднем ходе дополнительно ставится еще один штифт.

В связи с тем, что ступица торпеды цельная, установка механизма переключения требует точного соблюдения особого порядка монтажа.

После установки вала ротора, вала-шестерни и регулировки зазора между зубьями шестерен переднего хода и шестерни $z = 14$ на шлицы вала ротора надевается муфта с рычагом реверса и прикрепленной к нему на оси опорой рычага реверса (дет. 2). Опора рычага крепится к корпусу двигателя винтом (дет. 5).

Затем на вал ротора надевается шестерня заднего хода с укороченной на 12 мм ступицей.

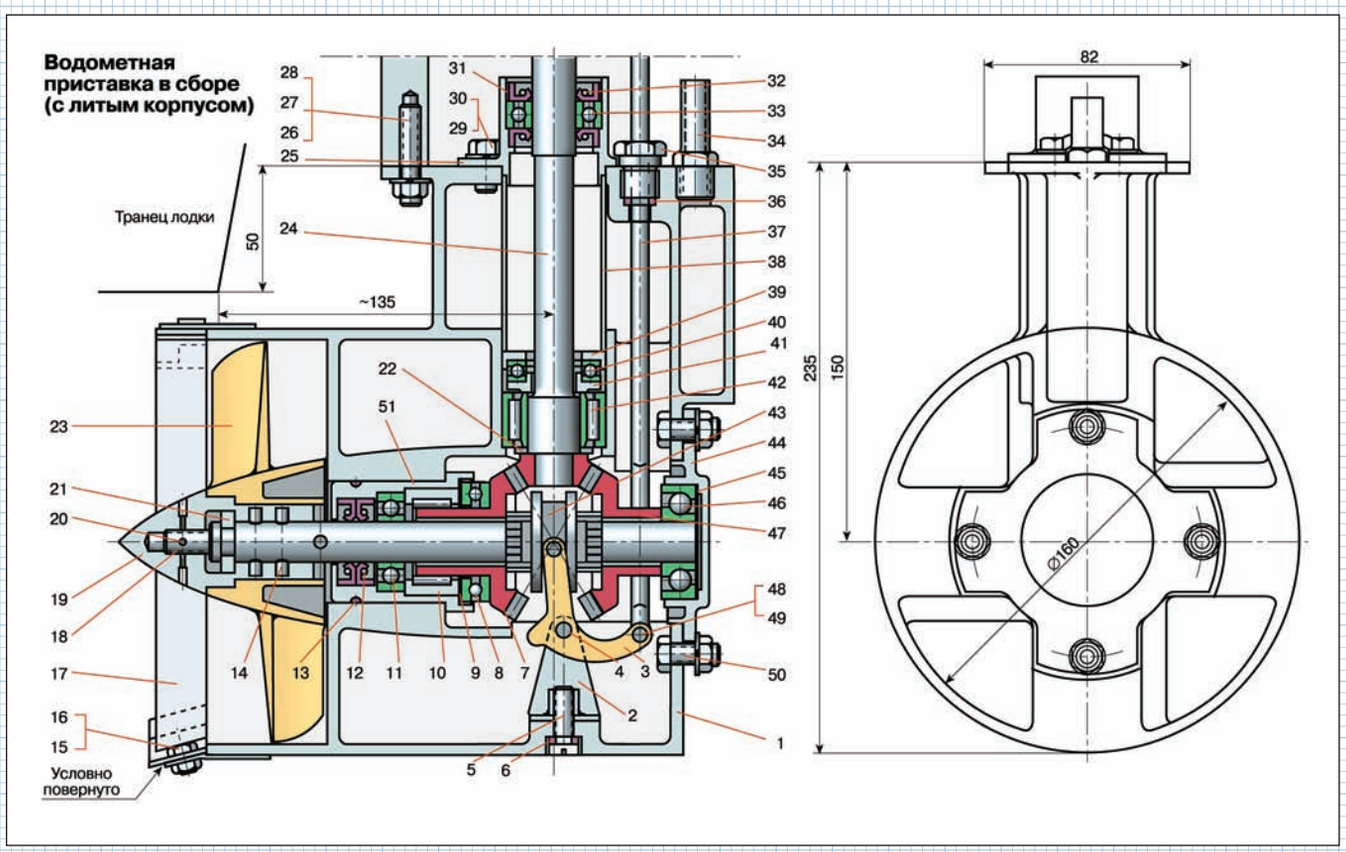
После этого вставляется укороченная тяга реверса, которая крепится осью (дет. 48) к рычагу реверса и шплинтуется.

На тягу надеваются уплотнительное кольцо (дет. 36) и грундбукса (дет. 35).

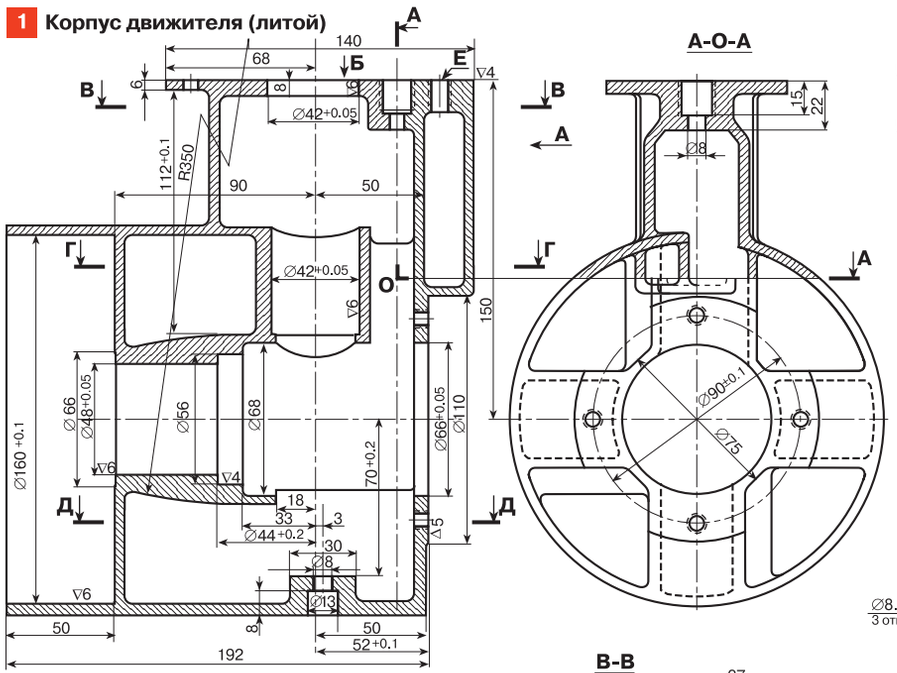
На вал ротора напрессовывается подшипник (дет. 46) и крепится к ступице крышка (дет. 44).

Технические характеристики водометной приставки “ВП-30А” к мотору “Вихрь”

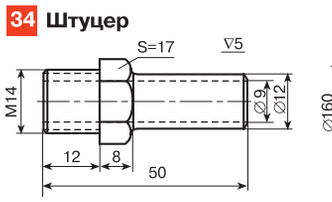
Передаваемая мощность, л.с.	**30**
Частота вращения двигателя, об/мин	**5100**
Передаточное отношение i=24/14=1.71	
Частота вращ. ротора, об/мин	**2980**
Диаметр четырехлопастного ротора, мм	**160**
Шаг ротора, мм	**220**
Дисковое отношение ротора	**1.0**



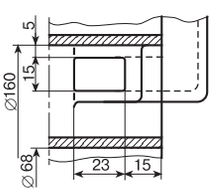
1 Корпус движителя (литой)



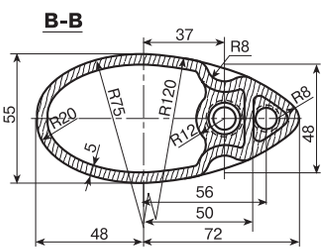
34 Штуцер



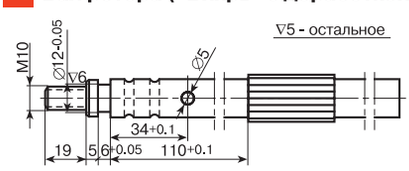
по Е



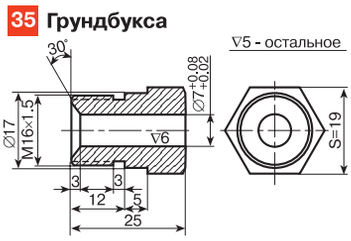
В-В



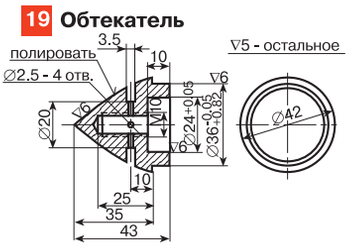
18 Вал ротора (“Вихрь” с доработкой)



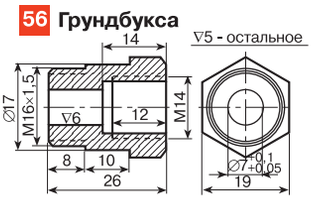
35 Грундбукса



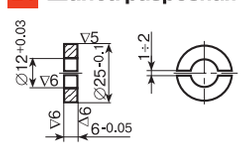
19 Обтекатель



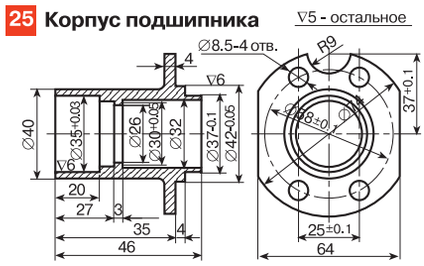
56 Грундбукса



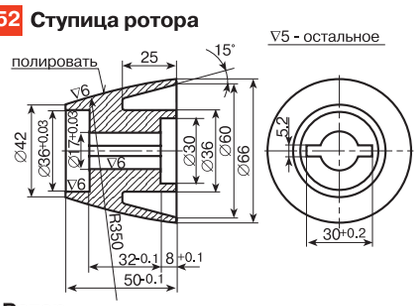
21 Шайба разрезная



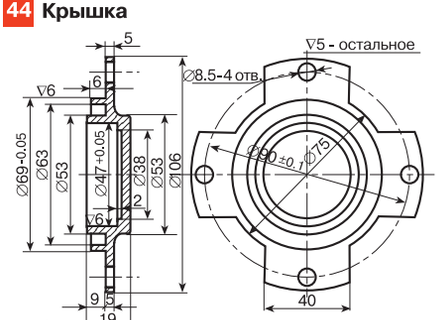
25 Корпус подшипника



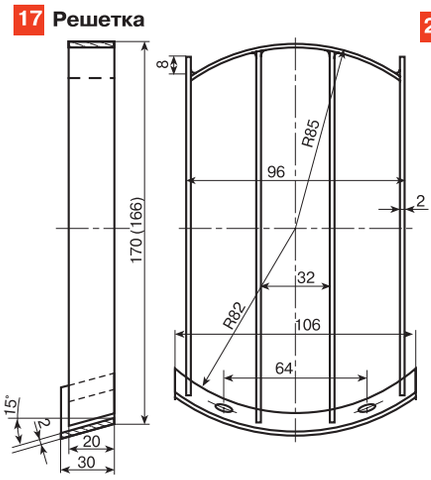
52 Ступица ротора



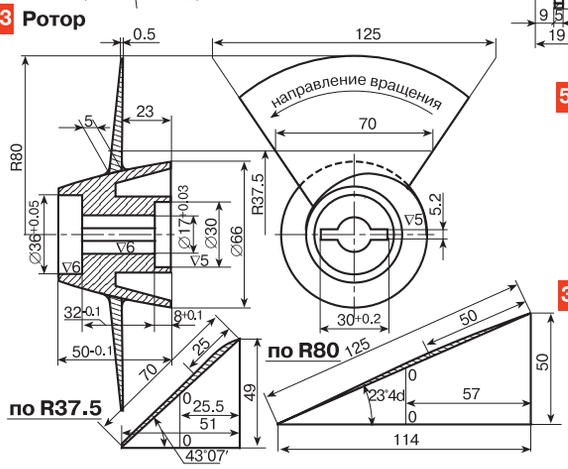
44 Крышка



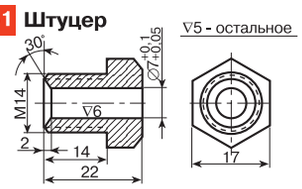
17 Решетка



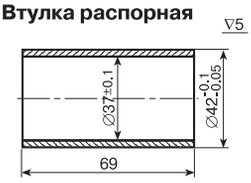
23 Ротор



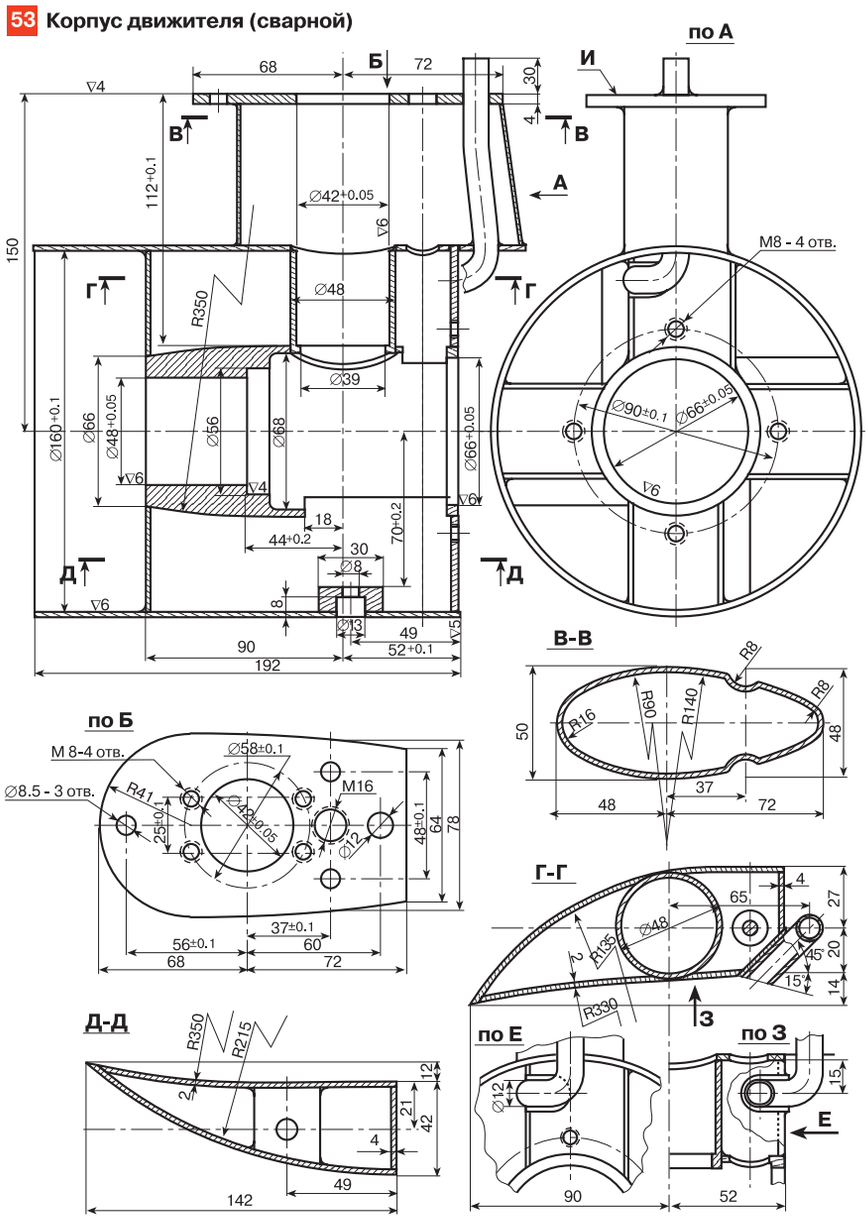
51 Штуцер



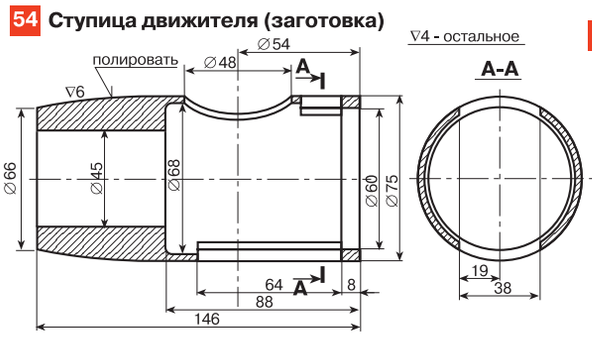
38 Втулка распорная



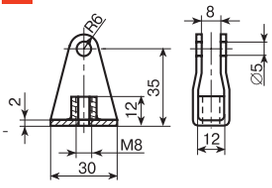
53 Корпус движителя (сварной)



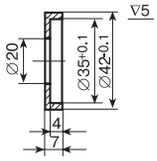
54 Ступица движителя (заготовка)



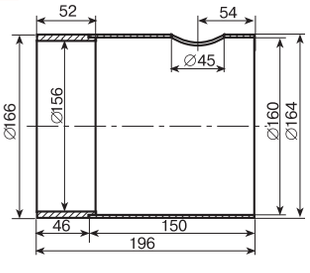
2 Опора рычага реверса



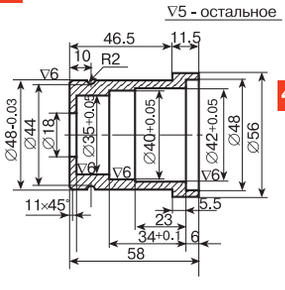
39 Шайба специальная



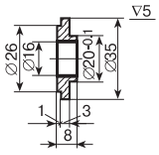
55 Обечайка (заготовка)



51 Корпус подшипников



41 Шайба специальная



СПЕЦИФИКАЦИЯ ДЕТАЛЕЙ ПРИСТАВКИ “ВП-30А”

1 — корпус движителя, АЛ-2; **2** — опора рычага реверса, Ст. 45; **3** — рычаг реверса в сборе (“Вихрь”); **4** — заклепка ∅5, сталь; **5** — винт М8×20 по ГОСТ 1491–58, Ст. нерж.; **6** — кольцо ∅8×2, резина; **7** — шестерня переднего хода (“Вихрь”); **8** — шарикоподшипник упорный № 8106; **9** — прокладка регулирующая 48×30, Ст. 45; **10** — роликоподшипник игольчатый № 4024104; **11** — шарикоподшипник радиальный № 203; **12** — манжета 17×35 по ГОСТ 8752–61, 2 шт.; **13** — кольцо ∅45×4, резина; **14** — штифт ∅5×28.3, 3 шт., Ст. 45; **15** — болт М6×12 по ГОСТ 7808–57, 2 шт., Ст. нерж.; **16** — гайка М6 по ГОСТ 5926–51, 2 шт., Ст. нерж.; **17** — решетка в сборе, Ст. нерж.; **18** — вал ротора (“Вихрь” с доработкой); **19** — обтекатель, Ст. нерж.; **20** — шплинт (проволока ∅2.5), Ст. нерж.; **21** — шайба разрезная, Ст. нерж.; **22** — шайба ∅20×30×3, Ст. 45; **23** — ротор, Ст. нерж.; **24** — вал-шестерня (“Вихрь”), **25** — корпус подшипника, Ст. нерж.; **26** — шпилька М8; *L*=40; *l*=20, 3 шт., Ст. 45; **27** — гайка М8 высокая по ГОСТ 5930–51, Ст. нерж.; **28** — шайба пружинная 8Л65Г, 3 шт.; **29** — болт М8×15, 4 шт., Ст. нерж.; **30** — шайба пружинная, 8Л65Г, 4 шт; **31** — кольцо ∅30×35×7, Ст. нерж.; **32** — манжета 30×15×7 по ГОСТ 8752–61, 2 шт.; **33** — шарикоподшипник радиальный № 202; **34** — штуцер, Ст. нерж.; **35** — грундбукса, БрОС10-10; **36** — кольцо уплотнительное ∅7×2, резина; **37** — тяга реверса укороченная (“Вихрь”); **38** — втулка распорная, Ст. 45; **39** — шайба специальная, Ст. 45; **40** — шарикоподшипник упорный № 8104; **41** — шайба специальная, Ст. 45; **42** — роликоподшипник игольчатый № 4074104; **43** — муфта (“Вихрь”), **44** — крышка, Ст. нерж.; **45** — прокладка регулирующая ∅47×38, Ст. 45; **46** — шарикоподшипник радиально-упорный № 36303; **47** — шестерня заднего хода с доработкой (“Вихрь”); **48** — ось ∅5×12 (“Вихрь”), Ст. 45; **49** — шплинт ∅2, Ст. 45; **50** — болт М8×20 по ГОСТ 7808–57, 4 шт., Ст. нерж.; **51** — корпус подшипника, Ст. 45; **52** — ступица ротора (заготовка), Ст. 45;

СВАРНОЙ ВАРИАНТ

53 — корпус движителя, Ст. нерж.; **54** — ступица движителя (заготовка), Ст. нерж.; **55** — обечайка (заготовка), Ст. нерж.; **56** — грундбукса, бронза; **57** — штуцер, бронза.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ПОЯСНЕНИЯ

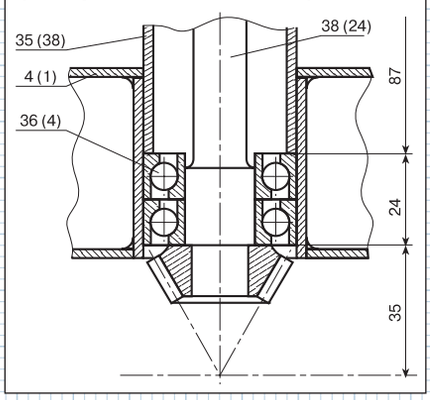
К чертежу дет. 53: 1. Неперпендикулярность оси отв. ∅42 относительно оси ∅48 и ∅66 не более 0.2 на длине 150. 2. Непараллельность плоскости «И» к оси ∅48 и ∅66 не более 0.1 на длине 140. 3. Биение пов. ∅160 относительно ∅48 и ∅66 не более 0.05. 4. Смещение оси ∅42 относительно оси ∅48 и ∅66 не более 0.2

К чертежу дет. 52: Поверхности ∅36; ∅17; шпоночные канавки 5.2×30; 32; 8; 50 обрабатывать в сборе.

К чертежу дет. 25: Биение ∅35 и ∅30 относительно ∅42 не более 0.01.

К чертежу дет. 23: 1. Шаговые угольники изогнуть по соответствующим радиусам относительно оси О-О выпуклостью вверх. 2. Ротор полировать.

Вариант установки подшипников № 46104 (20×42×12) в водометную приставку "ВП-30" и "ВП-30А" (номера деталей в скобках)



Зазор между зубьями шестерни заднего хода (дет. 47) и шестерни $z = 14$ регулируется установкой прокладки (дет. 45).

Корпус движителя может быть изготовлен по одному из двух вариантов: литым (на эскизе дет. 1) или сварным (дет. 53).

Полости в направляющих лопатках: верхней (сеч. Г—Г, дет. 1) и нижней (сеч. Д—Д), а также обтекатель (сеч. В—В) должны быть герметичными.

Водометная приставка крепится к мотору "Вихрь-30" (дет. 26, 27, 28).

Шланг для охлаждения присоединяется к штуцеру (дет 34). Укороченная на 62 мм рессора присоединяется к валу-шестерне.

Дополнительно следует учесть следующее. Для прохода шестерни $z = 14$, $m = 2.7$ мм вертикального вала, установленного на игольчатых роликоподшипниках № 4074104 (20×42×22), через отверстие в корпусе движителя ∅39 мм необходимо проточить шестерню $z = 14$ на $\varnothing 39^{-0.1}$. При отсутствии таких роликоподшипников целесообразно установить радиально-упорные подшипники № 46104 (20×42×12), как показано на рисунке. При этом упорный подшипник № 8104 и шайбы не устанавливаются. Корпус движителя растачивается на $\varnothing 42^{+0.05}$ на проход. Втулка распорная дет. 35 (38) удлиняется до размера 84 мм.

Владимир Авраменко,
г. Кременчуг



I. ЛОДКИ, КАТЕРА, ЯХТЫ

Яхты "BAVARIA", 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; www.czar.ru; czarao@dol.ru

Финские катера "Bella", российские "Максим", "Аргонавт", "Стрела", "Амур", моторные яхты "Кама", СВП, гидроциклы "Лидер" (Россия), "SeaDoo" (Канада), лодки алюминиевые, пластиковые, надувные, аэрокатера и многое другое.

"ТехноСпортЦентр", 196191, Санкт-Петербург, пл. Морской Славы, 1 (Морской вокзал), тел./факс (812) 322-6060; sportcenter@ctinet.ru

Лучшие надувные лодки и катера.

Фирма "Мнёв и К", Санкт-Петербург, ул. О.Берггольц, 40, тел./факс (812)265-2012, тел.(812) 265-2755, 265-0588; info@mnev.ru

Катера: "Кроунлайн", "Нимбус", "Бейлайнер", "Максум"; гидроциклы: "Бомбардье", "Поларис", а также квадрициклы, снегоходы; надувные лодки: "Бриг", "Зодиак", "Квиксилвер".

ООО "ДСК", г.Самара, тел. (8462) 478-578; active@dsk.ru

Катера "Bayliner", "Maxum", а также спортивные, рыболовные, круизные, моторные яхты.

"Аксель-Марин", Санкт-Петербург, Шкиперский проток, 21, тел./факс (812) 325-3867; факс (812) 356-0438; zan@americanboats.ru

Продажа катеров "Crownline", "Monterey", "Profisher 182" от 24.000 долл., а также водных мотоциклов, надувных лодок.

"Форс -Марин", Санкт-Петербург, тел. (812) 320-7698; тел./факс (812) 969-5757. Москва, (095) 999-5758; info@forcemarine.ru

Моторные яхты и катера фирм: "Sea Ray", "Baja", "Boston Whaler", "Wellcraft", "Doral"; мотолодки "Silver".

Официальный представитель в России "Yachting Russia Club",Санкт-Петербург, тел./факс (812) 245-8464; 324-6190; desander@mail.ru; www.yachtingrussia.com

Разработка и производство надувных моторных и гребных лодок, а также стеклопластиковых катеров с надувными бортами с использованием высококачественных материалов ведущих европейских производителей. Надувные водные сани (ski-bobs) с возможностью эксплуатации зимой за снегоходом. Кроме того, изготавливаем боновые нефтяные заграждения, баллоны для катамаранов, оболочки для бассейнов.

ООО НПП "Фрегат", Санкт-Петербург, ул. Шателена, 3, тел./факс (812) 556-9214, тел. (812) 247-2404

Яхтенная верфь, строительство моторных и парусных яхт из алюминия, стали и дерева, продажа и установка дизельных двигателей "Yanmar", "Perkins" и "Vetus", производство релингов и изделий из нержавеющей стали и алюминия. Комиссионная продажа яхт, перевозка яхт в любую точку мира. Катера "Родман" и яхты "МакГрегор".

"Мортранс Крафт", 197110, Санкт-Петербург, Петровская коса, 9, тел. (812) 237-0602; факс (812) 230-3803; mtk@solaris.ru; www.mortranscraft.ru

Надувные лодки: "Бриг", "Лидер", "Suzumar", "Фрегат", "Корсар", "Риф", "Zodiac"; катера: "Мастер", "Silver", "Bella", "Castello", "Воронеж", "Фаворит"; лодки: "Кефаль", "Дельфин", "Дельта", "Мираж".

Москва, тел. (095) 473-9467; тел./факс (095) 473-6614; ihtiandr0@mtu-net.ru

Катера, яхты, виндсерферы, гидроциклы, снегоходы, лодки, байдарки, каноэ.

"Франкарди", Санкт-Петербург, тел. (812) 320-1777, 327-2969, 272-0550, 327-3550; www.frankardi.ru

Стеклопластиковые лодки "Lema", а также "Finnmaster", "Yamarin", "Bella", алюминиевые лодки "Linder".

"Аква-трейд", Санкт-Петербург, тел. (812) 442-0052; тел/факс (812) 326-2869; kater@aqua-trade.spb.ru

Моторно-гребные надувные лодки и каноэ — 14 моделей.

ООО "Лидер", Санкт-Петербург, тел. (812) 245-4100, 596-3189; факс (812) 596-3189; leader_boats@mail.ru; www.leader.spb.ru

Катера "Wellcraft", моторные яхты "Carver"

Москва, тел./факс (095) 728-8077; www.avtodina.ru

Круизные, прогулочные катера, моторные яхты: "Chaparral", "Larson", "Princess", "Wellcraft" и другие.

"Автоконцепт", Москва, тел. (095) 363-6363 (многоканальный), (095)159-8189; mail@avtoconcept.ru

Катера "Clastron", "Bella", "Mariah", надувные лодки "Quicksilver". Аксессуары.

Москва, тел. (095) 575-0943, 777-4818; ssn@grandfs.ru

Мотолодка "Фортус-480" под ПМ до 100 л.с.

ЗАО "Фортус Марин", Москва, тел. (095) 275-8780, (902) 659-3272, (095) 184-7922; fortus-marine@mail.ru

Лодки и катера (от 2- до 6-местных) от фирмы "Пласт". Новая стеклопластиковая скоростная каютная мотолодка "Вектор Si" под ПМ до 150 л.с.

Н.Новгород, тел. (8312) 66-0194, 63-5893. Москва, тел. (095) 464-8196. Самара, тел. (8462) 58-9610. Адлер, тел. (8622) 69-80-64. Санкт-Петербург, тел. (812) 598-5755, 184-4916

Фирма "Bellamer" предлагает яхты "Aerodine" 35-47 футов (ЮАР-США); "Hanse" 30-53 футов (Германия); "Santer-760" 25 футов; универсальный пляжный "Match 4" (Финляндия).

www.bellamer.com; www.bellamer.ru. Ознакомиться с моделями можно в я/к "Морской", Санкт-Петербург (www.morskoy.ru). Справки по тел. (095) 784-7221

Мечта охотника и рыболова металлические мотолодки "Nitro" и "Tracker". Комплектация: консоль управления, мотор от 25 л.с., электрический троллинговый мотор, эхолот, трейлер.

Москва, тел. (095) 181-2028, 181-4255; факс (095)187-6334; mrmoto@mail.ru; Санкт-Петербург, тел. (812) 431-1118; тел./факс (812) 431-0163

Петербургская фирма "Курс" предлагает свои лучшие произведения: мотолодки "Дельта", "Омега", "Омега-люкс" с жесткой рубкой, катер "Кальмар".

Санкт-Петербург, тел. (812) 528-6845, 528-8645; kurs@lek.ru

Катера "Marino", "Karnic". Новые и бывшие в употреблении катера из Финляндии и Швеции.

"Порт-Артур", С.-Петербург, тел./факс (812) 380-1735; тел. (812) 994-1793; Москва, (095) 202-5777, 136-2085; факс 202-7577

Катера, яхты, моторные и гребные лодки. Катера "Marex 270 estremo".

"Comandor", С.-Петербург, тел. (812) 598-5755; факс: (812)598-9236

Каютные катера "Galia" трех модификаций.

"БГК", Москва (095) 105-3539, 275-4600

Катера "Николь"

"БГК", Москва, тел./факс (095) 105-3539, 275-4600; Саратов **"ТЛС-БИО"**, тел. (8452) 94-8010

Более 30 моделей надувных гребных, более 15 моделей надувных моторных лодок из прорезиненной ткани и ПВХ.

ОАО "Ярославрезинотехника", г. Ярославль, тел. (0852) 38-4384, 38-4464; адреса 70 магазинов на сайте — www.yrt.ru; lodki@yrt.ru

Новинки сезона — лодка "Кузьмич" (надувное дно, ПВХ, транец под мотор), и "Петрович" — за демократичные 300$. Поставляем продукцию для оборудования пляжа, баз отдыха, пансионата коммерческими плав. средствами — водными велосипедами, парусными катамаранами, бананами и т. д. + традиционный спортивно-туристический ассортимент — катамараны для сплава, рафты и т. д.

Заключаем договора, ищем дилеров и представителей в регионах.

ООО "КУЛИК-ТРЕЙД", г. Новосибирск, ул. Русская, 41б, тел. (3832) 33-7065; www.kulik.ru

Гребные и моторные лодки из стеклопластика. Полная комплектация и дополнительное оборудование по заказу.

"Стрингер", С.-Петербург, тел. (812) 186-8457, 464-4205; boats@stringer.spb.su

Гидроциклы "Yamaha" 2002 модельный год. Надувные лодки "Yamaran". Пассажировместимость от 3 до 6 чел.

"YAMAHA-ЦЕНТР на ПЕТРОГРАДСКОЙ", 197022, С.-Петербург, П. С., Большой пр., д. 100, тел. (812) 346-1619; факс (812) 322-2480; www.yamaran.spb.ru, www.petroset.ru; office@petroset.ru, center@petroset.ru, bolshoi100@petroset.ru

Продажа надувных лодок и катеров "Zodiac". Производство — Франция.

ООО "Лакор", Башкортостан, г. Уфа, ул. Комсомольская, 12/1, тел. (3472) 52-8500, 52-8666.

Лодки Воронежского завода: "Мини", "Кейс", "Воронеж-М", "Аргонавт", "Максим". Надувные лодки: "Лидер", "Бриг", "Корсар".

"МотоРэст", Москва, тел. (095) 967-3799, 163-4487, местн. 215

Катера: "Yamarin", "Flipper", "Crownline", "Buster", "Uttern", а также надувные лодки и гидроциклы.

С.-Петербург, тел. (812) 944-0800. Москва, тел. (095) 505-0910 info@boatsshow.ru

Катера "KARNIC" и "MARINO".

"Порт Артур", С.-Петербург, тел. (812) 103-7223, 994-1793; тел./факс: (812) 380-1735; portarthur@nwgsm.ru; www.portarthur.fi

Амфибийные катера на воздушной подушке "Гепард" последней модификации. Новые, сэконд-хенд, ремонт, модернизация. Переоборудование катеров и малых судов в моторные яхты с высоким стандартом отделки по собственным проектам и документации заказчика. Подробнее — на http://www.neptunsm.msk.ru

АОЗТ "Нептун-Судомонтаж" (Свидетельство о признании Российского Речного Регистра № 942-2-07). 141700, Московская обл., г. Долгопрудный, ул. Набережная, 18, тел./факс (095) 408-2209; e-mail: al15060@mail.ru

Строительство катеров, яхт из фанеры и дерева на заказ. Изготовление элементов внутренней обстройки. Гребные лодки "Ласка-1", "Ласка-2".

ЧП Андрейсонс, С.-Петербург, тел. (812) 597-3551 (вечером)

Со "Сплавом" всегда на плаву! Надувные моторные лодки "Сплав", аппараты на воздушной подушке "Сплав-350", туристическое снаряжение.

Фирма "ОКГ Сплав", Н. Новгород, тел. (8312) 627-258; www.splav350.ru

Продажа катеров "Vortex", "Delta" в Россию и страны СНГ. Специальные модификации для спасательных и патрульных служб. Эксклюзивный дилер "Sonic Jet Performance"

"БОНА ИМОБИЛИА", г.Москва, тел./факс (095) 2421556, 242 1625; www.jet-boat.ru, imobilia@mail.ru

II. ДВИГАТЕЛИ

Подвесные лодочные моторы “Evinrude” и “Johnson” (2-250 л.с.) — от 440 до 20 000 у.е.

Торговый Дом “Царь”, 121108, Москва, ул. Кастанаевская, 42, тел. (095) 144-4401, 144-0024, 144-0047, 146-7626, 146-7866; www.czar.ru; czarao@dol.ru

Подвесные моторы “Mercury” 2.5-250 л.с. Ремонт и техническое обслуживание.

ЗАО “Меркурий-НИИ ТМ”, Санкт-Петербург, пр. Непокоренных, д.47, тел. (812) 321-6103, 321-6104; факс (812) 535-2496

Двигатели: “Mercury”, “Mariner”, “MerCruiser”, аксессуары, сервис, запчасти.

“Аксель-Марин”, Санкт-Петербург, Шкиперский проток, 21, тел./факс (812) 325-3867; факс (812) 356-0438, zan@americanboats.ru

Подвесные моторы “Mercury”, “Mariner”, “Evinrude”, “Johnson”, “Вихрь”. Стационарные двигатели “MerCruiser”.

ООО “ДСК”, г. Самара, тел. (8462) 478-578; active@dsk.ru, office@dsk.ru

Лодочные моторы, вездеходы, мотоциклы и другая техника. Продажа и ремонт.

“Мотоцентр”, Санкт-Петербург, тел. (812) 320-1883; moto@peter-bike.com; www.peter-bike.com

Подвесные моторы “Tohatsu”, “Вихрь”, “Нептун”, “Ветерок”.

“ТехноСпортЦентр”, 196191, Санкт-Петербург, пл. Морской Славы, 1 (Морской вокзал), тел./факс (812) 322-6060; sportcenter@ctinet.ru

Подвесные лодочные моторы двух- и четырехтактные: “Selva”, “Johnson”, “Mercury”, “Honda”, “Yamaha”, “Suzuki”, “Tohatsu”, “Mariner”, “Evinrude”. Продажа и ремонт.

Москва, тел. (095) 473-9467; тел./факс (095) 473-6614; ihtiandr0@mtu-net.ru

Лодочные моторы “Mercury” 2- и 4-тактные от 2.5 до 250 л.с.

Москва, тел. (095) 575-0943, 777-4818; ssn@grandfs.ru

Предлагаем подвесные лодочные моторы “Ветерок”.

ОАО “Волжские моторы”, г. Ульяновск, ул. Локомотивная, 17, тел. (8422) 35-8591; факс (8422) 32-2897

Продажа и установка дизельных двигателей “Yanmar”, “Perkins” и “Vetus”.

“Мортранс Крафт”, 197110, Санкт-Петербург, Петровская коса, 9, тел. (812) 237-0602; факс (812) 230-3803; mtk@solaris.ru; www.mortranscraft.ru

Подвесные моторы фирмы “Yamaha”. Мощность от 2 до 250 л.с., двух- и четырехтактные.

“YAMANA-ЦЕНТР на ПЕТРОГРАДСКОЙ”, 197022, С.-Петербург, П. С., Большой пр., д. 100, тел. (812) 346-1619; факс (812) 322-2480; www.petroset.ru; e-mail: office@petroset.ru, center@petroset.ru, bolshoi100@petroset.ru

Дистрибьютор подвесных двигателей “Mercury” в Башкортостане. Приглашаются дилеры. Подвесные двигатели “Mercury” всех мощностей. Продажа, ремонт и техническое обслуживание.

ООО “Лакор”, Башкортостан, г. Уфа, ул. Комсомольская, 12/1, тел. (3472) 52-8500, 52-8666.

Лодочные моторы “Honda”, “Yamaha”, “Mercury”, “Suzuki”, “Tohatsu”, а также надувные лодки, катера, гидроциклы, мотоциклы, прицепы. Б/у техника, прием на комиссию, ремонт любой сложности.

С.-Петербург, тел. (812) 527-3853.

Подвесные лодочные моторы “Honda”, “ Yamaha” и др., а также гребные, надувные лодки, навигационное оборудование и др.

“Нева-сеть”, С.-Петербург, тел. (812) 524-2064; тел./факс (812) 524-5367

Лодочные моторы: “Yamaha”, “Mercury”, “Mariner”, “Honda”, “Suzuki”, “Tohatsu” и др.

С-Петербург, тел. (812) 944-0800. Москва, тел. (095) 505-0910; ibfo@boatsshow.ru

Лодочные моторы: “Selva”, “Mercury”, “Honda”, “Yamaha”. Ремонт лодочных моторов и установка.

“МотоРэст”, Москва, тел. (095) 967-3799, 163-4487, местн. 215

Моторы “Honda”, “Mercury”, “Yamaha”, “Suzuki”. Гидроциклы, снегоходы “Polaris” на заказ.

“Авто РИБ”, тел./факс (812) 260-9321, 173-5370, 949-9483; www.boating.ru; e-mail: info@boating.ru

Подвесные лодочные моторы “Yamaha”, “Honda”, “Mercury”, 2- и 4-тактные, надувные лодки, прицепы (г. п. 750 кг), винты, масла, эхолоты. Отгрузка в любую точку России.

С.-Петербург, тел. (812) 524-2064; факс (812) 524-6753

III. 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; www.czar.ru; 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, Санкт-Петербург, а/я 184, тел./факс (812) 327-2926

Автомобильные прицепы-трейлеры для перевозки яхт, гидроциклов, катеров и т.п. Грузоподъемность от 350-750 кг и более по заказу.

“Московский завод специализированных автомобилей”, Москва, Открытое шоссе, д. 48а, тел. (095) 168-8713; тел./факс (095) 168-2360

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 (8634) 312-174; тел. (86344) 27-540; sail@pbox.ttn.ru

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) 478-578; active@dsk.ru, office@dsk.ru

Системы, устройства, навигационное оборудование и элементы снабжения яхт и катеров. Продажа яхт.

ЗАО “Старлит”: магазин “Морские товары”, Санкт-Петербург, Петровская коса, 9, ЦЯК, тел./факс (812) 235-4982

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

ЗАО “Навиком”, Москва, тел./факс (095) 916-2744, 917-9071; www.navicom.ru

Любые винты к подвесным моторам в любую точку России!

“Техномарин”, 192236, Санкт-Петербург, ул. Софийская, 14, тел. (812) 108-8963; факс (812) 118-8261

Изготовление всевозможного яхтенного оборудования из высокопрочных коррозионно-стойких сталей на уровне лучших мировых производителей.

“Тэмикс”, Николаев, тел. (0512) 50-0537, тел./факс (0512) 50-0209; temix@mksat.net; www.temix.mksat.net
Дилеры: Украина: Одесса, (0482) 698967; Севастополь, тел.(0692) 463598; РФ: Москва, тел. (095) 777 9511; Иркутск, тел./факс (3952) 46 0663. Санкт-Петербург, тел. (812) 235-4982

Рулевые машины (от ручной гидравлики до электрогидравлических) для катеров и яхт. Морские навигационные и электронные приборы, компасы и авторулевые для малого флота. Поставка, пусконаладочные работы, сервисное обслуживание и консультации.

ЗАО “Навис” — официальный представитель фирмы “AUTONAV MARINE SYSTEM INC” и компании “SILVA MARINE”. Санкт-Петербург, наб. Обводного канала, 14, тел./факс (812) 567-3763; serg@navis.spb.ru; www.navis.spb.ru

Палубное, навигационное оборудование, дельные вещи, сувенирная продукция.

“Фордевинд-Регата”, Санкт-Петербург, Петровская коса, 7, тел./факс (812) 235-0673, 230-4633; alex@forreg.spb.ru

Запасные части к ПМ “Нептун”, “Вихрь”, “Ветерок”, “Салют”.

Санкт-Петербург, тел. (812) 110-5082, 310-0113

Поставка яхтенного и судового оборудования, сервис марин, чартер на Байкале.

“Сибмарин-сервис”, 664033, Иркутск 33, а/я 4245, тел. (3952) 56-0320; факс (3952)51-0011; sibmarine@angara.ru

Запчасти к любым лодочным двигателям любых моделей.

Днепропетровск, тел. (0562) 23-8030, 23-2116; info@boatsland.com; Москва, тел. (095) 210-5101, 210-2331

Палубное оборудование фирмы “Harken”. Новости мирового яхтинга, статьи, проекты, тесты, история.

Москва, тел. (095) 784-7221; www.harken.ru

Оборудование для яхт, катеров, автомобилей: холодильники, СВЧ-печи, кофеварки, ростеры.

“Мобитрон”, Москва, тел. (095) 742-4376; mobitron.rdm.ru; mobitron@rdm.ru

Спутниковая связь для яхт и катеров, а также легкое портативное оборудование, включая высокоскоростную передачу данных (64 кБит/сек). Продажа. Аренда. Обслуживание. Ремонт.

“Альфа-ТелеКом”, Москва, тел. (095) 956-6655; факс (095)956-6656, С.-Петербург, тел./факс (812) 327-6009; www.a-t.ru

Переоборудование катеров “Амур” под подвесной мотор. Тюнинг любых серийных катеров и лодок. Конструкции из легких сплавов. Изготовление остекления. Деревянные наборные палубы. Быстро и по доступным ценам. Большой опыт. Собственная производственная база. Подробнее — на http://www.neptunsm.msk.ru

АОЗТ “Нептун-Судомонтаж” (Свидетельство о признании Российского Речного Регистра № 942-2-07). 141700, Московская обл., г. Долгопрудный, ул. Набережная, 18, тел./факс (095) 408-2209; e-mail: al15060@mail.ru

Широкий ассортимент материалов SCOTT BADER для производства и ремонта стеклопластиковых судов.

“НГК-КОМПОЗИТ”, Москва, тел. (095) 429-8090, 429-9610

САМЫЙ НАДЕЖНЫЙ СПОСОБ РЕГУЛЯРНОГО ПОЛУЧЕНИЯ ЖУРНАЛА – ПОДПИСКА!

Объявляем подписку на журнал на 2003 год

Впервые в течение года выйдут пять номеров!

Для оформления подписки Вам необходимо заполнить помещенную ниже квитанцию, указав номера журнала, почтовый индекс, адрес, ФИО полностью, вырезать ее и оплатить в любом отделении Сбербанка. Бланк квитанции Вы можете найти и на нашем сайте www. katera.ru в разделе "Подписка"

ПОЛУЧАТЬ ЖУРНАЛ БУДЕТЕ ЗАКАЗНЫМ ПИСЬМОМ В ОТДЕЛЕНИИ СВЯЗИ

Наши постоянные подписчики (имеющие подписку на 2002 г.) получат вместе с №181 уже полностью заполненный бланк квитанции; ее останется только оплатить

ОПЛАТА ОДНОВРЕМЕННО **за 5 номеров** (183, 184, 185, 186, 187) – **330 руб.**

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ДО 31 ОКТЯБРЯ 2002г.

Только в течение сентября-октября можно оформить подписку на 2003г. по минимальным ценам

ОБРАЩАЕМ ВАШЕ ВНИМАНИЕ! В период ноября–декабря цены возрастут.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА на №182 (срок выхода–декабрь), оплата до 30 ноября 2002 г. Стоимость подписки на №182 при получении в редакции за один экз. – 45 руб. (с учетом НДС 10%). С учетом доставки за один экз. – 60 руб. (с учетом НДС 10%)

По решению редакции ПЕРВЫЙ подписавшийся на 2003 г. получил приз (футболка, кепка) с символикой журнала. Им оказался читатель из Москвы – Андрей Юрьевич Кузнецов

40 лет журналу КАТЕРА и ЯХТЫ

ИЗВЕЩЕНИЕ

ЗАО "КПНП журнал "КАТЕРА и ЯХТЫ"

Расчетный счет № 40702810655230157743, к/с 30101810500000000653

в Северо-Западный банк Сбербанка России Центральное ОСБ
наименование банка

№ 1991/0786 г. Санкт-Петербург, БИК 044030653, ИНН 7825700479
другие банковские реквизиты

почтовый индекс, адрес, ФИО

Вид платежа	Дата	Сумма
За журнал "КАТЕРА и ЯХТЫ" №№		
Плательщик		

Кассир

КВИТАНЦИЯ

ЗАО "КПНП журнал "КАТЕРА и ЯХТЫ"

Расчетный счет № 40702810655230157743, к/с 30101810500000000653

в Северо-Западный банк Сбербанка России Центральное ОСБ
наименование банка

№ 1991/0786 г. Санкт-Петербург, БИК 044030653, ИНН 7825700479
другие банковские реквизиты

почтовый индекс, адрес, ФИО

Вид платежа	Дата	Сумма
За журнал "КАТЕРА и ЯХТЫ" №№		
Плательщик		

Кассир

Напоминаем, что в России, Беларуси, Узбекистане, Украине, Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Киргизии, Молдове, Приднестровье, Туркмении вы можете подписаться на журнал в любом почтовом отделении по объединенному каталогу "Почта России", индекс — 84748, по каталогу "Роспечати", индекс — 70428. Альтернативная подписка по каталогу KSS (Киев) — 10932, по каталогу "АиФ Казахстана" — 10428. **Электронный адрес подписки — www.pressa.apr.ru/index/84748**

РЕКЛАМА НА ИНТЕРНЕТ-САЙТЕ ЖУРНАЛА

Редакция журнала "Катера и Яхты" доводит до сведения своих рекламодателей и прочих заинтересованных лиц о начале программы размещения рекламных баннеров на своем сайте по адресу www.katera.ru.

К размещению принимаются баннеры форматов GIF, JPEG, Macromedia Flash, HTML и текстовые сообщения размерами 468×60, 175×60 и 100×100 пикселей, содержащие рекламу, соответствующую тематике журнала, а также товаров и услуг, относящихся к отдыху на воде, спорту и туризму. Размер файлов баннера 468×60 и 175×60 не должен превышать 15Kb, размер файла баннера 100×100 – 8Kb. Текст рекламы – не более 70 знаков. Минимальный срок размещения баннера – 3 месяца. Оплата осуществляется поквартальная.

ЦЕНА ЗА РАЗМЕЩЕНИЕ БАННЕРА ВВЕРХУ СТРАНИЦЫ

Страница	468×60	175×60	100×100
Главная	30	20	15
Первая раздела	25	20	12
Первая статьи	20	15	10
Внутренняя раздела	15	10	8
Внутренняя статьи	10	–	–

Цены указаны в у.е. за календарный месяц показа. При размещении баннера внизу страницы – скидка 20%, в течение года – 15%

Не принимаются некачественные баннеры и противоречащие в той или иной форме российскому законодательству; содержащие недобросовестную рекламу или ссылку на таковую. Журнал "Катера и Яхты" оставляет за собой право отклонить баннер и рекламный текст, не соответствующий заявленной тематике.

По всем техническим вопросам размещения баннерной рекламы обращаться в редакцию к Артуру Гроховскому или Александру Фрумкину, а по вопросам оплаты – в рекламный отдел.

КУПОН ЗАКАЗА ЖУРНАЛА КАТЕРА и ЯХТЫ

Уважаемые читатели, редакция предлагает вам получать журнал «КАТЕРА и ЯХТЫ» наложенным платежом **БЕЗ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ОПЛАТЫ**.
Для этого заполните купон заказа и отошлите его в конверте по адресу:
Россия, 199053. Санкт-Петербург, Васильевский остров, 4-я линия, 13, «Фоликом» (Книга – почтой), тел. (812) 323 7004

Фамилия, имя, отчество _____

_____

Почтовый индекс, адрес _____

_____

Год	1992-93		1998-1999			2000			2001		
№ выпуска	156	157	165	166	169	171	172	173	176	177	178
Кол-во экз.											

Год	2002		
№ выпуска	180	181	182
Кол-во экз.			

Ориентировочная цена за № 156, 157 — **18 руб.,** № 165–169 — **30 руб.** за экземпляр, за № 171-173 — **42 руб,** № 175-178 — **50 руб.** за экземпляр плюс услуги почты по пересылке, составляющие около 30% от цены журнала.
Редакция оставляет за собой право изменять цену с учетом инфляции.

Silver

"SILVER EAGLE STAR CABIN" Длина — 6.5 м, ширина — 2.4 м.
Килеватость на транце — 18.5°. Вес — 900 кг.
Пассажировместимость — до 6 чел. (3 спальных места).
Мощность ПМ — до 150 л.с. Стоимость — от 19 500 $.
Материал корпуса — сплав АМг толщиной 4 мм.



Лодки "Silver" в комплекте с двигателями "Honda": «Silver Fox DC» + «Honda 50» = 11.990 $
«Silver Eagle Star Cabin» + «Honda 130» = 31.990 $
Гарантия до трех лет! Специальная цена — «Silver Hawk DC» + «Honda 90» = 15.990 $



Мотолодки "Bella" и "Flipper" с двигателями "Honda"
в наличии и на заказ. Хорошие предложения



Надувные лодки
"Suzumar"
и "Yam" в комплекте
с двигателями "Yamaha"
и "Honda", а также
гидро- и квадроциклы
по выгодным ценам!

...на шаг впереди!



"Wellcraft – Fisherman 210"
Длина — 6.63 м, ширина — 2.51м. Двиг. подвес. —"Mercury 200 EFI". **25 750 $**

YACHTING RUSSIA CLUB
ОБЩЕСТВО СОДЕЙСТВИЯ
РАЗВИТИЮ СПОРТИВНОГО РЫБОЛОВСТВА
194100, Санкт-Петербург, ул. Кантемировская, д. 7
Тел.: (812) 922 9079, 953 1133,
245 8464, Тел./факс: (812) 324 6190
E-mail: desander@mail.ru

www.yachtingrussia.com

Приглашаем
к сотрудничеству
региональных
дилеров

BAVARIA YACHTS

Парусные яхты:
BAVARIA
32
36
38
41
44
49
BAVARIA Ocean
40
44
47

Моторные яхты:
BMB 29
32
34
38

BAVARIA 44 Ocean



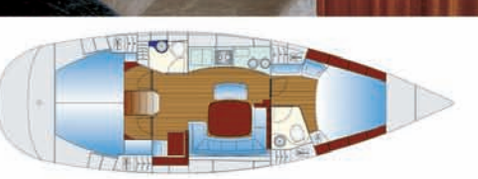












Торговый Дом Царь

Телефон горячей линии: (095) 500-6789

http://www.czar.ru