

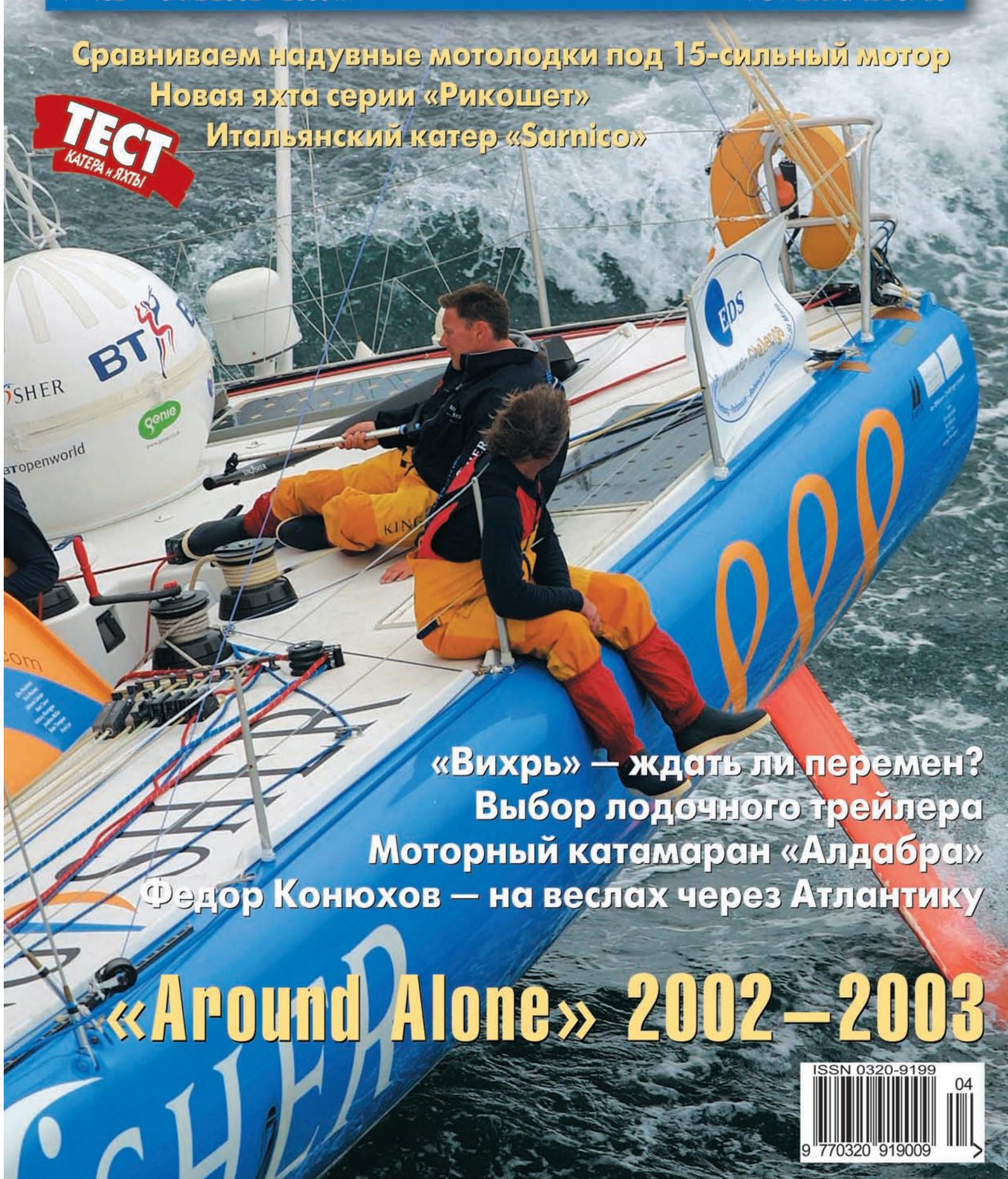
КАТЕРА и ЯХТЫ

№182 Зима 2002 – 2003 г.

POWER & SAIL BOATS

Сравниваем надувные мотолодки под 15-сильный мотор
Новая яхта серии «Рикошет»
Итальянский катер «Sarnico»

ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

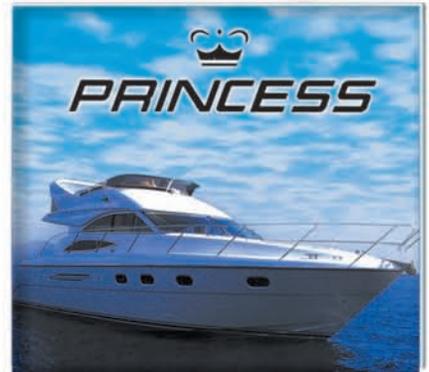
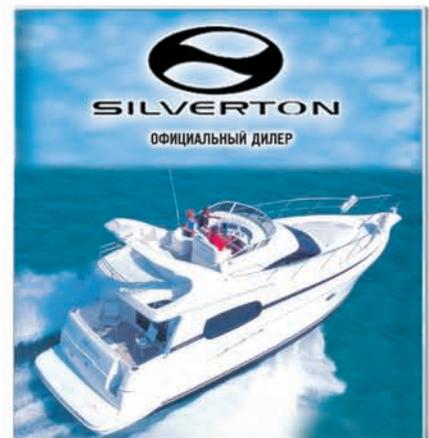
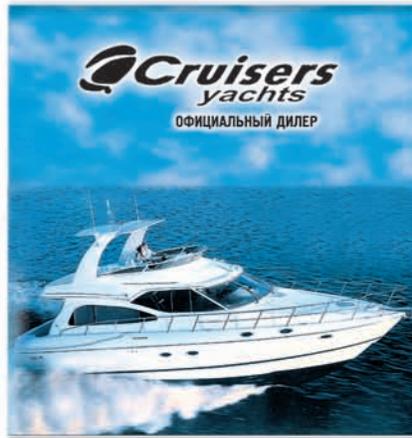
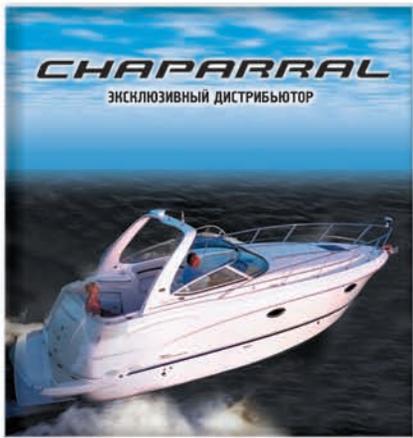


«Вихрь» — ждать ли перемен?
Выбор лодочного трейлера
Моторный катамаран «Алдабра»
Федор Конюхов — на веслах через Атлантику

«Around Alone» 2002 – 2003



9 770320 919009



УСЛУГИ ПО ДОСТАВКЕ И РАСТАМОЖИВАНИЮ ЯХТ И КАТЕРОВ ЛЮБЫХ РАЗМЕРОВ • ЧАРТЕР ПО СРЕДИЗЕМНОМУ МОРЮ



БОЛЬШОЙ ВЫБОР ЗИМНИХ АКСЕССУАРОВ И ОДЕЖДЫ



Более 100 автомобилей 2002 - 2003 годов
 Всегда в наличии более 200 автомобилей 1998 - 2000 годов. Автомобили на заказ
 Запчасти из Европы, Америки и Японии. Сигнализации, hi-fi, навесное оборудование
 Принимаем автомобили на комиссию. **Льготное** страхование в **РОСНО**

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



Автомойки **KIRCHER**
 автобагажники **MONT BLANC**
 приборы ночного видения **Dedal-NV**



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



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

При содействии



ЗАО ЭКСПОЦЕНТР

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
Санкт-Петербург
(812) 327-8909

www.m-card.info





На обложке: Ник Молони и Эрве Джен на борту яхты "Kingfisher" во время старта трансатлантической гонки. Фото Жака Валилона.

КУЛЬТУРНО-ПРОСВЕТИТЕЛЬНЫЙ
НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ ЖУРНАЛ

Основа 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.

Подписано в печать 19.11.2002 г.
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

Дорогой читатель!
Перед Вами завершающий
номер 2002-го года. В это время
обычно принято подводить итоги,
строить планы на будущее.

Чем же запомнился нам уходящий
год? Мы почувствовали, что обстанов-
ка в нашей отрасли стабилизируется,
происходит некоторый рост производ-
ства и объема продаж. Все выпуски
журнала превышали традиционный
объем в 100 страниц, а летние номера
без повышения стоимости доходили до
140 страниц. Увеличилось число
подписчиков. Впервые журнал можно
было купить и в электронном виде, резко возросла посещаемость нашего
сайта.

С увеличением штата редакции больше стало живых материалов в парус-
ном отделе. В каждом номере можно было найти статьи, которые рассказыва-
ют о передовом крае науки, новинках техники. Расширяется популярный
раздел испытаний лодок и моторов. Впервые сотрудники "КиЯ" принимали
участие в международных тестах, на которые съезжаются журналисты из
самых авторитетных периодических изданий. У нас появились свои постоян-
ные корреспонденты в Америке, Канаде, Голландии. Мы продолжали ездить
по стране и делать репортажи из самых интересных водных регионов.
Интерес читателей вызвала наша новая акция "Представляем участников
выставок" с поддержкой экспонатов маркой "Испытано на мерной миле
"КиЯ". Мы провели уже четвертые гонки на надувных лодках в рамках бот-
шоу в Петербурге. Традиционно печатаются репортажи о работе известных
международных выставок и тех отечественных выставок, в которых мы
принимали участие.

В нашей постоянной рубрике "Мастерская" мы продолжали печатать
материалы для самостоятельной постройки и знакомить с опытом самодей-
тельного творчества читателей. Рады отметить, что судостроителей-любите-
лей становится все больше — об этом свидетельствует почта редакции.

Третий раз подряд команда редакции журнала участвовала в популярном
водно-моторном марафоне "24 часа Санкт-Петербурга".

После многолетнего перерыва решено возобновить издание популярной
"Библиотеки "КиЯ", уже подготовлена к печати книга о ремонте моторов
"Вихрь".

Словом, есть что вспомнить, но успокаиваться рано.

Большие планы мы связываем со следующим годом — празднованием 300-
летия нашего морского города. Славный юбилей будет отмечать вся страна,
весь мир. Журнал постарается внести и свой вклад в освещение этого собы-
тия, принять участие в водной части праздника.

Но 2003-й год юбилейный и для "КиЯ" — сорок лет назад, в апреле 1963 года
был подписан в печать самый первый его выпуск. Согласитесь, сегодня
немногие журналы в России насчитывают сорокалетнюю историю. Юбилей
— лишний повод встретиться с авторами и читателями, "сверить часы".

Главный подарок, который готовит редакция к юбилею, — переход на
выпуск пяти номеров в год. Это значит, что мы будем чаще встречаться с
читателем, сможем полнее учитывать его пожелания, "доходить" дальше в
регионы — в глубинку.

Сегодня редакционный портфель еще только формируется, но можно
уверенно сказать, что главная направленность журнала останется прежней.

Мы хотим обратиться к нашим читателям с просьбой высказывать свои
пожелания по содержанию и оформлению "КиЯ", подсказывать интересные
темы на перспективу, делиться опытом.

Мы — не рекламное издание, не журнал ради красивых картинок, для нас
главное — содержание, полезная и объективная информация о том, чем
сегодня живут те, кто увлечен морем, парусным и водно-моторным спортом.

Поздравляем с наступающим Новым годом всех наших читателей, авторов,
коллег и партнеров. Желаем успехов, чистого горизонта и прямого курса!

И давайте в следующем году встречаться чаще!





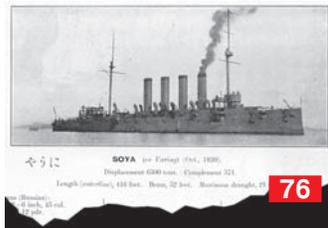
6



74



92



76



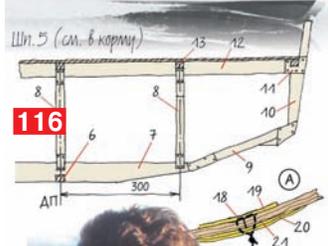
100



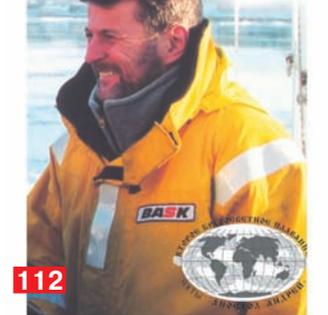
30



104



116



112

От редактора 3

НА МЕРНОЙ МИЛЕ “КиЯ”

Надувнушки под “пятнашку”, Тест-группа “КиЯ”	6
“Фрегат-380FM”: кого считать лентяем? Тест-группа “КиЯ”	16
♦ В нашу гавань заходили корабли... (“Pedro Solana 38”), А.Гроховский	20
Малютка “Sarnico”, А.Лисочкин	24
Восход “Ориона”, А.Гроховский	26
“Тайфун” в Невской губе, А.Гроховский	28

ТЕХНИКА СПОРТУ И ТУРИЗМУ

■ НАШЕ ИНТЕРВЬЮ: “Буревестник” — первая российская VIP-яхта, А.Гроховский	30
“Вихрь”: ждать ли перемен? А.Лисочкин	34
Отечественные подвесные моторы глазами ремонтников	37
Аэроджип “Пегас”	38
Выбор трейлера для перевозки лодки, А.Лубянка	40
“Франкарди” меняет адрес	43
♦ Ключие склоны Орлиной горы, А.Великанов	44

ЗА РУБЕЖОМ:

Малое судостроение Италии в цифрах и фактах, А.Лисочкин	46
Как проектируют катера	50
Моторный катамаран “Алдабра”, И.Иванов	53
Катер для покерной гонки — катамаран или однокорпусник? Н.Вардомский	56
Монстры возвращаются (окончание), Н.К.	58
Чартерная яхта-гигант “Мирабелла V”, В.Зубрицкий	62

СУДОСТРОЕНИЕ — ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ:

Время новых идей, А.Эглайс	64
К вопросу о самостоятельной постройке многокорпусных судов, Г.Адрианов	68
Совершенствование обводов глиссирующих катеров, Е.Крамарев	70
“Панды”, разговаривающие шепотом, В.Зубрицкий	72
■ ПРЕДЛАГАЮТ ИЗОБРЕТАТЕЛИ: Парус в облаках (проект “SkySails”), В.М.	74
Морская смесь	76

СУДОВОДИТЕЛЮ НА ЗАМЕТКУ

“ДСК”: и бизнес, и увлечение, А.Лисочкин	78
Что нужно знать о новом Налоговом Кодексе	81
Двадцать седьмая навигация “Балтийца”, Н.Веденева	82
75-я сессия Генеральной ассамблеи UIM, П.Пылаев; “Морской клуб” в Петербурге, К.К.	84
“M-Card” по осени считают... ..	85

ПОЛЕЗНЫЕ МЕЛОЧИ

♦ Непродуваемый, непромокаемый, дышащий... и плавает, А.Л.	87
Спальники и палатки, А.Великанов	88
■ СТРАНИЧКА РЫБОЛОВА: Поехали с Ореховым, А.Великанов	90

СТАРТ, ФИНИШ, ПОБЕДИТЕЛЬ

■ НА ОКЕАНСКИХ ДИСТАНЦИЯХ: “Around Alone 2002–2003” — одни в бескрайнем море... ..	92
А.Гроховский	92

ПАРУСНАЯ ХРОНИКА:

Большие гонки больших яхт, А.Лавровский	97
Поход яхт Ассоциации “Л-6” в Выборг, В.Манучин	98
“Кубок Нижней Волги” возрождается, М.Плехова	99
■ НАШ РЕПОРТАЖ: Федор Колюхов: на веслах к Новому Свету, В.Галенко	100

КРУГОЗОР

Как катер стал катером, статья 3 — спорт и рекорды, Н.К.	104
“Сломанная стрела”, А.Гроховский	109
Уникальный эксперимент, К.Балаян	110
“Тугой восьмеркой глобус обвязав...” А.Гроховский	112

МАСТЕРСКАЯ — журнал в журнале, выпуск десятый

■ ИЗ ПОЧТЫ РЕДАКЦИИ: Что можно сделать из “Прогресса”, Д.Сабуров	114
■ ПОСТРОЕНО ЛЮБИТЕЛЯМИ: Лодка для рыбалки — “Плотвичка”, А.Матвеев	116
Дополнительные паруса на “Просторе”, Ю.Дмитриев	117
■ ПРЕДЛАГАЮТ ИЗОБРЕТАТЕЛИ: Самодельный луно-солнечный компас, Г.Голубев	118
Самодельный гидроцикл с двигателем от “Жигулей”, В.Андреянов	120

Тематический указатель основных материалов, помещенных в № 171–182 “КиЯ” ... 121

Editorial	3
ON THE MEASURED MILE OF "P&SB"	
5 Inflatable Boats for 15 hp Outboard, by Editorial Test Crew	6
"Fregat-380FM": Who Is Supposed to Be Lazy?	16
♦ "Pedro Solana 38" Motor Yacht, by A. Grokhovsky	20
Baby "Sarnico", by A.Lisochkin	24
A Rise of "Orion", by A. Grokhovsky	26
"Typhoon" in the Neva Bay, by A. Grokhovsky	28
TECHNOLOGY FOR SPORT AND TOURISM	
■ OUR INTERVIEW: "Burevestnik" — the First Russian VIP Motor Yacht, by A. Grokhovsky	30
"Vikhr" Outboards: Nothing Changes, by A.Lisochkin	34
Domestic Outboards through the Eyes of Repairmen	37
Air Jeep "Pegas"	38
Who to Choose a Boat Trailer, by A.Lubyanko	40
"Frankardi" Changes the Address	43
♦ Thorny Slopes of the Eagle Hill, by A.Velikanov	44
■ ABROAD:	
Italian Boatbuilding in Facts and Figures, by A.Lisochkin	46
How They Design Powerboats	50
The Motor Cat "Aldabra", by I.Ivanov	53
A Powerboat for the Poker Race — a Cat or a Monohull? By N.Vardomsky	56
Monsters Are Back (the final part), by N.K.	58
The Charter Giant Yacht "Mirabella V", by V.Zubritsky	62
■ SHIPBUILDING — PROBLEMS, PERSPECTIVES:	
The Time for New Ideas, by A.Eglais	64
About a Self-Building of Multihulls, by G.Adrianov	68
Lines Improvement for Planning Boats, by E.Kramarev	70
"Pandas", Speaking in Whispers, by V.Zubritsky	72
■ INVENTORS PROPOSE: The Sky Sails, by V.M.	74
Marine Medley	76
FOR NAVIGATOR'S NOTE	
The "DSK" Company: Both the Business and the Passion, by A.Lisochkin	78
What You Should Know about the New Tax Code	81
Twenty Seventh Season of the "Baltiets" Club, by N.Vedeneeva	82
75-th Session of the General UIM Assembly, by P.Pylyaev; The Sea Club in St.Petersburg, by K.K.	84
Counting "M-Cards"... ..	85
■ HELPFUL TIPS AND HINTS	86
♦ Windproof, Waterproof, Breathable and... It Can Float, by A.L.	87
Sleeping Bags and Tents, by A.Velikanov	88
■ FISHERMAN'S COLUMN: Go with Orekhov, by A.Velikanov	90
START, FINISH, WINNER	
■ ON THE OCEAN RACE COURSES: "Around Alone 2002–2003", by A.Grokhovsky	92
■ SAILING CHRONICLE:	
Big Race for Big Boats, by A.Lavrovsky	97
The Trip of "L-6" Sailing Boats to Vyborg, by V.Manukhin	98
The Cup of the Lower Volga Reborn, by M.Plekhova	99
■ OUR REPORT: Fedor Konukhov: Rowing to the New World, by V.Galenko	100
LOOKING AROUND	
How Cutter Become Cutter, Article 3 — Sport and Records, by N.K.	104
The Broken Arrow, by A.Grokhovsky	109
The Unique Experiment, by K.Balayan	110
The Second Round the World Sailing of "Apostol Andrey", by A.Grokhovsky	112
WORKSHOP — a magazine inside the magazine, issue nine	
■ FROM THE EDITORIAL MAILBOX: How to Recast a "Progress" Motor Boat, by D.Saburov	114
■ BUILT BY AMATEURS: Fishing Boat "Plotvichka", by A.Matveev	116
Additional Sails for the "Prostor" Cat, by Y.Dmitriev	117
■ INVENTORS PROPOSE: The Homemade Moon and Sun Compass, by G.Golubev	118
The Homemade Aquabike with a Car Engine	120
The Subject Index of Articles, published in the P&SB issues № 171–182	121



Сравнительный тест

Надувнушки под “пятнашку”

ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

Надувные лодки остаются на сегодня самым массовым классом малых судов – новые модели таких лодок ежегодно появляются десятками, а годовые серии выпуска исчисляются тысячами.

Ориентироваться в этом море очень трудно, поэтому для покупателя вопросы — как и с чем сравнивать и как выбирать — стоят довольно остро, особенно когда речь идет о надувных мотолодках, относительно дорогих и до последних лет малоизвестных у нас в России.

Именно поэтому сравнительные тесты, которые журнал регулярно проводит, посвящены в первую очередь надувным моторным лодкам и должны, по нашему мнению, облегчить выбор* потенциальному покупателю и одновременно способствовать дальнейшему повышению качества лодок.

* О выборе лодок под ПМ мощностью 10 и 25 л.с. читайте в “Кия” № 174 и 178.



В этом году мы решили остановиться на надувнушках под мотор мощностью 15 л.с. Почему?

Чтобы на выходные уйти в семейный поход экипажем в два-три человека или отправиться вдвоем на рыбалку в уловистое место, нужна моторная надувнушка грузоподъемностью минимум 400–450 кг. Такой грузоподъемности соответствуют лодки длиной 3.3–3.8 м. Лодка с грузом должна надежно глиссировать, чтобы экипаж мог вовремя вернуться домой или безопасно противостоять разыгравшейся непогоде, а для этого надувнушке таких размеров нужен подвесной мотор мощностью около 15 л.с. “Десятка” не справится с поставленной задачей, а моторы мощнее 15 л.с. в данном случае уже будет трудно отнести к классу компактных, простых в эксплуатации и экономичных. Переносить ту же “двадцатку” или, тем более, 25-сильный мотор тяжело даже вдвоем; появляются проблемы и с транспортировкой на машине, не говоря уже об ощутимо большем расходе топлива и, конечно, цене.

В советские времена мы имели провал в мощностном ряду выпускаемых у нас ПМ. Опытный “Ветерок-14” так и не стал серийным, поэтому целый класс необходимых компактных мотолодок, в том числе и надувных, тогда не появился на свет. Доступность моторов любой мощности сегодня все поставила на свои места. Статистика продаж подтверждает это. Например, среди популярных в нашей стране моторов с маркой “Mercury” по числу продаж уверенно лидируют именно “пятнашки”. Таким образом мы выбрали для испытаний наиболее



универсальный и потому распространенный вариант сочетания лодки и мотора.

Теперь о самом тесте. Сравнительные испытания подразумевают какую-то соревновательность, где есть отстающие и победители. Определить, кто есть кто, и составляет главную трудность.

Тут требуется максимальная объективность. Однако согласитесь: очень сложно оценить внешний вид лодки или ее удобство при рыбалке. Вещи это достаточно субъективные. Поэтому редакцией были приглашены на тест десять независимых экспертов. Среди них были два инженера-конструктора с кораблестроительным образованием, два профессиональных дизайнера и один художник, два высококлассных механика по моторам, а также опытные рыболовы-спортсмены, исколесившие с надувнушками нашу страну и добравшиеся до Америки, Канады и Мексики. И профессионально, и по увлечению эти люди не один год связаны с проблемами отдыха на воде, так что доверять им можно. Именно на долю этой судейской бригады и выпала задача выставлять по

пятибалльной шкале оценки, что называется, “за артистизм”.

Кроме того, мы опирались на объективные показатели, т. е. на метры, секунды, килограммы и т. д. Словом, все то, что можно превратить в цифры или проанализировать при помощи формул и графиков.

Сложность проблемы сравнительной оценки лодок состояла в размытости самих критериев. Выявляя лидера в своем классе, трудно определить сам этот класс: где провести ограничивающую его черту? По размерам, допустимой мощности, применимости, цене? Даже выбранный нами ориентир на мощность имел нечеткие границы. Когда в редакцию приглашенные на тест фирмы-изготовители привезли свои лодки, то только в одной инструкции стояла конкретная цифра мощности — именно 15 л.с. У всех остальных указывался диапазон — “рекомендуемая — максимальная”, а у одного из испытуемых даже были указаны рекомендуемые “min” и “max” и отдельно — максимально допустимая. Поэтому наше деление на

классы оказалось довольно условным.

Еще одна трудность заключается во взвешенности оценок. Если для одного покупателя важнее всего цена, то для другого — удобство транспортировки, а для третьего — имидж и престижность выбора.

Мы старались уделять внимание всем особенностям пяти таких разных сравниваемых моделей, имея в виду, что наша пятерка — далеко не прямые конкуренты.

ЛОДКИ, КОТОРЫЕ МЫ ВЫБИРАЛИ

По прошлому опыту мы знали, что количество одновременно тестируемых лодок не должно превышать пяти. С большим выездом лодок в рамках стандартного выезда на выходные справиться трудно. Да и будущему покупателю сложно будет выбрать для себя приоритеты среди слишком большого количества “претендентов”. Сами лодки мы старались выбирать как можно более разнообразными по типу и стилю.

Прежде всего мы остановили свой выбор на лодках:

- **“Кайман N330”** производства известной и наиболее авторитетной отечественной фирмы “Мнев и К”;

- **“Yamagan B380”** — типичном представителе “пакетных лодок”, имеющем иностранную родословную и русское происхождение — в лице той же фирмы “Мнев и К”;

- **“Фрегат M-380F”** молодой питерской фирмы “Фрегат”, динамично развивающей производство доступных лодок, активно занимающейся разработкой новых моделей и внедрением усовершенствований в уже существующие модели;

- **“Лидер 330”** одноименной фирмы, пожалуй, самой молодой, но уже зарекомендовавшей себя как производитель качественных и надежных, пусть и не самых доступных по цене, лодок;

- **“Zodiac Mark-1”** (“Zodiac-350”) всемирно известной фирмы “Zodiac”, мирового лидера в производстве надувных лодок, за плечами которой более чем вековой опыт успешной работы.

Новенький, только что обкатанный, 15-сильный **“Меркурий”** был любезно предоставлен фирмой “Меркурий—НИИ ТМ”. Для подстраховки и помощи тест-группе в казуистических вопросах, касающихся подвесных моторов, “Yamaha-Центр на Петроградской” прислал одного из самых авторитетных механиков в городе — Александра Смирнова, а вдобавок 9.9-сильный двухтактник на всякий случай. Сразу оговоримся, что мы не смогли удержаться, чтобы не провести контрольных замеров лодок и под этим “ямаховским” красавчиком (то же делали и под 5-сильным “Suzuki”, но полученные результаты не упоминаем ниже, поскольку по редакционному плану царствовать в те дни должен был лишь 15-сильный “Мерк”).

Никто из самих производителей лодок для чистоты эксперимента на тест принципиально допущен не был, хотя нам пришлось выдержать их неслабый натиск и отказать даже в просьбах “посмотреть со стороны одним глазком”.

Раздвинем циркуль... на двести километров

Выбирая место для проведения испытаний, мы должны были учесть и транспортную составляющую теста. Радиус доступной на выходные удаленности от больших мегаполисов составляет сегодня не менее 170–200 км. Поэтому растворив циркуль с учетом этого, мы уперлись его острием на областной десятикилометровке в “Мекку” питерских рыболовов и путешественников — Ладожские шхеры.

Остановились на поселке Березово, за Приозерском, где залив Капсаланлахти идет прямо вдоль карельской границы. Здесь на живописном берегу стоит прекрасная рыболовно-спортивная база “Ладога”, которую для проведения теста нам любезно предоставила фирма “Илак”. Всю поклажу экспедиции мы перевозили на “ямаховской” “Газели”, “Фольксвагене-Пассат” и “Ниве”, загруженной под самую крышу. Поэтому об укладке багажа и ощущениях экипажа на 4-часовом переходе в 200 км мы могли судить вполне обоснованно.

Проверки на дорогах — плывем и едем

При транспортировке оценивались вес, габариты и количество упаковок, удобство их переноски и размещения в автомобиле, качество изготовления самих упаковок (материал, замки, наличие карманов, оформление).

В сухопутную часть теста входила и сборка-разборка, при которых оценивались также иллюстрированность, полнота и понятность инструкции, даже для неопытного пользователя, время и удоб-

Оценки по первой части теста, баллы					
	“Zodiac Mark-1”	“Кайман N330”	“Лидер 330”	“Фрегат-М-380F”	“Yamarin B380”
Транспортировка	5	4.3	3.6	3.6	3.8
Сборка	3	5	4	3	5
Экстерьер собранной лодки	5	4	4	4	5
Управляемость	5	4	4	3	5
Испытания:					
– на спущенных баллонах	5	5	5	5	4
– под веслами	3	4	5	3	5
Итоговый балл	4.33	4.38	4.26	3.60	4.63

ство сборки, конструкции клапанов, эффективность и удобство работы помпы для накачки.

В уже собранной лодке оценивался общий дизайн, обводы, конструкция жестких пайолов, удобство переноски лодки и размещения в ней экипажа и багажа, наличие сливного клапана, конструкция транца, удобство установки мотора и работы с ним (поворот, откидка, возможность страховки).

В свойства материалов надувного “корпуса”, днища, стрингеров, фанерных пайолов и транца, лееров, литевых деталей и аксессуаров не углублялись из-за неоднозначности вопроса. Эта задача уже другого — длительного, ресурсного — теста.

При выходе на воду проверялись удобство гребли и скоростные показатели

под веслами.

При ходовых испытаниях под мотором, которые максимально приближались к “боевым”, определялись не только максимальная скорость налегке и с различной нагрузкой, время выхода на глиссирование, максимальная нагрузка, при которой лодка еще выходит на глиссирование, а также буксировочное сопротивление при разных скоростях, но и устойчивость на курсе и маневренность на ходу, наличие крена и дрейфа на поворотах, защита от брызг и плавность хода на различных скоростях. Проводились также испытания под мотором при спущенных баллонах. И, конечно же, не забыта была практическая сторона — приспособленность лодки для рыбалки и охоты.

И надо еще добавить, что лодки собирались одновременно. Каждую собирала команда из двух человек, причем они получили возможность изучать руководство по эксплуатации лишь после выстрела из стартового пистолета, когда секундомер уже пошел... В связи с тем, что силы и опытность в сборке у отдельных команд ощутимо различались, время сборки фиксировалось, но в оценочной таблице не учитывалось.

...Коня и трепетную лань

То, что экспертной бригаде по завершении первой части теста удалось облеечь в баллы, можно увидеть из приведенной выше таблице.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ “ZODIAC MARK-1”

Длина, м	3.50
Ширина, м	2.30
Диаметр баллона, м	0.425
Количество надуваемых камер, шт.	3+1
Мощность ПМ (миним. рекомендуемая/ /макс. рекомендуемая/ /макс. допустимая), л.с.	6/20/25
Грузоподъемность, кг	590
Вес (общий двух упаковок), кг	66
Пассажировместимость, чел.	5
Цена (на момент испытаний), долл.	2130



“ZODIAC MARK-1”



“КАЙМАН N330”



Поясним эти оценки и отметим то, на что обратило внимание большинство экспертов.

I. “Zodiac Mark-1”, фирма “Zodiac”, Франция

Обладает самой изысканной, “аристократической” внешностью. Французская элегантность и стиль угадываются во всем. Эта лодка — символ дорогой жизни. Она будет одинаково органична как на пляже Лазурного берега, так и на борту роскошной моторной яхты или в морской экспедиции последователей Жака-Ива Кусто.

По размерам лодка была самая что ни на есть “пятнашистая”, но на деле даже по внешним признакам выпадала из ряда других тестируемых собратьев.

Во-первых, за рубежом лодка используется преимущественно как тендер — яхтенный тузик для сообщения между большим судном и берегом — либо для решения иных локальных задач. Именно поэтому в ней была одна банка для сидения, крепящаяся намертво к пайолу (в нашем случае в комплекте отсутствовали шайбы крепления сиденья, и мы не смогли по достоинству оценить эту конструкцию). Во-вторых, лодка не имела распашных весел и была оборудована лишь одним разборным веслогребком. С ним можно отойти от берега, но использовать его для нормальной гребли невозможно. В случае, если отказал мотор и вас ветром все дальше относит от берега, это уже нешуточная опасность для жизни экипажа*.

“Mark-1” — единственный из участников испытаний имел сварные швы; все металлические детали и крепеж были сделаны из нержавеющей стали или алюминия. На транце были металлические накладки под мотор и обушок для его крепления страховочным концом. В кок-

пите множество удобных ручек, лееров, дополнительная непромокаемая сумка. Только на этой лодке на транце побортно установлены два сливных шпигата, чтобы быстрее удалять скопившуюся воду одновременно из двух разделенных надувным килем подсланевых пространств. Самой функциональной была признана и упаковка лодки.

И в ходовых испытаниях у лодки фирмы “Zodiac” оказались лучшие скоростные показатели, чему способствовали особые, похожие на крыло чайки, обводы. Все это давало значительные преимущества перед лодками отечественных марок. Итоговая оценка была бы значительно выше, если бы не руководство по эксплуатации, где не нашлось ни одного русского слова. Был занижен в паспортных данных на 10 кг и вес лодки (66 вместо 76 кг). По неясной причине травил клапан, и только эту лодку во время теста пришлось подкачивать. Сборка заняла самое большое время — 60 мин.

Лодка ориентирована на богатого покупателя, всегда уверенного, что за громким именем стоит и соответствующее качество. В первую очередь “Mark-1” следует рассматривать как вспомогательное плавсредство на борту катеров и яхт.

II. “Кайман N330”, “Мнев и К”, Россия

Уверенная внешность классической моторной надувнушки. Пожалуй, это — самая беспроблемная лодка с хорошо отработанной конструкцией. И особых замечаний по этой лодке не было. Качество изготовления и компактность переносных сумок также признаны лучшими. Впрочем, как и инструкция: хорошо иллюстрированная, понятная, в удобном формате и красочном исполнении.

Судьи отметили как минус то, что водителю не за что держаться при выходе на глиссирование. Но лодка была предоставлена в стандартной комплек-

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ “КАЙМАН N330”

Длина, м	3.30
Ширина, м	1.52
Диаметр баллона, м	0.42
Количество гермоотсеков, шт.	3+киль
Мощность ПМ	
(рекомендуемая /макс.), л.с.	10/15
Грузоподъемность, кг	420
Вес (общий двух упаковок), кг	45
Пассажиروместимость, чел.	3–4
Цена, долл.	750

тации, а согласно сопроводительной бумаге она может иметь еще восемь дополнительных опций, что мы и учли.

Не понравилась нам система крепления банок, которая сразу дала себя знать при выходе на волну — у них нет жесткой фиксации (к сожалению, все лодки протестировать по мореходным качествам не удалось — достойная волна наблюдалась всего два часа, когда именно на “Мнев” охотничья фракция тест-группы вышла в Ладогу на утиный перелет). Банки вставляются в профиль на баллонах и могут перемещаться по всей длине лодки, что удобно, но расположены слишком высоко: сидишь не в лодке, а на лодке; держась за них, чувствуешь себя на скорости при ходе по волне не очень-то уютно. И второй момент — при гребле (5.2 км/ч на тесте) создается ощущение тесноты, весла цепляются за колени человека ростом выше 180 см. По сборке — 16 мин — “Кайман” вышел в лидеры.

Вес соответствует паспортному — 45 кг. Лодка может быть смело рекомендована для всех видов отдыха на воде, как на реках, так и в прибрежной зоне крупных водоемов, для рыбалки и охоты (есть камуфляжный вариант данной модели).

III. “Лидер 330”, фирма “Лидер”, Россия

Внешне эта мотолодка производит впечатление надежного и добротного судна,

* Это мы посчитали серьезным минусом, по крайней мере, в наших условиях.



“ЛИДЕР 330”



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ “ЛИДЕР 330”

Длина, м	3.30
Ширина, м	1.56
Диаметр баллона, м	0.43
Количество гермоотсеков, шт.	3+киль
Мощность ПМ, л.с.	15
Грузоподъемность, кг	450
Вес (общий трех упаковок), кг	60
Пассажиروместимость, чел.	3-4
Цена, долл.	765

обладает самыми “пышными” формами. Выбранное направление фирмы на обеспечение высокого качества заметно по использованию зарубежных материалов и комплектующих. Единственная лодка, у которой внутри деревянного транца вклеен материал корпуса, замыкающий лодку с кормы. Такое решение нам показалось неоднозначным и даже спорным. На сборку ушло 32 мин.

Только эта лодка укладывается в три упаковочных места. Ручки сумок даже на вид выглядят хлипковато. Ее вес больше, чем указано в паспортных данных (64 вместо 60 кг). Хорошая инструкция, но выглядит бедненько. Некоторые сложности при сборке-разборке объясняются использованием этой фирмой более длинных и прочных стрингеров, чем у конкурентов. Поэтому при сборке надо особенно тщательно выбирать ровную площадку, стоит подкладывать под днище собираемой секции те же весла. Очень наглядно указана последовательность сборки пайолов: секции имеют яркие цифры — не перепутаешь. У лодки, на наш взгляд, наилучшая система крепления деревянных банок. Концы их вставляются в распор в приформованные к баллонам бобышки с углублениями; при подкачке банка прочно фиксируется между баллонами. Банка на надувнушке — очень важна: это маленький островок твердой суши, на котором пассажир остается во время плавания, держится за нее на волне, его

уверенность в лодке во многом зависит от надежности банки и ее крепления. Кстати, кормовая имеет термоизоляционное покрытие для водителя. Даже на глаз видно, что лодка шире “мневской”, у нее прекрасные весла, что законно вывело “Лидер” на первое место в гребном тесте (6 км/ч). На наш взгляд, этот тест для данного класса надувных лодок совсем немаловажен — например, до сих пор многие рыболовы при ловле на дорожку, особенно на мелководье, предпочитают ходить на веслах. Две удобные внутренние ручки придают уверенности водителю при выводе лодки на глиссирование. Есть и стальной рым на транце, что нелишне при постановке мотора.

Шланг помпы в клапана вставляется с большим трудом (может потому, что “Лидер” первым среди отечественных производителей стал оборудовать лодки клапанами американского производства).

По нашему мнению, это идеальная надувнуха для рек и небольших озер.

IV. “Фрегат М-380F”, фирма “Фрегат”, Россия

Лодка отличалась нарядной ярко-желтой раскраской, уверенным видом и явно выделялась среди прочих серо-черных собратьев. Оригинальную внешность подчеркивала надувная аппарель в носу, которую, по замыслу конструкторов, можно использовать для спуска в воду спортсменов-подводников, как слип при подходе к берегу или даже как детскую катальную горку. Пристегнутая по-походному аппарель на ходу образует защищенный от непогоды и брызг носовой багажник. Надувной фальшборт (надуваемый отдельно для каждого борта) создает хорошую защищенность экипажа, в такой лодке чувствуешь себя очень уверенно. Мы и раньше говорили о предпочтительном использовании фальшбортных лодок для охотников и рыболовов, особенно при

выходе на волну (правда, для этой категории водников целесообразно делать камуфляжную или иную неброскую раскраску). Поскольку мы ранее неоднократно испытывали фальшбортную “380-ку”, на этот раз даже не задействовали ее при выходе на рыбалку или охоту.

Объективно лодка заслуживает хорошей оценки, но ее подводят мелочи. Например, инструкция без единого рисунка единогласно была признана наихудшей. На сборке лодки время было потеряно из-за того, что пайолы не пронумерованы.

Глухое упоминание инструкцией секций “с упором” и секций “с накладной планкой” вносит в действия неподготовленного пользователя сумятицу. Именно поэтому к сборке лодки пришлось приступать дважды. Время сборки — 42 мин.

Помпа качает хорошо, но клапаны входа и выхода никак не обозначены, что неудобно для новичков. Шланг помпы при присоединении к клапану перекручивается, и его приходится вращать вместе с помпой.

Крышки клапанов придаются в отдельном мешочке и не закреплены стационарно, как у других лодок, что может привести к их потере, а без них клапана не обеспечивают герметичность.

Мы, конечно, закрыли глаза на постоянно выпадающие из гнезд банки, ибо в руководстве по эксплуатации отмечено, что в случае необходимости они могут быть дополнительно зафиксированы шкертиками, пропущенными в отверстия пластиковых уголков (мы их просто не обнаружили, хотя, по мнению владельцев “фрегатовских” лодок, а среди тестирующих были и такие, это все равно не дает жесткой фиксации).

Только у “Фрегата” были деревянные весла, за что испытатели, ходившие по воде почти при нулевой температуре, дружно “фрегатовцев” похвалили. Металлическая же муфта соединения имела большой люфт, и весло хлябало.

Больше всего “фрегатовцев” подвела уключина. Как и предполагалось, пластиковая уключина сломалась через пару минут после начала гребного теста (результат — 4 км/ч), хотя сама подуключина очень надежная. Лодка обладает повышенной парусностью, так что весла на ней требуются более надежные. Реальный вес надувнушки был 90 кг при 84 кг по паспорту.

По количеству надувных отсеков лодка — самая “навороченная” из представленных. Она оказалась и единственной с полусферической формой кормовых оконечностей баллонов. Это реально улучшило ее ходовые качества. Лодка с двумя испытателями на борту под 5-сильным “Suzuki” уверенно выходила на глиссирование, хотя предыдущая модель с традиционными коническими баллонами при тех же условиях выбраться на глиссирование не могла. Увеличен, по сравнению с прошлой моделью, и диаметр сливного клапана, а вот обязательного обушка на транце для страховки мотора не появилось, хотя можно крепить мотор и сквозными болтами.

Оптимальная универсальная “рабочая лошадка” для всех типов водоемов и погодных условий, но покупатель должен иметь за пазухой определенные навыки по доводке до ума отдельных аксессуарных “прибамбасов”.

V. “Yamarin B380”, “Мнев и К”, Россия

Самая стильная и самая красивая по дизайну из всех представленных лодок. В пакетном варианте с мотором “Yamaha”

она создает идеальный “семейный портрет в интерьере”, для чего, собственно, и создана. Удобна в сборке (время — 19 мин), хотя и здесь под дно лучше подкладывать весло для выравнивания сборочной площадки.

Понятная и логичная инструкция. Сумки для переноски выглядят дешево, прошивка ручки надорвалась; в нашем случае в комплекте отсутствовала pompa. Очень функциональны бортовые ручки, на транце даже два стальных обушка, в том числе и для буксировки лыжника. Интересно, что гребти на “сбалансированных” веслах — с длинной рычажной частью у рукоятки — чрезвычайно удобно (тест — 5.5 км/ч). Очень завышенным оказался вес лодки — 90 кг против 64 кг по паспорту.

Так как эта модель есть не что иное, как более благовоспитанный “Мнефф”, то ее можно смело рекомендовать даже самому неподготовленному обывателю на все случаи непростой водной жизни.

Несколько слов о гарантийных обязательствах изготовителей. Если у фирмы “Zodiac” она, по-видимому, вечная, ибо в паспорте о ней даже не упомянуто, то у “Фрегата” гарантийный срок эксплуатации определяется 24 месяцами со дня продажи (на материал и швы — даже 5 лет!). У “Мнева и К” все несколько сложнее: материал защищен гарантийным обслуживанием на 60 месяцев, но только в случае образования на нем трещин, пористости или гниения, клееные швы имеют гарантию на 24 месяца, другие компоненты лодки — всего на год.

Самый “щедрый” среди отечественных фирмачей, конечно же, “Лидер”. В условиях гарантии, в пункте 13.1, просто и прямо сказано: “Предприятие гарантирует соответствие надувной лодки паспортным данным, а также надежную эксплуатацию в течение 24 месяцев со дня продажи при соблюдении потребителем правил пользования, транспортировки и хранения, установленных настоящим руководством”. Если что не так, сами понимаете, кто виноват!

ПЕРЕЙДЕМ К ЦИФРАМ

Теперь от виртуального мира судейских мнений перейдем к сугубо математической оценке ходовых и потребительских качеств. Тут уж извини, неподготовленный читатель, придется и тебе пару раз заглянуть в морской энциклопедический словарь.

Ходовые качества

Ходовые испытания проводились в два этапа. На первом каждая из лодок под одним и тем же тестовым мотором показывала наибольшую достижимую скорость при различных нагрузках. Попутно фиксировались другие, менее важные характеристики хода — время разгона и стартовый дифферент, маневренность, устойчивость и пр. На втором этапе измерялось усилие буксировки лодки при нескольких скоростях (от самого малого хода до самого полного), которые мог развить буксировщик, кстати, под тем же самым 15-сильным “Меркурием”, за неимением более мощного мотора. Этот тест позволил лучше уяснить причины преимуществ одних моделей перед другими, исключив некоторые побочные факторы, такие как КПД винта и влияние его упора на посадку лодок. Сразу скажем, что буксировка проводилась только при одной реальной нагрузке (один седок), зато все испытываемые лодки вышли на глиссирование, а полученные результаты стали для нас некоторой неожиданностью.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ “ФРЕГАТ М-380F”	
Длина, м	3.83
Ширина, м	1.70
Диаметр баллона, м	0.45
Диаметр фальшборта, м	0.20
Количество гермоотсеков, шт.	7+киль
Мощность ПМ (оптимальная/макс.), л.с.	15–20/25
Грузоподъемность, кг	800
Вес (общий двух упаковок), кг	84
Пассажировместимость, чел.	4–5
Цена, долл.	1200



“ФРЕГАТ М-380F”



Первый же выход на “Фрегате” показал, что необходимо сразу и на весь тест определиться с выбором винта, потому что на постоянные его перестановки времени не было. Со стандартным винтом 9-дюймового шага наш “Мерсигу” на транце “Фрегата” при малой нагрузке (один-два человека) безбожно “перекручивал”, прохватывая воздух даже на прямых курсах, не говоря уже о поворотах. Усмирить его удалось, лишь загрузив лодку четырьмя, а затем и пятью испытателями. “Фрегат” исправно вытаскил на глиссирование рекордный груз, затратив на разгон 15-25 секунд. Однако в силу того, что нас больше интересовала наибольшая достижимая скорость, нежели нагрузка, предел которой достаточно четко вписался в правило 30 кг на силу, остальные лодки тестировались на более скоростном винте с шагом в 10 дюймов при ограничении нагрузки максимум тремя пассажирами. Под скоростным винтом “Фрегат” выглядел значительно бледнее. С одним водителем он разогнался лишь до 31 км/ч при 5100 об/мин, т.е. мотор мощности недодавал, и большая нагрузка была ему уже противопоказана.

Полной противоположностью выглядел на воде “Mark-1”. Стартуя всегда с избыточным дифферентом — маловаты кормовые “рога” баллона, он быстро принимал правильную посадку и устанавливал рекорды скорости во всем диапазоне нагрузок. При этом обороты мотора не выходили за рамки дозволенного, добиться аэрации винта не удавалось ни при каких маневрах. Ворочать румпелем можно было как угодно без риска сорваться в “штопор”, хотя на поворотах “Mark-1” все же заметно проскальзывал. (О пользе бокового дрейфа поговорим позже.)

Несколько уступил “иномарке” отечественный “Кайман”, показавший второй результат, зато поворачивал он еще более уверенно, жаль, не за что было при этом

ухватиться в кокпите покрепче. Из “дурных наклонностей” “Каймана” надо отметить некоторую рыскливость на полном ходу при малой нагрузке, требующую от водителя внимательной работы румпелем.

Ходовые качества следующего претендента — “Лидера” — слегка разочаровали. Можно объяснить и “простить” высокую стартовую “свечу” — все-таки мала длина лодки, но вот склонность к придавливанию носа на полном ходу надо признать минусом этой модели. Как объясняют конструкторы, при таком решении якобы становится более предсказуемым поведение лодки на ходу, что важно для неопытного водителя. Изогнутые поверхности носовой части легко “присасывались” к пологой волне, вызывая периодическое зарыскивание. Вдобавок винт на поворотах хватал воздух, а на средних ходах лодка проявляла отчетливую склонность к дельфинированию. В результате отставание “номинального”, так сказать, лидера от неформального составило целые 6 км/ч, несмотря на близкую форму корпуса. Возможно, тому виной излишне вогнутая килевая линия.

Очень близкие к “Лидеру” результаты показал “Yamagan”, хотя на поворотах воздуха и не хватало и разогнался более степенно — давали знать дополнительные полметра длины. Но в целом возникло ощущение, что мотор в 15 л.с. для него уже маловат (впрочем, так же, как и для “Фрегата”).

Зависимость показателя гидродинамического совершенства корпуса с двигателем, пропульсивного коэффициента

$$C_E = D \cdot v / (75 \cdot N)$$

от нагрузки на полном ходу для всех пяти испытанных лодок приведена на графике. Безразмерная величина — число Фруда — принята в качестве аргумента вместо скорости для того, чтобы учесть влияние различий в водоизмещении лодок при сравнении их ходовых

качеств. Чем выше проходит кривая C_E , тем лучшими скоростными качествами обладает данная лодка в данном диапазоне нагрузок. Следует обратить внимание на сближение кривых на рисунке с уменьшением достижимого F_r при росте нагрузки до достижения границы начала глиссирования ($F_r = 3$). Это свидетельствует о том, что транспортная эффективность всех лодок при загрузке возрастает и для близких по размерам и конструкции моделей практически не зависит от “имени” производителя.

При проведении буксировочных испытаний место в тестируемой лодке занимал судья-динамометрист, на транец вешался откинутый мотор в 39 кг весом, а в качестве буксировщика в большинстве случаев выступал “Лидер” как обладатель самых надежных банок. Связка разгонялась до максимальной скорости, затем буксировщик ступенчато снижал обороты, а динамометрист фиксировал значения усилия на тросе при установившихся промежуточных скоростях. Первое и наиболее яркое впечатление: не все модели одинаково хорошо поддавались процедуре буксировки. Некоторые из испытываемых лодок при приближении к максимальной скорости вместо того, чтобы послушно следовать в кильватерном строю, начинали исполнять “противоторпедный зигзаг”, сопровождаемый резкими прыжками и рывками троса.

Покладистостью характера отличались лишь “Mark-1” и “Лидер”, т.е. имен-

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ “Yamagan B380”

Длина, м	3.80
Ширина, м	1.78
Диаметр баллона, м	0.46
Количество гермоотсеков, шт.	3+киль
Мощность ПМ (макс.), л.с.	25
Грузоподъемность, кг	700
Вес (общий двух упаковок), кг	62
Пассажиروместимость, чел.	5
Цена, долл.	1290



“YAMAGAN B380”





но те модели, которые больше других были склонны к проскальзыванию на поворотах. Более килеватые, устойчивые на курсе лодки, на режиме глиссирования при буксировке ведут себя слишком жестко и опасно; это следует учитывать потенциальным покупателям надувных бортовых шлюпок и тузиков.

Данные буксировки в виде зависимости относительного сопротивления R/D от числа Фруда представлены на отдельном графике далее и носят скорее иллюстративный характер (вследствие ограниченности скоростного и нагрузочного диапазонов теста). Как ни странно, рейтинг претендентов претерпел изменения по сравнению с предыдущим испытанием. Высокие ходовые качества лодки “Mark-1” и здесь проявились сполна. Важнейшая характеристика глиссирующего корпуса — его гидродинамическое качество $K=D/R$ достигло 5.5...6.0 (максимально возможное $K=10$). Но тут нас ожидал первый сюрприз: не лучшим образом показавший себя под мотором “Лидер” при буксировке превзошел-таки “Mark-1”. Не отстал от них и “Yamagan”. А вот быстроходный “Кайман” почему-то на буксире не блистал; возможно, он оказался чувствительным к изменению направления усилия тяги. “Фрегат” сохранил репутацию судна наименее ходкого.

Может быть, при наличии более мощного буксировщика и больших нагрузках расстановка сил оказалась бы иной. Первый вывод: ходовые качества хорошего изначально корпуса могут быть ухудшены неправильной установкой мотора. Так, у постоянно хватавшего воздух “Фрегата” высота транца была 395 мм вместо положенных “короткому” мотору 380. Это при том, что механики из сервисной команды “Ямахи” рекомендовали на надувных лодках устанавливать мотор немного глубже, чем советует заводская инструкция (у гибкого днища свои особенности).

Второй вывод: “большие” лодки (3,8 м длиной) проявили более низкие скоростные качества из-за использования недостаточно легкого, а потому и менее эффективного винта.

Наконец, замеры предельных скорос-

тей показали, что перемещение экипажа на полном ходу (вопреки руководствам по эксплуатации) со штатных мест в корму добавляло всем лодкам порядка 1,5...2 км/ч скорости. А для нашего тестового мотора каждый дополнительный километр в час скорости означает добавочные 4 км пути, пройденного на стандартном 25-литровом баке. Зависимость такого пути от принятой на борт полезной нагрузки, вычисленная из расчета потребления мотором топлива 6 л/ч, показана отдельно. Возможно, с финансовой точки зрения два-три сэкономленных литра топливной смеси — величина не очень значимая, но при выходе в удаленные районы запас топлива может оказаться фактором критическим, и более легкая на ходу лодка будет иметь преимущество в такой ситуации.

В одном из прошлых номеров “КиЯ”, посвященных сравнительным тестам разборно-надувных лодок, была дана рекомендация о наилучшем соответствии 3.3-3.6-метровых моделей 15-сильным ПМ. Мы смогли убедиться в этом. Но для более эффективного использования такой комбинации владельцу лодки всегда стоит иметь в запасе два сменных гребных винта: стандартный — для полезной нагрузки 200-400 кг, и на ступень более скоростной — для нагрузки 100-200 кг. Более же длинные, 3,8-метровые лодки, несмотря на паспортные рекомендации, подходят для “пяtnашки” несколько хуже: тут оправдан лишь грузовой вариант использования — при нагрузке 200-400 кг со стандартным винтом.

Мореходность лодок

Увы и ах: такая обычно коварная Ладога не оправдала наших надежд и не позволила проверить претендентов в настоящем деле. Самое большее, что она смогла предоставить нам за два дня испытаний в наиболее ветреное послеобеденное время — это небольшую рябь в 10-15 см высотой, на которой самые плоскодонные из лодок не то что не скинули скорости — даже не оросили брызгами разборных пайолов. Поэтому судить о мореходности лодок мы должны были, экстраполировав свои наблюдения, полученные ранее.

Данные скоростных испытаний

Модель	Шаг винта	Водоизмещение, кг	Частота вращения, об/мин	Скорость, км/ч
“Фрегат М-380F”	9”	400	5800	32
		470	5600	29
		550	5360	26
“Кайман N330”	10”	185	5550	39
		255	5400	36
		335	5200	34
“Zodiac Mark-1”	10”	195	—	42
		265	5540	37
		345	—	35
“Лидер 330”	10”	190	—	36
		260	—	35
		340	—	34
“Yamagan B380”	10”	210	5440	35
		280	5300	34
		410	4900	31

Примечание: Тире означает, что значение не определялось.

Все сошлись во мнении, что надежнее и защищеннее чувствуешь себя в лодке “Фрегат”. Тут тебе и высокий фальшборт, и надувной (!) носовой полог-аппарель, идеально изолирующий от брызг поклажу — и все это за деньги стандартного комплекта. Но о денежной стороне вопроса поговорим отдельно.

ТАК ЧТО ЖЕ ВЫБРАТЬ?

Читатели журнала и представители компаний-производителей подчас критикуют наши сравнительные тесты за неконкретность. Мол, вы только перечисляете плюсы и минусы отдельных моделей, а это мало что дает покупателю или строителю лодок. В принципе, нельзя не согласиться: отсутствие конкретности оценок снижает ценность независимой экспертизы. Хотя, заметим, отдельные и очень конкретные из отмеченных недостатков, например, невнятность руководств по сборке некоторых моделей, кочуют из теста в тест уже не первый год. Опять же, можно оценить то или иное качество лодки, но то, какой вес будет иметь именно эта оценка в ряду оценок других полезных качеств, решает только сам потребитель. Мы вправе лишь давать рекомендации для тех, кто хочет вникнуть в этот вопрос поглубже.

Для тех, кто любит точные цифры:

Оценка потребительских свойств лодок методом квалиметрии

Попытаемся на этот раз быть несколько более объективными и внесем в систему оценок элемент математической логики. Механизм квалиметрии — численной оценки потребительских свойств судостроительной продукции — существует и изложен в соответствующих учебных пособиях.

Для начала определимся со структурой потребительских свойств, которыми обладает надувная лодка. С учетом существующих рекомендаций выделим пять наиболее важных комплексных свойств верхнего уровня: функциональность (лодка как транспортное средство), безопасность, надежность, комфортность, эстетичность. Эти свойства зависят от ряда более простых свойств, вплоть до элементарных, которым можно подобрать численную оценку; при этом численное значение комплексного свойства определяется как некое среднее оценок свойств более простых. Оценки свойств нижнего уровня определяются отношением конкретных измеряемых параметров оцениваемой лодки к однородному значению параметра, принятого за базу сравнения. За базовые обычно принимаются требования нормативных документов.

В нашем случае нормативных параметров качества не так много. Госстандарт нормирует лишь безопасность по статическим параметрам — остойчивости и непотопляемости, причем все испытываемые лодки, как правило, уже имеют одобрение Российского Стандарта. Поэтому примем за базу сравнения технико-эксплуатаци-

онные показатели некоторой близкой модели лодки, хорошо зарекомендовавшей себя на рынке, например “Каймана” производства ПКФ “Мнев и К”. Весомый довод в пользу такого выбора — наличие для данной модели одобрения международного стандарта ИСО, гарантирующего стабильность базовых параметров.

Значения потребительских свойств, показатели которых не могут быть непосредственно измерены при испытаниях (например, параметры эстетичности), определялись методом экспертных оценок.

В приводимой таблице представлена структура оцениваемых при испытаниях потребительских свойств и приведены относительные значения оценок. Не все полезные качества кажутся очевидно связанными с измеренными параметрами. Вряд ли имеет смысл прямое сравнение скоростей в поврежденном состоянии, но все же эта оценка достаточно тесно связана с другими влияющими на безопасность качествами — жесткостью конструкции, степенью заливаемости лодки на ходу, возможностью управлять поврежденной лодкой. Оценить такое качество, как надежность, в полной мере — ресурсными испытаниями — мы не имели возможности, поэтому за оценку надежности принята разница между значениями кубического модуля (отношение веса к габаритному объему лодок). При схожести материалов и конструкций сравниваемых судов относительно более тяжелый корпус будет очевидно и более надежным. Здесь из общего

правила явно выпал лишь “Фрегат” с его более “воздушной” конструкцией. Вряд ли вызовет сомнения эстетическое преимущество нарядной лодки “Yamagan” и тщательно вылизанной лодки фирмы “Zodiac” перед остальными претендентами.

В целом по результатам сравнения заметно превосходство последней почти по всем категориям, кроме гребного теста, но вот уровень ее стоимости выглядит необоснованно завышенным. Фактически, покупая “Mark-1”, потребитель платит значительную часть суммы за престижность марки. Хотя, если бы некий идеальный экспериментатор провел полный цикл ресурсных испытаний, возможно, выводы были бы немного иными.

Для получения комплексной оценки испытываемой модели частные оценки внутри каждой группы качеств усреднялись, как описано выше, причем делалось это с учетом относительной важности каждого из частных свойств для конкретного варианта применения. Степенные коэффициенты важности расписаны в нижней части таблицы для двух условных вариантов использования — “рабочего”, к которому можно отнести использование лодок рыбаками, охотниками, путешественниками, и “прогулочного”, когда лодка используется в легком режиме преимущественно для активного отдыха или как яхтенный тузик. Сравнить комплексные оценки можно и по приводимой диаграмме, на которую наложены для сопоставления сравнительные оценки относительной стоимости лодок.

Относительные оценки потребительских свойств лодок

Лодка	Функциональность		Безопасность				Надежность	Эргономичность				Эстетичность	
	Скорость макс.	Грузоподъемность макс.	Устойчивость хода	Маневренность	Оборудованность кокпита	Скорость в поврежд. сост.		Удельн. вес конструкции	Транспортируемость	Собираемость	Удобство гребли		Удобство оборудования
“Zodiac Mark-1”	1.08	1.40	0.9	0.9	0.8	1.14	1.02	1.00	0.4	0.1	0.8	0.90	1.0
“Фрегат М-380F”	0.79	1.90	0.7	0.6	1.0	0.78	0.73	0.72	0.6	0.2	0.6	1.15	0.8
“Лидер 330”	0.92	1.07	0.7	0.7	0.8	0.95	1.03	0.72	0.8	0.8	0.7	1.03	0.8
“Yamagan В380”	0.91	1.67	1.0	0.9	0.7	0.68	0.94	0.40	1.0	0.9	0.7	1.23	1.0
“Кайман N330”	1.00	1.00	0.8	1.0	0.7	1.00	1.00	0.86	1.0	0.8	0.8	1.00	0.8
Условные степени важности отдельных свойств для двух вариантов использования													
“Рабочее” — дальние переходы при умеренной и большой нагрузке	0.66	1	0.66	0.5	1	1	1	1	1	1	1	1	0.5
“Прогулочное” — отдых, прогулки, бортовое плавсредство	1	0.66	0.75	1	0.5	0.5	0.75	0.75	1	0.33	1	0.75	1

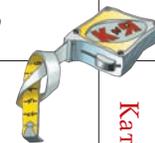
Некоторые выводы, очевидные и не очень

Во-первых, несмотря на существенные различия в степенях важности каждого из свойств, общим комплексным оценкам потребительских качеств свойственна относительная стабильность и малый разброс значений при переходе от модели к модели. “Yamagan” уверенно лидирует в обеих номинациях. “Фрегат” так же уверенно замыкает ряд. Как и следовало ожидать, “Mark-1” лучше

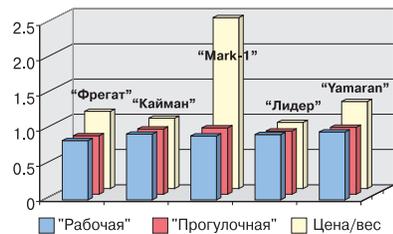
подходит для “прогулочного” использования, отечественные же лодки в среднем лучше соответствуют “рабочему” варианту.

Во-вторых, намного интереснее сопоставить колебания оценок качества с отклонением от базового значения удельной цены (цены одного килограмма массы) претендентов. Напомним, за базу сравнения принимался “Кайман”. Лидерство лодки “Yamagan” оплачивается 24%-м приростом стоимости. Вполне до-

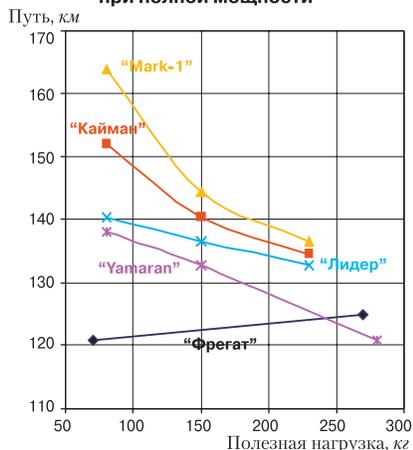
стойное положение имеет лодка фирмы “Zodiac”, но она в несколько раз дороже! Необоснованно завышенной выглядит цена “Фрегата”. А вот в лидеры второго раунда игры в оценки стоит вывести одноименное судно от компании “Лидер”. Кстати сказать, получившей международный сертификат по стандарту ИСО. Почти не уступая базовому “Кайману” по показателям качества, эта модель немного дешевле эталона, причем с неплохим набором изделий стандарт-



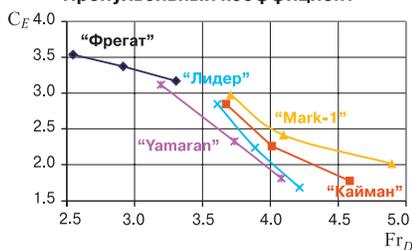
Сравнение потребительских свойств



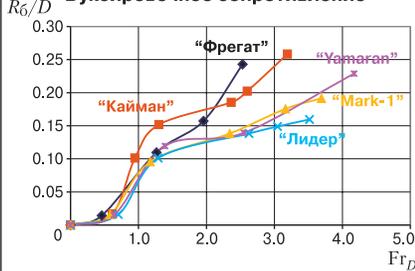
Путь, проходимый на одном баке (25 л) при полной мощности



Пропульсивный коэффициент



Буксировочное сопротивление



Сводная таблица оценки потребительских качеств лодок для двух вариантов использования (баллы)

Лодка	Функциональность	Безопасность	Эргономичность	Надежность	Эстетичность	Общий балл	Цена/вес
“Рабочее”							
“Фрегат”	1.28	0.83	0.61	0.73	0.89	0.84	1.10
“Кайман”	1.00	0.88	0.90	1.00	0.89	0.93	1.00
“Mark-1”	1.21	0.95	0.52	1.02	1.00	0.91	2.43
“Лидер”	1.01	0.84	0.88	1.03	0.89	0.93	0.94
“Yamagan”	1.25	0.82	0.87	0.94	1.00	0.96	1.24
“Прогулочное”							
“Фрегат”	1.10	0.80	0.71	0.79	0.80	0.83	1.10
“Кайман”	1.00	0.92	0.93	1.00	0.80	0.93	1.00
“Mark-1”	1.16	0.94	0.67	1.01	1.00	0.94	2.43
“Лидер”	0.98	0.83	0.88	1.02	0.80	0.90	0.94
“Yamagan”	1.13	0.89	0.81	0.95	1.00	0.95	1.24



ной комплектации.

Разумеется, читатель волен выдвигать собственные критерии при выборе надувнущки “под пятнашку”. Любитель комфорта в бурном море предпочтет все-таки “Фрегат”, а преуспевающий знаток языков, возможно, “Mark-1”. Важно другое: покупатель вправе знать, за что он платит свои деньги. Надеемся, изложен-

ный на этих страницах сравнительный тест поможет ему в этом.

Тестовая группа “КИЯ”:

Владимир Богданов, Эдуард Бубович, Александр Васильченко, Андрей Великанов, Антон Великанов, Алексей Даняев, Виктор Мхеидзе, Владимир Сысоев, Андрей Спирин, Александр Фрумкин



Редакция благодарит за предоставленные моторы и лодки фирмы “Меркурий-НИИ ТМ”, “Гранд-Марин”, “Мнев и К”, “Петросет-Большой”, “Фрегат”, “Лидер”, а также руководство спортивно-рыболовной базы “Ладога” в пос. Березово



“ФРЕГАТ-380FM”

*кого считать
лентием?*



ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

Единственным жестким элементом корпуса этой надувной мотолодки компании “Фрегат” является транец для установки подвесного мотора. Никаких фанерных пайолов, никаких алюминиевых стрингеров. Принцип сборки примерно такой: вытряхнул из мешка, надул и поехал. Именно поэтому конструктор лодки Игорь Макаров наполовину в шутку, наполовину всерьез именуется своей последней разработку “лодкой для лентяев”.

Впервые новинка была представлена на Петербургской бот-шоу, в рамках которой “Кия” традиционно проводит гонки на надувных лодках. Новаторская конструкция пользовалась повышенным вниманием и специалистов, и публики, хотя некоторые поначалу выражали сомнение в том, что лодка с днищем из круглых баллонов способна конкурировать на трассе с традиционными надувнушками, имеющими жесткий разборный пайол. После финиша соревнований на призы “Кия” скептикам оставалось только развести руками — “Фрегат-380FM” оказался самым быстрым сразу в двух классах: 175 и 300 см³. Нас эта необыч-

ная лодка тоже заинтересовала, и вскоре, погрузив ее в автомобиль, мы отправились на Суходольское озеро, чтобы испытать новинку более основательно.

Устройство

Надувные элементы вместо жестких — в принципе, уже далеко не новость. Можно припомнить, к примеру, надувные слани “AirDeck”, давно применяемые зарубежными производителями. Основные минусы таких сланей с их замысловатой сотовой “начинкой” — невысокая продольная жесткость и малая сопротивляемость проколам, в том числе со стороны кокпита. В случае с “Фрегатами” новой серии “FM” новостью является

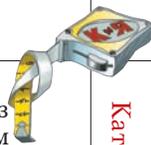
Основные данные мотолодок “Фрегат-380FM” и “420FM”

Длина, м	3.80 (4.20*)
Ширина, м	1.70
Диаметр баллона, м	0.45/0.65
Кол-во отсеков	9 (10**)
Плотность ПВХ-ткани, г/м ²	900
Пассажироместимость, чел.	4–5
Грузоподъемность, кг	700
Масса, кг	48 (53*)
Габариты упаковки, м	1.30×0.7×0.35
Мощность ПМ, л.с.:	
оптимальная	20
максимальная	25 (30*)

* Для модели “Фрегат-420FM”

** В серийном варианте





сама конструкция надувного днища, представляющего собой нечто вроде платформы из сужающихся к носу классических баллонов. В том, что образуются ими скругленные поверхности способные обеспечить уверенный режим глиссирования, мы убедились еще в ходе теста “фрегатовского” тримарана “М550” (см. “КиЯ” № 177). Напомним, что жесткая платформа лежит у него всего на трех баллонах, значительно разнесенных друг от друга, в то время как на “380FM” “ходовых” баллонов пять — два, образуемых “подковой” корпуса, и три днищевых, причем расположены они вплотную друг к другу. Ряд конструктивных элементов, испытанных на тримаране, лег в основу и новой лодки — в частности, узел крепления днищевых баллонов к фигурному транцу. Кроме того, сама многобаллонная схема уже отработана на лодках специального назначения “Стриж” и “Кайнар” конструктора И. Широкова, производимых с начала 80-х Уфимским заводом РТИ. Опыт их эксплуатации в армии и на флоте подтверждает высокую надежность и живучесть подобной схемы.

Транспортировка и сборка

“Фрегат-380FM” является одной из легчайших лодок в своем классе — 48 кг, из которых 40 приходится на собственно корпус (например, 3,8-метровый “Zodiac Mark 2C” с надувным днищем “AirDeck” весит 59 кг). Однако в разобранном, а вернее, попросту сдутом виде, лодка пока перевозится в одной-единственной сумке, куда укладывается и корпус, и надувные банки, и весла, и ремкомплект, и обе помпы (почему их две, объясним ниже), и, чтобы выгрузить упаковку из машины и отнести ее к воде, гипотетическому лентяю надо быть физически крепким человеком или же прибегать к посторонней помощи.

Развернув лодку на песке, мы вооружились той помпой, что побольше, и приступили к накачке. Несмотря на отсутствие жестких элементов пайола, со стыковкой которых новички обычно возятся больше всего, лодка была готова к спуску на воду через 20 минут — примерно за то же время мы бы управились с “клас-

сической” надувнушкой аналогичных размеров. Но при этом объем надувных отсеков “FM” раза в два больше. Единственная задача при сборке “380FM” — знай себе качай да вовремя переставляй шланг помпы из одного клапана в другой. Здесь их оказалось целых девять: три — на днищевых баллонах, четыре — на независимых отсеках основной “подковы” и еще два — на фальшборте, который тоже разделен пополам. В общем, утопить такую лодку вряд ли получится, даже если очень постараться. Кстати, когда под влиянием воздуха корпус расправился и обрел форму, мы поняли, что надувной фальшборт здесь не опция, а совершенно необходимая вещь: толстые днищевые баллоны ощутимо “сдают” габарит кокпита по высоте, мягкий пайол из ПВХ располагается примерно на 20-25 см выше, чем на традиционной надувной мотолодке — вот и пришлось конструктору “надставить” кокпит фальшбортом.

Поскольку руки при сборке “380FM” большую часть времени свободны, инструкцию изучали прямо во время накачки. В ней и вычитали назначение второй помпы. За счет уменьшенного объема рабочей камеры она менее производительна, чем основная, но развивает гораздо более высокое давление. С ее помощью мы “до звона” набили воздухом днищевые баллоны, являющиеся, ко всему прочему, элементами продольной жесткости. На этом этапе, к сожалению, шланг помпы стал все чаще слетать с подающего штуцера, отчего пришлось звать помощника, чтобы тот его придерживал.

Когда помпы были отложены в сторону, один из нас залез в кокпит, а другой приподнял лодку за нос. Продольная жесткость действительно оказалась на высоте: корпус и не подумал сработать на излом, хотя в поперечной плоскости пайол слегка “гуляет” под ногой — днищевые баллоны смещаются относительно друг друга по вертикали. Наступив точно по ДП и заставив опуститься средний баллон, можно сделать корпус более килеватым (если такой термин здесь вообще приемлем).

На лодках с мягким днищем всегда

есть риск проколоть его изнутри, из кокпита — например, рыболовным крючком, но на “380FM” оболочка днищевых баллонов продублирована мягким пайолом, и проколоть два слоя ткани нелегко даже ножом.

Порадовало, что на поверхностях баллонов, способных соприкоснуться не только с прибрежным песочком при подходе к берегу, но и с подводными камнями или корягами на ходу, имеются традиционные для “фрегатовской” продукции накладки-протекторы — как хорошо видно на снимке, “силовые” днищевые баллоны защищены ими по всей длине.

На воде

Установив на транец “Tohatsu-18”, снарядив лодку веслами и мягкими надувными банками, мы принялись выгребать на просторы Суходолья.

На веслах лодка движется довольно легко, даже с мотором на транце и пассажиром на борту — и на чистой воде, и в камышах, хотя весла для такой высоты борта явно коротки, и приноровиться к гребле короткими рывками, когда приходилось высоко задирать рукоятки, удалось не сразу — лопасти так и норовили выскочить из воды, отчего расположившиеся у транца принимали незапланированный душ. В общем, полагаться на штатные разборные весла как на основной движитель, особенно в ветреную погоду, не советуем.

Условия, при которых нам довелось испытывать “Фрегат-380FM”, никак нельзя было отнести к тепличным. Сильный ветер, дующий из-под появившихся грозных туч, развел на обычно спокойной поверхности озера короткую волну высотой 0.4–0.5 м. А когда на нее накладывался кильватерный след второй фрегатовской новинки — облегченного РИБа “380”, испытания которого мы проводили в тот же день (отчет читайте в следующем номере), приходилось преодолевать и более высокие валы — до 0.6–0.7 м.

Настает время запустить мотор. Румпель его располагается непривычно низко, над самой поверхностью приподнятого на баллонах пайола. Надувную



Таким способом мы решили оценить продольную жесткость корпуса



Вторая помпа, поменьше, создает более высокое давление и служит для накачки днищевых баллонов

При малой нагрузке лодка выходит на глиссирование со значительным дифферентом



кормовую банку, раскрепленную ремнями, пришлось сразу же снять — во-первых, водитель и так сидит достаточно высоко, а во-вторых, за нее задевает румпель. Пайол оказывается выше ватерлинии даже на стоянке, так что кокпит здесь действительно самоотливной, как на большом катере. Единственно, нам сразу пришло в голову, что выступающую над пайолом часть транца можно было бы снабдить и более основательными отливными шпигатами, нежели обнаруженный нами традиционный для обычных надвдушек небольшой штуцер, закрываемый пробкой.

В кокпите остается один водитель, который дает полный газ. Лодка резко встает свечой, во всей красе демонстрируя пресловутую “кобру”. Вдобавок, под ноги съезжает бензобак, что еще более усугубляет ситуацию. Закрепив бак в носу и сместившись подальше от транца, водитель повторяет попытку, причем газ на сей раз прибавляется более плавно. “FM” буквально за секунду “выстреливает” на глиссирование и устремляется по крутым волнам, упруго прыгая по ним, словно мячик.

Расслабляться не стоит ни на секунду: лодка остро реагирует на малейшее движение румпелем, а кроме того, иногда зарыскивает и самостоятельно, без вмешательства водителя — “мускулы” днищевых баллонов “играют” под мягким пайолом при встрече с волной еще ощутимей, чем мы отметили на берегу после сборки, отчего конфигурация составного днища в районе миделя пусть немного, но постоянно изменяется. Как ни старались мы “набить” днищевые баллоны до упора, пока лодка лежала на прибрежном песке, осенняя вода все-таки сделала свое дело, охладив их и, соответственно, понизив в них давление.

Со стороны хорошо видно, что даже при расположении водителя ближе к миделю лодка идет буквально на пятке, и, судя по всему, на поведение ее оказывают влияние не только гидродинамические, но и аэродинамические силы — на ходу между днищевыми баллонами образуется нечто вроде воздушной подушки, приподнимающей лодку над поверхностью воды. С подобным явлением мы столкнулись еще при испытаниях уже упомянутого тримарана “M550”, показав-

Результаты скоростных испытаний с подвесным мотором “Tohatsu-18”

Нагрузка, чел.	1	2	3	4	5
Скорость, км/ч	46	41	35	32	14

Гребной винт с шагом 9 дюймов.

Условия испытаний:

скорость ветра — 6-10 м/с,
 высота волны — 0.4-0.5 м,
 температура воздуха — 19°С,
 место испытаний — Суходольское озеро (Приозерский р-н Ленинградской обл.)

шего при движении против ветра более высокую скорость, чем по ветру.

Некоторая экстремальность поведения “380FM” с лихвой оправдывается скоростью — 46 км/ч, и это в серьезную волну! (Все скоростные замеры, результаты которых приведены в таблице, проводились за два прохода в противоположных направлениях, чтобы компенсировать влияние ветра и волны).

С увеличением количества пассажиров лодка стала вести себя заметно степенней, устойчивей держась на курсе и не выказывая склонности к “подлету” с особо крутой встречной волны. Правда, и водителю, и пассажирам все равно порой приходилось держаться покрепче, и, по общему мнению, дополнительные ручки для этих целей здесь бы явно не помешали. Пока же установленные по бортам весла, за которые в острых ситуациях машинально хватались сидящие в кокпите, были не раз и не два выдернуты из подключения. Когда на борту оказались пятеро, выйти на глиссирование с 18-сильным “Tohatsu” уже не удалось, хотя, честно говоря, и четвером в лодке было тесно — идеальный экипаж для нее, по нашему мнению, два-три человека.

Кого считать лентяем?

Если говорить о приведении лодки в “боевое положение”, то настоящего стопроцентного лентяя она удовлетворит разве что при наличии электрического компрессора. Тут уж и вовсе ничего делать не придется — сиди да покуривай. Однако в итоге все равно придется выйти на воду. А вот тут-то на борту “380FM”, как мы сами убедились, зевать не приходится. Хотя инструкция допускает установку на транец 25-сильного мотора, подавляющему большинству водномоторников мы бы рекомендовали ограничиться более скромной мощностью — 15 л.с. здесь в самый раз. Характер у лодки действительно “острый” и спортивный, она и без запредельного мотора способна подарить немало приятных минут любителям скорости и острых ощущений. Может, среди лентяев тоже есть такие?

Тест-группа “Кия”:

Артем Лисочкин, Андрей Великанов, Эдуард Бубович

На полном ходу с одним водителем “FM” идет практически “на пятке”, особенно при встречном ветре



С нагрузкой в 4 чел. “380FM” еще глиссирует, но в кокпите уже тесно



Впервые в России!

Если на суше  MERCEDES,
то на воде –  SENATOR

Первое впечатление

Очень долго смотришь на это чудо и пытаешься найти изъян. Нет, не потому, что хочешь его найти, а потому, что не веришь в ощущение законченности, которое охватывает тебя при первом взгляде.

Кажется, все, о чем мечтают истинный рыбак и мореход, сочетается в одном судне.

Судите сами: ♦ Современный дизайн и эстетика. ♦ Алюминиевый многокамерный корпус. ♦ Спортивные обводы, обеспечивающие хорошую маневренность и остойчивость. ♦ Рубка-убежище или полноценная каюта, в зависимости от модели. ♦ Повышенная безопасность. ♦ Множество модификаций и опций. ♦ Наличие JET моделей! (с водометным двигателем). ♦ Невысокая стоимость!

Впечатление второе

Помните замечательный анекдот про сибирских лесорубов, которым подарили японскую бензопилу?

Решили лесорубы пилить кедр – «Вжик!» - сказала пила.

«Ого!» – сказали лесорубы.

Взялись лесорубы пилить шпалу – «Вжик!» - сказала пила.

«Ого!» – сказали лесорубы.

Стали лесорубы пилить рельсу – «Кхр-кхр!!!» - прохрипела пила.

«Эвона...» – сказали лесорубы...

Вот с «SENATOR» так же – надежность и практичность каждого узла, каждого сварочного шва вызывает жгучее желание тут же запустить двигатель, на полной скорости выскочить на берег и посмотреть – а выдержит ли? И наверняка выдержит, так как толщина алюминиевого листа достигает 5 мм в килевой части, а крепления выполнены ювелирно точно и аккуратно! Любая деталь, к которой прикасается рука, так гармонично вписывается в общий дизайн, как если бы судно было отлито в единой форме или «высечено» из одного куска алюминия. При этом нет той тяжелой фундаментальности, которая присуща тихоходным дрейфботам и ледоколам.

Третье впечатление

Функциональность и лаконичность! Перемещаясь по кокпиту и рубке, вы не споткнетесь о выступающее в самом неожиданном месте ребро жесткости, а ваша «вторая половина» всегда найдет место для своего необходимого скарба вроде фена с турбонаддувом и небольшой лаборатории по уходу за ногтями.

Несколько армейское оформление навевает воспоминания о легендарном «Хаммере», а логотип верфи «Senator» удивительно похож на трилистник «Mercedes». Сам собой напрашивается слоган для верфи: **Если на суше «Mercedes», то на воде – «Senator»!**

Небольшая выдержка из каталога верфи

Устанавливая новые стандарты в дизайне алюминиевых катеров, «Senator» идеально подходит для серьезных занятий рыбалкой и дайвингом. Просторный кокпит и новый дизайн корпусов являются такими же ключевыми чертами, как и прочная конструкция, стабильность и мягкий ход. Дополнительная высота бортов в сочетании с многокамерной конструкцией обеспечивают максимальную безопасность плавания. Вы будете приятно поражены теми характеристиками, которые верфь считает стандартными, определяющими качество работы и удобство пользования.

Скорость катеров «Senator» – до 40 уз!

Руслан Манохин



на правах рекламы



Санкт-Петербург, 194291, пр. Просвещения, 45, офисы 4 — 5

тел. 7 (812) 598 5755, факс 7 (812) 598 9236; www.comandorboats.ru; info@comandorboats.ru

В нашу гавань заходили корабли



БОЛЬШИЕ КОРАБЛИ...

ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

Именно эта строчка из песни и пришла нам в голову, когда мы впервые увидели этот почти 12-метровый стальной катер, плавно покачивавшийся у бонов яхт-клуба. Высокий надводный борт, массивная надстройка, мощные релинги, внушительных размеров якорное устройство — все свидетельствовало о солидности, надежности и долговечности моторной яхты “Pedro Solana 38” от известной голландской фирмы “Pedro-Boat bv.”. Поднявшись по трапу на борт, мы также не разочаровались увиденным. Сразу поразило качество постройки судна — было трудно отделаться от впечатления, что перед нами стеклопластиковая яхта, настолько гладки оказались ее борта, лишённые малейших следов типичной для стальных корпусов “бухтиноватости”. Сварные швы были безупречны — как визуалью, так и на ощупь обнаружить места сварки удавалось только с большим трудом. Великолепная работа голландских мастеров! Может, пора вновь отправлять к ним в гости “великое посольство”?

И вправду, верфь “Pedro-Boat bv.” заслуживает особого внимания. Это крупнейшее голландское предприятие, строящее неторопливые, но исключительно комфортабельные моторные яхты (годовой выпуск — порядка 50 единиц, у большинства конкурентов — всего лишь 5-10 единиц), примерно 80% из которых идут на экспорт, в основном в Германию. В Голландии это — практически единственная судостроительная верфь такого рода, полностью самостоятельна (т.е. без обращения к специализированным предприятиям) выполняющая весь цикл работ по изготовлению судна и насыщению его

внутренней отделкой. Приоритетом для строителей является надежность будущей лодки. Судите сами: корпус яхты сваривается из 5-миллиметровой стали, а Т-образные шпангоуты идут через каждые 40 см! Судно с таким корпусом если и не способно к форсированию арктических льдов, то уж зимнюю стоянку в речном затоне перенесет без малейших проблем. Кстати, допуск на раскрой стальных листов, идущих на изготовление корпуса и рубки, — менее 1 мм. Раскрой, разумеется, осуществляется лазером. Готовый корпус покрывают грунтом, двумя слоями эпоксидной шпаклевки и тремя слоями краски. Затем окрашенный корпус целиком помещается в гигантскую сушильную камеру, что и позволяет достигать столь высокого качества наружной поверхности и предоставлять пятилетнюю(!) гарантию на сохранность лакокрасочного покрытия.

Расчетный срок службы самого судна весьма велик — 30 лет до капитального ремонта, именно столько, по мнению специалистов фирмы, должна служить подобная яхта. “С момента покупки яхты от “Pedro Boat” может пройти 10, 15 или даже 20 лет, но ее владелец не должен разочароваться в своем выборе”, — примерно так сформулировали на верфи свою идеологию проектирования и постройки лодок.

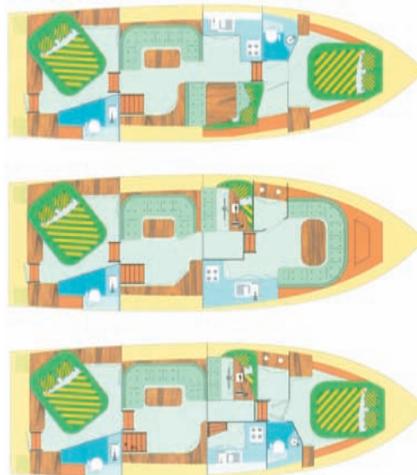
Но вернемся на борт “Pedro Solana 38” — одного из типичных представителей семейства “Solana” (всего в производственной линейке верфи шесть семейств, насчитывающих 13 различных моделей длиной от 29 до 43 футов). Планировка судна продумана весьма тщательно — две большие каюты: кор-

мовая для владельца и носовая для гостей, маленькая “детская” каюта, просторный салон, камбуз и два хорошо оборудованных санузла. При этом детская каюта расположена посередине судна, в достаточном удалении от мест отдыха взрослой части экипажа. Помимо этого, существуют еще два варианта компоновки яхты:

— без отдельной детской каюты, с более просторным салоном и внутренним постом управления, под которым

Основные данные яхты “Pedro Solana 38”

Длина макс., м	11.70
Ширина макс., м	3.85
Осадка, м	1.10
Водоизмещение порожнем, т	11 000
Двигатель	“Perkins M135”
Макс. допустимая мощность, л.с.	135
Запас топлива, л	600
Запас воды, л	500





находится небольшая каюта штатного капитана или боцмана;

— с одной кормовой VIP-каютой и двумя просторными салонами. Подобный вариант может использоваться как “представительский”. Внутренний пост управления с дополнительной каютой под ним имеется и в этом случае.

Внутренняя отделка судна, в общем, типична для подобных яхт — везде, где только можно, дорогое дерево и даже натуральный камень, минимум пластика, высококачественная сантехника, эффективная система отопления и кондиционирования воздуха. Немножко, правда, удивило то, что салон столь богатого судна в штатном порядке укомплектован лишь весьма скромной магнитолой. (Впрочем, хозяин судна, разумеется, имеет возможность самостоятельно насытить салон желаемой аудиовидеотехникой.) На судне установлен мощный бойлер внушительного размера (45 л), что позволяет экипажу регулярно принимать горячий душ. Вообще же, общее впечатление от интерьера судна можно выразить тремя словами: “подлинно домашний уют”. Неудивительно, что стоимость отделки составляет половину стоимости самой яхты! В ее салоне хочется либо расхаживать в домашнем халате и тапочках, либо принимать важных гостей во фраках и смокингах, угощая их дорогими сигарами и изысканными сортами виски. Само собой разумеется, что во всех каютах и салоне даже весьма рослые люди могут спокойно стоять в полный рост. Как сообщили нам представители верфи, они готовы выполнить практически любые пожелания будущего владельца яхты по ее отделке и комплектации вплоть даже до специальной модернизации надстройки с целью повышения внутренней высоты — для комфортабельного пребывания на борту очень высоких (в смысле роста) людей.

Любопытным оказался транцевый балкон судна, на который из каюты владельца выходит отдельный люк, что позволяет обитателям кормовой каюты вечером в уединении наслаждаться тишиной и покоем окружающей приро-

ды, не поднимаясь вверх. А сама верхняя палуба, простирающаяся от наружного поста управления в корму, по размерам больше напоминает танцплощадку, но никак не палубу яхты. Восемь человек гостей, собравшихся на ней, чувствовали себя весьма свободно и совершенно не мешали рулевому, пост которого располагается в ДП судна слева от входа в салон. Помимо основных органов управления — штурвала, рукоятки газа/реверса и джойстика носового подруливающего устройства, индикаторов лага и эхолота — здесь могут быть размещены различные дополнительные приборы: например, GPS или экран радара или многофункциональный жидкокристаллический дисплей (МФД) навигационной системы. В зависимости от выбранного режима он может работать как чарт-плоттер, экран радара, или просто отображать основные навигационные параметры — скорость хода, глубину, курс.

Нельзя не отметить великолепное качество установленного на яхте радара — когда мы ошвартовали яхту после прогулки, а солнце медленно скрывалось за кронами деревьев противоположного берега, по застывшей глади реки мимо нашей стоянки неторопливо прошла мотолодка. Она уже давно исчезла за изгибом берега, а локатор исправно продолжал отрисовывать на дисплее... волны оставленного ею кильватерного следа.

Еще одним интересным решением на борту “Pedro Solana 38”, не встречавшимся нами ранее, явилась опускающаяся дуга, несущая на себе ходовые огни, сирену и излучатель радара. Достаточно отвинтить по паре фиксирующих винтов (что, благодаря их большому диаметру и крупной накатке, не требует применения какого-либо инструмента) — и высокая дуга легко откидывается в корму верхней палубы, позволяя яхте проходить под низкими мостами.

На ходу судно не показало каких-либо особо выдающихся скоростных качеств — впрочем, оно не для этого и предназначено. Еще совсем необкатанный 135-

сильный дизель достаточно уверенно нес 11-тонную лодку вверх по течению реки со скоростью около 9 уз. Шум и вибрация при этом были практически неощутимы как на верхней палубе, так и в салоне. Некоторые проблемы возникли лишь тогда, когда гостям была предоставлена возможность всласть “поругать”. Сочетание длинной килевой линии с немалым водоизмещением и полным отсутствием реактивного действия на штурвале вызвало своеобразные реакции судна на действия рулевого — было отмечено достаточно осязаемое запаздывание. Впрочем, подобные характеристики управляемости являются довольно естественными для крупных водоизмещающих килевых яхт, управлять которыми должен только опытный рулевой, хорошо чувствующий поведение подобных судов. Особенно это важно при движении в узкостях. Однако, владение таким судном почти автоматически подразумевает наличие на нем штатного капитана или боцмана.

Кому же могут быть в России интересны подобные суда? Очевидно, что они никак не могут подходить на роль “декруйзеров” — к примеру, в силу невысоких скоростных характеристик добраться на них за выходные из Питера до шхер Северной Ладogi и вернуться обратно к понедельнику невозможно. Но комфортабельные водоизмещающие яхты — вещь, в России совершенно необходимая. Особенно с учетом наших расстояний и климата. На просторах волжских или сибирских рек абсолютно незаменимы вместительные, экономичные, надежные плавсредства, способные сходить из Москвы в Астрахань и обратно на одной заправке. Если владелец такой яхты располагает достаточным свободным временем, то это надежное неторопливое судно с совершенно домашним уютом без труда доставит его и на Онегу, и на Волгу, и на Белое море, и на Черное. Далее — везде...

Артур Гроховский

Плюсы:

надежный стальной корпус, уютные просторные каюты, высокое качество наружной и внутренней отделки, большая верхняя палуба, хорошая тепло- и шумоизоляция, носовое подруливающее устройство, опускающаяся дуга, кормовой балкон.

Минусы:

“вялое” рулевое управление.



Моторные яхты верфи “Pedro-Boat bv.” на российском рынке предлагает фирма “Бриткар”. Тел.: (095) 755-0677; www.Irclub.ru



Моторные яхты, катера в наличии и на заказ



Моторная яхта "PEDRO 32'AK/OK"

Материал корпуса – сталь	
Длина, м	9,80
Ширина, м	3,40
Осадка, м	0,90
Масса, т	6,0
Запас топлива, л	300
Запас воды, л	250
Число спальных мест	4-6
Мощность дизельного двигателя, л.с.	от 92
Цена	от 135 000 евро*



Моторная яхта "PEDRO SKIRON 35"

Материал корпуса – сталь	
Длина, м	10,60
Ширина, м	3,50
Осадка, м	1,10
Масса, т	8,5
Запас топлива, л	300
Запас воды, л	250
Спальных мест	6-8
Мощность дизельного двигателя, л.с.	от 92
Цена	от 145 000 евро*



Моторная яхта "PEDRO 37"

Материал корпуса – сталь	
Длина, м	11,10
Ширина, м	3,40
Осадка, м	1,00
Масса, т	8,5
Запас топлива, л	335
Запас воды, л	250
Спальных мест	4-8
Мощность дизельного двигателя, л.с.	от 92
Цена	от 165 000 евро*



Моторная яхта "OSQUETEAU 760"

Длина, м	7,60
Ширина, м	2,80
Осадка, м	0,90
Масса, т	2,9
Запас топлива, л	200
Запас воды, л	150
Мощность дизельного двигателя, л.с.	170
Число пассажиров	7
Цена	от 64 000 евро*



Катер "MARIAH SX 9"

Длина, м	6,00
Ширина, м	2,50
Масса, т	1,3
Запас топлива, л	145
Мощность двигателя, л.с.	260
Скорость, км/ч	до 85
Цена	от \$15 000*



Катер "MARIAH SC 9"

Длина, м	6,00
Ширина, м	2,50
Масса, т	1,5
Запас топлива, л	145
Мощность двигателя, л.с.	260
Скорость, км/ч	до 85
Цена	от \$16 000*



Катер "MARIAH SC 21"

Длина, м	6,40
Ширина, м	2,60
Масса, т	1,7
Запас топлива, л	170
Мощность двигателя, л.с.	300
Скорость, км/ч	до 90
Цена	от \$22 000*



Катер "FAETON 630 SPORT"

Длина, м	6,37
Ширина, м	2,50
Масса, кг	1,4
Запас топлива, л	150
Мощность бензинового двигателя, л.с.	145/230
Число пассажиров	6
Цена	от 30 500 евро*



Катер "FAETON 980 FLY MORAGA"

Длина, м	9,80
Ширина, м	3,48
Масса, т	4,5
Запас топлива, л	850
Запас воды, л	150
Мощность дизельного двигателя, л.с.	2x230
Число пассажиров	10
Цена	от 116 000 евро*



Катер "PROFISHER 232" (Канада) (см. "Капитан-Клуб" №4/2002, стр.111)

Длина, м	7,10
Ширина, м	2,50
Запас топлива, л	300
Мощность двигателя, л.с.	190
Полный комплект ходовых приборов, печка	
Цена в Москве	\$44 900



Водометный скоростной катер "GREW 170" (Канада)

Длина, м	5,20
Ширина, м	2,05
Мощность двигателя, л.с.	175
Число пассажиров	5
Одноосный трейлер с тормозами	
Цена в Москве	\$22 500



Снегоходы "Arctic Cat"

Все модели 2003 г. со склада в Москве

*Цена указана без стоимости доставки и таможенной очистки

Официальный дилер в России – фирма "БРИТКАР"
Тел. (095) 755-0677, e-mail: lrclub@orc.ru, www.lrclub.ru

■ Катера **GLASTRON**

■ Моторы **MERCURY**

двух и четырехтактные от 2,5 л.с. до 250 л.с.,
гарантия 1 год

■ Надувные лодки **QUICKSILVER**[®]
размером от 2,3 м до 4,3 м

■ Аксессуары

Приглашаем к сотрудничеству!

Mariah **BELLA**



ГРАНД



www.grandfs.ru

Мебельный центр Москва,
Ленинградское ш. (100 м от МКАД)
тел.: (095) 575-09-43
ssn@grandfs.ru



www.3kita.ru

Москва,

Можайское ш. (2 км от МКАД) тел.: (095) 777 4818
Сервис-центр (ремонт и обслуживание мототехники)



MNEV[®]
МНЕВ и К^о

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^о тел./факс: (812) 265-20-12
193148, г. Санкт-Петербург 265-27-55
ул. Ольги Берггольц, д.40 розница тел.: (812) 265-05-88

E-mail: info@mnev.ru
mnev@lek.ru

<http://www.mnev.ru>



МАЛЮТКА “SARNICO”

“Какую модель нашей компании вы хотели бы протестировать — побольше или поменьше?” — спросила меня представительница судовой верфи “Cantieri di Sarnico” в ходе “тестового дня”, устроенного Ассоциацией морской индустрии Италии в городке в Санта-Маргерита Лигуре неподалеку от Генуи. “Ту, которая поменьше,” — ответил я наобум, поскольку и понятия не имел, что за лодки выпускает верфь. “Малюткой” оказался 13.5-метровый катер “Sarnico 43” с двумя 370-сильными турбодизелями — действительно самый маленький в модельном ряду фирмы, насчитывающем еще три модели во главе с 20-метровым “Sarnico 65”. На причале гостеприимно выдвинулся приводимый бесшумной гидравликой трап, и мы оказались на борту.



ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

“Cantieri di Sarnico” — компания молодая (основана в 1992 г.) и, наверное, именно по этой причине столь ярко отражает основную тенденцию, наметившуюся в последнее время в итальянском малом судостроении. Слово “малое” к нему уже не совсем применимо: с каждым годом здесь все сильнее заметен “крен” в сторону крупных морских катеров и моторных яхт, выпуск которых и в процентном, и в количественном измерении растет как на дрожжах (подробности — на стр. 46). В общем, неудивительно, что при всей своей молодости верфь процветает и динамично развивается — недавно в дополнение к уже имеющимся производственным площадям (3500 м² на берегу озера Исео на севере страны) заработало производство в Каприоло (10 000 м², из них 7000 м² под крышей).

Продукция “Sarnico” хорошо известна не только в Европе (помимо Средиземноморья, катера с этой маркой можно встретить в Скандинавии), но и за океаном. У нас в России их пока нет.

Интерьер и экстерьер

Внешность у “Sarnico 43” вполне традиционная для современных катеров подобного класса — привлекательный сбалансированный силуэт стремительных очертаний, без какого-либо уклона ни в модное “ретро”, ни в не менее модный футуризм. Больше того: лодка почему-то показалась мне смутно знакомой. Призадумавшись, я быстро извлек из памяти искомое — 12-метровый “Махит 3500SCR”, самый маленький в категории “спортивных яхт” этой американской фирмы. Обе лодки со стороны действительно очень похожи — во многом бла-

годаря массивной дуге с обратным наклоном, служащей для установки тента, а также монтажа всяких аксессуаров вроде сирен, антенн, радара и т.п. Однако планировка кокпита и внутренних помещений у “Sarnico 43” совсем иная.

Лодка эта южных кровей, о чем недвусмысленно свидетельствует просторный открытый кокпит с диванами из светлой кожи, занимающий ровно половину длины корпуса и разделенный невысокой мягкой перегородкой на два отсека. Кормовой из них представляет собой устланный кожаными подушками солярий, с которого ведут ступеньки на просторный транцевый кринолин. Под солярием расположен моторный отсек, где на предоставленной на тест лодке были установлены два турбодизеля “Cummins” по 370 л.с. каждый, работающие через угловые редукторы на тра-



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ катера “Sarnico 43”

Длина, м	
– наиб.	13.37
– корпуса	12.72
Ширина наиб., м	3.88
Осадка на стоянке, м	0.90
Килеватость, град.	
– на транце	7
– в носовой трети	39
Вес, т	11.00
Двигатели	турбодизели “Cummins” 2×370 л.с.*
Пассажироместимость, чел.	10
Кол-во стационарных спальных мест	5
Дальность плавания, морск. мили (ч)	прим. 330 (12)
Вместимость топл. бака, л	1200
Вместимость вод. танка, л	350
Макс. скорость**, уз (км/ч)	32



Носовая каюта и центральный салон катера



*Возможна установка турбодизелей “Yanmar” и “Cummins” мощностью 2×420 и 2×450 л.с.

**По результатам испытаний “Кия”: нагрузка — 3 чел. + 1/2 штатного запаса топлива; стандартная силовая установка, скорость ветра — 4-6 м/с; высота волны — 0.8-1.0 м; температура воздуха — 32°C; место испытаний — Санта-Маргерита Лигуре (Италия)



диционные наклонные валы — обычная система для морских лодок, редко плавающих по мелководью.

Несколько необычно решен пульт управления с массивной приборной панелью, треть которой занимает большой многофункциональный дисплей — на него выводятся показания приемника GPS с чарт-плоттером, радара и эхолота. Дело в том, что штурвал на этой достаточно крупной и широкой (3.88 м) лодке расположен практически в ДП, у самого входа во внутренние помещения, смещенного влево. На широком кожаном сиденье перед штурвалом можно вольготно устроиться вдвоем, причем пассажир при этом оказывается справа от водителя, ближе к борту.

Открыв сдвижную “дверь” и спустившись по ступенькам вниз, первым делом попадаешь в просторный салон, внутри которого может выпрямиться во весь рост даже баскетболист. Здесь же камбуз с мойкой, компактно пристроившийся к поднимающемуся вверх трапу. За салоном — вход в носовую каюту. Поначалу меня удивило, почему конструкторы верфи расположили вход в душевую с галюном со стороны каюты, а не салона — как-никак, место общего пользования... Все объяснилось, когда я повернул назад в полной уверенности, что все уже осмотрел. Слева от ступенек выхода наверх обнаружилась дверь, ведущая в еще одну шикарно обставленную двухместную каюту, расположенную под палубой кокпита, и упомянутые “удобства” (душ, умывальник и туалет) в ней тоже имеются, отдельные! Такое, согласитесь, нечасто встретишь даже в просторной городской квартире. Стоять во весь рост, правда, можно лишь в упомянутой каюте — габарит по высоте кормовой каюты по причине ее местоположения несколько ограничен.

За рулем

Дождавшись характерного попискивания сигнализаторов на приборной панели — свидетельства того, что холодные дизели готовы к запуску — я один за другим включил стартеры. Никакого отзвука и дребезжания на холостом ходу не слышно, даже когда к первому мотору присоединяется второй — обычно при этом дает о себе знать резонанс.

Несмотря на обилие циферблатов и переключателей на приборной панели, я быстро разобрался, что к чему, и сразу нашел качающуюся вправо-влево клавишу включения носового подруливающего устройства. Мощная струя, вырвавшаяся из-под борта в носовой трети корпуса, легко отодвинула “Sarnico 43” от еще более шикарного соседа, стоящего вплотную к нам.

Рукоятки газа и реверса здесь отдельные, но расположены удобно и эргономично — переключать реверс сразу на двух моторах можно одной рукой. В тесной гавани дроссели (равно как и руль) я вообще не трогал — для уверен-



Справа от автора на месте пассажира — владелец верфи Луджи Форести

“Sarnico 43” в гавани Санта-Маргерита Лигуре



ного маневрирования работой машин “враздрай” вполне достаточно оборотов холостого хода. Реверс включается мягко, без ударов, практически незаметно, но фиксаторы рукояток не позволят в случае чего прохлопать “нейтраль”.

За штурвал я взялся только на более-менее свободной воде, когда нос лодки нацелился в выходные ворота. Оба мотора работают на переднем ходу, можно перенести руку на красные рукоятки дросселей и дать полный газ. На усилившийся рокот двигателей наложился ощутимый свист турбин наддува. На глиссирование “Sarnico 43” вышел плавно, примерно за 6-7 секунд. Дифферент при этом оказался умеренным, но, учитывая обилие лодок всех типов и размеров, которыми кишел по случаю тест-дня залив, во время преодоления “горба сопротивления” я на всякий случай привстал с сиденья, чтобы лучше видеть обстановку впереди (потом на пробу повторил разгон с опущенными транцевыми плитами — лодка при этом выходит на глиссирование при меньших оборотах двигателей, а обзорность по курсу за счет уменьшения кормового дифферента заметно лучше).

С поднятыми транцевыми плитами “Sarnico 43” показал скорость 32 уз (около 60 км/ч). Лодка устойчиво стоит на курсе и мягко идет по волне высотой до метра. При большем волнении нос лучше слегка опустить транцевыми плитами. Дело в том, что при более чем умеренной (7°) килеватости на транце, носовая часть лодки достаточно острая — в передней трети корпуса (8.5 м от тран-

ца) килеватость составляет 39°, и при уменьшении кормового дифферента корпус гораздо более комфортно “режет” волну, хотя скорость, конечно, при этом немного снижается.

Крен в поворотах умеренный, лодка держится устойчиво. Снабженный гидросилителем руль не отличается спортивной остротой и требует переключения на значительные углы, поэтому попытки “заглянуть самому себе в транец” при резких разворотах я вскоре оставил.

Резюме

“Sarnico 43” вполне можно отнести к классу моторных яхт — не столько по размерам, сколько по уровню комфорта на борту. Причем яхт, с которыми вполне под силу управиться самому владельцу, не прибегая к услугам наемного экипажа. Лодка отличается хорошей маневренностью и в тесной гавани вряд ли создаст проблемы даже начинающему судоводителю, особенно если учесть наличие подруливающего устройства. Обводы корпуса представляют собой удачный компромисс между скоростью и экономичностью, с одной стороны, и мореходностью, с другой. Образно выражаясь, корма здесь для тихой воды, а нос — для бурного моря.

Насторожить же россиян может разве что “южная” планировка и классические наклонные дейдвудные валы, требующие избегать мелководья — ведь даже при банальной замене гребного винта на воде придется использовать водолазное снаряжение.

Артем Лисочкин

Восход “ОРИОНА”



Первые отрывочные сведения о существовании этой яхты появились еще прошлой зимой. Весной питерская парусная общественность была уже вовсю заинтригована — на сайте фирмы-изготовителя появились маленькие фотографии, иллюстрирующие этапы строительства в Екатеринбурге на фирме “Спрей” нового “прямоштевника”, разработанного в КБ “Ricochet Design Group” под руководством Ю. Ситникова.

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

Тугая пружина интриги развернулась в июле, когда новинка была представлена в числе участников очередного “Кубка Онеги”. Дебют “Рикошета-930” оказался триумфальным — элегантная синяя яхта порой просто улетала от своих преследователей за горизонт, “привозя” конкурентам больше часа на финише.

В конце лета, наконец, редакции удалось увидеть “Орион” (так была названа яхта) “живьем” и сделать короткий пробный выход. Поскольку незадолго до этого мы проводили тест яхты “Hunter” (см. “КиЯ” № 181), то поневоле оценка новой отечественной лодки происходила под определенным впечатлением от этого “кадиллака под парусами”.

Разумеется, эти суда сильно различаются — и по цене (“Hunter” практически вдвое дороже), и по ориентированности на определенный круг покупателей, да и идеологически, если так можно выразиться, они диаметрально противоположны. “Hunter” предназначен исключительно для комфортабельного отдыха под парусами, его парусное вооружение спроектировано в угоду удобству использования, поэтому для управления им от владельца не требуется наличия глубоких навыков. “Рикошет-930”, будучи, в свою очередь, тоже довольно комфортабельной яхтой, одновременно способен выйти на спортивную дистанцию и — как показал прошедший сезон — легко “порвать” своих конкурентов на британский флаг” (если, разумеется, лодкой управляет опытный экипаж). Но все же оба судна относятся к классу 30-футовиков, и мы сочли, что это обстоятельство если и не позволяет нам сравнивать их впрямую, то все же разрешает проводить между ними некоторые параллели.

Внешне “Орион” выглядит достаточно традиционно для судов, спроектированных Ю. Ситниковым. За 16 лет своего существования его КБ выработало свой

фирменный стиль, позволяющий мгновенно узнавать лодки серии “Рикошет” среди любых других яхт. Основной отличительной их чертой, пожалуй, является высокий обтекаемый силуэт рубки с характерно скошенной линией иллюминаторов. Несмотря на то, что надводный борт “Ориона” ниже, чем у “Hunter”, высокая надстройка выглядит пропорционально, обеспечивая в то же время хорошую высоту в салоне: от 182 см у трапа до 175 см у мачты.

Внутренняя планировка типична для яхт подобной длины: двухместная носовая каюта, фактически представляющая собой одну большую трапециевидную койку со шкафчиками при входе, просторный салон, камбуз с плитой и мойкой — по правому борту и штурманский уголок — по левому. Под трапом — 9-сильный двигатель “Yanmar”, слева от трапа — гальюн с умывальником, справа — проход в кормовую каюту под кокпитом. Глаз подсознательно ищет сходство и различие с “Охотником” — в салоне “Ориона” меньше света (у англо-американской яхты очень большая площадь остекления рубки), в отделке вместо сплошных тиковых панелей — красное дерево фанеровка, скромнее оборудован камбуз, кормовая каюта занимает меньшую площадь. Зато на российской яхте — большой штурманский уголок с отдельным сидением, а почти половину объема под кокпитом занимает вместительный рундук для яхтенного имущества или дополнительных парусов. Из других элементов, обеспечивающих комфорт пребывания на судне, отметим пару вытяжных электровентиляторов (над камбузом и гальюном) с питанием от солнечных батарей — такого мы в России еще не видели. Даже забугорный alter ego и тот был оснащен традиционными приточно-вытяжными дефлекторами.

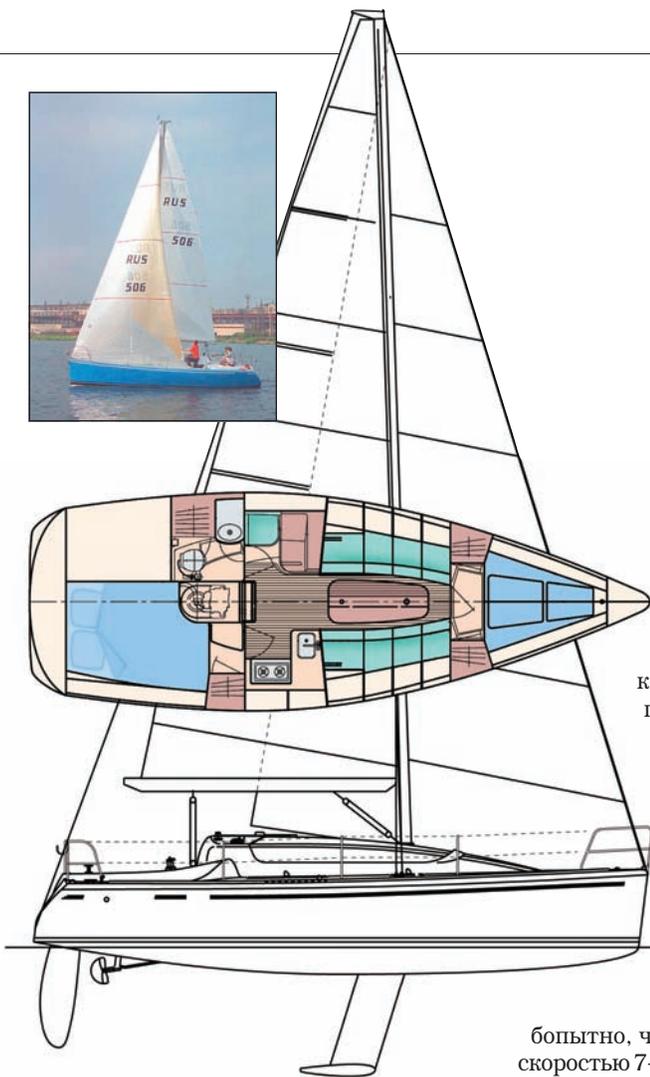
Куда сильнее, чем салон, различаются кокпиты двух яхт. На “Hunter” кокпит воистину “pleasure place”: широкий,

просторный, с тиковой отделкой, раскрывающимся столиком и пресловутыми подстаканниками, предусмотрена и возможность установки тента. Кокпит “Ориона” же иначе, как “рабочим местом”, назвать сложно: вместо тика, столиков и подстаканников — шесть лебедок (две — на кормовом срезе рубки и четыре — на комингсах кокпита), погон гика-шкота у входного люка, нержавеющей румпель с удлинителем. Все подчинено функциональности и удобству управления яхтой, ходовые качества которой заслуживают того, чтобы уделить им особое внимание. Хотя для снижения веса в конструкции яхты не применялись никакие ультрасовременные материалы — ни кевлар, ни углепластик, высокое качество проектирования и тщательный подбор материалов, примененных для изготовления корпуса, позволили получить яхту с очень большой относительной длиной. Соотношение $L_{\text{квл}}^3/D_y$ “Рикошета-930” составляет 5,97,

Основные данные яхты проекта “Рикошет-930”

Длина макс., м	9.30
Длина по КВЛ, м	8.62
Ширина наибольшая, м	3.26
Осадка, м	1.94
Водоизмещение, кг	3000
Балласт, кг	1100
Площадь парусности, м ² :	
– обмерная	56
– спинакер	70
Мощность двигателя, л.с.	9 (18 — на серийных судах)





Яхты серийного производства от 5.5 до 9.4 м

Новинки сезона:

Модельный ряд “Орион” – 9.3 м
проект 2002 г. Чемпион в абсолютной скорости регаты “Онега 2002”

“ЕугоСир” – регата 7.4 м
проект 2003 г. – яхта для проведения Кубка Европы по матчевым гонкам

“Спрей” – класс “Микро”
проект 2003 г.

SPRAY

Качество гарантировано 14 летним опытом!
Подробная информация на сайте в Интернет

ООО “Спрей” – яхты и яхтенное оборудование
Россия, 620041 Екатеринбург а/я 165
Тел/факс(3432) 64-36-76, 17-25-36
E-mail: spray-a@ural.ru / www.spray.nm.ru

что обещает низкое волновое сопротивление и гарантирует хорошие скоростные показатели в свежий ветер. Особенно приятно то, что все палубное оборудование судна (за исключением лебедок), включая рангоут, отечественного производства. О высоком качестве постройки яхты свидетельствует еще и то, что стартовав в своем первом сезоне в 16 гонках, все их она завершила без каких-либо поломок.

Мы вышли на “Орионе” при неровном ветре от SW, то стихавшем до 3 м/с, то усиливавшимся до 8-9 м/с при невысокой (около полуметра) и ровной волне. Конструктор лодки предупредил нас, что с целью экономии времени и средств на голловом экземпляре серии применено “неродное” парусное вооружение — от круизной яхты “Рикошет-940”, в силу чего “Орион” оказался несколько недогружен парусами, что особенно сказывается при ветре скоростью менее 3-4 м/с и на чистом фордевинде. Но мы начали с определения лавировочного угла лодки. Результат оказался не то, чтобы выдающийся, но весьма и весьма неплохой — предельный угол хода составил 32° к выпелльному ветру. При этом в острый и полный бейдевинд яхта очень легко шла против волны (совершенно при этом не забрызгиваясь), и ее носовая часть не испытывала сильных ударов, столь свойственных прямоштеневым конструкциям. По утверждению

конструкторов и штатного экипажа судна, подобное мягкое поведение сохраняется и на более высокой волне — вплоть до двух метров и даже более. Секрет этого — в примененных носовых обводах, которые, как выразились сотрудники КБ, “мы очень долго оттачивали”. Любопытно, что при истинном ветре скоростью 7-8 м/с в широком диапазоне курсов относительно ветра — от галфвинда до острого бейдевинда — скорость яхты практически не менялась и составляла 7-7.5 уз.

На лавировке лодка оказалась очень чувствительна к перемещению экипажа — достаточно к наветренному борту одному человеку перейти в кокпит или каюту, как яхта немедленно теряет примерно 0.3 уз скорости. Впрочем, для яхты подобных размерений это совершенно нормально — вспоминается один из первых выходов в море “Варяга” (прототип “Алькора”), на котором, несмотря на куда большую длину и водоизмещение, этот эффект был выражен едва ли не сильнее. Нами была отмечена хорошая сбалансированность яхты, а также удачная конструкция ее рулевого устройства — в меру чувствительного, но все же не слишком острого.

На полных курсах в указанных погодных условиях под штатным гротом и геннакером яхта неоднократно проявляла явное желание “поймать волну” и выйти на режим серфинга, но, едва мы настроились по-настоящему разогнаться, чтобы замерить результат, как ветер безжалостно скис... Удалось лишь подтвердить тот факт, что с имеющимся (нештатным) парусным вооружением в слабый ветер на фордевинде лодка “не идет”. По данным же самого конструктора, предельная скорость, которую удалось развить на этой яхте, — 12.6 уз. Этот результат был показан в одной из

гонок “Кубка Онеги” в бакштаг под геннакером при ветре скоростью порядка 12-15 м/с. Средняя скорость лодки в той гонке (длиной 118 миль), по словам экипажа яхты, составила 7.6 уз. Отличные результаты для небольшого и комфортабельного судна!

После возвращения в гавань сотрудники редакции немного побеседовали с конструктором “Ориона”. Нас, в первую очередь, интересовало, пойдет ли “Рикошет-930” в серию или останется пусть и очень удачной, но единичной конструкцией. Ответ, признаемся, нас немного удивил. По его словам, лодка разработана не под стороннего заказчика, а является инициативным проектом самого КБ. При этом яхта изначально была “запрограммирована” на рыночный успех настолько, что даже ее первый экземпляр строился уже в матрице, а не на болване. Время покажет, насколько будут оправданы смелые надежды конструкторов (хотя, по сведениям фирмы-строителя, на яхту уже поступило несколько заказов). Редакция же, в свою очередь, не может не отметить — давно нам не приходилось испытывать столь гармоничное и сбалансированное судно, как “Рикошет-930”! Эта яхта буквально покорила нас прекрасным сочетанием высокого комфорта и отличных ходовых характеристик вкупе с высоким качеством изготовления. Жаль только, что при нынешнем уровне жизни в России приобрести ее сможет далеко не каждый желающий...

Артур Гроховский

Плюсы:

высокие ходовые качества, мягкий ход на волнении, хорошая управляемость, электровентиляторы в салоне.

Минусы:

относительно большая осадка, маленькая кормовая каюта, недостаточная скорость в очень слабый ветер.

“ТАЙФУН” в Невской губе

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ



В “Кия” № 180 мы уже рассказывали о новинке фирмы “Тритон” — надувном парусном катамаране “Тайфун”, самом крупном судне в производственной линейке предприятия. В дни проведения выставки Бот-шоу в Петербурге нам удалось провести ходовые испытания катамарана, краткий отчет о которых и предлагаем читателям.



Поскольку данный катамаран был “действующим выставочным экспонатом”, провести тест на скорость и удобство разборки-сборки не было возможности, пришлось ограничиться относительно кратковременными ходовыми испытаниями на акватории Невской губы, не особо удаляясь от места проведения выставки — павильонов “Ленэкспо”. Тем не менее, памятуя о сложностях, возникших у редакционной тест-группы во время сборки катамарана “Ветер” (предыдущего флагмана “Тритона” — см. “Кия” № 170), мы попросили создателей новой модели ознакомить нас со сборочной инструкцией. Она, признаемся, оставила некоторое двойственное впечатление. С одной стороны, став явно более внятной, нежели инструкция по сборке “Ветра”, вызвавшая столько нареканий у нашей команды, она по-прежнему несколько запутанна и способна поначалу смутить неопытного владельца нового судна. Правда, сами создатели “Тайфуна” адресуют свое детище туристам-парусникам с немалым стажем, а у них здесь серьезных проблем возникнуть не должно. Равно, как и с доставкой “Тайфуна” к воде, — три пакета с деталями судна весят в сумме около 130 кг, так что донести их от машины до уреза воды под силу вдвоем.

Итак, “Тайфун” на воде. Два стремительных торпедообразных красных поплавок из винилплана, серые винилплановые же надувные борта, рама из поперечно расположенных алюминиевых труб с

натянутым трамплином, алюминиевый же рангоут с выстрелом для крепления стаксель-штага. С первого взгляда — очень изящное и ладное суденышко. За счет надувных бортов и выстрела катамаран выглядит заметно внушительнее своих младших братьев — стоящего рядом “Циклона” и “пляжного” “Бриз-Микро”. Испытываемый нами экземпляр вдобавок имел небольшое отличие от своих предшественников по серии — стоячий такелаж из нержавеющей стали. Мера, несколько повышающая (на 200 долл. США) стоимость готового судна, но, без сомнения, оправданная, особенно в случае интенсивной эксплуатации катамарана на морских акваториях. На кормовой поперечной балке размещена доска для крепления подвесного мотора. Для более надежного восприятия тягового усилия доска имеет дополнительную связь с другими элементами конструкции судна.

Три человека тест-группы без проблем расположились на довольно просторном (240×220 см) мостике катамарана. Сетка носовой (грузовой) палубы не была натянута, но весь наш нехитрый скарб поместился под козырьком носового обвеса. На грузовой палубе (размерами, лишь немногим уступающими мостику) в гермопакетах можно разместить большое количество туристского снаряжения. Высокие надувные борта создали приятное чувство защищенности, и тут же выяснилось, что они обеспечивают весьма удобную опору для спины и хорошо



Рис. 1



Рис. 2



Рис. 3



Рис. 1. Закрутка стакселя

Рис. 2. Рулевое устройство. Видны эспандерная резина и упорная балка подмоторной доски.

Рис. 3. На мелководье

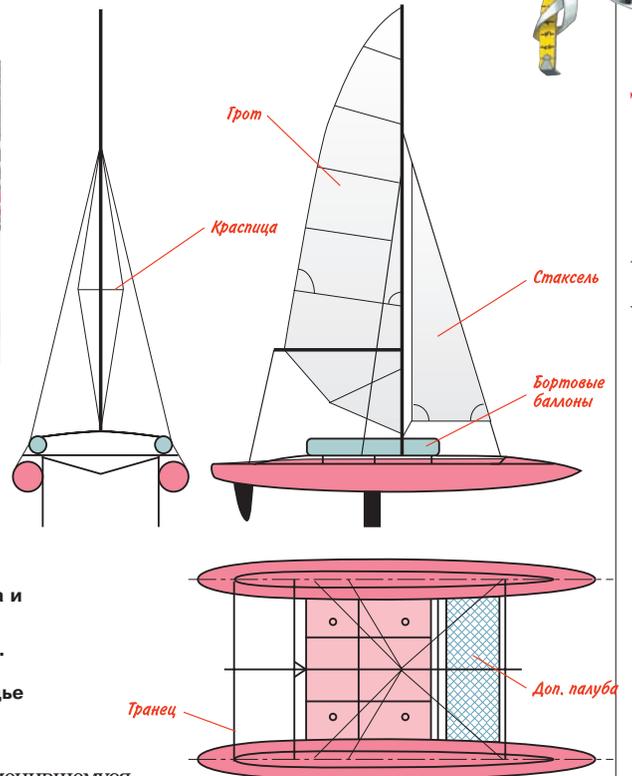
защищают от боковых брызг — когда катамаран оказался в Невской губе, то уже буквально через несколько минут мы перестали беспокоиться о сохранности своей фототехники. Усевшись на борт, катамаран удобно откренивать, фиксируя ноги в специальных петлях. На ознакомление с парусным вооружением ушло совсем немного времени — все здесь либо хорошо знакомо, либо вполне очевидно. Порадовало наличие закрутки стакселя (рис. 1) — подобное решение, без сомнения, способствует повышению удобства и (что важнее!) безопасности плавания. При резком усилении ветра свернуть стаксель, уменьшая площадь парусности, можно практически мгновенно, не покидая при этом кокпита.

Наличие стакселя, как и полагается, обеспечивает лодке хорошую управляемость — судно довольно легко крутило повороты оверштаг в различных ветровых условиях. Разве что длина румпеля (точнее, его удлинителя) оказалась нам слегка великоватой.

На ходу катамаран оставил хорошее впечатление — лодка очень мягко идет по воде на любых курсах относительно волны, хорошо всходит на нее и практически не забрызгивается, чему в немалой степени способствуют заостренные носы. Не обошлось, однако, и без ложки дегтя. На малом ходу яхта обладает очень “легким”, почти “пустым” рулем, что, оияты-таки, может составить сложности для начинающего рулевого — он просто не будет чувствовать лодку, которая весьма чутко отзывается на малейшие движения рулевого (даром, что перо руля всего одно, а не два, как на многих других катамаранах). Неопытный моряк без должного чувства ветра (или не привыкший обращать внимание на колдунчики) на “Тайфуне” запросто может увалиться с бейдевинда до полного бакштага и

даже не ощутить этого по изменившемуся усилию на румпеле. С ростом скорости это усилие постепенно увеличивается, и чувствительность рулевого управления становится нормальной, но возникает другая проблема. Чтобы исключить повреждение рулевого комплекса при выбрасывании на берег или при прохождении мелководья, фиксация пера сделана “мягкой” (рис. 2) — в вертикальном положении оно удерживается эластичным элементом (эспандерной резиной). Увы, на скорости выше 8 уз жесткость этого узла становится недостаточной — резинка начинает растягиваться. Перо руля при этом уходит назад, одновременно меняется центровка судна и резко возрастает усилие на румпеле. Подобная конструкция рулевого устройства, на наш взгляд, требует доработки.

А вот что оказалось приятным сюрпризом, так это наличие кулачковых эксцентриковых стопоров на шкотах! В уже упомянутом тесте “Ветра” мы не напрасно сетовали на их отсутствие, ведь при длительном переходе одним галсом (не стоит забывать, что это — туристский, а не гоночный катамаран!) держать постоянно шкоты на руках весьма утомительно. Улучшенной, по сравнению с “Ветром”, оказалась и проводка швертталей — теперь работа с ними уже не требует таких значительных усилий, хотя и по-прежнему не очень удобна. Для проверки работоспособности решений, заложенных в конструкцию руля и шверта, мы решили “проскочить” по Синеглазской отмели. Вопреки нашим опасениям, никаких поломок или иных неприятностей не произошло — несмотря на неприятные звуки, доносящиеся из-под корпуса, яхта довольно спокойно “проползла” по 20—30-сантиметровым глубинам (рис. 3). Руль исправно откинулся назад, а шверты мы легко подобрали



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ тримарана “Тайфун”

Длина, м	6.0
Ширина, м	2.95
Жилая палуба, м	2.4×2.2
Носовая палуба, м	2.4×2.1
(в комплект не входит)	
Парусность, м ² :	
– грот	10
– стаксель	3
– спинакер	15 (в комплект не входит)
Экипаж, чел.	2-4
Грузоподъемность, кг	400

из кокпита. Последующий осмотр подводной части показал отсутствие каких-либо повреждений, что свидетельствует о хорошем качестве примененных при изготовлении судна материалов.

В целом, можно сказать, что фирма “Тритон” провела весьма серьезную “работу над ошибками”, выявленными во время теста “Ветра”. По возвращении в гавань с “Тайфуном” было жаль расставаться — хотелось продолжить прогулку по заливу. Отрадно, что высокую оценку редакции разделили и питерские туристы — несмотря на немалую цену судна, вся первая партия катамаранов была раскуплена еще до разгара сезона.

Артур Гроховский

Фото автора и Константина Константинова

Плюсы:

качественные материалы, наличие закрутки стакселя, кулачковые стопора на шкотах, подмоторная доска, дополнительная грузовая палуба.

Минусы:

неудачная конструкция рулевого комплекса.

«БУРЕВЕСТНИК» —

первая российская VIP-яхта

Отрывочные и противоречивые сведения о строительстве на “Северной верфи” некоей представительской моторной яхты стали появляться в нашей печати еще в середине прошлого года.

Во вполне авторитетных средствах массовой информации она именовалась не иначе, как “президентская”. Масла в огонь подлила попавшая к нам в руки небольшая статья из известного английского журнала “Speed at Sea” (№10 за 2001 г.) под заголовком “Президентский дебют “Северной верфи””. Там было указано, что одними из создателей нового судна являются наши старые знакомые — “эксперты специализированного яхтенного КБ “Ricochet Design Group”, к руководителю которого — Юрию Ситникову — корреспондент “КиЯ” и отправился в гости.

Генеральный директор “Ricochet Design Group” Ю.А. Ситников, создатель проектов многих рабочих катеров и популярных яхт серии “Рикошет”



Интервью незаметно перешло в неформальную беседу, которая затянулась допоздна и касалась она, разумеется, отнюдь не только пресловутой яхты. Среди прочего были обсуждены достоинства и недостатки другой новинки КБ — прямоштевника “Рикошет-930” (см. стр. 26).

— **Юра, как родилась идея президентского судна?**

— Следует сначала поставить все точки над “i”. Чтобы там ни писали в отечественной прессе, это никакая не “президентская яхта”, а всего лишь многофункциональный служебно-разъездной катер для ЛенВМБ, который в то же время способен выполнять представительские функции. Первые эскизы этого катера появились на наших “чертежных досках” еще в 1999 г. Он планировался на замену служебно-разъездным катерам ЛенВМБ, которые уже устарели — и морально, и физически. К тому же они изначально были малопригодны для использования в качестве представительских судов.

— **Это был инициативный проект вашего КБ?**

— Мы с самого начала работали в режиме диалога с представителями ЛенВМБ. Потом весной 2000 г. официально был объявлен тендер на проектирование и постройку подобного катера. Со своим проектом мы вышли на руководство “Северной верфи”, которая и подала заявку на участие в этом тендере. Помимо нас в нем участвовали пять организаций: КБ “Редан,” ЦМКБ “Алмаз”, Зеленодольское ПКБ и Нижегородское КБ СПК. В мае 2000 г. было признано, что наша разработка наилучшим образом удовлетворяет условиям конкурса.

Замечу еще, что для участия в тендере мы специально сделали некий “муляж”, наложив выполненный на компьютере в нужном масштабе рисунок будущего катера на фотографию вполне реально существующей пристани вблизи Адмиралтейства (у Дворцового моста). Получилась весьма эффектная демонстрация судна в городском пейзаже.

— **Какую часть проектных работ выполняли вы, а какую — другие организации?**

— Общепроектные работы, модельные испытания, корпусные конструкции, системы, устройства и механическая установка, внешний дизайн, общая планировка — все это лежало на нас. Конечно, по ходу дела многое менялось, даже уточнялось и



дорабатывалось само ТЗ, но основной по-прежнему были наши первоначальные проектные разработки — те самые, которые были поданы на тендер. Все последующие “пляски” шли уже от них, и в январе 2001 г. мы приступили к подготовке рабочих чертежей.

— В ТЗ каким-то образом учтено, что судно будет использоваться для выходов на нем первых лиц государства?

— Разумеется. “Буревестник”, формально называемая “служебно-разъездным катером проекта 21270”, фактически является моторной яхтой представительского класса. Кстати сказать, опыта строительства судов такого класса в России до сегодняшнего дня вообще не было. На нем предусмотрены два богато отделанных салона (открытый и закрытый) наверху, четыре изолированные двухместные каюты внизу и отдельно расположенная VIP-каюта. Ее уникальность в том, что она двухъярусная — верхний ярус представляет собой рабочий кабинет, а на нижней палубе размещаются спальня и санузел. Сразу скажу, предвосхищая твой очевидный вопрос, подобная планировка каюты не часто встречается на таких судах. Закрытый салон (рассчитанный на 12 персон) разделен на три зоны — отдыха, обеденный зал и бар. Разумеется, в отделке судна использованы высококачественные материалы и дорогие сорта дерева.

— Поступали ли к вам какие-либо специальные пожелания по отделке или планировке отдельных кают или всего судна в целом?

— Нет, никаких. Все шло, скорее, наоборот. Мы подавали свои предложения по отделке, которые или принимались, или отвергались заказчиком. Окончательно же внутренним дизайном и отделкой занимается весьма квалифицированная фирма “ЛЭС-проект”, которая в этом году выполнила переоборудование интерьеров президентской яхты “Кавказ”.

— Что было с технической точки зрения самым сложным и самым интересным при разработке данного проекта?

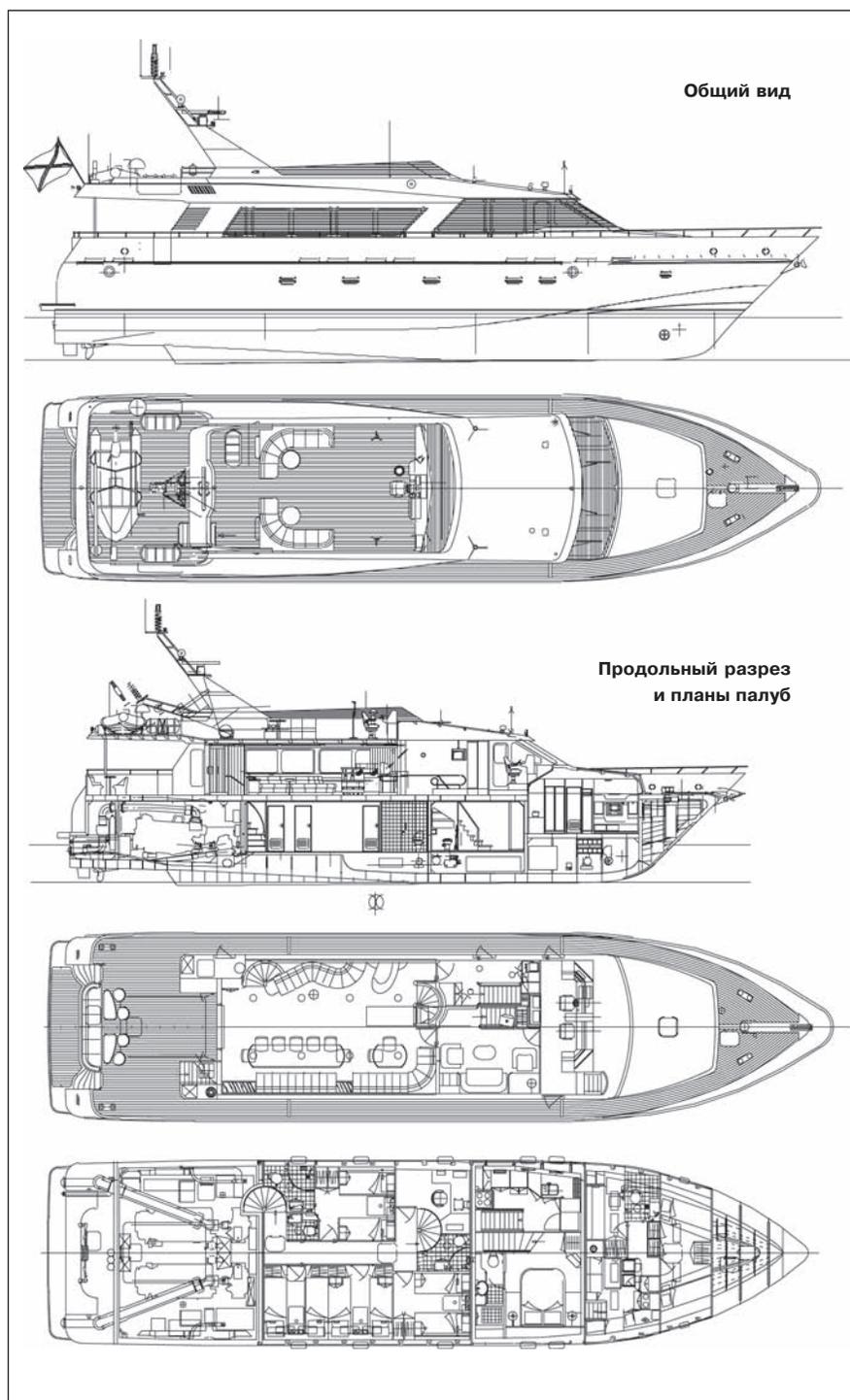
— Как я уже сказал, судов такого класса в России раньше не строилось вообще. Уже одно это, как ты понимаешь, наложило на нас определенную ответственность. Ведь нам предстояло спроектировать не просто катер или яхту, а судно, способное достойно представлять и Балтийский флот, и Санкт-Петербург, и государство, наконец! Ну, в общем-то, это лицо и нашего КБ, и “Северной верфи”. Так что надо было показать, что мы умеем. Работа над такими проектами очень интересна и очень сложна “по определению”, что называется, именно в силу высокой ответственности.

Кроме того, мы имели дело с судном малых размеров и, соответственно, малых объемов. Внутри этих объемов

требовалось не только скомпоновать машинное отделение и насытить катер обычными для судов таких габаритов машинами и механизмами, но и разместить различные системы связи, кондиционер и другое дополнительное оборудование. И самое главное — на этом судне (с учетом его назначения) должны быть: просторный и комфортабельный салон, вместительные каюты сопровождающих лиц, капитанская каюта, кубрик и кают-компания экипажа и, конечно же, каюта первого лица. Архитектурное решение этой каюты, о котором я уже сказал, было вызвано необходимостью “вписать” объемы всех этих помещений в очень жестко заданные габариты будущего судна. Не надо забы-

**ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ
служебно-разъездного катера
“Буревестник” (проект 21270)**

Длина макс., м	27.40
Ширина макс., м	6.50
Осадка с полной нагрузкой, м	1.60
Высота судна от киля до клотика, м	7.00
Скорость, уз:	
– максимальная	22
– крейсерская	14
Дальность плавания, мили	350
Мореходность, баллы	5
Автономность плавания, сут.	5
Экипаж, чел.	6
Водоизмещение порожнем, т	85
Мощность двигателей, кВт	2×900
Мощность генераторов, кВт	2×25



вать, катер проектировался для эксплуатации на весьма специфической акватории мелководной Невской губы, что ограничивает как осадку судна, так и максимальную его высоту для свободного прохода под низкими питерскими мостами.

— Как выполнена планировка судна?

— Функционально подпалубное пространство яхты поделено на четыре зоны (не считая ахтерпика и форпика). Двухвальная силовая установка — в корме, это понятно, потом идет большой “жилой” блок, объединяющий в себе каюты сопровождающих лиц и радиорубку, еще дальше в нос расположен отсек, в котором по правому борту — спальная часть VIP-каюты, а по левому — камбуз (они, разумеется, изолированы друг от друга). Капитанская каюта, кубрик и кают-компания экипажа — и это вполне уже традиционное решение — вынесены в носовую часть судна.

— Каким оборудованием и ходовыми механизмами оснащен катер — отечественными или импортными?

— И теми и другими. В каждом случае проводился довольно тщательный сравнительный анализ характеристик отечественного и импортного оборудования. Окончательно все конкретные ре-

шения по основному оборудованию принимались в Первом ЦНИИ МО РФ в Санкт-Петербурге и даже в Москве в Главном Управлении кораблестроения. Например, если говорить о главных двигателях, то на “Буревестнике” установлены отечественные дизели завода “Звезда”, характеристики которых, по утверждениям изготовителя, достаточно близки к западным аналогам. Дизель-генераторы, кондиционер и носовое подруливающее устройство — западного производства. В системах навигации и связи использовано как отечественное, так и зарубежное оборудование.

— Что представляет собой общая конструкция корпуса судна?

— Она достаточно типична для военного кораблестроения — стальной корпус и легкосплавная надстройка.

— В каком состоянии сейчас находится “Буревестник”?

— Он достраивается. Приемно-сдаточные испытания состоятся весной, а первый официальный выход новой яхты — в дни празднования 300-летия Санкт-Петербурга.

— Юра, твое КБ известно проектированием малых и средних парусных яхт, а также разнообразных рабочих катеров. Проектом “Буревестника” вы дебютируете в высшем свете су-

достроения, если так можно выразиться. Какие еще интересные проекты ожидаются в ближайшем будущем?

— В настоящий момент семеро сотрудников нашего КБ стажировались в Испании. Совместно с испанской стороной мы будем проектировать уже крупнотоннажные коммерческие суда — нефтеналивные, паромы и сухогрузы. Понимаю, что это выходит за рамки интересов читателей “КиЯ”, поэтому не стану особенно подробно распространяться на эту тему. Но малые суда и, разумеется, парусные яхты мы бросать никак не собираемся. Среди перспективных планов (правда, не самых близких) — создание в Петербурге производства для постройки яхт серии “Рикошет”. Уверен, что можно и нужно предложить российскому любителю паруса качественную яхту по доступной цене.

— “Качественная яхта по доступной цене” — что конкретно ты вкладываешь в это понятие? Особенно в его вторую часть?

— 7,5-метровая полностью готовая к выходу в море крейсерско-гоночная яхта с высотой в каюте 1,73 м, 4–6 спальными местами, салоном, камбузом и гальюном не дороже 19 тыс. долл. США — как тебе?..

Беседу вел Артур Гроховский

FORMULA 

— это скорость,
комфорт,
надежность!

новинка
37 PC

260 Sun Sport

312 FASTech

CRAFTech

А.К.СРАFTech 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

АВТОКОНЦЕПТ

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

"БОНА УМБЕЛЛА" ЯВЛЯЕТСЯ ЭКСКЛЮЗИВНЫМ ДИЛЕРОМ "SONIC JET PERFORMANCE"



DELTA



БОНА УМБЕЛЛА

ПРОДАЖА КАТЕРОВ VORTEX, DELTA, МОДЕЛЯ В РОССИЮ И СТРАНЫ СНГ



VORTEX ТЕРМИНАЛ (095) 242 1656 242 16 25



БОНА УМБЕЛЛА

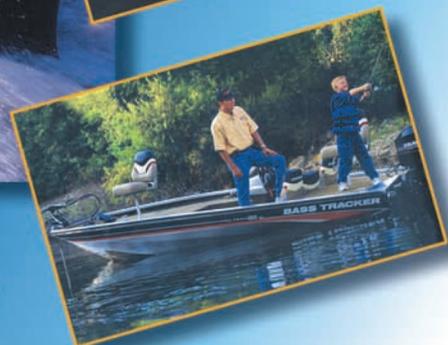
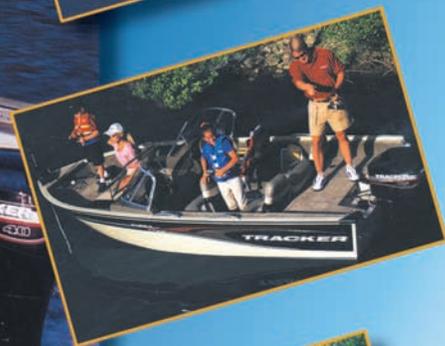
MOBILIA@MAIL.RU

WWW.JET-BOAT.RU

+ СПЕЦИАЛЬНЫЕ МОДИФИКАЦИИ ДЛЯ СПАСАТЕЛЬНЫХ, ПОЖАРНЫХ И ПАТРУЛЬНЫХ СЛУЖБ

www.mr-marine.ru

РЫБАЛКА ВАШЕЙ МЕЧТЫ!



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

“ВИХРЬ”

ЖДАТЬ ЛИ ПЕРЕМЕН?

С той самой поры, как с конвейера Куйбышевского моторостроительного производственного объединения (КМПО) имени Фрунзе сошли первые подвесники с характерным “ступенчатым” капотом, “Вихрь” быстро завоевал симпатии водномоторников и прочно занял лидирующую позицию как по объему выпуска (одно время этот мотор производили не только в Самаре-Куйбышеве, но и в Перми), так и по мощности — составивший ему было конкуренцию “Москва-30” быстро сошел со сцены. Увы, в последние годы “мотор номер один” заметно сдал свои позиции. Причем не только под натиском иномарок. И к качеству изготовления, и к потребительским свойствам нынешних “Вихрей” высказывается немало претензий — можем судить об этом хотя бы по читательским письмам, хотя не секрет, что, несмотря на ряд модернизаций, в основе своей мотор остался тем же, что и двадцать, и тридцать лет назад.

Как идут дела у производителей этого самого популярного некогда мотора в наши дни? Стоит ли ждать каких-либо кардинальных перемен? Чтобы получить ответы на эти вопросы, мы отправились на завод-изготовитель “Вихрей”. Путь для этого пришлось проделать немалый — производство подвесных моторов не так давно перенесено из Самары в поселок Винтай, расположенный в 60 километрах от города, на Винтайский моторостроительный завод (ВМЗ), филиал самарского ОАО “Моторостроитель”. Масштабы предприятия, надо сказать, впечатляют — в производственных площадях недостатка нет. Одним словом, есть где развернуться.

Перед тем, как посетить заводские цеха, мы побеседовали с директором ВМЗ, заместителем генерального директора ОАО “Моторостроитель” Валентином Михайловичем Коршуновым.

— С чем был связан перевод производства “Вихрей” на удаленную от города площадку?

— Завод, на котором мы сейчас находимся, филиал ОАО “Моторостроитель”, бывшего КМПО имени Фрунзе, изначально предназначался для совсем иных целей. Когда началась космическая эра и объединение помимо авиационных стало производить и ракетные двигатели, встал вопрос об испытательном полигоне. Прилетал сюда Келдыш, прилетал Королев... Долго искали на вертолетах подходящую площадку и в итоге нашли ее здесь, в Винтае. В городе испытывать такую технику нельзя. Потом по соседству с полигоном появился завод, на котором начали выпускать детали и узлы для авиационных двигателей — роторы для турбин, компрессоров, опоры.

После перестройки заказы на авиацию резко снизились, завод начал простаивать. Что делать? В Винтае 15 тысяч жителей. Поэтому руководством объединения было принято решение перенести сюда действующее производство лодочных моторов. В Самаре остались только литье, кузня и производство резинотехнических изделий — сальников, прокладок, крыльчаток.

— То есть ваш завод занимается в основном сборкой моторов?

— Нет, у нас не только сборка, но и полностью изготовление всех комплектующих деталей и узлов. Сейчас на этом работает порядка двух тысяч человек. Получаем литье, обрабатываем, собираем, красим, испытываем здесь на стенде... Испытывается каждый готовый мотор — с контролем температуры, оборотов по тахометру, с включением переднего и заднего хода. У нас



мощная испытательная станция на Волге, где мы проводим ходовые испытания. Из Самары получаем только ряд заготовок. Все производство сосредоточено у нас. И везде, где только можно, стараемся обойтись без услуг смежных предприятий. Взять, к примеру, те же карбюраторы: раньше получали их сначала из Ленинграда, потом перешли на Дмитровград, на завод, который делает карбюраторы и бензонасосы для “Жигулей”,

а сейчас полностью делаем сами, уже лет десять. Проливаем жиклеры, проверяем на стенде, ставим на мотор и еще раз проверяем на ходу.

— Производству “Вихря” такой переезд пошел на благо или, наоборот, — породил какие-либо проблемы?

— Когда лодочный мотор выпускали на основной площадке, я как заместитель генерального директора занимался им так, между прочим. Руки не доходили. Варился он у нас там в общем котле, мы не смотрели ни на себестоимость, ни на сбыт, крутился он там себе и вертелся. Но крутился среди ракетной и авиационной техники — это немаловажно. На механосборочной площадке в Винтае “Вихрь” — основная продукция, и поэтому к нему особое отношение. Рост производства налицо. Взгляните на эти графики. В первый год, как перебрались сюда, изготовили всего полторы тысячи моторов, на следующий год три тысячи — вдвое выросли, вот четыре с половиной, вот пять. В нынешнем году программа выпуска составляет уже шесть тысяч лодочных моторов.

И когда мы начали расти, возник большой вопрос по запчастям. Громадный вопрос. И, как



видно из того же графика, выпуск запчастей по сравнению с позапрошлым годом вырос в несколько раз. То есть ждем, ждем запчасти.

— **В чем-то в ущерб производству само-го мотора?**

— Да. Потому что очень большой спрос. Да и откровенно сказать, если нам разобрать мотор, или вашу машину, на которой вы приехали, и продать по запчастям, то, наверное, дороже получится. Должен заметить, что в последнее время появилось много “левых” запчастей, которые производит неизвестно кто и где, поэтому настоятельно рекомендую приобретать детали и узлы мотора только заводского производства по заявке.

— **Вообще-то высокий спрос на запчасти должен настораживать. У наших читателей немало нареканий к качеству нынешних “Вихрей”.**

— У нас совсем иные данные. За последние два-три года мы провели немало мероприятий, направленных на повышение качества — наш главный технолог подробно о них расскажет. И вот результат: до перевода производства лодочных моторов в Винтай рекламации составляли 4.30 % от годовой программы выпуска. А сейчас мы добились того, что рекламации составляют всего 0.47 % — в десять раз меньше!

— **Имеется в виду возврат по гарантии?**

— Совершенно верно. Вы представляете — четыре процента и четыре десятых!

— **А каким образом можно осуществить возврат дефектного мотора? В Питере, к примеру, гарантийной мастерской “Вихрей” нет.**

— Обратившись непосредственно на завод. Мы поступаем так: если приезжает к нам на завод потребитель с лодочным мотором, находящимся на гарантии, то главный контролер и зам. директора по производству оперативно, в установленном порядке лично организуют дефектацию и ремонт, а в отдельных случаях и замену на новый.

— **Вообще-то возврат по гарантии обычно идет через дилеров заводов-производителей — те организации, которые официально продают и обслуживают моторы, организации, которые ближе к потребителю. Добираться до Винтая с поломанным мотором подмышкой далеко не у всякого духу хватит...**

— В основном моторы официально продает само объединение. Хотя есть и дилерские организации — например, Торговый дом “Вихрь”. Сейчас на складах объединения порядка двух тысяч моторов, подготовленных к реализации в весенний период будущего года.

— **Не называется ли такое явление затоплением? Ведь это треть вашей годовой программы выпуска!**

— Это не более чем эпизод. Эпизод, вызванный быстрым ростом объемов выпуска и сезонностью продаж. Это показывает и опыт предыдущих лет.

— **Многие жалуются, что вы слишком уж взвинтили отпускные цены. Дорого, говорят. Скажем, у вашего ближайшего конкурента — “Нептуна” — цена куда более привлекательная.**

— Но у “Нептуна” 23 силы, а у нас — 32. Цена идет от мощности. Дорого? А если сравнить с импортными образцами? По цене, конечно. Наш

мотор стоит 20 тысяч, а аналогичный зарубежного производства — больше 100 тысяч. Вот купи пять штук “Вихрей” и ездят: на одном когда трезвый, на другом когда пьяный, на третьем на прогулку, на четвертом в гости... Не могу не признать, что от импортных моторов “Вихрь” отстает по многим параметрам, хотя имеет и очень важное преимущество — возможность использования низкооктанового бензина и отечественных масел.

— **Многих интересует, будет ли завод-изготовитель “Вихрей” производить также систему дистанционного управления мотором — хотя бы машинку газа-реверса. Некоторые пытаются приспособить импортные машинки, но это не так просто.**

— Это задача не наша, это задача производителей плавсредств. Так было всегда. Кстати, 90 процентов выпущенных моторов — без электростартера. Ставим электростартер только по “команде” наших сбытовиков под заказ.

— **Но мировая практика свидетельствует об обратном. Обычно “дистанционка”, идеально стыкующаяся с подвесным мотором и пригодная для установки на любую лодку, производится там же, где и сам мотор.**

— Чтобы зря не терять времени, отвечу кратко: пульт дистанционного управления мы делать не будем. Не наше это дело.

— **Жаль. Тогда задам самый болезненный вопрос, который повторяется нашими читателями так часто, словно они пишут письма под копирку: когда же появятся новые модели “Вихря”, о которых так много и так давно рассказывали заводские конструкторы — мощностью 45 и 60 л.с.?**

— Это тоже денежный вопрос. Если будет у нас современное оборудование, будут и 10-сильные моторы, и 60-сильные, и вообще какие угодно. Но знаете, сколько такое оборудование стоит? Не так давно мы приценивались к продукции двух станкостроительных фирм — немецкой и хорватской. В общем, чтобы заменить имеющийся у нас станочный парк в 128 станков десятью современными машинными центрами, благодаря которым можно гибко перенастраивать производство, нужно не меньше десяти миллионов долларов. На сегодняшний день такие капиталовложения нам не потянуть. Однако заводские конструкторы по-прежнему продолжают работать на будущее — помимо упомянутых 45- и 60-сильных модификаций “Вихря” есть у нас даже подготовленный к внедрению в производство подвесной мотор с роторным двигателем!

— **Вы имеете в виду двигатель Ванкеля, отечественные версии которого устанавливались в числе прочего и на экспериментальные “Жигули”, производимые по соседству в Тольятти?**

— Совершенно верно. Хотя наши конструкторы разработали не автомобильный, а именно лодочный роторный двигатель. Перспективный мотор, но выдержать технологию его производства при нынешнем оборудовании не удастся.

— **А как насчет модификации “Вихря” под названием “МА” с выхлопом через ступицу гребного винта и более совершенной гидродинамикой, которую последние годы можно было видеть только на выставках?**

— Не оставляем намерений в конце концов



запустить ее в серию. Пока что все пять изготовленных экземпляров “МА” — по-прежнему, что называется, “выставочные”. Хотя испытания продолжаются. Не обращайте внимания на свежую краску того мотора, который вам покажут в цехе: он достаточно долго пробыл на воде, накрутил немало моточасов, проходя испытания, а на выставке нужно показать товар лицом.

— **Хорошо. Вернемся с небес на землю, пусть даже версия “МА”, на мой взгляд, ближе все-таки к земле, чем к небу. Есть такие вещи, которые не требуют значительных вложений и коренной перенастройки производства, но способны заметно улучшить удобство пользования и безопасность мотора. Например, такое примитивное приспособление, как аварийный выключатель зажигания.**

— У нас он есть. Кнопка “Стоп”.

— **Имеется в виду выключатель со стропкой, крепящейся к поясу или руке, который останавливает мотор, если водитель вдруг оказывается за бортом.**

— Вообще-то мы руку держим на пульсе очень здорово, знаем, что делают в Ульяновске и в Москве, на заводе Чернышева. Там такого тоже нет. Но замечание правильное. Один из наших сотрудников тоже пострадал, когда его из лодки выбросило, а мотор продолжал работать. Считайте, что с первого января мы этот вопрос решим. Запишите себе где угодно, мы это сделаем. Это элементарно.

— **Не все ладно и с экологией. При откидывании мотора из карбюратора выливается бензин, образуя вокруг лодки радужную лужу.**

— Вообще-то часто виноваты сами пользователи мотора. Почему-то многие первым делом снимают с бензошланга штуцер с запорным шариком и подсоединяют шланг напрямую. При этом и проливается бензин. Хотя, согласен, при откидывании мотора травит и сам карбюратор — через дренажное отверстие поплавковой камеры. Замечание тоже принято — системы дренажа обязательно переделаем в самое ближайшее время.



Об упомянутых директором мероприятиях, направленных на повышение качества мотора, рассказывает главный технолог ВМЗ Александр Андреевич Михасек.

Качеству уделяем очень большое внимание, ежедневно проводятся часы качества по производству деталей и узлов, а также оцениваются результаты испытаний на ванне и причины съема с испытаний. По результатам оценки оперативно проводится корректировка производства.

Если первый год мы на ВМЗ добивались стабильности производства, то в настоящее время работаем уже на перспективу, повышаем качество продукта, технологичность, дизайн и экологические характеристики мотора. Хотелось бы отметить следующие внедрения:

■ Произведен перевод лодочного мотора на эксплуатацию с 3-процентным содержанием масла в топливной смеси (рекомендуемое масло — “Новоил ДД”).

■ Изменена конструкция поршня и стопора фиксации поршневого пальца (сделана специальная выфрезировка на поршне, что позволило отказаться от стопорных усиков). В результате ликвидирована возможность возникновения такого дефекта, как разрушение коленвала из-за попадания части стопорного кольца в шатун.

■ Изменена конфигурация окон гильз блока цилиндров и увеличены диаметры отверстий системы охлаждения. Специально введена слесарная операция зачистки отбела в зоне окон гильзы и заполировка фасок. Внедрены фаски и на поршневых кольцах. Таким образом, вероятность возникновения задиров практически сведена к нулю. Готовим к внедрению конструкцию блока цилиндров с безбуртовыми гильзами, в которых в принципе нет отбела и выкрашивающихся частиц, там технология литья совсем другая. Твердость отвечает установленным требованиям, а отбела нет.

■ Проводим заключительные работы по вне-

дрению вихревой головки, что позволит поднять мощность двигателя на 1.5 л.с.

■ Слабым звеном “Вихря” всегда был редуктор. При изготовлении авиационных двигателей шестерни обязательно прикатываются парами с использованием специальных паст, что бы обеспечить оптимальное пятно контакта. Раньше этого на лодочном моторе не делалось, а мы такую практику ввели. Шестерни теперь устанавливаются в редуктор только прикатанным комплектом. Россыпью на сборку они не поступают. При этом не только возросло качество узла, но и облегчилась работа сборщиков. Должен заметить, что в качестве запчастей такой комплект можно заказать лишь на заводе.

Кроме того, во втулках шестерни переднего хода ввели для смазки дополнительную винтовую канавку, а у торца — специальные выемки, обеспечивающие нормальное прилегание. Вроде бы мелочь, но дело принципиальное. Устранилась целая гамма дефектов, вызванных недостатком смазки и охлаждения.

■ Внедрен новый диффузорный карбюратор, мотор стал стабильнее работать.

■ Отмечались большие претензии к водопомпе. Задача повысить качество и надежность этого узла вынудила нас более требовательно подойти к производству и к контролю комплектующих, пришлось поменять марку резины на крыльчатке. Если раньше она у нас заедала, была жесткой, лопасти, бывало, деформировались и крошились, то теперь она более эластичная и нормально работает — при условии соблюдения правил, перечисленных в руководстве по эксплуатации.

■ Были проблемы с коленвалом — прежде всего, с пальцами. Вы когда-нибудь слышали, чтоб на ширпотреб алмазное выглаживание применяли? Эту технологию мы тоже перенесли сюда из авиации. Это и упрочнение, и повышенная чистота поверхности. Кроме того, раньше было очень много дефектов, связанных с тем, что не выдерживалась твердость пальцев. Отсюда — повышенный износ. Цементация у нас своя, и мы ввели очень строгий двойной конт-

роль твердости — и в термичке, и непосредственно перед сборкой коленвала.

■ Магниты для маховика мы раньше получали из Владикавказа — болванки-заготовки, и долго с ними мучились — они не давали нам тех параметров, которые нужны по магнетизму. Витог нашли более надежного поставщика, и теперь получаем практически готовые в размер ферромагниты из Владимира. Магнитный поток у них гораздо мощнее, что заметно улучшило искрообразование и, соответственно, запуск.

■ Мотор в последнее время красим только порошковой краской в электростатическом поле. Это не то что было раньше — когда красили из пистолета и когда краска тут же облезала. Порошковая краска налипает на металл и при высокой температуре оплачивается. Это очень большое дело, и теперь мотор внешне выглядит намного привлекательнее. И цветовая гамма стала шире — на сегодняшний день это цвета “мурена”, черный, белый и вишневый, а также муаровые расцветки: бронза на черном и серебро на черном.



Комментарий “КиЯ”:

Честно говоря, командировка на ВМЗ оставила у нас далеко не радостное впечатление. Не оставляло чувство, будто мы угодили в некую сказочную страну, где время остановилось, а окружена она такой высокой и глухой стеной, что обитатели ее не видят и не знают, что творится вокруг. Или просто не хотят знать?

Понятно, что завод испытывает финансовые трудности, не позволяющие коренным образом перестроить производство. Но, с другой стороны, откуда взяться деньгам при подобной системе сбыта и сервиса? Четыре десятых процента рекламаций — наверняка цифра правильная, и составляют ее те дефектные моторы, которые все-таки вернулись на завод. Однако показатель скрытых или, научнее выражаясь, латентных рекламаций, думается, куда как более высок. И зачастую выглядят такие “рекламации” примерно так: от души выругавшись и выпустив пар, владелец гарантийного мотора про-

бует починить его сам или платит деньги ремонтным мастерским. Кстати, многие мастерские самостоятельно доводят новые моторы до ума и дают на них *собственную* гарантию, не имеющую отношения к заводской.

Некоторое недоумение вызвал и принцип ценообразования. Мощность как основное из потребительских качеств, конечно, тоже может оказывать влияние на цену, но нам всегда представлялось, что на первом месте должно стоять соотношение спроса и предложения. Пока же, насколько можно судить, предложение явно превышает спрос. Хотя спрос наверняка есть — только тоже “латентный”. При наличии тех же гарантийных мастерских неподалеку от дома многие, думается, приняли бы решение о покупке.

Кроме того, заверения руководства завода о неустанном повышении качества “Вихря”, мягко говоря, не совсем стыкуются ни с отзывами наших читателей, ни с результатами проведенного “КиЯ” исследования “Отечественные подвесные моторы гла-

зами ремонтников” (см. стр. 37).

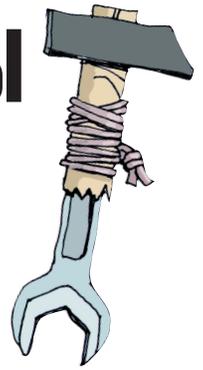
Отрадно, что руководство завода прислушалось к мнению “КиЯ”, выступающего от имени потребителей, и пообещало в самое ближайшее время внедрить аварийный выключатель и карбюратор-“непроливайку”. Список достаточно простых приспособлений, повышающих удобство пользования и безопасность мотора можно продолжить: это, например, блокировка стартера, не позволяющая запустить мотор при включенной передаче, или автоматический привод защелки подвески, блокирующей ее на заднем ходу и освобождающей на переднем, промежуточный упор подвески для использования на мелководье...

Однако все это лишь “косметика”. Вместе с нашими читателями мы не оставляем надежды на то, что старый добрый “Вихрь” в конце-концов уступит дорогу недорогому и надежному подвесному мотору, отвечающему всем современным требованиям. Под тем же, естественно, названием, рождающим в душе ностальгические чувства.



ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПОДВЕСНЫЕ МОТОРЫ

глазами ремонтников



Под занавес сезона мы провели небольшое исследование на основе данных нескольких петербургских фирм, занимающихся продажей, ремонтом и обслуживанием отечественных подвесников. Какой из них наиболее надежен? Какими “болячками” чаще всего страдают моторы той или иной марки? Ремонтники, накопившие достаточно представительную статистику, охотно поделились с нами своим опытом, и в оценке моторов были практически единодушны — то, что мы слышали в одной мастерской, в тот же день буквально слово в слово подтверждалось в другой. И точно так же в один голос мастера утверждают: чтобы пользоваться даже “удачным” экземпляром отечественного подвесного мотора, владельцу надо знать хотя бы азы его устройства, уметь провести простейшую диагностику (например, проверить наличие искры или подачи топлива) и не расставаться с набором инструментов и запчастей. Полученную в ходе исследования информацию о конкретных марках моторов, сведенную воедино, представляем вашему вниманию.

“Вихрь-30”

По общему мнению работников мастерских, этот популярный и самый мощный отечественный подвесник здорово сдал в плане качества. Кажется это и моторов нынешнего года выпуска. Основной и наиболее частый заводской дефект — сильная вибрация при работе, вызванная отсутствием должной балансировки коленвала и использованием поршней разных весовых групп, вибрация, способная “расколотить” мотор буквально за несколько часов. Фирмы, продающие “Вихри”, либо отправляют такие моторы обратно на завод, либо полностью их перебирают, устраняя огрехи заводских сборщиков, и дают на мотор собственную годовую гарантию. Запчасти только успевают заказывать.

По единодушному мнению, после сборки на заводе испытываются не все изготовленные моторы, а от силы один-два из партии. Если бы испытывались на стенде все моторы без исключения, вибрирующие экземпляры с “разновесными” поршнями и неотбалансированными коленвалами наверняка бы сразу отбраковали. Но вибрацией дело не ограничивается — новые моторы попросту отказываются заводиться! Дойдет до мистики: бывает, достаточно переставить карбюратор с одного нового мотора на другой, и тот благополучно “оживает”. Невысоко качество и “силовых” деталей — в подвеске часто образуются трещины. Нередко “вылетает” блок электронного зажигания МБ-2, но его для завода-изготовителя производят смежники.

К наиболее часто бросающимся в глаза конструктивным недостаткам можно отнести жесткую подвеску, передающую шум и вибрацию на транец лодки, “тугой” запуск (электростартер здесь не роскошь, а совершенно необходимая вещь), а также крайне невнятный привод реверса. Как образно выразился один из мастеров, “чтобы “поймать” нейтраль, нужно иметь слух и пальцы, как у профессионального взломщика сейфов”.

И, наконец, совершенно необъяснимые вещи: в партии новых моторов может вдруг оказаться явно “хоженный” (очевидно, из гарантийного возврата), грубо подмазанный кисточкой — вплоть до кончиков лопастей гребного винта, или два мотора с одним серийным номером.

К плюсам нынешних “Вихрей” продавцы относят использование порошковой краски: “расцветка мрачноватая, ну и пусть — порошковая

краска, по крайней мере, нормально держится”.

Отпускная цена, по общему мнению, завышена — когда она составляла 16 тыс. руб., а не 20, как ныне, покупателей было заметно больше.

“Нептун-23”

Наименее “проблемный” мотор, что подтверждается и объемами заказа запчастей. Хотя, как говорится, розы без шипов не бывает. Если “Вихрь” ломается часто, но по мелочи, уверяют ремонтники, то “Нептун” — редко, но всерьез и надолго. Например, после длительной эксплуатации гильзы в блоке мотора имеют свойство просаживаться вниз, и в итоге требуется достаточно сложный и дорогостоящий ремонт.

Самый распространенный дефект, возникающий в ходе эксплуатации — сгоревшее электронное зажигание. Многие просят взамен поставить обычную контактную систему, что на “Нептуне” не представляет ровно никаких проблем и требует минимума затрат — в отличие от “Вихря”, конструкция которого не оставляет “пути к отступлению”.

К числу серьезных конструктивных недостатков “Нептуна” специалисты относят слабый корпус редуктора — “вихреватый” редуктор “держит удар” о подводные препятствия не в пример лучше. Дело в том, что корпус редуктора “Нептуна” крепится к дейдвуду через проставку. Резьбовые отверстия под шпильки и являются слабым местом — именно по ним чаще всего и трескается повстречавшаяся с камнем или топливом подводная часть. Кроме того, заводским конструкторам давно пора решить извечную проблему, связанную с попаданием воды в цилиндры (столкнулись мы с ней и при эксплуатации редакционного мотора). Как правило, состояние прокладок тут не при чем: вода попросту подсаывается через выхлопные окна при низкой установке мотора, поэтому специалисты рекомендуют по возможности устанавливать “Нептун” как можно выше — например, подкладывая под струбцину на верхний срез транца деревянный брусок.

“Ветерок-8”, “Ветерок-12”

Можно было бы сказать, что эти моторы доставляют столь же мало хлопот владельцам и ремонтникам, что и “Нептун”, если бы не два главных дефекта, повторяющихся с занудным постоянством.

Помимо извечных отечественных (и не только отечественных) проблем с блоками электронного зажигания, слабым местом “Ветерков” является водопомпа — резиновая часть крыльчатки нередко проворачивается относительно бронзовой втулки, на которой она установлена. А замена крыльчатки, как известно, связана с достаточно серьезной разборкой подводной части мотора. В общем, приходится терять не только время (если замену вы осуществляете самостоятельно), но и деньги — в случае обращения в мастерскую. Не будем забывать и о том, что если “прохлопать” выход из строя системы охлаждения, не обратив внимание на отсутствие воды, вытекающей из контрольного отверстия, ремонт мотору может грозить куда более серьезный и дорогостоящий.

Двигок “Ветерка-12” нередко “летит” по причине заводского брака, причем проявляется дефект далеко не сразу: на нижней головке шатуна, формирующейся двумя полуокружностями (одной — на собственно шатуне, другой — на его крышке), из-за их взаимного смещения образуется “ступенька”, вызывающая вибрацию и повышенный износ.

А вообще-то ульяновцев, пусть и сдержанно, но хвалят — за открытость и готовность к сотрудничеству.

“Салют”

Самый маленький и самый проблемный отечественный подвесник. Некоторые мастерские попросту отказываются брать эти моторы в ремонт. Причина — и крайне низкое качество сборки, и ряд серьезных конструктивных недостатков, и практически полное отсутствие запчастей. Нередко “Салют” можно завести только на воздухе — на лодке, при наличии в выхлопной трубе воды, он работать отказывается. Хотя моторы, выпущенные до конца 80-х, пусть и не без проблем, но худо-бедно работали, вспоминают ремонтники. Но одна из питерских мастерских по-прежнему не сдается: “Салюты”, получаемые небольшими партиями, полностью разбираются и доводятся до ума. При этом устраняются не только огрехи сборщиков, но и конструктивные недостатки. С упомянутой мастерской достигнута предварительная договоренность о подготовке статьи, которая смогла бы помочь владельцам “Салютов” привести в порядок этот капризный моторчик.

АЭРОДЖИП «ПЕГАС»

В течение 2002 г. Нижегородская фирма «Пласт» уже выпустила несколько новинок. Об одной – семиместном катере «Гарпун» – мы уже писали в номере №181 «Кия». Теперь наступило время очередной новинки – судна на воздушной подушке (СВП).

В сотрудничестве с ведущими специалистами в этой области фирма «Пласт» освоила новое серийное изделие СВП «Пегас», которое за комфортность салона, приближенного к автомобильному, получило название аэроджип.

На предприятии «Пласт» налажен выпуск СВП «Пегас» серийностью не менее 20 шт. в месяц.

По земле, песку, травяному покрову, по воде, в том числе в период ледостава и таяния, снегу любой плотности и другой относительно ровной поверхности, там, где другой транспорт перемещаться не может, с успехом эксплуатируется аэроджип «Пегас».

Наш «Пегас» – скоростное амфибийное транспортное средство на воздушной подушке, предназначенное для перемещения людей и (или) мелких грузов общей массой до 500 кг в труднодоступных территориях.

СВП может с успехом использоваться при выполнении различных поисково-спасательных, исследовательских и аварийных работ, при пат-

рулировании рек и прибрежных вод морей, срочной медицинской помощи, а также для туризма и отдыха.

Корпус судна выполнен из стеклопластика финской компании «Reichhold». Это легкий, не подверженный коррозии материал, который не выцветает, не подвергается воздействию агрессивных сред, может эксплуатироваться практически в любом климате и морской воде.

Аэроджип полностью оправдывает свое название.

Хорошо остекленная шумотеплоизолированная отопливаемая кабина с удобными мягкими сидениями, раскладывающимися в три спальных места, дополнительный автономный отопитель «Webasto», позволяющий отапливать салон при неработающем двигателе, делают поездку комфортной в любое время года.

Особенностью аэроджипа является оригинальная конструкция гибкого ограждения, обладающая высокой амфибийностью, надежностью в эксплуатации, простотой ремонта в полевых условиях.

На аэроджипе «Пегас» применен двигатель австрийской фирмы

«Rotax» в авиационном исполнении, имеющий дублированные системы обеспечения работоспособности двигателя, повышающие общую надежность эксплуатации «Пегаса».

Дилерская сеть фирмы «Rotax» обеспечивает гарантийное обслуживание и снабжение запасными частями по всей территории России и за рубежом.

Благодаря особенностям конструкции корпуса можно увеличить емкость топливного бака или взять дополнительные емкости до 150 л, что рассчитано на 600–700 км автономного хода.

Аэроджип «Пегас» может транспортироваться по автомобильной дороге к месту эксплуатации на прицепе за любым автомобилем и обслуживаться одним человеком.

МЧС и пограничники, нефтяники и газовики, рыбнадзор и МВД, егеря и рыбаки, спортсмены и туристы – это ваша машина!

Аэроджип «Пегас» может комплектоваться следующими типами двигателя: «Rotax 582 UL DCDI» (мощность 65 л.с.), «Rotax-912» (80 л.с.), «Rotax 912 ULS» (100 л.с.),



на правах рекламы

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

ХАРАКТЕРИСТИКА	«ROTAХ 582» (65 л.с.)	«ROTAХ 912» (100 л.с.)
Длина габаритная, м	4,98	4,98
Ширина габаритная, м	2,08	2,08
Высота габаритная, м	1,42	1,42
Пассажировместимость, чел.	4	5
Вес снаряженный, кг	350	360
Грузоподъемность, кг	до 500	до 600
Скорость движения, км/ч:		
– по воде	70	80
– по снегу (льду)	90	100
– по грунту	60	70
Расход топлива на 100 км, л:		
– нормальный	16	18
– максимальный	20	20
Емкость топливного бака, л	80	80
Дальность хода при одной заправке, км	250	300 – 350

Прим. — длина и ширина даны по жесткому корпусу.

ПРОДУКЦИЮ ФИРМЫ «ПЛАСТ» МОЖНО ПРИОБРЕСТИ:

■ Фирма «Пласт», г. Нижний Новгород, ул. Кащенко, 2
тел. (8312) 63-5893, 69-3569
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», Санкт-Петербург,
тел. (812) 598-5755, www.comandorboats.ru

■ ООО «Аквалик», Санкт-Петербург, тел. (812) 184-4916

Bellamer®

Outstanding 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 глссирует - 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-Петербург 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

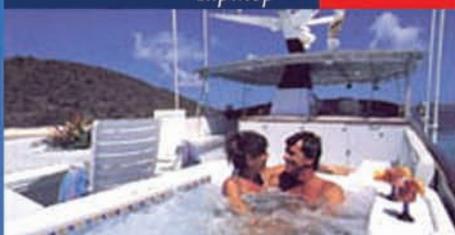
CALL



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 уютом 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-понтонных, их элементов и клубного оборудования. Производство Швеция.

Выбор трейлера для перевозки лодки



Журнал «Кия» не раз касался темы трейлеров для перевозки различных плавсредств, прежде всего особенностей их эксплуатации (см., например, № 173–177). В этот раз рассмотрим, какие трейлеры предлагает рынок, какие у них конструктивные и эксплуатационные особенности и можно ли найти в продаже прицеп, который идеально подходил бы для перевозки именно вашего плавсредства (мотолодки, РИБа, аквабайка, катера, моторной или парусной яхты, плота...).

На что же нужно обратить внимание, выбирая трейлер?

Чтобы выбрать прицеп для хранения плавсредства, перемещения его по любым дорогам, спуска на воду и подъема без помощи крана, вы должны заранее знать его возможности, т. е. подобрать прицеп совершенно определенной конструкции.

Рассмотрим вначале раму. На ней располагаются опоры для плавсредства, а за часть рамы, называемую дышлом, перевозится вся система вслед за автомобилем. Рама, кроме того, возможно, будет погружаться в воду для спуска или подъема, например, катера.

Практически у всех трейлеров, представленных на рынке, рамы выполнены из стальных труб прямоугольного сечения. Одни производители предпочитают гнуть трубы (в основном тонкостенные) и уже из гнутых заготовок сваривать рамы (Московский ЗСА или «Трейлер» из г. Ступино), другие — все изгибы выполняют с помощью сварки (питерские «Вектор» или «Морские системы»), что, безусловно, повышает прочность, хотя и менее технологично. Зарубежные фирмы применяют оба

способа при изготовлении рам. Понятно, что каждый производитель рассчитывает прочность рамных конструкций и закладывает ее определенный запас в объявляемые характеристики. В паспортных данных на каждый прицеп указывается «полная масса». Необходимо знать, что часть этой величины — масса самого прицепа, а значит, масса перевозимого груза должна быть, по крайней мере, на эту величину меньше. «Масса автоприцепа» также должна быть указана в паспортных данных.

Практика эксплуатации импортных и отечественных трейлеров по дорогам России и СНГ показала: нельзя приобретать прицеп импортного производства, например финский, грузоподъемностью, точно соответствующей весу перевозимого катера. Для дорог Западной Европы или США расчеты, видимо, соответствуют действительности, а на наших дорогах такой прицеп, предназначенный для перевозки конкретного катера, под этим катером трещит и разваливается. Выход простой — надо покупать прицеп «на размер больше», т. е. следующей весовой категории. В этом случае вы не рискуете остаться с катером посреди дороги, размышляя, как выйти из положения. С прицепами, выпускаемыми отечественными предприятиями, такой казус менее вероятен. Зная наши дороги, конструкторы учли необходимый запас прочности, и прицеп можно подбирать исходя из реального (максимального) перевозимого веса.

Незащищенная черная сталь труб, из которых делают рамы, имеет неприят-

ное свойство — она ржавеет, это известно всем. Если трубы рамы тонкостенные, со временем это может стать опасным. Обратим внимание на то, как производители защищают от ржавчины и коррозии основной несущий элемент трейлера — раму. Лучшее — горячая оцинковка всей рамы целиком, когда покрытие сплошным слоем закрывает конструкцию и снаружи и изнутри, но для этой цели они должны решить задачу поиска ванн подходящего размера. Она не так проста, как кажется. Для оцинковки рамы под плавсредство весом до 380 кг нужна ванна не меньше, чем 3.6×1.5 м в плане, а весом 430 кг — 4.5×1.7 м. «Вектор» и «Трейлер» решили задачу оцинковки рам размером 5×2 м, что соответствует весу плавсредства до 570 кг. А если плавсредство тяжелее? На рынке готовый оцинкованный отечественный трейлер вы вряд ли найдете, скорее импортный, но тут возникнут другие трудности (о них уже говорилось выше).

По иному пути пошел «Кировский завод» с «Морскими системами»: для обеспечения жесткости конструкции здесь не гнут трубы, а варят рамы из труб с толщиной стенки 3–8 мм. Естественно, такая конструкция несколько тяжелее (это для аквабайка неоправданно, а вот для тяжелого катера прочная рама прицепа — то, что надо). Такая рама трейлера, огрунтованная и окрашенная снаружи современными материалами, не менее долговечна, чем сам катер. Подобный подход, когда оцинковываются только носовой упор («коряга») и регулируемые поддерживающие конструкции, а сама рама красится, позволил «Морским системам» не быть «привязанными» к размерам ванн. На рис. 1 представлен фрагмент такого трейлера после четырехлетней эксплуатации — видны участки, незащищенные краской. «Морские системы» производят трейлеры под любой размер и вес катера, яхты (хоть вертолета). Так, уже





год успешно эксплуатируется трейлер под 4.5-тонный катер “Командор”. Здесь производство малосерийное, но и плавсредства отличаются друг от друга, а возможности фирмы позволяют получить трейлер для перевозки и хранения и вашей “любимой игрушки”.

Между рамой и дорогой — подвеска, или шасси. Посмотрим, что предлагают производители. Вариантов немного. Пружинная подвеска с параллелограммом рычагов не встречается вовсе, с длинными А-образными рычагами присутствует только на давно не выпускающихся моделях. Нынешние производители, отечественные и зарубежные, ограничиваются зависимой рессорной или торсионной подвеской. Конструктивные схемы рам в обоих случаях позволяют расположить киль катера на высоте 150–400 мм над осью колес трейлера (высота в большинстве случаев может регулироваться), в этом отношении различия схем несущественны, а указанная высота больше зависит от искусства инженера-конструктора. Узел торсионной подвески используется готовый — от сертифицированного производителя комплекующих для прицепов. У прицепов фирм “Трейлер”, “Вектор”, “Морские системы” чаще всего это узлы фирмы “Knott” (“Autoflex-Knott”). Ширина колеи, нагрузка на ось, разрезной узел или нет определяются модельным рядом стандартных изделий фирмы. Как видим, производитель прицепа берет стандартный узел или узлы и монтирует их на своей раме. Поэтому трейлер с торсионной подвеской может оказаться несколько дороже, чем с рессорной. Зато налицо достоинства независимой подвески и отсутствие амортизаторов, а значит и возможных проблем с ними. Кроме того, стандартные узлы торсионной подвески (рис. 2) позволяют сделать трейлер многоосным, распределив вес катера уже не на две точки дороги, сохранив при этом преимущества независимой подвески.

Следующий узел — сцепное устройство (рис. 3), закрепленное на дышле и крепящее весь трейлер к шару фаркопа автомобиля. Отечественные производители трейлеров и с этим важным узлом не стали экспериментировать: на прицепах Московского ЗСА, “Трейлера”, “Вектора” и “Морских систем” красуются надежные сцепные устройства фирмы “Knott” (Knott GmbH Eggstätt). По правилам, все прицепы полной массой свыше 750 кг должны быть оборудованы тор-

мозами. Иными словами, перевозить плавсредство, если оно весит свыше 500–550 кг на трейлере, не оборудованном тормозами, нельзя. Для 550-килограммового катера еще может подойти прицеп из стандартного ряда, например, “Трейлера” или “Вектора”, с габаритными размерами примерно 5070x2100x740 мм, но это уже предельные размеры рам, которые удастся им оцинковывать, поэтому невелико, в общем, количество трейлеров этих фирм, оборудованных тормозами.

Следует сделать маленькое отступление. ООО “Трейлер”, помимо прочего, серийно выпускает двухосный грузовой прицеп с торсионной подвеской для перевозки груза массой 900 кг (полная масса — 1300 кг, размеры кузова



3200x1300x310 мм), оборудованный сцепным и тормозным устройствами фирмы “Knott”, и прицеп для перевозки погруженной на него колесной техники (до 1500 т), также оборудованный торсионами, сцепным и тормозным устройствами “Knott”. Оба изделия защищены горячей оцинковкой.

Тормозное устройство фирмы “Knott” инерционного типа, механическое, с тростиковой передачей усилия тормозным барабанам колес. Тросик в оболочке защищен от проникновения воды к нему, система отработана и, как выяснилось при эксплуатации, нареканий не вызывает. Инерционная автономная система тормозов избавляет от необходимости соединения систем автомобиля и прицепа и связанных с этим технических трудностей и неудобств при использовании. Гидравлическая инерционная система тормозов трейлера встречается значительно реже (на прицепах производства США) и требует большего внимания в эксплуатации, чем механическая. Разумеется, если прицеп оборудован тормозной системой (например, “Knott”), у него есть и стояночный тормоз, и привод, включающий этот тормоз в случае, если на ходу прицеп отсоединился от автомобиля-буксировщика.

Около прицепного устройства располагается и регулируемая по высоте дополнительная роликовая опора. Для чего она нужна — ясно: центр тяжести прицепа смещен от оси подвески вперед, и процесс соединения прицепа с машиной может оказаться весьма трудоемким и неудобным. Значительно проще просто крутить ручку домкрата и подкачивать уже приподнятое сцепное устрой-

ство к шару. Здесь есть один момент, на который нужно обратить внимание. Эта роликовая опора для удобства эксплуатации делается съемной, а раз так, она “любит” самопроизвольно отвинчиваться и теряться по дороге. Каждый понимает, как неприятно обнаружить такую пропажу, ведь все дальнейшие операции с прицепом будут тяжелы буквально. Не ленитесь снимать “легким движением руки” эту роликовую опору после присоединения трейлера к машине и ставить ее обратно, отцепляя его, — вам же будет спокойнее.

На дышле располагается и носовой упор, который в просторечии часто зовут “корягой”. На рис. 4–5 хорошо видна конструкция этого узла. Стойка носового упора перемещается по длине дышла при первоначальной установке плавсредства на трейлере так, чтобы в загруженном транспортном состоянии сцепное устройство давило на шар фаркопа с нагрузкой не более 20–40 кгс, в зависимости от марки машины-буксировщика (см. “КиЯ” № 174). Коряга фиксируется на дышле, и больше ее расположение (при перевозке именно данного катера) не меняют. При настройке подбирают положение носового упора для катера и фиксируют конструкцию на все время эксплуатации. Важная часть “коряги” — устанавливаемая на ней лебедка. В настоящее время на отечественных трейлерах ставят лебедки производства США или Голлан-





6

дии, в прежние времена встречались корейские, но они оказались ненадежными (металл ломался и рвался). Производителям рекламации надоели, и теперь повсюду красуются чуть более дорогие, но реже выходящие из строя лебедки “Dutton” или “Kenzo”. Без лебедки затянуть катер на трейлер будет довольно сложно, поэтому при покупке обратите внимание на то, чтобы, во-первых, она была, во-вторых — обозначенное на лебедке усилие соот-



7

ветствовало не менее чем половине веса катера (см. рис. 4, 5). Именно обратите внимание, так как на некоторых, находящихся в продаже в целом неплохих трейлерах ООО “Трейлер”, не только лебедка, но и весь носовой упор не были обнаружены. Если форштевень плавсредства не традиционно заостренный или есть другие особенности, то на трейлере, выпущенном ООО “Морские системы”, “корягу” могут установить такой формы, какая нужна лично вам.

Каждый прицеп должен быть снабжен стоп-сигналами, указателями поворота, габаритными огнями, подсветкой номерного знака, а также катафотами (со всех сторон). У всех отечественных и зарубежных трейлеров, встречающихся в продаже, весь набор сигналов и электрики, присоединяемой через стандартный разъем к электросети автомобиля, присутствует. Проблема может возникнуть только с герметичностью корпусов этих фонарей. Ни на одном прицепе не обнаружены фонари хотя бы с IP54. Значит во время дорожной тряски всякое может случиться, и при окунании трейлера в воду она будет и в фонарях. Поэтому при покупке трейлера проверьте, чтобы стекла фонарей держались не просто на защелках, а с помощью фиксаторов или привычных автомобилистам винтов, иначе их можно просто потерять по дороге. Перед тем как окунать трейлер в воду, отсоедините электроразъем прицепа от розетки автомобиля, дайте минут десять остыть лампочкам и только затем выполняйте спуск. Лампочки и предо-

хранители останутся целыми, что и было нужно. Сигналы разные производители размещают по-своему: “Трейлер” — в самом конце рамы на последней поперечной балке; “Вектор” и Московский ЗСА — на задних поверхностях колесных брызговиков; “Морские системы” — или в конце рамы на поперечной балке внизу, или на съемной поперечной балке, прикрывающей винторулевой комплекс. В каждом случае можно найти и достоинства и недостатки такого расположения сигналов.

Теперь ответим, наверное, на самые важные вопросы: как плавсредство стоит (лежит) на трейлере, какие бывают схемы и для какого случая та или иная подходит.

Условно можно подразделить используемые схемы заменителей кильблоков на три группы в зависимости от того, из каких стран они “пришли” к нам.

Американская схема: два продольных ложеента для опоры бортов (рис. 6), чаще всего в виде деревянных брусьев, покрытых ворсистым материалом, а иногда в виде трубчатой скобы под ворсистым чехлом.

Схема пригодна для транспортировки плавсредств, которым противопоказаны “сосредоточенные”, точечные, нагрузки на днище (например, тонкая оболочечная конструкция).

К недостаткам схемы следует отнести то, что для спуска — подъема весь трейлер надо загнать довольно глубоко в воду до всплытия плавсредства, что лучше всего делать по бетонному слипу яхт-клуба. На необорудованном, диком, берегу такая схема может доставить лишние хлопоты. Например, глубины водоема в данном месте достаточно, чтобы плавсредство было на плаву, но вы загнали в воду и трейлер и заднюю часть машины... и в результате лишь смочили киль, поскольку дно водоема слишком плавно понижается.

Южноевропейская, или немецкая, схема: под килем катера располагается центральная балка, на которой находятся широкие ролики — катки. Для того чтобы катер не опрокидывался, стоя на роликах, предусмотрены пара (или две) кильблоков, заранее отрегулированных по соответствующим местам днища (рис. 7).

Для такой схемы слишком плавное понижение дна водоема не страшно. По роликам можно столкнуть катер в воду (куда вы его уже завезли), осталось совсем немного — снять с трейлера. В обратной ситуации лебедка поможет затянуть по роликам катер на трейлер.

Североевропейская, или скандинавская, схема: под килем катера также широкие ролики — катки, но вместо кильблоков или ложементов — ролики, расположенные на подвижных конструкциях (рис. 8, 9). При такой схеме для спуска на воду нужно загонять трейлер в воду. А вот для подъема из воды достаточно подвести трейлер к тому месту,



8



9

где нос катера коснулся дна. Дальнейшие операции осуществляются с помощью лебедки, и катер по роликам въезжает на трейлер. Данная схема позволяет погрузить на трейлер катер, лежащий на земле; в процессе затягивания лебедкой трейлер въедет под катер, а подвижные ролики правильно ориентируют его.

Схема лучше других подходит для спуска—подъема на необорудованном берегу, но у нее есть свои недостатки. Если у вашего плавсредства довольно тонкая оболочечная конструкция днища, ролики (боковые) могут представлять для него угрозу как концентраторы напряжения. Попросту говоря, они могут продавить это днище.

При выборе трейлера (с роликами) одной из европейских схем надо иметь в виду еще и следующее:

■ если корпус вашего плавсредства металлический, он — угроза для опорных резиновых роликов под килем; чтобы ролики после нескольких поездок не были “съедены” катером (рис. 10, 11), они должны быть не резиновыми, а пластмассовыми;

■ если материал корпуса плавсредства — пластик или дерево, ролики обязательно должны быть резиновыми, так как пластиковые портят днище.

В заключение надо отметить, что разделение на американскую, южно- и североевропейскую схемы довольно условно. В любой стране производители выпускают трейлеры по каждой из названных схем.



уже наработанных вариантов.

В документах на каждый автомобиль обязательно указывается максимально допустимая масса буксируемого прицепа. “Полная масса”, обозначенная в документах на прицеп, не должна быть больше, чем разрешенная для автомобиля. Действительно, если масса прицепа с катером превышает разрешенную величину, то отбуксировать его до места безопасно, не сломав автомобиль или не попав в аварию, вы не сможете. Следовательно, нужен другой автомобиль-буксировщик с “полной массой” более 3,5 т категории “С” и, конечно, водитель с подходящими правами. Если эта категория “открыта” у вас, смело садитесь за руль этого автомобиля.

Андрей Лубялко

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ НЕКОТОРЫХ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ТРЕЙЛЕРОВ			
Фирма	Габаритные размеры, мм	Допустимый вес плавсредства, кг	Примерная стоимость, руб.
Московский ЗСА	3625×1580×740	До 380	16 650
“Вектор”	5694×2100×1100	До 590	30 750
”	4500×1785×1000	До 430	22 900
ООО “Трейлер”	4200×1800	До 900	33 000
”	4500×1785×1000	Ок. 430	22 900
”	5070×2070×740	До 570	20 550
”	5600×2250 (колея 1900)	До 1900	65 000

Какие схемы предпочитают отечественные производители? Московский ЗСА имеет явное пристрастие к американской схеме: “Вектор” и “Трейлер” — в основном к южноевропейской или американской схемам; “Морские системы” — к североευропейской схеме, но выпускает и небольшие трейлеры по южноевропейской и американской схе-

мам, а также трейлеры для яхт с неустанавливаемым плавником (на рис. 12 показаны стандартные трейлеры для перевозки “звездников”).

В целом, на нашем рынке можно подобрать трейлер (в том числе отечественный), подходящий для любого плавсредства или изготовить по специальному заказу на основе большого количества



“Франкарди” меняет адрес



В конце прошедшего сезона компания “Франкарди” — один из крупнейших петербургских продавцов товаров для отдыха на воде — сменила адрес своего торгового зала. Наш корреспондент встретился с руководителем фирмы Артемом Беляевым, чтобы узнать причину, а заодно побеседовать о планах компании на ближайшее время.

— Артем, чем вызван переезд фирмы из уже привычного для покупателей торгового зала?

— У нас постоянно увеличиваются объемы продаж и число покупателей — хорошо заметно расширение петербургского рынка. В сложившихся условиях недостаточные площади прежнего зала стали затруднять качественное обслуживание наших клиентов. Новое помещение заметно просторнее, что позволяет выставлять на показ больше товаров.

— Расширился ли их ассортимент? Изменится ли он в новом сезоне?

— Нет, расширения пока мы не планируем. Одна из важнейших задач фирмы на будущее лето — бесперебойное снабжение основными товарами. В первую очередь — подвесными моторами. Не секрет, что в прошедшем сезоне ощущался их дефицит, причем не только у нас, но и в Европе. Постараемся будущим летом увеличить объем поставок.

— Планируете ли вы какие-нибудь новые виды услуг или специальные программы? Быть может, кредитование или иные мероприятия, нацеленные на привлечение клиентов?

— Кредитования заказчиков у нас пока нет, но есть ряд специальных клубных программ, в том числе программа скидоч. Из новинок, пожалуй, можно говорить о разработанной схеме предоставления дорогих судов в лизинг. Вполне возможно, что эта схема начнет действовать уже в следующем году.

— Многие покупатели традиционно опасаются, что переезд фирмы в новое фешенебельное помещение негативно скажется на ценах привычных товаров. Как обстоят дела с ценовой политикой на новом месте?

— Нам известны подобные опасения, но они абсолютно беспочвенны — цены остались прежними, а на некоторые товары даже чуть снизились. Приходите и убедитесь сами!

Наш адрес: ул. Седова, д. 11.

Беседу вел Артур Гроховский



Колесные силы Орлиной горы

Мы все, конечно, давно привыкли, что промышленный монстр под именем «Yamaha» силен удивлять публику новинками в совершенно необычных ракурсах, вплоть до производства гитар, роялей и ударных установок. У «ямашников» всегда полно оригинальных придумок, только успевай поворачиваться, чтобы, как говорится, держать руку на пульсе. Поэтому когда в редакцию дозвонился Андрей Геращенко, руководитель департамента Yamaha ООО «Петросет-Большой», одного из самых сильных дистрибьюторов этой фирмы в России, и пригласил нас принять участие в испытаниях мотовездеходов, мы сразу согласились. Вообще-то эти современные всепролазные каракатицы во всем мире коротенько называют ATV (от английского all terrain vehicle, что в переводе означает «транспортные средства для любой местности»). За рубежом по уровню продаж и спектру применения средства передвижения этой категории на голову опережает снегоходы, не говоря уж о гидроциклах. Они могут широко использоваться как для спорта и отдыха (в нашем случае компания «Петросет-Большой» выкатила на тест две модели из этой группы: «YFA 125 4X2 Breeze» и «YFZ 350 4X2 Banshee»), так и для серьезных работ и профессиональных увлечений. Данную реальность на тест-драйве представлял полноприводной темно-зеленый красавчик «YFM 660 FWA Grizzly». Он имел за пазухой все элементы классического внедорожника: понижающая передача, блокировка дифференциала, независимая подвеска всех четырех колес, возможность переходить на режим 2WD. Даже цена «Grizzly» походила на автомобильную – по розничной цене вам придется выложить за него 11 490 самых настоящих американских. По признанию экспертов, у этой модели наилучшее соотношение мощности и веса



(всего 272 кг) среди всех выпускаемых сегодня «атэвэшек» на нашей планете.

При этом «Grizzly» может спокойно тянуть за собой на форкопе более 600 кг полезного груза, что в наших специфических условиях делает его незаменимым помощником, когда вам, например, надо дотянуть до реки катер или экспедиционный груз по вполне вескому российскому бездорожью, где и сам господин «лэндкрузер», без сомнения, скажет беспомощное «аля-улю»!

Мне и раньше доводилось испытывать

подобного стального «медведя» в деле во время охоты на благородного оленя в горах — тогда всего минут за двадцать на закуорках этого трудяги мы вдвоем с приятелем, карабинами и солидной поклажей для обустройства засидки забрались так далеко, о чем ранее и мечтать-то не могли. Сразу скажу, что управлять им чрезвычайно легко — спасибо автоматической трансмиссии, но вместе с тем при езде по пересеченной местности нужны определенные навыки, чтобы сводить скорость, ухабы и





центр тяжести ездока в единую движущуюся константу. Не зря же в Северной Америке запрещается укрощать подобные мотовездеходы лицам, не достигшим 16-летнего возраста.

За рубежом полноприводные АТВ очень широко используются в фермерских хозяйствах: тут тебе и быстроходность, и маневренность, и тягловый потенциал, да и расход топлива — не в пример обычному трактору.

“Banshee” ближе всего стоит к мотоциклетным собратьям: здесь есть кик-стартер, вместо вариаторного ремня — цепь, обычное ручное сцепление и переключение скоростей левой ногой (все-го их шесть). В отличие от мотоциклов, ручка газа представляет собой привычную снегоходовскую конструкцию — рычаг под большой палец правой руки, что в данном случае чрезвычайно удобно. По снегу эта двухтактная синенькая фитиулька носилась как надо и прыгала со снежных трамплинчиков, хотя на все сто мы японский агрегат так и не раскрутили из-за погодных условий. На асфальте уже обозначилась легкая корочка льда, и на лицах встречных водителей легко читался немой вопрос: «А не взлетит ли эта малютка в следующую секунду в серые небеса?» Ведь журналь-

ные статьи утверждают, что двухцилиндровый двигатель на 347 см³ разгоняет 175-килограммовую “Banshee” быстрее, чем любая другая модель из существующих ныне двухтактников. Оптимально ее использовать на песчаных пляжах, где, скорее всего, она и скажет веское «банзай!»

125-кубиковый «Бриз», по нашим оценкам, пригоден не только для детских развлечений (на Западе им пользоваться разрешено с 12 лет, при этом предусмотрена система ограничения хода дроссельной заслонки, чтобы родители могли заранее установить максимальную скорость движения), но и, например, для фермерских хозяйств, где надо преодолевать значительные расстояния по полям и перелескам. Весит он всего 135 кг, и поэтому выдрать “мотик” легко из любой внедорожной сумятицы и одному человеку.

Коробка передач вариаторная, с очень логичным ручным переключением в нейтраль и назад. Стоит игрушка чуть более 4 тыс. и заводится электрическим стартером (скоростная модель, описанная выше, тянет на 7390 долл.).

Однако устроители теста не были бы самими собой, если бы под конец демонстрационных «па-да-де» мотовездеходов

не учинили самые настоящие гонки.

Кто бывал на Орлиной горе в Кавказе, соврать не даст, что, несмотря на близость уснувших на зиму дачных построек, местность там довольно пересеченная, со множеством луж, канав, прочих дорожных неровностей и колючих неприятностей. В таких сценариях, как говорят бывалые снегоходчики, сидеть надо опираясь на ноги, только тогда можно «подбросить в топку уголька», не боясь вылететь. Одним словом — адреналин в квадрате!

Километров 15 мы накрутили по заснеженным лесным тропинкам, прежде чем мне удалось на вроде бы мало-сильном «Бриз» все-таки протиснуться вперед настырного директора «Yamaha-Центра на Петроградской». Правда, сделал я это не совсем корректно. Пока Андрей на элегантном «Banshee» обруливал стороной глубокую лужу, мой 125-кубовый “гигант” продемонстрировал, что иногда и 8 л.с. достаточно, чтобы обдаться соперника липкой осенней грязью и пусть не на долго, но сорвать зрительские симпатии и кокетливые женские улыбки: смотри — “Yamaha” наступает!

Андрей Великанов

Фото автора и Игоря Безбородова

YAMAHA-ЦЕНТР на ПЕТРОГРАДСКОЙ
УЧАСТНИК ГРУППЫ КОМПАНИЙ ПЕТРОСЕТ



Для России с любовью



Розничная продажа: Санкт-Петербург, П.С., Большой пр., 100. Тел.: (812) 346-16-19. E-mail: bolshoi100@petroset.ru
Оптовые поставки: Санкт-Петербург, В.О., Средний пр., 86. Тел./факс: (812) 322-24-80. www.petroset.ru

AQUATRADER

официальный
дистрибьютор
в России

продажа, сервис

катера “Lema”, “Yamarin”, “FinnMaster”,
“Bella”, “Flipper”, надувные лодки “Yamarin”,
снегоходы “Yamaha”

Санкт-Петербург, ул. Ворошилова, д.2
тел./факс: (812) 442 0052, 326 2869

www.aqua-trade.spb.ru; E-mail: kater@aquatrade.spb.ru



МАЛОЕ СУДОСТРОЕНИЕ ИТАЛИИ

В ЦИФРАХ И ФАКТАХ



Один из многочисленных эллингов сицилийской верфи "Aicon", производящей исключительно моторные яхты

В мае нынешнего года автору этих строк вместе с коллегами из родственных "КиЯ" изданий со всего света — из Европы, Австралии, Новой Зеландии и США — довелось принять участие в конференции и "круглом столе", организованных Ассоциацией морской индустрии Италии (UCINA). Кроме представителей ассоциации, в президиуме расположились и руководители итальянских правительственных ведомств. Международная представительность форума была легко объяснима — речь шла о проблемах малого флота не только в Италии, но и во всем мире.

После завершения конференции в Санта-Маргерита Лигуре журналистам была предоставлена возможность протестировать собранные в ее гавани суда (всего их собралось более 30 — 17 различных компаний), а после этого организовано посещение итальянских верфей и тестирование их продукции на выезде — первые отчеты об увиденном и испытанном мы поместили еще в предыдущем номере.

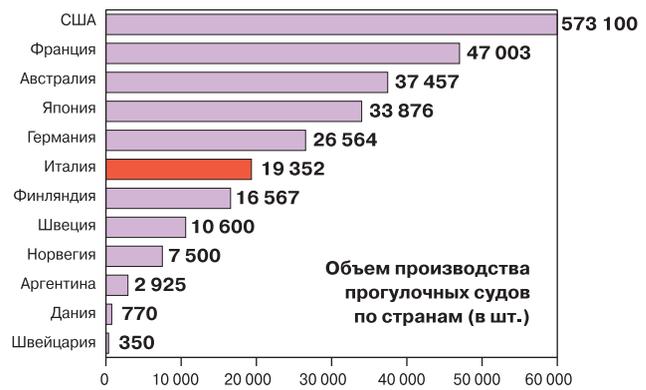


В такой матрице выклеивается корпус яхты "Aicon 56"

Unione Nazionale Cantieri e Industrie ed Affini (UCINA) со штаб-квартирой в Генуе — это некоммерческая (т.е. не ставящая перед собой задач извлечения прибыли) организация, главной целью которой является всемерное способствование развитию прогулочного флота и водного туризма во всех его видах и проявлениях. Организация эта, в свою очередь, состоит членом ассоциации фирм-производителей Италии, принимая участие в работе комитетов по транспорту и инфраструктуре. UCINA активно взаимодействует с политическими и деловыми кругами, в том числе и напрямую с правительством страны, отстаивая интересы не только производителей малых судов, но и их пользователей — водномоторников и яхтсменов. Наиболее тесные связи достигнуты с министерствами транспорта и судоходства, промышленности, иностранных дел.

Деятельность ассоциации не ограничивается рамками одной только Италии — чтобы добиться унификации правовых норм, затрагивающих интересы производителей и пользователей малого флота, UCINA не стесняется выходить и на руководство Европейского Союза. Ассоциация предоставляет всем своим членам, работающим в разнообразных секторах производства, торговли и услуг правовую, консультационную и информационную поддержку (в том числе в технических областях), а в случае необходимости и юридическую защиту.

Немалое внимание уделяется сбору, обработке и распространению данных о состоянии производства и всех аспектах эксплуатации малых судов не только в Италии, но и во всем мире, где итальянские производители прочно удерживают одну из лидирующих позиций. Что особенно приятно, повышенное внимание уделяется здесь сотрудничеству со специализированными изданиями и организации мероприятий для прессы, способствующих распространению самой идеи ботинга. Одно из наиболее



значимых направлений работы UCINA — взаимодействие с выставочными организациями. В частности, ассоциация имеет самое непосредственное отношение к проведению Генуэзского бот-шоу, а также ежегодной программы SATEC — цикла конференций и диспутов по проблемам индустрии малого судостроения.

Открывая встречу, президент UCINA доктор Паоло Вителли заявил, что позиции итальянских судостроителей сильны как никогда, хотя во всем мире после прогремевшего несколько лет назад “большого бума” наблюдается некоторое затишье, если не сказать спад. Слова президента подтверждают данные проведенных исследований, которые для экономии места мы приводим здесь в виде графиков и диаграмм. Производство прогулочных судов в Италии растет и видоизменяется. В дополнение к тому, что уже третий год подряд судостроители страны удерживают первую позицию в мире по выпуску мегаяхт, Италия вышла на первое место в Европе и по общему числу выпущенных малых судов всех типов, уступая в общемировом рейтинге лишь Соединенным Штатам. Однако, подчеркнул доктор Вителли, есть и ряд сдерживающих факторов. “Вряд ли подлежит сомнению: все, что связано с ботингом, и в частности — производство прогулочных судов, является одной из наиболее значимых отраслей экономики страны, поэтому мы чувствуем за собой полное право рассчитывать на поддержку властей и выходить к ним с предложениями на самом высоком уровне”.

Президент UCINA перечислил ряд ключевых направлений деятельности ассоциации, которые вошли в изданный ассоциацией “Манифест итальянского ботинга”. К категории стратегического планирования были отнесены четыре основополагающих момента, требующих тесного сотрудничества с правительственными кругами и государственными институтами:

Развитие системы марин. Имеющихся марин, как выяснилось, в Италии не хватает, и нужно строить новые — прежде всего на основе не только естественных гаваней, но и искусственных “ковшей”, что особенно актуально для рек. Если употребить здесь пусть и корявое, но все же русское слово “землеотвод”,

суть проблемы наверняка станет более понятна не только любителям отдыха на воде.

Изменение законодательства, направленного на развитие ботинга. Эта часть обсуждения оказалась, пожалуй, самой объемной и затрагивала самый широкий круг вопросов — от особенностей регистрации яхт коммерческого использования до отмены обязательной регистрации трейлеров. Хотя лично мне наиболее интересным представилась дискуссия на темы, более близкие российскому водномоторнику или яхтсмену: упрощение законодательства, исключение части деяний из ряда наказуемых, смягчение карательной системы (в частности, уменьшение размера штрафов) и, наконец, наведение порядка при проверке судов и судоводительских документов на воде. Сейчас в итальянских водах вас имеют право остановить представители чуть ли не десятка всевозможных инспекций — от береговой охраны до финансовой гвардии, причем предъявляемые при этом требования нередко противоречат друг другу. Да и вообще, как показало общение с местными судоводителями, разночтений в существующем “морском” законодательстве более чем достаточно.

Уменьшение налогового бремени. Тоже очень близкая россиянам тема. Речь шла не только о тех налогах, которые платят непосредственно судовладельцы, но и о тех, которые возлагаются на их плечи в скрытом виде — к примеру, при посредстве непомерного налогообложения марин (платят налог в государственную казну акционеры марин, после чего соответственно увеличивают таксы для клиентов) или того же налога на добавленную стоимость (НДС), хорошо известного и россиянам — цена любого товара всегда включает в себя НДС, и расходы покупателя растут пропорционально ставке налога. Одной из наиболее важных задач, стоящих перед UCINA, была провозглашена борьба за уменьшение ставки НДС на все, что связано с производством, продажей и обслуживанием прогулочных судов, до единого во всех странах ЕС 10-процентного уровня.

Увеличение масштаба “морских выставок”. Открытым текстом было сказано, что уже упомянутое детище UCINA — Генуэзское бот-шоу — должно стать ве-

Готовый “Aicon 56”. По производству лодок такого класса Италия прочно удерживает первое место в мире.



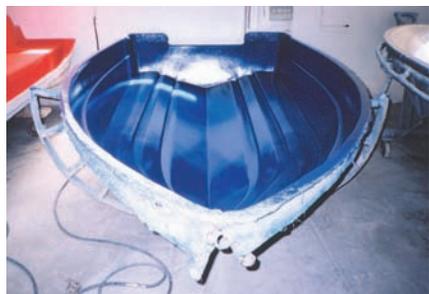
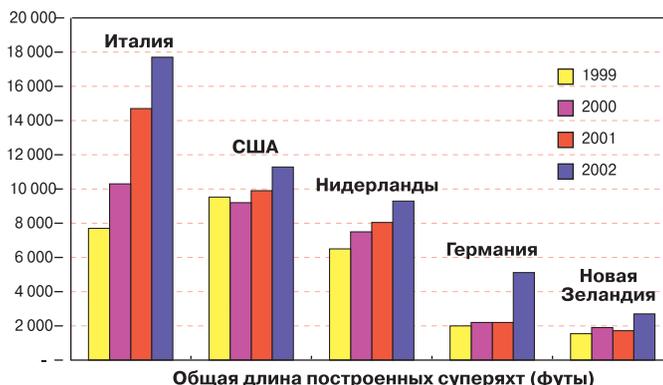
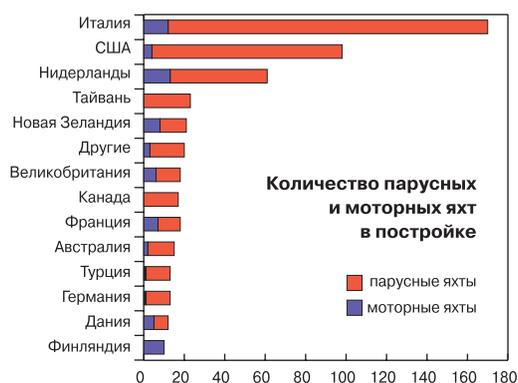
Количество суперяхт в постройке (в процентном отношении по странам)



дущим если не в мире, то уж во всей Европе точно. Журналистам продемонстрировали планы реконструкции имеющихся в Генуе павильонов и строительства новых. Выставочные площадки на воде тоже планируется значительно расширить.

Были затронуты и прочие животрепещущие материи — например, обучение судоводителей да и вообще распространение морских знаний. Недавно, кстати, при непосредственном участии UCINA было издано подробное практическое руководство как для начинающих, так и для опытных судоводителей, охватывающее не только темы безопасности судовождения, но и проблемы экологии.

“А с промоутерской точки зрения, — подвел итог доктор Вителли, обращаясь к интернациональной журналистской братии, — наша главная задача — это “оморячить” людей, помочь им понять, сколько радости может принести отдых на воде. Именно поэтому мы регулярно устраиваем, например, специальные акции для обычных “сухопутных” журналистов. Не забываем и подрастающее поколение — соревнования и слеты для детей и подростков призваны привить им любовь к морю, парусам, веслам или мотору. Поскольку вы и сами люди морские, мы очень на вас в этом деле рассчитываем”.



Выходил я из зала, в котором проводилась конференция, со смешанным чувством. Оморачить сухопутных мы, конечно, поможем. Но очень жаль, что организации, подобной UCINA — не только поддерживающей производителей, но и готовой вступить за простых судовладельцев — в нашей стране пока нет. К сожалению, мало кто на сегодняшний день понимает одну простую вещь: представляя интересы среднестатистического дяди Васи с его стареньким “Прогрессом” (равно как и среднестатистического Вована с новенькой “Princess”) — скажем, помогая им выпутаться из хитросплетений не менее запутанных, чем итальянские, российских законов или попросту “пробив” место для стоянки — работаешь не только на упомянутых граждан, но и на все общество в целом.

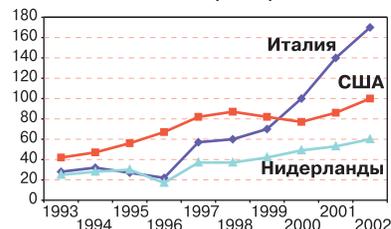
Потянутся люди к воде — поднимет голову и производство малых судов, появятся новые рабочие места, потекут в государственную казну дополнительные средства.

Расположенное на Сицилии неподалеку от гиганта “Aisco” семейное предприятие “Marinello” производит демократичные гребные и моторные лодки длиной от 2.5 до 6.5 м. В одном из цехов автор обнаружил водостойкую фанеру, доставленную из далекой Сибири.

5.7-метровый “Marinello Filicudi 20”.



Объем производства суперяхт за последние 10 лет (в шт.)



Пусть на сегодняшний день малое судостроение в России и не претендует на ведущее место в экономике, но все-таки это достаточно серьезная отрасль индустрии, которая динамично развивается, и государственную важность его вряд ли стоит недооценивать. Остается только надеяться, что российские производители прогулочных судов, как и их итальянские коллеги, тоже в свое время придут к необходимости объединиться ради всеобщего блага.

Артем Лисочкин
Фото автора

АВТОДИНА СПОРТ

МОТОРНЫЕ ЯХТЫ, КАТЕРА

Официальный дистрибьютор
(095) 728-8077
www.avtodina.ru



ТЭМИКС

яхтенное оборудование мирового уровня
гарантия качества и надежности

Украина
54017
г. Николаев
ул. Чкалова, 20, а/я 87
тел./факс
+380 512 500537
+380 512 500208
+380 512 500209
E-mail: temix@mksat.net
www.temix.mksat.net



Официальные дистрибьюторы:
Москва (095)2034668, Иркутск (3952) 460663, Санкт-Петербург (812)1830047,
Одесса +380 482 698967, Севастополь +380 692 463598

YANMAR ДИЗЕЛЬНЫЕ ДВИГАТЕЛИ

vetus ДОСТАВКА ПО РОССИИ

Perkins **МОРТРАНС**
КРАФТ

www.mortranscraft mtk@mail.wplus.net
тел: (812) 237 0602, факс: (812) 230 3803

Всероссийская Федерация Парусного Sports

Международная Ассоциация Парусных Школ

Обучение и стажировка

- ✓ яхты
- ✓ катера
- ✓ мотолодки
- ✓ виндсерфинг

Адрес: г. Москва, Новосушевская ул., 22, МИИТ, ауд. 4418
Тел.: (095) 284-2179, 284-2835, факс: (095) 921-1263
http://www.mys.ru, e-mail: info@mys.ru

ЯХТ ШКОЛА

www.mys.ru

НАВИГАЦИЯ И СВЯЗЬ

СПУТНИКОВОЕ ТВ НА БОРТУ!

TracVision **КВН**

СУДОВОЕ СПУТНИКОВОЕ ТВ
ОБОРУДОВАНИЕ ГМССБ
РАДАРЫ, ЭХОЛОТЫ, КАРТ - ПЛОТТЕРЫ
НАВИГАЦИОННЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ
GPS - ПРИЕМНИКИ
СРЕДСТВА СПУТНИКОВОЙ СВЯЗИ
РАДИОСТАНЦИИ
ОСНАЩЕНИЕ КАТЕРОВ И ЯХТ
КОНСУЛЬТАЦИИ

Постоянный спонсор проектов:
"Ветер Перемен" Виктора Языкова
Парусной Регаты "ОНЕГО"

Тел./Факс: (095) 916-2744 / 917-9071
www.navicom.ru
Расширяем дилерскую сеть



прицепы (г.л. 750 кг)

Импортерные подвесные моторы (2-225 л.с.)

винты, масла

гребные надувные катера

эхолоты

навигаторы

Нева-сеть

т. 8 (812) 524-20-64
т/ф 8 (812) 524-67-53



"АРСЕНАЛ"

ул. Дзержинского, 161.
Таллин, 347931.
Россия.
Телефон (86344) 27 540.
Факс (8634) 31 2174
E-mail: SAIL@PBOX.TTN.RU
http://www.arsenal.ttn.ru

ЛУЧШИЕ ПАРУСА РОССИИ

12 000 \$



"Maxim 2100SL"
вып. 1990 г. с двигателем
"MerCruiser" (175 л.с. – 1996 г.)
в хорошем состоянии. Новый ходовой тент
Тел.: (8 10 358) 503 460 933
Ежедневно с 18 до 23 ч
Екатерина (рус. язык)

15 000 \$



"Bayliner 2455 – Sierra"
с двигателем "OMC" (260 л.с.)
в хорошем состоянии. Отопительная
система, кухня, холодильник, туалет
Тел.: (8 10 358) 503 460 933
Ежедневно с 18 до 23 ч
Екатерина (рус. язык)



Санкт-Петербургская школа ВОСВОДа
производит набор на обучение по специальности "судоводитель-судомеханик" на суда с мощностью главного двигателя до 149 л.с. и до 450 л.с.
Дипломирование и выдачу профессиональных документов осуществляет комиссия Главного Бассейнового Управления Волго-Балта.
Разрешение на подготовку указанных специалистов Департамента речного флота Министерства транспорта РФ №5-2/376 от 19.10.2000 г. Лицензия № Б 473 831.
Пер. №4430-юр.
190000, Санкт-Петербург, Театральная пл., 2
тел.: (812) 312 2966, 312 1215
E-mail: osvod@front.ru



Отдел проектно-конструкторских работ напоминает лаборатории NASA

КАК ПРОЕКТИРУЮТ КАТЕРА

современный подход к созданию катеров для промышленного выпуска

Не секрет, что мы до сих пор живем понятиями, устаревшими на добрых сорок лет. Мотолодка (катеров мы практически не видели) никогда не была у нас основной продукцией, а представляла собой ширпотреб, навязанный сверху предприятиям ВПК. Даже модели, выпускаемые несколькими заводами в течение десятилетий (та же "Казанка"), проектировались на любительском уровне, а иногда и совершенно случайными людьми. О полноте и качестве оборудования, как и качестве отделки, никто не задумывался — хватало забот со снабжением тремя предметами по требованиям ГОСТ. Заниматься исследовательской работой и проектированием на перспективу никакого смысла не было вообще (судьбу новинок решало абсолютно непрофессиональное мнение представительниц торговых баз на ежегодной оптовой ярмарке); гораздо спокойнее было тиражировать давно устаревшие, но зато сравнительно дешевые модели, пользующиеся устойчивым спросом.

Времена изменились, а многие по-прежнему полагают, что "нарисовать" катер (яхту, лодку) может любой грамотный человек. Как показывает опыт, иногда даже непрофессионалам действительно удается спроектировать и построить неплохое судно, вполне удовлетворяющее как требованиям безопасности, так и вкусам самого проектанта-

строителя. Однако, когда судно проектируется не для себя, а для промышленного выпуска, задача проектанта усложняется многократно. Тот же современный полностью оборудованный катер, который можно будет продать (не будем говорить об экспорте), представляет собой гораздо более сложный объект, при оснащении которого необходима кооперация многих фирм. Стоит он, прямо скажем, немало, тогда как рынок наш далеко не безграничен, а конкуренция, поскольку импорт намного расширил возможности выбора, исключительно сильна. Возросли и усложняются требования покупателей к качеству и полноте оборудования катера, эргономичности всех решений, комфорту на его борту.

Другими словами, проектировать имеет смысл только такое судно, которое можно будет продать. Как же этого добиться?

В свете сказанного представляют интерес даже самые дорогие сведения о том, как понимают этап проектирования ведущие катеростроительные фирмы мира, смело смотрящие в будущее.



Территория завода “Sea Ray” на о.Мерритт (Флорида) настолько огромна (28 акров), что сотрудники разъезжают по ней на моторизованных тележках для гольфа, а стоянка автомашин рассчитана на 1320 мест. Территория огорожена, оборудованы две проходные со сложной электронной системой пропуска. Если завод производит впечатление закрытого военного предприятия, то один его участок — проектно-конструкторское бюро — окутан такой завесой тайны, что вполне может считаться сверхсекретным, хотя проектируются не какие-нибудь боевые машины, а катера для широкой продажи: важно, чтобы о подготавливаемой для освоения “революционной” модели никто не узнал до момента начала широкой рекламной кампании.

Это достаточно большой (6750 м²) и довольно дорогой (годовой бюджет 20 млн долл.) участок: численность рабочих, менеджеров, конструкторов, молодых компьютерных гениев, изобретателей и технологов — 268 человек. Ни одно катеростроительное предприятие в США, а может быть и в мире, не располагает таким мощным проектно-конструкторским отделом.

Журналистов сюда обычно не пускают. Здесь не только проектируют и испытывают катера перед запуском в серию, но и разрабатывают технологии будущего. Более того, в этом отделе лаборанты пропускают через огонь, воду и медные трубы все материалы и все комплектующие, которые поступают от контрагентов; высокая комиссия экспертов выносит вердикт об их годности с тем, чтобы продукция “Sea Ray” соответствовала требованиям стандартов NMMA, ABYC и CE или превосходила их.

Недавно, в канун 40-й годовщины работы фирмы в сфере катеростроения, штаб “Sea Ray” впервые согласился допустить репортера в святая святых, разумеется, рассчитывая, что снятие завесы тайны в конечном счете обернется увеличением объема продаж.

Первое интервью я взял у легендарной личности. Все сотрудники уверяли меня в один голос, что я ДОЛЖЕН встретиться с ним, поскольку этот человек все 40 лет был и остается олицетворением самого духа отдела и широко известен как создатель проекта “Sundancer”. Карьера Джерри Мичалака началась в 1959 г. Он был тинейджером, когда на него обратил внимание С. Н. Рей, который купил мелкую полуразвалившуюся автомобильную фирму “Car-Craft”, перенес ее в Оксфорд (Мичиган) и начал здесь выпускать первые катера “Sea Ray”. Шустрый парнишка, уже имевший опыт в части контроля качества продукции, разделял его уверенность: все, что хорошо для автомобилестроителей, хорошо и для катеростроения. Отсюда и сложившийся у них индустриальный подход не только к организации производства, но

и к проектированию на самом высоком уровне. “В то время это была революционная идея, — вспоминает Мичалак. — Мы начали выпускать на рынок по одной новой модели каждый год, как и автомобильные компании. Благодаря этому мы всегда опережали конкурентов, а покупатели привыкли к тому, что наша продукция по удобству эксплуатации и надежности соответствует уровню лучших автомобилей”.

Опыт автомобилестроителей подсказал, что проектированию новой модели должна предшествовать большая работа по изучению спроса — конъюнктуры рынка. Только на этой основе можно формулировать идею будущего катера. Появилась убежденность в том, что, с одной стороны, только современная компьютерная техника и обширные исследовательские работы позволяют оптимизировать все решения и регулярно выбрасывать на рынок новаторские “революционные” (а как минимум — конкурентоспособные) модели, подтверждающие высокий класс фирмы и ее надежное место на рынке. С другой стороны, только самая передовая техника дает возможность постоянной работы по оперативному реагированию на изменения спроса — выпуску любых модификаций базовой модели и расширению набора опций.

Что дали эти идеи, я узнал, побывав в дизайнерской студии. Технологии здесь впечатляющие (и это еще слабо сказано). На большой площадке создается полноразмерная модель будущего катера, где специалисты тщательно проверяют эргономичность всех планировочных решений. Работает длинный ряд огромных цветных мониторов.

Если в штате большинства американских катеростроительных фирм один-два дизайнера и по паре инженеров, то в “Sea Ray” дизайнеров девять, а инженеров — 35. Если обычно фирмы имеют по несколько компьютеров, оснащенных системой автоматического проектирования, то у “Sea Ray” — 40 станций и еще пять мощных специализированных рабочих станций для анимационных работ, качеству которых позавидовали бы в студии Диснея.

Современная компьютерная техника совершенно необходима и для того, чтобы с самого начала проектировать судно с учетом всех требований новейшей технологии.

Руководит этим подразделением Марк Хотари, который начинал здесь карьеру 23 года назад: он готовил деревянные болванки, из которых потом изготавливали формы, имея в своем распоряжении лишь настольную пилу. Хотя я увидел у него множество моделей катеров явно ручной работы, Хотари поспешил уверить меня, что это увлечение — лишь дань прошлому, а сейчас его главное дело — координировать усилия маркетологов, дизайнеров и конструкторов, которые с компьютерами и проектным про-

Работа конструкторов такого уровня, как Марк Хотари, — это идеи, эскизы, чертежи, однако он по старинке начинает с изготовления своими руками простейшей модели



Созданию прототипа предшествует макетирование в масштабе с проверки эргономического решения планировки в целом



Полномасштабная модель — ключевой элемент всего процесса, гарантирующий высочайшее качество оборудования катера



Это сверхточный автоматизированный фрезерный станок, который создает оснастку для формования корпуса



Робот наносит гелевое покрытие



Этот станок с ЧПУ вырезает проемы для иллюминаторов, а может и нарезать любые тонкие детали, такие как флоры и кронштейны



граммным обеспечением знакомы куда лучше, нежели с ножовкой и фанерой. “Времена, когда один человек создавал ту или иную модель от начала до конца, ушли в прошлое, — объяснил он философии. — Продукция, которую мы создаем сегодня, настолько сложна, что требует сплоченной работы талантливых специалистов, вооруженных современной техникой.

Вице-президент по развитию новой продукции Брюс Томпсон, начинавший в 1978 г. рабочим, сказал, что моделирование новых проектов и модификаций существующих будет выполняться в электронном виде и документироваться с недостижимой ранее исключительной полнотой и точностью, а на смену полноразмерной модели судна, посылаемой в производство в качестве прототипа, придет “виртуальный прототип”, записанный на компакт-диск. “Пока еще это дело будущего, — добавил он, — но это будущее уже не за горами”.

В его отделе три команды конструкторов. Каждая состоит из 30–35 человек и способна создавать по одному новому проекту в срок от 6 до 20 месяцев в зависимости от его сложности. Смежные отделы обеспечивают их документацией на станки с ЧПУ и всеми необходимыми данными по зарубежным технологиям, пропусившим комплексам, результатам тестов комплектующих, испытаниям в опытовых бассейнах и т. д., и т. п. Особая группа разъездных специалистов следит, чтобы конечная продукция соответствовала разработанному в отделе прототипу.

Разговор с менеджером отдела контроля качества Беном Осли состоялся на странном плавучем сооружении. Его сотрудники занимались проверкой системы подводного выхлопа на корпусе моторной яхты. А рядом проводились буксировочные испытания модели в 1/4 натуре для точного определения положения центра тяжести.

“Прошу не фотографировать, — предупредил Осли. — То, что мы сейчас делаем, все равно, что пробовать воду ногой перед тем, как окунуться”. Процесс “пробы воды ногой” вылился в несколько часов напряженной работы. Тщательно изучая обтекание корпуса в районе скул и транца, специалисты установили, что отверстие системы выхлопа надо переместить. Многократная буксировка модели позволила уточнить и то, куда необходимо сдвинуть центр тяжести.

На следующий день мне предстояло посетить механическую лабораторию, которую здесь называют “лавка ужасов”. “Наша задача — отделить годное от негодного, — пояснил лаборант Уилл Букер, выбросив пару только что искореженных металлических деталей в огромную кучу лома. Здесь, например, проходят проверку все комплектующие. Только так, опытом, можно выяснить, что больше подходит для покрытия рам



иллюминаторов — порошок алюминий или анодирование? Что лучше для стрелочных приборов — триплекс или двухслойное стекло? Здесь используют разного рода “орудия пыток” — ультрафиолетовые излучатели, мощные генераторы постоянного и переменного тока, огромную солевую цистерну. Разумеется, есть и такие менее “гуманные” приемы, как сбрасывание пластиковых контейнеров для воды с крыши здания, сгибание релингов при помощи вилочного автопогрузчика, проверка распространяемости запахов из гальюна путем заполнения его доверху протухшей рыбой (с последующим наблюдением за конструкцией в течение недели, причем все это время она стоит под горячим солнцем Флориды). “Если мы замечаем какие-либо, даже самые незначительные недостатки в комплектующих, сразу же просим поставщиков внести соответствующие изменения. Как правило, это делается безоговорочно”, — говорит Букер, вынимая проржавевшую железяку из солевой ванны и кидая в ту же кучу лома.

Следующая моя остановка — отдел перспективных исследований. Здесь Чарли Ривз — проект-менеджер по новым технологиям, хотя и старался держать язык за зубами, словно перед ним шпион времен холодной войны, все же перечислил несколько очень интересных проектов, материалов и технологий, с которыми он в то время работал.

Аналогичным образом электроинженер Брайан Крайнер в течение двух часов излагал мне теорию электрического мультиплексирования, которую он совершенствует уже шесть лет. Результат его исследований — панель управления электрическими параметрами двигателя: величиной она была с грейпфрут, а главное — ей не грозило замыкание контактов от попадания внутрь воды. Брайан уверен, что такие сверхнадежные панели управления когда-нибудь будут на всех катерах.

Я ехал домой, с восторгом вспоминая тех людей, с которыми встречался. Таких людей цены нет. Именно они выдают “на гора” как минимум десять патентов в год на все — от новых обводов скоростных корпусов до оригинальной конструкции зажима для тента.

Сокращенный перевод статьи Билла Пайка из журнала “Power and Motoryacht”, 1998 г.



Моторный катамаран «АЛДАБРА»



Я уже не один год работаю капитаном на быстроходном престижном катере (45 уз, длина 30 футов), что дает мне возможность уверенно говорить о достоинствах и недостатках таких судов при эксплуатации в районе Владивостока. Основной их минус — малый радиус действия. Полного запаса топлива хватает на плавание протяженностью около 100 км плюс небольшой резерв. Ни о каких дальних плаваниях не приходится и думать, то есть возможны только походы выходного дня.

Эксплуатация имеющихся у нас великоплетных 40–55-футовых моторных яхт тоже имеет свои минусы: при походах большой дальности они должны нести много топлива, что снижает скорость крейсерского хода



Катамаран «Mantacat 16»

водоизмещающих судов примерно до 9 уз. При достаточно мощных двигателях и гарантированной скорости 15–20 уз на такой яхте при работе дизелей довольно шумно, и опять же дальность плавания и мореходность оказываются ниже требуемого уровня.

Поэтому, когда встал вопрос о замене имеющегося катера на судно, полнее удовлетворяющее нашим требованиям, я предложил рассмотреть вариант моторно-парусного катамарана. Хозяин катера — мой работодатель, человек современный и не консервативный, но, тем не менее, парусный вариант отверг, однако идеей катамарана

заинтересовался. Всю зиму шла проработка вопроса. При помощи интернета были детально изучены сайты, посвященные моторным катамаранам; упор делался на приобретение уже эксплуатировавшегося судна, но не исключались и варианты покупки нового.

Наибольшее число вариантов и по самым приемлемым ценам предлагали Новая Зеландия и Австралия. В конечном счете остановились на Австралии. Рассматривались суда от 40 до 60 футов длины, не старше 1990 г., стоимостью до 350 тыс. долл. Набралось несколько десятков интересных моделей.

Пришло время уточнять необходимые требования. Они были таковы: дальность экономического хода — не менее 600 миль; мореходность — неограниченная; скорость максимальная — не менее 17 уз; все удобства для обитания на борту 6–8 человек на срок не

менее недели. На борту должно быть место для нескольких больших надувных лодок (с подвесными водометами на 20–40 л.с.) для плаваний по горным рекам. При походах выходного дня на борту должен быть обеспечен комфорт максимально разрешенному ГИМС числу людей (12).

Директор брокерской фирмы господин Кит Робертсон предоставил технические данные двух-трех наиболее интересных катамаранов. В середине апреля я вылетел в Австралию «на просмотр».

Первым кандидатом на покупку был «Mantacat 16» длиной 16 м и шириной 6 м. Корпуса довольно широкие, по миделю — около 2 м каждый; осадка всего 1 м, а клиренс моста в корме в статическом режиме около 30 см. Два двигателя «Ivenco» по 375 л.с. Полная навигация, дополнительное снабжение, ухоженный. Но ходовые испытания огорчили: мощности так и не хватило разогнать тяжелый (25 т) катамаран быстрее 12 уз. Интересно поведение этого катамарана на встречной волне около 3 баллов. Легкое подрагивание корпуса, когда он встречается с волной; из тоннеля между корпусами вперед вырывается облако брызг, которые совершенно не попадают на палубу. По сравнению с однокорпусным судном бортовая качка значительно меньше.

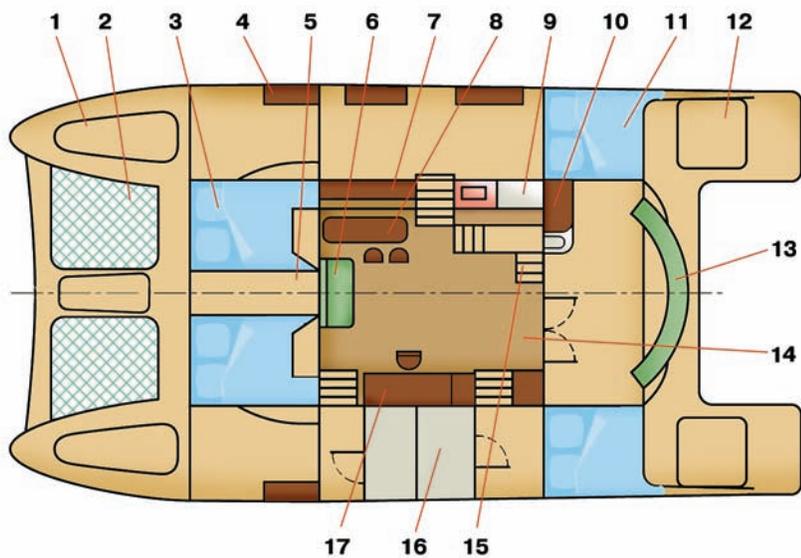
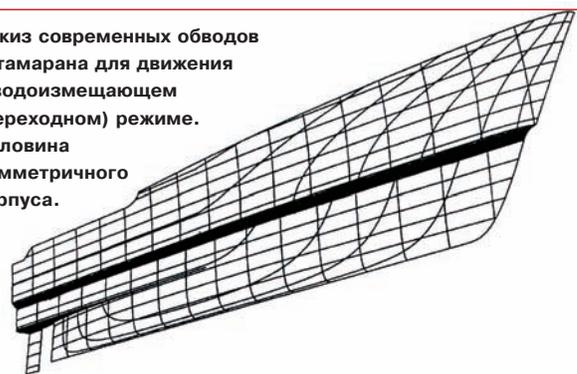
Не устроил он меня и тем, что ремонт двигателей в условиях Дальнего Востока был бы довольно сложен, поскольку дизели «Ivenco» у нас не распространены.

Другой вариант — только что построенный катамаран «Shionning 48» — сразу расположил к себе. Этот катамаран был представителем новой проектной концепции моторных двухкорпусников. За основу взят отлично себя показавший во многих трансокеанских





Эскиз современных обводов катамарана для движения в водоизмещающем (переходном) режиме. Половина симметричного корпуса.



Примерный план общего расположения.

1 — койка для дневного отдыха; 2 — сетка-трамплин; 3 — двухместная каюта; 4 — шкаф; 5 — шкиперская; 6 — диван; 7 — мойка; 8 — обеденный стол; 9 — камбуз (плита, холодильник); 10 — мойка, стол, под ним — газовые баллоны; 11 — двухместное спальное место; 12 — моторный отсек; 13 — кормовой диван; 14 — салон с выходом в кормовой кокпит; 15 — трап в рубку; 16 — санузел; 17 — рабочий стол.

переходах корпус парусного катамарана конструкции Джефа Шиионнига. Модель «Prowler 42» была доработана Паулом Ванделером с увеличением длины до 48 футов, изменением кормовых обводов (для создания дополнительных глассирующих поверхностей) и установкой закрытой рубки.

Расскажу об этом замечательном катамаране поподробнее. При длине 48 футов (14.6 м) и ширине корпусов всего 0.8 м по КВЛ он имеет общую ширину 6.5 м, осадку — 1 м, клиренс моста — 0.8 м. По всей длине идет скула-брызгоотбойник. Носовая часть от передней балки до моста, как и на парусных катамаранах, затянута сеткой. Два дизеля «Nanni» всего по 85 л.с. обеспечивают довольно высокую максимальную скорость хода 17 уз. Запаса топлива 1400 л плюс 400 л резервных хватает на 600 миль максимального хода и на 1200 миль экономического хода (при скорости около 9–10 уз).

Наибольший интерес представляют новаторские (на мой взгляд) обводы кормы. Борта здесь вертикальны. Ширина выступающих за край моста корпусов с горизонтальной глассирующей

площадкой у транца даже несколько больше, чем на миделе, т. е. около 0.9 м. А кормовые концы корпусов под этими площадками заострены и на метр не доходят до транцев. Под площадками расположены гребные винты ди-

аметром около 0.4 м и рули. Для их защиты ниже линии килей на острые оконечности корпусов поставлены короткие, но мощные объемные скеги. Это позволяет ставить катамаран на ровную площадку без всяких опор. Острые носовые обводы и сетки в носу позволяют поддерживать высокую скорость на встречном волнении. Перевернуть катамаран в обычных условиях невозможно, для этого нужна вертикальная волна с заваливающимся гребнем, как в фильме «Идеальный шторм». Он намного устойчивее парусного, поскольку нет мачты и парусов при том же корпусе, а ходовая рубка имеет легкую конструкцию.

Кормовые оконечности корпусов, обладающие большой плавучестью, в большинстве случаев предотвращают контакт моста с волной. Узкие и расположенные на большом расстоянии один от другого корпуса совершенно не влияют друг на друга; на ходу создается впечатление, что они просто разрезают воду. Волнообразование за идущим катамараном настолько незначительно, что даже на полном ходу появляется ощущение какой-то нереальности движения — скольжения по воде. Корпус сэндвичевой конструкции с наполнителем из кедровой планки прочен и легкий — всего 8 т.





Катамаран имеет прекрасную обитаемость (впрочем, стандартную для парусных круизеров). На нем четыре двухместные каюты, большой салон, великолепный камбуз с полным набором оборудования, раковина с горячей и холодной водой, туалет, полноразмерная душевая кабина. Установлен опреснитель. Пост управления расположен в ходовой рубке; здесь постоянное навигационное оборудование, электропит, приборы контроля двигателей, а также диван — спальное место и удобное регулируемое поворотное кресло рулевого. Навигация — полная: радар, карт-плоттер, магнитный компас, факс погоды, эхолоты (обычный и два впередисмотрящих — “Prode” и “Sea Scout”).

В наших условиях закрытая ходовая рубка — большой плюс. Вход в нее прямо из салона по удобным ступенькам. За рубкой открытая верхняя площадка, на которой удобно находиться при желании побыть на солнце; прекрасный обзор, хорошее ограждение. На ней же смонтированы обычный (воздушного охлаждения) малошумящий бытовой генератор «Хонда» на 3 кВт и наружный блок кондиционера. На крыше рубки — антенное хозяйство и панель солнечных батарей.

В дождь можно отдыхать и в кормовом кокпите, для которого площадка за рубкой является крышей. Очень удобны площадки на корме (за транцем) для купания или ловли рыбы.

Вдоль бортов достаточно широкие проходы на носовую палубу. На ней — место для загара. Человек шесть, по крайней мере, мешать друг другу не будут.

Все это плавучее сооружение имеет прекрасные, притягивающие взгляд архитектурные формы. Название его — «Алдабра» (так называется один из Сейшельских островов).

Управляемость катамарана просто восхитительная. Несмотря на столь большую ширину, он ровно идет под одним двигателем, не проявляя никакой тенденции к скатыванию на бок. Работая двигателями враздрай, можно показывать чудеса маневренности на малой скорости. Поражаешься, как такое большое судно совершенно свободно совершает повороты под прямым углом.

Про качку вообще разговор особый. Любой однокорпусник, стоя на якорю, если есть волна, всегда кренится с борта на борт, что не доставляет никакого удовольствия ни пассажирам, не имеющим статуса «морских волков», ни рыбакам с их ведрами и наживками.

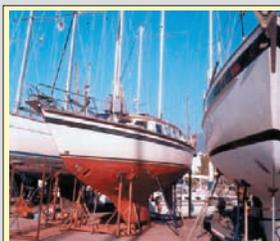
Даже килевые яхты на якорной стоянке качает прилично. А здесь ощущение такое, будто находишься на комфортабельном плоту — судно практически не качается, а просто отслеживает профиль волны. Нет необходимости в карданных подвесах на камбузе. Здесь стоит обычная кухонная газовая плита, за обедом ничто со стола не падает. Нет опасности при крене вывалиться за борт, когда идешь по палубе.

Это судно для комфортабельного отдыха. На волнении (волна 2.5–3 м) можно без перегрузок и ударов поддерживать скорость 7–8 уз. Однако при этом в ходовой рубке настолько резкая бортовая качка, что удержаться стоя, а тем более ходить, очень тяжело. За штурвалом приходится стоять, широко расставив ноги. Но стоит спуститься в салон — ощущаешь себя вполне уютно, а на кормовом диване в кокпите уже получаешь удовольствие. Даже при такой волне нет ударов мостом о волну, хотя носовые оконечности корпусов иногда полностью входят в воду и через переднюю балку идет вода. Неудобство возникает только от очень резкой бортовой качки, когда идешь лагом к волне, но сам угол крена очень мал. В целом мореходность такого катамарана просто великолепна! Как пример: в недавнем походе СРТМ вынужден был отстать — ждать улучшения погоды, а катамаран спокойно пошел.

В отличие от больших и мощных моторных яхт, в салоне при движении тихо, шум двигателей очень слабый.

Доставка катамарана из Австралии производилась на борту контейнеровоза, так как экваториальные воды довольно опасны из-за пиратов, а идти открытым океаном на необкатанном судне мы не рискнули. А сейчас катамаран практически постоянно в походах. Опробован он уже и в дальнем плавании — побывал под Сахалином.

Игорь Иванов, г. Владивосток



ГРЕЧЕСКИЕ ЯХТЫ

Продажа яхт и катеров из Греции
Более 100 морских судов на любой вкус!
www.yachts-from-greece.com

Мото-сервис®
Продажа
Ремонт
Обслуживание
Прием на комиссию

- 🔧 Лодочные моторы
- 🔧 Катера, квадрациклы
- 🔧 Мокики, мотоциклы
- 🔧 Снегоходы, гидроциклы

СПБ, Шоссе Революции, д. 83
тел./факс: 527-38-53
www.moto-services.ru
e-mail: moto-services@mail.ru

IGC composite

Полиэфирные смолы, гелькоуты, топкоуты, стекломаты, ровинг производства "SCOTT BADER" (Англия)
Продукция сертифицирована "Lloyd's Register"

НГК-КОМПОЗИТ Тел.: (095)429-8090, 429-9610
E-mail: ngk@igco.ru

КАТЕР ДЛЯ ПОКЕРНОЙ ГОНКИ,



Катамаран

ВОПРОС ВСЕ ТОТ ЖЕ – КАТАМАРАН

Еще Хуан Баадер — автор классического анализа катерных обводов и один из виднейших катеростроителей — сетовал, что ему за всю жизнь так и не удалось построить идеального катера: всегда накладывались какие-то ограничения, либо финансовые, либо связанные с капризами заказчиков. Один катер был хорош одним, другой — другим, и сравнивать их, строго говоря, бывает чаще всего бесполезно.

При всей зарегулированности нашей жизни (а на Западе она еще более, чем в России нынешней, определяется всевозможными ограничениями), в отдельных индивидуумах до сих пор проявляется первобытная страсть быть среди окружающих самым быстрым, сильным, ловким и т. д. Некая страсть демонстрировать превосходство проявляется физически, как известно, в большом спорте и околоспортивных соревнованиях. Но чистый спорт требует определенного равенства стартовых условий, что в водно-моторной области обеспечить практически невозможно, даже в профессиональных гонках с их делением на классы и множеством очень строгих ограничений, делающих катера чуть ли не монотипами. Что же тогда говорить о гонках любителей, имеющих мощные быстроходные суда, уравнивать шансы которых не удастся хотя бы потому, что

серьезные катера производятся, в отличие от массовых



вой автомобильной продукции, поштучно. Прямое соперничество на разных по скорости судах, т. е. с заранее известным результатом, не вызывает большого интереса ни у потенциальных участников, ни у публики и, следовательно, не приносит доходов устроителям. Поэтому в Америке для неугомонных капитанов и их верных морячек придумали интригу, которой убили сразу всех зайцев, — так называемые покерные гонки.

Это гонки, где предсказать победителя невозможно.



В соревновании может участвовать каждый, чей катер способен пройти определенную дистанцию за контрольное время, кстати сказать, весьма умеренное.

Условия таковы. Как и в привычных ралли, вся дистанция разбита на этапы протяженностью от нескольких десятков до 200 км; надо пройти в течение суток три-пять таких этапов. Как правило, праздник начинается в пятницу перед вечерней зорькой и заканчивается ужином-обедом всей плавающей братии в воскресенье. В сокращенном варианте программы можно уложиться и в один день, но так бывает редко.

После каждого этапа командоры экипажей в порядке прихода на финиш вынимают из специального ящика по запечатанному конверту. В каждом конверте лежит одна игральная карта из обычной колоды карт. Таким образом, в конце соревнований на руках у каждого экипажа будет 5–7–10 по-прежнему запечатанных конвертов, число которых

равно числу благополучно законченных экипажем этапов.

Назовите эти странные, но пользующиеся на Американском континенте все большей популярностью соревнования, как хотите: “дурак-гонки”, “очко-гонки”, “покер-гонки”, — суть не меняется. Важно, чтобы на финише последнего этапа, когда главный судья распечатает набранную вами пачку конвертов, у вас оказалась выигрышная комбинация карт. А ведь вы можете привезти или 5–10 тузов и десятков, или аналогичное количество шестерок-семерок; полное число карт вы имеете, если моторы не подведут. А если подведут, то и с меньшим количеством, но ценных карт, например тузов, вы можете выиграть у участника, великолепно прошедшего все этапы, но имеющего слабые карты.

Тут уж как повезет! Хуже, когда и не доехал до финиша последнего этапа, и в конвертах оказались одни шестерки. С другой стороны, по русскому поверью, проигрыш в картах дает надежду встретить большую любовь, что, естественно, способно утешить проигравшего.

Согласитесь, в покерных гонках результат не известен до самого конца и, как ни в одном другом соревновании, все имеют равные шансы на победу даже при выступлении на несколько более тихом ходу, чем остальные, катере. А спорт здесь в том, чтобы, поспевав к пачке конвертов первым, не только ощутить триумф победы (да и получить какой-никакой приз), но и насладиться свободой выбора, так как следующий будет выбирать из того, что осталось. Спорт и азарт вкупе со страстью!

Такие гонки, на наш взгляд, могли бы найти поклонников и в России.

Говоря о “разношерстности” состава флота участников, не будем забывать, что заведомо тихом ходу катера, во-первых, не уложатся в контрольное время, а во-вторых, никогда не попадут в число призеров этапа, также чем-то награждаемых и заслуженно пользующихся



НО И НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ НЕЕ



ИЛИ ОДНОКОРПУСНЫЙ КАТЕР?



почетом и славой. Другими словами, участники, собирающиеся выступать в покерных гонках, должны иметь довольно быстроходное — глиссирующее — судно. Не для экстремальных гонок, с выходом в океан, а так, для вкушения радости жизни, чтобы друзей покатать и себя показать. А чтобы можно было возить его на соревнования, катер должен буксироваться по дорогам общего назначения без всяких осложнений. Это ограничивает ширину катера и трейлера 2.5 м в России и 8'6" (футы и дюймы), т. е. очень близко к 2.6 м, на Американском континенте. (Неплохо бы и Российской Федерации добавить 10 см в свои правила дорожного движения!)

Если уж говорить о выборе судна, то заметно, что одни участники остаются верны однокорпусникам, а другие стали патриотами двухкорпусной схемы. Имея в виду покерные гонки в прибрежной морской зоне или на больших озерах с умеренной волной, отметим примерно равное число участвующих катеров с обводами "глубокое V" и катамаранов.

Не будем углубляться в теорию и по-

вторять давно известное, но обратимся к устоявшемуся мнению большинства участников гонок:

1) двухкорпусник более сложен и в 1.2-1.5 раза дороже.

2) при той же общей мощности и сравнимости водоизмещения катамаран, тяготеющий к двухвинтовой установке, идет быстрее "глубокого V" (до 24° килеватости на транце), тяготеющего к одновинтовой схеме.

Катамаран летит, скользя, а катер с "глубоким V" просто скользит, причем скользит, покачиваясь, на одной точке-пятке у транца. В поворот килеватый катер входит, как мотоцикл, наклоняясь внутрь, цепляясь за воду продольными реданами и килем, причем пассажиры почти не ощущают центробежных сил. А катамаран в повороте подобен карту или карусели: пассажиров сносит к наружному борту, однако сам радиус поворота за счет игры тягой винтов, как на гусеничной машине, может быть весьма мал. Я никогда не видел разворота катамарана на ходу включением передачи "враздрай", но на месте ката-

маран разворачивается на пяточке.

На малой скорости (в водоизмещающем режиме) и на большой волне катамаран забрызгивается сильнее, чем его "соперник", так как вода, запертая в тоннеле кормой, в отдельные моменты выдавливается из тоннеля в нос.

Сравнивать оба типа корпусов не на глаз, а более или менее объективно можно лишь при близости удельных показателей, скажем, мощности на килограмм веса при равной длине, а это, согласитесь, не часто бывает на практике.

Катамаран, показанный на фото, имеет скорость до 84-86 миль (статутных) в час, но, как и на авто, быстро ехать на нем можно лишь по хорошей дороге; давать полный дроссель на таком катамаране, впрочем, как и на сравнимом катере с "глубоким V", доводится не часто, но подобные ощущения заставляют сердце биться учащенно, а воспоминания о них потом долго греют душу.

Николай Вардомский,
г. Оттава (Канада)

ФРАНКАРДИ

СПб, ул.Седова,11-А
тел.(812)320-1771
www.frankardi.ru

ТОHATSU
outboards

Настоящее японское качество!

Сезонные суперскидки на все виды моторов!

МОНСТРЫ возвращаются

ЭСКАЛАЦИЯ ГИГАНТИЗМА В МИРЕ КРЕЙСЕРСКИХ ЯХТ



Окончание. Начало в «Кия» № 181

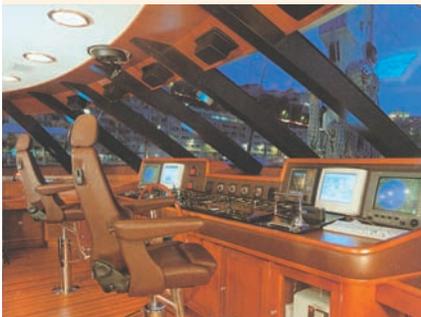
Как справедливо отмечал наш автор В. Осипчук (см. его статью «Яхта на рынке» в № 161), на сегодня нет классически ясной и всеми признанной классификации крейсерских яхт.

В советские времена у нас строились или самые малые (длиной до 8–10 м), как правило, плохо оборудованные яхты, которые можно было считать семейными крейсерами, когда они находились в частном владении, или, наоборот, — от-

носительно крупные (до 18–20 м) парусно-моторные яхты, принадлежащие предприятиям и рассчитанные скорее на коллективные оздоровительные выезды сотрудников, чем на дальние плавания. С современной точки зрения и эти крейсера были оборудованы сугубо по-спартански, главным их достоинством считалась пассажировместимость.

В нынешних условиях, когда постройка и содержание любой яхты превратились в серьезную экономическую проблему, и у нас возник совершенно иной класс крейсерских яхт, рассчитанных на самокупаемость при эксплуатации в чартере. Это требует совершенно иного подхода уже при проектировании яхты, а точнее — еще при разработке бизнес-плана, всесторонне оцениваю-

Чартерная мегаяхта «Atmosphäre» на ходу. Пост управления яхтой. В кормовом кокпите (хорошо видно оборудованные бизань-мачты с механизированной закруткой стакселя — рыбацкого паруса). Верфь «Perini Navi».



Основные данные

Длина наибольшая, м	53
Длина по КВЛ, м	44.5
Ширина, м	11.4
Осадка, м	3.9/8.3
Водоизмещение, т	582
Площадь парусности, м ²	1304
Высота мачт, м	49.4 и 35.1
Двигатель, л.с.	2×1257
Материал	Сталь и сплав Alu 5083-H32

Чартерная мегаяхта «Salperton» на ходу. Верфь «Alloy Yachts». Конструктор — Эд Дьюба. Высота углепластиковой грот-мачты — 60 м (выше, чем на самом крупном паруснике мира — барке «Седов»!).



Основные данные

Длина наибольшая, м	53
Водоизмещение, т	390
Подъемный киль весом, т	91
Площадь парусности, м ²	1153/2600
Экипаж, чел.	11

щего перспективы будущего предприятия, специализирующегося на чартере в каком-то заранее определенном районе.

В. Осипчук, говоря о зарубежном опыте, различает еще и представительские яхты, отделанные по классу «люкс» и принадлежащие состоятельным владельцам, которые должны иметь возможность пригласить на борт нескольких гостей.

С недавних пор у нас стало модным слово «круизные» (либо еще хуже — «круизёры»). То ли оно является синонимом слов «крейсерские» либо «туристские», то ли само собой разумеется, что речь идет именно о чартерных крейсерских судах. Мы используем словосочетание «чартерная яхта» как термин, обозначающий судно, специально построенное для рейсов с туристами по заранее определенным маршрутам или сдаваемых в аренду (чаще всего — вместе с экипажем) без ограничений по маршруту.

4. Яхта-гигант — это престиж, комфорт, надежность

Опыт эксплуатации круизного флота показал, что необходимо иметь в его составе парусные суда, по крайней мере, трех классов.

1. Большие, работающие на основных «массовых» маршрутах моторно-парусные 3–5-мачтовые суда на 200–400 пассажиров. Это, например, огромный 133-метровый корабль «Ройял клиппер» (каждый из 250 туристов платит за недельный круиз 1325 фунтов стерл.) или





Чартерная мегаяхта "Liberty" на ходу.
Автор проекта — Фабио Перини

Основные данные	
Длина наибольшая, м	52
Длина по КВЛ, м	43.8
Ширина, м	11.4
Осадка при выпущенном подъемном киле, м	8.2
Водоизмещение, т	549
Площадь парусности, м ²	1304
Материал	Сталь и алюмин. сплав

Расчетная дальность плавания подобных мегаяхт под мотором – порядка 2500-3000 миль.

Любопытный материал дает сравнение двух примерно одинаковых яхт, построенных на одной и той же верфи "Perini Navi" (Виа-реджо, Италия), специали-

зирующейся на создании крупных комфортабельных судов с корпусами из легкого сплава. В "КиЯ" № 163 приводилось краткое описание "яхты-автомата" "Andromeda la Dea", на которой автоматизация доведена до наивысшего по меркам конца 90-х гг. предела. Приводились и соображения, положенные в обоснование вызванных этим огромных затрат: сокращение численности экипажа должно было позволить снизить затраты на его содержание, а также увеличить объем пассажирских помещений (т. е. повысить их комфортабельность или число мест). Шла речь и о повышенной надежности такого автоматизированного судна. В действительности же эти предположения не оправдались. При любом усложнении условий плавания все равно приходилось паруса убирать и идти под мотором или отстаиваться в порту, когда вся автоматизация управления парусами оказывалась ненужной. Да и случаем отказа техники, причем в самые неподходящие моменты, было немало. Как ни странно, в глазах миллионеров, удивить которых роскошью не удалось, оказалось серьезным минусом отсутствие романтики: пропал азарт борьбы человека со стихией, исчез самый "имидж" моряка...

Во всяком случае нам встретилось объявление о продаже "Andromeda la Dea", а та же верфь в 2001 г. сдала заказчику несколько меньше напоминающий автомат, но столь же высококомфортабельный вариант аналогичной яхты под названием "Thetis". Здесь экипаж составляют шесть моряков-профессионалов; восемь гостей располагаются в четырех каютах. Взять яхту в чартер на неделю стоит 67 тыс. долл.

Самое время уточнить, что с точки зрения яхтостроения особой разницы между яхтой частной (по Осипчуку — представительской) и чартерной нет. Точнее, главное отличие — в уровне дизайна и роскоши отделки, а в ряде случаев — в особенностях индивидуального заказа.

Чаще всего на частной яхте комфорт и роскошь помещений, предназначенных для хозяина-заказчика, выше, чем помещений для приглашаемых им гостей. На великолепных яхтах, которые с самого начала рассчитаны на сдачу в чартер, обычно подход иной: комфорт и роскошь для всех VIP-участников плавания одинаковы.

На конструктивные особенности круизной яхты оказывает влияние и выбор района плавания (имеются в виду расчетная продолжительность рейсов, наличие

156-метровая шхуна "Клуб Мед-2" (свыше 400 туристов). По сути дела на них мачты и паруса служат для привлечения романтически настроенных — в основном молодых — пассажиров. Уровень комфорта и организации отдыха на подобных парусниках не отличается от обычного для круизных судов таких же размерений, не имеющих парусов. Здесь турист получает за сравнительно невысокую цену обычный для трехзвездного отеля комфорт и широкий выбор общественных помещений: атриумы с магазинами и садами, бассейны и солярий, тренажерные и концертные залы, рестораны, бары, танцплощадки и т. п. Ходят слухи, что на одном из судов специально для привлечения молодежи планируют сделать стенку для скалолазания...

2. Наиболее многочисленный и самый демократичный класс составляют чартерные яхты на 10–20 пассажиров. Чаще всего это традиционные шлюпы длиной 14–20 м, практически мало отличающиеся от обычных (в западном понимании) крейсерских яхт открытого моря. Основное их достоинство — невысокая цена путевки и доступность многих маршрутов, на которых большие суда не могут работать из-за ограничений по осадке. Соответственно минусом служит невысокий уровень комфорта из-за малого объема помещений.

3. Чартерные мегаяхты — крупные 35–55-метровые яхты не более чем на 8–16 человек, но великолепно оборудованные и с очень высоким уровнем комфорта, доступным лишь самым состоятельным клиентам. Здесь как бы соединены достоинства малых яхт (нет шума и перенаселенности, свойственных любым крупным туристским судам; осадка относительно невелика) и больших судов (имеющиеся площади и объемы позволяют удовлетворять любые прихоти многих, но привыкших к роскоши пассажиров).

За последние годы число таких мегаяхт (в большинстве — сварных из легкого сплава или стальных), несмотря на огромную стоимость исполнения высоко-

художественных интерьеров (до 8–10 млн долл., т. е. до 45-50% полной стоимости), неуклонно растет, однако информация о них довольно скудна: как правило, в рекламных проспектах дают лишь планировку помещений и расхваливают отделку. Постараемся несколько восполнить этот пробел.

В парусном вооружении яхт этого интересного класса особых новинок нет (правда, уже есть попытки применить "вооружение для ленивых" — аэориг; например, на 47.7-метровой суперяхте, построенной в Голландии по проекту Дьекстра).

Чаще всего это — классические кечи или двухмачтовые шхуны; применение двухмачтового варианта позволяет "разбить" огромную общую площадь парусности на части, что упрощает обеспечение остойчивости судна (понижается центр тяжести) да и работу с парусами. Не редкость — поднимаемый между грот- и бизань-мачтами большой косой парус (fisherman — рыбацкий). Кечем вооружен и только что построенный 52-метровый алюминиевый "Squall" (верфь "Perini Navi", проект Эда Дюбуа).

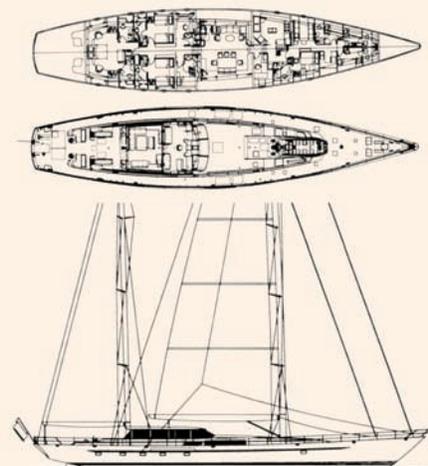
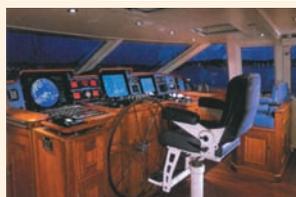
Есть, однако, и варианты использования одномачтового варианта вооружения — шлюпом. Такую возможность дало применение новейших технологий: так, на 47.4-метровом шлюпе "Huregion" (1998 г.) огромный грот (516 м²), изготовленный из 3DL Spectra/Carbon, весит вдвое меньше, чем аналогичный парус из лучшего дакрона; углепластиковая мачта рекордной высоты (60 м) существенно легче, чем алюминиевая.

С 1999 г. крупнейшей в мире одномачтовой яхтой стал построенный в Окленде (верфь "Alloy Yachts") шлюп "Georgia" с длиной 48.6 м и парусностью 1261 м².

Еще крупнее будет строящийся 75-метровый шлюп "Mirabella V" с мачтой высотой 90 м (см. ниже).

Обязательно наличие относительно мощного дизеля (или двух дизелей), гарантирующего скорость не менее 10–12 уз, а как правило, и носового подруливающего устройства.

Чартерная мегаяхта "Timoneer", построенная на голландской верфи "Vitters Shipyard" по проекту Эда Дюбуа (дизайн Джона Менфорда), вошла в шестерку лучших суперяхт мира. Фото яхты на ходу и схема общего вида. Спальная каюта (площадь не менее 45 м² с кроватью в ДП для уменьшения влияния качки). Пост управления яхты. Превращение плоского транца в совокуюсть трапов и сходень.



Основные данные

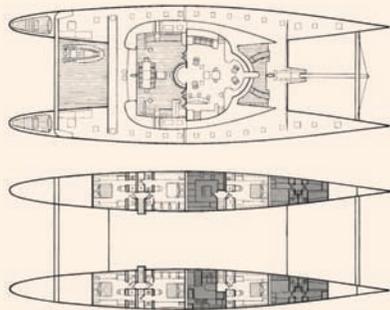
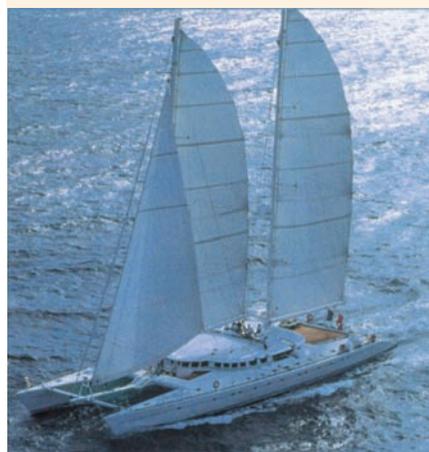
Длина наибольшая, м	44.75
Длина по КВЛ, м	34.5
Ширина, м	9.42
Осадка, м	3.96
Водоизм., т	275 при балласте 75
Площадь парусности, м ²	869
Двигатель, л.с.	890
Дальность плавания 12-узловым ходом	3000 миль



Чартерная мегаяхта — катамаран "Douce France" для работы на Средиземном море. Фото на ходу и планы палуб

Основные данные

Длина наибольшая, м	41.4
Ширина общая, м	15
Скорость, уз	до 25
Площадь парусности, м ²	450



портов-убежищ и марин, климат и гидрометеороусловия, включая сезонность и характер преобладающих ветров, возможности подхода к берегу в наиболее заманчивых для посещения местах).

Главной заботой конструктора является выбор расчетной осадки, которая во многом определяет тип и конструкцию килля и парусного вооружения.

Так, конструктор Эд Дюбуа добился существенного расширения выбора маршрутов своего огромного — 45-метрово-

го — кеча "Timoneer", применив классический (и добавим — наиболее надежный) вариант с "длинным" килем; осадка яхты — всего 3.96 м.

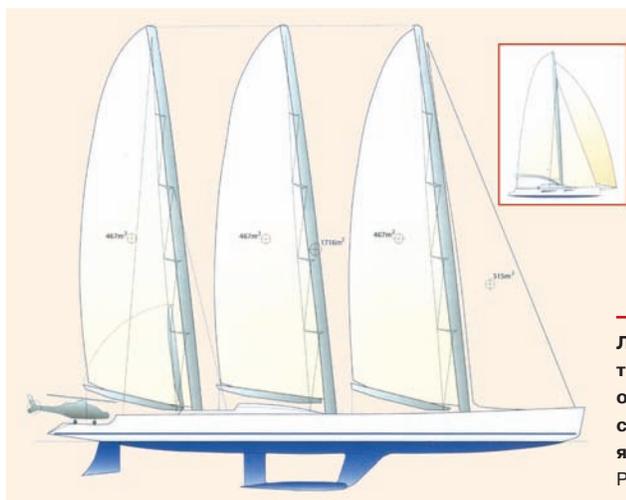
Во многих случаях, однако, и такая осадка не устраивает заказчика. Тед Худ, работая над проектом 48-метрового кеча (с уишбонами) "Egica XI", добился уменьшения габаритной осадки до 3.1 м. Он применил "революционную" систему с тремя высокоэффективными узкими киллями: два из них — скуловые, установ-

Одна из известнейших в мире чартерных мегаяхт — алюминиевый "Nurion" (проект Германа Фрерса и его сына, постройка "Royal Huisman"). Применено редкое для таких размеров одномачтовое вооружение шлюпом (это один из крупнейших в мире шлюпов), в связи с чем потребовалось изготовить мачту (углепластик) рекордной высоты — около 60 м. Высокая эффективность вооружения мегаяхты шлюпом подтвердилась в гонке с участием 55 "макси": "Nurion" дважды приходил первым (кстати сказать, обогнав яхту-автомат "Andromeda la Dea"). Подъем 85-тонного килля (из нержавеющей стали) позволяет уменьшить осадку с 7.9 до 4.0 м.

Основные данные

Длина наибольшая, м	47.42
Длина по КВЛ, м	38.8
Водоизмещение, т	285
Площади парусов, м ² :	
– грот	516
– стаксель	137
– спинакер	411





Патент голландской верфи Яна Джонгерта — управляемый гидравликой складывающийся «ромбовидный» киль, позволяющий уменьшить осадку суперяхты с 4.05 до 2.6 м. Пока конструкция проходит испытания. Кстати сказать, об этой идее давно упоминалось в «КиЯ» №171 в статье Ю. Фарберова.

Любопытный проект Эда Дюбуа — чартерная гигантская 60-метровая трехмачтовая шхуна с общей площадью парусности 1716 м² и осадкой около 5 м. Для возможности приема вертолета гик бизань-мачты сделан подъемным. В правом верхнем углу — имеющаяся на борту яхта-макси для развлечения пассажиров на стоянке. Рисунок из "Yachting World"

ленные в районе миделя под углом 18° к ДП, а один — кормовой — сделан поднимающимся (как и нижняя часть телескопического пера руля).

Джим Кларк, проектируя гигантский 73-метровый кеч, вместо одного большого применил два кили меньших размеров (один — ближе к носу, другой — на миделе). Кстати сказать, для возможности прохода под мостами на указанном заказчиком маршруте пришлось предусматривать телескопическую грот-мачту.

Голландец Андре Хоек в проекте 43-метрового классического шлюпа "Shamoun" применил "швертботный" вариант с вращающимся тяжелым швертом: полностью убрав его в корпус (в колодец), можно уменьшить осадку с 6.3 до 2.3 м. Такое же решение применил Фабио Перини на уже упоминавшемся 47-метровом кече "Andromeda la Dea": поворот тяжелого шверта позволяет уменьшить осадку 362-тонной яхты с 7 до 3.35 м, т. е. вдвое!

Тони Кастро также превратил 40-метровый крейсер в компромисс: гидравлика убирает тяжелый шверт в длинную килевую балластную наделку, что уменьшает осадку с 4.8 до 2.8 м.

Вспомнили конструкторы и все патенты старых времен, включая складывающиеся (поджимающиеся к днищу) кили, но на практике применять их не торопятся. Например, поворотные кили, обычные для океанских гоночных яхт, здесь отвергаются как недостаточно надежные.

В погоне за уменьшением осадки при сохранении безопасности и комфортабельности яхты класса "люкс" не забыт и двухкорпусный вариант, дающий гостям возможность и меньше страдать от качки и крена, и ощущать большую скорость хода. Упомянем, например, 42-метровый сварной (из легкого сплава) катамаран "Douce France" — звезду Средиземноморья, в которой сочетаются 25-узловая скорость при довольно обычной для этого района силе ветра и огромная полезная площадь палубы — свыше 450 м². Только на яхте гораздо большей длины удалось бы разместить столь же просторный салон и шесть изолирован-

ных двухместных апартаментов. В рекламе чартерной фирмы сделан упор не только на дорогую отделку роскошных помещений красным деревом, но и на целую флотилию имеющихся на катамаране малых береговых судов, включая 6.5-метровый моторный катер-РИБ. (Кстати сказать, VIP-пассажирам практически любой современной парусной или моторной мегаяхты дается возможность и самостоятельного управления парусником: предусматривается прием на борт не только парусных досок и малых швертботов, но иногда и полноценных килевых яхт.) Особо подчеркивалось наличие винного погреба на 250 бутылок отборных старых вин. Стоимость недельного чартера яхты с экипажем из восьми человек — 75 тыс. долл.

Заканчивая наш краткий обзор, подчеркнем, что мода на особо роскошные крупные яхты по индивидуальным проектам ведущих яхтенных конструкторов

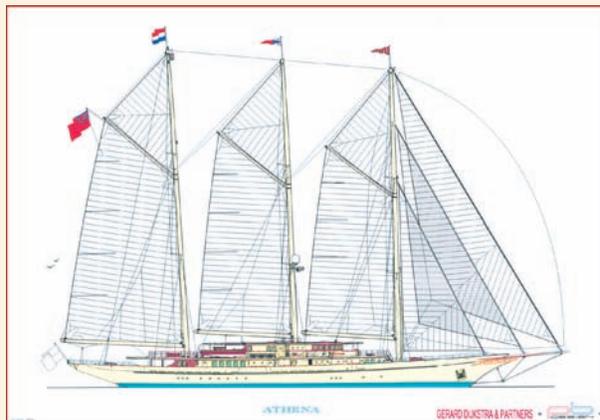
и самых модных дизайнеров-художников не утихает. Пожалуй, наилучшим тому доказательством служит продолжающаяся постройка таких гигантов, как 89-метровая трехмачтовая шхуна "Athena" знаменитого конструктора и яхтсмена (участника ОСТАР) — голландца Жерарда Дьекстра. Эта мегаяхта со сварным корпусом из легкого сплава (см. "КиЯ" № 177) будет сдана заказчику верфью "Royal Huisman" в сентябре 2004 г. В ее проекте счастливо соединились элегантность и своеобразная красота классических парусников прошлого с достижениями современной техники и искусством таких мастеров дизайнера, как Питер Биелдшнеидер.

Впрочем, появление яхт-люкс таких размеров уже размывает условную границу между яхтой и большим парусным судном.

Основные данные

Длина наибольшая, м	90.0
Ширина, м	12.0
Осадка, м	до 5.5
Водоизмещение, т	980
Площадь парусности, м ²	2436

Строящаяся на голландской верфи "Royal Huisman" шхуна "Athena" ("Афина") — проект Жерарда Дьекстра, дизайн Питера Биелдшнеидера. Яхта войдет в строй в 2004 г.



Считается, что это будет крупнейшая в мире прогулочная парусная яхта. В дальнейшем мы познакомим читателей с ней более подробно.



Н. К.
Иллюстрации из журналов "Boat International", "Yachts International Magazine", "Boote Exclusiv", "Yachting World", спонсоров "Stardust Marine", "Camper & Nicholson's International" и "Royal Huisman Shipyard"

Самая большая в мире
одномачтовая яхта
с самой высокой
в мире мачтой

Так будет выглядеть
"Mirabella V"



Первое впечатление по получении информации о постройке гигантского 75-метрового шлюпа (см., например, "КиЯ" №179) можно было выразить словом фантастика...

Однако после спокойного анализа сообщений о ходе строительства этого чартерного парусника по проекту известного новозеландского конструктора Рона Холланда понимаешь, что происходящее там является плодом сложных инженерных исследований и продуманного использования самых современных технологий, применяемых при создании как дорогостоящих гоночных парусных яхт, так и боевых кораблей.

Заказчиком яхты, строящейся в эллинге известной английской фирмы "Vosper Thornycroft" в Саутгемптоне, является владелец компании по проектированию автомобилей американец

Джо Витториа, который уже имеет три чартерные яхты, носящие имя "Mirabella" (длина крупнейшей из них — 40 м). По-видимому, бизнес со сдачей в чартер этих высококомфортабельных парусников, так же вооруженных бермудским шлюпом, достаточно успешен. Ожидается, что появление на чартерном рынке нового гиганта, рассчитанного на размещение до 30 гостей в двухместных каютах с индивидуальными

ЧАРТЕРНАЯ ЯХТА-ГИГАНТ "Миранбелла V"

санузлами, будет встречено с энтузиазмом, подобным тому, который сопровождал первые полеты авиалайнера "Concorde". Хотя удовольствие путешествовать в южных морях на такой яхте обойдется недешево: зафрахтовать ее на неделю стоит около 300 тыс. долл.

Выбор основных характеристик яхты обусловлен тем, что вооружение бермудский шлюп наиболее совершенно по аэродинамическим данным, а увеличение длины корпуса по действующей ватерлинии является для парусника важнейшим фактором повышения его скорости (вспомним 72-метровую шхуну "Club Mediteranne" для Алана Кола!).

Итак, после испытаний модели корпуса в опытовом бассейне, прочностного анализа конструкции, выбора конструктивных материалов и технологии изготовления корпуса летом 2001 г. было начато изготовление матрицы. Очевидно, пятая "Mirabella" будет крупнейшим в мире судном, изготовленным из пластика — композитных материалов. Такое смелое решение верфи подкреплено накопленным ею еще в 70-е гг. прошлого века опытом постройки серии тральщиков "Hunt" длиной 60 м с корпусами из армированного пластика.

Выпуском рабочих чертежей занимался коллектив конструкторов верфи под руководством

Ника Картера и под надзором представителя заказчика Пола Джонсона. Разработка интерьеров была поручена фирме "Nicholson Interiors" при контроле со стороны Рона Холланда и его помощницы архитектора Трейси-Джейн Канаваджо. (Кстати сказать, в ходе этой работы потребовалось изготовить в масштабе 1:1 макет каюты владельца!)

Каковы же основные характеристики строящегося шлюпа?

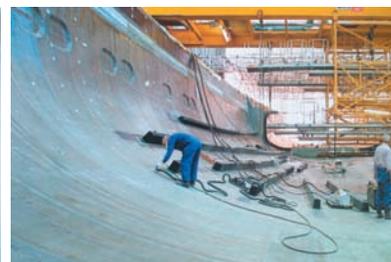
Наибольшая длина корпуса составит 75,0 м, что намного больше длины самых крупных из построенных до настоящего времени шлюпов. Первоначально рассчитанное водоизмещение яхты — чуть более 700 т, однако в ходе разработки рабочих чертежей корпуса, рангоута и устройств оно возросло на 120 т. Осадка яхты переменная, благодаря использованию короткохордового профилированного подъемного киля, величина заглубления которого будет зависеть не только от глубины в районе плавания, но и от курса шлюпа к ветру, и может колебаться в пределах 6 м.

Возвышение топа мачты над верхней палубой составляет более 85 м, длина гика коробчатой конструкции 27 м, общая максимальная площадь парусности, приходящаяся на эту мачту, составляет 2800 м². При сильном ветре конструкции заделки мачты будут воспринимать

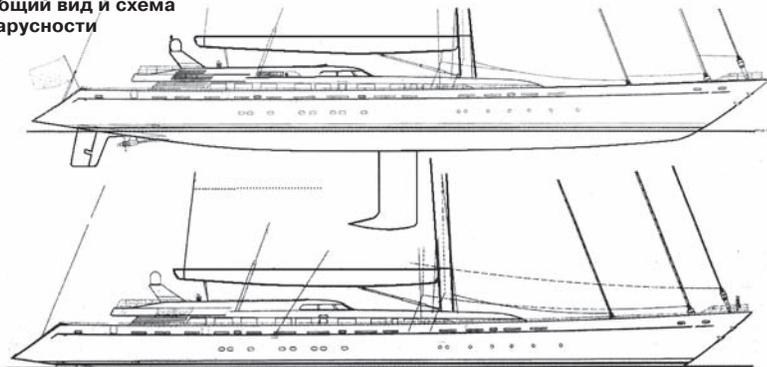
Впечатляющая масштабами
"скорлупа" наружной обшивки



Приклеивание коробчатых стрингеров
к наружной обшивке корпуса



Общий вид и схема
парусности



Основные данные шлюпа "Mirabella V"

Длина наибольшая, м	75.0
Длина по КВЛ, м	63.3
Ширина макс., м	14.82
Высота борта до ВП на миделе, м	7.50
Осадка по КВЛ, м:	
– корпусом	2.0
– с поднятым килем	4.0
– со средним положением киля	7.0
– с полностью опущенным килем	10.0
Водоизмещение полное, т	820
Макс. площадь парусности, м ²	2800
Расчетная макс. скорость под парусами, уз	20
Скорость хода под вспом. дизелями, уз	15
Вспом. двигатели, кВт	2 × "Caterpillar" по 1100

Окончание постройки и передача яхты заказчику намечены на конец 2003 г. В начале следующего года планируется сдача ее в чартер в бассейне Карибского моря.



усилие, равное 200 т!

Площадь грота, убираемого посредством наматывания на барабан, встроенный в полость гика, около 1300 м². Передние паруса убираются намоткой на штаги.

Яхта будет трехпалубной. На нижней палубе в носовой половине корпуса планируется разместить жилые, общественные и служебные помещения экипажа численностью 12–15 человек. В средней части яхты будут расположены каюты пассажиров. На верхней палубе оборудуются салоны и столовая пассажиров с камбузным блоком, а также каюта владельца. Третья палуба представляет собой гигантский открытый кокпит с двумя постами управления яхтой, расположенными побортно, а также с просторной площадкой для отдыха пассажиров на свежем воздухе. К носовой части кокпита примыкает остекленная рубка с закрытым постом управления и обзорным салоном.

На баке яхты размещаются разъездной катер длиной около 6.5 м и рабочая шлюпка (РИБ), обслуживаемые гидравлической кран-балкой с телескопической стрелой. В корме — ангар для хранения двух гидроциклов и другого оборудования для водного спорта и подводного плавания. В конструкцию заваленного к носу транца встроена площадка для купания.

Корпус шлюпки имеет композитную сэндвичевую конструкцию. Толщина наружного слоя обшивки, сформированной в матрице, составляет 10 мм; она включает слои кевлара и стекловолокна с использованием PVC-смолы. Особо ответственные участки выполнены с широким применением углепластика. В последнюю очередь формировался внутренний слой обшивки толщиной 8 мм. Вдоль корпуса по всей его длине установлены коробчатые стрингера из углеволокна, заполненные пенополиуретаном; они рассчитаны таким образом, что у шпора мачты будут выдерживать нагрузку в 250 т.

Огромная конструкция секции палубы и надстройки изготовлена в виде монолита, однако не путем формования из сквозных слоев, а укладыванием отдельных крупных кусков на корпус яхты. Изготовление переборок велось под вакуумом, чтобы получить совершенно гладкие поверхности.

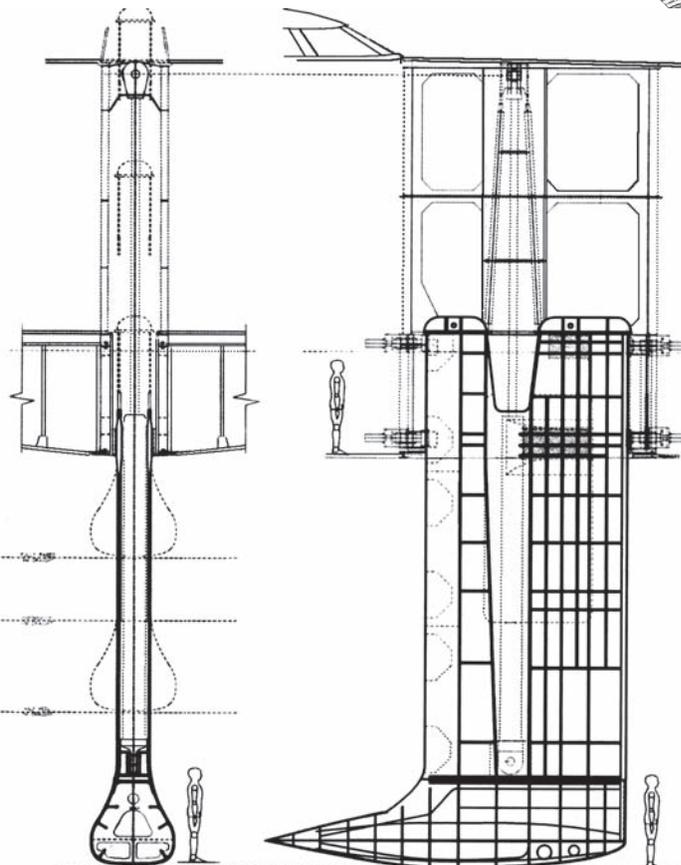
Мачта общей длиной 90 м и одинаковым по всей длине поперечным сечением изготавливалась из двух половин формованием из пластика, армированного угольным волокном. Стыковка половин производилась склеиванием с использованием пазов и выпоров.

Подъемный киль — стальной, сварной конструкции, массой 156 т — при подъеме втягивается в водонепроницаемый колодец, простирающийся по высоте от днища до самой верхней палубы.

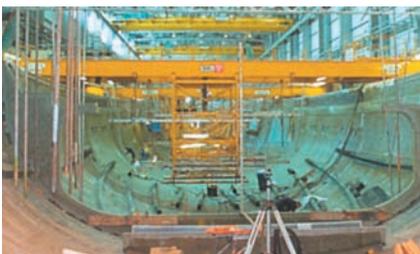
В поднятом положении вниз за корпус яхты

▲ Установка поперечных переборок в корпусе

Конструкция 156-тонного подъемного кия и механизм его подъема и опускания



Установка фундамента под вспомогательный двигатель яхты



Завершается сборка корпуса под установку палубы



выступает только обтекатель кия, заполненный балластом. Киль может быть зафиксирован гидравлическими упорами в трех положениях. Механизм подъема и опускания кия включает гидроцилиндр диаметром 500 мм и ходом поршня 6000 мм.

Вообще, на яхте будет очень развитая система силовой гидравлики — практически все приводы палубных механизмов (шпиль, лебедок бегучего такелажа, рулевой машины, кран-балки, механизма подъема кия, закрытия ангара и др.) — гидравлические.

Изготовление парусов поручено компании "Doyle Sailmakers" (США), обладающей запатентованной технологией кройки и "шитья" парусов большой площади из синтетических материалов. Паруса будут "собираются" из отдельных полотнищ; площадь самого крупного элемента — около 315 м². Для проверки формы и прочностных качеств парусов их модели были испытаны в морских условиях на "3/4-тоннике".

Вячеслав Зубрицкий
(По материалам верфи "Vosper Thornycroft" и журналов "Boat Exclusiv" и "Boat International")

СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
туристская компания
WWW.SOLPAR.RU/KATERA4

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)

ЗИМА-02/03: СЕЙШЕЛЫ, Карибы, Тайланд, Малайзия, Таити, Мальдивы, Куба, Египет

ЛЕТО-03 (уже пора бронировать): Греция, Франция, Турция, Испания, Хорватия

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 мае 2003 от 1327€ в нед.

TEST-DRIVE ДЛЯ ЧИТАТЕЛЕЙ "Кия" ПЕРЕД ТЕМ КАК КУПИТЬ ЯХТУ ИЛИ КАТЕР ВЫ МОЖЕТЕ АРЕНДОВАТЬ ЕЕ У НАС

Россия, С.-Петербург, ул. Восстания д. 55
тел./ф.: (812) 327-35-25, 322-96-86, 939-29-06
Офис в Москве: (095) 105-36-13, 959-44-54 / 56
www.solpar.ru/katera4 E-Mail: katera4@solpar.ru

 Судостроение — проблемы, перспективы



ВРЕМЯ НОВЫХ ИДЕЙ

Новый век в парусном спорте принес и новые рекорды. Уникальная кругосветная гонка — “The Race”, стартовавшая в последний день прошлого века, закончилась триумфом. Длиннейшая из существующих дистанций была пройдена всего за 62 дня, что на 9 дней меньше предыдущего достижения. Заодно было утверждено превосходство паруса над моторным соперником на кругосветной дистанции — специально построенное судно “Cable & Wireless” преодолело ее в 1998 г. всего лишь за 74 дня. По-видимому, Бруно Пейрон, обладатель приза Жюль Верна, чувствовал наличие высокого технического и скоростного потенциала парусов, когда высказал идею проведения подобной гонки.

Если оценить технические возможности парусного судна сегодня, то такой потенциал действительно накоплен. Возник он благодаря новым материалам, доступным для создателей гоночных яхт, материалам, обладающим высокой прочностью, большим модулем упругости и минимальным весом. Если говорить о предельных скоростных возможностях парусных судов, то здесь превосходство многокорпусников обозначилось окончательно, хотя и традиционные однокорпусные яхты значительно прибавили в скорости. Тем не менее ниже речь будет идти только о катамаранах и тримаранах.

Приведем для сравнения такие данные: катамаран, который в дни нашей молодости (и с характерной для этого периода наивностью) мы строили для участия в Трансатлантической гонке одиночек 1976 г., весил 5.6 т при длине 13.2 м. Это был прообраз будущей серии “Centaurus”. Теперь столько же весят 60-футовые тримараны океанских гонок.

Несмотря на то, что в “The Race” были вложены рекордные спонсорские суммы, на которые построили целую флотилию новых парусных гоночных машин небывалых размеров, принципиально новых идей, касающихся самой схемы судна, практически не появилось. Победителем “The Race” стал, по сути, просто увеличенный “Торнадо” тридцатилетней давности. К революционным можно было причислить только одного потенциального участника — английский катамаран “Team Philips” (рис. 1), с корпусами, рассчитанными на “прошивание” волн и с параллельным двухмачтовым парусным вооружением без стоячего такелажа. Однако при его проектировании были допущены ошибки, и уже в первом пробном выходе встреча с атлантической волной кончилась потерей 12-метровой оконечности правого корпуса (рис. 2), а за пару недель до старта построенный с всенародным энтузиазмом (и крещеный королевой) катамаран развалился окончательно.

Возможен ли в ближайшие десятилетия



Рис. 1

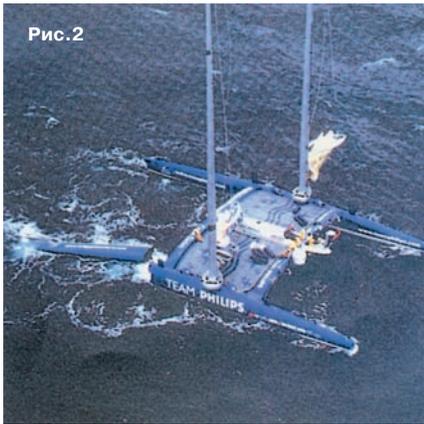


Рис. 2

дальнейший прогресс в области ходовых качеств яхт? Чтобы ответить на этот вопрос, нам не обойтись без некоторых технических подробностей.

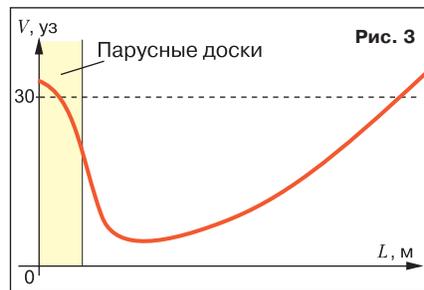
Представим, что у нас есть превосходный проект 30-футового гоночного тримарана. Мысленно увеличим все его размеры в два раза в расчете получить “гоночную машину” для океанских гонок класса ORMA-60. Следовательно, длина, ширина и высота мачты увеличатся в 2 раза, площадь парусов и смоченной поверхности корпуса — в 4 раза, а вес и внутренний объем корпусов — в 8 раз. В результате силовые нагрузки на конструкцию также увеличатся в 8 раз (как и вес), а площади сечений конструкции — только в 4 раза. В итоге, сконструированный таким образом тримаран просто развалится. Чтобы этого не случилось, для увеличения размеров экстремального гоночного судна потребуются куда более прочные материалы.

Таким образом, как мы видим, увеличению размеров судна, дающему ходовые преимущества, есть чисто физический предел, не говоря о финансовом. Если учитывать все курсы и волновые режимы океанских гонок, то прочностные характеристики современных материалов уже практически исчерпаны при постройке 60-футового корпуса. Гиганты, построенные для “The Race”, предельные скорости развивают только на попутных курсах, а в крутой бейдевинд с туго выбранными шкотами на одном подветренном корпусе при волне ходить им не рекомендуется — это становится опасным для общей прочности. Можно предположить, что с созданием “Club Med”, “Geronimo” и “Playstation” “гонка размерений” на океанских дистанциях закончилась. Вряд ли в обозримом будущем появятся доступные высокопрочные материалы, позволяющие создавать еще более крупные многокорпусные суда.

Однако использование новых материалов — это отнюдь не единственная возможность увеличения скорости и, более того, даже не главная. Разберемся с парадоксом, сложившимся со скоростными парусниками. Построим график зависимости скорости многокорпусных судов от их длины (рис. 3). Общая закономерность — чем длиннее корпус, тем больше скорость. 30-узловой рубеж преодолевают самые длинные суда (см. правую сторону графика). Но есть одно исклю-

чение — парусные доски (см. левую границу графика) — также развивают более 30 уз. Что это — общая закономерность? Получается, наиболее распространенные К и Т (середина графика) по каким-то фундаментальным законам обречены на тихоходность? Все нет. Секрет виндсерфера заключается в особом режиме движения: комбинации глассирующего корпуса с планирующим парусом. Свой секрет есть и у судов средних размерений — это подводные крылья. Оптимальная скорость для них — 30-40 уз. При более высокой скорости уже начинается кавитация — образование вакуумных пузырей, создающих дополнительное сопротивление и разрушающих само крыло.

По гидродинамической эффективности подводные крылья значительно превосходят глассирующие корпуса, которые сегодня используются на большинстве быстроходных судов, в том числе на парусных. Сопротивление крыла в 3-4 раза меньше. Объединение двух крыльев — подводного и надводного (паруса) — еще более эффективно, поскольку тянущая способность современ-



ного крыловидного паруса увеличивается пропорционально росту скорости.

Однако использование этого эффективного тандема осложняют две основные проблемы — необходимость сохранения остойчивости судна при ветрах разной силы и направления, а также мореходности на волнении. Если судно рассчитано на массового яхтсмана, то важно, чтобы оно было также удобным в эксплуатации.

Способы решения этих проблем различные, но можно выделить четыре основных:

1. Остойчивость судна обеспечивается ручной регулировкой углов атаки всех крыльев и дополнительно за счет частичного пересечения носовыми крыльями водной поверхности. Наиболее эффектной и широко известной из крылатых яхт подобной схемы является французский тримаран

“I Hydroptere” (рис. 4), который уже прошел многолетние испытания и неоднократно перестраивался после многочисленных поломок. Главные подводные крылья “I Hydroptere” размещены наклонно на поплавках по обеим сторонам главного корпуса, а третье (горизонтальное) крыло закреплено на нижнем конце руля на корме. Кроме того, эта 7-тонная лодка дополнительно принимает на борт до 2 т водяного балласта. Судно, по заявлениям конструкторов, способно достигать максимальной скорости в 45 уз. Последние новости о нем таковы — яхта находится в Саутгемптоне и готовится к рекордному переходу через Ла-Манш. Капитан “I Hydroptere” рассчитывает достичь французского берега за 4 часа. Далее запланирован переход через Средиземное море, а потом — бросок через Атлантику на дистанции Кадис—Сан-Сальвадор. Экипаж и конструкторы рассчитывают показать среднюю скорость 30-35 уз при удачных погодных условиях, однако признают, что превзойти достижения “Playstation” и “Club Med” будет нелегко, ибо размерения судна все же недостаточны для океанской волны (длина — 18 м; ширина — 24 м, высота мачты — 27 м).

2. Несколько отличающаяся крыльевая схема использована на двухместной прогулочной крылатой яхточке “Rave” (длина — 5.2 м, водоизмещение — 182 кг), которая строится серийно и уже завоевала определенное признание “массового яхтсмана”. Размещение подводных крыльев на ней такое же, как и на “I Hydroptere”, только горизонтальными являются уже все крылья, а их положение регулируется специальными сенсорами в виде рычагов, отслеживающих состояние водной поверхности. Год назад было объявлено о постройке серии крупных океанских судов по этой схеме, но о дальнейшей судьбе этого проекта информация не поступала.

Обе эти схемы нацелены в первую очередь на установление рекордов скорости на самых разных дистанциях. Однако, если в качестве основной задачи будет поставлена победа на гонках, то подход к совершенствованию крыльевой системы парусного судна должен быть иным.

3. На тримаранах чемпионата ORMA-60 стремительно развивается другая разновидность крылатых несущих поверхностей — сперва это были дополнительные наклонные шверты на поплавках (рис. 5), потом от-



Рис. 4



Рис. 5

крыли эффект от их продольной кривизны, который в настоящее время усиленно исследуется*. Вокруг этих соревнований крутятся большие рекламные деньги, соперничество нарастает, а технический прогресс идет в основном методом проб и ошибок. Сам же эффект “искривленных крыльев” был открыт в Риге более 20 лет назад. Именно благодаря ему мировой рекорд скорости под парусами на закрытой акватории был превзойден с минимальными ресурсами и затратами. К сожалению, а может быть, к счастью, наблюдателя из Англии тогда пригласить не удалось, и наши дальнейшие усилия по работе с крылатыми конструкциями мы направили на создание гоночных, а не рекордных судов, интересных и для “массового яхтсмена”.

4. К последнему типу крылатых многокорпусных судов можно отнести тримаран “Catri” с основными несущими крыльями на

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ НЕКОТОРЫХ МНОГОКОРПУСНЫХ ЯХТ

Характеристика	“Catri 24”	“Catri 27”	“Dragonfly 920”	“Corsair 28R”	“Corsair 31R”
Длина, м	7.2	8.3	9.2	8.66	9.4
Ширина, м	6.5	7.65	6.75	6.1	6.8
Парусность, м ²	38.4	50.6	54.8	43.4	55
Водоизмещение, кг	750	950	1800	1224	175
Число спальных мест	4	5	4	5	5

корме, описанный в “КиЯ” № 175 (рис. 6). В его конструкции учтен очень существенный момент (о нем уже говорилось выше) — крылатая яхта, рассчитанная на плавание при волне, должна “увидеть” набегающую волну как можно дальше впереди крыльев, чтобы среагировать соответствующим образом. Самый большой и принципиальный недостаток конструкций типа “Гидроптер” и “Rave” (с основными несущими поверхностями, расположенными в первой трети судна) заключается именно в том, что их крылья не могут своевременно реагировать на подступающую волну. На “Catri” своеобразным “сенсором”, оценивающим состояние водной поверхности, служит нос подветренного поплавка. При этом расстояние до крыльев равно полной длине корпуса, что обуславливает исключительную эффективность работы подобной схемы на волне. Испытания подтвердили наши теоретические предположения, и теперь приходят восторженные отзывы первых обладателей “Catri”.

В свободную продажу первыми поступили “Catri 24” и “-27” в двух модификациях, которые собирают на трех верфях в Латвии, США и Бразилии. Их основные данные приведены в таблице — можно заметить, что при равной вместимости яхты типа “Catri” меньше и легче своих конкурентов.

Особый интерес для яхтсменов представ-

ляет “Catri 24” — это и предельная гоночная машина, и одновременно семейный крейсер для прибрежного плавания, простой в эксплуатации и с конкурентоспособной ценой. Более того, он должен сыграть роль масштабной модели для проектирования будущих океанских “фойлеров”, что позволит окончательно ликвидировать “впадину” в середине графика на рис.3.

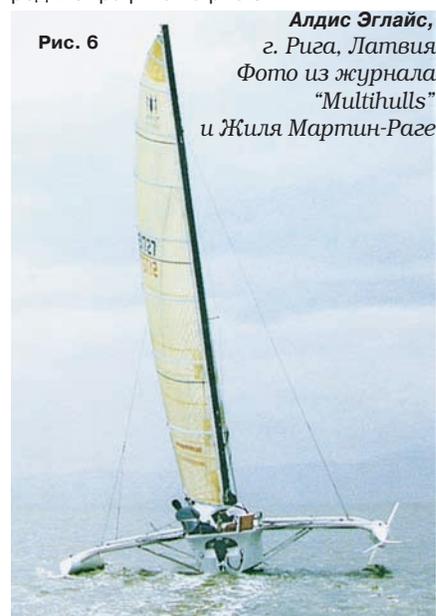


Рис. 6

Алдис Эглайс,
г. Рига, Латвия
Фото из журнала
“Multihulls”
и Жюль Мартин-Паге

* - См. также статью “Новое поколение выбирает X” в “КиЯ” № 181.

“GALEON 280”
длина - 8.8 м, два дизеля Volvo Penta по 150 л.с.
исключительное соотношение цена/качество

ООО “БГК”
заказ
тел./факс (095) 105 3539;
тел.: (095) 109 4085, 504 3926, 778 1641

Продаются: гидроциклы GS “Bombardier”, 1998 г., 85 л.с., цвет - синий, 4000 \$; 2000 г., 85 л.с., цвет - красный, 4500 \$; 2001 г., 85 л.с., цвет - красный, 6000 \$; в хорошем состоянии. Мотолодка “Adventure” спортивный вариант, + ПМ “Honda-90”, 4-тактный, + трейлер, в хорошем состоянии. 10 000 \$.

Продаются: катер “Альмар” (Бельгия), 1998 г., мотор “Oprel”, 6-цилиндровый, 3 л., с прицепом. В удовлетворительном состоянии. 5400 \$. Катер “Крымчанка” с мотором “Yamaha-60” в хорошем состоянии. 5100 \$.

Тел. (812) 346-8643, 346-8654; Александр Валериевич

Тел. (812) 346-8643, 346-8654; Александр Валериевич



BoatsShow.ru

- **КАТЕРА** ТАКЖЕ КАТЕРА Б/У
YAMARIN, FLIPPER, CROWNLINЕ, BELLA SEA-DOO, BUSTER, SILVER, FINNMASTER, UTTERN, MV-MARIN
- **НАДУВНЫЕ ЛОДКИ**
YAMAHA, SUZUMAR, VALIANT, QUICKSILVER
- **МОТОРЫ**
YAMAHA, MERCURY, MARINER, HONDA, SUZUKI, TOHATSU, EVINRUDE, JOHNSON
- **ГИДРОЦИКЛЫ**
YAMAHA, SEA-DOO, POLARIS
- **СНЕГОХОДЫ**
POLARIS, YAMAHA, ARCTIC CAT
- **МОТОВЕЗДЕХОДЫ ATV**
POLARIS, YAMAHA, ARCTIC CAT

МИНИМАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ
ОПТОВЫЕ СКИДКИ
ДОСТАВКА ПО РЕГИОНАМ

**ПРИГЛАШАЕМ
К СОТРУДНИЧЕСТВУ**

**(812) 944.08.00
(095) 505.09.10**

info@boatsshow.ru



ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ К ОТЕЧЕСТВЕННЫМ ПМ

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

ЗАО "НАВИС"
<http://www.navis.spb.ru>

Рулевые машины
✓ ручные гидравлические
✓ электрогидравлические
✓ роторного типа
Автоматические
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

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 320-2504

ПОДВЕСНЫЕ МОТОРЫ:
"Selva", "Johnson", "Mercury", "Honda", "Yamaha", "Suzuki", "Tohatsu". Гарантия, сервис.
Ремонт импортных ПМ. Установки.

КАТЕРА: "Мастер" (сварные из АМг), "Silver", "Bella", "Castello", "Стрингер", "Флинт", "Воронез", "Казанка 5М4".

ВОДОЛАЗНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ.
ГИДРОКОСТУМЫ на любой размер.
АКВАЛАНГИ.

НАДУВНЫЕ ЛОДКИ
ИЗ ПВХ: "Лидер", "Yam", "Suzumar", "Риф", "Лодья"

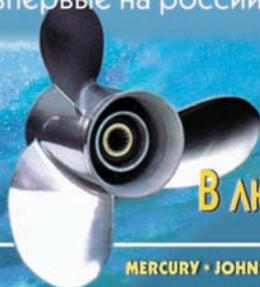
129081, Москва,
91-й км. МКАД,
тел. (095) 747 7347,
746 6448, 737 3311(доб.455),
136 5368; www.ihtiandr.ru;
E-mail: ihtiandr0@mtu-net.ru

ТОРГОВЫЙ ДОМ ТОРГОВЫЙ ДОМ ТОРГОВЫЙ ДОМ

"ТЕХНОМАРИН"

впервые на российском рынке предлагает:

S
O
L
A
S



Любой ВИНТ
К любому мотору
В любую точку России

MERCURY • JOHNSON • YAMAHA • SUZUKI • TOHATSU • HONDA

192236. Санкт-Петербург, ул. Софийская, 14, тел.(812) 1088963
факс (812) 1188261, info@technomarin.ru; www.technomarin.ru

МОТОЦЕНТР www.peter-bike.com ПЕТЕРБАЙК

★ Снегоходы ★ Минивездеходы ★ Мотоциклы ★ Гидроциклы

Продажа, обмен, ремонт



Санкт-Петербург,
наб. Черной речки, 1
Тел. (812) 320-1883

К вопросу о самостоятельной постройке многокорпусных судов

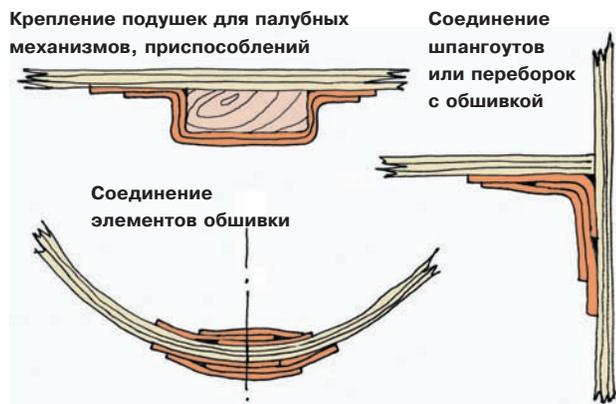


Рис. 1



Рис. 2. "Огненная птица"

Судя по письмам любителей, желающих построить катамаран или тримаран (К и Т), многие конструкторы и строители недостаточно ясно представляют себе режим плавания парусного многокорпусного судна. Его скоростные возможности определяются соотношением площади парусности и веса при одновременном соблюдении формы корпусов, позволяющей при их малом весе всплывать, а не принимать на себя удары волн. Тяжелое судно не успеет "привсплыть" и получит полный удар, эквивалентный его водоизмещению. Площади поверхности корпусов и балок К и Т относительно велики, и при больших плечах между центрами тяжести, величины, бокового сопротивления и парусности, а также между точками жесткого крепления конструкции и центрами масс ударяющей волны на конструкцию воздействуют огромные моменты. Сила удара судна о волну, определяющая эти моменты, напрямую зависит от водоизмещения и увеличивается в квадратичной зависимости от скорости. Таким образом, уменьшение водоизмещения при сохранении прочностных характеристик — ключевая задача строителя подобного судна. При постройке семейного прогулочного многокорпусника в качестве приблизительного ориентира нужно стремиться к величине энерговооруженности будущего судна, равной $40 \text{ м}^2/\text{т}$, — но не переходить эту грань!

Поэтому удивительно, что среди строителей К и Т даже в настоящее время по-прежнему устойчиво бытует классическое деревянное "лодкостроение" с использованием массивных элементов соединения деталей набора и обшивки, хотя современные клеевые соединения зачастую прочнее, даже без использования металлического крепежа (рис. 1). А поскольку распределение нагрузок в

конструкциях корпуса неравномерно, отдельные элементы можно делать, образно говоря, из "бумаги" — только, чтобы обеспечить сохранность формы архитектурных элементов или предохранить внутренние объемы от влаги, брызг и ветра...

Иногда любители, узнав о высоких технических характеристиках современных "экзотических" материалов (углепластик, кевлар и др.), грезят о К и Т из них, но совершенно не учитывают, что использование этих материалов требует высоких технологий, которыми порой не располагают даже крупные производства. К тому же несоблюдение технических условий в случае применения ультрасовременных материалов приводит к ухудшению конструктивного прочностного качества лодки, по сравнению с доступными и знакомыми "переклеями" из фанеры и стекломатериалов. Во всех известных мне отечественных попытках организовать производство тех или иных изделий народного потребления с использованием высоких технологий затраты превосходили мировой уровень минимум в 4–5 раз — и это при сомнительном качестве готовых изделий! Но об этом знает узкий круг людей, которые так или иначе соприкоснулись с отечественным производством. Например, яхтенный туз весом 22 кг на одном из ведущих высокотехнологичных производств выклеивался в автоклаве за сутки (с использованием эпоксидного связующего, горячего воздуха высокого давления и вакуума) усилиями 15 человек (включая, правда, пять начальников). На малом предприятии "Навигатор" в Санкт-Петербурге такой же туз (по такому же проекту) весом 26 кг с использованием смолы ПН-1 и отечественной стеклоткани выклеивался одной формовщицей за 40 мин. При одной и той же оптовой цене

рентабельность и качество во втором случае будут значительно выше. Не стоит называть первое предприятие, которое в недалеком прошлом было гордостью страны, но полагаю, что и в лучшие свои времена оно не могло бы выпускать конкурентоспособную продукцию, хотя пользовалось тогда режимом наибольшего благоприятствования. Там завязли мои предложения по производству катамарана "Крошка", который способен гоняться в одном классе с английским катамараном "Огненная птица" (рис. 2, фото любезно предоставлено В. Беляковым).

В силу своего характера автору довелось долго "экспериментировать" с парусными многокорпусниками. Поэтому он считает должным поделиться некоторыми своими соображениями. Прежде чем приступать к строительству многокорпусника, надо как можно точнее определить для себя, зачем он нужен? Как и где судно будет использоваться? Есть ли реальные возможности построить его на современном уровне, за приемлемый срок, из доступного материала?

До настоящего времени самые доступные материалы для постройки — это фанера, дерево, стекломатериалы, эпоксидная и полиэфирная смолы. Надежды отдельных россиян на сверхсовременные материалы, технологии, сэндвичевые конструкции оболочек необоснованны. Впечатляющие результаты гонки "The Race" по развитию многокорпусников — итог серьезной профессиональной работы на базе развитого национального производства и всей мировой технической культуры. Нам же пока придется строить из имеющихся материалов, надеясь на то, что новейшие достижения в строительстве К и Т удастся использовать в последующем. Но удача возможна только в том случае, если будут накоплены знания и опыт по



применению более доступных материалов.

Конечно, впечатляет такой катамаран, как “Стилетто”, изготавливаемый на одном из авиапромышленных предприятий США, — он весит всего 500 кг. Мой калифорнийский друг Курт Хойт, владелец такого катамарана, каждый год меняет на нем паруса, которые стоят 5000 долл. Кому у нас доступны такие

Рис. 3. Модификация катамарана “Бумеранг”

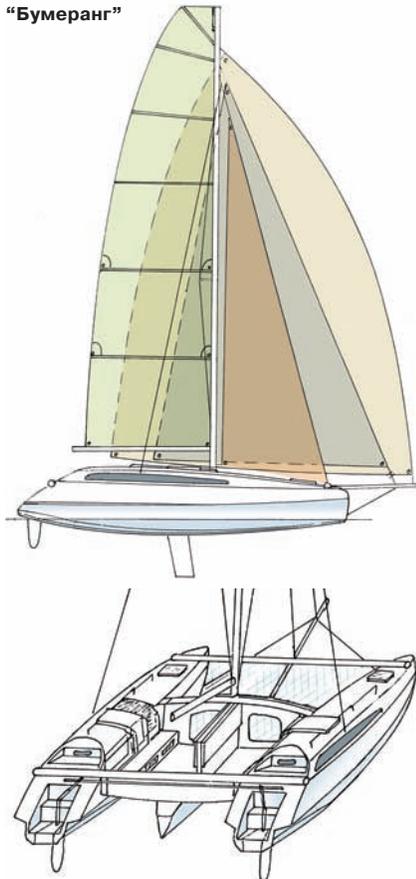
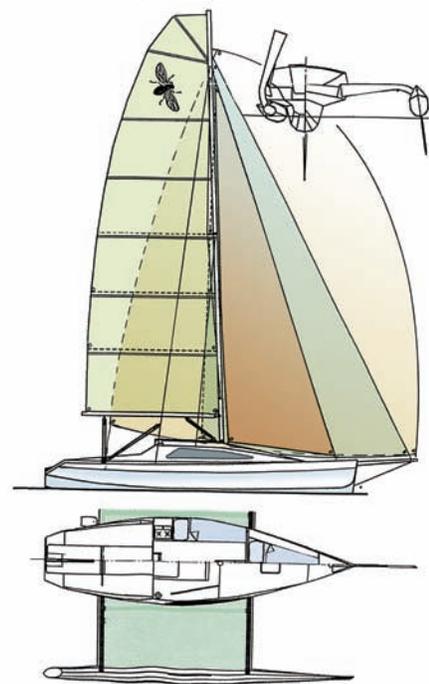


Рис. 4. Тримаран “Муха”



расходы? Кому доступны — тому не нужны паруса, и наоборот! Дорогие многокорпусные лодки, такие как “Стилетто”, “Корсар”, “Стрекоза”, “Огненная птица”, составляют менее 1% многокорпусников в мире. А вот все остальные изготовлены из более прозаических материалов, но зачастую не только не уступают своим более дорогим серийным сестрам, но иногда даже превосходят их.

Не только любители, но и профессиональные верфи при строительстве многокорпусников широко используют композитные конструкции из традиционных дерева, фанеры, стеклопластика на эпоксидной или полиэфирной основе. Даже в “Корсаре” ценой свыше 110 тыс. долл. США — всего лишь 1 кг кевлара и 15 м² углеткани! Особенно широко применяют фанеру голландские и австралийские верфи. Да и тенденции строительства К и Т в Австралии, скорее, ближе всего к отечественным. Матричное изготовление оболочек корпусов там в настоящее время отходит в прошлое, поскольку становится нерентабельным из-за высокой трудоемкости. На смену этому в настоящее время приходит технология использования многослойных полимерных листовых материалов, которая позволяет затратить не более 5–7 дней на изготовление легких и прочных оболочек корпусов с плавными обводами и полированной поверхностью. Легко освоить эту технологию можно лишь после того, как накоплен опыт работы с фанерой. И хотя качество и свойства фанеры, используемой в Австралии, отличаются от нашей в лучшую сторону, в России тоже сейчас можно купить подходящую фанеру (предпочтительней, пожалуй, импортную “габонскую”), в том числе и местного производства.

В зависимости от поставленной задачи с помощью различных приемов можно получить требуемые обводы. Так, на разборном катамаране “Бумеранг” (самом маленьком крейсерском судне подобного типа в мире) применены многоскульные обводы, а сам корпус изготовлен из сшитых полос, что позволило создать не только легкое, но и достаточно грузоподъемное судно. Даже с малой площадью парусов (из-за разборной мачты) он показывает прекрасные ходовые качества, а при полноразмерной мачте и соответствующих парусах они могут быть еще лучше. По официальным подсчетам, в России сейчас семь таких катамаранов, и еще два строятся в Литве (г. Клайпеда) и в Болгарии.

В настоящее время этот проект трансформирован в семейное судно длиной 7.5 м с несколько измененной архитектурой. По предварительным расчетам, он будет значительно превосходить по скорости своего предшественника (рис. 3). Вес подобного катамарана должен быть в пределах 700–750 кг (что, разумеется, зависит от квалификации строителя), стоимость материалов для

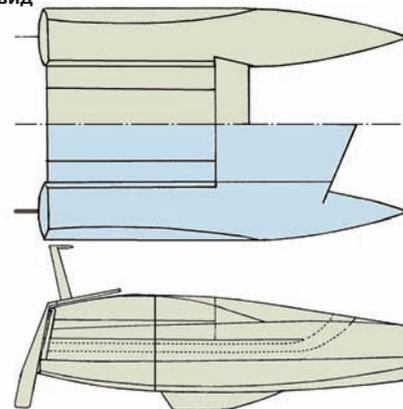
корпусных конструкций — около 80 тыс. руб., а прогнозируемое время постройки без перекуров и обсуждений о недостатках и т. п. — примерно 1600 чел.-ч.

Основываясь на той же конструкции и технологии, автор в настоящий момент разрабатывает тримаран “Муха” (рис. 4). Его длина — 8 м, высота у камбуза в каюте — 1.9 м, вес — 800–850 кг, предварительная стоимость основных материалов — 135 тыс. руб., время постройки — 2000 чел.-ч.

Строитель из Геленджика, судя по присланному им эскизам, решил строить свой катамаран многоскульным в соответствии с весовыми нормами, а архитектура его судна зависит от вкуса и условий эксплуатации (рис. 5).

Для специфичных внутренних российских акваторий (мелководных, с

Рис. 5. Многоскульный катамаран, спроектированный в Геленджике. Варианты планировки палубы и общий вид



резким изменением уровня воды, обилием водных растений и др.) К и Т — одни из самых подходящих типов яхт. В свое время автором были предприняты значительные усилия, чтобы организовать показательные гонки с целью популяризации подобных судов в стране. Зарубежные коллеги горячо откликнулись на это предложение, и был даже учрежден специальный приз для иностранных яхтсменов, которые придут к нам на гонки, чтобы продемонстрировать эти легкие, удобные, прекрасные лодки и тем самым вызвать у россиян интерес к их развитию. Увы, эти усилия не получили тогда дальнейшего развития.

Тем не менее автор не исключает появления в ближайшем будущем очень интересных судов, сконструированных и построенных россиянами. Именно поэтому основной целью этой статьи и, возможно, ряда последующих является рассмотрение основных принципов создания удачной конструкции многокорпусника с учетом наших, порой скромных, возможностей — конструкции, приспособленной к реальным условиям эксплуатации.

Герман Адрианов
Фото Виталия Белякова

Совершенствование обводов глиссирующих катеров

В статье рассматриваются пути усовершенствования обводов быстроходных глиссирующих катеров с целью снижения их сопротивления и повышения мореходных качеств. Публикацией этого материала редакция хотела бы обратить внимание читателей на то, что еще далеко не исчерпаны пути совершенствования обводов казалось бы уже хорошо изученного, отработанного типа.



В 30-е гг. наиболее быстроходными были реданные катера. В СССР под руководством А.Н.Туполева было спроектировано несколько реданных торпедных катеров со скоростями хода до 50–55 уз. Однако небольшая килеватость днища и сильный разнос несущих поверхностей по длине, обеспечивавший значительную продольную устойчивость и затруднявший поэтому огибание волн, вызывали “жесткий” ход на волне с большими перегрузками, что очень ограничивало использование этих катеров.

Во второй половине 30-х гг. в Великобритании известным конструктором Скоттом Пэйном и фирмой “Воспер” были отработаны обводы остроскулых морских катеров с большой килеватостью в носу, умеренной в средней части корпуса и уменьшенной почти до нуля на транце.

В начале Второй мировой войны США получили право на постройку таких катеров, и сразу несколько фирм, в том числе “Элко” и “Хиггинс”, приступили к их строительству, внося в ряде случаев в исходный проект существенные изменения. По назначению это были торпедные катера и “морские охотники”. Командиром одного из торпедных катеров фирмы “Элко” был будущий президент США Д. Ф. Кеннеди.

Несколько сот катеров производства США поставлялись по ленд-лизу в СССР и участвовали в Великой Отечественной войне. В послевоенные годы, по крайней мере, один из этих катеров был обмерен, и его модель испытана в опытовом бассейне.

Аналогичные обводы широко применялись в 50-е гг. и позже на отечественных катерах (пр. 183, 205, 206 и др.). Такие же обводы были взяты за основу при постройке значительной части моделей серии БК (быстроходные катера), испытанных в ЦНИИ им. акад. А.Н.Крылова [1]. К сожалению, максимальные числа Фруда по водоизмещению ($Fr = V/\sqrt{g^3 D}$, где V — скорость, м/с; g — ускорение свободного падения, м/с²;

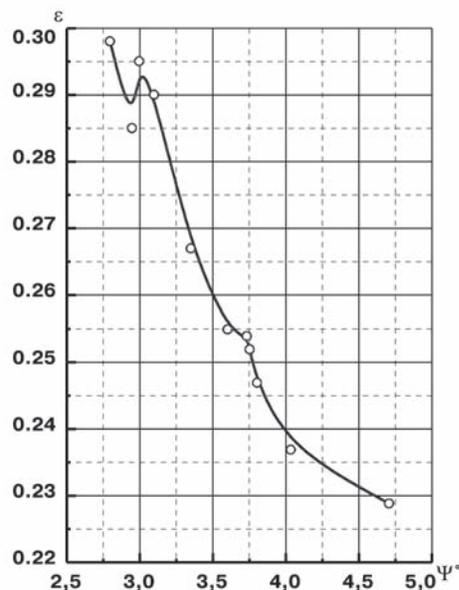
D — объемное водоизмещение, м³) моделей этой серии не превышали 4.5. Позже, в 1971 г., в этом же институте была испытана серия моделей МБК (малые быстроходные катера). Большинство из них имели такие же остроскулые обводы, как катера серии БК, в которую, учитывая специфику мелкого судостроения, вошли модели с меньшим значением отношения длины к ширине, а максимальные исследованные числа Фруда были увеличены до 5.5–6.0.

В 60-е гг. на морских катерах широкое применение нашли обводы моногедрон — со значительной постоянной или близкой к постоянной килеватостью на большей части длины днища, на котором располагалось по несколько продольных реданов; иногда все они доходили от носа до транца, но чаще нижние реданы обрывались раньше. Выполненное в ЦНИИ фотографирование из-под воды движущихся моделей подтвердило, что наиболее эффективно работает часть редана в районе резко расходящихся в стороны брызговых струй, а дальше в корму, где растекание потока от килея к скулам очень слабое, параллельные килею глубоко погруженные реданы практически не оказывают действия: снаружи от них образуется только очень узкий жгутик воздуха, ширина которого составляет около половины ширины редана.

Следующим этапом стала экспериментальная отработка в последние годы в ЦНИИ им. акад. А.Н.Крылова новых — существенно отличающихся от традиционных — обводов однокорпусных катеров, максимальная скорость которых соответствует $Fr = 5-6$, и катамаранов при $Fr = 8$. Для снижения сопротивления в комплексе использовался целый ряд новшеств.

Как известно, у быстроходных глиссеров из-за потери продольной устойчивости не удается обеспечить оптимальные в отношении сопротивления углы дифферента, а зависимость сопротивления от них очень сильна. Для примера на рис. 1 приведена зависимость сопро-

Рис. 1. Зависимость $\varepsilon = R/D$ от угла ходового дифферента Ψ при $Fr = 5.38$

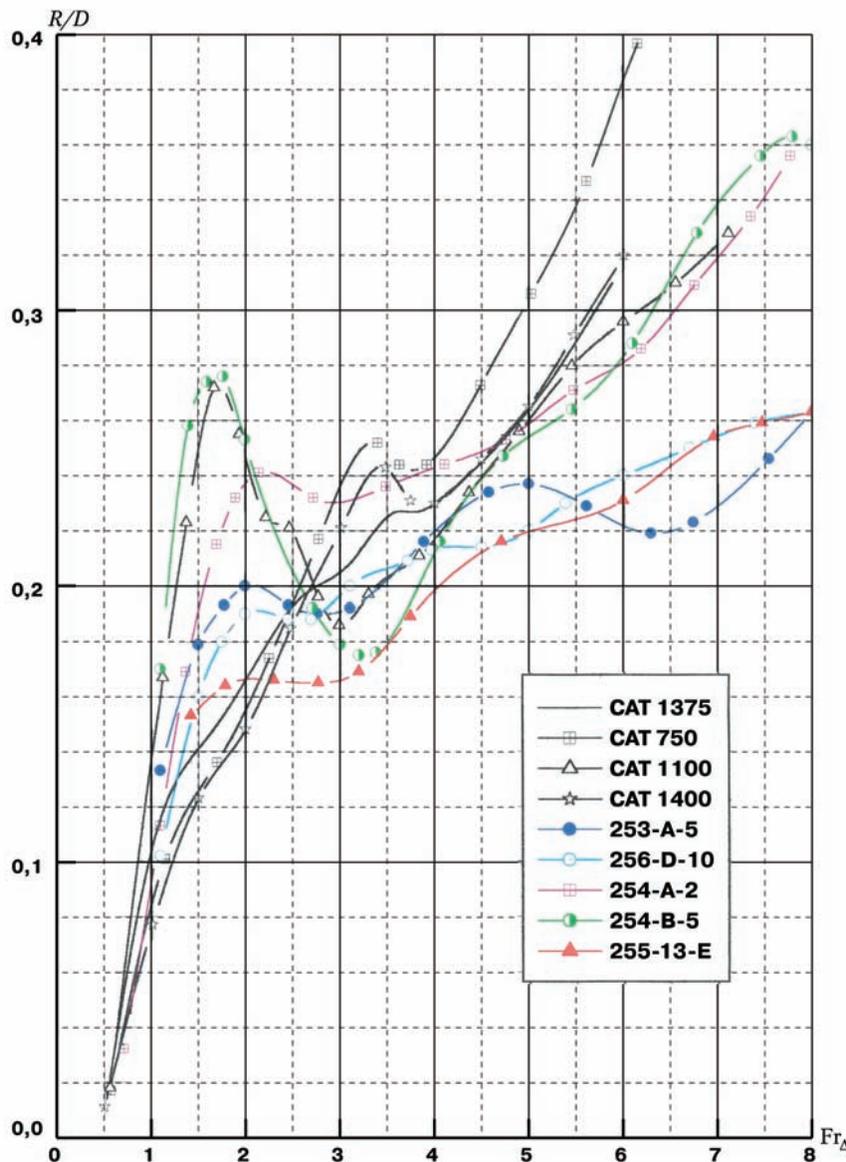


тивления R , отнесенного к водоизмещению (весовому) D , от угла дифферента Ψ . Модель имеет обводы моногедрон с углом килеватости днища 25° . Как видно из графика, увеличение дифферента с 3.0 до 4.5° позволяет снизить сопротивление примерно на 20%, и это далеко не предел. В данном случае вследствие потери продольной устойчивости оптимальный угол дифферента, который при такой килеватости составляет около 6° , достигнут не был.

На отработанных моделях для обеспечения продольной устойчивости при близких к оптимальным углам атаки несущих поверхностей применялись специальные стабилизирующие поверхности или использовалось взаимодействие брызговых струй с элементами корпуса. Наряду с этими средствами и рядом других для снижения сопротивления на больших скоростях отработывались также мероприятия, позволяющие избежать излишнего дифферента и, соответственно, потери гидродина-



Рис. 2. Зависимости относительного сопротивления ϵ моделей катамаранов с новыми обводами (253, 255, 256) и с традиционными обводами (CAT 1375, CAT 750, CAT 1100, CAT 1400, 254-А, 254-В) от числа Фруда Fr_{Δ}



мического качества на “горбе” кривой сопротивления.

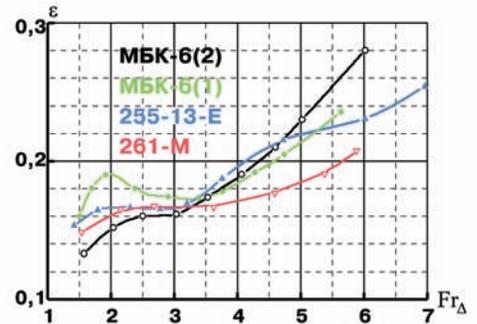
На рис. 2 приведена полученная путем испытаний в опытовом бассейне зависимость относительного сопротивления $\epsilon = R/D$ от числа Фруда по водоземщению Fr для трех моделей катамаранов с новыми обводами. Углы килеватости этих моделей на основных несущих участках днища составляли 18.5, 20 и 22°. В качестве расчетной для всех трех моделей принята скорость полного хода, соответствующая $Fr = 8.0$. На том же графике для сравнения приведены результаты испытаний шести моделей катамаранов с традиционными обводами и меньшими углами килеватости. Как видно из графика, новые обводы на больших скоростях обеспечивают очень значительное, достигающее 28%, снижение сопротивления.

Модель 261-М однокорпусного катера с новыми обводами и углом килеватости основных несущих участков днища 22° отработывалась применительно

к $Fr = 6$ (рис. 3). На этом же графике показаны для сравнения результаты испытаний модели МБК-6 из уже упомянутой серии МБК. Она выбрана благодаря современным обводам моногедрон и углу килеватости 21°, наиболее близкому к рассматриваемой модели. Кривая 1 для МБК-6 соответствует кормовой центровке, при которой потеря продольной устойчивости произошла до достижения $Fr = 6$; более носовая центровка позволила достичь заданного $Fr = 6$, но ценой увеличения сопротивления — см. кривую 2 для МБК-6. У модели катера 261-М с новыми обводами сопротивление на максимальной скорости очень значительно (на 25%) ниже, чем у модели МБК-6 (кривая 2).

На том же рисунке построена кривая для одного из лучших вариантов катамарана с новыми обводами (вариант 255-13-Е). Сравнение ее с кривой для однокорпусной модели позволяет предположить, что в целях уменьшения сопротивления переход к катамаранным

Рис. 3. Зависимости относительного сопротивления ϵ однокорпусной модели с новыми обводами (261-М), однокорпусной модели с традиционными обводами МБК-6 (1 и 2), а также катамарана 253-13-Е с новыми обводами от числа Фруда Fr_{Δ} .



обводам целесообразен при $Fr \sim 7$, но с учетом большего веса корпуса катамарана при несколько увеличенном числе Фруда.

У очень быстроходных ($Fr > 10$) однокорпусных катеров с большим углом килеватости вследствие малой ширины действующей ватерлинии сложно обеспечить боковую устойчивость. Это обстоятельство, а также возможность использовать для снижения сопротивления и уменьшения перегрузок аэродинамическую силу поддержания в 70-е гг. привели к широкому распространению катамаранов, которые в морских гонках (оффшорный класс) практически полностью вытеснили однокорпусные катера.

Гонимые морские катамараны обычно имеют на каждом корпусе по несколько продольных реданов, а в кормовой части корпуса — два очень невысоких поперечных редана с глубокими желобами за ними для проникновения воздуха в зареданную часть днища. Аналогичные обводы имеют и многие однокорпусные катера.

Цель создания таких обводов, по-видимому, в том, чтобы увеличить и тем самым приблизить к оптимальному угол атаки элементов днища, сохранив продольную устойчивость за счет разнесения этих элементов на длине и благодаря реданам свести к минимуму смоченную поверхность.

Таким образом, вследствие возврата к поперечным реданам, правда сильно изменившимся, увеличению килеватости днища и уменьшению по сравнению с прежними реданными катерами разнесу несущих поверхностей, а также эффективному использованию аэродинамических сил поддержания катамаранам удалось обеспечить несравненно лучшие мореходные качества.

Евгений Крамарев,
канд. техн. наук

М.М.Буньков. Расчет сопротивления остроскульных катеров// “Кия”, 1969, № 3(19).

Он же. Исследование сопротивления глиссирующих корпусов// “Кия”, 1974, № 2(48).

“ПАНДЫ”, РАЗГОВАРИ

МАЛОШУМНЫЕ ПРОПУЛЬСИВНО-РУЛЕВЫЕ



Рис. 1. Традиционная схема дизель-электрической установки с передачей вращения гребному винту от электромотора, размещенного в корпусе (привод “DE-SHAFT”)



Рис. 6. Выдвижная пропульсивная колонка “R-DE PROP” с фиксированным направлением упора



Рис. 2. Угловая пропульсивная колонка для парусных яхт “DE-Saildrive” с фиксированным направлением упора



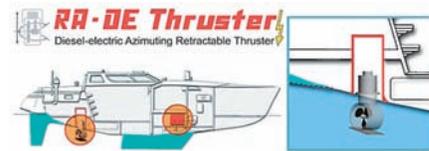
Рис. 7. Выдвижная подруливающая колонка “R-DE”, обеспечивающая поперечный упор



Рис. 3. Угловая пропульсивно-рулевая колонка для парусных яхт “ADE-Saildrive” с изменением направления упора



Рис. 8. Выдвижная пропульсивно-рулевая колонка “RA-DE” с азимутально изменяемым направлением упора



Германская фирма “Fisher-Panda Generatoren”, известная производством компактных электрогенераторов в звукоизолирующих кожухах для парусных яхт и моторных катеров различных размеров, выходит на рынок с предложением ряда высокоэкономичных и малошумных пропульсивных и пропульсивно-рулевых приводов.

Во всех вариантах этих приводов (рис. 1-8) гребной винт получает вращение от электромотора со статором с постоянными магнитами. Эти моторы обладают повышенным КПД и настолько компактны, что легко помещаются в водонепроницаемый обтекатель, диаметр которого всего в 3–3.5 раза больше диаметра ступицы гребного винта. Конструктивно гребной вал в большинстве вариантов устройств интегрирован с ротором электромотора.

Электропитание (возможны системы как с постоянным, так и с переменным током) мотор получает от дизель-генератора, звукоизолированного специальным кожухом настолько эффективно, что уровень воздушного шума в 1 м от кожуха составляет всего лишь около 54 дБ (А).

Благодаря уравновешенности вращающихся масс электромотора и помещения его под воду практически во всех вариантах устройств величина создаваемых ими виброускорений минимальна.

Вследствие этих конструктивных особенностей работа всего комплекса дизель-электрической установки ста-

новится исключительно малошумной, что дало возможность фирме присвоить своим приводам логотип “whisperprop” (с английского это можно перевести как “шепчущие” пропульсивные установки).

Предлагаемые фирмой пропульсивно-рулевые установки обладают всеми преимуществами, присущими установкам с электродвижением:

- свободой размещения генератора по отношению к гребному мотору (вследствие отсутствия жесткой механической связи между ними проектант может располагать дизель-генератор в наиболее удобном по соображениям общей компоновки и дифферентовки месте);
- возможностью использования вырабатываемого генератором тока для питания других судовых потребителей;
- возможностью подачи питания от одного генератора нескольким пропульсивным или рулевым приводам;
- возможностью параллельной работы нескольких генераторов, обеспечивающих работу двигателей и других судовых потребителей;
- возможностью регулирования оборотов двигателей без изменения скорости вращения приводных двигателей генераторов;
- возможностью получения на валу электродвигателя большего крутящего момента, а следовательно, и получения большего упора гребного винта при низких оборотах, по сравнению с приводами от ДВС.

Фирма утверждает, что использование ее электромоторов серии РМ с постоянными магнитами и генераторов серии АГТ обеспечивает повышение экономичности энергетической установки по расходу топлива на 25–49%, по сравнению с обычными дизельными приводами. При сохранении одинаковой эффективности общая масса предлагаемой установки может быть меньше, чем обычной дизельной, примерно на 30%. Габариты объемов (ящиков), отводимых под элементы установки “Fisher-Panda”, также сокращаются.

Особенно заманчивым представляется использование на маломерных судах различного назначения устройств “DE AZIPROP”. Обладая возможностью изменения направления упора гребного винта в пределах $\pm 90^\circ$, такое устройство исключает необходимость установки отдельного рулевого устройства обычного типа и обеспечивает исключительно высокие маневренные качества судна. Мощностной ряд предполагаемых к выпуску устройств “AZIPROP” имеет диапазон от 12 до 400 кВт, что позволит использовать их в качестве основных пропульсивных устройств на достаточно крупных катерах (рис. 9). В то же время их можно использовать и как вспомогательное пропульсивно-рулевое устройство для маневрирования в гаванях крупных яхт или для обеспечения аварийного хода к месту убежища при выходе из строя основной энергетической установки судна.

Примером использования устройства



ВАЮЩИЕ ШЕПОТОМ

ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ПРИВОДЫ

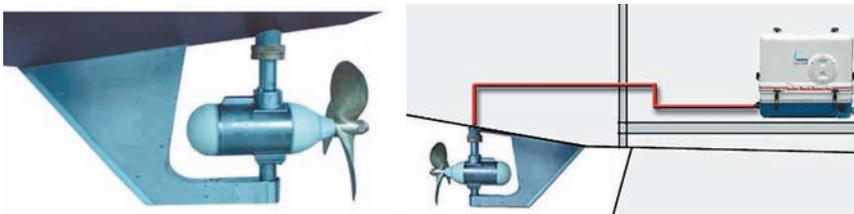
Рис. 4. Подвесной пропульсивно-рулевой привод "DE-Outboard" для судов малого водоизмещения



Рис. 5. Пропульсивно-рулевой привод "DE AZIPROP" с азимутально изменяемым направлением упора в пределах $\pm 90^\circ$



Рис. 9. Пример практического использования привода "AZIPROP", установленного в кормовом подзоре крупного водоизмещающего катера



"AZIPROP" нижней границы мощностного ряда может служить его установка на парусной яхте фирмы "Jeneau" "Espace 37" длиной 11,3 м. В ходе модернизации с яхты был снят первоначально установленный в качестве вспомогательного двигателя дизель "Perkins" мощностью 35,3 кВт и установлены дизель-генератор "Panda" с выходной электрической мощностью 14 кВт и устройство "AZIPROP" с электромотором мощностью 12 кВт.

Благодаря возможности изменения направления упора нового привода яхта стала обладать намного более высокими маневренными качествами, чем она имела при работе жесткого привода от дизеля на винт и штатного руля для хода под парусом. При работе устройства "AZIPROP" совместно со штатным носовым подруливающим устройством яхта могла двигаться в поперечном направлении, преодолевая давление сильного навалного ветра.

По мнению специалистов фирмы "Fisher-Panda", предлагаемые ею дизель-электрические пропульсивные и пропульсивно-рулевые приводы открывают новую эру в развитии энергетических установок судов маломерного флота.

Вячеслав Зубрицкий

(По материалам сайта фирмы "Fisher-Panda Generatoren")

ОАО "ВОЛЖСКИЕ МОТОРЫ"
производит и реализует
подвесные лодочные моторы
"ВЕТЕРОК"
мощностью 8 и 12 л.с.,
а также двигатели
к а/м УАЗ, "ГАЗель"

Россия, 432006, г. Ульяновск, ул. Локомотивная, 17а
Отг. сбыта: тел. (8422) 35-86-05; т/факс (8422) 35-82-44
отг. маркетинга: (8422) 35-81-59; E-mail: vmmarket@mail.uln.ru

105122, Москва, Щелковское шоссе, 5 ф-ка "Сокол"
Тел.: (095) 967 1636
163 4487
местный 215

МОТО РЭСТ

- * подвесные моторы "Selva", "Yamaha", "Honda", "Mercury"
- * надувные лодки "Лидер", "Бриг", "Корсар", "Феникс", "Орион"
- * лодки Воронежского завода "Мини", "Кейс", "Воронеж-М", "Аргонавт", "Максим", "Дельфин"
- * мотолодки "Казанка" всех моделей
- * ремонт моторов и их установка
- * ремонт надувных лодок
- * запчасти и аксессуары

www.motorest.ru
e-mail: info@motorest.ru

Санкт-Петербург, наб. Мартынова, 92 (яхт-клуб) тел: (812) 320 7698,
ул. Савушкина, 119, тел.: (812) 320 7575
Москва, ул. Авиамоторная, 19, тел.: (095) 361 6931, 999 5758,
Тольятти, Приморский бульвар, 43, магазин "Клевое место",
тел.: (8482) 356937, 338808, 341533, факс: (8482) 337266
www.forcemarine.ru

Катера "Regal".
Алюминиевые лодки "Buster". Моторы "Mercury", "Honda".
Снегоходы "Lynx".
Силовая продукция "Honda".
Ремонт, сервисное обслуживание техники.

FORCE Marine
СКОРОСТЬ! НАДЕЖНОСТЬ! КОМФОРТ!



ПАРУС В ОБЛАКАХ

(проект “SkySails”)

Парус, забытый не навсегда. Так получилось, что на десятки лет растянулся разрыв между победой паровой машины над парусом и возникновением свежих идей, которые позволяют с определенным оптимизмом оценивать перспективы продвижения ветроэнергетики в практику мореплавания. Тот временной интервал был не просто разрывом: по прошествии десятилетий торжества колосников и форсунок профессиональные моряки, увы, едва ли не окончательно утратили навыки общения с океанскими ветрами, потеряли интерес к парусу как таковому.

При всей очевидности и серьезности этого факта, приятные сюрпризы, однако, еще ожидаемы. И тому есть простое объяснение. Интерес моряков к каменному углю и продуктам переработки нефти возник и продолжает крепнуть не в силу какой-то особой притягательности этих субстанций. Их победа на море находит объяснение в том, что использование такого рода концентраторов энергии на коммерческих судах было и остается целесообразным.

Отсюда следует очевидное: любые технические решения, предлагаемые сторонниками внедрения ветродвижения, будь они технологически приемлемы и экономически целесообразны, сразу же со вниманием рассмотрят и реализуют. Корабли начнут менять облик проектируемых ими судов. Моряки, вспоминая навыки, утраченные, вроде бы, навсегда, станут охотно прислушиваться к голосу ветра.

Из новейшей истории. Наверное, первый всплеск интереса к парусу нетрадиционного вида пришелся уже на 20-е гг. XX в., когда в натурных испытаниях достойно себя проявили конструкции простые и в меру надежные “ротаторы Флетнера”. По нескольким причинам, однако, они не получили прямого продолжения. Идеей возрождения паруса никто не занимался в годы Второй мировой войны, равно как и сразу после ее окончания.

Следующий заметный всплеск интереса к ветродвижению возник только в 70-е гг. — не столько в силу очевидно проявившегося тогда прогресса прикладной аэродинамики, сколько по причине памятного нефтяного кризиса, захлестнувшего индустриально продвинутый мир. Кривые удельной себестоимости грузоперевозок на реальных судах и на проектируемых судах-ветроходах стали медленно, но верно сближаться.

Именно на то время пришлось проработки, выполнявшиеся в ЦНИИМФ и ЛКИ (Г.М. Кудреватых, Г.А. Алчуджан, П.С. Митрофанов). К сожалению, не получили достойного продолжения многочисленные проекты, созданные

Практически всю массу грузов, перемещаемых в межконтинентальных перевозках (95%), сегодня доставляют по воде. И все эти грузы (98%) перевозят судами на дизельной тяге. Ежегодно, снабжая их топливом, в мире расходуют гигантские суммы — более 20 млрд евро. Сжигая это топливо, земляне пока еще мирятся с тем, что сопутствующий выброс веществ, загрязняющих атмосферу над Мировым океаном, оказывается выше уровня, признаваемого критическим в грузовых перевозках по суше.



Рис. 1. Состав комплекса “SkySails”.

1 — змейковый парус; 2 — секции паруса, заполненные гелием; 3 — шкоты; 4 — рельс, своего рода погон; 5 — подвижная точка приложения тяги; 6 — фал, тягловый трос; 7 — гондола, блок автоматического управления шкотами.

тогда же в Лаборатории по исследованию судов с экологически чистыми двигателями — ЛИСЭДНКИ (Ю.С. Крючков, И.Е. Перестюк и др.). Чуть более счастливыми оказались опыты японских корабелов. Часть из того, что изобрели они, была испытана в плаваниях нескольких реальных судов. Чуть позже соображения, реализованные в оригинальном натурном проекте, предъявил миру знаменитый Ж.-И. Кусто. Однако все это снова отошло на задний план, как только к нормальному уровню вернулись мировые цены на нефть.

По настоящий день не уменьшается число любителей и профессионалов, продолжающих верить в ожидаемое подключение сверхсовременного “паруса” к рутине морских перевозок. В лучах славы купаются красавцы — суда фло-

та STA (Международной ассоциации учебно-парусных судов). Не привлекая особого внимания, тут и там мелькают имена реальных и виртуальных проектов: “Club MED”, “Indosail”, “Walker”, “Solar Sailor”. И все же по сей день недостижимым остается одно — заставить парус, если не на равных, то хотя бы в одной упряжке с дизелями совершать трудовые подвиги.

Это называется “SkySails”. При всей скромности видимых перспектив шансы на прорыв паруса на океанские просторы со временем не уменьшаются, а даже возрастают. Чем дальше, тем отчетливей становится понимание главного: парус остается единственным в ряду всех мыслимо возможных пропульсивных комплексов, при использовании которых потребляемая энергия прямым образом — без потерь



Рис. 2. Возможные варианты движения судна, вооруженного системой "SkySails".
 1 — движение невозможно;
 2 — предельно острый курс (50°), бейдевинд;
 3 — галфвинд;
 4 — бакштаг;
 5 — фордевинд.

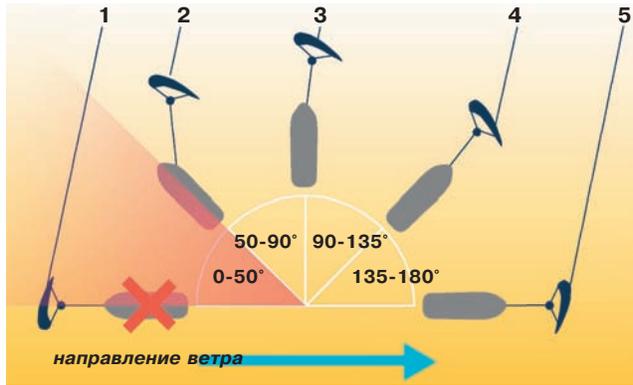


Рис. 3. Система "SkySails" и кренящий момент, создаваемый ею: а — кренящая составляющая; б — компенсирующая составляющая; в — баланс сил.
 1 — ось вращения; 2 — кренящая сила; 3 — кренящий момент; 4 — подъемная сила; 5 — компенсирующий момент; 6 — результирующая сила; 7 — взаимная компенсация сил.

— превращалась бы в тяговое усилие. В этом отношении альтернативы парусу нет. К тому же, пусть не часто, но постоянно и с самых неожиданных сторон возникают дополнительные аргументы в пользу паруса.

Очередным поводом для оптимизма, к примеру, оказывается требуемое сегодня экологами ужесточение норм в отношении выбросов NOx и прочей гадости, производимых судовыми дизелями, неизбежное удорожание традиционных технологий, в результате которого те самые "кривые себестоимости" сближаются окончательно и бесповоротно.

На обусловленное этим изменение отношения к парусу, в частности, рассчитывают авторы проекта "SkySails", хорошо встреченного на недавно состоявшейся в Гамбурге выставке SMM-2002 (Международная выставка по судостроению, машиностроению и морской технологии).

Существо этого проекта сводится к следующему. "Бесплатным" вспомогательным двигателем — буксировщиком обычного моторного судна — служит запускаемый с его палубы змеиный парус "kite-sail" — телесный, но практически невесомый — наполненный гелием.

"SkySails" — простота и надежность.

Напор ветра преобразуется в аэродинамическую силу, реализуемую "мягким" газонаполненным крылом. Требуемая форма крыла создается путем выгибания и вытравливания многочисленных "шкотов", сходящихся в некоей гондоле — компактном управляющем блоке. Этот блок содержит в единой оболочке как грубую механическую, так и тонкую "интеллектуальную" части.

От парящей под парусом гондолы к судну спускается тяговый трос (фал), коренной конец которого скреплен с гондолой, а ходовой — с бортом судна. "Точка" крепления ходового конца фала — на самом деле целое автономное устройство, которое может перемещаться вдоль борта — по длине судна. Продольная состав-

ляющая тяги, передаваемой судну фалом, и есть то тянущее усилие, ради которого существует система.

Такому парусу полагается парить на высоте 100—500 м, там, где дуют ветры посильнее подторможенных приземных ветров. Собственно парусу полагается работать не только при попутных ветрах: если верить расчетам, судно, вооруженное системой "SkySails", сможет ходить и острыми курсами: до 50° к направлению кажущегося ветра.

Потенциал технологии "SkySails". Члены команды, представляющей систему "SkySails", высоко оценивают ее потенциальные возможности. Многие из того, что они говорят, может быть принято на веру.

Компактность. В собранном виде парус "SkySails" (в развернутом состоянии имеющий размеры футбольного поля) занимает мало места: он несравненно более компактен, нежели любая другая привычная система, включающая в себя мачты, реи, такелаж...

Универсальность. В силу того, что система не занимает ни одного квадратного метра палубы, она может быть применена на судне практически любого типа. Соответственно система может работать как на "моторно-парусном", так и на "парусно-моторном" варианте судна.

Возобновляемость. Система допускает многократное ее разворачивание и сворачивание. Наполняющий парус гелий при каждом сворачивании без больших потерь может быть собран для последующего его использования.

Безопасность. Важно, что в критической ситуации судно может быть освобождено от системы мгновенно. В нормальных условиях она, в отличие от традиционного паруса, практически не создает кренящего момента.

Сделанная здесь оговорка "практически" возникает в связи с неточностью, допущенной авторами рисунка: результирующая сила в

действительности должна быть направлена по линии фала. Глядя на схему, соответственно, нельзя не отметить, что какой-то кренящий момент, пусть и небольшой, практически всегда будет существовать, хотя, конечно же, его величина несопоставима с тем, что наблюдается при работе традиционных парусов.

Метеопрогнозы и "SkySails". Система автоматического управления комплексом хорошо стыкуется с системой восприятия оперативных метеосводок, а также системой автоматического выбора оптимального курса.

Маркетинг во благо "SkySails". Команда, продвигающая проект "SkySails", менее всего похожа, как это бывает, на нищих изобретателей или гонимых всеми городскими сумасшедших. На самом раннем этапе ей удалось заручиться поддержкой значимых организаций, авторитетных специалистов, ее действия подчинены хорошо продуманному плану.

Спонсорам предлагают приобщиться к программе оборудования системой "SkySails" в течение ближайших 10 лет порядка 1200 судов (это 3% действующего мирового флота; экономия расходов на топливо должна составить 50%). Все это должно означать для созданной в 2001 г. компании "SkySails" GmbH суммарную продажу защищенного патентом продукта в объеме свыше 2.2 млрд евро.

Первый вклад получен от национального инновационного фонда "IdeenFONDS"(Гамбург). Три фактора послужили основанием для открытия финансирования: наличие инновационных признаков, отличающих проект; профессионализм менеджмента; основательность прогнозируемого рыночного потенциала.

В качестве стратегических партнеров новой компании удалось заполучить более чем внушительные структуры: "Oldendorff Carriers" (Любек, судовладелец, обладающий собственными судостроительными мощностями); две мощные судоходные компании: "Flensburger Schiffbau-Gesellschaft" и "Rickmers Reederei".

В качестве технического консультанта выступает Р. Шенцле — сотрудник Гамбургского опытового бассейна, который известен как эксперт по системам парусного вооружения и профессиональный сорвейер. Консультации по части метеорологии дает М. Шрадер.

В команду также входят легендарная яхтсменка Э. Макартур и Х. Платнер — промышленник и владелец гоночной яхты международного класса.

Одна из самых ярких фигур, с симпатией относящихся к деятельности "SkySails GmbH", — Ф. Шмидт-Блеек, совсем недавно бывший вице-президентом Института климата, энергии и защиты окружающей среды.

Показательно, что положительные оценки проект уже получает и со стороны. Одна из них, прямо на выставке, прозвучала из уст представителей Ветроэнергетического союза.

Автора! Для полноты картины остается назвать имена тех, кто стоял у истоков проекта, а сегодня выступает его основной движущей силой. Это — молодые и амбициозные: инженер Стефан Сраге и экономический менеджер Сюзанна Мёкс-Кароне.

Публикация подготовлена на основании материалов, предоставленных компанией "SkySails GmbH".

В. М.



Из путевого альбома

Два фото из сделанных во время рейса петербургской "Мальвы" в Швецию:



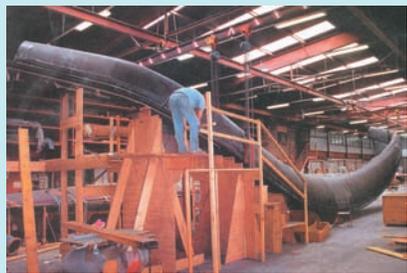
— Подлинный бот Колина Арчера и один из старейших работающих и поныне парходов мира.



— Гигант из далекого прошлого и водное такси.

Фантастическая картинка

Далеко не каждый из яхтсменов опознает в проверяемой конструкции важнейшую часть многокорпусника — поперечную балку. Снимок сделан на французской верфи "Multiplast".



Адрес — катер "Оклахома"

Чей Сайденхем — механик из Пул Поттери — и его жена Джоан уже много лет живут на старом торпедном катере "Оклахома", ошвартованном на Лонг-Айленде. Мало того, что это — решение жилищного вопроса, позволяющее сравнительно легко менять местожительство, но еще и возможность множества встреч с интересными людьми, приходящими с моря. Так или иначе, Чей написал о жизни на борту катера очень интересную книгу.



Фото на память



Просто невозможно побывать на Аландских островах и не подняться на борт стоящего в Мариенхамине на вечной стоянке четырехмачтового барка "Поммерн". Это "родной брат" нашего "Крузенштерна" (бывшей "Падуи"), построенный сто лет назад в Гриноке. На черно-белом фото — "Поммерн" в своем последнем рейсе под парусами.



Вторая жизнь старой шхуны

Построенная в 1948 г. 145-футовая трехмачтовая шхуна "Orion" превращается в барк "Earl of Pembroke" по заказу "Squaresail Company". Это будет третье парусное судно англо-французской компании, которая предоставляет их для съемок кинофирмам и сдает в чартер. Пассажиры в течение 2–6-дневных рейсов (130–800 фунтов ст.) с удовольствием принимают участие в работе с парусами.



Лафа кончилась

Грустные мысли навеивает вид заслуженного моторно-парусного судна, так завершающего свою жизнь. Фото сделано в Петербургском яхт-клубе "Балтиец".



Запретить!

Предлагается внести в Международные правила парусных соревнований запрет на травмирование соперников средствами искусства.



Посуху, аки по морю

Когда шторм утих, многие владельцы яхт и катеров отыскивали свои суда далеко от берега о. Мальорка — чуть ли не на улицах города. Девятиметровые волны забросили этот катер в рощу, и он застрял между деревьями.



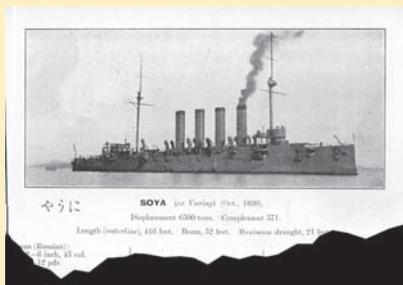
Приснится же такое

Чтобы не был швейцарский пейзаж чересчур спокойным, рейсовый теплоход декорировали под ужасного дракона.

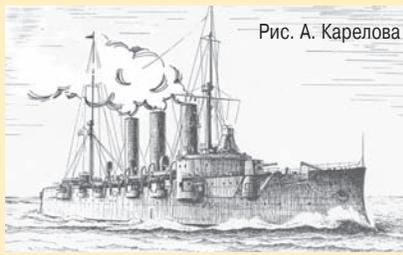


Снимок-загадка

Первым на наш вопрос о том, могли «Варяг» быть сфотографирован с красным флагом, правильно ответили **Алексей Козлов** из Казани и **Владимир Крашенинников** из Саратова. Они процитировали соответствующее место из книги Р.М.Мельникова «Крейсер «Варяг»» (Л., «Судостроение», 1975): красный флаг на фок-мачте корабля, пришедшего в Ливерпуль для ремонта, был поднят в марте 1917 г. и спущен 8 декабря этого года, когда русские моряки были вынуждены покинуть крейсер. Читатель А. Гордеев прислал его редкое фото под японским флагом: это страничка из английского справочника «Fighting Ships 1909 Jane» («Варяг» был поднят и некоторое время находился в составе флота Японии, пока не был куплен русским правительством).



Еще один вопрос из истории нашего флота и советского кино. В каком широко известном фильме в заглавной роли снимался этот героический корабль? Назовите три названия, которые он носил в течение своей долгой корабельной жизни (1905–1942 гг.).



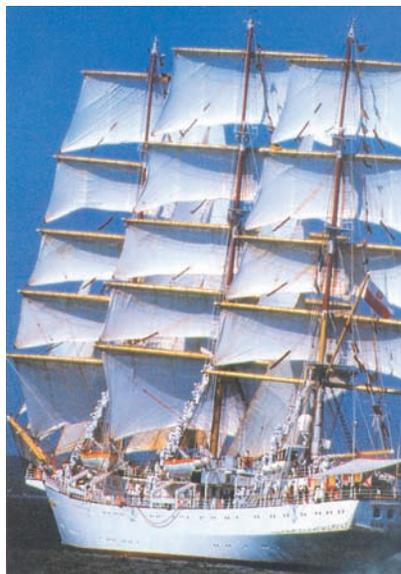
Очередное задание

Предлагаем придумать подпись (желательно остроумную) к этому загадочному рисунку художника Геннадия Живуцкого.



Белому фрегату 20 лет

9 июля 2002 г. польский парусник «Дар Млодзержи» вышел в свой 100-й рейс. Капитан Лешек Викторевич, который повел фрегат по маршруту Гдыня—Килония—Гдыня, так сказал о судне: «Я его просто люблю, надеюсь, он меня тоже».



Парусник принадлежит Морской Академии (Гдыня). На его борту 34 дипломированных моряка и 136 кадетов — учеников Академии.

За 20 лет судно, построенное по проекту Зигмунда Хореня, прошло 354 063 мили, что равно 16 экваторам. Наибольшая протяженность маршрута — 1241 миль. Наибольшее расстояние, пройденное в день — 264,7 мили; наивысшая скорость под парусами — 16,5 уз.

Т. И.

Новый флагман STA «Stavros S. Niarchos»



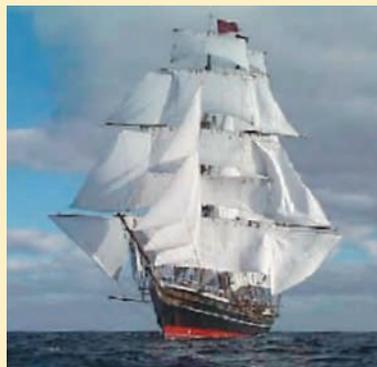
Вместо выведенного из эксплуатации парусника «Malcolm Miller» флагманом STA стал построенный 40 лет назад бриг, новое название которого имеет свою историю. Греческий судовладелец Ставрос Ниаркос некогда подарил свою яхту Королевскому флоту Британии для участия в гонке STA.



Юнга готов к старту

Он всегда мечтал о морской форме.

«Stad Amsterdam»



Перед вами не копия с картины кого-либо из маринистов прошлого, а снимок новейшего стального трехмачтового 78-метрового судна с полным корабельным вооружением, построенного в Голландии по проекту знаменитого яхтенного конструктора Дьекстра и даже успевшего принять участие в Операции Парус 2002 г. и ряде морских праздников. Корабль служит учебным парусником, но принимает на борт 36 пассажиров, которым создан вполне приемлемый уровень комфорта.



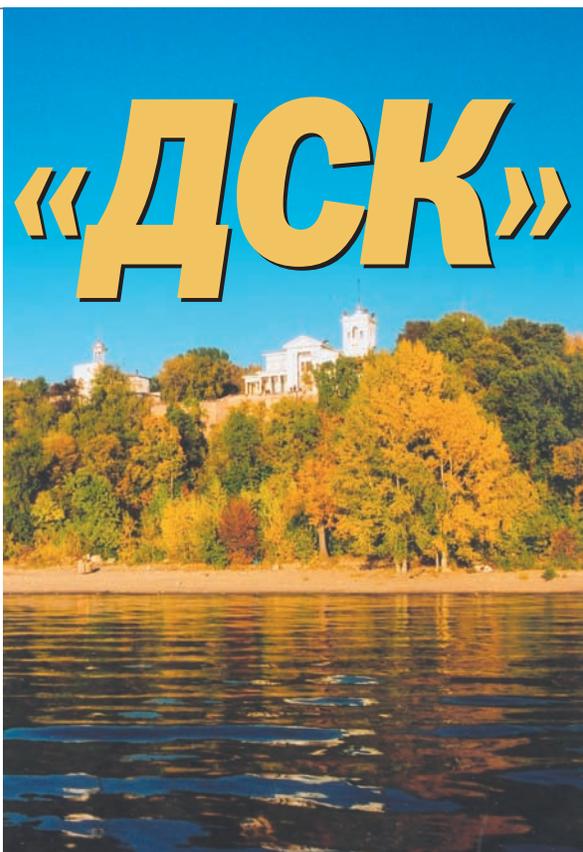
«Цена страха»

«Цена страха» — так называется книга любителя экстремального туризма Аркадиуша Павелки, которая получила от журнала «Zagle» премию имени Леонида Телиги. Ее автор после двухлетних приготовлений, в том числе поисков спонсоров, совершил в 1998 г. трехмесячный переход в одиночку через Атлантику на 4,5-метровой резиновой лодке под парусом. О том, как это происходило, он и рассказал в своей книге.

Подробнее об этом путешествии читатели «Катеров и яхт» узнают в одном из следующих номеров.



Т. И.



«ДСК»

и бизнес, и увлечение



В отличие от многих некогда крупных водно-моторных центров Поволжья, так и не сумевших оправиться от кризисного шока — где жизнь на воде даже в нынешние относительно стабильные времена еле теплится — Самара представляет собой приятное исключение. На учете в ГИМС города и области состоит более 30 тысяч маломерных судов, и в справедливости статистических выкладок можно лично убедиться, пройдя на катере по самарским водным путям. На одной только Волге в черте города я насчитал больше десятка больших и маленьких стоянок, причем подавляющее большинство катеров, мотолодок и парусных яхт стояли на воде готовые к выходу. Основу самарского маломерного флота, как и встарь, составляют классические дюральки, а наиболее популярный подвесник — «Вихрь», который тут же, в Самаре, и производится. Хотя и крупных импортных катеров тоже далеко не единицы. Несмотря на будний день, на реке было оживленно, и расслабляться за штурвалом не стоило. Завершился этот ознакомительный выход, начавшийся на Волге у знаменитых Жигулевских ворот, на реке Самаре, на одной из крупнейших городских стоянок «Прокат», принадлежащей самарской фирме «ДСК».



Редакцию «КиЯ» и эту известную самарскую компанию связывают не только давние партнерские отношения. Еще при первом знакомстве с ее основателями Андреем Андреевым и Сергеем Кузнецовым стало ясно, что движет деятельностью фирмы не только чисто деловой интерес, но и увлечение. В дальнейшем мы могли не раз убедиться, что это действительно так — как и наш журнал, «ДСК» регулярно выставляет свою гоночную команду на экстремальный водно-моторный марафон «24 часа Санкт-Петербурга», приходилось Андрею с Сергеем участвовать и в редакционных тестах. В общем, как выражаются у нас в «КиЯ», — «наши люди». Именно этим и был продиктован первый вопрос, который я задал компаньонам еще в салоне катера, когда мы шли по Волге.

— Как вышло, что вы стали заниматься именно таким видом бизнеса? Почему именно лодки, катера, стоянка?

А.Андреев: Когда мы с Сергеем учились в пятом классе, мой отец по эскизам из «КиЯ» построил лодку с тримаранными обводами, нечто вроде «Бостонского китобоя». Фанерную, оклеенную стеклотканью. Мы, естественно, тоже ему помогли, а после первого спуска на воду из нее просто не вылезали, «заболели» водой и моторами.

С.Кузнецов: А когда учились в десятом классе, стали настоящими судовладельцами — приобрели на паех стеклопластиковую «Ладогу» с «Вихрем-25». Хорошая была лодка. В общем, всю жизнь на воде. После перестройки приходилось заниматься разными видами бизнеса, но в итоге пришли к тому, к чему действительно лежит душа.

— С чего начинали?

А.Андреев: Лет восемь тому назад на Кипре я впервые прокатился на гидроцикле. Понравилось мне это настолько, что вскоре купил такую машину себе. В Самаре это новое тогда увлечение вызвало немалый интерес, поэтому мы заключили



Из 550 мест на стоянке "Прокат" свободны от силы полсотни



соглашение с представительством "Bombardier" и под конец того же сезона успели продать несколько штук. Дело пошло, и в дальнейшем стабильно продавали по 60 гидроциклов за сезон. Организовали сервис, обучили механиков. Потом гидроциклетный бум, как и везде, заметно пошел на спад, а заместил его растущий спрос на катера — когда большинство людей начало отходить от кризиса, когда наметилась стабильность. Впрочем, в Самаре этот спрос был всегда, просто по известным причинам он был отложен. Катера начали активно покупать лет пять тому назад, и с тех пор спрос с каждым годом только увеличивается. На сегодняшний день мы продаем катера, мотолодки и подвесные моторы практически всех известных зарубежных марок. В качестве свидетельства нашего успеха в этой области я бы привел, например, тот факт, что уже несколько лет фирма "ДСК" является эксклюзивным дистрибьютором "Nimbus Boats AB" по странам СНГ — теперь этих великолепных шведских катеров немало и на волжских просторах.

С. Кузнецов: Вовремя подвернулась и возможность приобрести одну из наиболее крупных самарских стоянок под названием "Прокат". Так уж исторически сложилось, что лодок здесь всегда было много, а водно-моторная активность сохранялась даже в тяжелые кри-

зисные времена. Кстати, название стоянки не случайно — здесь действительно имелась прокатная станция, где в советские времена можно было взять на время не только банальный весельный "фофан", но и "Прогресс" с "Вихрем", причем за чисто символическую плату.

— **Стояночный бизнес и продажа катеров как-то связаны между собой?**

С. Кузнецов: Естественно, связаны очень тесно, и более того — взаимно стимулируют друг друга. Стоянка — это не только доходы от предоставления мест у бонов. Во-первых, потенциальный покупатель охотней принимает решение о приобретении лодки, когда твердо знает, что у него не будет связанных с ним побочных проблем — стоянка хорошо охраняется, а на берегу расположена мастерская с квалифицированным персоналом, где при необходимости можно произвести любой ремонт — хоть "механики", хоть корпуса. Даже техосмотр ГИМС производится централизованно. Кстати, если катер приобретен у нас, то в течение первого сезона место у причала для него предоставляется бесплатно. А во-вторых, стоянка — это общение и спонтанные тест-драйвы. Прокатится кто-нибудь на катере соседа и говорит: "Хочу такой же".

— **Насколько мне известно, вы продаете и отечественную технику, в том числе и самарские "Вихри"...**

А. Андреев: С этим, как ни странно, несколько сложнее. Продаем, но с точки зрения бизнеса дело это не настолько выгодное. Главная причина — очень низкое качество тех же "Вихрей". Мотор этот непредсказуем. И далеко не каждый, у кого есть деньги на его покупку, готов при каждом запуске плясать перед ним с гаечными ключами. Взять отечественные "Жигули" — конечно, они хуже иномарок, но все же заводятся и ездят! На "Моторостроителе", производящем эти популярные некогда моторы, как видно, не понимают, что при таком положении дел нормального сбыта никогда не будет. Чтобы иметь дело с "Вихрем", надо хорошо соображать в технике. Поэтому все

больше самарцев предпочитает импортные моторы, пусть даже подержанные. Кстати, именно с подвесников и началось проникновение в Самару импорта, и нередко их ставят на отечественные лодки. Очень популярная услуга, которая мы оказываем, — это увеличение высоты транца под мотор с длинной "ногой" на "Казанках".

С. Кузнецов: А что же касается "Вихрей", то мы по собственной инициативе и за свой счет заказали одному конструкторскому бюро модернизацию мотора. Задача проста: пусть в основе конструкция останется устаревшей, пусть сохраняется несовершенная гидродинамика, не надо выхлопа через ступицу — "Вихрь" просто должен нормально заводиться и устойчиво работать. Если доработка принесет желаемые результаты, планируем предложить подобную модернизацию серийной продукции самому заводу. Хотя не секрет, что там к этой затее отнеслись весьма ревностно: мол, мы его всю жизнь довести не можем, а вы думаете, будто все так просто! Не секрет также, что и с деловой точки зрения такое сотрудничество должно быть взаимовыгодным. Пока что ценовая политика завода нас не совсем устраивает.

— **Какие еще вынашиваете планы на будущее?**

С. Кузнецов: Проектов хватает. Большинство из них требует крупных капиталовложений, поэтому взяться с ходу за все подряд пока возможности нет. Но в нынешние времена, как нам представляется, уже можно работать на перспективу, не ожидая немедленного возврата денег. В числе первоочередных планов — привести в порядок стоянку, превратить ее не только в современную марину с соответствующей инфраструктурой, но и в настоящий клуб, место встреч единомышленников. На бонах должны быть электричество и вода (сейчас, чтобы подзарядить аккумулятор на катере, всякий раз приходится тянуть "переноску"), на берегу — новое клубное здание с салоном, ресторанчиком, душевыми и т.п. Старые

Магазин фирмы "ДСК" в центре города





боны тоже надо менять. Дело это далеко не дешевое, а вопросы качества и долговечности — на первом месте. То, что делают сейчас у нас, хоть и стоит, на первый взгляд, относительно недорого, не выдерживает никакой критики. Больше денег уйдет на поддержание таких бонгов в порядке и ремонт. Именно поэтому планируем приобрести у одной шведской фирмы лицензию на производство практически вечных железобетонных понтонов для марин и организовать их изготовление по иностранному «рецепту». Думаем, что если работать на перспективу, как уже упоминалось, такие плавучие причалы понадобятся не только на нашей стоянке, и не только в Самаре... Давно пора оборудовать и береговую заправочную станцию — одна из крупных российских нефтяных компаний встретила такую идею с пониманием, так что вскоре на-

шим водномоторникам можно будет забыть о неподъемных канистрах.

А. Андреев: А может, и не только нашим. Правда, иностранцы, для которых российские внутренние воды с каких-то замшелых времен до сих пор закрыты, наверное, и слова-то такого не знают — «канистра». На автомобиле с заграничным номером к нам можно приехать, а на катере с заграничным флагом — почему-то нет. Но не будет же запрет действовать вечно! Волга — истинный рай для водного туризма, а туризм, как известно, не только увлечение, но и целая отрасль экономики. Мы уверены, что государственные умы все-таки поймут, насколько невыгодны для страны такие запретительные меры. Иностранцы туристы не просто любят наши местные красоты — они оставляют в волжских городах немалые деньги, способствуют созданию рабочих мест... Во всем мире это уже давно поняли, поэтому туристов, путешествующих на всех мыслимых видах транспорта, всячески привлекают. Короче говоря, давно вынашиваем идею установить по вол-

жским берегам — естественно, в сотрудничестве с нефтяными компаниями — целую сеть бензозаправочных станций, которые позволят водномоторникам ощутить истинную свободу передвижения. Хотя волжский маломерный флот растет не по дням, а по часам, сейчас о деталях говорить рано. Но если действительно «все флаги будут в гости к нам»... Петр Первый, допустивший в страну не только иностранных купцов, но и просто любителей русской экзотики, был более чем прав. Это выгодно. Увлечение увлечением, но мы все же и бизнесмены!

Вел беседу Артем Лисочкин
 Фото автора и Сергея Сурабекянца

Андрей Андреев и Сергей Кузнецов



POLARIS Продажа и сервисное обслуживание гидроциклов, снегоходов

Продажа, ремонт и сервисное обслуживание катеров и мотолодок

«Storebro», «Sea Ray», «Bayliner», «Wellcraft», «Maxum», «Silver», «Finnmaster», «Flipper»

стационарных силовых установок и подвесных моторов

«Mercuriser», «Yanmar», «Mercury», «Mariner»

сертифицированными специалистами

«ДСК» - эксклюзивный дистрибьютор «NIMBUS BOATS AB» по странам СНГ

NIMBUS

Прямая поставка катеров



CROWNLINE



443030, г. САМАРА, ул. УРИЦКОГО, 1. тел. (8462) 478-578

www.dsk.ru e-mail: active@dsk.ru e-mail: office@dsk.ru



ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ О НОВОМ НАЛОГОВОМ КОДЕКСЕ

По просьбе читателей печатаем выдержки из главы 28 «Транспортный налог» из вводимого с 2003 г. Налогового Кодекса, касающиеся владельцев лодок. Обращаем внимание на то, что теперь налогом будут облагаться лодки с мотором мощностью свыше 5 л.с. (а не 10 л.с., как было ранее). Приводимая — для справок — таблица налоговых ставок с каждой лошадиной силы двигателя плавсредства законом субъекта Российской Федерации может быть существенно изменена (увеличена или уменьшена, но не более чем в 5 раз).

Глава 28. ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ

Статья 356

Общие положения

Транспортный налог устанавливается настоящим Кодексом и законами субъектов Российской Федерации (далее — РФ) о налоге, вводится в действие в соответствии с настоящим Кодексом законами субъектов РФ о налоге и обязателен к уплате на территории соответствующего субъекта РФ.

Вводя налог, законодательные (представительные) органы субъекта РФ определяют ставку налога в пределах, установленных настоящим Кодексом, порядок и сроки его уплаты, форму отчетности по данному налогу.

При установлении налога законами субъектов РФ могут также предусматриваться налоговые льготы и основания для их использования налогоплательщиком.

Статья 357

Налогоплательщики

Налогоплательщиками налога признаются лица, на которых в соответствии с законодательством РФ зарегистрированы транспортные средства, признаваемые объектом налогообложения в соответствии со статьей 358 настоящего Кодекса, если иное не предусмотрено настоящей статьей.

По транспортным средствам, зарегистрированным на физических лиц, приобретенным и переданным ими на основании доверенности на право владения и распоряжения транспортным средством до момента официального опубликования настоящего Федерального закона, налогоплательщиком является лицо, указанное в такой доверенности. При этом лица, на которых зарегистрированы указанные транспортные средства, уведомляют налоговый орган по месту своего жительства о передаче на основании доверенности указанных транспортных средств.

Статья 358

Объект налогообложения

1. Объектом налогообложения признаются ... теплоходы, яхты, парусные суда, катера, снегоходы, мотосани, моторные лодки, гидроциклы, несамоходные (буксируемые суда) и другие водные ... транспортные средства, зарегистрированные в установленном порядке в соответствии с законодательством РФ.

2. Не являются объектом налогообложения:

1) весельные лодки, а также моторные лодки с двигателем мощностью не свыше 5 л.с.

...

3) промысловые морские и речные суда;

4) пассажирские и грузовые морские, речные и воздушные суда, находящиеся в собственности (на праве хозяйственного ведения или оперативного управления) организаций, основным видом деятельности которых является осуществление пассажирских и (или) грузовых перевозок;

...

6) транспортные средства, принадлежащие на праве хозяйственного ведения или оперативного управления федеральным органам исполнительной власти, где законодательно предусмотрена военная и (или) приравненная к ней служба;

7) транспортные средства, находящиеся в розыске, при условии подтверждения факта их угона (кра-

жи) документом, выдаваемым уполномоченным органом;

Статья 359

Налоговая база

1. Налоговая база определяется:

1) в отношении транспортных средств, имеющих двигатели, — как мощность двигателя в лошадиных силах;

2) в отношении водных несамоходных (буксируемых) транспортных средств, для которых определяется валовая вместимость, — как валовая вместимость в регистровых тоннах;

3) в отношении водных ... транспортных средств, не указанных в подпунктах 1 и 2 настоящей статьи, — как единица транспортного средства.

2. В отношении транспортных средств, указанных в подпунктах 1 и 2 пункта 1 настоящей статьи, налоговая база определяется отдельно по каждому транспортному средству.

В отношении транспортных средств, указанных в подпункте 3 пункта 1 настоящей статьи, налоговая база определяется отдельно.

Статья 360

Налоговый период

Налоговым периодом признается календарный год.

Статья 361

Налоговые ставки

1. Налоговые ставки устанавливаются законами субъектов РФ соответственно в зависимости от мощности двигателя или валовой вместимости транспортных средств, категории транспортных средств — в расчете на одну лошадиную силу мощности двигателя, одну регистровую тонну или единицу транспортного средства в следующих размерах (см. табл.).

2. Налоговые ставки, указанные в пункте 1 настоящей статьи, могут быть увеличены (уменьшены) законами субъектов РФ, но не более чем в пять раз.

3. Допускается установление дифференцированных налоговых ставок в отношении каждой категории транспортных средств, а также с учетом срока полезного использования транспортных средств.

Статья 362

Порядок исчисления налога

1. Налогоплательщики, являющиеся организациями, исчисляют сумму налога самостоятельно. Сумма налога, подлежащая уплате налогоплательщиками,

являющимися физическими лицами, исчисляется налоговыми органами на основании сведений, которые представляются в налоговые органы организациями, осуществляющими государственную регистрацию транспортных средств на территории РФ.

2. Сумма налога, если иное не предусмотрено настоящей статьей, исчисляется в отношении каждого транспортного средства как произведение соответствующей налоговой базы и налоговой ставки.

3. В случае регистрации транспортного средства и (или) снятия транспортного средства с регистрации (снятия с учета, исключения из государственного реестра и т. д.) в течение налогового периода исчисление суммы налога производится с учетом коэффициента, определяемого как отношение числа полных месяцев, в течение которых данное транспортное средство было зарегистрировано на налогоплательщика, к числу календарных месяцев в налоговом периоде. При этом месяц регистрации транспортного средства, а также месяц снятия транспортного средства с регистрации принимается за полный месяц. В случае регистрации и снятия с регистрации транспортного средства в течение одного календарного месяца указанный месяц принимается как один полный месяц.

4. Органы, осуществляющие государственную регистрацию транспортных средств, обязаны сообщать в налоговые органы по месту своего нахождения о транспортных средствах, зарегистрированных или снятых с регистрации в этих органах, а также о лицах, на которых зарегистрированы транспортные средства, в течение 10 дней после их регистрации или снятия с регистрации.

Статья 363

Порядок и сроки уплаты налога

1. Уплата налога производится налогоплательщиками по месту нахождения транспортных средств в порядке и сроки, которые установлены законами субъектов РФ.

2. Налогоплательщики, являющиеся организациями, представляют в налоговый орган по месту нахождения транспортных средств налоговую декларацию в срок, установленный законами субъектов РФ.

3. Налоговое уведомление о подлежащей уплате сумме налога вручается налогоплательщику, являющемуся физическим лицом, налоговым органом в срок не позднее 1 июня года налогового периода.



Наименование объекта налогообложения	Налоговая ставка (руб.)
Катера, моторные лодки и другие водные транспортные средства с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы):	
– до 100 л.с. (до 73.55 кВт) включительно	10
– свыше 100 л.с. (свыше 73.55 кВт)	20
Яхты и другие парусно-моторные суда с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы):	
– до 100 л.с. (до 73.55 кВт) включительно	20
– свыше 100 л.с. (свыше 73.55 кВт)	40
Гидроциклы с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы):	
– до 100 л.с. (до 73.55 кВт) включительно	25
– свыше 100 л.с. (свыше 73.55 кВт)	50
Несамоходные (буксируемые) суда, для которых определяется валовая вместимость (с каждой регистровой тонны валовой вместимости)	20
Другие водные ... транспортные средства, не имеющие двигателей (с единицы транспортного средства)	200



«Мы уже превратились в маленький городок, — рассказывает командор яхт-клуба Владимир Климбек, — поэтому приходится строить новые дороги, облагораживать территорию». Небольшая «парадная» площадь заасфальтирована. Этой весной у входа в клуб высадили березы — получилась настоящая аллея. И хотя вахтенные вагончики напоминают дачные домики, выглядят они аккуратно. С наступлением первых теплых дней в клубе появились «посетители» — самые активные и старательные владельцы лодок, начинающие шкурить-красить свои суда, готовя к очередному сезону. Меня удивило множество ребят — это дети и внуки членов яхт-клуба, которые с малых лет привыкают и к жизни «на воде» и к работе на берегу. Летом понежиться на местном пляже или просто полюбоваться катерами и яхтами приходят сюда жители окрестных домов. Бывает, что число «гостей» доходит до тысячи. Одним словом, жизнь в «Балтийце» кипит.

Клуб — единственный в Петербурге, который может позволить себе развиваться. В 70-е гг. существовал грандиозный проект, по которому территория «Балтийца» должна была превратиться в процветающий оазис. Речь шла о великоллепной благоустроенной стоянке на 2000 судов, «которая могла бы украсить любой парк» (см. «КиЯ» № 34); для начала «Ленгипроинжпроект» разработал более скромный проект стоянки на 260 лодок. Все это планировало Управление бытового обслуживания — «хозяин» городских платных стоянок. Но эти планы остались на бумаге, поскольку со временем архитектурные интересы перекинулись на

ДВАДЦАТЬ СЕДЬМАЯ навигация «Балтийца»

Сегодняшнее официальное его название — «Санкт-Петербургский яхт-клуб «Балтиец»», хотя многие водномоторники знают его как водно-моторную стоянку, а затем кооператив и водно-моторный клуб с тем же названием, неоднократно упоминавшийся в «КиЯ» (см., например, «Капитаны Балтийца» в № 101). В отличие от подавляющего большинства городских водноспортивных центров, этот клуб, несмотря на все нынешние неурядицы, продолжает расти и ведет активную спортивную жизнь.

центр города, и про район «Балтийца» забыли — существующая на окраине города стоянка так и продолжала считаться временной. Однако руководство яхт-клуба этот факт радует. «Клубы, находящиеся ближе к центру, сейчас еле выживают, — убежден Владимир Климбек. — Там стремительно расширяется элитная застройка, а мы расположены в отдалении от тех мест».*

«Балтиец» пытается хотя бы немного приблизиться к планке, поднятой много лет назад грандиозными планами. Главное, что удалось расширить акваторию. В 1984 г. были прорыты два канала, дополняющих старый Матисов. Первый — протяженностью около 1 км и глубиной от 3 до 5 м — предназначен для стоянки и прохода к заливу яхт с большой осадкой. По второму каналу длиной около 650 м могут проходить катера с осадкой не более 0,8 м. Соответственно расширилась территория (с 7 до 10 га); официально эта площадь клубу не принадлежит, но его руководство рассчитывает получить от городских властей в собственное пользование и эти 3 га.

«Балтиец» продолжает принимать новых членов, причем независимо от их социального статуса и финансового положения. «В некоторых частных яхт-клубах месячная стоянка стоит 100, а то и 300 долларов, — говорит Владимир Климбек. — У нас членские взносы всего 100 рублей в месяц, а единовременный вступительный взнос — 1200 рублей».

Количество членов яхт-клуба достигло 980. На очередном отчетно-перевыборном собрании были избраны командор, совет и ревизионная комиссия. В штабе работают командор, два вице-командора, 20 вахтенных матросов, бухгалтер, кассир, главный электрик. Здесь же рыбинспектор выдает лицензии на рыбную ловлю.

На сегодня в «Балтийце» базируется 900 судов, из которых около 100 — парусные. Большинство яхтсменов перешли сюда

за последние несколько лет из Центрального, Стрельнинского, БМП и других яхт-клубов города. Это и дало основание считать «Балтиец» яхт-клубом.

Катера и яхты заводского изготовления составляют около 60% общей численности, остальные — перестроены из серийных шлюпок и судов или построены самостоятельно. Сейчас четверо «балтийцев» строят два катера и две яхты полутонного класса.

Летом на воду спускается около 400 судов, т. е. чуть меньше половины. Подчеркнем: на других стоянках подавляющее большинство лодок так и стоит на берегу круглый год.

Для обеспечения «жизнедеятельности» флота работает столярная и механическая (с двумя токарными станками) мастерские, сварочный пост с аргоновой сваркой.

Почти у половины владельцев лодок есть свои самодельные эллинги стандартного размера (4×7 м), остальные пользуются рундуками. Для заправки приходится ездить за несколько трамвайных остановок; теперь планируется установить переносный заправочный пост на территории клуба.

Существует официальный порядок выхода в море. На вахтенном посту (а их — четыре) находится журнал, в котором обязаны отмечаться все выходящие на воду, указывая предполагаемый район плавания и время возвращения. Для



*Официальный адрес клуба — Сосновая Поляна, Петергофское шоссе, 1, Матисов канал.



связи существует рация, работающая на 72-м канале (правда, пока радиостанции есть далеко не у всех клубовцев).

Проблемой остается охрана судов. Прошлой зимой с его территории был украден аквабайк, а еще раньше пытались угнать сразу несколько катеров...

Клубная работа

В "Балтийце" четкого разделения на секции нет. Практически можно выделить только детскую парусную: на трех швертботах классов "420" и "470" занимаются семь ребят 10–17 лет. Занятия бесплатные, хотя, к сожалению, в штате своего официального тренера нет. В залив швертботам выходить запрещено, тем не менее, юные яхтсмены "Балтийца" смогли стать чемпионами города на "семидесятках". Около 100 юных членов клуба постоянно участвуют в крейсерских походах и гонках.

Дальними плаваниями, которыми славился клуб раньше теперь похвастать нельзя. Водномоторники дальше Ладоги, как правило, никуда не ходят. Маршруты парусников бывают сложнее и интереснее, но и они стали скромнее. Вот разве что "Мирабель" (типа "Hunter-30") под командованием А. Деркача и В. Кониной прошла по Беломорско-Балтийскому каналу на Белое море.

В яхт-клубе неукоснительно соблюдаются морские традиции. На "парадной" площади в начале каждого сезона торжественно поднимается флаг. В День Победы чествуют ветеранов и, как водится, наливают "100 фронтовых". Выпускают газету "Балтиец" и фотогазета "Калейдоскоп", появляющаяся по горячим следам соревнований, историю клуба хранят несколько фотоальбомов. Есть книга почетных членов клуба — их на сегодня 18. В юбилейном 2000-м году была издана книжка "От Матиса до "Балтийца"".

Спортивный сезон

В последние годы "визитной карточкой" этого клуба стали проводимые им самостоятельно соревнования, как водномоторные, так и парусные.

С конца 80-х гг. в "Балтийце" стали проводиться сначала клубные, а затем и общегородские парусные гонки, в том числе гонки на буерах. В клубе выросла группа буеристов мирового класса, что позволило "Балтийцу" в 2000 г. орга-

низовать Чемпионат России в классе "DN" (из 34 спортсменов 20 представляли клуб).

В спортивном календаре 2002 г. — два крупных соревнования. "Открытый кубок "Балтийца" по парусному спорту и "Открытый чемпионат "Балтийца" — по водно-моторному. Девиз соревнований: "Гонка для всех", причем немаловажный "нюанс" — отсутствие стартовых взносов. "Условия просты: заявиться может любой человек, имеющий яхту и соответствующие права, — поясняет Владимир Климбек, — поэтому к нам с удовольствием приходят яхтсмены со всего города". Ежегодно в соревнованиях участвует около 30 яхт, в том числе: из 55-го яхт-клуба, из клубов "Корабелки", "Нева", Кировского завода, "Ленинградец". В прошлом году приходили яхты из Кронштадта и Петергофа. В числе участников присутствуют самые старые гонщики — наши 75-летние действующие капитаны Евгений Иванович Лазарев и Игорь Борисович Дерягин.

Соревнования проводятся в отдельных стартовых группах — среди полутонников, четвертьтонников, "мини", "микро" и туристского класса — яхт самодельной постройки и переоборудованных из шлюпок. Тем самым охватывается практически весь спектр судов, имеющихся в городе.

Проведение таких соревнований требует очень тщательной подготовки. Ответственный за клубную работу вице-командор Виктор Алексеевич Селивановский заранее объезжает клубы города, вывешивает объявления, беседует с директорами. "У нас не получается так, — рассказывает Владимир Климбек, — что о гонках яхтсмены узнают по телевизору". Однако иногда бывают и неувязки. Так, например, было в 2001 г. На неделю сдвинули первенство города, и получилось, что "Кубок золотой осени", который организует 55-й яхт-клуб, и наши соревнования пришлось на один день. В результате яхтсмены разделились: около 30 человек участвовало в "Золотой осени" и столько же — в наших соревнованиях".

В этом году июньская парусная гонка проходила в непростых погодных условиях, поэтому на дистанцию вышло меньше яхт, чем обычно — всего 19. Не смогли в полном составе прийти мини-

и микротонники. Однако в числе соревнующихся были представители семи клубов города, в том числе впервые клуба "ОПТИ-71", и острая борьба продолжалась на всей дистанции.

Соревнования по водно-моторному спорту традиционно проводится в День ВМФ. Флот участников обычно разбивается на четыре группы: катера с мощностью двигателей до 30 л.с., до 60 л.с., свободного класса (свыше 60 л.с.) и аквабайки. Дистанция располагается непосредственно в зоне видимости с берега, поэтому зрителей бывает очень много. Призы предоставляют спонсоры и администрация Красносельского района. Однажды в качестве спонсора выступил водномоторник, чья лодка стоит в яхт-клубе: победителей тогда награждали телевизорами. В этом году в числе призов были наборы инструментов, фонари, мячи. В большинстве случаев проведение и парусных, и водно-моторных гонок финансирует сам клуб. "В юбилейном 2003-м году по просьбе администрации района будем проводить морской праздник, — говорит Селивановский, — он даже включен в план мероприятий по празднованию 300-летия города".

"Клуб выжил потому, что его члены доверяли и доверяют руководству, — подготавливает нашу беседу Владимир Климбек. — Когда, например, пришлось поднять сумму взносов, никто не роптал. Все отнеслись с пониманием". Взаимопонимание членов яхт-клуба, благожелательная деловая атмосфера, в которую сразу окунаешься, ступив на территорию "Балтийца", наверное, и помогла этому коллективу выжить и продолжать активную работу в сегодняшних далеко не простых условиях.

Наталья Веденева



75-я сессия Генеральной ассамблеи

22–27 октября 2002 г., Кейптаун



Под крылом самолета, на котором делегация России летела на Генеральную ассамблею UIM в ЮАР, — огромный голубой океан, волны которого эффектно накатываются на скалы побережья, буйная тропическая растительность, встречающая весну южного полушария.

Масштабы страны, принимающей водномоторников всего мира, впечатляли — только перелет из Йоганесбурга в Кейптаун занял почти два часа и полторы тысячи километров, а весь полет — чуть меньше суток. Вообще, по нашим впечатлениям, это — удивительно красивая страна, полная открытий и контрастов...

В состав делегации вошли Николай Мнев — владелец завода по производству надувных лодок “Мнев и К”, многократный чемпион мира Алексей Ишутин, Леонид Карнаков — председатель подкомиссии UIM по соревнованиям “Формула будущего” и автор этих строк.

В наши задачи входили отчет о проведенных в России в 2002 г. международных соревнованиях, продвижение гонок, представляющих интерес для страны, на мировой уровень, а также решение необходимых организационно-финансовых вопросов, так как UIM существует на взносы своих членов и сборы за проведение соревнований различного уровня, входящих в мировой календарь.

Заседания комитетов и комиссий ассамблеи

проходили со вторника по пятницу, причем последний день был отведен пленарному заседанию, в котором участвовали представители всех стран, входящих в UIM. В субботу как венец всей предыдущей работы состоялось общее заседание представителей комитетов UIM и национальных федераций, на котором был утвержден спортивный календарь. Так, были согласованы сроки проведения в 2003 г. чемпионатов мира и Европы по соревнованиям в классе “Формула будущего”, которые состоятся 16–18 мая в Италии (Неаполь) и 11–13 июля в Португалии (Лиссабон).

Генеральная ассамблея UIM почтила минутой молчания память своих членов и спортсменов, погибших за минувший год.

Нашу делегацию более всего интересовали заседания международного спортивного комитета, его подкомиссии по соревнованиям “Формула будущего” и международного технического комитета — в них мы и приняли самое активное участие.

На заседании было отмечено, что водномоторный спорт во всем мире стареет, становится все более коммерческим. Несколько лет назад у UIM было всего три промоутера соревнований в различных спортивных классах, теперь — семь, которые более чем на половину формируют бюджет этой организации. При-

стальное внимание национальные федерации, одна за другой, начинают уделять детям, финансировать, причем с привлечением бюджетных средств, детские программы в технических видах спорта, всячески стимулируя привлечение молодежи.

В активе нашей страны:

- принятие изменений правил проведения чемпионатов мира по гонкам на выносливость;
- утверждение пяти новых классов гоночных судов;

- внесение в календарь гонок UIM чемпионата мира по гонкам на выносливость “24 часа Санкт-Петербурга” в классах PR700–3000 (они состоятся 5–6 июля 2003 г.). В связи с этим требования к гонщикам изменятся — они должны будут удовлетворять требованиям международной спортивной практики.

Благодаря состоявшимся международным встречам достижения петербургских спортсменов закреплены теперь на высшем мировом уровне. Следующая Генеральная ассамблея UIM состоится в Санкт-Петербурге 20–26 октября 2003 г.

Отсчет времени на подготовку к новому сезону начался.

Петр Пылаев,
вице-президент Петербургской
спортивно-технической ассамблеи

“Морской клуб” в Петербурге

В северной столице предпринята еще одна попытка возрождения старинных петербургских салонов, на этот раз — в форме общегородского “Морского клуба”. Предполагается этим в какой-то степени продолжить традиции российского Морского офицерского собрания, с которым была тесно связана жизнь морской духовной элиты старого Петербурга. Официальные профессиональные встречи на различных семинарах, конференциях и т. д. обычно бывают излишне заформализованными, а современные средства коммуникации в лице того же TV больше разъединяют, чем объединяют.

Дружеские встречи в формате клуба позволяют общаться в неформальной, свободной обстановке, обмениваться идеями и новостями в самой широкой области профессиональных и человеческих интересов, завязывать нужные контакты.

В конце октября состоялась уже вторая такая встреча, где в числе прочих вопросов подводи-

лись итоги водно-моторного сезона и обсуждались виды на будущее. Перед собравшимися в кафе “Голубой дельфин” выступил Владимир Дронов, советник губернатора Санкт-Петербурга, с сообщением о Военно-морском салоне во Франции и предстоящем в рамках празднования 300-летия Санкт-Петербурга первом отечественном Военно-морском салоне.

От только что прилетевшего из ЮАР с ежегодной сессии президиума UIM Николая Мнева мы первыми узнали хорошие водно-моторные новости, касающиеся нашего города (см. выше). Он рассказал и о том, что уже делается для превращения марафона “24 часа Санкт-Петербурга” в настоящий полноценный чемпионат мира: приглашаются зарубежные гонщики, ведется работа и по расширению участия других водно-моторных центров России и фирм-спонсоров.

Директор по маркетингу фирмы “Алмаз” Петр Лихачев впервые ознакомил собравшихся с футуристическим проектом необычного скоростного катера под шутивным названием “НЛО” (о нем редакция упоминала в репортаже с ботшоу в “КиЯ” № 181).

О том, каким в рамках празднования 300-летия города задуман водный праздник на Неве 31 мая будущего года, собравшимся рассказал Андрей Андриянин — член Штаба по празднованию юбилея при Администрации Санкт-Петербурга.

Своим опытом успешной работы и организации современной клубной стоянки-марины поделился руководитель фирмы “Франкарди” Артем



Капитанской фуражкой командора и дипломом за заслуги в развитии водно-моторного спорта собравшиеся наградили Николая Мнева

Беляев (об этом журнал писал в “КиЯ” №177).

В планах клуба “Франкади” открыть детскую спортивную школу по аквабайку.

Координирует деятельность “Морского клуба” работник петербургского радио Лариса Мельникова. По крайней мере, та кипучая энергия, с которой она ведет эту работу, дает уверенность в том, что идея клуба окажется жизнеспособной.

Очередное его собрание планируется провести в декабре.

К. К.





“M-card” по осени считают...

С завершением водно-моторного сезона специалисты фирмы “Mercury-НИИ ТМ” подвели итоги первого года реализации программы обслуживания по пластиковым картам “M-card”.



Генеральный директор НИИ ТМ В.П.Белов (справа) и руководители фирмы “Mercury-НИИ ТМ” А.И. и А.А. Ишутины



Эта фирма, являющаяся эксклюзивным дистрибьютором “Mercury” по Северо-Западу страны, предложила всем покупателям лодочных подвесных моторов с такой маркой, при условии приобретения их у официальных дилеров, совершенно бесплатно стать обладателями пластиковых “M-card”. Их номера совпадают с серийными номерами моторов и являются эксклюзивным документом владельца, по которому он получает подтвержденные фирмой права на гарантийное обслуживание своего мотора во всех авторизованных сервисных центрах Северо-Запада. Кроме этого, держателю карты предоставляется скидка на приобретение любых запасных частей, аксессуаров, сопутствующих товаров, а также на сервисное обслуживание и ремонтные работы.

В начале года, приступая к осуществлению этой новой программы, специалисты фирмы не скрывали, что имеют определенные сомнения. Однако результаты акции оказались столь успешными, что по завершении года перечень охваченных ею дилерских центров удалось расширить — ввести дополнительно еще Канда拉克шу и Вологду, общая продажа моторов “Mercury” в регионе увеличилась почти в 2.5 раза.

Новым клиентам, проживающим вдали от дилерских центров, по их желанию фирма делала прямые рассылки запчастей и аксессуаров. Многим владельцам пластиковых карт по приглашению фирмы “Mercury-НИИ ТМ” удалось посетить бот-шоу в Петербурге.



Однако главное значение этой программы в том, что она способствует переходу к наиболее цивилизованным

формам торговли и сервиса, одновременно все более затрудняет жизнь “черным” продавцам и “серым” дилерам, обеспечивает большую защищенность мотора на случай его утери или воровства, так как затрудняет его повторную регистрацию и упрощает поиск.

А.А. Степанова в поисках счастливого билета

Программа “M-card” способствует объединению самих владельцев моторов на “клубных” началах — на основе общего увлечения.

Подведение итогов работы “Mercury-НИИ ТМ” в этом сезоне, которое состоялось 1 ноября в офисе фирмы, закончилось приятным сюрпризом.

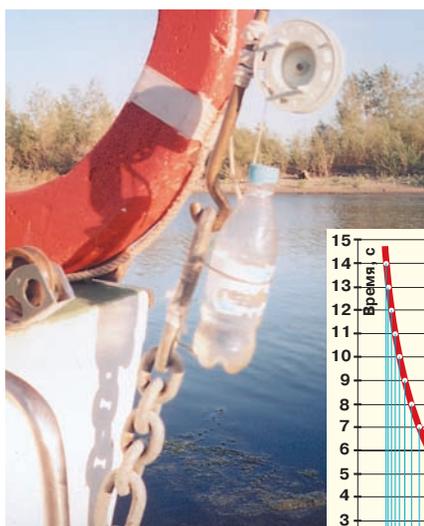
Тиражной комиссией, в которую вошли представители прессы и комплекса “Ленэкспо”, были разыграны три приза среди более чем 400 владельцев “M-card”. Руководитель и организатор бот-шоу в Петербурге А.А. Степанова вытаскала три счастливых серийных номера. Главный приз — электромотор “Thruster 4500” — достался обладателю карты № OP197127 — владельцу ПМ “Mercury 3.3М”.

Второй приз — сертификат на бесплатное получение запчастей и аксессуаров в любом сервисном центре Северо-Запада — был вручен обладателю карты № OP212554, хозяину такого же моторчика, а третий — комплект средств по уходу за мотором — карты № OP165516, владельцу самого популярного в нашем регионе мотора “Mercury-15М”.

Такие розыгрыши будут проводиться ежегодно перед началом сезона и в конце навигации. Успешный старт программы “M-Card” в Северо-Западном регионе привлек внимание московского представительства завода “Marine Power”; ведутся переговоры о распространении опыта петербуржцев не только на остальную территорию России, но и на Украину, Белоруссию и Казахстан.

За высокие достижения и помощь в развитии водно-моторного спорта в регионе главный редактор “Кия” К.С. Константинов награждает от имени редакции почетным дипломом А.И. Ишутина





ЛАГ ИЗ ПОДРУЧНЫХ СРЕДСТВ



Прибор для измерения скорости яхты просто необходим. У существующих моделей лагов при всех несомненных достоинствах есть существенный недостаток — «острозубая» цена.

Во многих случаях, на мой взгляд, вполне достаточно иметь лаг, о принципе работы которого говорится в «Школе яхтенного капитана» («ФиС», 1988). Предлагается вместо сектора традиционного ручного лага использовать заполненную до половины водой бутылку, к горлышку которой прикреплен коренной конец лаглиня. Подобный прибор с успехом использовал в своей кругосветке Леонид Телига.

С учетом рекомендаций учебника и собственного опыта предлагаю делать лаглини длиной 10 м, секундомером замерить время, за которое яхта пройдет это расстояние, а скорость определить по приводимому здесь графику.

Для удобства работы с лаглинем (капроновый шнур диаметром 2–3 мм) надо намотать его на простейшую спиннинговую катушку, которая крепится к стойке кормового релинга. Над катушкой надо сделать гнездо для бутылки — лаг готов к использованию. Секундомер включается в момент касания воды бутылкой и выключается, как только весь лаглинь сматывается с катушки.

Конечно, такой лаг архаичен, но зато прост в употреблении, обеспечивает вполне достаточную точность и на несколько порядков дешевле, чем остальные, что очень существенно для большинства российских яхтсменов.

О ПОЛЬЗЕ БУЙРЕПА С ТОМБУЕМ

Назначение буйрепа с томбуйем общеизвестно — он необходим при плавании в незнакомых районах с грунтом, засоренным корягами, тросами, затопленными деревьями.

В плаваниях по волжским водохранилищам я использую буйреп с томбуйем собственной конструкции, который свободен от основного недостатка обычного буйрепа — способности запутываться вокруг якорного каната. О его устройстве я сообщал в «КиЯ» № 2 за 1988 г., но с тех пор упростил до максимума: к пенопластовому листу толщиной 50 мм и размерами примерно 400х300 крепится и на него наматывается коренной конец буйрепа до самого тренда якоря.

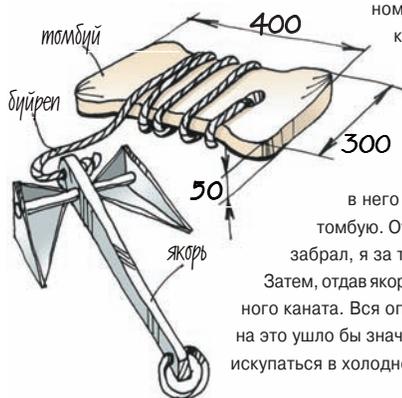
Когда нужно отдать якорь, томбуй с намотанным на него буйрепом надо положить на тренд якоря и отдать вместе с ним. Уходя вниз, якорь сматывает с томбуя буйреп до тех пор, пока не достигнет дна, а томбуй благодаря плоской форме довольно точно указывает положение якоря. Уже 11 лет я пользуюсь таким томбуйем и избавился от печали по якорю, который ранее терял чуть ли не ежегодно.

В этом году томбуй помог решить еще одну сложную в обычных условиях задачу — освободить киль от намотанного на него якорного каната. А было это так. Мы лавировали против ветра по течению и решили стать на якорь для отдыха. Привелись, погасили ход, бросили якорь. Ветром нас снесло, как и положено, против течения. Как только убрали паруса, течение понесло яхту в обратном направлении на томбуй, и развернуло ее по вертикальной оси, наматывая якорный канат на киль, так как

глубина была около 2 м. Яхта стала лагом к течению и ветру, в результате выбрать якорь в таком положении оказалось невозможно. Ситуация была не из приятных.

Решение подсказал томбуй. Я спустил тузик, положил в него запасной якорь с якорным канатом и пошел на нем к томбую. Отойдя чуть в сторону, бросил запасной якорь. Когда он забрал, я за томбуй поднял основной якорь и передал его на яхту. Затем, отдав якорный канат с битенга, мы легко освободили киль от якорного каната. Вся операция заняла от силы 10 минут! Если бы не томбуй, на это ушло бы значительно больше времени и обязательно пришлось бы искупаться в холодной воде.

Борис Очередин, г. Электросталь



КРЕПЛЕНИЕ ГАЛСОВОГО УГЛА

Способы крепления галсового угла паруса весьма разнообразны. Это и крепление специальными карабинами, и штык-болтами, и гаками (порой весьма изощренной формы), и такелажными скобами (которые, увы, при смене передних парусов в свежий ветер имеют тенденцию теряться и тонуть).

На приведенных здесь фотографиях показан еще один способ крепления галсового угла парусов небольшой яхты — капроновым «штыком» Ø8–12 мм. Его невозможно обронить и потерять — коренной конец «штыка» фиксируется тугой посадкой в специальное отверстие. Время, необходимое для крепления паруса подобным образом, ничтожно мало, как и стоимость снасти. Все исключительно просто и надежно. Следует лишь обеспечить минимальный зазор между люверсом и щечками узла крепления да выбрать наиболее жесткую капроновую плетенку — не для надежности, а для удобства.

Кирилл Лютов





Непродуваемый, непромокаемый, дышащий... и плавает

Заголовки этого испытательского отчета и впрямь чем-то похожи на детскую загадку. А вот и ответ: это комбинезон "Ursuit" финской компании "Ursuk", который представляет собой нечто среднее между привычным непромоканцем и герметичным гидрокостюмом, способным не только обеспечить комфорт при плавании на лодке, катании на гидроцикле или во время рыбалки в холодную и сырую погоду, но и удержать своего обладателя на поверхности воды, если тот по каким-либо причинам в ней оказался.

Первые испытания "Ursuit" прошли в условиях, максимально приближенных к боевым — в ходе теста катеров "Karnic", который мы провели поздней осенью в финском городке Наантали (отчет читайте в следующем номере "Кия"). Хотя катера прибыли с солнечного Кипра, окружающая обстановка была самая что ни на есть скандинавская: температура воздуха 1°C, температура воды 6°C, сильный ветер, из-под низких туч то и дело сыплет мокрый снег. Поэтому чудо-комбинезоны оказались более чем кстати.

С подбором подходящего размера проблем не возникло. Благодаря "телескопической" талии один и тот же комбинезон могут использовать люди разного роста — например, и 170, и 182 см. Для этого внутри имеются плечевые ляжки, есть и наружный ремешок с регулируемым замком, так что "мешком" костюм не сидит ни на коротышке, ни на долговязом баскетболисте. Надели мы комбинезоны прямо поверх обычной "гражданской" одежды — свитеров с джинсами, только на ноги натянули толстые вязаные носки.



ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

комбинезоны при температуре воды от 5°C). Незабываемое ощущение! Холодок от воды, конечно, чувствуется, но, напомним, никакой специальной одежды, вроде водолазного белья, мы не использовали. Костюм надежно держит человека на поверхности, при этом можно довольно быстро плыть на спине, подгребая руками. Запаса плавучести более чем достаточно — опытные люди, наоборот, посоветовали нам сразу после облачения выпустить излишки воздуха, присев на корточки, упершись локтями в бедра и оттянув воротник. Стравить лишний воздух можно и проще — зайдя в воду по грудь. Единственный недостаток — костюм не поддерживает над водой голову, хотя инструкция об этом честно предупреждает и настоятельно рекомендует использовать обычный спасательный жилет. Боковые карманы открыты и выполнены самоотливными — в них имеются специальные отверстия. Нагрудный карман, который хоть и снабжен толстой молнией и клапаном на липучке, тоже не герметичен — если ожидается "купание", те же документы, например, лучше предварительно упрятать в полиэтиленовый пакет.

А.Л.

Гидрокостюмы "Ursuit 5110 Sea Horse" предоставлены для испытаний компанией "Порт Артур":

Санкт-Петербург, Выборгская наб., 61, Бизнес-центр "Акватория", оф. 330; тел/факс +7(812) 380-1735, тел. +7(812) 103-7223, 994-1793; www.portarthur.ru; portarthur@quantum.ru

Большое холода и сырости для нас не существовало, хотя ткань костюма на ощупь довольно тонкая (при взвешивании комбинезон со всеми причиндалами потянул всего на 3.5 кг, причем львиная доля веса при этом приходится на сапоги). Несмотря на "водолазные" ассоциации, костюм абсолютно не сковывает движений, и через пару минут про него просто забываешь. В костюмах было тепло, но, когда после двухчасового выхода в шхеры мы их сняли, оказалось, что никто не взмок от собственного пота, как это случается при использовании обычных непромоканцев даже в холодную погоду — ведь основой материала комбинезона служит знаменитая мембрана "Gore-Tex", "дышащая" и пропускающая влагу только в одну сторону, наружу. Понравились и перчатки со специальными наладонниками, благодаря которым в руке не скользит ни тонкий мокрый штурвал из нержавеющей стали, ни рукоятка спиннинга.

Напоследок мы все же не удержались от того, чтобы не искупаться в шестиградусной воде (инструкция рекомендует использовать

Гидрокостюмы "Ursuit" будут представлены компанией "Порт Артур" на выставке "Охота и рыболовство на Руси", которая пройдет с 13 по 17 февраля 2003 г. в Москве, в ВВЦ (м. "ВДНХ"), 2-й этаж павильона №69



СТАЛЬНИКИ И ПАЛАТКИ



Поскольку любой рыбак, охотник, катерник или любознательный водный турист рано или поздно да бросит усталые кости на законный отдых, важно, чтобы он был качественным и не напоминал борьбу с полчищами кровососов и бодливыми камнями.

В наши дни уже никто не варганит в домашних условиях знаменитые «абалаки» — вместительные и эргономичные брезентовые рюкзаки, столь популярные в 60-е годы, не клеит в гаражах самодельные байдарки из выменянных непонятно на что синюшных тентов от фасонистых автомобилей «Совтрансавто». Сегодня в подходе к походному снаряжению господствует один принцип: сколько заплатил, на столько удобств и получишь!

Наплевательское же отношение к данному вопросу может обернуться не только обычными соплями, но и серьезной простудой да громким разладом в походной компашке, которой, хошь не хошь, нужно расставаться и складываться каждый день, чтобы умудриться полноценно отдохнуть, а поутру вновь весело махать веслами и успевать отталкиваться от выпучившихся прямо посередине течения злобных каменных истуканов.

Не буду касаться темы кемпинговых и универсальных матерчатых «строений», ведь для дальних странствий, когда любая «граммулька» на счету, они совершенно не годятся, поскольку неоправданно громоздки и тяжелы.

Нынче на рынке присутствуют четыре основных типа походных палаток: полусфера, полубочка, двускатная и комбинированная. Поэтому, покупая заветный «матерчатый домик», надо заранее определиться, для чего он предназначен. Для зимних походов выпускаются специальные палатки, которые так и называются — четырехсезонные (правда, в модельном ряду моднявой американской компании «Eureka!» в 2002 г. появилась пятисезонная экспедиционная модель «EXO», но этой лингвистической вольностью разработчики скорее всего хотели отметить наличие в конструкции пяти 13-миллиметровых каркасных дуг из анодированного алюминия).

Наиболее универсальны полусферические

палатки — при их установке используются металлические (дюралюминий, титан) или стеклопластиковые каркасы, а растяжки нужны лишь для крепления внешних пологов или фиксации всей конструкции в ситуациях, когда на горизонтах явно намечается ураган, ливень или еще чего попротивнее. Полусферу легко установить как на голых камнях, так и на льду, для чего в запасе надо иметь лишь четыре дополнительных железяки (например, альпинистские крючья или обыкновенные 10-миллиметровые гвозди).

Двускатки из-за большой парусности неэффективного использования жилищных «квадратных метров», когда крайний лежебока нет-нет, да и уткнется сонными мордасами в отпотевший потолок, а также обилия внешних растяжек, без которых не обойтись при непогоде (как известно, только идеально натянутая крыша не слезится вам на маковку при длительном ненастье), не могут достойно конкурировать с полусферами и полубочками.

Палатки обычно бывают однослойные и двухслойные (хотя, по молодости, я приобрел многомесячный опыт обитания в славенской геологической трехслойке), где поверх основы надевается тент, образующий, как правило, дополнительный тамбур, что очень удобно. Здесь всегда можно оставить обувь и свалить ненужные вещи.

По моим прикидкам, при выборе палатки следует отдать предпочтение той, у которой каркас вставляется в матерчатую кулиску (если, конечно, это не модели с внешним скелетом), чем экземплярам с пластиковыми крючками. При частом использовании последней уже через пару лет материал тента в местах соприкосновения с пластиком обязательно начнет протираться.

По многолетним наблюдениям, без должного ухода и при неумелой установке палатки промокает все — до самого «не балуйся!» И не берите в голову, что на картонке от палатки будет написано «PU=10 000», а если с тента содран водонепроницаемый слой или имеется обычная складка, смело готовьтесь к водным процедурам! Вышеназванная цифирка 10 000 мм — это абсолютное значение непромокаемости ткани (хотя вряд ли какая ткань выдержит такой столб воды без последствий). Для тентов, что необходимы в путешествиях, эти самые PU должны быть 2000, для палаточного днища — 6000 у зимних вариантов и не менее 3000 у летних. Напомню, что знаменитая в прошлом



среди «альпенштокских» профи «серебрянка» имела всего-то 1500 уставных PU.

В прошлое неторопливо отошли и хлопкодержачие элементы палаток, ныне на арене господствуют многочисленные полиамиды и возбуждающие воображение ткани на полиэфирной основе. Последние более устойчивы к воздействию всеуничтожающего ультрафиолета и практически не растягиваются при намокании, но, как и положено для «самых-самых», гораздо весомее по деньгам. Любое наличие хлопка в ткани сразу подсказет — это дешевая модель, а значит, сохнуть ваш домик будет до конца похода.

Желательно, чтобы палатка, на которую вы положили глаз, была оборудована противомоскитной сеткой (как правило, она ставится на дополнительную молнию в дверной проем), а в походе возьмите за «отче наш» всегда держать палатку закрытой, дабы потом не воевать с надоедливой мошкаркой или с прикорнувшей среди разбросанных шмоток гадюкой либо нахально овладевшим вашим спальником мохнатым тарантулом.

При покупке палатки следите, чтобы на упаковке обязательно красовалось «Smooth Seam» — гладкий шов, т.е. специально заделанный, по нему вода прямехонько стекает наружу, когда тент начинает намокать. Но все равно, сколько вы денег не выложили на гора, швы надо раз в год обрабатывать (с внутренней стороны) водоотталкивающими жидкостями или, на худой конец, резиновым клеем. Вообще при покупке палатки следует всегда ориентироваться на цифру 100 у.е. Если она стоит значительно дешевле (хоть наша, ореховидная, хоть импортная), лучше сразу и без раздумок отдать





деньги на нужды старообрядческой общины. Все достойные внимания палатки имеют много общего: легко устанавливаются в любых условиях, не протекают по любому поводу и защищают от ветра, а в знойные часы не создают ощущения, что ты находишься с любимой сисястой подругой в финской бане.

И помните, что в одноместную колыбель всегда с успехом влезут два индейца, в двухместную — три и так далее...

Кроме того, надо заручиться в «бортовой» компьютер, что, как и за достойной женщиной, за палаткой надо постоянно и внимательно ухаживать, а именно:

- внутрь в обувь не заявляться ни при каких обстоятельствах — грязь, песок, камешки легко повреждают синтетические ткани;

- встряхивать палатку после каждой стоянки;

- использовать матрасики или подстилки;

- обязательно досконально чистить жилище после похода, но никогда не использовать для этих целей стиральную машину;

- раз в год очищать и смазывать господин-зиппер (один из главных ломающихся элементов), а при покупке просто следует ради правил хорошего тона разок-другой упрямо дергануть замочек «туда-сюды»;

- как говорил известный грузинский турист Маяковский, сушить всегда, сушить везде до дней последних донца...

И тогда палатка послужит вам лет десять и более.

В последние годы на рынке появились так называемые «биви», или палатки-одиночки. Они могут быть каркасными (хотя весят менее килограмма) и в виде непромокаемых мешков, в которых можно преспокойненько ночевать целую неделю в самом трясином болоте среди леших и будоражащих плоть каракатиц. Эти изделия, конечно же, по большому у счету предназначены для самых «экстремальных» товарищей, с которыми лучше дернуть по джину с тоником на 7 ноября.

Я уже вскользь упомянул о походных матрасиках, они обеспечивают не только теплоизоляцию, но и создают определенный комфорт, когда прямо на острых камнях можно логично и без постоянных ворочаний безмятежно подряхнуть несколько часов подряд. Раньше все пользовались простеганными на бабушкиных «зингерах» пенополиуретановыми подстилками, и вроде было хорошо и удобно, как на диване у тети Люси. Иное дело теперь — на прилавках заигрывающе подмигивают цветастыми упаковками и дешевенькие пеносодержащие циновки, и надувные ложа, и даже комбинированные «перины». Первые хороши своей денежной доступностью и, как говорится, не бьются и не ломаются. Зато эти «ребята» громоздки и не всегда обеспечивают должный уровень ком-

форта на тундровых кочках или камнях. Уже существуют надувные модели («Exped Down Air Mattress» за 150 долларов) с прокладкой из гусиного пуха. Но, конечно же, пальму лидерства прочно держат комбинированные модели, где воедино соединены качества надувных и пеносодержащих подстилок. Они легки (лучшие модели от ведущей в данном вопросе компании — «Thermorest» из Сиэтла весят менее полкило), создают надежную термоизоляцию и достаточно комфортны.

Вспоминаю забавный эпизод, когда на сплаве по Пурначу пару лет назад вся группа была начисто вырублена встречным в мордасы северным ветром, что настойчиво заталкивал надувную против течения, а уж о рыбной ловле и речи не шло. Мы решили перекемарить эту гадость на твердой земле и, буквально за пару минут разложив эти самые матрасики на совсем не сухой тундровый ковер, разом благополучно ушли в «страну дураков» внутри удачно подобранных спальников.

С выбором последнего — совсем чума. Любый до открытой природы охочий должен иметь по меньшей мере два мешка: один зимний, другой в летнем исполнении. Желательно, чтобы молния простиралась на всю его длину или хотя бы на три четверти — в длительном путешествии никому не нужны акробатические этюды. На любом спальнике должен быть указан уровень его температурного комфорта. Не ошибетесь, если приобретете как минимум на пять градусов ниже, чем обещают прогнозы.

По внутренним наполнителям мешки принципиально делятся на пуховые и синтетические. Первые, естественно, более дорогие, но долгие живущие: если синтетика проявит явные признаки старения уже через два-три сезона, то пуховики, при должном уходе, прослужат рачительному хозяину как минимум 10 годочков. Сами знаете, что нет ничего прекраснее, чем после мутного и дождливого дня на лодке вдруг закутаться в совсем домашнюю пуховую канитель и растаять, растаять... Единственно чего боятся пуховики, так это воды. Если его должным образом напоить, то по-настоящему просушить вряд ли удастся и к следующему сезону.

Современные технологии выдают на туристский суд все более водоотталкивающие крышки для мешков (например, полимер на силиконовой основе под названием «эпик»), и надо очень постараться, чтобы довести «пух» до полного водяного отчаяния. Не думаю, что следует гоняться за изделиями с водоотталкивающими и одновременно дышащими крышками — они неоправданно дороги и нецелесообразны, если, конечно, вы не любитель забавы, скромно обзываемой в народе борьбой под одеялом.

Таким образом, в сегодняшних походных



реалиях (говоря о холодном суровняке) предпочтение следует отдать пуховику. Тем более что уже существуют модели, рассчитанные на 5–10 градусов мороза, вес которых чуть более полукилограмма (фирм «Marmot—Never Winter», «Sierra Designe —Moonlight», «Mountainsmith—Vision» и др.). На ярлычках обязательно должны красоваться состав и вес «гусиной составляющей» (не думаю, что кто-то из окружающих скопит денег на гагачий спальник): чем она больше, тем мешок теплее. Приличный «ночной друг» стоит никак не менее 100 у. е., ну а верхние пределы ценовой доступности границ, как обычно, не знают.

По форме мешки делятся на прямоугольные и в стиле «мумии», где ширина спальника конусообразно уменьшается от головы к ногам. Эти убежища предпочтительнее для настырных походов, так как легче и теплее, поскольку воздушного пространства в них поменьше. В «мумиках», конечно, не раскинешь ноги и лишней раз не поворочаешься.

Спать в мешках рекомендуется во вкладышах, это что-то в виде простыни, но сшитой, как кокон, иногда с капюшоном.

Никогда не влезайте в спальник во множественных одеждах — они лишь создают неудобства и ухудшают кровообращение, вследствие чего зябнуть будут не только ноги.

А вообще, собираясь в дальний поход, надо готовить себя к возможным экстремальным ситуациям заранее, относиться с уважением к стихиям и самое главное — правильно выбирать со товарищей. И будут тебе тогда сниться только сладкие сны даже в мешках от солидной питерской компании «Red Fox».

Андрей Великанов

Фото автора





ПОЕХАЛИ С ОРЕХОВЫМ



В начале февраля мне прозвонился Володя Шамышев, давнишний приятель по кольским путешествиям. Без дела, он, как водится, не беспокоит. Вышло так и на этот раз – Мурманск-облохотуправление в марте организовывало экспедицию в Восточную Лапландию (Ловозерский район), и мне предлагалось

занять вакантное место штатного фотографа. Предложение, что греха таить, было очень заманчивое – на снегоходах преодолеть около 1000 км по местам, на которые обычные смертные могут взглянуть лишь из вертолетного иллюминатора, да, при случае конечно, поохотиться или половить рыбу.

Поэтому помимо двух дальнобойных фотиков и кучи кодаковских пленок в последний момент все-таки запихнул в рюкзак пару мотков лески сечением 0.3 и 0.4 и разных блесен от 1 до 15 граммов. Огорчало одно: экспедиция от начала и до конца должна была проходить под треск одного из главных «чудес» Заполярья – снегоходов «Буран».

Первая встреча с рыбаками произошла не далее 10 км от саамского райцентра. В плотном тумане случайно напоролись на двух «высококомфортных» ловозерских рыбаков. Они таскали товарного налима, сига и окуня на блесну с подсадкой опарыша или рыбьего глаза. И ничего бы неординарного в том не было, если бы ловля не происходила внутри небольшого и ладно скроенного фанерного домика на полах.

Внутри пространства в два квадратных метра по одну сторону находились покрытые оленьими шкурами нары и металлическая печка, по другую – посуда, рыболовная утварь и были просверлены две лунки. Мужики без проблем притащили это пятизвездочное «ноу-хау» на прицепе за снегоходом. Бессспорно, в таком убежище можно было беззаботно откайфовать с зимней удочкой при любых морозах и целую неделю.

Нашей же группе, к которой в Мурманске присоединился основной проводник экспедиции Андрей Орехов, предстояло дви-

гаться строго на восток, вдоль широкой нитки длиннющего Поноя и, при удаче, достичь Рябоги – его правого притока, где находится один из лучших в мире лагерей по ловле лосося.

Холодная ночевка

На Понойскую струю группа вывалилась в районе крупного левого притока Лосинги. Не прошло и десяти минут, как масляная жизнь мгновенно завершилась и начались испытания. По просту говоря, экспедиция очутилась в воде. Дело в том, что прошедшей осенью после первых крепких заморозков пошли оттепели, и теперь под снегом без накатанного следа скрывалось как минимум полметра холодной воды.

Морозюка тем моментом давил за двадцатник, а ноги после вышеописанного инцидента были у всех мокрые по самое «не балуйся», но, богу слава, у опытного походника Володи Черевко, районного охотоведа из Оленегорска среди всякого прочего «н.з.» припуталась и 16-дюймовая мотопила. Не прошло и часа, как мы запалили нормальный пюнерский костер.

Бородатый гном

В продымленном оленеводческом домике, что скосочился на шустром ручье всего в километре от Поноя, экспедиция прочно заторчала на три ночи.

Местные Дерсу били дорогу до речки Пачи, где нас поджидала первая комфортабельная ночевка. Охотовед по образованию, Вова Шамышев пытался на лыжах поспорить с не в меру расплодившимися росахами, а мы с Василием Тимофеевичем Ермолаевым —



начальником Мурманск-облохотуправления — дырявили главную саамскую реку с помощью старенького ледобура от ЛМЗ.

По всем временным прописям планировалось, что мы просто обязаны были попасть в самый весенний клев хариуса и форелятины. Но внезапные морозы и ме-

няющиеся по несколько раз на день ветродуи смешивали все рыболовные карты. Несмотря на немалые знания и упорство, за три дня изнурительных упражнений со шнеком и удочками и у Васи и у меня было всего по одной поклевке, а на льду не кочевряжился даже самый маленький хвостик.

Все надежды оставались на низовья, где иногда перекаты не замерзают целую зиму и в любую погоду можно отудачить кого-нибудь приличного, лучше, конечно, конопатого с широким хвостиком.

Оленеводческая избушка, в которой мы ночевали, представляла собой одну небольшую комнатку с низкой дверью. В одиночку тут ночевать вряд ли кто отважится, ибо в избушке всеюношно балагурил перт — домовый. По словам Володи Черевко, бородатый гном постоянно бубнит себе что-то под нос, не обращая внимания на присутствующих, подсаживается на уголок нар и весело покачивает ножками. Когда лю-



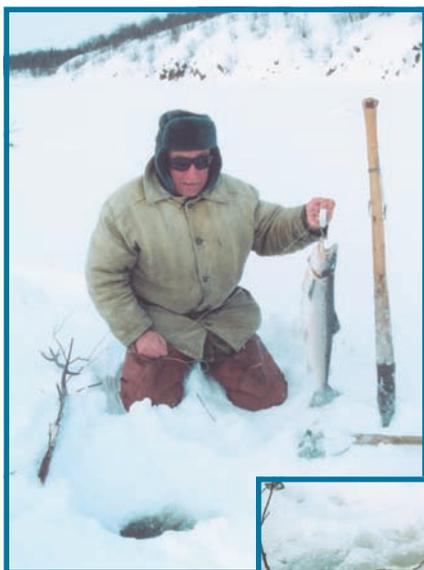
дей много, перт не решается появляться на глаза и караулит усталого странника возле избушки.

В 8 км выше самого длинного понойского притока — Пурнача — тоже в старенькой оленеводческой хибарке живет другой домовый. Он не боится и десятка заезжих мыслителей и еженощно предьявляет права на нары, заботливо устеленные прокуреными оленьими шкурами. Саамы называют это место Красными песками и утверждают, что именно тут проходит четкий раздел между реальным и загробным миром.

Ярошенки и Пурнач

Ниже Каневки, последнего круглогодичного поселения на Поное, взору открываются бескрайние заполярные тундры, где от одного заметного кустика до другого может случиться целый километр или того поболее. Экспедиционная дорога уходит круто вправо, километров на 20 от основного русла, — только так можно преодолеть скалистый Пурнач. Скалы немного понижаются и принимают более цивилизные очертания в районе Сарафанного ручья.

Тут мы и обнаружили супругов Ярошенко, что



застряли в очередной лопарской избушке из-за поломки снегохода, всего в каких-то 2-3 км от Пурна-

ча. Они туда ехали блеснить осеннюю семгу по ямам, которые и Петру Петровичу, и Надежде были достоверно известны. Перед одетой в замасленные ватные штаны Надеждой все местные мужики почтительно расступались, так как не было лучше рыбачки вокруг. Правда, снасть у Ярошенок была такая, что если применить термин «дубовая», то у них и удочки, и лески, и блесны можно смело обозначить как «дубовые в квадрате».

Надежда ловчила на леску сечением как минимум 0,3, жестко принайтованную к полуметровой палке в палец толщиной. Блесна была по меньшей мере в пол-указательного, а расстояние между жалом и основанием крючка, уж верно, около сантиметра.

Так вот — на все эти страсти-мордасти еще каким-то образом надевалась 300-граммовая форель, которая стояла по ямам Сарафанного и уже откликнулась на неуклюжие весенние заигрывания.

Практическая рыбалка

По правилам Мурманрыбвода, любая семужья рыбалка зимой строго запрещена. Поэтому инспекторы сидят по домам, и ушлые аборигены до мая ловят, не таясь, привязывая обычные летние колебалки к прутикам, брошенным поперек лунки.

Когда едешь вниз от Каневки, видишь то здесь, то там на льду вроде в беспорядке, а на деле с мыслью натканные веточки, порой уже напрочь занесенные снегом. Углядел такие «заросли» — значит, кто-то проворит лососика, что нечаянно прибудил на нерестах с поздней осени.

По моим наблюдениям, наиболее сложно в такой рыбалке правильно найти место для сверления лунок. Обычно у многих окрестных обитателей есть постоянные полигоны, где они достают рыбу из года в год.

Ну а сам процесс ловли лососевых, как ни странно, не представляет никакого спортивного интереса. Главное, аккуратно завести ее в лунку, и, считай, дело в шляпе.

— Давай, давай, понежнее, багра-то у меня

нет, — полуулыбался в ус местный Орехов-старший, когда углядел, что я напрягаю что-то значимое, встав на одно колено у лунки.

По ощущениям, то был обычный топляк, но я наверняка знал, что подо льдом ходит приличных размеров «хвост». До этого мы уже спору приговорили кумженку граммов на 600 и пару семужих самцов под три кило. Смешно сказать, но буквально за две минуты мне удалось направить рыбу физию в нужном направлении, а Тимофеевич тотчас помог прихватить молодца под жабры. Вот и вся борьба. По выходу из лунки здоровенная лососюга и разу не успела трепыхнуться, как ее молниеносно сковали жесткие оковы 25-градусного мороза — готовый экспонат для кунсткамеры.

Если вам поведают, что то был 10-килограммовый кобелек осенней семги, то вряд ли поверите, ибо на открытой воде диалоги с таким силачом на спортивную снасть длились бы ну никак не менее 15 – 20 минут. К сожалению, это чистая правда – в тот день мы могли убедиться в этом еще четыре раза (при одном приличном сходе).

О браконьерстве

У Василия Тимофеевича Ермолаева 14,5 млн га охотничьих угодий в Мурманском регионе и работает 20 человек. Для сравнения в Ленинградской области – 7,5 млн га охотугодий и блюдут за ними 106 управленческих персон. Поэтому неудивительно, что за год инспекторы Кольского полуострова составляют только 150 протоколов на разные нарушения, из которых как минимум штук 40 попадает в урну — перед законом равны все, но отвечают по-разному. Меньше только в Калмыкии и Кабардино-Балкарии (там, говорят, за протокол можно и пулю заработать). Браконьерство сегодня, точно туберкулез, — явление больше социальное и частенько словоблудное.

Я бы, конечно, отделил от этого явления заготовку рыбы и мяса коренными жителями и пришлыми варягами (например, коми-ижемцы, составляющие сегодня большинство населения Ловозерского района, не являются этническим меньшинством. Они пришли сюда с оленями стадами в 1887 г. с разрешения царя-батюшки, спасаясь от «копытки»). По сути, более высоко организованные в социальном и производственном отношении ижемцы и стали теми колонизаторами, кто начал расшатывать вековые самские традиции и устои). Сегодня же то, чем всегда занимались саамы, согласно существующим правилам, можно квалифицировать как браконьерство.

Вместо эпилога

Мне посчастливилось участвовать во многих экспедициях, и надо честно признать, что данная поездка стала одной из лучших. Как по собранным материалам, так по впечатлениям и взаимоотношениям, что бывают так взрывоопасны в наших сегодняшних спиралях. Редчайший случай, когда за 15 дней крепких морозных и физических испытаний, о которых мог бы мечтать и неприкасаемый Федор Конюхов, никто из экспедиционников не выразил никакой грубости против сотоварища.

Хотелось бы надеяться, что, пробив зимний

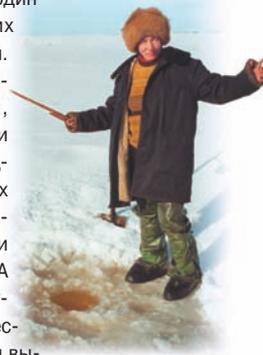


маршрут в лапландских тундрах, мы хоть как-то поможем безмолвному сааму. В экспедиционном дневнике я старался фиксировать все нечаянные встречи с представителями животного мира Заполярья, и приходится признать, что в этих широтах один из главных регулирующих факторов — антропогенный.

Всегда томительны последние километры пути, когда внезапные всполохи северного сияния хитро подмигивают из-за березовых стволов, все воспринимаешь, как далекие лампочки долгожданного поселка. А когда вдруг эти огни нарисуются в действительности, бесконечно долгим и трудным вытянется последний километр и обязательно что-нибудь сломается, потеряется или обмерзнет нос, что и произошло с нами.

Зато после будет томить усталого путника до последней костяшки раскрасневшаяся деревянная баня, на плите задымится запахами знатный лосиный егерский суп, приготовленный карелом Яковом, и запенится пиво... Свежайшее. Кольское.

Андрей Великанов
Фото автора



 На океанских дистанциях

Двадцать лет минуло с того далекого дня, когда из американского Ньюпорта вышли в Атлантический океан 17 яхтсменов, отважившихся в одиночку побороться с океаном и ... друг с другом. Первая в истории одиночная кругосветная гонка стала удивительным приключением для бесстрашных и мужественных людей.

Хотя, если углубляться в детали, то с формальной точки зрения, тогдашняя гонка "The VOC Challenge" все же не была самой первой одиночной кругосветной гонкой под парусами. В 1968 г. британской газетой "Sunday Times", редакции которой стало известно о планах сразу нескольких яхтсменов обогнуть земной шар в одиночку, был учрежден приз "Золотой глобус". Он предназначался тому, кто первым совершит такое плавание без заходов в порты и посторонней помощи. Однако условия того состязания разрешали каждому из гонщиков свободно выбирать не только порт старта-финиша (лишь бы он был расположен севернее 40° с.ш.), но даже дату начала самого плавания (лишь бы она была не позднее 31 октября 1968 г.). Так что, хотя та гонка, в которой приняли участие девять яхтсменов (а финишировать из них смог только один — это был Робин Нокс-Джонстон), и может считаться самой первой в истории кругосветной одиночной гонкой, она все же была заочной...

С той поры кругосветная гонка "The VOC Challenge" стартовала уже пятькратно, сменив свое первоначальное название на "Around Alone". За это время стартовали в ней в общей сложности 87 спортсменов — и всего 56 из них смогли благополучно финишировать. 22 участника сошли с дистанции из-за различных неполадок, шестерым пришлось покинуть свои поврежденные яхты, одна лодка села на мель, двое яхтсменов (Джек де Руа в 1986 г. и Гарри Митчелл в 1995 г.) погибли, причем Гарри Митчелл бесследно исчез вместе со своим судном...

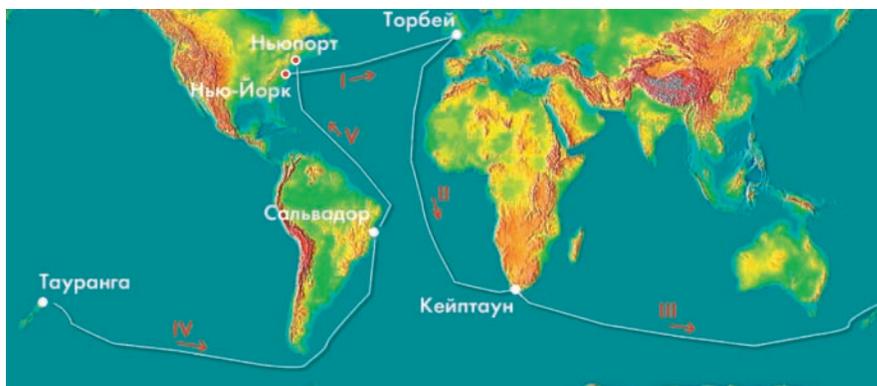


Маршрут и правила

12 сентября этого года вновь отправились в бескрайний океан 13 смельчаков — именно таким оказалось число участников на момент старта. Среди них — 12 мужчин и одна женщина. Маршрут нынешней гонки существенно изменен по сравнению с предыдущими трассами "The VOC Challenge": если раньше, выйдя из Ньюпорта, яхтсмены сразу направлялись к берегам Южной Африки, то сейчас добавлен новый этап: Нью-Йорк—Торбей (Англия). 160-мильный участок Ньюпорт—Нью-Йорк рассматривается лишь как своеобразный "пролог" гонки, результат прохождения которого в общий зачет не входит (яхтсменам даже разрешили иметь на борту экипаж численностью от двух до шести человек). Из Ньюпорта яхты направились в Нью-Йорк, где 15 сентября и состоялся уже официальный старт гонки. Перенос его был вызван желанием организаторов продемонстрировать свою солидарность с жителями города, ровно год назад ставшими жертвами чудовищного теракта. Полностью же маршрут теперь выглядит так: Нью-Йорк—Торбей—Кейптаун—Тауранга—Сальвадор-де-Байя—Ньюпорт. Протяженность этой дистанции составляет примерно 29 000 миль по генеральному курсу, и на ее прохождение отведено семь месяцев — организаторы рассчитывают увидеть первую яхту на финише 14 апреля будущего года.

По-прежнему серьезными остались квалификационные требования к яхтсменам: для допуска к участию в гонке им следовало совершить либо одиночное безостановочное трансатлантическое плавание (причем протяженностью не менее 2000 миль), либо одиночное кругосветное плавание. Возраст гонщиков не может быть меньше 21 года.

В этот раз, как и прежде, в гонке разрешено участие яхт трех классов: I — "Open 60", II — "Open 50" и Venture — серийные (или самостоятельно модернизированные из серийных) круизные или гоночные яхты длиной от 40 до 60 футов. С яхтами классов I и II все относительно просто: они должны быть построены в соответствии с Правилами IMOCA (International Monohull Open Class Association)





«Around Alone 2002-2003» — одни в бескрайнем Море...



“Around Alone” — это самый большой вызов, который только может быть брошен человеку. Лишь самые стойкие и мужественные люди могут принять его, участвуя не просто в океанской гонке, а в предельно возможном испытании...

Робин Нокс-Джонстон

прохождения всех этапов, а по очкам — за первое место на этапе спортсмен получает 10 очков, за второе — 9, за третье — 8 и т.д. Дополнительные призы предусмотрены победителям каждого этапа, кроме того, на каждом из них лучшей яхте в классе II вручается Кубок Гарри Митчелла.

Парад участников

По классам гонщики распределились так: семеро яхтсменов выступают в классе I и шестеро — в классе II.

Класс I

По праву, первым номером на параде должна идти **Эмма Ричардс**, выпускница университета Глазго. Несмотря на свой достаточно юный для профессиональной яхтсменки возраст (всего 27 лет), за ее плечами уже немало пройденных миль и впечатляющих побед. В 1998 г. вместе с Трэйси Эдвардс на борту “Royal Sun Alliance” она участвовала в погоне за Кубком Жюль Верна, в 1999 г. выиграла трансатлантическую гонку “TransAt Jacques Vabres” в классе яхт “Open 50”, в 2000 г. — гонки вокруг Британии и Ирландии. Одним из последних этапов подготовки к гонке “Around Alone” стало участие Эммы Ричардс в четвертом этапе “Volvo Ocean Race 2001—2002”.

Несмотря на мощную финансовую поддержку крупной британской медиакомпании “Pindar”, Эмма вышла на старт кругосветной гонки на “немолодой” уже (1998 г. постройки) яхте, разработанной компанией “Groupe Finot”. Эта лодка под названием “Gartmore” принимала участие еще в предыдущей (1998-1999 гг.) гонке “Around Alone” и, несмотря на модернизацию, несколько уступает современным судам. Хотя водоизмещение судна удалось снизить с первоначальных 9300 до 7700 кг, оно не оснащено ни поворотной мачтой-крылом, ни поворотным килем, ни выдвигающимися швертами.

Один из самых серьезных предстартовых фаворитов — 38-летний швейцарский спортсмен **Бернард Штамм** (ныне живущий в Бретани, Франция) — профессиональный яхтсмен, бывший мотогогонщик. Парусным спортом он увлекся восемь лет назад, когда практически самостоятельно построил свою первую яхту “Pogo” класса “Mini 6.50” и уже в



1995 г. занял на ней третье место в гонке “Mini TransAt”. В следующем году Штамм стал третьим во французском национальном первенстве. Следующие несколько лет ушли на постройку яхты “SuperBigou” класса “Open 60” и ее подготовку к “Vendee Globe”. Увы, завершить гонку Бернарду не удалось — поломка авторулевого заставила его сойти с дистанции еще на первом этапе. Неудача не поколебала гонщика, и уже в 2001 г. он установил сразу два рекорда: пересечения Атлантики с запада на восток на однокорпусном судне и прохождения 24-часовой дистанции.

“SuperBigou”, как и предыдущая яхта Штамма, разработана Пьером Ролланом. Любопытно, что в ее основу положены идеи проекта “Pogo”, причем сам конструктор назвал корпус новой лодки “Большим Мини”. Участие самого Штамма в процессе постройки яхты (ее он тоже строил сам, а помогал ему в этом весь маленький рыбацкий поселок Лескони, где он живет последние годы), безусловно, облегчит его взаимопонимание со своей гоночной машиной. Спонсорами гонщика являются компании “Armor Lux” и “Bobst Group”.

Мотогогонщиком в прошлом был и 46-летний бельгиец **Патрик де Родегю**, сменивший в 1995 г. колеса на паруса. Он дважды (в 1996-1997 и 2000-2001 гг.) принимал участие в одиночных гонках “Vendee Globe”, правда, оба раза вынужден был сойти с дистанции. Но



и иметь соответствующий сертификат Ассоциации.

Класс Venture сохраняется в Правилах скорее как дань традиции — спонсоров мало привлекают суда, не имеющие реальных шансов выиграть гонку в абсолютном зачете, а самостоятельно подготовить и оснастить яхту для столь ответственного состязания по силам далеко не каждому. Посему число участников в этом классе постоянно сокращается, и на этот раз в нем был заявлен всего один — американец Джордж Страйкер на яхте “Tin Can” (“Жестянка”). Однако в квалификационном плавании Джордж столкнулся с серьезными техническими проблемами, после чего принял решение отказаться от участия в гонке.

К сожалению, не смог включиться в гонку и российский спортсмен Виктор Языков. Его новая яхта класса “Open 50” еще только достраивается и будет спущена на воду не раньше декабря. Жаль, ультрасовременная лодка могла бы помочь Виктору в борьбе за победу...

В целом же, Правила гонки “Around Alone” базируются на действующих Правилах проведения парусных соревнований 2001-2004 гг. с учетом специфических условий данного состязания. Яхтсменам, в частности, запрещено пользоваться услугами персональных “погодных гуру” и береговых стратегов — разрешена только общедоступная синоптическая информация. Разумеется, нельзя принимать постороннюю помощь или заходить в порт — это штрафует 48 часами, прибавляемыми к общему времени прохождения этапа, а в отдельных случаях и дисквалификацией. Победа в “Around Alone” определяется не по суммарному времени

вый спонсор Патрика, бельгийская фирма "Garnier", финансирует его трехлетнюю спортивную программу, включающую, помимо "Around Alone", еще и старт в следующей гонке — "Vendee Globe 2004". С этой целью была приобретена и модернизирована одна из самых старых и заслуженных яхт "Open 60" — "Aquitaine Innovations", выигравшая с 1997 по 1999 г. пять крупнейших регат, включая две трансатлантические и гонку вокруг Европы. В свое время эта лодка, сконструированная все той же "Group Finot", была чем-то вроде плавучей лаборатории, на которой обкатывались самые смелые конструкторские решения, вроде поворотной мачты-крыла.

Брюс Шваб (Калифорния, США) — 41-летний бывший боксер, боец армрестлинга и велосипедист. За последние семь лет он выиграл практически все одиночные парусные состязания, проводящиеся на Западном побережье США, включая "Transpacific Race 96". В



1999 г. Шваб основал фонд "Сделано в США" ("The Made in America foundation"), целью которого был сбор средств и поиск спонсоров для постройки и оснащения "общамериканской" яхты класса "Open 60". Лозунг фонда именно так и звучал: "Поддержим американскую "Open 60"!". Сконструированная для этого проекта Томом Вайли "Ocean Planet" была спущена на воду 7 апреля 2001 г. и по настоящий момент считается одной из самых совершенных яхт такого класса не только в США. Яхта принципиально отличается от своих конкуренток очень малыми шириной (всего 3.81 м против более чем 5 м у любой из ее соперниц) и водоизмещением (всего 7200 кг). Одной из любопытных деталей судна является эластичный элемент в верхней части плавника, позволяющий без малейших поврежде-

ний касаться килем грунта на скорости свыше 20 уз.

Брюса собирала в это плавание буквально вся Америка — перечень его спонсоров во главе с всемирно известной компанией "AMD" занял бы не один абзац.

Грэхем Далтон (Новая Зеландия) — 50-летний яхтсмен, один из самых опытных и титулованных участников гонки. Впервые он сел за руль парусной яхты в десятилетнем возрасте, а к 17 годам за его плечами уже был самостоятельный переход через Тихий океан. Позднее Далтон основал один из популярнейших в Новой Зеландии спортивных молодежных журналов "Sport Action".



Специально для его участия в "Around Alone" была построена новая лодка "Hexagon", которую проектировало конструкторское бюро "Owen Clarke Design Group", что участвовало и в создании знаменитой яхты "Kingfisher" — серебряного призера последней одиночной океанской гонки "Vendee Globe". Основные линии корпуса были сохранены, но "Hexagon" получилась заметно легче предшественницы, став самой легкой яхтой "Around Alone" в классе Iи, возможно, самой легкой "Open 60" в мире. Этому способствует не только сэндвичевая конструкция корпуса лодки с сотовым наполнителем, но и стоячий такелаж из сверхпрочных волокон вместо традиционных вант или прутков из нержавеющей стали. Еще одна особенность яхты — наличие двух штурвалов вместо обычного для "Open 60" румпельного управления. Спонсор новозеландца — финансовый холдинг "HSBC Holding plc."

К сожалению, в ходе квалификационного плавания "Hexagon" потеряла мачту и не успела прийти в Ньютпорт к оговоренному правилам сроку — 12 ч дня 1 сентября. Судейская бригада, учитывая экстремальную погодную обстанов-

ку в районе нахождения яхты и опыт Грэхема Далтона, разрешила ему участвовать в гонке, одновременно наложив на него немалый штраф, который, в итоге, составил 60 ч 59 мин.

Итальянец **Симоне Бьянетти**, несмотря на свою относительно молодость — ему 34 года, уже успел принять участие в большом числе крупных океанских регат, включая "The BOC Challenge", "Europe 1 Star" и "Vendee Globe". Его спонсор — крупный европейский Интернет-провайдер "Tiscali" — приобрел для нынешней гонки заслуженную лодку конструкции Марка Ломбера (постройки 1998 г.), ранее принадлежавшую французке Катрин Шабо. Особенности этого судна являются два выдвижных наклонных шверта и подвижный киль. Однако, несмотря на сэндвичевую конструкцию корпуса с сотовым наполнителем, "Tiscali" имеет наибольшее водоизмещение среди всех судов "Around Alone" в своем классе — 8800 кг.



Французский спортсмен **Тьерри Дюбуа** начал заниматься парусным спортом так же, как и Бернард Штамм, на яхтах класса "Mini 6.50". Первую лодку он купил подержанной, вторую построил уже сам и выиграл на ней "Mini TransAt 93". На яхтах "Open 60" он принимал участие в гонках "Europe 1 Star", "Route du Rhum", дважды — в гонке "Vendee Globe". 35-летний спортсмен поддерживает большое количество различных спонсоров, а титульным является гуманитарная организация "Solidaires", чей девиз — "За права человека во всем мире". Его лодка сконструирована известным французским яхтенным КБ "Joubert Nivel" в 1999 г.





Класс II

В отличие от своих именитых соперников, выступающих в классе I, бермудский яхтсмен **Алан Париз** никогда не участвовал в крупных океанских гонках, тем более одиночных. Но, придя в парусный спорт в возрасте девяти лет, к своим 37 годам он уже успел совершить 11 одиночных трансокеанских плаваний. Уникальная особенность его "BTC Velocity" (кстати, самой маленькой яхты флота), названной так в честь спонсора "Bermuda Telephone Company", — триммер-закрылок особого профиля, размещенный вдоль всей кормовой кромки длинного плавника.



33-летний пилот коммерческих авиалиний американец **Бред Ван Лью** принимает участие в гонке "Around Alone" уже во второй раз. Столкнувшись в ходе первой гонки с массой проблем, включая потерю мачты, он нашел в себе силы и мужество завершить кругосветную эпопею и стал третьим в классе II, проведя в океане девять месяцев. Патристичные американцы высоко оценили подвиг своего соотечественника, ставшего единственным жителем Нового Света, сумевшим добраться до финиша. Это помогло ему легко найти спонсора для своего повторного участия (проходящего под девизом "Freedom America") в кругосветной гонке — им стала компания "Tommy Hilfiger Corp.". Яхта Бреда, разработанная все тем же Жаном-Мари Фино, имеет глубокий поворачивающийся плавник, способный отклоняться от вертикали на угол до 45° включительно!



Пятидесятилетний автомеханик из Милуоки **Тим Кент** — тоже давний



и страстный поклонник одиночных гонок, хотя ему и не удавалось принять участия в наиболее известных соревнованиях такого рода. Чтобы осуществить свою еще юношескую мечту — пройти в одиночку под парусами вокруг света — Тим основал целую компанию "Everest Horizontal", целью которой и стала подготовка одноименной яхты к гонке.

Канадец **Дэвид Хэтфилд** к своим 50 годам успел, напротив, не без успеха поучаствовать в немалом количестве известных океанских гонок, включая "Bermuda One-Two" и "OSTAR 96". Заказывая Бобу Дрессеру проект своей новой яхты для "Around Alone", Дэвид сказал: "Боб, просто нарисуй для меня лодку, столь же быструю, как и остальные соперницы. Как заставить ее быть быстрее их — это уже моя забота". Спонсировало его большое количество канадских компаний, так или иначе связанных с морем, а также частных граждан, чьи имена нанесены на борта яхты, получившей имя "Spirit of Canada".



Другой канадский гонщик, 57-летний **Джон Дэвис**, сменил немало профессий, от руководителя крупного агентства по продаже недвижимости до профессионального яхтсмена. Под парусами он прошел в общей сложности почти 100 000 миль, стартовав в 35 различных океанских гонках. Принять участие в одиночной кругосветке было его давней мечтой, и помочь в ее осуществлении вызвалось одно из подразделений германского концерна "Bayer", разрабатывающее фармацевтические средства борьбы с диабетом. На борту своей "Bayer Ascensia" Джон станет первым яхтсменом-диабетиком, осмелившимся бросить вызов океану в одиночном плава-



нии...

Повторить успех своего земляка Юко Тада, победителя гонки "The VOC Challenge 1982-1983" в классе II, не без основания надеется теперь его ученик японец **Коджиро Ширайши**. К своим 34 годам этот искатель приключений уже успел зарекомендовать себя в парусном мире, еще в 26-летнем возрасте в одиночку обогнув земной шар "нон-стоп" на борту яхты, названной им "Spirit of Yukoh" ("Дух Юко"), за рекордное время — 176 дней. Это же название носит и его новая сверхлегкая яхта конструкции Жана-Мари Фино. Ее водоизмещение — всего 3700 кг при длине 12.2 м!



Кому из этих людей доведется вкусить сладость величайшей победы над океаном, над соперниками и над самим собой? Мы узнаем об этом лишь весной, а пока коротко расскажем о наиболее интересных событиях первого этапа и положении спортсменов в гонке.

Нью-Йорк—Торбей. Первые рекорды...

Стартовая линия проходила через Гудзон, начинаясь у печально известного "Ground Zero" — места, где еще год назад располагались башни Центра всемирной торговли. После стартового сигнала вперед ненадолго вырвалась "BTC Velocity", однако еще до подхода к мосту Верразано яхты "Orpen 60" восстановили статус-кво. К счастью, подходящий к Нью-Йорку тропический ураган "Ханна" чуточку задержался, дав возможность яхтсменам миновать узкий выход в Атлантику при относительно хорошей погоде.

Первой маяк Амброз, отмечающий выход в открытый океан, прошла яхта Бернарда Штамма, по пятам преследуемая "Hexagon" Грэхема Далтона и "Solidaires" Тьерри Дюбуа. В течение



Итоговая таблица результатов первого этапа

Место	Яхта	Шкипер	Время	Очки
Класс I				
1	"Bobst Group—Armor Lux"	Бернард Штамм	10 дней 22 ч 18 мин 38 с	10
2	"Solidaires"	Тьерри Дюбуа	11 дней 9 ч 02 мин 28 с	9
3	"Garnier"	Патрик де Родегю	13 дней 13 ч 38 мин 18 с	8
4	"Pindar"	Эмма Ричардс	13 дней 13 ч 51 мин 18 с	7
5	"Tiscali"	Симоне Бьянкетти	13 дней 17 ч 53 мин 53 с	6
6	"Ocean Planet"	Брюс Шваб	16 дней 1 ч 34 мин 17 с	5
7	"Hexagon"	Грэхем Далтон	16 дней 8 ч 49 мин 5 с	4
Класс II				
1	"Tommy Hilfiger—Freedom America"	Бред Ван Лью	14 дней 16 ч 27 мин 49 с	10
2	"Spirit of Canada"	Дэвид Хэтфилд	17 дней 8 ч 25 мин 36 с	9
3	"Everest Horizontal"	Тим Кент	17 дней 12 ч 40 мин 4 с	8
4	"Bayer Ascensia"	Джон Дэвис	18 дней 9 ч 47 мин 36 с	7
5	"Spirit of Yukoh"	Коджиро Шираиши	22 дней 1 ч 58 мин 10 с	6
6	"BTC Velocity"	Алан Париз	22 дней 10 ч 33 мин 48 с	5

первых суток "Hexagon" временами развивала просто немыслимую скорость, и, казалось, лидерству швейцарца оставалось длиться недолго, как вдруг налетевший шквал оборвал грота-фал на новозеландской лодке, и Далтон откатился на шестую позицию. Примерно в это же самое время потеряла свой геннакер и Эмма Ричардс, и третье место утвердил за собой Симоне Бьянкетти на "Tiscali".

В итоге, весь первый этап гонки в классе I прошел под знаком отчаянной борьбы между Бернардом Штаммом и преследовавшим его Тьерри Дюбуа. Оба гонщика смогли установить новые рекорды: Дюбуа — 24-часового перехода для яхтсмена-одиночки, равный 400,7 миль (средняя скорость — 16.69 уз), а

Штамм — одиночного перехода через Атлантику, равный 10 дням 11 ч 57 мин 19 с. И это при том, что на "Bobst Group—Armor Lux" за двое суток до финиша вышло из строя все электрооборудование, вынудив яхтсмена без малого 50 часов не выпускать руль из рук! "Я очень устал, двое суток управляя моей лодкой вручную, и все думаю, как бы немного отдохнуть, но слишком возбужден новым рекордом, чтобы уснуть", — сказал Штамм журналистам, встречавшим его в порту.

Невероятно напряженной оказалась и борьба за третье место в классе I — занявшего, в конечном итоге, третье место Патрика де Родегю отделили от пришедшей четвертой Эммы Ричардс

(сумевшей-таки незадолго до подхода к берегам Англии обойти Бьянкетти) всего... ровно 13 минут! Упрямой шотландке пришлось довольствоваться 7 очками и новым рекордом — пересечения Атлантики в одиночку для женщин. Как сообщили нам английские коллеги, "когда мисс Ричардс вступила на родную землю, ее характерная улыбка была еще шире, чем обычно"...

(Продолжение следует)

Артур Гроховский

Фото Питера Бенгли, Билли Блэка, Жака Вапилона, Брайна Гриффитса, Пита де Джонги, Тьерри Мартинеза, Джеймса-Робертсона Тейлора

Фоторепортаж со старта: Джордж Дженнингс специально для "Кия" (Престон, США)

P.S. Борьба на втором этапе на момент сдачи номера в печать еще продолжалась — большая часть гонщиков находилась на подходе к столице ЮАР. На момент сдачи номера в печать стали известны победитель этапа — Бернард Штамм финишировал в Кейптауне 13 ноября — и призеры в классе I: Тьерри Дюбуа и Эмма Ричардс. Одновременно с этим организаторы гонки сообщили, что из-за плохих погодных условий и вызванных этим проблем у ряда участников старт третьего этапа Кейптаун—Тауранга будет перенесен с 8 на 14 декабря.

ХОЧЕТСЯ БОЛЬШЕГО?...



Фирма «Фордевинд-Регата»

197110, Санкт-Петербург

Петровская коса, д. 7

тел./факс: (812) 320 1853, 327 4580, 327 4581

e-mail: alex@forreg.spb.ru, <http://www.fordewind.spb.ru>

Представительства в 9 городах России и Украины

У НАС ЕСТЬ ВЫБОР
ЛУЧШЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЯХТ
И КАТЕРОВ СО ВСЕГО МИРА



В конце лета — начале осени 2002 г. в С.-Петербурге прошли две крупные регаты крейсерских яхт, достойные отдельного упоминания по причине серьезности программы гонок, большого количества участников и накалу спортивной борьбы. Это — «С.-Петербургская парусная неделя» и «Чемпионат С.-Петербурга».

«Парусная неделя» — шестая по счету — проходила с 17 по 25 августа. Положением были предусмотрены пять гонок: три в Невской губе, С.-Петербург—Выборг и обратно. В соревнованиях участвовали 63 яхты, разбитые на четыре стартовые группы, кроме того, параллельно проводился зачет (без гандикапа) в классе «Л-6». И если «треугольники» прошли вполне традиционно, не считая того, что «полутонники» и «четверти» были объединены в одну группу, то маршрутная гонка на Выборг выдалась трудной.

В ночь на понедельник яхты перешли на форт Обручев. Старт гонки был назначен на 14 ч. Но к утру сильно раздуло от W, и потому гонку вначале отложили на более позднее время, а потом и вовсе перенесли на вторник. Вниманию яхтсменов было предложено небольшое развлечение: в середине дня из гавани форта вышли «Анна» (проект «Mobile 53») и глухо зарифленый «Мир» и стали совершать вблизи форта совместные эволюции, вызвав на берегу легкое недоумение. Оказывается, в это время проводилась фото- и видеосъемка «Анны». Затем изнывающие от скуки экипажи затеяли «интеллектуальные» соревнования по перетягиванию каната. Канат порвать не удалось — победила дружба.

Во вторник ветер слегка поутих, и судьи решили дать старт. Яхтам, в зависимости от стартовой группы, нужно было обогнуть острова Гогланд, Соммерс, Нерву, Халли, Рондо и Вихревой в различных сочетаниях и финишировать у входа в Высоцк.

Хотя ветер ослабел, волна осталась и предъявила самые жесткие требования к материальной части. Начались поломки, о которых большинство яхтсменов потом говорили с неохотой. Утки, блоки, лебедки, бегучий такелаж — все это вошло в список потерь на лодках, а на одной из яхт стала вызывать сомнение сама прочность корпуса. К счастью, обошлось без аварии. Наверное, каждому стоит встать перед зеркалом и, глядя себе в глаза, вспомнить, как по весне яхта «спихивалась» техкомиссии клуба и подмывался акт ее приемки.

В пятницу флот вернулся в Петербург, а в субботу в слабый ветер, затянувшийся залив дымок от горящих лесов, состоялась последняя гонка, которая прошла без неожиданностей...

Чемпионат города по крейсерским яхтам традиционно проходил в первой половине сентября. Программа нынешней регаты включала шесть гонок, в том числе четыре «треугольника» по субботам и гонки по навигационным знакам в Невской губе (Ольгино—Кронштадт—банка Каменная—Ольгино) по воскресеньям.

Вот что рассказывает о соревнованиях Председатель гоночного комитета Чемпионата судья высшей категории П.М.Карякин: «После «длинных» гонок «Парусной недели» (Чемпионат начался спустя 13 дней) приятным разнообразием оказались короткие гонки, когда в течение светового дня можно было не только погоняться, но и отдохнуть. На соревнованиях появились 83 яхты, которые были разбиты на



шесть зачетных групп (седьмую составили всего три «Дракона» — а ведь когда-то их на старт выходило больше сотни!).

Надувные знаки «олимпийской» дистанции выставляли катера, что позволило сделать ее геометрически правильной формы. Расстояние между знаками 1-3 было около 2 миль, линия старт—финиш находилась посередине между ними.

Первая гонка проходила в прекрасную погоду — солнце, тепло, умеренный ветер от W. Группы ровно взяли старт, на финише впереди оказались обычные лидеры — все без сюрпризов. После короткого отдыха дали второй старт. Тут уже не обошлось без протестов — перепутав стартовый сигнал, три яхты ушли на дистанцию раньше времени; две из них (отреагировав на сигнал «индивидуальный отзыв») вернулись обратно и стартовали вновь; третья яхта, не заметившая сигнала и ушедшая на дистанцию, заплатила за это цветом медали — получила «серебро».

8 сентября — «треугольник» по навигационным знакам. День выдался такой же теплый, как и накануне, но ветра почти нет. Народ загорает, кое-кто купается, яхты швартуются лагом друг к другу штук по шесть и дрейфуют. Ветер от WNW 3 м/с. «дали» лишь после 14 ч. Яхты стартовали и пошли к первому знаку — бую № 14 фарватера 13. Через некоторое время ветер опять стал стихать, и гонка оказалась под угрозой — могла не уложиться в контрольное время. Гоночный комитет решил сократить дистанцию, приняв финиш у знака № 1 (подобное было предусмотрено гоночной инструкцией), и наш заслуженный «Ярославец» полным ходом победил в Кронштадту, на ходу пытаясь установить радио-

связь с яхтами первой группы. Далеко в тумане у северного берега растаяли остальные 80 яхт, едва движимые слабевшим ветром.

Но «закон бутерброда» работает без сбоев — ветер немного усилился, яхты пошли быстрее и первые из них у бую судейского судна не встретили. В этот момент радиопереговоры все же увенчались успехом, и финиш стал принимать экипажи: сперва «Интерлопера» (кап. С.Ганичев), затем «Акель» (кап. А.Чегуров). Несколько яхт подали протесты «на восстановление результатов», которые после рассмотрения были удовлетворены, хотя на итоги это существенно не повлияло. Яхты «тянулись» еще долго; несколько лодок так и не уложились в контрольное время. Наконец судейское судно снялось с якоря и пошло в яхт-клуб, собирая по дороге штилюющие суда. Так окончился гоночный день и была спасена гонка.

К следующим выходным лето в Петербурге кончилось — температура понизилась градусов на десять. Дожди и северный ветер заставили яхтсменов в субботу надеть свитера и «непромоканцы».

В воскресенье следующего дня ветер от NO 10 м/с заставил дать старт в острый бакштаг. В первой зачетной группе «Интерлопер» у нижнего конца стартовой линии поставил спинакер и без помех ушел на дистанцию, а «Цетусы», в безмерном желании оказаться «на ветру», стол-



рывах кренились по ватервейс, а иногда и неконтролируемо приводились к ветру. Средняя скорость яхт старших групп на дистанции в этой гонке превысила 8 уз. Финиш оказался кучным и очень красивым.

Так закончилась эта регата, последняя в сезоне.

“Сухой остаток”, или размышления на берегу

В нынешнем году намечилось общее увеличение количества яхт, соревнующихся в этих регатах, по сравнению с предыдущими годами, в том числе участвующих в многодневных гонках.

Заметно возросло количество деревянных яхт и прежде всего наших старых добрых “шестерок”, в этом есть большая заслуга “Ассоциации яхт класса Л-6”, вдобавок отстоявшей право гоняться без гандикапа.

Отрадно видеть появление современных лодок (“Сантер”, “Рикшоты”) и парусов — кевлар и майлар потихоньку перестают быть экзотикой. В первую стартовую группу добавилась новая яхта “Анна”, правда, из-за своей осадки,

превышающей 3 м, в Невской губе эта лодка может ходить только по фарватерам.

Здоровая агрессивность спортсменов не всегда подкреплялась их мастерством — отсюда навалы, фальстарты и протесты.

Отсутствие всем понятной и всеми признанной системы гандикапа (RS2000 не стал для нас пока родным) привело к тому, что на Парусной неделе привычные полутонники и четвертьтонники гонялись в одной группе, а на Чемпионате города — в разных. Это не способствовало ясности основных целей яхтсменов.

И еще: быть может, целесообразно в предверии навигации юбилейного 2003 г. рассмотреть вопрос о повышении статуса соревнования и приглашении зарубежных участников? А с целью повышения заинтересованности яхтсменов ввести официальное звание “Чемпион сезона”, которое будет присваиваться на основании подсчета всех очков, полученных экипажем за участие в различных гонках календаря...

Победители “Парусной недели”

1-я группа — “Inteloper” (кап. С.Ганичев), 2-я группа — “Белая ночь” (кап. С.Голованов), 3-я группа — “Фарт” (кап. А.Самойлов), 4-я группа — “Азарт” (кап. А.Чернявский), 5-я группа — “Ника” (кап. В.Манухин)

Победители Чемпионата С.-Петербурга

1-я группа — “Inteloper” (кап. С.Ганичев), 2-я группа — “Аризона” (кап. К.Лебедев), 3-я группа — “Мария” (кап. А.Тарасевич), 4-я группа “Фиджи” (кап. А.Никандров), 5-я группа — “Песня” (кап. Е.Уральская), 6-я группа (“Л-6”, отд. зачет) — “Ника” (кап. В.Манухин)

Анатолий Лавровский

Фото автора

пились у судейского судна, и по сигналу “старт открыт” выжали самую наветренную яхту (ею оказалась “Заря”) за стартовую линию прямо на судейское судно!. Бог и на этот раз оказался милостив: ветер чуть ослабел и зашел, весь флот увалился, судейский катер чуть развернуло, и “Заря” пронеслась мимо буквально впритирку к нему. Лица членов ее экипажа были слегка бледноваты.»

Можно добавить, что к моменту прихода яхт на финиш ветер усилился — его порывы достигали 14 м/с. Не всем экипажам удалось справиться с ним, и со стороны хорошо было видно, как яхты, не уменьшившие парусов, на по-

Поход яхт Ассоциации класса «Л-6» в Выборг



На лето 2002 г. Ассоциацией яхт класса “Л-6” с 16 по 27 июля был запланирован поход по маршруту СПб — о.Гогланд — Выборг — о-ва Выборгского залива — Приморск — СПб, посвященный 300-летию города на Неве. Пред-

дусматривалось посещение о.Гогланд как одного из исторических мест боевой славы Краснознаменного Балтийского флота, а также краеведческих музеев в Выборге и Приморске. Для повышения интереса было решено провести соревнования на наименьшее время перехода трех этапов маршрута. Санкт-Петербургский Парусный Союз включил данное мероприятие в календарь соревнований по парусному спорту, и в нем могли принять участие все желающие яхтсмены.

В начале подготовки стало известно о намеченном на 14-16 июля Международном морском фестивале “Паруса Выборга 2002” и поступило предложение принять в нем участие, хотя эти сроки и пересекались с запланированной гонкой “Белые ночи”. В связи с этим пришлось изменить маршрут так, чтобы выборгские мероприятия стали одним из этапов запланированного похода.

К сожалению, заявки на участие в нем и списки экипажей, необходимые для получения разрешения на проведение похода, некоторые капитаны яхт подали несвоевременно. В результате предварительные судовые роли-заявки были сданы в оргкомитет не к 15 мая (как требовалось по Положению), а только к 3 июля и переданы в ФПС лишь 4 июля — за неделю до предполагаемого начала плавания. Официальный ответ ФПС был получен за день до выхода яхт в море. Без указания причин яхтсменам было отказано в заходе на о.Гогланд (хотя разрешена якорная стоянка вблизи него). Пришлось удовлетвориться разрешением на проход через пролив Бьерке-Зунд и на посещение островов Выборгского залива, несанкционированный подход к которым запрещен Постановлением губернатора Ленобласти.

Запрет захода на о.Гогланд привел к тому, что из 22 заявившихся судов в Выборг пришли лишь 15. Поэтому главным этапом похода стало участие наших яхт в “Парусах Выборга 2002”, где питерские “шестерки” вместе с выборгской “Родиной” составили самую многочисленную стартовую группу из десяти лодок.

Спортивная часть фестиваля состояла из “Пивного” и “Ромового” рейсов, старт которым был дан сразу после парада парусов 15 июля. Увы, но и ром и пиво достались финским яхтсменам, оказавшихся первыми в общем зачете.

В группе “шестерок” результаты определялись по фактическому времени, что повлекло за собой азартную борьбу. Первой пришла “Лилия”, второй — “Ника” и третьей — “Родина”.

После окончания фестиваля многие яхты ошвартовались у дамбы между островами Овчинный и Подберезовый недалеко от Выборга. Здесь экипажи яхт соревновались в бросании легости на дальность и точность, в перетягивании каната, а затем в бухте о.Густой между экипажами пяти “шестерок” были проведены личные и командные соревнования по гребле на тузе на время. На пляже состоялось “крещение” Нептуном молодых членов экипажей яхт, впервые оказавшихся в Выборгских шхерах, с традиционным купанием и вручением памятных грамот. Почетную роль и обязанности Нептуна исполнял В.Храмовничев — капитан “Дианы”, ветеран питерского яхтинга, по-прежнему остающийся в свои 74 года приверженцем паруса.

26-27 июля участники похода благополучно возвратились в свои клубы. И хотя по разным причинам не все удалось осуществить, но состоявшееся совместное плавание яхт, организованное Ассоциацией класса “Л-6”, показало — мы работаем не зря.

Вадим Манухин,
капитан яхты «Ника»,

президент Ассоциации класса “Л-6”



“Кубок Нижней Волги” возрождается



С 16 по 25 августа на акватории Волгоградского водохранилища проходила традиционная регата крейсерских яхт “Кубок Нижней Волги—2002”. В этом году гонки проводились в пяти зачетных группах. Общая протяженность маршрута — 500 км. Программа гонок — три “треугольника” и три маршрутные гонки, в том числе с ночным переходом. Всего в соревновании участвовали 47 яхт, правда, 18 из них — “Ассоли” — гонялись в акватории Саратова. И впервые за всю историю волгоградских соревнований на старт пришли яхтсмены из Сызрани — полутонник “Каприз”.

Гонки крейсерских яхт на огромной акватории Волгоградского моря при короткой речной волне и непредсказуемо меняющихся ветрах — всегда хорошая проверка таланта капитана и мастерства команды, быстроты их реакции и интуиции.

Вообще, адреналина на “Кубке Нижней Волги” этого года хватало. Чего стоил полный штиль на акватории водохранилища в районе Камышина, когда почти половина яхт еще не финишировала! После выматывающего ожидания — наконец, финиш волжского “Мага” (капитан — В. Штондин), буквально перетаскившегося на волне от прошедшей моторки и “умершего” на полчаса в метре за финишной линией, будучи не в состоянии освободить место другим...

Блистательный финиш в Даниловке саратовской яхты “Крузиз” — мальчишки 1982-1986 г. рождения обошли опытных капитанов не только своей группы, но и практически всех тонников и полутонников...

А еще были волжская “Кристина”, попавшая в рыбацкие сети, бродяжка камышинской «Ники» на сильном ветре и слова капитана “Андрея Рублева” после ночного перехода: “Отдыхайте! Сзади никого нет...”

Последним в этой гонке пришел “Маг” — проблемы с управлением яхты оттянули его финиш

на пять часов от лидера!

Потом судейская бригада выставила финишные вешки в Горно-Водяном и только расположилась, было, на ужин, как из-за утеса вылетел на всех парусах “Андрей Рублев”. Судья фиксирует финиш, поднимает голову для поздравления и вновь хватается за свисток — летит “Ослябя”! Следом — “Добрыня” с саратовцами, все гонки проболтавшимися в аутсайдерах! Из-за утеса резко выворачивает “Каприз”, пролетая по краю мели, и подрезает “Добрыню”... На мгновение его спинакер закрывает саратовскую яхту... Обошел! Всего на две секунды! Еще через шесть минут все становятся свидетелями драмы “Сталкера”, которого за два корпуса до финиша, также на повороте, обходят “Соната” и “Мечта”... Яхты финишируют с фантастически малым разрывом — две, три, пять секунд!

Все, гонки завершились, можно расслабиться. “Перетирая” события дня, участники готовятся к блаженному общему костру. Накрапывает ленивый дождик, и неожиданно на бухту налетает шквал, смешивает мачты яхт, разворачивает судейский катер, едва не вышвыривая его на берег. Небо мгновенно становится сизоловым. Вдоль бухты по водохранилищу прокатывается смерч. Экипажи не дают яхтам столкнуться, кто-то выскакивает в бухту из общей кучи-малы судов и людей... Исчез шквал так же внезапно, как и начался. Еще полчаса наведенная порядки — и у костра заговорила гитара, потекла песня, привезенная с июньской ульяновской регаты.

На следующий день уже в Волжском волгоградский “Андрей Рублев” и саратовский “Ослябя” взорвали финиш почти одновременно, не поняв, кто из них первый. И только судейское всевидящее око отметило победу “Осляби” с преимуществом в секунду. Еще один жесткий финиш, еще... И борьба не на жизнь за второе-третье-четвертое места в группах.

В заключение регаты — “треугольник” по Волжскому морю. Для начала — два фальстарта. Несколько четвертьтонников и “самострой” из-за сдавших нервов переплелись в один клубок, лавировали, чтобы не ободраить себя и не потопить других, да и судейский катер не протаранил. Пока все ждали развязки этой суматохи, вернулся на повторный старт “Рублев”... Овации его капитану Александру Банько: он провел судно, не задев никого, плавно и нежно.

И снова финиш. Кажется, уже ничто не может изменить итог соревнований, но нет! “Ирина”, “Мечта” и “Кристина” идут до последнего под спинакерами, как привязанные друг к другу.

Поздравления, объятия друзей и соперников, баня, ожидание торжеств и... стартов “Кубка Нижней Волги — 2003”.

Регата, которая состоялась благодаря Волгоградской областной Федерации парусного спорта (в отсутствие титульного спонсора гонок именно она сумела решить все финансовые проблемы), стала заметным явлением в сегодняшней жизни яхтсменов Нижнего Поволжья — и по накалу страстей, и по количеству участников. На закрытии соревнования капитан “Каприза”, получившего первый приз в своей группе, резюмировал: “Приятно встретить на региональных гонках по-настоящему спортивные отношения”, и пообещал в 2003 г. привести другие экипажи из Сызрани.

Победители: однотонники — “Андрей Рублев” (Волгоград, кап. А. Банько); полутонники — “Каприз” (Сызрань, кап. В. Артемьев); четвертьтонники с открытой кормой — “Крузиз” (Саратов, кап. А. Смирнов); четвертьтонники с закрытой кормой — “Кристина” (Волжский, кап. Е. Ветров); яхты самостоятельной постройки — “Солярис” (Волжский, кап. А. Левкин).

Марина Плехова, г. Волгоград

Федор Конюхов: на веслах к Новому Свету



Свершилось! 16 октября 2002 г. Федор Конюхов на лодке «УралАЗ» отправился через Атлантику добывать лавры первого россиянина — покорителя «Моря Тьмы» на веслах. Старт был дан в гавани Сан-Себастьяна на легендарном о. Гомера в группе Канар, откуда 510 лет назад стартовала флотилия Колумба. Этот день 12 октября в Испании отмечается как национальный праздник — «День Колумба». Первоначально Конюхов и хотел стартовать именно в этот день, когда остров переполнен туристами, которые съезжаются сюда со всех златных мест. Однако циклон со встречными ветрами вынудил отложить старт, и стодневное (по расчету) плавание от субтропической Гомеры до тропического Барбадоса (в группе Малых Антильских о-вов) началось только 16 октября. Федору Конюхову предстоит сделать миллион гребков, чтобы покрыть расстояние в 2526 миль (или 4678 км).



Федор Конюхов и директор верфи Питер Роуселл. Декабрь 2001 г., Эксмут

Решение «оседлать» Атлантику начало претворяться в жизнь осенью прошлого года, когда в Англии состоялась встреча Конюхова с известным конструктором океанских гребных лодок Филом Моррисоном (об этом — см. «КиЯ» №178). Почти полгода спустя фирма «Rowell & Morrison Design Group» реализовала проект Федора и Фила на своей небольшой верфи. Строителем лодки был Питер Роуселл — добродушный высокого роста человек в вечно засыпанной опилками спецовке (он получил прозвище «Спад», вероятно за сходство его объемистого носа с картофелиной — spud, и заметно радуется, когда его называют именно так, без слова «мистер»). Спад и его сын в буквальном смысле вложили душу в исполнение этого замысла.

В марте 2002 г. состоялся торжественный «вынос» лодки. По этому случаю Федор снова оказался в Эксмуте. Лодка «УралАЗ» стала объектом съемок, но на отполированном ее корпусе еще не было не только окраски и броских надписей, но и завершающих слоев водонепроницаемого стеклопластика. Никакого ее «купания» не было.

— Голую лодку вытащили на свет божий, — объяснил Федор, — поскольку в сумрачном и запыленном помещении, где она строилась, просто не хватало света для видеосъемок, а это собралось делать наше ОРТ.

Вообще, верфь оказалась довольно неказистым помещением, а попросту — сараем, что не помешало строителям создать прекрасное судно. Как тут не вспомнить чисто русское: «Не место красит человека, а человек место!».

Настоящий спуск лодки и ее крещение именем «УралАЗ» в честь генерального спонсора — Открытого акционерного общества «Автомобильный завод «Урал» — состоялось 1 августа. Бутылку о борт не разбивали — сделанную из кедровых реек и обшитую пластиком 7-метровую лодку лишь окропили искристым вином — не более того. Федор самолично в течение целой недели испытывал лодку в водах реки Экс, а затем и Ла-Манша.

26 августа «УралАЗ» отправили морем в контейнере в порт Санта-Крус-де-Тенерифе, где ее торжественно встречали Кеннет Крачлоу — директор «Общества океанских гребцов», о котором я уже много рассказывал раньше, и Оскар Конюхов — менеджер трансатлантического проекта, сын Федора Филипповича. На автомобильном трейлере лодку пере-



везли в Лос-Кристианос, здесь погрузили вместе с трейлером на паром и спустя час выкатили уже в порту Сан-Себастьян.

Тут уже окончательно спустили лодку в воды Атлантики, и Федор на веслах отогнал лодку в соседнюю марину, где должно было производиться оснащение "УралАЗа" солнечными батареями, электроникой, опреснителем морской воды, "антирадаром", спутниковым телефоном, буюм "Аргос" (системы спутникового слежения за продвижением лодки) и еще множеством предметов снабжения. Список погруженных припасов — от одежды до еды — не уложился бы в две страницы мелким шрифтом. Неудивительно, что к 250 кг веса лодки добавилось еще почти 500 — это, правда, включая вес самого гребца.

Волею судьбы о. Гомера стал своеобразным полигоном, откуда русские гребцы примерялись к лаврам покорителей Атлантики. Именно здесь, на Гомере, завершилась неудачей первая попытка российского гребца Вячеслава Кавченко перегрести океан (см. № 170 "КиЯ") на лодке "Ростов-Дон", любезно предоставленной лондонским "Обществом океанских гребцов". Кавченко прекратил плавание из-за поломки водонепроницаемого люка кормового жилого отсека. От повторного старта он отказался и возвратился домой, а восемь месяцев спустя на той же лодке-неудачнице, переименованной в "Одессу", в "День Колумба" 12 октября 2001 г. с о.Гомера стартовал другой русский — 33-летний дизайнер из Одессы Теодор Резвой — гражданин Украины. Спустя 67 дней "Одесса" финишировала на Барбадосе, опередив многих участников Второй Атлантической гребной гонки с парными экипажами, стартовавших пятью днями раньше по тому же маршруту. О подвиге Резвого была моя публикация в № 179.

Уместно здесь напомнить и о подвиге Евгения Смургиса. Именно он планировал пересечение Атлантики еще в зиму 1993-1994 гг., когда на своей "МАХ-4" пытался обойти на веслах земной шар, стартовав из порта Тикси. Нелепая гибель в шторм у побережья Франции близ устья Гаронны, остановила нашего первого океанского марафонца, прошедшего на веслах 48 000 км. Теперь его "МАХ-4"

находится в Морском музее в городе Ла-Тремблад, неподалеку от знаменитой Ла-Рошелли. (О последнем рейсе Евгения Павловича можно прочесть в № 159; кроме того, его дневник о рекордном плавании вокруг "макушки Евразии" напечатан в № 166-168.)

Оба нынешних претендента на покорение Атлантики — и Кавченко, и Конохов — в своих программах упоминают подвиг Смургиса и считают себя продолжателями его идеи. Более того, Федор Конохов планирует после финиша отправиться во Францию к месту вечной стоянки "МАХ-4" с горстью песка с о. Барбадос и таким образом почтить память зачинателя гребных марафонов в России.

Отметим, что маршрут от Канар до Малых Антильских о-вов популярен по многим причинам. Здесь зона субтропиков и тропиков — опасность замерзнуть не грозит. Здесь и постоянный попутный ветер — Северо-восточный пассат, и попутное пассатное течение. Правда, зона, прилегающая к Канарским о-вам, еще не находится в зоне Северо-восточного пассата, потому гребцы сразу после старта стремятся уйти на юго-запад — там, примерно в 300 милях, благоприятное влияние пассата уже становится стабильным.

С 1969 по 2001 г. старт на Канарах для пересечения океана приняли гребцы на 91 лодке, 11 из этих смельчаков пошли в одиночку. Таким образом Конохов в числе гребцов-одиночек на этом маршруте будет 12-м по счету, а если говорить о стартовавших с о. Гомера, — вторым после Теодора Резвого. Как тут не сказать, что Гомера — "персональное" место старта русских из СНГ!

Но давайте вернемся на этот остров в день старта Федора. Не каждый день приходится провожать в одиночный вояж по океану русского путешественника, смело пересевшего на 7-метровую лодку с корабля пустыни — я имею в виду недавнюю экспедицию на верблюдах по Калмыкии. "УралАЗ" красиво раскрашена, но перед дышащим мертвой зыбью океаном кажется беззащитной скорлупкой...

Как провожают "пароходы", поезда и самолеты — известно всем: это столпот-



Наша справка Гребцы в океане

Вступление россиян на "тропу" океанских весельных марафонов побуждает меня хотя бы коротко обратиться к истории и цифрам. Это представляет определенную трудность, поскольку мои отдельные и вместе со Смургисом плавания на веслах, да и последующая многолетняя причастность к судьбам многих океанских гребцов все время сбивают строгий рассказ на личные воспоминания.

До сих пор носителями непревзойденного рекордного по скорости пересечения Атлантики на гребной лодке остаются "первопроходцы" этой без преувеличения безумной затеи. Это два норвежца — граждане США, моряки: 32-летний Гарбо и 36-летний Сэмюэлсен. Стартовал 6 июня 1896 г. в Нью-Йорке, они на 5.4-метровом открытом вельботе пересекли на веслах океан и причалили к набережной в самом центре Гавра... Цитирую дословно очень важный документ, которого долго добивались два норвежца, наивно полагая, что это им принесет невероятного богатство: "Консульство США в Гавре, 7 августа 1896 г. Гребная лодка "Фокс" с Дж. Гарбо и Фр. Сэмюэлсеном прибыла сюда сегодня в 9.45 утра из Нью-Йорка 62 дня спустя после выхода. Подпись С. W. Chancellor, Консул США".

Эта эпопея хорошо описана в "КиЯ" № 43 (1973 г.) в рассказе Жана Мерьяна "Безумцы Атлантики". До сих пор их рекорд не превзойден. Причина проста. Во-первых, они плыли вдвоем, а не в одиночку, как нынешние океанские гребцы. А во-вторых — относились к делу иначе. Нынешние покорители океанов на уютных и безопасных лодках умудряются на переходе болтать по телефону, снимать на видео, читать книжки, ловить рыбу, готовить деликатесы на газовой плите и спать не менее 8 часов в сутки: они не испытывают недостатка в пресной воде не только для питья, но и для ежедневного душа! Ничего такого у норвежцев не было. Они отдыхали по 5.5 часов за сутки в два приема, скрючившись на днище лодки в штормовой одежде, и гребли: вдвоем — по 13 часов в день и по-одному — по 11 часов. Правда, достичь желаемого, т. е. разбогатеть на показе своей рекордной лодки, они так и не сумели. То была эпоха увлечения моторами и пароходами, а плавание на гребной лодке через океан воспринималось обывателями не более чем цирковым трюком...

В самое последнее время подвиг норвежцев повторил гребец-одиночка француз Эммануэль Куандр. От берегов Америки до Франции он прошел за 87 суток и только что благополучно финишировал — 25 октября 2002 г.

Этому же замечательному мореплавателю-спортсмену принадлежит и рекорд одиночного пересечения Атлантики от Канарских до Малых Антильских о-вов. В апреле-июне 2000 г. на лодке "Ville de Dinard" он прошел на веслах 2804 мили от о.Гран-Канария до Гваделупы за 57 дней и 4 часа.



Тренировка в Ла-Манше. Виден берег Англии в районе устья реки Экс



Победный финиш Эммануэля Куандра 25 октября 2002 г.

Возродившим океанские марафоны через 70 лет после норвежцев многократно упоминавшимся на страницах “КиЯ” Джону Риджуэю и Чэю Блаю славы досталось сполна: теперь это состоятельные люди, рыцари Британского королевства. По их следам пошли многие. Поначалу назовем официально признанное число всех гребцов, успешно пересекших океаны или совершавших по ним рекордные плавания. Их 157! Более половины океанских гребцов — граждане Великобритании — 89! Вечные соперники англичан на морском поприще — французы — безнадежно отстали: их в почетном списке всего 22, но зато они — обладатели нескольких рекордов. Далее идут США — 8, Новая Зеландия — 6, Бельгия — 5, Норвегия и Испания — по 4, Швеция и Южная Африка — по 3, Австралия, Голландия, Ирландия и Россия — по 2. Наконец, по одному гребцу представляют Бразилия, Китай, Дания, Венгрия и Украина. Не забудем о 97 неудачных попытках пересечь океан. В числе неудачников — знаменитый Питер Берд, трижды стартовавший из Владивостока, чтобы попытаться пересечь Тихий океан от континента до континента и погибший, хотя до этого он пересек успешно и Тихий океан, и Атлантику.

Сразу отметим, что в этом числе рекордсменов и дипломантов “Книги рекордов Гиннесса” значатся россияне Евгений и Александр Смургисы — первые, кто плывал в Северном Ледовитом океане, достигнув в свободном плавании на гребной лодке рекордной широты — 77° 43’.

Впечатляет необычное и малоизвестное плавание французом: их галера с командой в 11 гребцов (средний возраст — 43 года!) пересекла в 1992 г. Атлантику за 35 суток. Этим они так досадили англичанам, что те сразу же попытались на 8-местной галере переплыть океан за 30 суток, но... затея провалилась всего лишь из-за трений, возникших в недружной команде.

А теперь калейдоскоп рекордов и подвигов. Иначе не скажешь о Жераре Д’Абовиле. Этот француз в одиночку покорил и Атлантику, и Тихий океан. То же удалось и англичанину Питеру Берду, но не столь безупречно по срокам и маршрутам.

А чего стоит супружеская пара из США! Кэтрин и Куртис Сэвиллы тоже перегребли и Атлантику, и Тихий океан. Я встречался с ними в Лондоне. Мы вместе ехали на встречу океанских гребцов. Скромное обаяние этих людей не выходит у меня из головы. (Недавно Куртис умер в аравийской пустыне во время очередного путешествия.)

ворение и сутолока до тех пор, пока не поднимут сходню, не отдадут швартовы, не задрают люки и двери. Во всех этих случаях провожаемые не остаются в одиночестве. Их много. Жизнь у них продолжается в обычном режиме. Проводники разносят чай, стюардессы выкатывают подносы с обедами, на теплоходах начинают крутить кино в кают-компаниях...

Проводы одиночного гребца на маленькой лодке выглядят иначе. Здесь некая нереальность происходящего сразу бросается в глаза — ведь провожающих толпа, а отъезжающий — то один! Все происходит очень просто и быстро: Федор после прощания с женой Ириной, внучкой Полиной и сыном Оскаром оказывается в покачивающейся лодке.

Жгучее солнце уже поднялось над окружающими городок скалами, над гигантскими белоствольными индийскими лаврами, от которых тянется улочка прямо к музейному жилищу Колумба. Заметно, что Оскар более озабочен, чем отец, по роду своей далеко не простой миссии — главного менеджера проекта или, лучше сказать, директора. Прощание директора-сына с гребцом-отцом даже забавно. Ну как же, у Федора — гора с плеч, он покидает берег со всеми заботами и нервотрепкой, никто уже не станет досаждать ему советами, пожимать руки и — просить автографы. Зато весь груз забот перекладывается на плечи неунывающего Оскара, который здесь, на Гомере, крутился, как волчок. Он шутит, объясняя почему это он сам черный от загара, а уши остались белыми: не успели загореть из-за постоянного прикладывания к ним мобильного. Озабочен “до упаду” и Кеннет Крачлоу — координатор всей этой сутолоки с оснащением и подготовкой лодки, уж теперь-то он может отказаться от надоевшего амплуа пробивного деятеля и стать простым болельщиком: как бы там чего на лодке не сломалось!

Итак, Федор в лодке. Начинается телешоу с камерами и фотоаппаратами — его атакуют репортеры, в бодром темпе идет вручение вымпелов и завершающая раздача автографов. Представители спонсора “Автомобильный завод “Урал” Александр Гончаров и несколько рабочих этого предприятия укрепляют модель автомобиля на борту лодки, а сам Федор звонит в этот момент в Миасс — директору завода, и этот его разговор передают там по громкой связи для всего коллек-

тива. “УралАЗ” идет через океан” — такого еще не было!

В подставленные микрофоны сам Федор, заметно уставший, задумчиво говорит:

— Я прошел больше чем сто тысяч миль по океанам, провел больше тысячи дней в одиночном плавании, но все это было под парусами. Теперь мне предстоит пройти на веслах более двух с половиной тысяч миль.

В самый разгар прощальной пресс-конференции капитан порта приносит известие о приближении встречного циклона. Федор реагирует на это по-своему:

— Хотел первое время идти на веслах неспешно, делая в сутки по 20 — 25 миль, чтобы постепенно войти в режим для последующей более напряженной гребли. Теперь придется поднажать с самого начала, чтобы поскорее уйти от места старта и миновать зону неустойчивой погоды. Да и в моральном плане хочется скорее отойти на пристойное расстояние, чтобы гора Тейде на Тенерифе перестала маячить на горизонте...

Потом случилось то самое, как бы нереальное действие. Балаган, в котором все крутилось, перемещалось и бурлило, вдруг прекратился. На высоком пирсе все замерло. В 11 по Гринвичу (когда в Москве уже было 15.00) Федор Конюхов, осенив себя крестом, делает первые, очень громкие в тишине, сильные гребки, и “УралАЗ” уверенно покидает уютную марину Сан-Себастьяна. Вслед ему Ирина по доброй русской традиции крестит рукой мужа и открытое за его спиной пространство для сбережения мореплавателя от бурь и невзгод. У всех на глазах лодку тут же настигает океанская волна, и она, плавно раскачиваясь, быстро минует входной маяк паромного терминала под разногласные звуки яхтенных горнов и сирен. Стоящий у причала огромный паром “Fred Olsen” густым басом провожает лодку под российским флагом. И очень быстро она исчезает за крутым бурным утесом. Исчезает для тех, кто на причале. Но за Федором в течение часа с лишним тянется флотилия яхт и катеров с фотографами и видеолюбителями, болельщиками и просто местными бездельниками-отдыхающими: такое зрелище не часто увидишь!

Край земли в море так близок, какие-то 4-5 миль по кругу образуют тот самый горизонт, за которым лодка Конюхова становится уже не видна провожающим. Лишь справа от курса канувшего за го-



Торжественный спуск на воду 1 августа. Первые гребки делает консультант Федора — Питер Хогден



Первые минуты трансатлантического плавания. Остров Гомера, 16 октября

ризонт “УралАЗа” виднеются контуры самого западного из Канарских о-вов — Иерро — и совсем далеко торчит та самая, упомянутая Федором, бурая вершина горы Тейде с ее 3718 метрами: потухший вулкан на Тенерифе словно парит над окутавшими его предгорья облаками.

23 октября. Москва. Современный Гуманитарный университет. В расположенном здесь штабе экспедиции я разбираю привезенные Оскаром Коноховым фотографии. Он готовит для сайта в Интернете первую сводку о недельном плавании Федора. На карте монитора отчетливо виден зигзаг от налетевшего на гребца шторма — линия курса повернула вспять.

Оскар поглядывает на часы.

— Там у него на борту время по Гринвичу. Сейчас восемь тридцать утра. Наверно, позавтракал, и сейчас должен позвонить.

Телефон и в самом деле зазвонил по “межгороду”, смотрю на свои часы — 12.30.

— Федя, поздравляю тебя. Как в шторм работает плавучий якорь? — Я представляюсь, хотя Федор тут же узнает меня и шутит. Кажется, шутит.

— Пришел бы лучше да погреб, а то я уже чувствую, что руки крепнут, а ноги хudeют. Боюсь, на Барбадосе тебе придется меня на руках выносить — совсем ходить разучусь. А якорь хорошо держал, спасибо Спаду и его сыну..

— А фалинь по корме не выбрасываешь, чтоб рулем не приходилось работать? — не унимаюсь я с вопросами.

— Дело хорошее, но зачем терять скорость, а тут еще долгопёры донимают. На борт летучие рыбы залетают. Регулярно. Выбрасываю, а они снова, так что рукам достается.

— А что же — уши еще не пробовал? — это уже Оскар “собирает” новости для сайта. — Сегодня есть повод для поздравлений: первую неделю выдюжил, первый шторм испытал!

— В шторм напрягался, даже руку потянул. Сижу вот — заматываю

эластичным бинтом. Пиши координаты: широта 25.39, долгота 18.49. За 7 дней прошел 200 миль — это по 28 в сутки, правда, почти десять миль пронесло назад. Это было, как ты знаешь, 19 и 20 октября. Волной накрыло, кое-что замочило в каюте. Разбираюсь, сушу. Читаю мало — урывками заглядываю в Евангелие. Дергаю ногами для гимнастики, часто включаю УКВ — должны вот-вот появиться яхты с гонщиками “Around Alone”. Кто-то из них вполне может оказаться у меня на курсе. Помню в 2000-м году, когда я сам был в числе гонщиков, здесь мою яхту прихватил штиль, а нынешним яхтсменам прошедший шторм — хорошее подспорье...

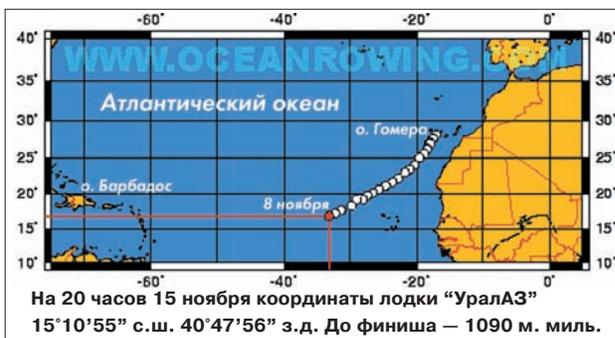
Федор замолкает на несколько секунд, и я успеваю сообразить, что на этом мой рассказ и закончится. Все дальнейшие приключения в пути и финиш на Барбадосе — это уже для следующего номера журнала.

— Ветер попутный, пока не жарко, — голос Федора звучит чисто, без всяких помех, — продолжаю идти на юго-запад. Потом пересеку тропик Рака и тогда уже поверну на запад. Да, самое главное. Эта ночь была “боевой”. Разбудил сигнал “антирадара”, через час один за другим по правому борту прошли три больших судна. Не до сна было! Здесь проходит грузовая трасса Северная Америка — Южная Африка. Потом океан станет пустынным. Вот увидишь, через неделю все земли Старого Света, включая острова Кабо-Верде и Азорские, останутся к востоку. Тогда, надеюсь, найдется время для чтения, живописи и размышлений о Новом Свете...

Василий Галенко, Москва,

яхтенный капитан, океанский гребец,

Фото О. Конохова и автора



А как не упомянуть американку Тори Марден — первую женщину, которая пересекла Атлантику, хотя и с... третьей попытки! В 2000 г. она специально приезжала в Москву, чтобы поддержать российскую программу пересечения Атлантики.

Кстати, среди 157 покорителей океанов 11 женщин.

Первой по времени была Сильвия Кук. В паре с Джоном Фэрфексом они совершили знаменитое почти год плавание через Тихий океан. Сильвия более всего прославилась написанной ею в океане книгой “500 способов употребления рыбы” (подчеркнуто мною, поскольку ранее в “КиЯ” название этого бестселлера перевели неправильно. — В.Г.)

А сам Джон Фэрфекс навсегда вошел в историю океанской гребли тем, что первым отправился в океан в одиночку: в 1969 г. от Канарских о-вов до пляжа близ м. Канаверал он добрался за полгода. Удивляет большой срок? Но тогда еще не было портативных опреснителей, поэтому Джону пришлось загрузить в лодку более 500 л пресной воды, можно сказать, он вез на борту, по крайней мере, шестерых “бездельников”. При высадке на пляж Флориды 19 июля 1969 г. он удостоился приветственной телеграммы от Нила Армстронга с... Луны!

Здесь не грех вспомнить публикацию в № 177 “В одиночку в океане на грани Тысячелетий”. В самом деле, людей, встретивших новое тысячелетие в океане, стоит перечислить. Это прежде всего Джим Шекдар. 31 декабря 2000 г. он откупорил бутылку шампанского в центральной части Тихого океана и “брякнул” по спутниковому в Лондон — поздравил жену и дочерей. За 273 дня Джим пересек Тихий океан от Перу до Брисбена в Австралии, установив абсолютный рекорд по длительности одиночного пребывания в океане.

Ричард Джонс — миллионер из Солт-Лейк-Сити встретил новое столетие в центре Атлантики. Вот он не пил спиртного и даже чая, поскольку религия мормонов этого не одобряет, но поздравления принимал со всего света.

Давайте упомянем и яхтсменов, оказавшихся в океане в эту знаменательную ночь на грани тысячелетий. Это прежде всего герой нашего сегодняшнего рассказа: Федор Конохов вместе с участниками знаменитой гонки “Венди глоб” встретил Миллениум на своей максияхте в бурных водах на границе Атлантики и Индийского океана вместе с более удачливыми гонщиками, коих уже разнесло по всему южному полушарию.

Еще один наш знаменитый яхтсмен, точнее — морской бродяга, 68-летний Евгений Гвоздев из Махачкалы отметил смену тысячелетий на подходе к Магелланову проливу на своей сверхмалой 3.6-метровой яхточке “Саид”.

Отметим и еще одних героев недавней публикации в “КиЯ” — команду яхты “Сибирь” из Омска. Пятеро сибиряков тоже встречали третье Тысячелетие не дома у стола с пельменями, а в индейской резервации на Тихом океане в штате Вашингтон...

В. Г.

Статья
третья:
рекорды
времен
становления
водно-
моторного
спорта



Альфред Пьеррар — первый президент Международного Союза автомобильного яхтинга — нынешнего УИМ, отмечающего в 2002-м году свое 80-летие



УИМ вносит ясность. Огромную роль в развитии мирового водно-моторного спорта сыграл отмечающий в этом году свое 80-летие Международный водно-моторный Союз УИМ (UIM), объединивший усилия нескольких ведущих национальных центров. Произошло это в 1922 г. по инициативе англичан — доктора М. Смарта и Дж. Уорда. Объединение получило звучное название — Международный Союз автомобильного яхтинга, а первым его президентом стал бельгийский бизнесмен Альфред Пьеррар.

Считается общепризнанным, что в технических видах спорта добиться абсолютного — 100-процентного — уравнивания шансов на победу для всех участников соревнования в принципе невозможно. Основная заслуга УИМ и состоит в том, что он смог постепенно, в течение десяти-пятнадцати лет, превратить, по сути, любительские гонки нескольких состоятельных владельцев разномастных, но неизменно очень дорогих катеров в гораздо более доступный массовый и представляющий соревновательный интерес полноценный вид спорта.

Было введено единое разделение флота на суда двух типов: спортивные — сравнительно мало отличающиеся от “потребительских” прогулочных-туристских судов — и чисто гоночные. В составе спортивных судов — мотолодки (т. е. лодки с ПМ) 9 классов и катера (со стац. двигателями) 8 классов. В составе гоночных судов — скутера (с ПМ) 10 классов и глассеры (со стац. двигателем) 8 классов. Затем появились и по несколько классов гоночных катеров открытого моря (offshore), водометных катеров для речных марафонов, надувных лодок, гидроциклов (аквабайков) и т. д.

Разделение на классы проводится по рабочему объему двигателя (но иногда и с учетом иных, строго оговоренных показателей — размерений, веса, возможности форсировки двигателей и т. д.).

Были выпущены единые правила проведения соревнований, а также правила проведения специальных заездов на установление рекордов (теперь претендент мог выбирать наиболее благоприятное место и время для попытки побить рекорд в отсутствие соперников-гонщиков).

К чему это все привело? Например, в ежегоднике на 2001/2002 гг. перечень зарегистрированных мировых рекордов занимает три с лишним страницы мелким шрифтом. Перечислены рекорды чуть ли не в 70 существующих ныне классах судов, причем фигурируют рекорды, установленные во время соревнований — в гонке, часовые рекорды (за 1 час, 2 часа и т. д. до 12 часов) и рекорды на различных дистанциях (1 км — 1 миля и т. д. до 15 миль).

Есть и рекорды мира в неограниченных — свободных от каких-либо ограничений — классах. Это, например, кроме наиболее показательного абсолютного рекорда скорости на воде на дистанции 1 км, о котором мы в основном и рассказываем (511.11 км/ч), десять рекордов в неограниченном классе судов с гребным винтом* (опять-таки на различных дистанциях, начиная с 1 км — это 284.14 км/ч — и включая наибольшую возможную протяженность**, и рекорды “на время”), четыре рекорда для судов с дизельным двигателем (до 252.27 км/ч), а также рекорды

Как катер стал катером





для судов с газовой турбиной (155.04 км/ч) и с электродвигателем (81.80 км/ч).

Подвесной мотор и новые корпуса. Необходимость появления все растущего числа классов гоночных судов (а мы еще даже не упоминали существующую параллельно американскую классификацию APVA) и соответствующий рост массовости водно-моторного спорта были подготовлены несомненными успехами моторостроителей. Потребности бурно развивающихся автомобильной промышленности и самолетостроения стимулировали прогресс в развитии транспортных двигателей. А изобретение и освоение массового промышленного выпуска компактных и легких подвесных моторов на базе двухтактного двигателя сделало водно-моторный спорт гораздо более доступным: такие моторы были и дешевле, и удобнее в эксплуатации, чем ранее применяемые двигатели, тем более авиационные двигатели огромной мощности, устанавливаемые на катерах для борьбы за Британский приз и абсолютный рекорд скорости.

Выбор мощности в точном соответствии с лодкой (или наоборот) упрощался; построить глиссирующую лодку под подвесной мотор (особенно в “младших” классах) было намного проще, да и сами лодки стали меньше по размерам.

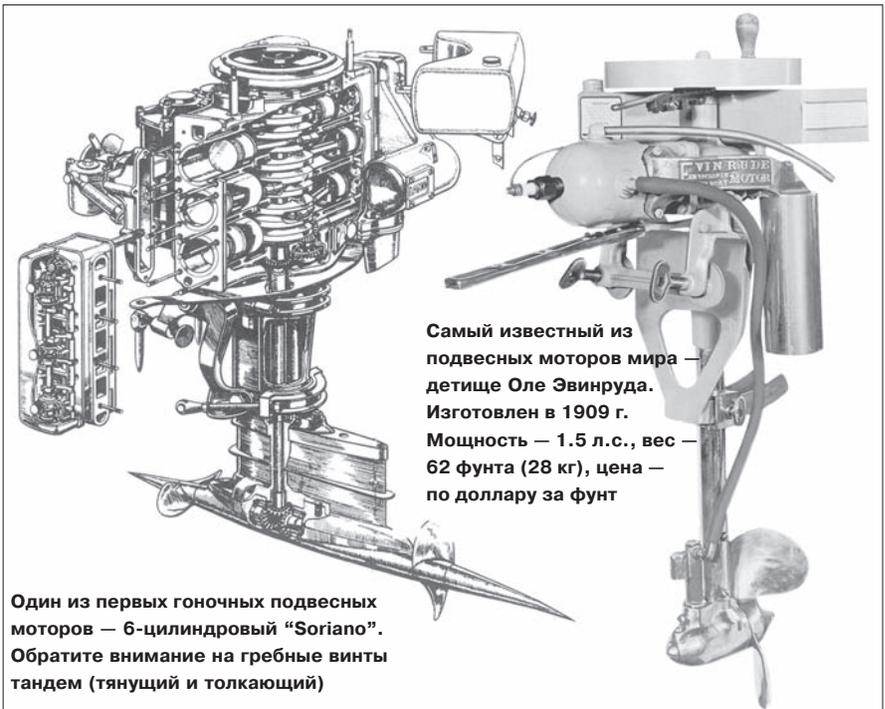
Этот революционный шаг связан с деятельностью американца Оле Эвинруда. И как только его фабрика вывела на рынок первую партию подвесных моторов, у их владельцев возникла потребность погоняться — сравнить скорости. Когда и где прошла первая гонка под такими “потребительскими” моторами, сказать трудно. Во всяком случае в архиве корпорации “ОМС” — основного производителя подвесных моторов — на протяжении многих десятилетий хранится фото, сделанное предположительно в 1923 г.: одна из первых любительских гонок на обычных гребных лодках, на транце которых видны “подвесники”.

Заинтересовались новым вариантом и “профессионалы”-гонщики. Колин Файр на “British Maid” опробовал “Эвинруд” и был удивлен достигнутой скоростью. Конструктор Перси Си на построенном на верфи в Fareham легком 12-футовом глиссере с 8-сильным “Эвинрудом” намерил скорость в 30 стат. миль (48.3 км/ч). На таком же глиссере, дождавшись хорошей погоды, удалось за 4 часа пересечь Канал...

Естественно, моторостроители сразу поняли, что наряду с массовым выпуском “потребительских” моторов необходимо и “штучное” производство специализированных гоночных — форсиро-



Это, возможно, самая первая в мире любительская гонка лодок с подвесными моторами, 1923 г.



Самый известный из подвесных моторов мира — детище Оле Эвинруда. Изготовлен в 1909 г. Мощность — 1.5 л.с., вес — 62 фунта (28 кг), цена — по доллару за фунт

Один из первых гоночных подвесных моторов — 6-цилиндровый “Soriano”. Обратите внимание на гребные винты тандем (тянущий и толкающий)

ванных — моделей. Считается, что первым таким мотором был выпущенный “Elto Motor Company” четырехцилиндровый гоночный мотор “Elto Speedster”. Его улучшенная модель с рабочим объемом 644 см³ развивала мощность порядка 16 л.с.

В 1927 г. в Британском водно-моторном клубе уже пришлось организовать отдельную секцию гонок на лодках с подвесными моторами. Спортсмены на лодках с моторами объемом 250–350 см³ составляли класс “B” и разыгрывали приз журнала “The Motor Boat”. В классе “C” (350–500 см³) разыгрывался Приз Герцогини Йоркской. Гонщики со стационарными двигателями объемом до 1.5 л стартовали отдельно.

В 1928 г. этот клуб провел очень интересную и представительную гонку, в которой участвовало 77 лодок. Любо-

пытно, что 9 из них были построены на одной и той же верфи по проекту Си и шли с одинаковыми моторами “Эвинруд” объемом 486 см³. Наивысшую среднюю скорость 30.71 стат. мили/ч (49.4 км/ч) на дистанции 9 стат. миль показал гонщик Гарри Бошфорд на лодке “Sea Nipper”. В “младшем” классе победил упоминавшийся выше Колин Файр.

Стоит подчеркнуть, что появление подвесных моторов, позволивших вынести двигатель за транец — освободить корпус и от него, и от реверс-редуктора с жесткой линией вала, раскрепостило фантазию конструкторов лодок.

В начале 30-х гг. в журнале “Popular Mechanics” была напечатана любопытная статья Лероя Мальроса — “Корпуса или мощность”, в которой автор доказывал, что с появлением мощных гоночных подвесных моторов наступает

* Когда-то именно на таких винтовых судах ставился и абсолютный рекорд скорости на воде. Но вот в 1947 г. положение изменилось: на очередной “Синей Птице” поршневой двигатель с привычным валопроводом на гребной винт заменили реактивным двигателем. Требование контакта с водой осталось, но гребной винт исчез. Это и привело к изменению системы регистрации скоростей.

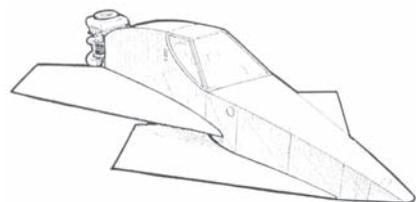
** Имеется в виду кругосветка тримарана “Cable & Adventurer” со средней скоростью за 1797 ходовых часов 25.13 км/ч.



Появление серийных подвесных моторов различной мощности позволило УИМ внедрить в практику разделение судов по классам. Это сразу сделало водно-моторный спорт более массовым, а соревнования — гораздо более интересными для участников. Глиссеры стали намного меньше по размерам и дешевле. (Обратите внимание — спонсоны имелись только в надводной части и были призваны противодействовать крену на поворотах.)



Одно из многих фантастических решений, обогнавших свое время: глиссер «Mergu Voat» с «пирамидальными ступеньками», в которых можно увидеть прообразы бразгоотбойников и продольных реданов



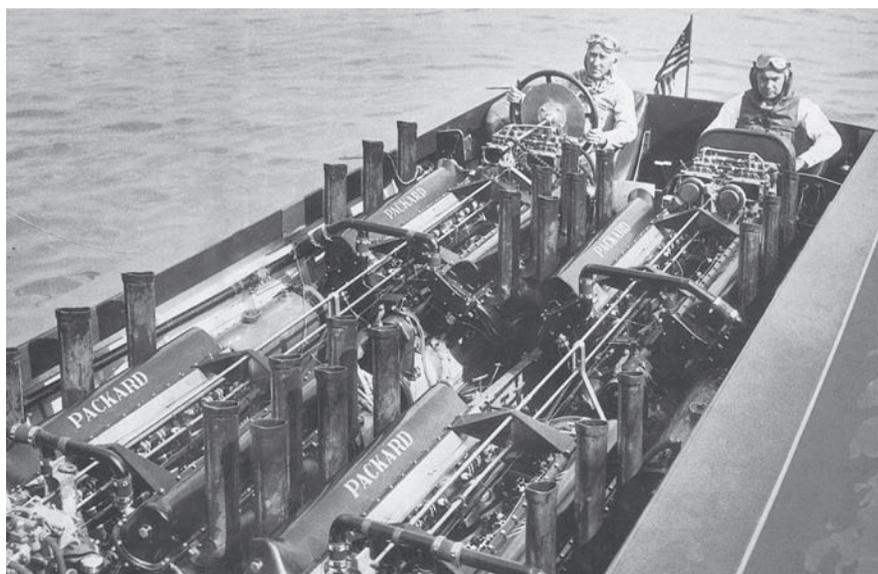
Футуристический «No-Vac» Лероя Мальроса с крыльями и самолетным фюзеляжем



Морские сани Альберта Хикмана



Глиссер «новой формации» с подвесным мотором



5-кратный рекордсмен и 9-кратный чемпион мира — «Золотой мальчик» Гар Вуд и его постоянный механик Орлин Джонсон на знаменитой «Miss America X» в день установления последнего их рекорда. Показательно, что практически весь корпус длиной 10,2 м занимали четыре авиационных двигателя

эра торжества «свободных форм». Он утверждал, что построенный и испытанный в Чикаго его новаторский гоночный глиссер «No-Vac» развивает скорость на 7,5 стат. мили (12 км/ч) больше, чем любые «обычные» однореданные глиссеры с тем же подвесным мотором. Конечно, с позиций конца XX в. «No-Vac» имел излишне сложную конструкцию с двумя ярусами «крыльев», но уже одно то, что Лерой первым по-самолетному закрыл гонщика обтекателем, остается его неоспоримым вкладом.

В этой связи представляется несколько недооцененной деятельность американского катеростроителя Альберта Хикмана. Он одним из первых решительно отошел от реданной схемы и занялся преобразованием формы корпуса глиссирующей лодки. Его «революционные» обводы типа «морские сани» стали провозвестником многих современных нам «тоннельных форм», включая катамараны, кафедрады, сани Фокса и т. д., и т. п.

На заводе его корпорации «Sea Sled» инженер Льюис Чапмен построил имевшую большой успех серию «морских саней», рассчитанных на скорость 40 км/ч. Пусть слово «морские» не будет понято так, что эти «сани» предназначались для открытого моря, речь шла о глиссерах для внутренних вод. Отличием их было использование дополнительной подъемной силы благодаря действию на свод тоннеля встречного потока воздуха и брызг.

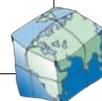
Следующим важным шагом, нанесшим «окончательное поражение» поперечному редану, было изобретение американского инженера Адольфа Апеля, предложившего избавиться от большей части сопротивления трения, приподняв корпус и заставив его опираться на воду только тремя точками: это были небольшие бортовые глиссирующие

спонсоны, максимально разнесенные в стороны для обеспечения остойчивости, и небольшой участок днища в самой корме — у транца. Одновременно улучшались и условия работы гребного винта. Это дало толчок к дальнейшим работам конструкторов по поиску аэродинамических форм, использующих подъемную силу крыла.

Можно заметить, что и до сих пор вариации обводов быстроходных корпусов варьируют основные формы, найденные где-то к середине 30-х гг. Многие из нынешних новинок — это хорошо забытое старое, не имевшее в свое время успеха главным образом из-за несоответствия новаторских решений имеющимся мощностям и фактическим скоростям.

Мы говорим в нашем очерке непосредственно о борьбе за скорость, но стоит упомянуть, что параллельно все большее значение стало придаваться и мореходным качествам катеров. Как мы знаем (об этом много писалось в «КиЯ», начиная с самых первых выпусков), конструкторы и спортсмены довольно скоро убедились в том, что для выхода на большую воду необходимо проектировать скоростные лодки, многим отличающиеся от глиссеров для спокойных внутренних вод. Однако на первых порах такого различия не делали. Во всяком случае в 1929 г. в первой морской гонке через Канал (Дувр—Кале и обратно) участвовало 36 мотолодок «обычного» типа, и кончилась она плохо: по разным причинам почти все участники сошли с дистанции и только два из них достигли цели.

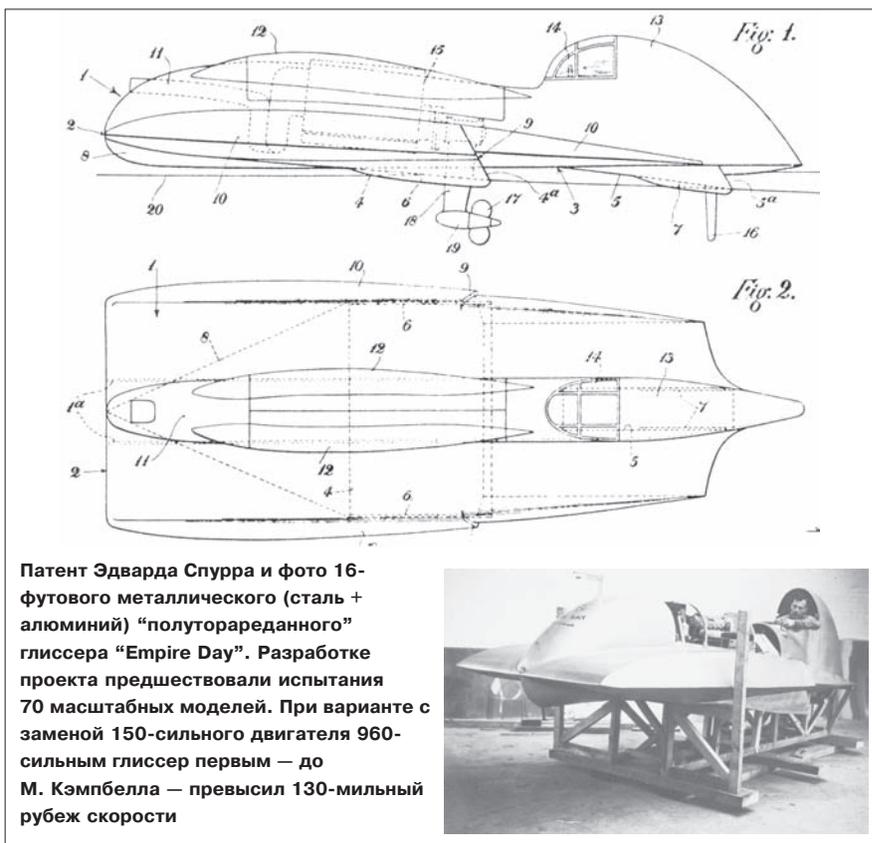
Соперничество равных. Из официальной таблицы абсолютных мировых рекордов скорости на воде следует, что за первые десять лет их регистрации УИМ — с 1928 по 1938 г. — рекорд Гара Вуда был превышен 12 раз, высшая ско-



рость возросла почти на одну треть! За эти годы ожесточенного соперничества лучших американских и британских гонщиков (французы “благоразумно” в нее и не вязывались) пять раз рекордсменами мира становились американцы, а точнее — один американец — все тот же Гар Вуд (“Золотой мальчик”, по выражению восхищенных репортеров), и восемь раз — англичане, у которых первым героем был сэр Генри Сигрейв.

По инициативе сэра Генри конструктор Скотт-Пейн спроектировал изящный и очень легкий (вес 1800 кг) однореданный глиссер “Miss England” с двигателем мощностью всего лишь 930 л.с., т. е. вдвое менее мощным, чем у Вуда. Увы, до рекордной скорости не хватило всего 2 км/ч! Тогда было решено сделать ставку на повышение мощности: следующая “мисс”, построенная по проекту Фреда Купера, имела в четыре раза более мощную силовую установку — два “Роллс-Ройса” по 1816 л.с., работавших на один гребной винт, вращающийся с числом оборотов 12 000 об/мин. Удельная нагрузка на 1 л.с. составила всего 1.47 кг.

На этот раз расчеты англичан оправдались полностью: на первых же пробах “Miss England II” показала рекордные скорости. Генри Сигрейв решил провести специальные заезды на установленные мирового рекорда. На мерной миле, разбитой на ставшем у водномоторников знаменитым озере Уиндермир, экипаж Сигрейв—Холлиуэй показал великолепную среднюю скорость двух проходов 158.9 км/ч, причем скорость второго прохода была выше на 3.7 км/ч. Это вселяло надежду, так как двигатели еще работали не на полную мощность, и Сигрейв решил в тот же роковой день 13 июня 1930 г. повторить ре-



Патент Эдварда Спурра и фото 16-футового металлического (сталь + алюминий) “полугорареданного” глиссера “Empire Day”. Разработке проекта предшествовали испытания 70 масштабных моделей. При варианте с заменой 150-сильного двигателя 960-сильным глиссер первым — до М. Кэмпбелла — превысил 130-мильный рубеж скорости

кордные заезды. “Miss England II” развила скорость, позволявшую надеяться на установление нового рекорда, но... по невыясненной причине перевернулась и ушла носом под воду. От полученных тяжелых травм 34-летний Генри Сигрейв вечером того же дня скончался, его механика Холлиуэй врачи спасли...

Эстафету принял Кей Дон — он сел за штурвал отремонтированной “Miss England II” и дважды на этом же самом замечательном судне становился ре-

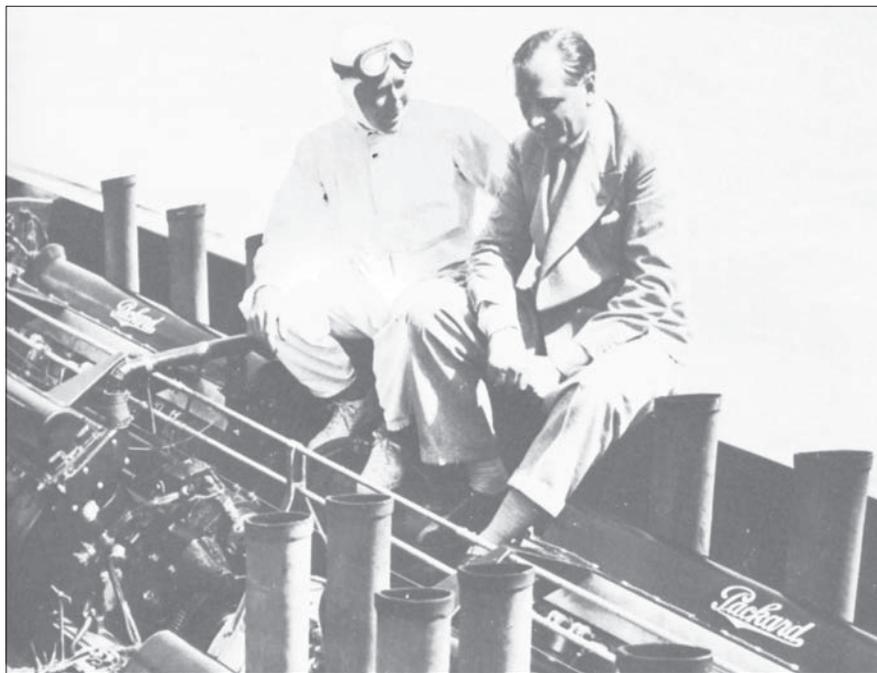


Конструктор Скотт-Пейн на “Miss England”

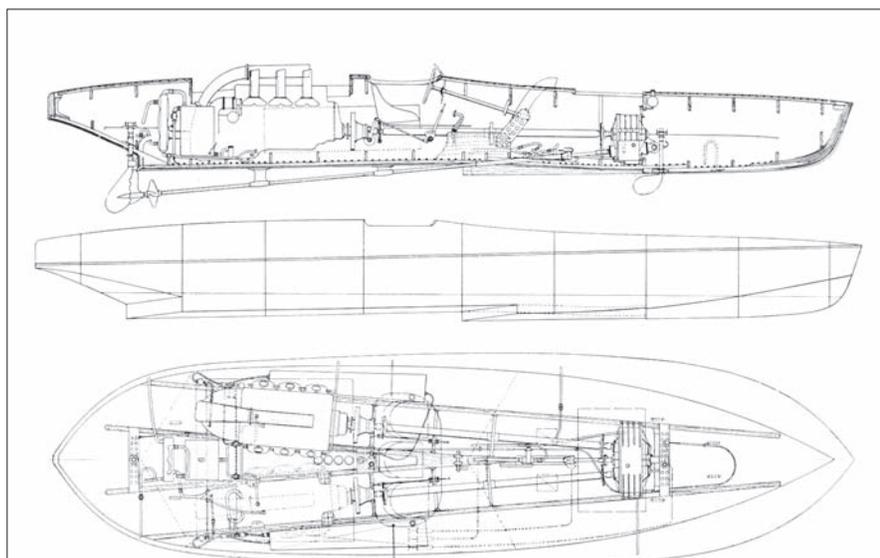
кордсменом мира, причем 9 июля 1931 г. показал скорость 177.34 км/ч, т. е. на 14.44 км/ч превысил рекорд Сигрейва.

В сентябре того же года Кей Дон вступил в сражение за Британский приз. Любопытно, что в этих гонках в Детройте его противниками были сразу четыре брата — Гар, Джордж, Льюис и Фил Вуды — на “Miss America VIII” и “-IX”. Первый заезд Кей Дон выиграл, второй — проиграл, а во время третьего — перевернулся, зарывшись в волну от впереди идущего глиссера. Чемпионом мира стал Гар Вуд.

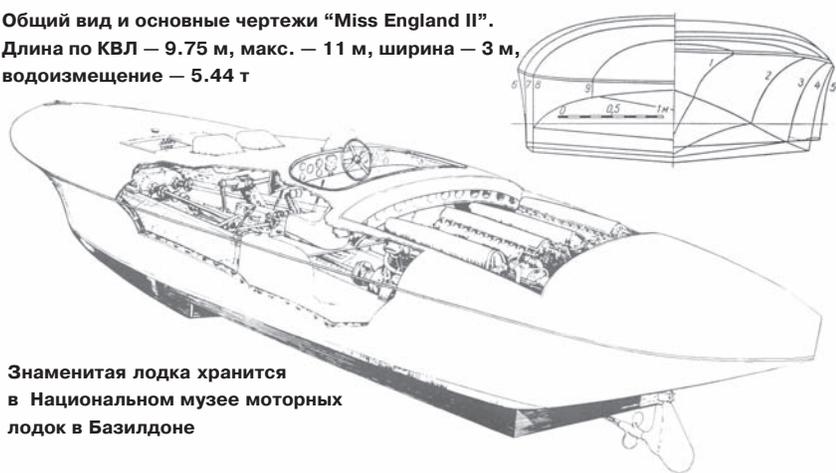
Для продолжения схватки англичанам потребовалось срочно строить новую — третью — “Miss”. Дело поручили прославленной фирме, основанной Джоном Торникрофтом. В отличие от американцев, так же сверхсрочно строивших очередную — десятую по счету — “Miss America”, английские конструкторы не пошли по прямому пути дальнейшего наращивания мощностей (до 7600 л.с.), а сделали ставку на совершенствование обводов, облегчение конструкции 7.2-метрового корпуса и повышение общего КПД комплекса двигатель—передача—



Соперники — великолепные гонщики, неоднократные чемпионы и рекордсмены мира Гар Вуд и Кей Дон по-приятельски беседуют на борту “Miss America X”



Общий вид и основные чертежи "Miss England II".
 Длина по КВЛ — 9.75 м, макс. — 11 м, ширина — 3 м,
 водоизмещение — 5.44 т



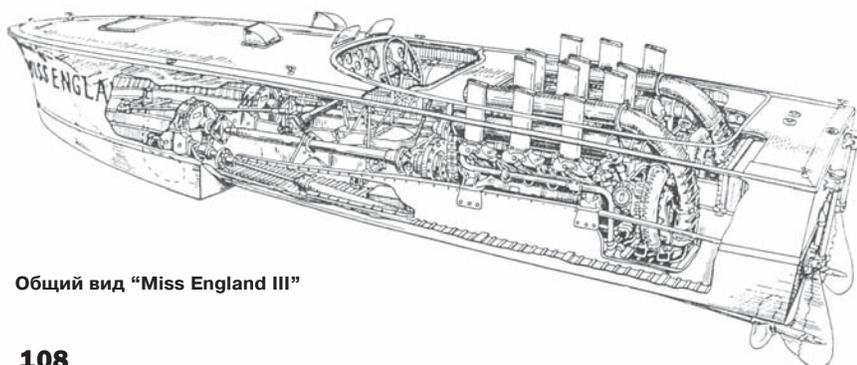
Знаменитая лодка хранится
 в Национальном музее моторных
 лодок в Базилдоне



"Miss England II" во время рекордного заезда



Авария "Miss England II" 13 июня 1930 г.



Общий вид "Miss England III"

двигатели (два винта). Корпус из красного дерева весил на 100 кг меньше, чем у предыдущей "Miss". Нагрузка на 1 л.с. составила всего 1.376 кг. Проектная максимальная скорость этого однореданного глиссера, строившегося в глубокой тайне, составляла 195 км/ч.

Встретились Кей Дон и Гар Вуд на своих новых (и, увы, плохо обкатанных) глиссерах в очередных соревнованиях на Британский приз. Интерес к этим стартам был огромный — считается, что на берегу собралось 25 000 зрителей. Первую 60-километровую гонку вчистую выиграл американец (хорошо начавший ее Кей Дон на втором круге почувствовал, что с двигателем что-то происходит). На следующий день — во второй гонке — история повторилась: Кей Дон великолепно стартовал, а на втором круге остановился из-за неполадок в двигателях... И снова победил "золотой мальчик".

В заездах на установление абсолютного рекорда дуэль продолжалась заочно. 16 июля 1932 г. на Шотландском озере Лох Ломонд рекорды ставил англичанин, но 20 сентября того же года на Клэр Ривер (Мичиган) его лучший результат на целых 8 км/ч перекрыл Гар Вуд все на той же "Miss America X". Его рекорд продержался пять лет, пока на сцену не вышел основатель "династии Кэмпбеллов" — знаменитый английский спортсмен сэр Малькольм Кэмпбелл.

Взлет его "Синей Птицы" — "Bluebird K3", начавшийся 1 сентября 1937 г. рекордным заездом на глади итальянского озера Маджиоре, стал сенсацией, о которой долго говорил весь мир. (Это сейчас, избалованные множеством мелькающих на ТВ сюжетов, мы не в состоянии выделить важное и интересное из потока сиюминутных новостей, а "Книга рекордов Гиннеса" набита фактами, большинство которых иначе как идиотскими не назовешь!).

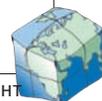
"Bluebird K3", построенная Саундерсом по проекту Фреда Купера, была вершиной классического глиссеростроения, основанной на доведенной до совершенства однореданной схеме. Новаторство и заслуга ее создателей — в тонкой отработке не только обводов подводной части корпуса, но и — впервые — аэродинамики глиссера. Это обеспечивало снижение воздушного сопротивления, на скоростях за 120 стат. миль играющего все более значительную роль.

ОСНОВНАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Б.Гибнер, История мирового рекорда скорости на воде, «Кия», вып. 4.
2. Kevin Desmond, Power Boat. Speed, London, 1988.
3. Uffa Fox, Seamanlike sense in Powercraft, London, 1969.
4. Yearbook U.I.M. 2001/2002.

Составил Ю. К.

Продолжение следует

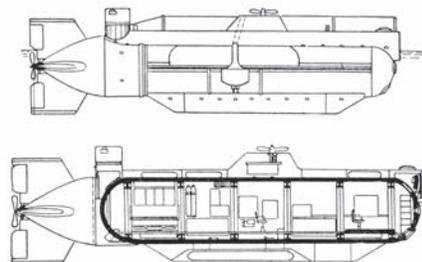


За окном планктон идет, как снег –
Это значит, мы всплываем вверх...

Александр Городницкий

“Aluminaut” на морском дне во время погружения. Хорошо видны кронштейны светильников, едва не погубившие впоследствии лодку

Ровно 30 лет назад, зимой 1971/72 гг., была выведена из эксплуатации и законсервирована одна из самых заслуженных научно-исследовательских подводных лодок мира — “Aluminaut”. А за шесть лет до этого произошло событие, в котором принимал участие этот уникальный трехместный аппарат, что позволило вписать его в анналы истории. Однако сегодня, кроме специалистов, мало кто может и вспомнить об этом...



Боковой вид и поперечный разрез лодки “Aluminaut”

17 января 1966 г. в 10 ч 22 мин, столкнувшись над Испанией с самолетом-заправщиком, загорелся и взорвался бомбардировщик ВВС США “B-52”, причем одна из четырех находившихся на его борту водородных бомб типа “B-28R1” упала с высоты 10 км в Средиземное море вблизи маленького рыбацкого селения Паломарес. 21 января началась грандиозная поисковая экспедиция под кодовым названием “Сломанная стрела”, в которой и приняла участие лодка “Aluminaut”. Для поиска бомбы (длиной всего 3,5 м!) у побережья в этом районе было сосредоточено Оперативное соединение 65 — крупнейшее после Второй мировой войны соединение ВМС США. В него вошли 25 надводных и подводных судов 6-го флота США под командованием контр-адмирала Уильяма С. Геста, который заявил в интервью, что скорее предпочел бы командовать сражением, чем подобным поиском — 52-летний летчик-ас Второй мировой, надо полагать, знал, о чем говорил.

Глубоководные поиски продолжались до середины марта. Во время одного из погру-

жений “Aluminaut” оказался на грани гибели — “ползая” по склонам подводных возвышенностей в поисках бомбы, лодка набрала более 2 т грязи. “Когда мы решили подняться и освободиться от обычной порции балласта — ружейной дроби — лодка не сдвинулась с места, — вспоминает инженер-электрик Джим Кони, — она должна была подняться, но не поднялась. Я покрылся холодным потом — не от страха, от удивления”. Только установив оба руля глубины в положение “всплытие” и двигаясь вниз по склону холма для разгона, лодке удалось оторваться от поверхности дна.

Всего за неполных два месяца было обследовано 260 различных подводных объектов. 15 марта “Aluminaut” и второй аппарат “Alvin” направились к точке, отмеченной на поисковой карте как “объект 261”. Им и оказалась бомба, запутавшаяся в стропах собственного парашюта. Она лежала на глубине 772 м в 5 милях от берега на краю глубокой расщелины. Оставив “Alvin” возле бомбы “на дежурстве”, “Aluminaut” тут же направился за подъемным оборудованием.

Незамедлительно предпринятая попытка подъема тогда не удалась — из-за лопнувшего полипропиленового троса бомбу вновь утопили. Лишь со второй попытки дистанционно управляемый подводный робот “CURV”, пользуясь нейлоновым тросом, смог поднять бомбу (на этот раз уже с глубины 869 м) на палубу судна “Petrel”. Это произошло 7 апреля 1966 г. в 8 ч 45 мин утра. Впервые человеку удалось поднять со дна моря столь глубоко упавший предмет, и уникальным (для тех лет!) событием стала публичная демонстрация поднятой бомбы журналистам — никогда ранее ни одна из ядерных держав подобного не допускала.

В конце того же года лодке “Aluminaut” удалось поднять пять, считавшихся ранее потерянными, океанографических приборов с еще большей глубины — 961 м. А когда в 1968 г. из-за халатности обслуживающего персонала “Alvin” (к счастью, без экипажа) затонул, “Aluminaut” выручил и своего незадачливого собрата, подняв его с рекордной глубины 2300 м! Столь успешному подъему способ-

ствовало одно обстоятельство: в момент швартовки к судну-матке — неуклюжему катamarану “Lulu” — “Alvin” ушел на дно с открытым люком, через который его и захлестнула волна. Впоследствии экипаж “Aluminaut”, пользуясь дистанционной рукой-манипулятором, в ходе уникального, полного напряжения 17-часового погружения именно в проем этого люка смог завести специальную крестовину с тросом, за который “Alvin” (пролежавший на дне без малого год!) был поднят на поверхность. Эта операция могла плачевно закончиться и для экипажа “Aluminaut” — его рубка получила серьезные повреждения при столкновении с рубкой аппарата “Alvin”, кроме того, выступающие детали обоих аппаратов намертво переплелись. Три страшных часа подводники боролись за существование, но, в конце концов, они смогли при помощи манипулятора отломить один из собственных кронштейнов с наружными светильниками, который едва не стал причиной трагедии...

2 сентября 1964 г. при спуске аппарата



Поднятая бомба на палубе судна “Petrel”. Второй справа — контр-адмирал Уильям С. Гест

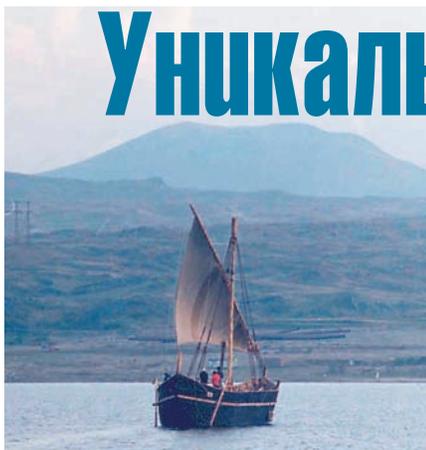
“Aluminaut” на воду было сказано: “Эта подводная лодка откроет людям глубины моря, покрытые мраком неизвестности с момента образования нашей планеты”. Но в 1971 г. “алюминиевый Наутилус”, совершивший за свою карьеру более 400 погружений во многих морях и океанах земного шара, открывший ряд гигантских подводных месторождений полезных ископаемых, способный погружаться на 4600 м (и достигать более чем 60% поверхности всего океанского дна планеты!), был законсервирован. Чудовищные давления океанских глубин сделали свое дело, и корпус лодки (собранный из алюминиевых цилиндров диаметром 2140 и толщиной 172 мм) стал заметно деформироваться. Все попытки восстановить его неизменно наталкивались на необходимость слишком больших затрат... В 1998 г. одна из самых заслуженных подводных лодок мира стала частью Музея науки в шт. Вирджиния, где и поныне “работает” экспонатом под открытым небом, доступным для свободного посещения.

...А ее куда более скромный собрат “Alvin”, пережив и год, проведенный на дне Атлантики, и атаку меч-рыбы на глубине 600 м, и три капитальных ремонта, по-прежнему в строю...

Артур Гроховский

Редакция благодарит National Oceanic & Atmospheric Administration (Национальное океанографическое и атмосферное управление) и Office of Naval Research (Отдел научных исследований ВМС) за предоставленные материалы.

Уникальный эксперимент



По прошествии тысячелетий у подножия библейского Арарата вновь появился корабль, который, в отличие от первого, начнет свой путь от легендарной горы, неся свет и тепло наших сердец, объединяя людей, взоры которых обратятся к такой маленькой, но великой Армении.

Ереванский Клуб морских исследований «АЙАС» построил копию армянского киликийского парусника XIII в., воссозданную по средневековым миниатюрам и рукописям. В дальнейшем на судне будет предпринята экспедиция по морским торговым маршрутам средневековья с сохранением методов навигации и быта моряков того времени.

Наш клуб создан в 1985 г. группой энтузиастов с целью изучения истории судостроения и навигации в Армении. Мы восстанавливаем старинные суда, строим модели, изучаем морские пути, собираем старинные навигационные приборы и морские карты, занимаемся подводными исследованиями. За время существования клуба было организовано более 15 тематических выставок, собрана большая библиотека. Одна из наших целей — организация музея, где будут представлены материалы по морской истории человечества. Наш клуб — член Международного общества морских исследований и Международной комиссии по морской истории.

Даже у нас в Армении многим совершенно неизвестна морская история нашей древней многострадальной родины. Стоит посвятить этому хотя бы несколько строк.

Самые древние свидетельства о судостроении на территории Армении относятся ко II тыс. до н. э.: это в первую очередь — хеттские и ассирийские тексты. Но находятся также и сами лодки, и их модели. Особенно многочисленны находки каменных якорей — единственной сохранившейся детали судна, а также каменных и керамических грузил от рыболовных сетей.

В 40-х гг. со дна Севана удалось поднять 4-метровую долбленную лодку, датированную началом II тыс. до н. э. В 60-х гг. при раскопках в селении Джуджеван в одной из гробниц была найдена долбленная лодка, датированная IX в. до н. э. При раскопках гробниц у городка Вар-

денис ученые нашли глиняную модель лодки с идеальными, даже по современным критериям, обводами, датированную VI в. до н. э. Судя по ее внешнему виду и возможным размерениям, в отличие от предыдущих находок — однодеревых долбленок, — это уже наборное судно. Такой вывод подтверждается и тем, что гнутое дерево использовалось в регионе к тому времени несколько столетий.

На таких реках, как Евфрат, Тигр, Арацани, Аракс, издавна использовались различного типа плавсредства — плоты, как простые, так и курдючные (надувные), кожаные лодки, более крупные деревянные суда. По озеру Ван — самому большому озеру Армянского нагорья — ходили суда, длина которых достигала 20 м. Летописец Товма Арцруни (X в.), описывая строительство храма на о. Ахтамар на этом озере, отмечал, что каменные блоки доставляли сюда на больших судах. В том же X в. царю Гагику Арцруни пришлось построить на острове искусственную гавань для «многих судов».

В I в. до н. э. — во времена царствования Тиграна II (Великого) Армения получила выход к Средиземному морю, что вывело на новый уровень развитие судостроения.

В средние века многочисленные изображения на армянских миниатюрах и барельефах дают возможность судить о разнообразии судов, их вооружении, количестве весел и т. п.

С XI по XV в. на северо-востоке Средиземного моря существовало могущественное армянское Киликийское царство, которое вело активную

торговлю с ближними и дальними соседями, имело и военный флот. Сохранились описания морского сражения царя Левона II с пиратами, в котором армяне одержали победу, потопив флагманский корабль неприятеля и обратив в бегство остальные.

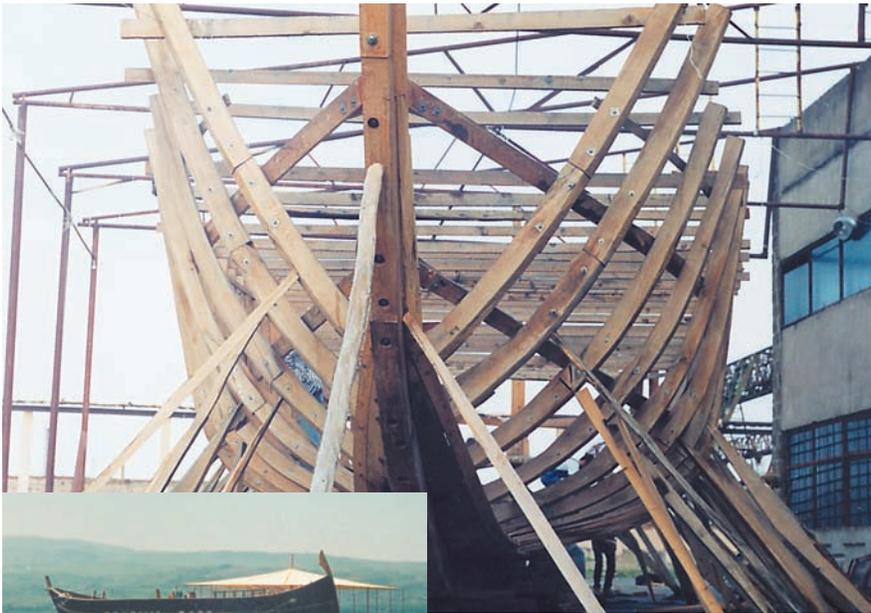
Марко Поло в своей книге пишет о том, что во время его пребывания в армянском порту Айас (крупнейший порт киликийской Армении), царь Левон III подарил венецианцам галеру.

Арабский историк Ибн аль Варди, описывая осаду Айаса египетскими мамлюками, говорит о трех больших армянских военных кораблях, находившихся в это время в гавани: «Айас», «Атлас» и «Шама».

Киликийской Армении принадлежат некоторые прогрессивные новшества и в области морского права. В ранг государственного был возведен свод законов Мхитара Гоша (1184 г.), 105-я статья которого провозглашала отказ от берегового права, т. е. права присваивать потерпевший крушение корабль и все его имущество. На основе этого закона были заключены договоры с Венецией и Генуей, а затем и с Египетским Султанатом о взаимном возврате судов и имущества в случае кораблекрушения.

Торговые связи с партнерами были налажены настолько хорошо, что даже после падения этого государства корабли под армянскими флагами продолжали бороздить моря и океаны, базируясь в портах многочисленных армянских колоний, разбросанных по всему свету. Наиболее важными из них и имеющими отношение к морской торговле были Константинополь, Марсель, Амстердам (где в 1695 г. была издана первая печатная карта полушарий на армянском языке и сконструирована четвертая из известных на сегодня армянских астролябий*) и

* Всего сохранились четыре армянские астролябии. Две из них — двуязычные арабо-армянские, обе хранятся в Оксфорде. Третья (XV в.) — находится в частной коллекции, четвертая (XVII в.) — в Армении.



Венеция, где на фронтальных колоннах собора Святого Марка выдолблены армянские надписи XVII в. Известно, что в XVI в. венецианском Арсенале работал знаменитый кораблестроитель Антон Сурьян, оставивший несколько изобретений в области судостроения.

Самая значительная колония, занимавшаяся морской торговлей, была в Индии, армяне традиционно выступали в качестве посредников между Востоком и Западом. При их посредничестве были основаны французская и голландская Ост-Индийские компании, в противовес английской; здесь армянские купцы, конечно же, имели свои интересы; оказывали влияние на царские фамилии и местную знать.

Иллюстрацией к сказанному может служить последнее предприятие знаменитого пирата Уильяма Кидда — ограбление армянского корабля «Кедахский Купец» с грузом алмазов в Индийском океане. Судовладелец пожаловался на него британской королеве. Официальная Англия, не желая портить отношения с армянами, что автоматически означало бы ухудшение отношений с местной элитой, не могла оставить жалобу без внимания: Кидд был схвачен и после суда казнен — повешен.

Но вернемся в Армению.

В киликийской Армении строились суда разного типа. Малые суда почти точно повторяют лодки озера Ван, и это неудивительно: известно, что в IX–X вв. около 100 000 жителей района озера Ван переселились сюда и привнесли свои традиции и в местное судостроение.

Большие суда строились по образу и подобию хорошо известных и распространенных в Средиземноморье парусно-весельных кораблей (например, галер). Нас более всего заинтересовали суда смешанного типа, в линиях которых прослеживаются как черты традиционных ванских судов, так и характерные средиземноморские черты. Именно такой тип судна средних размерений и был выбран для постройки реплики в натуральную величину. Этому предшествовала кропотливая работа в Матенадаране — хранилище древних рукописей в Ереване, в библиотеках и архивах Москвы, Лондона, Венеции. Эта работа не прекращается и сегодня.

Корабль был заложен, и начало работ, согласно традиции, получило благословение настоятеля севанского монастыря. Строительство велось в основном на собственные средства членов клуба и их друзей. Отсутствие постоянного финансирования сильно тормозило работы, тем не менее в настоящее время постройка судна закончена. Длина его — 20 м, ширина — 5 м, осадка — 1.5 м. Водоизмещение — 50 т. Площадь латинского паруса — 100 м². Экипаж — 14 человек. Весла — два рулевых и по пять гребных с каждого борта для обеспечения хода в штиль и безопасного передвижения в узкостях.

В Восточном Средиземноморье в качестве корабельного леса чаще всего использовались кедр, дуб и пиния — местная сосна. Пытаясь следовать традициям, мы выбрали дуб и сосну. Набор — дубовый, что обеспечивает высокую прочность конструкции и малую подверженность гниению. Сосновая обшивка и настил палубы крепятся к набору медными заклепками. Готовый корпус снаружи покрыт специальным варом, основу которого составляет древесная смола — гарпиус. Все судно, кроме того, пропитано, как и полагалось в средневековом Средиземноморье, растительным маслом, что предохранит дерево от гниения и древоточцев. Все это соответствует древней технологии.

Рулевое устройство представляет собой два весла по бортам, закрепленных на выходящем из корпуса за обшивку поперечном бруске. Весла в верхней части заканчиваются румпелями, концы которых связаны поперечной балкой, дающей возможность управлять судном одному

рулевому. Отсоединив балку, можно управлять парусником одним веслом.

На судне — только ручные механизмы. Это брашпиль — горизонтальный ворот для подъема якоря (кошки о четырех лапах) — и две помпы для откачки воды.

Парусное вооружение — один большой косой парус на длинном наклонном рее. Исторически сложилось, что такой треугольный парус назван латинским, хотя использовался еще в Древней Греции (он хорошо различим на барельефах начала нашей эры).

Интересно рассмотреть смену галса при таком вооружении. Как правило, на судах с латинскими парусами применяется правило преимущественного галса, при котором парус работает всей площадью. На другом галсе парус ложится на мачту и работает менее эффективно, однако этот минус компенсируется простотой исполнения маневра.

Однако и при таком вооружении есть способ поворота, при котором оба галса оказываются равноценными. Он также используется и на судах с прямым парусным вооружением. Для этого необходимо, чтобы рей крепился к мачте точно посередине своей длины (что бывало нечасто, особенно на галерах с короткими мачтами и огромными парусами на длинных реях, основная часть которых лежала выше точки крепления к мачте). Способ заключается в следующем: при смене галса необходимо изменить места галсового и топового углов паруса, поменяв их местами натяжением брасов. Особенно выгоден такой способ смены галса при повороте фордевинд, так как парус ни на минуту не обветривается и нет неприятного при свежем ветре хлопка паруса при перекидке, грозящего неприятностями. Поворот оверштаг при этом будет гораздо сложнее, поэтому на таких судах, так же как и на судах с прямым вооружением, чаще делался так называемый «коровий оверштаг» — поворот оверштаг через фордевинд.

Настройка и испытания судна осуществляются на озере Севан, после чего оно будет перевезено на Черное море, откуда и начнется само путешествие, преследующее цели: показать высокие качества судов, которые, наряду с другими, использовались армянами в Средиземноморье, привлечь внимание к истории материальной культуры Армении, пробудить интерес молодежи к плаваниям. Это будет и наведение новых мостов между Арменией и внешним миром. Мы будем благодарны всем, кто сможет оказать содействие в реализации нашего проекта.

Президент клуба «АЙАС», **Карен Балаян**, г. Ереван; ayas@freenet.am



«Тугой восьмеркой глобус обвязав...»



Это плавание вплетено золотой нитью в историю Российского флота
В.И.Куроедов, Главнокомандующий ВМФ России

14 ноября 2002 г. у пассажирского причала Николаевской набережной Санкт-Петербурга завершилось беспрецедентное кругосветное плавание яхты «Апостол Андрей» под командованием заслуженного мастера спорта Николая Литая. В этом походе, продолжавшемся ровно 13 месяцев, парусник оставил за кормой 27 000 морских миль. Это — первая российская яхта, прошедшая Северо-Западным проходом вдоль берегов Аляски и проливами Канадского Арктического архипелага, которая впервые в мире в одном кругосветном плавании пересекла Южный и Северный полярный круг. Российский военноморской флот, оказавший путешественникам сильную поддержку, организовал яхтсменам торжественную встречу с духовым оркестром. В церемонии принял участие и Главнокомандующий Российским ВМФ адмирал В.И.Куроедов.

Экспедиция парусника «Апостол Андрей» состояла из двух этапов. На первом в 1996-1999 гг. яхта обогнула восточное полушарие, установив сразу три рекорда:

впервые совершила кругосветное плавание в меридиональном направлении,

прошла через воды всех четырех океанов планеты,

под парусом прошла Северным мор-

ским путем (за две навигации).

То плавание было признано Британским Королевским крейсерским яхт-клубом самым выдающимся достижением 1999 г., а наш соотечественник был награжден медалью «За искусство мореплавания». В 2002 г. Крейсерский яхт-клуб Америки вручил ему медаль «Голубая вода» — таким образом, Николай стал шестым в мире яхтенным капитаном, удостоенным сразу обеих наград.

Нынешнее плавание тоже оказалось рекордным — войдя в антарктические воды и посетив полярную станцию «Белинсаузен», «Апостол Андрей» продолжил плавание в южном направлении. Вблизи о. Петра I яхта достигла 69° ю.ш. — так далеко на юг еще не заходило ни одно парусное судно.

Повернув на север и поднимаясь по глобусу «наверх», «Апостол Андрей» зашел в Петропавловск-Камчатский, где сменился практически весь экипаж — из числа начинавших плавание на борту остались лишь капитан и его бессменный старпом Аркадий Гершуни.

В арктических водах Аляски и Канады шестерке российских яхтсменов пришлось столкнуться с очень тяжелой ледовой обстановкой. Завершение плавания вообще находилось под угрозой срыва: был поврежден винт, который пришлось менять, поднимая яхту, позднее льды едва не выдавили судно на поверхность — спасла массивная стальная обшивка. Часть пути пришлось и вовсе проделать за канадским ледоколом — сплотившийся семибалльный лед преградил мореплавателям путь на восток. Когда ледовый, самый тяжелый, участок пути уже был пройден и яхта стремительно мчалась к берегам Исландии, оборвался стаксель-штаг. Одновременно лопнул стаксель-фал, и был потерян стаксель. Потребовалось запустить машину, чтобы продвигаться

вперед, — и это при встречном ветре до 15 м/с!

Последний сюрприз ожидал яхтсменов уже практически в родных водах — на траверзе о. Борнхольм самопроизвольно «отдался» и ушел на дно винт. Подходить к пограничному причалу на форту Константин пришлось под парусами. Тут же, на форту, водолазы заменили винт. Из-за рано наступившей в Петербурге зимы для торжественного подхода к причалу «Апостолу Андрею» пришлось воспользоваться услугами ледокола.

Завершив вторую кругосветку, в ходе которой яхтсмены обогнули уже западное полушарие, российская яхта стала одной из трех в мире, обошедших по периметру Северный Ледовитый океан, но, увы, не первой из них. К огромному сожалению, заочную гонку по Ледовитому океану выиграть нашим ребятам не удалось. На три недели раньше «Апостола Андрея» завершила свое плавание деревянная(!) немецкая яхта «Dagmar Aaen» постройки 1931 г. под командованием Арведа Фукса (пять лет тому назад уже прошедшая канадским Северо-Западным проходом). Летом 2002 г. она вошла в российские арктические воды и, благодаря исключительно жаркому лету, преодолела весь Северный морской путь за одну навигацию, практически не встретив льдов на своем пути. Она и стала первой яхтой, прошедшей вдоль всего Арктического побережья Евразии и Америки. В ближайших номерах журнала мы планируем подробнее рассказать об арктических плаваниях «Апостола Андрея», «Dagmar Aaen» и «Vagabond» — еще одной яхты, прошедшей этим летом по трассе Севморпути.

Артур Гроховский

Фото из архива яхты
«Апостол Андрей» и автора



Adventure Приключение продолжается

Более 20 моделей надувных лодок (от 1,90 м до 4,95 м), в том числе RIB



- высокая оценка международных выставок "boot Düsseldorf" и "Boat Show Helsinki"
- европейское качество
- уникальная технология цельносварных швов (аналог "Zodiac")

Официальный дилер в России: **МИР ЛОДОК**

Москва, ул. Софьи Ковалевской, д. 8, тел.: (095) 484-8355, 483-4446
Москва, ул. Яблочкова, д. 12, тел.: (095) 210-5101, 210-2331
Люберцы, авторьнок "Автогарант", тел. (095) 950-8378

E-mail: mirlodok@mirlodok.ru; www.mirlodok.ru

Судовые генераторы



6-100
кВт

Ходовые двигатели



10-500
л.с.

Saildrive, sterndrive, bobtail



Сервис,
запчасти

Тел./факс (095) 937-8670, 967-3307, www.yanmarmotors.ru,
marine@yanmarmotors.ru, generator@generator.ru

Постройка парусных и моторных яхт
Палубное оборудование для яхт

Украина, г. Николаев
тел. (0512) 35-3316, тел. 8 10 380 (674) 424 544
www.aw.mk.ua; baa1@ukr.net

Вокруг Света

Катер "Flipper", Финляндия



13 000 \$

Длина — 6 м,
двигатель "Yamaha-90"
Новый прицеп
"Juhta-1300" — 3 000 \$
Тел. (812) 379-6206
тел./факс 186-0440, 186-1164

надувные лодки из ПВХ-ткани AERO

Расширяем дилерскую сеть

Спец. предложение дилерам до 1 января 2003 г.

ООО "Mega-Mag"

г. Уфа, ул. Менделеева, 21

Тел./факс (3472) 52-4372, 8 902-3421540

info@aeromag.ru; www.aeromag.ru



Продается теплоход "Волна" — класс "Река" с осадкой не более 0.5 м. Имеются: 15 кают разного класса; ресторан, бар, сауна, 2 салона для переговоров, прогулочная палуба.

Теплоход базируется на реке Сходня, г. Москва.

Тел. (095) 192-6659, 198-9769; antey@ship.ru

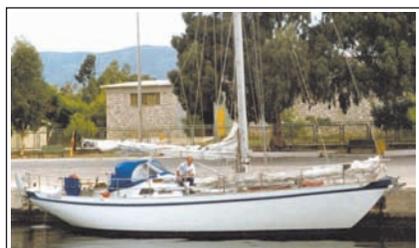
Тел. (812) 937-9383, 930-6102
(095) 105-3613

Год постройки — 2000
Материал корпуса — АМг61
Длина — 10,50 м
Ширина — 3,56 м
Осадка — 0,90 м
Высота (над ВЛ) — 2,35 м
Водоизмещение — 6,40 т
Дизель — «Lombardini», 2x50 л.с.
Яхта полностью укомплектована.
Отделка из красного дерева.
Покрыве палубы — тик.

тел. (812) 937-9383
www.solpar.ru/stella



Цена: 119 000 у.е., рассмотрим варианты



Стальной шлюп с двигателем

45 л.с., дизайн — Allan Pape, 1991 г., парусность — 88 кв. м, размеры — 12,75x3,75 м, осадка 1,80 м.

Яхта хорошо укомплектована для круизов на дальние расстояния!

125 000 \$ США

За дополнительной информацией обращаться: тел. (812) 933-4730 kanarsky@ctinet.ru



"SEA STAR 7000 CRUISER"

1988 г. (Фин.), длина — 6,80 м, ширина — 2,45 м, двигатель — "MERCURISER" 130 л.с., скорость — 30 уз, 3+1 спальных места, туалет, газ, плита, раковина, кокапит, эхолот, GPS, необрастающее покрытие, состояние идеальное,

25 000 \$ США

Тел. (812) 230-6218, Дмитрий

Запчасти к ПМ

"Вихрь", "Нептун", "Ветерок", "Салют", к снегоходам "Рысь", "Буря", "Тайга"

Москва, Сокольническая пл., 4, "Галерея спорта", павильон № 12, вход с торца здания; тел. (903) 157-9413

Катер "Амур-М" с каютой. 3000 у.е.

5.5x1.8, гребной вал; хор. состояние, бело-красный.

Катер "Амур" с каютой под ПМ 40-70 л.с. 3000 у.е.

Гребные винты, поворотнo-откидная колонка, гофр, крыльчатки. Тел. 307-6297. Станислав



Подержанные лодочные подвесные моторы производства Японии с предпродажной подготовкой в г. Владивостоке.

Большой выбор моторов разной мощности:

"Yamaha", "Suzuki", "Tohatsu" ("Nissan"), "Johnson", "Mercury", "Subaru Marine", "Evinrude".

Тел. офис 8(4232) 300-627; Магазин "ГРОТ".

тел. (4232) 43-8164; www.Grot300.narod.ru; Grot300@mail.ru

Что можно сделать из

“ПРОГРЕССА”

Публикуя письмо уфимца Сабурова, мы хотим обратить особое внимание читателей на три варианта дизайнерских решений, дающих возможность осовременить и сделать комфортабельнее “Прогресс-4”. Добротнo склепанный авиаторами дюралевый корпус обеспечил долгую жизнь этой популярной мотолодки, выпуск которой начался еще в 1967 г. И многие водномоторники, до сих пор эксплуатирующие “Прогрессы”, подобно Сабурову, стараются не только сохранять их в строю, но и по мере возможностей что-то реконструировать. В частности, вариант “-4Л” с рубкой, вариант имеющий недостаточно просторный кокпит, очень часто увеличивают, приделывая кормовую секцию длиной около 0.8 м. Да и “Прогресс-2” тоже не один раз подвергался удлинению на 0.5–0.7 м, на нем монтировалась рубка (иногда со сдвижной частью). Кстати сказать, снимок удлиненного “Прогресса” был в “Кия” № 172 на стр. 72. Некоторые переделывают корму, вынося за транец подмоторную доску.

Рекомендуем владельцам старых “Прогрессов” посмотреть подшивки “Кия” старых годов. Полезные советы по переделкам имелись в № 21, 23, 24, 26, 28, 31, 33, 34, 41, 53, 56, 67, 78, 79, 86, 102, 103, 106, 108 и др.

Упомянем попутно, что в Волгограде и Ярославле лет 25 назад были построены из фанеры около десяти мотолодок, представляющих собой увеличенный на 1 м вариант “Прогресса”; по идее Д. Курбатова корпусам была придана килеватость 10–12°, приподнята скула, изменена форма форштевня.

Здравствуйте!

Давно, очень давно хотел написать в вашу редакцию — есть о чем рассказать и чем поделиться. Но сначала должен выразить свою благодарность журналу “Кия” за то, что вы были и есть. Своим техническим (и общим) образованием обязан любимому старому журналу. С шести лет, когда в 1976 г. отец купил “Прогресс-4”, я листал его, а с 10–12 лет уже перечитывал вдоль и поперек. Рисовал “лодки, похожие на иностранные”, очень хотелось увидеть такие современные лодки на наших реках и озерах. Любил мастерить и все порывался хотя бы переделать наш “Прогресс-4”.

После службы на флоте замыслил построить парусную яхточку, пусть небольшую. Сначала пытался строить по своим чертежам, а потом все-таки воспользовался опубликованными в “Кия” № 111 чертежами для самостоятельной постройки чайкинского “Ската-2”. Так родилась наша не совсем маленькая восьмиметровая “Нади” (название сложили из первых слогов наших с женой имен — Наташа и Дима; потом родилась дочь Надя).

Чайкинский швертбот “Скат-2” класса Т2 (длина — 6.99 м, ширина — 2.7 м,



Рис. 1. Швертбот “Нади” (увеличенный “Скат-2”) готов к спуску на воду

парусность — 26,4 м²) я увеличил по коэффициентам, повысил высоту борта, изменил архитектуру и переработал внутреннюю планировку и обстройку (рис. 1). Теперь это уже была настоящая крейсерская яхта — швертбот. Так я защитил диплом «юного кораблестроителя» в своих «университетах».

Когда строил «Нади», фиксировал найденные технологические приемы, свои конструктивные и дизайнерские решения, подтверждение правильности которых нашел позднее в привезенных в 1996–1998 гг. зарубежных журналах и «воскресших» «КиЯ».

Реализовал некоторые свои «дизайнерские» идеи при постройке на базе корпуса «Прогресса-4» интересного катера (рис. 2).

Потом появились новые идеи, которые удалось воплотить в жизнь, построив еще два «Прогресса». Владельцы их остались довольны своим приобретением: благодаря новой внутренней планировке у пассажиров возникало ощущение, что они находятся на более крупном катере (рис. 3). Затем последовали еще два «Прогресса-4», интерьер которых был, как у «дорогой хорошей лодки» (рис. 4).

Пришлось реставрировать старый японский катер «Ямаха» с двумя «Меркуриерами-120». Нетронутым остался только ламинированный стеклопластик корпуса. Панели, обивка, мебелировка, дельные вещи, матрасы, приборы и двигатели были новыми (рис. 5). Заказчик остался очень доволен «новым» катером, а мы приобрели опыт таких работ (оказалось, что реставрация — дело тонкое и невыгодное).

Затем из спасательных судовых шлюпок с клинкерной обшивкой строил парусные яхточки в стиле ретро. Поскольку они получились удачными, задумал строить серийные ретро-яхточки или моторные катера (в зависимости от заказа) из дерева, стараясь делать их технологичными и низкочередными по себестоимости.

Сейчас свой опыт и конструкторские предложения пробую осуществить при создании пятиметрового ультрасовременного по архитектуре и внутреннему решению «престижного катера». Пока нарезаны шпангоуты и отлакированы переборки двух будущих прототипов мастер-модели. Загадывать не берусь, но нацелился на матрицы и серийное производство.

Идей много, и хотелось бы видеть их воплощение. Поэтому готов предложить свои наработки известным производителям каютных катеров, таких как «Сатем плюс» и «Максим». Кстати, хороший современный дизайн — не обязательно дорогой. Такие решения, отвечающие требованиям технологичности (с учетом «наших производственных условий» и применения листового материала), у меня есть.

Дмитрий Сабуров, г. Уфа



Рис. 2. Так выглядел первый вариант осовремененного «Прогресса-4»



Рис. 3. Второй вариант переделки «Прогресса»



Рис. 4. Третий вариант катера на базе «Прогресса-4»



Рис. 4. Новый вид старого японского катера «Ямаха»

 Построено любителями

ЛОДКА ДЛЯ РЫБАЛКИ —

«ПЛОТВИЧКА»

В наше время легких, простых и дешевых рыбацких лодок промышленность не выпускает. Но рыбаков не стало меньше. Наоборот, их стало больше, для многих рыбалка — это возможность заработать на кусок хлеба с маслом.

При разработке проекта я ставил себе цель — сделать лодку минимальных размеров для двух-трех человек (экономия материалов и веса), которая могла бы ходить и на веслах и с подвесным мотором мощностью до 12 л.с. При этом она должна быть устойчивой на плаву без хода, на рыбалке, простой в изготовлении и эксплуатации, пригодной для перевозки на верхнем багажнике легкового автомобиля.

Противоречивые требования достаточной устойчивости на плаву и хорошей ходкости под мотором 12 л.с. до режима глиссирования для лодки небольших размеров удалось удовлетворить, применив на корпусе две скулы. На плаву осадка составляет около 160 мм, ширина корпуса на миделе 1200 мм, на транце 1120 мм. При глиссировании мотолодка всплывает, несущая ширина транца уменьшается до 1000 мм. При этом корпус имеет килеватость на миделе 9° и острые носовые образования, что обеспечивает мореходность лодки при глиссировании до высоты волны 150 мм. При ходе на веслах предельная высота волны — 500 мм. Из воды в лодку можно забраться через борт.

Поперечные сломы днищевых ветвей шпангоутов корпуса обеспечивают местную прочность обшивки и позволяют отказаться от продольных связей. Это упрощает конструкцию и избавляет от необходимости вычерпывать воду из каждой ячейки между шпангоутами и днищевыми стрингерами. А вода в лодке, когда она на плаву, появляется почти всегда и неизвестно откуда.

Обводы корпуса лодки спроектированы из конусных поверхностей, поэтому обшивку изготовлять можно из фанеры или ДВП. Шпангоуты выполняются из сосновых или еловых брусков, связанных фанерными кницами на эпоксидном клею с технологическими гвоздями 1.5×20 (с кусочками фанеры под шляпкой).

Для изготовления шпангоутов, естественно, требуется плаз — теоретический чертеж проекции “корпус” в натуральную величину.

Собранные шпангоуты выставляют с помощью линейки и шлангового уровня на стапель и прострагивают до получения плавных обводов для установки обшивки, после этого технологические гвозди удаляют и приступают к установке на набор листов обшивки. Размеры элементов обшивки можно определить (построить выкройку) по теоретическому чертежу.

Элементы обшивки ставят на эпоксидный клей и закрепляют на шпанго-

утах технологическими гвоздями 1.5×30, удаляемыми после отверждения клея. По продольным пазам обшивки ставят технологические скобки из проволоки Ø1 – 1.5 мм, 2 – 3 шт. на шпацию по каждому пазу, затем пазы проклеивают полосками стеклоткани. После отверждения клея скобки удаляют и накладывают еще стеклоткань. Если обшивка выполнена из фанеры, хватит полосок стеклоткани по пазам и стыкам, а если из ДВП, то следует оклеить готовый корпус одним-двумя слоями стеклоткани.

Для отделения от стапеля корпус подвешивают на двух веревках, протянутых

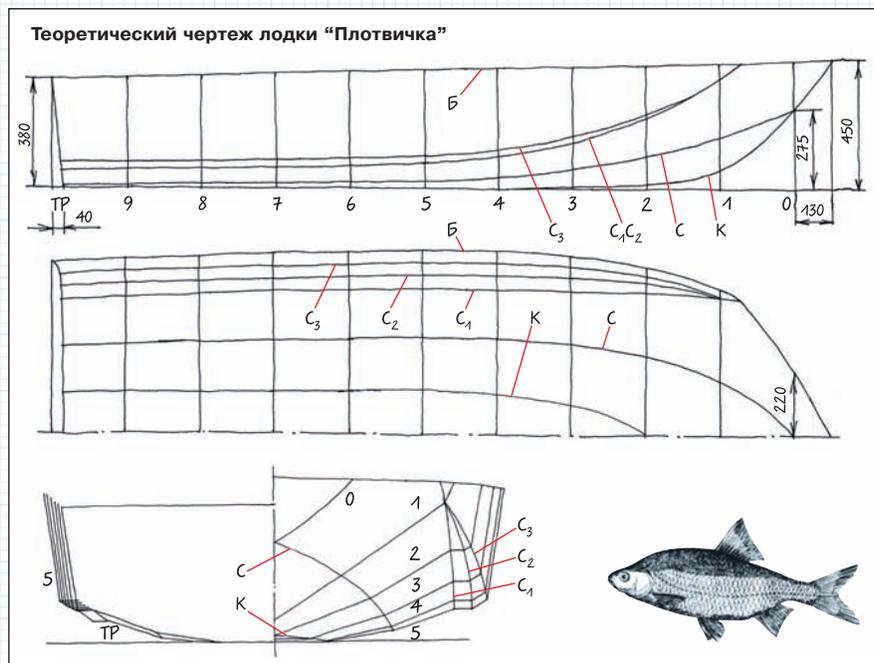
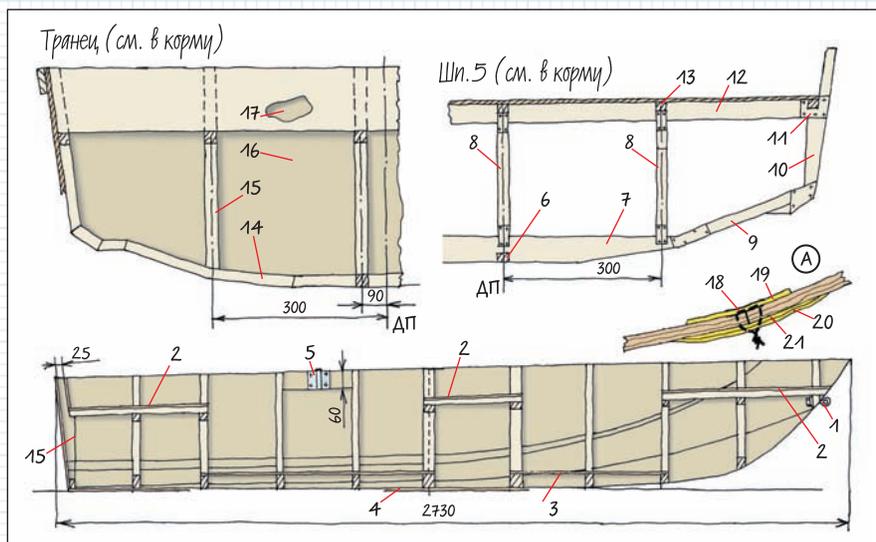


Таблица плазовых ординат лодки «Плотвичка»

Линия	№ шп-та									Тр.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Высоты от ОЛ, мм										
Киль (лыжа) — К	65	20	5	—	—	—	—	—	—	—
Скула нижняя — С	180	115	65	35	27	23	20	17	14	10
Брызгоотбойник (гориз.) — C ₁ , C ₂	380	245	160	110	85	78	70	67	64	60
Скула верхняя — C ₃	380	260	180	135	115	101	100	97	94	90
Линия борта — Б	440	434	427	420	414	407	400	394	387	380
Полушироты от ДП, мм										
Киль (лыжа) — К	—	—	100	140	150	149	147	145	142	140
Скула нижняя — С	190	267	305	322	325	324	322	316	308	300
Брызгоотбойник (гориз.) — C ₁	475	490	494	497	500	498	495	482	465	450
— C ₂	475	525	540	545	550	548	545	532	515	500
Скула верхняя — C ₃	475	547	572	589	595	593	590	577	560	545
Линия борта — Б	504	580	612	633	640	638	635	622	605	590

Примечание: Шпация — 260 мм



Эскиз конструкции и оборудования лодки — продольный разрез и поперечные сечения.

1 — рым; 2 — банка на высоте 110 мм от края борта; фанера 4 мм на рейках 20×20; 3 — пайол, фанера 6 мм; 4 — обшивка, фанера 4 мм; 5 — подключина на подкрепляющей планке 60×20; 6 — киль, 20×50; 7 — флортимберс, 50×40; 8 — стойка, 20×40; 9 — бортовая часть флортимберса, 20×40; 10 — топтимберс, 20×40; 11 — фанерная кница (накладка) на всех соединениях деталей рамки, 4 мм; 12 — поперечная опора банки 40×40; 13 — рейка, 20×20; 14 — обвязка транца, 40×40; 15 — стойка, 20×45; 16 — зашивка, 4 мм; 17 — подмоторная доска, 23×110. А — типовой узел соединения фанерной обшивки; 18 — технологическая скрепка; 19–21 — обклейка стыка полосами стеклоткани шириной 30 и 50 мм.

поперек него в районе шп. 2 и 8, и выворачивают шурупы крепления стоек стапеля к шпангоутам. Свободный от стапеля корпус переворачивают и укладывают на подготовленный кильблок, выполненный по контршаблону шп. 2 и 8 или по батоксам. Затем изготавливают слани, сиденья и устанавливают

подключины и буксирный рым. Металлические детали желательно выполнить из нержавеющей или углеродистой стали с покрытием цинком. Крепеж — нержавеющей или оцинкованный. Далее корпус лодки пропитывают защитным составом для дерева и покрывают эмалями желаемого цвета.

Основные данные лодки

Длина наибольшая, м	2.73
Ширина наибольшая, м	1.30
Высота, м:	
корпуса на миделе	0.414
транца	0.38
Вес корпуса	
с обшивкой из фанеры (4 мм), кг	40
Допуст. мощность ПМ, л.с.	12
Проектн. скорость с нагрузкой 2 чел., км/ч:	
с ПМ 12 л.с.	28
с ПМ 8 л.с.	20
Вместимость, чел.	2–3

Материалы для постройки лодки

Фанера (4 мм), S = 7.2 м² (3.3 листа размерами 1.5×1.5)
 Смола эпоксидная, 1.6 кг
 Отвердитель, 0,16 кг
 Стеклоткань, 1.6 м²
 Гвозди, 1.5×20 (0.3 кг); 1.5×30 (0.5 кг)

Элементы аварийной плавучести можно выполнить из пенопласта или рукавов с пластиковыми бутылками, закрепленных по бортам. Общий объем плавучести — не менее 60 л. В связи с небольшой длиной лодки размещение топливного бака подвесного мотора следует предусмотреть под центральным сиденьем, шп. 4–5.

Время, затрачиваемое на постройку лодки, — около 90 часов, один человек может ее построить (с необходимыми технологическими перерывами) за три недели. По желанию владельца, длину лодки можно увеличить за счет увеличения шпации с 260 до 350 мм. Соответственно увеличится и вес.

Успеха строителям "Плотвички"!

А. Матвеев,

село Кузнецово Нижегородской обл.

Из почты редакции

Дополнительные паруса на «Просторе»

Здравствуйте, уважаемая редакция "Кия"!

В 1987 г. "по неосторожности" купил ваш журнал. С тех пор "заболел" и с нетерпением жду выхода каждого следующего номера.

Мы с женой, а иногда и с ее родней, любим ездить в отпуск на озера селигерского "разлива". Сначала у нас была двухместная надувнушка "Арго" под "Салютом", а теперь мы купили благодаря рекомендациям вашего журнала мневский "Скат 330" под "Ветерок-12". Но дело не в этом.

Несколько лет назад я загорелся — захотел купить парусник. Учитывая габариты однокомнатной квартиры (без кладовки) и отсутствие гаража, было ясно, что и этот парусник, как и весь мой приобретаемый флот, должен быть разборным. Выбор пал на "Простор".

До сих пор жена Татьяна со смехом вспоминает, как вместо упомянутых в инструкции 50 минут мы управлялись со сборкой 5 часов! Шурин шутил, что честнее было написать инструкцию на иностранном языке, а то напечатано, вроде бы, и на русском, а все равно не понять — что и как называется и как его ставить.

Первый год я наслаждался. Кстати сказать, управлять парусами научился сам. Второй год — размышлял, а на третий — начал наращивать площадь парусности.

Сначала сконструировал раздвижной поворотный бушприт и, заменив носовой стальной штаг на два бортовых, поставил полнокровный стаксель. Именно полнокровный, а не носовой платочек на стандартном штаге, как на одном "Просторе", виденном мной на Плещеевом озере. Машина поехала веселее, но возникла проблема разбалансировки. Поворот оверштаг вообще стал невозможен.



Начал думать над вариантом с установкой бизань-мачты и собирать материалы. Так получилась бизань на кормовом выстреле с подкосами и слегка изменилась рулевая трапеция. Появился небольшой, но эффективный спинакер. Иногда ставлю и кливер, соответственно понадобились верхние ванты и краспица.

Передний тент-багажник и надувные сиденья можно отнести к опциям. В планах — назревшая замена поплавков на более мощные баллоны из ПВХ.

Теперь опять о грустном. Я почти один. Жена любит плавать на катамаране только в слабый ветер и при ясном солнышке, а еще лучше — под мотором. Попадались мне упоминания о клубе парусников в г. Щелково. Этот район соседствует с нашей Балашихой. А вот связаться с коллегами по увлечению, чтобы участвовать в слетах самодельных парусников-туристов, не удается. Может быть, такие люди и клубы есть и в Москве?

С уважением, **Юрий Дмитриев,** г. Балашиха

САМОДЕЛЬНЫЙ РУЧНОЙ КОМПАС

солнечный или лунно-солнечный

Ручной солнечный, или лунно-солнечный компас — простой в изготовлении и использовании прибор*, полезный для яхтсменов и туристов, позволяющий довольно легко и с приемлемой точностью ориентироваться в море и на суше. Его легко сделать самому.

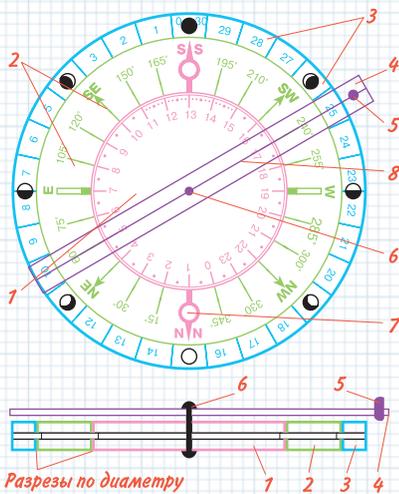
Компас, при конструировании которого взяты за основу теория и практика астрономии, позволяет решать сле-

Для того чтобы изготовить такой компас, потребуются: три кружка (диска) из плотной бумаги, картона или — лучше — из оргстекла диаметром 50, 80 и 92 мм соответственно; планка (визир) из оргстекла длиной 100 мм шириной 10 мм и толщиной 3 мм; кусочек проволоочки или винт (без головки) для изготовления оси и штырек из стеклопластика или любого другого материала высотой 10–11 мм.

В центре кружка (диска) надо сделать отверстие, для того чтобы можно было насадить его на ось. По краям кружков следует аккуратно нанести шкалы по образцу (см. рис. 1): на малый диск — текущее время (часы), на средний — азимутальную шкалу (градусную сетку) и на большой диск — фазы Луны.

На одном конце планки надо сделать отверстие диаметром, соответствующим диаметру штырька, и ввести в него штырек (он должен войти плотно, но одновременно иметь некоторую подвижность).

Рис. 1. Ручной солнечный компас

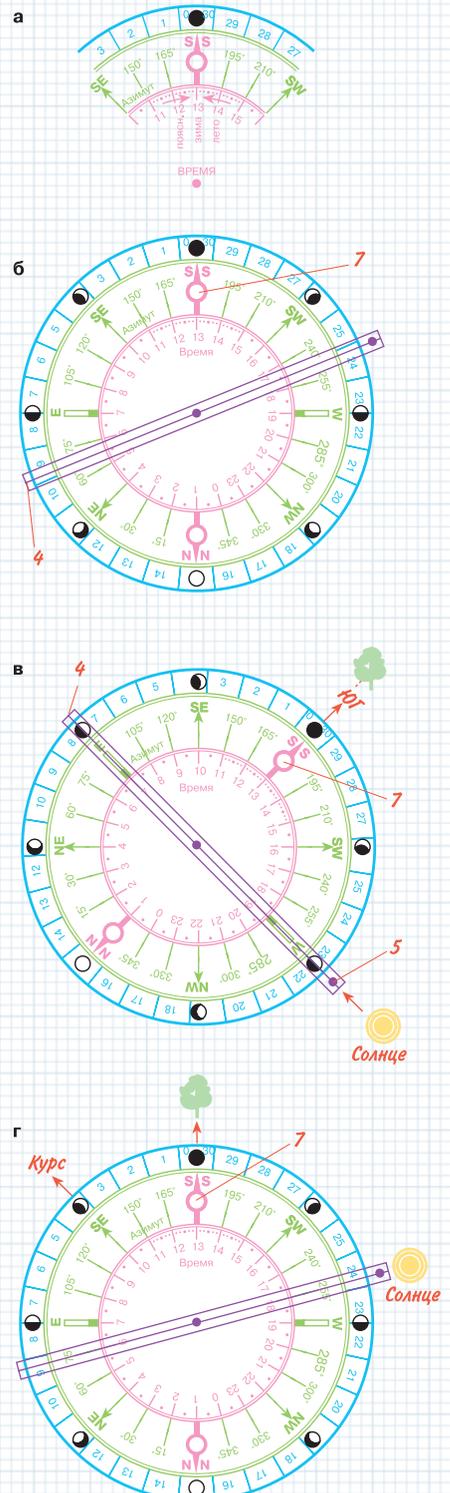


дующие задачи: ориентироваться на местности по Солнцу с точностью не ниже 7–8° в зависимости от знаний и умения наблюдателя и по Луне с точностью не ниже 10–12°. Время отражает видимое суточное движение Солнца, которое, перемещаясь по небесной сфере, в полдень всегда пересекает основную линию ориентирования юг—север (S—N). Эта взаимная связь времени и направлений (азимутов) с движением Солнца (или Луны) в сочетании с сенсорными возможностями человека и служит основой устройства и применения этого компаса. Все это делает прибор необходимым элементом снабжения спасательных средств на море.

В его состав входят (рис. 1): подвижный диск времени 1; неподвижный круг направлений или азимутов 2; диск со шкалой возраста или фаз Луны 3; визирная планка 4 со штырьком переменной высоты 5; ось вращения 6; 7 — отверстие биологической вертикали; 8 — линия середины визирной планки.

* Патент № 2105266 "Ручной солнечный компас Голубева (лунно-солнечный ориентир)". — Бюлл. изобр., 1998, № 5 (22 февраля).

Рис. 2. К определению искомого направления или курса (а–г) по Солнцу



Подготовка к работе

Диск времени (на рис. 2, а) повернуть так, чтобы совместить риску с делением "12 часов" с направлением на S (юг) на диске 1. Если в стране принято декретное время, то вместо "12 часов" устанавливают "13 часов", а при введении летнего времени — "14 часов", словом, то время, которое принято. На рис. 1 установлено декретное время "13 часов". (В Европе, например, в летнее время совмещают отметку "13 часов" на диске времени с направлением S (юг), а в Индии — отметку 12 ч 30 мин.)

Ориентирование по Солнцу

Установить визирную планку 4 на отсчет текущего времени на диске 1 (на рис. 2, б установлено время 17 ч 30 мин).

Повернуть прибор целиком на Солнце так, чтобы тень от штырька 5 легла (накрыла) на линию середины визирной планки 4. При этом весь прибор расположится наклонно к горизонту с наибольшим наклоном в сторону S (юга) или N (севера) в южном полушарии. (На рис. 2, в планка установлена на время 18 ч 30 мин и направлена на Солнце).

Заметить через отверстие биологической вертикали 7 направление на S (юг) или какой-либо приметный объект (рис. 2, г).

Установить компас уже в горизонтальном положении так, чтобы полуденная линия S—N совпала с замеченным на S

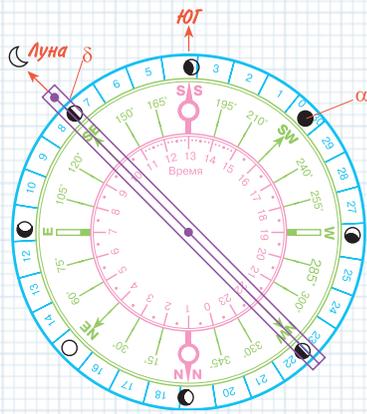


Рис. 3. К определению искомого направления или курса по Луне

объекте, и выбрать любое искомое направление (рис. 2, г).

Ориентирование по Луне

Совместить секцию “новолуние” ● (рис.3, положение а) лунного кольца 3 с моментом времени наблюдений на диске 1. (На рис. 3 секция “новолуние” установлена на 16 ч 30 мин).

Установить визирную планку на секцию возраста Луны в данный день или в соответствии с видом фазы видимой на небе Луны ● (рис. 3, точка б).

Поворотом всего прибора совместить направление визирной планки с Луной.

Заметить через отверстие 7 направ-

ление на S (юг), а затем выбрать любое искомое направление или курс.

Точность ориентирования

Рекомендуется определять направление (курс) несколько раз подряд, тогда точность и надежность повышаются и могут достичь 2–3°.

По Луне ориентирование хотя и проще, но грубее, и полученное значение направления может находиться в пределах 14–15°. Причем возраст (В) Луны можно с точностью 1–2 дня вычислить по известной формуле

$$B = D + N + L,$$

где D — дата (число месяца); N — номер текущего месяца; L — “лунное число”, которое можно определить по мнемоническому правилу: “Напиши два раза последнюю цифру года ±20 — это и будет L”.

Поскольку В всегда меньше 30 дней,



Мотояхта “CARVER 415 European” (США)
2.57×4.22м, N=2×300 л.с., оборудование “Стандарт +», навигатор “Philips Decca” и GPS, радар “Furuno”, автопилот “Autohelm ST6000”, электроякорь, генератор 6 кВт, электропитание 12 и 220 В, горячая вода, микроволновая печь, холодильник-морозильник, 2 жилые каюты, салон, камбуз, 2 душа, 2 туалета, топливный бак на 900 л, танк питьевой воды на 300 л, гидроцикл, 2 кран балки для его подъема. 1989 г. 180.000 \$. Конт. тел: (812) 527 90 66; e-mail: nensy-elena@peterlink.ru

то из вычисленного значения В следует отбросить 30 или кратное ему (60, 90).

Прибор как новый образец солнечных (лунных) часов позволяет также определять местное, поясное и стандартное время (декретное и летнее), его можно использовать при спортивном ориентировании по светилам, но для этого потребуются дополнительные пояснения.

Генрих Голубев



ТехноСпортЦентр

www.technosportcenter.ru

Флайбот

год удачных продаж и полетов!
элитный флайбот-клуб!



- ◆ лодки, катера и яхты
- ◆ лодочные моторы
- ◆ аэробоаты и СВП
- ◆ модульные причалы и платформы Jetfloat Int.
- ◆ модульные аквапарки
- ◆ водные велосипеды и горки
- ◆ мототехника
- ◆ снегоходы, гидроциклы, ATV
- ◆ любые трейлеры

199106, Санкт-Петербург, пл. Морской Славы, д.1,
тел./факс: (812) 322-6060, 322-6999; sportcenter@ctinet.ru

New: Электронная приманка для рыбы FishMax, USA





 Из почты редакции

САМОДЕЛЬНЫЙ ГИДРОЦИКЛ с двигателем от «Жигулей»

Уважаемая редакция!

Посылаю вам фотоснимки своего гидроцикла в стиле «Чоппер». Возможно, наш опыт кого-нибудь заинтересует, могу им поделиться, а того, кто приедет в Астрахань, и покатать, поскольку наш аппарат — трехместный. Такая пассажироместимость продиктована составом основного экипажа, причем старшему — моему тестю — 73 года.

Первоначальную идею построить такой снаряд мне и моему приятелю дал ваш журнал — цветные фотографии на наклейке, а затем были использованы и все материалы по гидроциклам-аквабайкам. Тогда — в самом начале девяностых — живых гидроциклов видеть нам не довелось; их, наверное, в России было очень мало.

В 1993 г. мы построили свой первый гидроцикл меньших размеров — двухместный «Marin Jet» с использованием двигателя «Вихрь-30» и водомета. В принципе он всем понравился, гоняли мы на нем несколько лет, но, в конце концов, пришли к выводу, что нужен снаряд побольше с более мощ-

ной и надежной силовой установкой. В принципе «Вихрь-30» — мотор неплохой, но использование его на сверхмалых скоростных аппаратах ограничивают ненадежный (по прочности) стартер, отсутствие хорошей зарядки аккумуляторов и «мокроопасный» карбюратор.

При проектировании второго гидроцикла мы применили 75-сильный автомобильный двигатель от «ВАЗ-21083». Прибавка 40 сил мощности позволила увеличить длину до 3.0 м, а ширину — до 1.2 м (по булям) и 0.9 м (по днищу). Двигатель — тот же самодельный водомет, который стоял на первой модели, но с увеличением шага ротора со 105 до 150 мм.

В 2001 г. гидроцикл был в основном построен (из фанеры с оклейкой стеклотканью) и испытан, после чего мы еще целый год оборудовали его и дорабатывали в декоративном плане под идею «Чоппера». Конечно, конкурировать с профессиональными дизайнерами «Бомбардье», «Ямахи» и т. п. нам было трудно, но мы довольны. Во вся-



ком случае, получилось что-то свое. Именно такой трехместный гидроцикл — единственный в мире, хотя что-то похожее было в американском кинофильме «Водный мир». Назвали мы его «Нью Харли».

Общий вес гидроцикла — 290 кг. Скорость хода с тремя пассажирами — 60 км/ч — нас вполне устраивает. Оборудован он по полной программе. Трехместное продольное сиденье со спинкой для заднего пассажира сравнительно неплохо защищено от брызг. Имеется вместительный сухой багажник.

Виктор Андреянов, г. Астрахань



MASTER

ALUMINIUM BOATS

алюминиевые лодки



ЗАО «Меркурий — НИИ ТМ»

официальный дистрибьютор по России

195256, Санкт-Петербург, тел. (812) 321 6103, 321 6104, факс. (812) 535 2496

E-mail: info@mercury-niitm.spb.ru, <http://www.masterboat.com>

ДИЛЕРЫ:
Москва
Санкт-Петербург
Самара
Мурманск
Тольятти
Ростов-на-Дону

“Туризм, Спорт, Отдых”, тел./факс: (095) 747 7347, 474 6614
“ТехноСпортЦентр”, тел./факс: (812) 322 6050, 322 6060
“ВолгаИнтерПроект”, тел.: (8462) 38 7653
“ТехноСпортСервис”, тел./факс: (8152) 47 7398
“Диана-Спорт”, тел./факс: (8482) 48 1733, 48 5769
ПБОЮЛ Кузнецов С.А., тел./факс: (8632) 95 1864

Тематический указатель



основных материалов, помещенных в № 171–182 журнала, вышедших в 2000–2002 гг.

Напоминаем сквозную нумерацию этих 12 номеров журнала по годам выпуска:

№171-174 вышли в 2000 г.;
№175-178 – в 2001 г.;
№179-182 вышли в 2002 г.

Напоминаем также, что указатели ранее напечатанных материалов можно найти:

— помещенных в выпусках 1–10 — в №10 (вышедшем в 1967 г.);
— помещенных в выпусках 11–22 — в №22 (вышедшем в 1969 г.);
— помещенных в номерах, вышедших за следующие годы:

1970 — №28	1978 — №76	1986 — №124
1971 — №34	1979 — №82	1987 — №130
1972 — №40	1980 — №88	1988 — №136
1973 — №46	1981 — №94	1989 — №142
1974 — №52	1982 — №100	1990 — №148
1975 — №58	1983 — №106	1991 — №153
1976 — №64	1984 — №112	1992 — №156
1977 — №70	1985 — №118	(5–6)

— помещенных в номерах, вышедших за 1993–1999 гг. — в №170.

Кроме того, аннотированными и иллюстрированными указателями являются две выпущенные издательством “Судостроение” книги Ю.Казарова и Н.Соколовой: “Путешествие по “Кия” (охватывает материалы №1–76) и “По страницам “Кия” (№77–118).

Общие вопросы производства техники для спорта и туризма

Лодки “Мастер” вчера и сегодня — на вопросы “Кия” отвечают В.Усачев и Д.Игумнов	171
Из дюссельдорфских новинок: Черный катер из солнечного Сорренто; Дважды два — четыре, или катамаран с четырьмя корпусами	171
Фонтан энергии из “Fountain Powerboats”	171
MIBS-2000 — Московская бот-шоу, А.Петров	172
На сибирской волне, В.Бухарин	172
Латвия десять лет спустя, А.Петров	172
Финское серебро — “Silver”, К.Левикин, Ю.Казаров	172
“Зодиак” на границе тысячелетий, О.Степина	172
Надувательство как точная наука	172
На Петербургской бот-шоу 2000	173
“Майами” меняет курс	173
“Казанка” была, есть и будет	173
Группа “Транзас”: 10 лет на рынке высоких технологий	174
“Стрингер-510”: еще один шаг вперед, А.Даняев	175
“Фрегат” — вчера и сегодня, И.Макаров	175
“Лидер” — движение по заданному пути, А.Герасимов	175
“Ярославрезинотехника”: Созвездие “Ориона”	175
Амстердамская выставка METS-2000, А.Васильев	175
Новое в технологии малого судостроения, Н.К.	175
Столичная “Бот-Шоу” глазами рядового посетителя, К.Рудин	176
Сертификация в вопросах и ответах, Л.Морозова, М.Барабанова	176
Петербургская бот-шоу: как быть любимой, К.Константинов	177
Катера из Комсомольска на “Сибирской ярмарке”, В.Бухарин	177
Лодки от “Франкарди”, К.Константинов	177
“Флинт-400”: под мотором и на веслах, О.Савельев	177
Новые Правила Регистра	177
“Ураган” с берегов Невы, А.Тараненко	178
Новинка из Казани, В.Данилов	178
METS-2001, А.Васильев	178
Итоги первого года нового века подводят производители	178
Консорциум “Yamagan”, А.Герасимов	178
Судно на каверне или катамаран на воздушной подушке? А.Сверчков	179
Выставка в Дюссельдорфе, К.Константинов	179
“Vene-2002”: Большая выставка в маленькой стране, А.Лисочкин	179
Выставка в Портленде, А.Великанов	179
Выбор надувной лодки “Лидер”, А.Герасимов	179
“Lema” и “Linder”: все началось с дизайнера, А.Лисочкин	180
“Buster” и “Regal” — знакомые незнакомцы, А.Лисочкин	180
Поставьте на “Лидер”!	180
“Стрингер-450”: новая лодка на базе любимейшей модели	180
“Тритон” — “земноводное” из Петербурга, А.Гроховский	180
Лодки фирмы “Plast”	180
Самые безопасные в мире лодки, А.Великанов	180
И дождь, и снег вызывают только смех, А.Великанов	181

Малое судостроение Италии в цифрах и фактах, А.Лисочкин	182
Как проектируют катера	182
Непромокаемый, дышащий... и плавает, А.Л.	182
Спальники и палатки, А.Великанов	182

Сообщения:

Становление морской индустрии в Эстонии	178
Итоги первого года нового века подводят производители	178
Из потребительских отзывов	180
Фирменные обводы Fas Trac на лодках “Regal”	181
“Франкарди” меняет адрес	182

НА МЕРНОЙ МИЛЕ “КИЯ”

Вальс на льду под рев мотора, или Аэроглицер, А.Лисочкин	171
“Мустанг-540”: тест на выносливость	173
“Кама-93”: яхта без мачт и без парусов	173
Игрушечка (“Bella 530 HT Classic”)	173
Серебряная акула и “большие ерши”	173
“Николь-классик”: не роскошь, А.Лисочкин	174
Гидроцикл “BM-650”: первые шаги к совершенству, А.Лисочкин	174
От “Дельты” до “Омеги”, А.Лисочкин	174
Две навигации с мотором “Сельва-30”, К.Константинов	174, 175
За штурвалом “Орфея”, А.Лисочкин	175
“Мастер-410”: един в двух лицах, тест-группа “Кия”	176
“Стрингер-510”: “Стретч” на базе “Майами”, А.Лисочкин	176
“Лидер-370” заполняет анкету, А.Лисочкин	176
“Silver Eagle Star Cabin”, тест-группа “Кия”	177
“Кондор-480”: ладно скроен, крепко шит, гоночная команда “Кия”	177
“Фрегат-550”: по Лосевским порогам на трех баллонах, А.Лисочкин	177
Чарт-плоттер или компьютер + GPS? А.Лисочкин	177
Электронная картография: домашние заготовки, А.Лисочкин	178
7 надувных мотолодок под 25-сильный мотор, тест-группа “Кия”	178
Мотолодка “Кобра” — атака на скорость, К.Константинов	178
Флайбот: рожденный плавать умеет летать, А.Лисочкин	178
“Фрегат-420 РИБ”, тест-группа “Кия”	179
Хаски — порода не декоративная, А.Лисочкин	180
“Кайман” обзавелся броней. Алюминиевой, А.Лисочкин	180
Такие разные “Орионы”, А.Лисочкин	180
Приучить хищника (“FB RIB 33”), А.Лисочкин	181
“Gagliotta”: и крейсер, и рейсер, А.Лисочкин	181
“Aregamare”: катера в стиле “бельканто”, А.Лисочкин	181
Формула скорости — Fas3Tech, А.Лисочкин	181
“Rinker”: много крейсера за свои деньги, А.Лисочкин	181
“Кадиллак” под парусами (“Hunter 326”), А.Гроховский	181
“Спрут-540”: жаль, что не было волны, А.Лисочкин	181
“Гарпун”, брат “Тунца”, А.Лисочкин	181
“Фрегат-280” в боевых условиях, А.Великанов	181
Говорите громче: водитель глухой (СВП “Хивус-10”), А.Лисочкин	181
Надувнушки под “пятнашку”, тест-группа “Кия”	182
“Фрегат-380FM”: кого считать лентем? Тест-группа “Кия”	182
В нашу гавань заходили корабли... (“Pedro Solana 38”), А.Гроховский	182
Малютка “Sarnico”, А.Лисочкин	182
Восход “Ориона”, А.Гроховский	182
“Тайфун” в Невской губе, А.Гроховский	182

МОТОРНЫЕ СУДА

Общие вопросы:

Петербургский “Орфей”	171
Гидроцикл “Лидер”	171
“Стрингер-480” — новые возможности	172
“Викинги” сегодня, Е.Светин	172
Скорость на страже закона, В.Зубрицкий	172
Рожденный для полета — “SX-2000”	172
Покупаем подержанную “дюральку”, А.Лисочкин, Д.Игумнов	172
“Навигатор-111” — первые впечатления, Н.Казаров	173
Классика от “Wellcraft”, Н.К.	173
Лодочный трейлер — прицеп-амфибия	173
Катер — звезда экрана	173
Мотолодка-хардтоп “Стрингер-510”	174
Борьба за скорость: шаг назад? Н.К.	174
Полный вперед? Д.Паик	174
Скоростные катамараны “гибридных” типов, Н.Корытов	174
Что такое покупать лодку в Америке, А.Великанов	174
Лодочный трейлер, А.Лисочкин	174-177

Приближенная оценка экономичности водоизмещающего катера, <i>В.Титов</i>	176
Особенности проектирования формы корпуса быстроходных моторных яхт, <i>В.Аносков</i>	176
Каютная мотолодка "Вектор Si" из Н. Новгорода	178
Катера КНААПО — новинки с амурских стапелей	178
Каютный катер "Вектор Si" и скоростная мотолодка "Мираж" из Н.Новгорода	179
Перевозим картоп, <i>А.Л.</i>	179
Катер "Николь". Когда уходит детство, .. <i>А.Никольников</i>	180
"Катер подан, сэр!", <i>А.Гроховский</i>	181
Катера на "Сибирской ярмарке", <i>В.Бухарин</i>	181
Богатырь набирает силу, <i>В.Бухарин</i>	181
Ключие склоны Орлиной горы, <i>А.Великанов</i>	182
Аэроджип "Пегас"	182
Выбор трейлера для перевозки лодки, <i>А.Лубяно</i>	182
"M-Card" по осени считают	182

ПРОЕКТЫ И ОПИСАНИЯ КАТЕРОВ И МОТОЛОДОК

ДСП* : Катер для Заполярья, <i>Н.Назаренко</i>	171
Ревущие сороковые начинаются на прудах, <i>Ю.Васильев</i>	171
На очереди — водометный катер, <i>С.Коровин</i>	171
Лодка из двух "дюралек", <i>А.Онофричук</i>	171
Пятиметровый тримаран, <i>А.Малхазов</i>	171
ДСП . "Норд-Вест 82" — моторная яхта для семейных плаваний, <i>Ю.Зимин</i>	172
Туристский катер-плавача "Рассвет", <i>В.Авраменко</i>	173
Моторная яхта "Берсут": осознание возможностей, <i>А.Парамонов</i>	174
ДСП . Мини-крейсер — мотолодка "Забава-53", <i>Ю.Зимин</i>	174
"Иволга-2" — испытания продолжаются, <i>Ю.Макаров</i>	175
Катамаран с наддувными поплавками "И-2", <i>Ю.Макаров</i>	175
Катер "Флинт-520 Люкс", <i>О.Савельев</i>	175
Мореходный катер Сертера, <i>В.Зубрицкий</i>	175
Два варианта катера "Крылатый" (с комментарием <i>И.Баскакова</i>)	175
Из моего опыта, <i>В.Авраменко</i>	175
Мой новый водометный катер, <i>В.Кашенков</i>	175
"Обь-5" — дизельный катер с водометом, <i>В.Бухарин</i>	176
Катер "Флинт-520", <i>О.Савельев</i>	176
По поводу одного теста: Два финские лодки, <i>К.Левикин</i>	176
Мир совершенства от "Sea Ray", <i>М.Колодный</i>	176
"Blade Runner" — бегущий на лезвиях, <i>Н.К.</i>	176
Гоночный катер, стабилизированный аэродинамическими силами, <i>В.Дубровский</i>	176
Одноместный аквапед, <i>Ю.Макаров</i>	176
Алюминиевая моторка "Санильпо", <i>Н.Сазонов</i>	176
Особенности проектирования формы корпуса быстроходных моторных яхт, <i>В.Аносков</i>	176
"Меноркин 36Е" — странная лодка с Балеарских островов	177
ДСП . Рабочая лодка "Бриз-46Р", <i>Ю.Зимин</i>	178
Найдя свой РИБ	178
"Yamaha" и "Sea-Doo" представили четырехтактные гидроциклы	178
Стальной катер "Амадеус", <i>К.Кураков, А.Кураков</i>	178
"Record!" — рожденный для побития рекордов, <i>В. Зубрицкий</i>	178
ДСП . Катамаран "Норд-Вест-65К" (варианты А-В), <i>Ю.Зимин</i>	179-181
По мотивам "Бостонского китобоя", <i>О.Платонов</i>	179
ДСП . Выбор проекта тримарана, <i>В.Алексеев</i>	179
"Одиссей" из Барнаула, <i>В.Шадрин</i>	179
Крылатый катер по мотивам "Блегга", <i>Д.Мисарян</i>	180
Построить мини-крейсер по силам каждому, <i>Ю.Бузунов</i>	180
Деловая моторка из кедровой доски, <i>Г.Хофриков</i>	181
"Буревестник" — первая российская VIP-яхта, <i>А.Гроховский</i>	182
Моторный катамаран "Алдабра", <i>И.Иванов</i>	182
Катер для покерной гонки, <i>Н.Вардомский</i>	182

Сообщения:

Стройте "Радугу" — не пожалеете, <i>Б.Глинкин</i>	172
"Розали" из Атланты	173
Еще о моторных катамаранах серии "Spaceshuttle", <i>Н.К.</i>	173
Вторая жизнь 30-летней лодки, <i>А.Тотников</i>	174
Водный мотоцикл ("Мотогиссер") мог быть таким, <i>С.Яновский</i>	174
"Фольксваген" вступает на морской рынок	174
Водный мотоцикл мог быть таким	174
Вторая жизнь 30-летней лодки	174
Причал для катера из бутылок, <i>А.Буданов</i>	175
Модельные испытания 70-узловой суперяхты	177
Катамаран для плохой погоды	177
Устройство полуглиссера "Мир"	177
Победный вариант "Marine Technology"	178
Из опыта постройки катамаранов в СТК, <i>Ю.Зимин</i>	179
Берегите дело рук своих, <i>И.Ионов</i>	180

ДВИГАТЕЛИ

Общие вопросы:

Прямые, рожденные колесом, <i>А.Иванов</i>	171
"Ветерок" вновь на конвейере, <i>А.Лисочкин</i>	171
Подвесные моторы — вчера, сегодня, завтра, <i>Е.Фишбеин</i>	172
Топливная экономичность подвесного мотора, <i>В.Елисеев</i>	173
В мире отечественных моторов	175
Подвесной водометный мотор "Микроша"	176

*Здесь и далее буквами ДСП отмечены материалы, напечатанные под рубрикой "Для самостоятельной постройки"

Двухкарбюраторный "Вихрь-30" с клапанной системой газораспределения от "Бийска-45", <i>А.Лутицкий</i>	177
Усовершенствованная система выхлопа	178
Нужна ли двигателю система опережения зажигания? <i>В.Семенов, В.Сергеев</i>	178
"Вихрь": ждуть ли перемен? <i>А.Лисочкин</i>	182
Отечественные подвесные моторы глазами ремонтников	182

Сообщения:

Производители "Ветерка" стремятся выжить, <i>Е.Фишбеин</i>	175
Моторы "Бийск" возвращаются	175
У самарских моторостроителей	175
Теперь зовут его "Микроша"	175
Каким будет "Салют" завтра, <i>В. Орис, Е.Фишбеин</i>	175
Итоги первого года нового века... ОАО "Волжские моторы"	178

Советы по эксплуатации:

Размышления и воспоминания водномоторника (о самодельной ЭСЗ для "Вихря" и работе его на керосине), <i>А.Лутицкий</i>	171
Периодическое обслуживание подвесного мотора, <i>Е.Фишбеин</i>	171
"Транспортный" показатель топливной экономичности, <i>В.Елисеев</i>	171
О совершенствовании двигательного комплекса, <i>В.Михайлов</i>	172
Замена коленвала и ремонт картера "Вихря"; О надежности крепления магнето, <i>В.Блох</i>	172
О применении насадок в карбюраторе, <i>В.Куракин</i>	173
Двухкарбюраторный "Вихрь-30", <i>А.Лутицкий</i>	174
Ручка для откидывания "Вихря", <i>С.Шалагин</i>	175
Прямой впрыск как спасательный круг, <i>Н.Вардомский</i>	176
Трехцилиндровый "Вихрь-45" на базе "тридцатки", <i>Р.Страшкевич</i>	176
"Нептун-23" (Ч.1-2), <i>А.Красильников</i>	178, 179
Еще раз о будущем подвесного мотора "Салют", <i>В.Орис</i>	179
Лопнувший миф, или Кое-что о расходе топлива, <i>Е.Матрозов</i>	179
Транспортные характеристики подвесного мотора, <i>В.Елисеев</i>	181
Не покупайте kota в мешке, <i>А.Лутицкий</i>	181
Вариант водометной приставки к "Вихрю-30", <i>В.Авраменко</i>	181

Импортерные подвесные моторы

Общие вопросы:

Новости зарубежных компаний	174
Две новинки от "ОМС"	174
Дюссельдорфские впечатления. Двухтактные моторы	171
Две навигации с мотором "Сельва-30", <i>К.Константинов</i>	174, 175
"Сузуки": экология — за четырехтактники, <i>К.Хендерсон</i>	175
"ОМС": последняя глава	175
"Mercury" в России: нужные встречные потоки, <i>К.Константинов</i>	176
Четырехтактные моторы набирают силу: "Yamaha" F200 и F225, "Honda-225", "Suzuki" DF140, DF5 и DF4, <i>А.Смирнов, К.Хендерсон</i>	178
"Yamaha" и 0171Sea-Doo представили четырехтактные гидроциклы	178
Новая концепция работы "Yamaha" в России	179
Возрождение торговых марок "Johnson" и "Evinrude", <i>К.Хендерсон</i>	180
"Mercury": новые возможности, <i>К.Константинов</i>	180

ДВИЖИТЕЛИ. КОЛОНКИ. ПЕРЕДАЧИ

Простейший вариант привода с подсосом воздуха	171
Гребной винт в рублях и литрах, <i>К.Константинов</i>	173
"ProPulse" — мастер на все лопасти	174
Два варианта движителя для мелких плавсредств	174
"Твин-Диск" расширяет профиль	174
Подвесной полупогруженный водомет, <i>В.Авраменко</i>	175
Водометно-рулевой комплекс, <i>В.Авраменко</i>	176
Водометная приставка к "Вихрю-30", <i>В.Авраменко</i>	177
Зачем винту четыре лопасти? <i>К.Константинов</i>	177
Поворотной-откидной угловая колонка КНААПО	177
Водомет для аквабайка, <i>В.Родионов</i>	177
"Pulse Drive" — навесной пропульсивный привод, <i>В.Зубрицкий</i>	178
Катер задом наперед (в порядке обсуждения), <i>М.Масленников, Т.Савельев</i> ; Комментарий специалиста, <i>В.Жинкин</i>	179
Водомет для современной джет-лодки, <i>Н.Вардомский</i>	180
Выбор гребного винта для "Вихря-30", <i>В.Елисеев</i>	180
Реверс-редуктор для катера, <i>В.Авраменко</i>	180
Вентилируемые водометные движители, <i>М.Мавлюдов, О.Яковлева</i>	181
Усовершенствование формы угловой колонки	181
Новый вариант электродвижения	181
Бесшумная винто-моторная установка, <i>А.Иванов</i>	181
"Панды", разговаривающие шепотом, <i>В.Зубрицкий</i>	182

ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ

Формула-1: Капеллини не может не побеждать; Аквабайк: Новые страны, новые чемпионы, <i>Э.Бертоллучи</i> ; Класс 1 Оффшор: "Victory"	171
24 часа Руана и Санкт-Петербурга	172
Аквабайк: Гран-При Кубы, <i>Э.Бертоллучи</i>	172
Гонки на СНГ: Где зрители, там и спонсоры, <i>С.Кузнецов</i> ;	172
Возродить водно-моторный туризм, <i>О.Ридин</i>	172
24 часа Санкт-Петербурга: репортаж с чехой на поясе	173
Соревнования на наддувных мотолодках на призы журнала	173
Чемпионат мира по аквабайку, <i>А.Великанов</i>	173
Странничка воднолыжника: Чемпионат Европы в Москве, <i>Ю.Жуков</i> ..	174
Основное событие водно-моторного сезона-2000, <i>А.Овчинников</i> ..	174

"Формула-1": Сбой в системе?	175	Открытый чемпионат России в классе буеров DN, <i>А.Лауровский</i>	180
"Формула-3": Новый чемпион, <i>К.Пашкович</i>	175	Чемпионат мира и Европы в классе буеров DN, <i>М.Кристенс</i>	180
"24 часа Петербурга" (<i>интервью С.Поздеева</i>)	175	Дамы берут реванш, <i>П.Илиатев</i>	181
Много музыки и мало спортсменов. <i>А.Федоров</i>	176	Стив Фоссет: "Вы меня еще узнаете!", <i>А.Гроховский</i>	181
Петербургский марафон-2: все только начинается	177	"Geronimo" возвращается, <i>П.И.</i>	181
Мастера аквабайка вновь встретились на Неве	177	Русские опять идут! <i>М.Кристенс</i>	181
Люди большого спорта: Прославленная Бетти Кук	178	Балтийская регата, <i>О.Разина</i>	181
Ложка дегтя в бочке меда: Чемпионат России-2001; Кубок России ..	179	Большие гонки на большом пруду, <i>А.Г.</i>	181
24 часа Санкт-Петербурга	180	В заливе Петра Великого, <i>Д.Сапрыкин</i>	181
III Петербургский марафон, <i>К.Константинов</i>	181	"Проникновенье наше по планете"... <i>П.И.</i>	181
Гонка должна оставаться демократичной, <i>А.Даняев</i>	181	100 миль без остановки, <i>В.Манухин</i>	181
Бешеные брызги (Гран При России по аквабайку), <i>А.Гроховский</i>	181	Фестиваль "Вукса", <i>А.Гроховский</i>	181
Большие гонки на Большом пруду ("Формула будущего"), <i>А.В.</i>	181	В Питере пьют "Ахмад чай", а на Волге дует Свежий ветер, <i>П.И.</i>	181
		Матч-рейс в Санкт-Петербурге, <i>П.И.</i>	181
		Открытый чемпионат Европы в классе "470", <i>П.И.</i>	181
		"Around Alone 2002-2003", <i>А.Гроховский</i>	182
		Большие гонки больших яхт, <i>А.Лауровский</i>	182
		Поход яхт ассоциации "Л-6" в Выборг, <i>В.Манухин</i>	182
		"Кубок Нижней Волги" возрождается, <i>М.Плехова</i>	182

Сообщения:

Новая мотолодка "Мираж-1"	174
Новый рекорд скорости — 330 км/ч!	176
Кубок России, <i>Н.Федоров</i>	179
41-я гонка "Каус Классик"	178
75-я сессия Генеральной ассамблеи UIM, П.Пылаев	182

ПАРУСНЫЕ СУДА**Общие вопросы, описания:**

О возможностях резкого повышения скоростей яхт на подводных крыльях, <i>Л.Бобков, В.Блинов</i>	171
Радиальный корпус яхты, <i>А.Тараненко</i>	171
Круглое входит в моду	171
А был ли это рекорд	172
История "Алекстара-18", <i>А.Тараненко</i>	172
Лайф-боты Колина Арчера, <i>В.Гусев</i>	172
"Алекстар-18": осенние эксперименты, <i>А.Петров</i>	174
"Сиклиппер-16" — парусник для всех, <i>Н.К.</i>	174
Что такое парасейл? <i>В.М.</i>	176
Пятимачтовое круизно-парусное судно "Роял Клипер", <i>В.М.</i>	177
"Флинт-Кэтбот": проверено веками, <i>О.Савельев</i>	178
"Alien 1350" — океанский круизер в стиле экстрим, <i>А.Назаров</i>	179
ДСП. Двухмачтовой крейсерский швертбот "Синичка", <i>А.Матвеев</i>	180
Монстры возвращаются, <i>Н.К.</i>	181, 182
"Яхты V.0.60R" — эволюция или революция? <i>А.Тараненко</i>	181
Парусные лодки "Вера", "Надежда", "Любовь", <i>И.Ставицкий</i>	181
ДСП. "Люм" — лодка для юных моряков, <i>Б.Очередин</i>	181
Чартерная яхта-гигант "Мирабелла V", <i>В.Зубрицкий</i>	182
Парус в облаках (проект "SkySails"), <i>В.М.</i>	182
Время новых идей, <i>А.Эллайс</i>	182
К вопросу о постройке многокорпусных судов, <i>Г.Адрианов</i>	182

ПАРУСНЫЙ СПОРТ

Фантазии на тему яхтенного кия, <i>Я.Фарберов</i>	171
"Гонка тысячелетия" — обзор многокорпусников-претендентов	171
Победа на Фастнет-Рейс, <i>В.Беляков</i>	171
Школа "Оптимиста". Статья III, <i>В.Логинов, Л.Васильев</i>	171
На вопросы читателей отвечает Виктор Языков	172
Новая Зеландия-2000: Кубок Америки наш! <i>М.Гуерин</i>	172
Календарь парусных соревнований 2000-го года	172
Быстрый лед российских "Монотипов", <i>С.Перфильев</i>	172
Школа "Оптимиста". Статья IV, <i>В.Логинов, Л.Васильев</i>	172
Кубок Америки-2000, <i>А.Петров</i>	173
Слагаемые успеха, <i>А.Тараненко</i>	173
Одиннадцатая одиночная через Атлантику	173
Парусный Олимп-2000	173
Мы были на Олимпиаде, <i>Ю.Ларин</i>	174
Олимпийские интервью, <i>Е.Яворская</i>	174
"Венди Глоб" — 4-я гонка на выживание вокруг Антарктиды, <i>А.П.</i>	174
С первым ударом курантов (на старте "The Race"), <i>А.П.</i>	174
Хочу попробовать себя в матч-рейсах, <i>А.Басалкина</i>	174
Все дело в психологии, <i>Д.Березкин</i>	174
Могу пройти еще три Олимпиады, <i>Г.Шайдуюко</i>	174
"Vendee Globe": секрет победы, <i>С.Семенчикинский</i>	175
"The Race": Гонка тысячелетия, <i>А.Петров</i>	175
Обновление олимпийской программы: "Юнглинг" и "Торнадо-С", <i>В.Алексеев, Я.Игнатова</i>	175
Хроника: У российского паруса — новый рулевой, <i>А.П.</i>	175
"Великая Волга-2000": ЧП или закономерность? <i>Р.Пацевич</i>	176
Почему Федор Конохов сошел с дистанции, <i>О.Конохов</i>	176
Рождественская встреча на Черном море, <i>А.Петров</i>	176
"Код Ноль" — в лавировку под спинакером	177
"Ява Трофи" — десятилетний юбилей, <i>И.Чернов</i>	177
Сюрпризы "Царской регаты", <i>А.Петров</i>	177
VI международная Балтийская и "Ахмад" регаты, <i>А.Лауровский</i>	177
Анапа-2001, <i>А.Ноздрин</i>	178
Осенняя регата на Пироговском водохранилище, <i>А.Миникаева</i>	178
Десять лет, которые потрясли нас (<i>интервью В.Логинова</i>)	178
Мир яхтенного чартера (Ч.1-2), <i>Е.Чупинина</i>	178, 179
Весна! Яхтсманы торжествуют..., <i>М.Александров</i>	179
Чартер в Санкт-Петербурге, <i>В.Плеханов</i>	179
Паруса Сибири, <i>В.Бухарин</i>	179
Старейшему спортивному кубку мира — 150 лет, <i>А.Г.</i>	179
"Mini Transac 6.50" — впервые через экватор, <i>А.Г.</i>	179
Volvo Ocean Race 2001-2002 (Ч.1-3), <i>А. Гроховский</i>	179-181
Филеасу Фоггу было легче?	179
Зарубежная парусная хроника, <i>А.Г.</i>	179
Триумф воли и технологии, <i>А.Гроховский</i>	180

Клуб "Мед" ставит рекорды	173
Авария на испытаниях катамарана-гиганта	173
Крупнейший в мире парусник в Петербурге	173
Уральские матч-рейсы: Открытый чемпионат России	173
Международные матчевые гонки "Ява-Трофи 2000", <i>Р.Шешин</i> ,	173
Балтийская регата 2000	173
Буйство стихии на регате "Великая Волга"	173
О яхте "Таис"	173
Онего-2000	173
Короткие сообщения, хроника	174
Результаты Чемпионата России в олимпийских классах	174
Новости из клуба "Ветер Перемен"	174
Об успешном выступлении сборной класса "Оптимист"	174
Наше досье: Алдис Эглайс	175
Ждем вас в Сухуми!	176
Появился фонд "Польша 1"	177
"Лучшая яхта года" — как это будет по-немецки	179
"Vaigien" в России	179
Собрание Ассоциации класса Л6	179
"Rubicon" перейден!	180
Сын бросает вызов отцу	181

Сообщения:

"Клуб Мед" ставит рекорды	173
Авария на испытаниях катамарана-гиганта	173
Крупнейший в мире парусник в Петербурге	173
Уральские матч-рейсы: Открытый чемпионат России	173
Международные матчевые гонки "Ява-Трофи 2000", <i>Р.Шешин</i> ,	173
Балтийская регата 2000	173
Буйство стихии на регате "Великая Волга"	173
О яхте "Таис"	173
Онего-2000	173
Короткие сообщения, хроника	174
Результаты Чемпионата России в олимпийских классах	174
Новости из клуба "Ветер Перемен"	174
Об успешном выступлении сборной класса "Оптимист"	174
Наше досье: Алдис Эглайс	175
Ждем вас в Сухуми!	176
Появился фонд "Польша 1"	177
"Лучшая яхта года" — как это будет по-немецки	179
"Vaigien" в России	179
Собрание Ассоциации класса Л6	179
"Rubicon" перейден!	180
Сын бросает вызов отцу	181

Проекты и описания яхт и буеров

ДСП: Прогулочно-турист. швертбот "Креветка-2", <i>Д.Курбатов</i>	171-173
Парусная лыжа "Гянитолкай", <i>И.Ставицкий</i>	171
"Казанка-5" под парусом, <i>М.Поспелов</i>	172
О парусных катамаранах доктора Мая, <i>Г.Адрианов</i>	173
Парус для малых лодок, <i>Б.Очередин</i>	174
Экспериментальная микрояхта — бот "Вилли", <i>В.Задков</i>	174
Яхты с маркой "Бавария", <i>А.Маркгаров</i>	175
Крылатые парусники Алдиса Эглайса, <i>А.Петров</i>	175
На борту "Баварии-34", <i>А.Петров</i>	176
Яхты "Bavaria". Надолго ли немцы в России? <i>А.Петров</i>	176
Бриг "Ниagara" — четвертое рождение, <i>А.Глебов</i>	176
Плоскодонный кеч в стиле ретро	176
Парусный тримаран по имени "Тортилла", <i>В.Алексеев</i>	176
ДСП. Фанерная лодка "Бриз-42", <i>Ю.Зимин</i>	177
Два складных парусника	177
Компактный корпус малой яхты, <i>Э.Романченко</i>	178
Знакомьтесь, "Тюлень", <i>С.Жаков</i>	180
Новое поколение выбирает "X", <i>А.Гроховский</i>	181
Суперофис класса "Махи"	181
Новый 60-футовый парусный катамаран	181

Сообщения:

Глиссер-парусник с малой площадью ватерлинии, <i>Д.Дубровский</i>	174
В мире парусов	175
Строится крупнейшая одномачтовая яхта мира	179
Крылья "боинга" на парусном катамаране	179
Джон Тил рекомендует двухшвертовый вариант	180

ПЛАВАНИЯ. НА ВЕСЛАХ ЧЕРЕЗ ОКЕАН

Наше интервью: Рассказывает капитан "Благовеста"	171
По пути Арсения Коневского, <i>А.Епатко</i>	171
Римские каникулы, <i>В.Гусев</i>	171
Селенга—Диксон на надувнушках	171
Через всю страну с востока на запад, <i>Г.Чепик</i>	171
Нам сообщают: Встреча в Гибралтаре, <i>Дж.Миллер</i>	172
Самая кругосветная кругосветка	172
Холзи по прозвищу Ураган, <i>В.Галенко</i>	174
Первая леди Атлантики	174
"Широта Ноль": круг замкнулся	175
Путешествия Тура Хейердала глазами судостроителя, <i>В.Алексеев</i>	175
Одиночное плавание на яхте "Эскада", <i>В.Собина</i>	175
На море Московском, <i>А.Воеводин</i>	175
Путешествие в никуда, <i>А.Федоров</i>	176
Из Петербурга в Израиль, <i>В.Муравич</i>	176
На веслах сквозь "Море мрака", <i>В.Галенко, Т.Крачлоу, Ю.Поляков</i>	176
Лодка "Ростов-на-Дону" арестована?.. <i>И.Емельянов</i>	176
Сколько должен спать яхтсмен?	177
Греция: вид с моря, <i>А.Лисочкин</i>	177
В одиночку в океане на грани тысячелетий, <i>В.Галенко</i>	177

Вдвоем под одним одеялом в Белом море, <i>А.Великанов</i>	178
Лодка "Уралаз" — новый проект Федора Конохова, <i>В.Галенко</i>	178
Гладиаторы океана, <i>В.Галенко</i>	179
Арктическая кругосветка яхты "Сибирь", <i>С.Щербаков</i>	179
Кадетский корпус в Сибири, <i>В.Бухарин</i>	180
Рейс на Канары местного значения, <i>А.Великанов</i>	180
Федор Конохов: на веслах к Новому Свету, <i>В.Галенко</i>	182
Тугой восьмеркой глобус обвязав... <i>А.Гроховский</i>	182

Сообщения:

Сохраним его голубым	171
Языков готовится к старту	172
На чем плавает Майк	172
А был ли это рекорд	172
Новости с борта "Апостола Андрея"	173
Федор Конохов изменяет однокорпусной яхте	176
"Одесса" пересекает океан, <i>В.Г.</i>	179
Трагедия в Северной Атлантике	179
Гибель лодки "Pacific Odissey"	179

Виндсерфинг. Вэйкбординг

Кубок Балтики на призы "Кия", <i>А.Петров</i>	173
Кубок Красного моря, <i>А.Хитрово</i>	173
Вэйкбординг — спорт или развлечение? <i>Ю.Жуков</i>	173
Интервью с участниками соревнований. Кубок Балтики, <i>Е.Яворская</i>	173
Алексей Чибозов: Интервью с победителем	173
Прапорщик под парусом. Интервью с олимпийским гонщиком	173
"Утром встаю с мыслью о ветре", <i>Д.Давиденко</i>	173
О правилах соревнований по вэйкбордингу	173
Первые чемпионы России по вэйкбордингу	175
Золотая программа первого чемпионата, <i>Ю.Ж.</i>	175
"Чешуйчатый парус" виндсерфера, <i>И.Ковалев</i>	176

МАЛЫЕ ЛОДКИ

ДСП. Как строят карбаса, <i>А.Федосеев</i>	172
"Fish Hunter 360" — на веслах, под мотором и даже под парусом!	173
Кижанка на рубеже XXI века, <i>С.Давыдов</i>	175
Ярославские лодки спасают жизни, <i>В.Лыжин</i>	176
Одноместный аквапед, <i>Ю.Макаров</i>	176
Ремонт лодки "Пелла", <i>В.Алексеев, О.Бутурлимов</i>	176
Алюминиевая мотурка "Синильга", <i>Н.Созонов</i>	176
Парус для надувнушки, <i>В.Клюев</i>	177
"Ра" из старой раскладушки, <i>И.Янкин</i>	177
ДСП. Моя трехметровая лодка, <i>М.Егоров</i>	180
ДСП. Еще одна лодка для "шагания", <i>С.Сластенов</i>	181
ДСП. Лодка для рыбалки — "Плотвичка", <i>А.Матвеев</i>	182
Самодельный гидроцикл с двигателем от "Жигулей", <i>В.Андреев</i>	182
Нужна лодка под весла и парус. <i>С.Кудрявцев</i>	174
Кижанку строят школьники, <i>С.Давыдов</i>	174

МОРСКАЯ ПРАКТИКА. ПРИБОРЫ. ОБОРУДОВАНИЕ

Группа риска и как в нее не попасть, <i>А.Лисочкин</i>	171
Радары для малого флота, <i>В.Евстратов</i>	171
Гидростанция для яхты	171
Новинки западной техники	172
А вот кому толкач для гика, <i>А.П.</i>	172
Кто и за что имеет право остановить нашу лодку?	172
Все о прямом узле, <i>Л.Скрягин, В.Гусев</i>	174
Из не очень старых патентов	174
Новое слово в откачке воды и швартовном оборудовании	175
Сертификация в вопросах и ответах, <i>Л.Морозова, М.Барабанова</i>	176
GPS с практической точки зрения, <i>Е.Кондрашев</i>	176
Безопасность на море, <i>В.Евстратов</i>	176
"Противоуголка" для трейлера	176
Британским судоводителям придется "дуть в трубочку"	176
Сигнал бедствия по "мобильнику"	176
Сканирующие сонары переднего обзора	177
Операция "Свободные руки"	177
На мачту — без особого труда; Ступеньки на борт	177
Механизм бинарного параллелограмма, <i>А.Иванов</i>	178
Навигационные системы будущего, <i>В.Евстратов</i>	178
Волновой якорь, успокаивающий качку, <i>В.Архипов</i>	179
Мир на ладони... Капитанской	180
"Вечный" руль для "Ассоли", <i>К.Лютов</i>	180
Несколько советов начинающему	180
Монтаж вспомогательного оборудования	180
Стабилизация движения скоростного судна на волне, <i>В.Зубрицкий</i>	180
Самодельный лунно-солнечный компас, <i>Г.Голубев</i>	182
Двадцать седьмая навигация "Балтийца", <i>Н.Веденева</i>	182
"Морской клуб" в Петербурге, <i>К.К.</i>	182

Сообщения:

И режет, и плавит	171
За рубежом. Бери больше, бросай дальше	171
Вышла цепь с тиною морской	172
Фантазия на тему швартовки	174
Кто обеспечит безопасность в Невской дельте, <i>К.Пашинский</i>	178
О неизбежном (налоги и маломерные суда)	179
Два флага, два вопроса... и не только, <i>К.Лютов</i>	181
Что нужно знать о новом Налоговом Кодексе	182

ВОПРОСЫ ТЕХНОЛОГИИ. РЕМОНТ

Заделка концов стоячего такелажа, <i>К.Любченко</i>	171
"Хаммерайт" против ржавчины	171
Гелькоуты фирмы "Несте"	171
Ремонт корпуса швертбота "Луч", <i>А.Назаров</i>	171
Смоли фирмы "Neste"	172
Время позаботиться о своей лодке (краски фирмы "International") ..	173
Оборудование для работы с композиционными материалами	173
Мочка с подпружиненным пальцем, <i>Б.Очередин</i>	173
"Sikaflex": Новейшие технологии в судостроении	174
и при ремонте яхт	174
Коррозия (часть 1): что это такое?	175
Осторожно — отвердитель! <i>А.Теребков</i>	175
Практика: Маленькие хитрости большой заправки, <i>А.Л.</i>	176
Ремонт лодки "Пелла", <i>В.Алексеев, О.Бутурлимов</i>	176
Гелькоут любого цвета за несколько минут	177
Новости из мира судостроительных материалов	177
Стеклопластик в нашем малом судостроении (Ч.1-2), <i>А.Даняев</i>	179, 180
Маленькие хитрости, <i>К.Лютов</i>	180
Осмоз — "чума" стеклопластика	181
Полезные мелочи, <i>Б.Очередин, К.Лютов</i>	182

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ. ЛИТСТРАНИЧКА

Флотилия Екатерины II, <i>И.Черников</i>	171
Опыт реконструкции корабля "Орел", <i>В.Косматых</i>	172
Парус на боевых кораблях, <i>Н.Карасев, Б.Лемачко</i>	172
Загадка миноносца "Дэринг", <i>С.Дмитренко</i> ; коммент. <i>В.Жинкин</i>	173
Шхуны — потомки скифов. <i>А.Глебов</i>	174
Лодки мира, <i>В.Снатенков</i>	174
Почему погиб четырехмачтовый барк "Памир"? <i>Ю.Саруханов</i>	174
Чудесное возвращение "Христиании", <i>В.Гусев</i>	175
Катер по имени "Главск", <i>А.Фофашков</i>	175
Машина времени	176
Корабли-копии: Бриг "Ниагара" — четвертое рождение, <i>А.Глебов</i> ..	176
Как катер стал катером (Ч.1-3), <i>Ю.Казаров</i>	177, 181, 182
Как это было, <i>В.Бухарин</i>	177, 178
Трагедия "Истленда", <i>Ю.Саруханов</i>	178
Кто есть кто на борту, <i>А.Альбов</i>	178
Шитые лодки Севера: историческая справка, <i>М.Наймарк</i>	178
Как создавалась "ПК-5", <i>В.Алексеев</i>	180
Можно ли построить крейсер с "рыбым хвостом", <i>Ю.Казаров</i>	180
"Шестерка": немного истории, <i>В.Чайкин</i>	180
Новая жизнь старого класса, <i>В.Манухин</i>	180
"Сломанная стрела", <i>А.Гроховский</i>	182
Уникальный эксперимент, <i>К.Балаян</i>	182

Сообщения:

Памяти нашего автора - Владимира Осипчука	173
Человек — фактор риска, <i>В.Митрофанов</i>	174
Несколько слов об истории Обь-Енисейского канала	177
Смертельная коллизия (памяти Виктора Кунича), <i>С.Атаманов</i>	178
Юбилей талантливого конструктора (о 50-летию Б.Н.Ершова)	179

СТРАНИЧКА РЫБОЛОВА

Долго будет Карелия сниться, <i>В.Александров</i>	171
Истории про Михальча, <i>Е.Будкович</i>	171
В море Кортеса, <i>А.Великанов</i>	172
Троллинг в Куркиёках	173
Озеро Гольшево и его обитатели, <i>Е.Будкович</i>	174
Рыболовный интернет-клуб, <i>Д.Левшин</i>	174
Разборный рыболовный катамаран, <i>А.Л.</i>	174
Понойская рапсодия, <i>А.Великанов</i>	175
Наши на чемпионате по троллингу в Швеции, <i>К.Левкин</i>	176
Назло Пурнацким порогам, <i>А.Великанов</i>	177
"Золотой лосось-I", "-II", <i>К.Левкин</i>	177, 178
Штормовой норд-ост, или рецепт рыбацкой подъежорихи, <i>А.Оскольский</i>	178
Ульмага — лодка наиболее правильная! <i>А.Великанов</i>	178
"Хищник-2001", <i>Ю.Зуев</i>	178
Троллинг: заметки дилетанта, <i>В.Тушавин</i>	179
Все это происки лапландских колдунов... <i>А.Великанов</i>	181
Дружная семья "Сильвера", <i>К.Левкин</i>	181
Поехали с Ореховым, <i>А.Великанов</i>	182



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 или почтовом отделении.

Бланк квитанции Вы можете найти и на нашем сайте www.katera.ru в разделе “Подписка”

ПОЛУЧАТЬ ЖУРНАЛ БУДЕТЕ ЗАКАЗНЫМ ПИСЬМОМ В ОТДЕЛЕНИИ СВЯЗИ

НОВАЯ УСЛУГА: курьерская доставка журнала по Москве и С.-Петербургу (sales@katera.ru; (812) 312-4078 – Николай Мазовка)

ОПЛАТА ОДНОВРЕМЕННО
за 5 номеров – 350 руб.
(183, 184, 185, 186, 187)

Предложение действительно до 1.02.03 г.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА:

№	выход	оплата до
183	февраль	01.02
184	апрель	01.04
185	июнь	01.06
186	сентябрь	01.09
187	декабрь	01.12

СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ
– при получении в редакции
за один экз. **55 руб.**
(с учетом НДС 20%)
– учетом доставки
за один экз. **70 руб.**
(с учетом НДС 20%)

При оплате за каждый журнал предложение действительно до 01.06.03 г.

Редакция высылает ранее вышедшие журналы, для этого вы должны перевести деньги на р/с редакции, заполнив абонемент, указав номера журналов, ФИО (полностью), индекс, почтовый адрес

№	Стоимость 1 экз. с пересылкой
156, 157	25 руб.
165, 166, 169	40 руб.
171, 172, 173	50 руб.
176, 177, 178, 180	60 руб.

ЭЛЕКТРОННЫЕ ВЕРСИИ ЖУРНАЛА

№ 175, 179 – 100 руб.
за 1 экз. с пересылкой

Предложение действительно до 01.06.03 г.



ИЗВЕЩЕНИЕ	ЗАО “КПНП журнал “КАТЕРА и ЯХТЫ”		
	Расчетный счет № 40702810655230157743, к/с 30101810500000000653		
Кассир	в Северо-Западный банк Сбербанка России Центральное ОСБ <small>наименование банка</small>		
	№ 1991/0786 г. Санкт-Петербург, БИК 044030653, ИНН 7825700479 <small>другие банковские реквизиты</small>		
почтовый индекс, адрес, ФИО			
Вид платежа		Дата	Сумма
За журнал “КАТЕРА и ЯХТЫ”			
№№			
Платательщик			
КВИТАНЦИЯ Кассир	ЗАО “КПНП журнал “КАТЕРА и ЯХТЫ”		
	Расчетный счет № 40702810655230157743, к/с 30101810500000000653		
в Северо-Западный банк Сбербанка России Центральное ОСБ <small>наименование банка</small>			
№ 1991/0786 г. Санкт-Петербург, БИК 044030653, ИНН 7825700479 <small>другие банковские реквизиты</small>			
почтовый индекс, адрес, ФИО			
Вид платежа		Дата	Сумма
За журнал “КАТЕРА и ЯХТЫ”			
№№			
Платательщик			

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 468x60, 175x60 и 100x100 пикселей, содержащие рекламу, соответствующую тематике журнала, а также товаров и услуг, относящихся к отдыху на воде, спорту и туризму. Размер файла баннера 468x60 и 175x60 не должен превышать 15Kb, размер файла баннера 100x100 – 8Kb. Текст рекламы – не более 70 знаков. Минимальный срок размещения баннера – 3 месяца. Оплата осуществляется поквартальная.

ЦЕНА ЗА РАЗМЕЩЕНИЕ БАННЕРА ВВЕРХУ СТРАНИЦЫ

Страница	468x60	175x60	100x100
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 о-в, 4-я линия, 13
ООО «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		2003				
№ выпуска	180	182	183	184	185	186	187
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.**, №180–187 – **57 руб.** за экземпляр плюс услуги почты по пересылке, составляющие около 30% от цены журнала. Редакция оставляет за собой право изменять цену с учетом инфляции.

Лодки, катаера, яхты

Парусные яхты "Bavaria", "Moody"; моторные яхты "Princess" и "BMW"; моторные круизеры и катаера "Four Winns"; скоростные катаера для спортивной рыбалки "Triton"; надувные лодки "Zodiac" (складные и РИБ).
"Царь Марин", 123098, Москва, а/я 53; т. (095) 101-3362

Финские катаера "Bella", российские "Максим", "Аргонавт", "Стрела", "Амур", моторные яхты "Кама", СВП, гидроциклы "Лидер" (Россия), "SeaDoo" (Канада), снегоходы, лодки алюминиевые, пластиковые, надувные, аэрокатаера и др.
"ТехноСпортЦентр", 196191, СПб, пл. Морской Славы, 1 (Морской вокзал), т/ф (812) 322-6060; sportcenter@ctinet.ru

Лучшие надувные лодки и катаера.
Фирма "Мнев и К", СПб, ул. О. Берггольц, 40, т/ф (812) 265-2012, т. (812) 265-2755, 265-0588; info@mnev.ru

Моторные яхты и катаера фирм: "Sea Ray", "Baja", "Boston Whaler", "Wellcraft", "Doral"; мотолодки "Silver".
Официальный представитель в России "Yachting Russia Club", СПб, т/ф (812) 245-8464; 324-6190; desander@mail.ru; www.yachtingrussia.com

Разработка и производство надувных моторных и гребных лодок, а также стеклопластиковых катаеров с надувными бортами с использованием высококачественных материалов ведущих европейских производителей. Надувные водные сани (ski-bobs) с возможностью эксплуатации зимой за снегоходом. Кроме того, изготавливаем бочоные нефтяные заграждения, баллоны для катамаранов, оболочки для бассейнов.
ООО НПФ "Фрегат", СПб, ул. Шателена, 3, т/ф (812) 556-9214, т. (812) 247-2404

Надувные лодки: "Лидер", "Suzumar", "Yam", "Ладья", "Риф"; катаера: "Мастер", "Silver", "Bella", "Castello", "Воронеж", "Стрингер", "Казанка-5М4".
Москва, т/ф (095) 747-7347, 746-6448, 136-5368; ihtiandr@medvedkovo.com; www.ihtiandr.ru

Катаера, яхты, виндсерферы, гидроциклы, снегоходы, лодки, байдарки, каноэ.
"Франкарди", СПб, т. (812) 320-1777, 327-2969, 272-0550, 327-3550; www.frankardi.ru

Стеклопластиковые лодки "Lema", а также "Finnmaster", "Yamarin", "Bella", алюминиевые лодки "Linder", снегоходы "Yamaha".
"Аква-трейд", СПб, т. (812) 442-0052; т/ф (812) 326-2869; kater@aquatrade.spb.ru

Моторно-гребные надувные лодки и каноэ — 14 моделей.
ООО "Лидер", СПб, т. (812) 245-4100, 596-3189; ф. (812) 596-3189; leader_boats@mail.ru; www.leader.spb.ru

Катаера "Wellcraft", "NUVARI", "GLASTRON", моторные яхты "Carver"
Москва, т/ф (095) 728-8077; www.avtodina.ru

Круизные, прогулочные катаера, моторные яхты: "Chaparral", "Cruisers", "Princess", "Wellcraft", "Menorquin", "Silverton" и др.
"Автоконцепт", Москва, т. (095) 363-6363 (многоканальный), (095) 159-8189; mail@avtoconcept.ru, www.avtoconcept.ru

Катаера "Glastron", "Bella", "Mariah", надувные лодки "Quicksilver". Аксессуары.
Москва, т. (095) 575-0943, 777-4818; ssn@grandfs.ru

Лодки и катаера (от 2- до 6-местных) от фирмы "Пласт". Новая стеклопл. скоростная каютная мотолодка "Вектор Si" под ПМ до 150 л.с. Н. Новгород, т. (8312) 66-0194, 63-5893. Москва, т. (095) 464-8196. Самара, т. (8462) 58-9610. Адлер, т. (8622) 69-8064. СПб, т. (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", СПб (www.morskoy.ru).
Т. (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, т. (095) 181-2028, 181-4255; ф. (095) 187-6334; mrmoto@mail.ru, www.mr-marine.ru; СПб, т. (812) 431-1118; т/ф (812) 431-0163

Фирма "Курс" предлагает свои лучшие произведения: мотолодки "Дельта", "Омега", "Омега-люкс" с жесткой рубкой, катаера "Кальмар".
СПб, т. (812) 528-6845, 528-8645; kurs@lek.ru

Катаера "MARINO", "KARNIC". Новые и бывшие в употреблении катаера из Финляндии и Швеции.
"Порт-Артур", СПб, т/ф (812) 380-1735; т. 994-1793; Москва, (095) 202-5777, 136-2085; ф. 202-7577

Катаера, яхты, моторные и гребные лодки. Катаера "Marex 270 estremo".
"Comandor", СПб, т. (812) 598-5755; ф. (812) 598-9236

Продажа надувных лодок и катаеров "Zodiac". Производство — Франция.
ООО "Лакор", Башкортостан, г. Уфа, ул. Комсомольская, 12/1, т. (3472) 52-8500, 52-8666.

Лодки Воронежского завода: "Мини", "Кейс", "Воронеж-М", "Аргонавт", "Максим". Надувные лодки: "Лидер", "Бриг", "Корсар" и др.
"МоторЭст", Москва, т. (095) 967-1636, 163-4487, местн. 215

Катаера: "Yamarin", "Flipper", "Crownline", "Buster", "Uttern", надувные лодки, гидроциклы, снегоходы "Yamaha", "Polaris", "ArcticCat".
СПб, т. (812) 944-0800. Москва, т. (095) 505-0910; info@boatsshow.ru

Катаера "KARNIC" и "MARINO".
"Порт Артур", СПб, т. (812) 103-7223, 994-1793, т/ф. (812) 380-1735; portarthur@nwgsm.ru; www.portarthur.fi

Амфибийные катаера на воздушной подушке "Гепард" последней модификации. Новые, сэконд-хенд, ремонт, модернизация. Переоборудование катаеров и малых судов в моторные яхты с высоким стандартом отделки по собственным проектам и документации заказчика.
Подробнее — на www.neptunsm.msk.ru
АОЗТ "Нептун-Судомонтаж" (Св-во о признании Росс. Речн. Регистра № 942-2-07). 141700, Московская обл., г. Долгопрудный, ул. Набережная, 18, т/ф (095) 408-2209; al15060@mail.ru

Продажа катаеров "Vortex", "Delta" в Россию и страны СНГ. Специальные модификации для спасательных и патрульных служб. Эксклюзивный дилер "Sonic Jet Performance".
"БОНА ИМОБИЛИЯ", Москва, т/ф (095) 2421556, 242 1625; www.jet-boat.ru, imobilija@mail.ru

Гидроциклы "Yamaha", 2002-й модельный год. Надувные лодки "Yamarin". Пассажиры вместимость от 3 до 6 чел.
"YAMANA-ЦЕНТР на Петроградской", 197022, СПб, П.С., Большой пр., 100 Т. (812) 346-1619, ф. (812) 322-2480 www.yamarin.spb.ru; www.petroset.ru, office@petroset.ru, center@petroset.ru, bolshoi100@petroset.ru

Яхтенная верфь, парусные и моторные яхты от 10 м из алюминия, стали и дерева. Индивидуальное проектирование и высококачественная отделка интерьеров ценными породами дерева. Поставка оборудования "Vetus", морские дизели "Yanmar", "Perkins", "Vetus". Мотосейлеры "MacGregor" — дилер в России.

Яхтенная верфь "Мортранс Крафт", СПб, т. (812) 237-0602, ф. (812) 230-3803; mtk@mail.wplus.net; info@morozov-yachts.com; www.mortranscraft.ru; www.morozov-yachts.com

Катаера "Galeon 280", "Galia" — разных моделей.
"БГК", Москва, т/ф (095) 105-3539, т. (095) 109-4085, 504-3926

Катаера "Николь".
"БГК", Москва, т/ф (095) 105-3539, 275-4600; г. Саратов, "ТЛС-БИО", т. (8452) 94-8010

Алюминиевые лодки "Мастер" — весь модельный ряд. Надувные лодки фирмы "Мнев и К". Подвесные лодочные моторы "Mercury", "Tohatsu", Установка, сервис.
СТК "Патриот", г. Ростов-на-Дону, т/ф (8632) 95-1864.

Строительство катаеров, яхт из фанеры и дерева на заказ. Изготовление элементов внутренней обстройки. Гребные лодки "Ласка-1", "Ласка-2". Комплекты деталей для самостоятельной постройки гребных лодок длиной 3.5 и 4.3 м.
ЧП "Андрейсонс", СПб, т. (812) 597-3551 (вечером), 596-1240

Продажа, ремонт и сервисное обслуживание катаеров и мотолодок: "CROWNLINE", "Nimbus", "Storebro", "Sea Ray", "Bayliner", "Wellcraft", "Maxum", "Silver", "Finnmaster", "Flipper". Гидроциклы и снегоходы "Polaris".
"ДСК", г. Самара, т. (8462) 478-578 active@dsk.ru; office@dsk.ru

Катаера "Regal"; алюминиевые лодки "Buster"; снегоходы "Lynx".
"Форс-Марин", СПб, т. (812) 320-7698, 320-7575; Москва, т. (095) 361-6931, 999-5758; Тольятти, т. (8482) 356-937, 338-808; ф. (8482) 337-266

Моторные яхты, катаера в наличии и на заказ: "Pedro-32AK/OK", "Pedro SKIRON-35", "Pedro 37", "MARIAN SC9", "MARIAN SC21", "FAETON 630-SPORT", "FAETON 980 FLY MORAGA" и др., снегоходы "Arctic Cat".
"БРИТКАР", Москва, т. (095) 755-0677 irclub@orc.ru; www.irclub.ru

Надувные лодки — более 20 моделей, в том числе РИБы (от 1.90 до 4.96 м).
"Мир лодок", Москва, т. (095) 484-8355, 483-4446, 210-2331, 210-5101, 950-8378 mirlodok@mbt.ru; www.mirlodok.ru

Катаера "Формула" — 260SUN Sport, 312FAS Tech, 37PC
"А. К. CRAFTech OY" Helsinki, Finland. т. 358-9-34364520, -22, -23; ф. 358-9-34364545, -46 irina.aro@akcrafttech.fi; www.akcrafttech.fi Москва, т. (095) 363-6363; www.avtoconcept.ru

Яхты серийного производства от 5.5 до 9.4 м. Модельный ряд: "Орион", "EuroCup" "Спрей" и яхтенное оборудование.
"Спрей", г. Екатеринбург, т/ф (3432) 64-3676, 17-2536; spray-a@ural.ru; www.spray.nm.ru

Постройка парусных и моторных яхт. Палубное оборудование для яхт.
"Вокруг света", г. Николаев, т. (0512) 35-3316, (8-10-380) 674-424544; www.aw.mk.ua; baa1@ukr.net

Надувные лодки из ПВХ-ткани "Аеро"
"Mega Mar", г. Уфа, т/ф (3472) 52-4372, 8-902-34-21540; info@aeromag.ru; www.aeromag.ru

Российские металлические катера типа "Амур", "Восток", "Стрела", "Обь", "КС" и др. Катера типа "Стрела", "Редан" оборудуем ПМ "Yamaha" 85, 115, 200 л.с., а также запчасти. **ООО "Галс-Плюс"**, т/ф (095) 268-6478, 268-0359; av@boat.ru; www.boat.ru

Двигатели

Подвесные моторы "Mercury" 2.5-250 л.с. Ремонт и техническое обслуживание. **ЗАО "Меркурий-НИИ ТМ"**, СПб, пр. Непокоренных, 47, т. (812) 321-6103, 321-6104; ф. (812) 535-2496

Подвесные моторы "Mercury", "Mariner". Стационарные двигатели "MerCruiser". **ООО "ДСК"**, г. Самара, т. (8462) 478-578; active@dsk.ru, office@dsk.ru

Лодочные моторы, вездеходы, мотоциклы и другая техника. Продажа и ремонт. **"Мотоцентр"**, СПб, т. (812) 320-1883; moto@peter-bike.com; www.peter-bike.com

Подвесные моторы "Tohatsu", "Вихрь", "Нептун", "Ветерок". **"ТехноСпортЦентр"**, 196191, СПб, пл. Морской Славы, 1 (Морской вокзал), т/ф (812) 322-6060; sportcenter@ctinet.ru

Подвесные лодочные моторы 2- и 4-тактные: "Selva", "Johnson", "Mercury", "Honda", "Yamaha", "Suzuki", "Tohatsu". Продажа и ремонт. Москва, т. (095) 747-7347, 746-6448, 136-5368; ihtiandr@medvedkovo.com; www.ihtiandr.ru

Лодочные моторы "Mercury" 2- и 4-тактные от 2.5 до 250 л.с. Москва, т. (095) 575-0943, 777-4818; ssn@grandfs.ru

Предлагаем подвесные моторы "Ветерок". **ОАО "Волжские моторы"**, г. Ульяновск, ул. Локомотивная, 17, т. (8422) 35-8591; ф. (8422) 32-2897

Дистрибьютор подвесных моторов "Mercury" в Башкортостане. Приглашаются дилеры. Подвесные моторы "Mercury" всех мощностей. Продажа, ремонт и техобслуживание. **ООО "Лакор"**, Башкортостан, г. Уфа, ул. Комсомольская, 12/1, т. (3472) 52-8500, 52-8666.

Лодочные моторы "Honda", "Yamaha", "Mariner", "Suzuki", "Tohatsu", а также надувные лодки, катера, гидроциклы, снегоходы, мотоциклы, прицепы. Б/у техника, прием на комиссию, ремонт любой сложности. **"Мотосервис"**, СПб, т. (812) 527-3853; moto-services@mail.ru.

Подвесные лодочные моторы "Honda", "Yamaha" и др., а также гребные, надувные лодки, навигационное оборудование и др. **"Нева-сеть"**, СПб, т. (812) 524-2064; т/ф (812) 524-5367

Лодочные моторы: "Yamaha", "Mercury", "Mariner", "Honda", "Suzuki", "Tohatsu" и др. СПб, т. (812) 944-0800. Москва, т. (095) 505-0910; info@boatsshow.ru

Лодочные моторы: "Selva", "Mercury", "Honda", "Yamaha". Ремонт ПМ и установка. **"МоторЭст"**, Москва, т. (095) 967-3799, 163-4487, местн. 215

Лодочные моторы "Honda", "Yamaha". Судовые и автомобильные телевизоры. **"АВТО РИБ"**, СПб, т. (812) 260-9321, 173-5370, 949-9483; info@boating.ru; www.boating.ru

Подвесные лодочные моторы "Johnson" и "Evinrude"; вездеходы-амфибии "Argo"; водные лыжи "НО"; вейкборды "Hyperlite"; виндсерферы "Fanatic"; оборудование для дайвинга "Mares"; лодочные трейлеры "Shorelandr"; дельные вещи и оборудование разных фирм. **"Царь Марин"**, 123098, Москва, а/я 53; т. (095) 101-3362

Подвесные моторы фирмы "Yamaha". Мощности от 2 до 250 л.с., 2- и 4-тактные. **"YAMAHA-ЦЕНТР на Петроградской"**, 197022, СПб, П.С. Большой пр., 100; т. (812) 346-1619, ф. (812) 322-2480 www.petroset.ru; office@petroset.ru, center@petroset.ru, bolshoi100@petroset.ru

Морские дизеля "Yanmar", "Perkins", "Vetus". Продажа и доставка по России. Комплектация оборудованием "Vetus". **Яхтенная верфь "Мортранс Крафт"**, СПб, т. (812) 237-0602, ф. (812) 230-3803 mtk@mail.wplus.net; info@morozov-yachts.com; www.mortranscraft.ru; www.morozov-yachts.com

Подержанные лодочные подвесные моторы производства Японии с предпродажной подготовкой в г. Владивостоке. Большой выбор моторов разной мощности: "Yamaha", "Suzuki", "Tohatsu" ("Nissan"), "Johnson", "Mercury", "Subaru", "Marine", "Evinrude". **Магазин "ГРОТ"**, т. офиса: (8-4232) 300-627, т. магазина: (8-4232) 43-8164 www.Grot300.narod.ru; Grot300@mail.ru

Двигатели "Yanmar", "Perkins-Sabre" 10-500 л.с. (ходовые "Sterndrive", "Saildrive", "Bobtail"). **ООО "Перпетуум-Мобиле"**, Москва, т. (095) 153-1301, 742-1896, 742-1894

Стационарные и подвесные моторы "MerCruiser", "Yanmar", "Mercury", "Marine". Продажа и сервисное обслуживание. **"ДСК"**, г. Самара, т. (8462) 478-578 active@dsk.ru; office@dsk.ru

Моторы "Mercury", "Honda". Силовая продукция "Honda". Продажа, ремонт и сервисное обслуживание. **"Форс-Марин"**, СПб, т. (812) 320-7698, 320-7575; Москва, т. (095) 361-6931; 999-5758; г. Тольятти, т. (8482) 356-937, 338-808; ф. (8482) 337-266

Оборудование и услуги

Производим из нержавеющей стали, бронзы и титана: тросы для стоячего такелажа (4-22 мм); тросы для бегучего такелажа (4-12 мм); наколенники для тросов разборные и неразборные; талрепы (М6-М36) прямой и обратной схем; переходники; крепежные изделия. **ООО "Вест-Тер"**, 198103, СПб, а/я 184, т. (812) 327-2926, т/ф 320-2504

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, т/ф (8634) 312-174; т. (86344) 27-540; sail@pbbox.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, т. (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", СПб, Петровская коса, 9, ЦЯК, т/ф (812) 235-4982

GPS-приемники, карт-плоттеры, эхолоты, радары, навигационные инструменты, радиостанции, оборудование ГМССБ, оснащение катеров, яхт. **ЗАО "Навиком"**, Москва, т/ф (095) 916-2744, 917-9071; www.navicom.ru

Любые винты к подвесным моторам в любую точку России! **"Техномарин"**, 192236, СПб, ул. Софийская, 14, т. (812) 108-8963; ф. (812) 118-8261

Изготовление всевозможного яхтенного оборудования из высокопрочных коррозионно-стойких сталей на уровне лучших мировых производителей.

"Тэмикс", Николаев, т. (0512) 50-0537, т/ф (0512) 50-0209; temix@mksat.net; www.temix.mksat.net

Дилеры:

Украина: г. Одесса, т. (+ 380-0482) 698967; Севастополь, т. (+ 380-0692) 463598; РФ: Москва, т. (095) 203-4668; Иркутск, т/ф (3952) 46-0663; СПб, т. (812) 235-4982, 183-0047

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". СПб, наб. Обводного канала, 14, т/ф (812) 567-3763; serg@navis.spb.ru; www.navis.spb.ru

Палубное, навигационное оборудование, дельные вещи, сувенирная продукция. **"Фордевинд-Регата"**, СПб, Петровская коса, 7, т/ф (812) 235-0673, 230-4633; alex@forreg.spb.ru

Запасные части к ПМ "Нептун", "Вихрь", "Ветерок", "Салют". СПб, т. (812) 110-5082, 310-0113

Поставка яхтенного и судового оборудования, сервис марин, чартер на Байкале. **"Сибмарин-сервис"**, 664033, г. Иркутск-33, а/я 4245, т. (3952) 56-0320; ф. (3952) 51-0011; sibmarine@angara.ru

Палубное оборудование фирмы "Harken". Новости мирового яхтинга, статьи, проекты, тесты, история. Москва, т. (095) 784-7221; www.harken.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 www.neptunsm.msk.ru

АОЗТ "Нептун-Судомонтаж"

(Св-во о признании Росс. Речн. Регистра № 942-2-07).

141700, Московская обл., г. Долгопрудный, ул. Набережная, 18, т/ф (095) 408-2209; al15060@mail.ru

Широкий ассортимент материалов SCOTT BADER для производства и ремонта стеклопластиковых судов: полиэфирные смолы, гелькоуты, стекломаты, толпоуты, ровинг.

"НГК-КОМПОЗИТ", Москва, т. (095) 429-8090, 429-9610; ngk@igco.ru

Комплексная поставка оборудования "Vetus" для катеров и яхт, доставка по России.

Яхтенная верфь "Мортранс Крафт", СПб, т. (812) 237-0602, ф. (812) 230-3803; mtk@mail.wplus.net; info@morozov-yachts.com; www.mortranscraft.ru; www.morozov-yachts.com

Покраска катеров, художественная роспись, ремонт салонов, тенты.

ООО "Авто-Медиа", СПб, наб. кан. Грибоедова, 27, т/ф (812) 380-6882, 380-6883

Судовые генераторы "Вепрь" 6–100 кВт с двигателями "Yanmar", "Perkins", "Lombardini".

ООО "Перпетуум-Мобиле", Москва, т. (095) 153-1301, 742-1896, 742-1894

Подготовка к сдаче экзаменов экстерном для получения прав на управление маломерными судами в ГИМС. Результат — 100%. СПб, т. (812) 531-1016, 949-5836, Павел, после 17.00

YACHTING RUSSIA CLUB

ОБЩЕСТВО СОДЕЙСТВИЯ
РАЗВИТИЮ СПОРТИВНОГО РЫБОЛОВСТВА

194100, Санкт-Петербург, ул. Кантемировская, д. 7

Тел.: (812) 953 1133,

245 8464, Тел./факс: (812) 324 6190

E-mail: desander@mail.ru

"23 Excalibur"

Длина — 6.93 м, ширина — 2.54 м.

Мощность двигателя — 320 л.с.

44 000 \$



www.yachtingrussia.com



ПРОДАЖА, ГАРАНТИЯ, СЕРВИС И РЕМОНТ
ПОДВЕСНЫХ ЛОДОЧНЫХ МОТОРОВ,
СНЕГОХОДОВ И ДРУГОЙ ТЕХНИКИ
ИЗВЕСТНЫХ МИРОВЫХ
ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ



Надувные лодки
"Suzumar" и "Yam"
в комплекте
с двигателями
"Yamaha" и "Honda",
а также гидро-
и квадрициклы

Зимой 2002 — 2003 г.г. — спеццена!

YACHTING RUSSIA CLUB

ОБЩЕСТВО СОДЕЙСТВИЯ
РАЗВИТИЮ СПОРТИВНОГО РЫБОЛОВСТВА

194100, Санкт-Петербург, ул. Кантемировская, д. 7

Тел.: (812) 953 1133,

245 8464, Тел./факс: (812) 324 6190

E-mail: desander@mail.ru

"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.

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» = 32.990 \$

Гарантия до трех лет! **Специальная цена** — «Silver Hawk DC» + «Honda 90» = 15.990 \$



"Bella 561 HT"
+ "Honda" 90 л.с. от 20 000 \$

"Bella 652"
+ дизель "Volvo" 160 л.с. от 48 000 \$



"Bella 612 Excel"
+ "Honda" 130 л.с. от 23 000 \$

"Flipper 515 HT"
+ "Honda" 90 л.с. от 19 000 \$



Bavaria Motor Boats®

Моторные яхты:
BMB
29
32
34
38

Парусные яхты:
BAVARIA
32
36
38
41
44
49
BAVARIA Ocean
40
44
47



BMB 34



Торговый Дом
Царь

Телефон горячей линии: (095) 500-6789

<http://www.czar.ru>