KATEPA H SIXTIBI

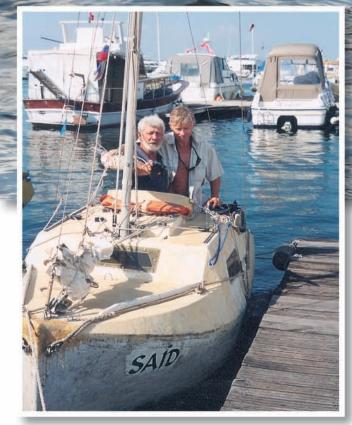
№4 (186) сентябрь-октябрь 2003

POWER & SAIL BOATS



"KC-700", "Афалина-520", "Cobalt 263", "Aquador 23 HT",
"Silver Hawk", "Romance 32", снегоходы "Yamaha"

TECT



Rtobon KbAtocretkor 3036bmero Frenny trostler –

Крепкие новобранцы "Suzuki"

VI Петербургская бот-шоу: заметные тенденции





Философия Mercury — быть впереди, помогая владельцам Mercury оставаться лидерами. Каждый 4-тактный мотор Mercury обладает качествами, достойными победителей. Потрясающая чистота, надёжность, а также исключительная экономичность отличают весь модельный ряд 4-тактных моторов Mercury

Экономичность

Экономия топлива до 40 % без потери производительности

Электронный впрыск топлива

Запатентованная передовая технология EFI обеспечивает уверенный запуск одним поворотом ключа и бесперебойную работу мотора

SmartCraft

Интеллектуальная система управления SmartCraft на моделях EFI средней мощности даёт полный контроль над мотором

M-CARD

Бесплатное участие в программе M-CARD помогает содержать и обслуживать мотор с меньшими затратами и получать дополнительные преимущества





Куда бы вы ни направились на вашем катере, вы можете положиться на качество 4-тактных моторов Mercury

> Информационная служба Mercury Северо-Запад Санкт-Петербург, тел. (812) 327-8909



Димеры "Местил" по Северо-Занадному регист-Петербург - ООО "Месоуми" со Северо-Занадному регист-Петербург - ООО" "Месоуми" со Северо-Занадному регист-Петербург - ООО" "Месоуми" со Северо-Занадному регист-Петербург - ООО "Месоуми" со Северо-Занадни", теп. (812) 320-171 - Матазин "Подки, могторы, саражене", теп. (812) 552-092 / Денинград сова область • т. Лута. Теп. (812) 23-93 • т. Выборт." Аказ-Марин", теп. (812) 89-36-97 Архантельск • Фирма Терег", теп. (8182) 64-26-26 Вологда • Матазин "Мир Регист-Петерд - ООО" Подката", теп. (812) 18-94-08 / Метазин "Мир Регист-Петерд - ООО" "М. Могорс", теп. (812) 23-97-87 • Матазин "Рыболов", теп. (812) 45-94-46 Гетрозаводск • Матазин "ТОМ", т. 18-05-15 Псков • ООО" М. Могорс", теп. (812) 72-50-12 Мереповец • Матазин "Рыболов", теп. (822) 35-96-68 Великий Новгород • Матазин "Этолог 200", теп. (822) 95-94-68 Гетрозаводск • Матазин "ТОМ", т.

APUATRADE

С.-Петербург, ул. Ворошилова, д.2, тел. (812) 326-2869, тел. / факс 442-0052 www.aqua-trade.spb.ru; E-mail: kater@aqua-trade.spb.ru



Длина — 6.10 м, ширина — 2.48 м. Вес 1080 кг. Двигатель 100 — 200 л.с.

Длина — 7.48 м, ширина — 2.80 м. Спальн, мест — 4. Двигатель — бензин. дизель

Официальный дистрибьютор в России



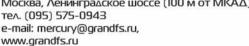
Длина — 7.99 м, ширина — 2.60 м. Высота каюты — 1.90 м. Мотор — 150 л.с.

Катера фирмы "АСМ", имеющей давние традиции, - это сочетание надежности, стиля и качества

На французском рынке они заслуженно занимают одно из лидирующих мест как эталон катеров для отдыха. Их отличает неповторимый внешний вид и детально продуманный интерьер, в оформлении которого использованы современные материалы и ценные породы дерева. Катера 2003 г. выпуска доставят удовольствие самому взыскательному заказчику.











Как вы, наверное, знаете, уважаемые читатели, в дни сорокалетия "КиЯ" на Интернет-сайте нашего журнала (www.katera.ru) появился форум "Кают-компания "Катеров и Яхт" (см. № 184). Как раз в те дни, когда этот номер журнала будет печататься в типографии, этой конференции исполнится полгода — она совсем-совсем еще младенец, но стремительно растет и развивается. К моменту сдачи номера в печать на нашем форуме было зарегистрировано 572 постоянных посетителя и 6562 сообщения в 724 темах. Эти показатели значительно превышают первоначальные расчеты одной уважаемой аналитической фирмы, прогнозировавшей нам 100 посетителей на начало лета (реально на 1 июня их было 285) и около 300 на

Появление нашей конференции связано с принципиальным обновлением корпоративного сайта "КиЯ", превращающегося из простого сетевого хранилища Интернет-версий недавних номеров журнала в полноценный портал, интересный всем любителям спорта и отдыха на воде. Так, на сайт добавлен постоянно обновляемый раздел новостей российской и мировой яхтенной жизни — результаты соревнований, события, происшествия, плавания, путешествия и

прочее. Создана и постоянно пополняется обширная и хорошо классифицированная коллекция ссылок на отечественные и зарубежные яхтенные Интернет-ресурсы. Приятным новшеством для любителей "самостроя" в скором будущем станет готовящийся в настоящее время раздел с чертежами для самостоятельной постройки катеров, мотолодок и яхт. Еще одним важным информационным источником (в первую очередь для наших водномоторников) стал раздел, на который выкладываются электронные версии не утративших свою актуальность статей из старых, труднодоступных ныне номеров "КиЯ". Но все же именно "Кают-компания" является ядром нашего сайта, основой, на которой рождаются новые разделы. Кстати, и темы ряда статей в этом и ближайших номерах журнала подсказаны (а некоторые статьи и впрямую написаны) посетителями нашей "Кают-компании".

Свободное общение (запрещены только коммерческая реклама, а также любые формы проявления грубости и хамства), возможность непосредственного контакта с известными яхтенными конструкторами привели к тому, что "Каюткомпания" становится все более популярной — в первую очередь у

яхтсменов и "самостройщиков". Надо отметить, что при всем обилии в Рунете разнообразных Интернет-форумов до этого момента в нем не было места, где под одной крышей могли бы собираться все не равнодушные к морю люди. Подавляющее большинство подобных ресурсов имело и имеет достаточно узкую направленность — "рыболовную", "туристскую", "мотолодочную" и т.п. Не было и специализированного форума для любителей самостоятельной постройки судов. Еще одним отличием нашего форума от большинства подобных конференций является строгое ее разделение по тематике отдельно располагаются сообщения на "парусную" тему, отдельно — на "водно-моторную", отдельно - сообщения, касающиеся самостоятельной постройки судов.

"Кают-компания" позволяет всем заинтересованным читателям высказываться на эти и другие темы, публиковать фотографии, чертежи и эскизы, а также обмениваться мгновенными сообщениями друг с другом напрямую, минуя сайт, что в значительной степени способствует интересному, творческому и взаимообогащающему общению энтузиастов, о чем свидетельствуют приводимые ниже вопросы и сообщения посетителей форума.

Добрый день! Хорошее дело вы затеяли. Хотелось бы видеть в журнале побольше проектов для самостоятельной постройки и побольше рассказов про отечественных мореплавателей.

Борис

Привет всем! Буду здесь первым! Коллеги, поделитесь советом, какую фототехнику вы используете для съемки на яхте/катере, чем (и как) ее защищаете от воды, влажности, ударов, толчков? И на какую пленку работаете, особенно в яркие солнечные дни, чтобы не было очень высокого контраста?

Mik23

Очень бы хотелось, чтобы редакция больше внимания уделяла не только техническим аспектам, но и популяризации отдыха на воде. Тогда, глядишь, и производитель наш зачешется. И вообще — давно пора обсудить общие проблемы отечественного малого судостроения, может быть — провести "круглый стол" с директорами, конструкторами, дилерами. За некоторые лодки наши изготовители просят деньги, сравнимые с ценой импортной автомашины — но по качеству это нельзя сравнить даже с "жигуленком"!

Спасибо, Роман

Еще раз хочу выразить свое восхищение вашим сайтом. Нынешний сайт "Катеров и Яхт" словно бы возвращает старое доброе имя журнала 60-70-х, будто спираль сделала оборот. Тот же дух.

Сергей Афонин

Добрый день! Ваша идея насчет ветки с пожеланиями, на сайте, на мой взгляд, великолепна. Хочу поделиться своим мнением о нем, вернее, каким хотелось бы видеть сайт "КиЯ". Почитав старые подшивки "КиЯ", получаешь устойчивое мнение, что журнал, как свет в окошке, объединяет нашего брата водника и отвечает на любые вопросы. Вся старая информация, будь она систематизирована (колоссальный труд, одному не поднять), служила бы большим подспорьем водникам. Иван Гусаков на "мотолодке.ру" давно хотел бы выложить многие статьи на своем сайте, но без разрешения "КиЯ" не выкладывает, дабы авторские права не задеть. Может, вам имеет смысл переговорить на тему подготовки материала и размещения на сайте "КиЯ"? Мне кажется, ему такая идея понравится, да и участники форума (компьютерно образованные, я не в счёт) не откажут помочь в создании базы. Если хотите, могу поговорить с Иваном и участниками форума. Или можете сами выступить с этим предложением. В любом случае мне интересно ваше мнение о данном предложении.

С уважением, **Костенко Андрей,** ник **Энди**

Я считаю, что нужны всякие проекты. Кому яхты, кому лодки, кому катера. Народ строил, строит и будет строить, независимо от материального положения. Поэтому проекты нужны, и чем больше разных, тем лучше. Да и лично для меня просто удовольствие доставляет строить...

lgor

Уважаемые господа! С превеликим удовольствием читаю ваш журнал. Прошу вас информировать читателей о тех российских производителях, которые не в ладу с качественным изготовлением маломерных судов, рекламные статьи из номера в номер идут, а — другая сторона медали — катера текут, исправить брак только что купленного катера в сезон не допросишься! Месяц жди! А эксплуатировать пластик в ноябре, что ли?

С уважением, Михаил

Форум сделан профессионально. Такого в нашем Инете я еще не видел. Буду заглядывать, по мере сил участвовать. Надеюсь, вашей команде удастся удержать народ от пустого трепа, и получится нечто полезное.

С уважением, Андрей

Проекты в журнале нужны. В этом сила "КиЯ". Новые журналы ориентируются на тех, кто покупает готовое, но людей, желающих строить, не стало меньше. Даже за границей технические яхтенные журналы очень популярны. А строить сейчас одно удовольствие — все есть. Были бы деньги... Кстати, о деньгах... Строить дешевле, чем покупать.

Гафель

Ваш форум полезен мне тем, что там представлены многие направления. Но он, по моему мнению, слишком разветвленный и контролировать все интересующие ветви сложно. Хотя, в принципе, форум отражает специфику "КиЯ" — один журнал для всех — "катера, яхты и рыболовылюбители": 1 Успехов Вам!

А вы не думали о том, чтобы кое-что из вопросов/ответов давать в "КиЯ" в печатном виде? Ведь там есть интересные советы по технологии, проектированию... Я с интересом читаю обсуждение и обмен опытом по некоторым вопросам строительства.

Best regards, Albert Nazarov, Naval Architect, Yacht Designer nazarov@yand.crimea.com

В общем, это мои впечатления о форуме.

О приятном: первые впечатления о том, что можно назвать духом" форума, самые хорошие. Приятно присутствие зрелых, серьезных и при этом увлеченных людей. Надеюсь, это не был лишь энтузиазм первых дней работы форума. Некоторые постинги читал - словно собственные мысли:) Как в отношении яхт, так и о жизни вообще. Тема "русского фолькбота" меня особенно заинтересовала. Дело в том, что я давно мечтаю о небольшой (и недорогой!) яхточке для путешествий по Днепру с водохранилищами. Приобретение готового судна не потяну финансово, поэтому серьезно рассматриваю вопрос самостоятельной постройки и подыскиваю подходящие проекты.

О неприятном: это касается дизайна форума.

Два главных неудобства, которые меня сильно напрягают: темный фон, на котором отображается текст сообщений, очень затрудняет чтение, сильно устают глаза. Также очень неудобны неформатированные длинные строки (или это только у меня браузер так показывает, Нетскейп 4?) Вообще, стиль оформления мне кажется тяжеловесным, с избытком разных рюшечек и фишек, и в то же время на экране много пустого места... Я как-то привык к аскетизму фидошных и юзнетовских телеконференций. Да и загрузка этого антуража поедает мои кровные копейки :) В общем, лично мне был бы по душе более концентрированный, "текстовый" интерфейс.

Ну, вот пока и все на сегодня.

С уважением, Андрей

Еще одна из функций, которые сейчас выполняет "Кают-компания", — это осуществление одной из форм обратной связи между редакцией и ее читателями, что, несомненно, будет способствовать улучшению качества нашего журнала, наполнению его интересными материалами, полезными идеями, описаниями конструкций и проектов. Надеемся также, что с помощью "Кают-компании" нам удастся организовать подобную связь между отечественными изготовите-

лями маломерных судов и покупателями. Пока, увы, эти планы воплощаются в жизнь довольно медленно — и не только редакция тому виной. Определенный консерватизм руководителей ряда прежде засекреченных оборонных предприятий, изготавливающих малые суда, не позволяет пока им в должной мере оценить важность и необходимость подобного общения со своими покупателями. Но все еще впереди...

"Кают-компания "КиЯ"

Генуя, 4–12 октября 2003



СТОЛИЦА МОРЕЙ

4–12 октября 2003 г. в Генуе на Международной ботшоу уже в 43-й раз встречается элита мирового ботинга. Эта выставка, которая по праву может называться настоящей "столицей морей" — в этом году она соберет более 1470 компаний-экспонентов, а на суше и на воде будет выставлено более 1900 судов — приглашает и вас ознакомиться со всеми новинками, которые предлагаются сейчас на рынке прогулочных судов.

Профессионалам особо рекомендуем посетить "Tech Trade" — выставочные площади, отведенные аксессуарам, приборам и прочим сопутствующим товарам для ботинга, а также снаряжению для спортивного рыболовства в течение двух льготных дней 6 и 7 октября.

Fiera di Genova S.p.A. Piazzale J.F. Kennedy, 1 16129 Genova - Italy tel. +39 010 53911 fax +39 010 5391270 internet: www.fiera.ge.it E-mail: fierage@fiera.ge.it Ucina - Italian Marine Industry Association
Piazzale J.F. Kennedy, 1
16129 Genova - Italy
tel. +39 010 5769811
fax +39 010 5531104
internet: www.ucina.net
E-mail: boatshow@ucina.net



43 BOAT SHOW













Посетители "Кают-компании" — о проблемах, о сайте, о журнале	•
НА МЕРНОЙ МИЛЕ "КиЯ"*	
"КС-700": Карманный броненосец 8 "Афалина-520": Катер по мотивам "Суперкосатки" 10 "Romance 32": Его зовут Коломбо 12 "Cobalt 263": Быстрая релаксация 15 "Aquador 23 HT": В трех стенах 18 Снегоходы "Yamaha": Операция "С новым годом" 22 "Silver Hawk" плюс "Suzuki DF115": Предельный вариант 24 * Материалы раздела подготовил А.Лисочкин) 2 5 8
ТЕХНИКА СПОРТУ И ТУРИЗМУ	
НАШ РЕПОРТАЖ: VI Петербургская бот-шоу: заметные тенденции, К.Константинов 28 Продукция фирмы "Пласт" 33 Конструктор, идущий своим путем, А.Даняев 34 Катер для буксировки парашютиста, В.Абрамов, А.Матвеев 36 Динамически стабилизированный многокорпусный гоночный катер, В.Дубровский 39 Королевский подарок — яхта "Adventure" в России, В.Мигачев 40 ЗА РУБЕЖОМ: Размышления о "Ямахе" с японским акцентом (окончание), А.Великанов 44 Крепкие новобранцы "Suzuki", И.Владимиров 50 "Suzuki DF50": Большие возможности небольшого мотора 52 "Suzuki DF50": Большие возможности небольшого мотора 52 "Evinrude E-TEC": Возвращение двухтактников 54 Великолепная пятерка: кто кого? Н.Вардомский 56 Инжекционники делают погоду (сравнение 50- и 60-сильных подвесных моторов), М.Люизе 60 СУДОСТРОЕНИЕ — ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ Исследования динамики парусных яхт: история и современность, А.Назаров 64 Красное дерево или "обои": цена вопроса, А.Лисочкин 70	3 1 5 9 1 1 1 5 9
СУДОВОДИТЕЛЮ НА ЗАМЕТКУ	
71 доллар в обмен на спасжилет, А.Великанов	5 3
СТАРТ, ФИНИШ, ПОБЕДИТЕЛЬ	
"24 часа Санкт-Петербурга" в новом качестве, А.Даняев 84 Первый River Marathon в Европе, П.Пылаев 90 Место встречи — река Проня, А.Даняев 92 С "Ветерком"!, М.Абрамова 94 "Некрейсерские" гонки крейсерских яхт в Питере, В.Манухин 96) 2 -
МАСТЕРСКАЯ— журнал в журнале, выпуск четырнадцатый	
ДЛЯ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ ПОСТРОЙКИ: Многоцелевая лодка с простейшими обводами, А.Филиппов, Д.Цихоцкий	} -
КРУГОЗОР	
НАШЕ ИНТЕРВЬЮ: XX лет обществу океанских гребцов, В.Галенко Евгений Гвоздев — завершена вторая кругосветка! Г.Дроздов На "Корсарах" в компании с настоящим испанским графом Как катер стал катером (часть 7), Н.К. Судьба фрегата "Патрикий", Т.Гончаров 128	} }

Знаком «◆» в содержании отмечены статьи, подготовленные совместно с производителями или фирмами-продавцами

Posting of Our "Mess-Room" about the Problems, the Web-Site and the Magazine	3		
ON THE MEASURED MILE OF "P&SB"*			
"KS-700": The Pocket Battleship			
TECHNOLOGY FOR SPORT AND TOURISM			
OUR REPORT: VI Petersburg Boat Show: Remarkable Tendencies, by K.Konstantinov Boats of the "Plast" Company	33 34 36 39 40 44 50 52 52 54 56 Luizet 60		
FOR NAVIGATOR'S NOTE			
71 Dollars in Exchange for a Lifejacket, by A.Velikanov			
START, FINISH, WINNER			
"24 Hours of St.Petersburg" in a New Quality, by A.Daniaev			
WORKSHOP — a magazine inside the magazine, issue fourteen			
FOR SELF-BUILDING: Multi Purpose Boat with Simplest Hull Lines, by A.Filippov and D.Tsikhotsky FROM THE EDITORIAL MAILBOX: "Golfstrim" Powerboat on Amur River, by A.Ant "Ob-M" Boat with a Self-Made Jet Drive, by A.Baranov The "Shtormovik" Boat on the Obskoe Sea, by A.Rakhmanov	tonov; 103 104		
LOOKING AROUND			
OUR INTERVIEW:			
XX Anniversary of the Ocean Rowing Society, by V.Galenko			
Eugeny Gvozdev — The Second Circumnavigation Is Finished! By G.Drozdov On the "Korsar" Inflatable Boats with a Company of a Spanish Count	120		
The History of the Powerboating, Part 7, by N.K. The Fate of the "Patrikiy" Frigate, by T.Goncharov	GRIISETCS		
120	-annue		
The subscription for 2004 is open. Subscribe now!	на 2004 г.		



НА ОБЛОЖКЕ: "Eagle Star Cabin" — очередная лодка "Silver" российского производства, про-тестированная на "мерной миле "КиЯ" (отчет см. в следующем номере). Фото Николая Ша-

лякина. Евгений Гвоздев и Виктор Языков на яхте "Саид". Фото Валентины Дроздовой.

Культурно-просветительный научно-популярный журнал

Основан в 1963 г. Выходит пять раз в год

Главный редактор Константин КОНСТАНТИНОВ Директор Андрей МАКСИМОВ Ответственный секретарь Юрий КАЗАРОВ

Общий отдел Артем ЛИСОЧКИН Парусный отдел Артур ГРОХОВСКИЙ

> Отдел водно-моторной техники Алексей ДАНЯЕВ Специальный корреспондент

Андрей ВЕЛИКАНОВ

Литературный редактор Татьяна ИЛЬИЧЕВА Секретарь редакции, отдел писем и **Валентина ПОЛУНИНА**

Отдел рекламы Ольга ШУЛЬГА ads@katera.ru

Художник Эдуард БУБОВИЧ Дизайн, верстка Оксана ПОПОВА

Александр ФРУМКИН

Отдел распространения Николай MA3OBKA sales@katera.ru

ул. МАЛАЯ МОРСКАЯ, 8 САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, 191186 Тел: (812) 312-4078, 314-3942, 314-3842, факс: (812) 312-5360

а/я 621, СПб, 191186, РОССИЯ

www.katera.ru mail@katera.ru

Розничная цена свободная. Тираж 27 530 экз.

Подписано в печать 28.08.2003 г. Отпечатано в Финляндии.

© ЗАО «КПНП журнал «КАТЕРА и ЯХТЫ», 2003

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.

тод 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.

(см. стр. 136)





Алюминиевый катер, носящий по-военному лаконичное название "КС-700", предстал перед публикой Петербургской бот-шоу в камуфляжной боевой раскраске и действительно напоминал настоящий военный корабль в миниатюре. Однако мысли отдельных посетителей текли в несколько ином направлении — двое крепких парней, которые долго приглядывались к лодке, наконец вынесли свой вердикт: "Мечта браконьера!" Для Костромского судомеханического завода это первый опыт работы в области "прогулочного" судостроения: предприятие более известно как производитель крупных — 14-17-метровых водометных катеров специального назначения.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ	
катера "КС-700"	
Длина наиб., м	7.36
Ширина наиб., м	2.50
Высота борта в носу, м	0.80
Водоизмещение, т	1.7
Пассажировместимость, чел.	6
Число спальных мест:	3
Объемы, л:	
– топливного бака	150
– бака для воды	70
Мощность ПМ, л.с.	90-250
Цена, долл.	18 000

Концепция

Как сообщили нам представители завода, идея создания такого катера вынашивалась на заводе уже давно, и первый опытный образец с открытой планировкой и стационарным 135сильным мотором "MerCruiser" прошел испытания еще прошлой осенью. Исходя из полученных результатов, в целом подтвердивших правильность заложенных в корпус конструкторских решений, КБ завода получило задание на разработку головного образца катера с целью дальнейшего запуска его в серию.

К лету нынешнего года головной образец был изготовлен и представлен на бот-шоу в Москве и Питере.

Согласно техническому заданию, компоновка корпуса была выполнена трехобъемной — с носовым и кормовым кокпитами и связывающим их цент-



ральным салоном. Как правило, у большинства катеров нос "выпадает" практически не используется, а в условиях сильного волнения трудно и небезопасно находиться на высокой носовой деке, швартовка или отдача якоря превращаются в серьезную проблему. Здесь же в носовом самоотливном кокпите можно спокойно работать стоя, из него уже не выпадешь.

Чувствуется, что дизайн "КС-700" разрабатывал строитель парусных лодок — в силуэте обтекаемой рубки проглядывает что-то неуловимо яхтенное, хотя, положа руку на сердце, красавцем катер не назовешь: возможно, во многом виновата грозная боевая раскраска. Кроме того, сработана лодка хоть и добротно, но грубовато — например, один из швов на крыше рубки был замазан толстым слоем черного герметика, довольно простенько смотрелись и детали внутренней отделки из дерева и фанеры (в каюте, помимо двух побортных диванов, нашлось место и для отдельного гальюна с прокачным унитазом, и для камбузного уголка с мойкой, и для небольшого шкафчика для одежды). Представители завода нас заверили, что на серийных образцах все подобные "шероховатости" будут устранены, а цветовая гамма может быть любой, какую только пожелает заказчик.

Понравилось, что в глубокий носовой кокпит, обрамленный прочными релингами, ведет даже не люк, а скорее дверь на газонаполненных стойках — откинув ее вверх, в нос без проблем попадет человек даже самых внушительных габаритов. Удобны и широкие кормовые площадки по бокам от самоотливного рецесса, на которых можно безопасно стоять при швартовке или при рыбной ловле. По нашим расчетам, на борту "КС-700" могут, не мешая друг другу, забрасывать блесну до трех спиннинги-

Металлические корпуса в нашей стране были востребованы всегда, особенно в Северо-Западном регионе с его каменистым мелководьем. Прочность корпуса сомнений не вызывает: днище выполнено из АМг 5М 4-миллиметровой толщины, борта и надстройка — из "тройки". По каждому борту вдоль корпуса идут по две 50-миллиметровые трубы, дополнительно усилены и форштевень, и килевая линия. Конструкция корпуса в основном сварная, лишь кое-где применена клепка, чтобы избежать сварочных деформаций. Поперечный набор, в отличие от продольного, выполнен навесным — не соприкасающимся с листами обшивки, что позволяет избежать точечных перегрузок и обрыва сварных соединений при

КАТЕРА и ЯХТЫ • 4 (186) 2003

движении на волне, а также поперечных сварочных деформаций днища, сильно ухудшающих ходовые качества. Все поверхности разворачиваются на плоскость — корпус и надстройка были предварительно просчитаны при помощи компьютерной системы объемного моделирования в расчете на листовой алюминий.

На ходу

На транце — двухтактный "Mercury-250" с 21-дюймовым алюминиевым винтом, одна из лопастей которого слегка погнута, на борту нас трое. В тесноте гавани, на малом ходу, "КС-700" никаких проблем с маневренностью не создал — несмотря на относительно длинный корпус, поворачивал достаточно охотно. Оказавшись на фарватере, я стал понемногу прибавлять газ. Триммер — в среднем положении. При 2000 об/мин и скорости около 16 км/ч появился едва заметный кормовой дифферент, и лодка сама собой вышла на глиссирование, хотя ручка газа оставалась в том же положении. "КС-700" уверенно глиссирует уже при 23 км/ч очень достойный показатель!

Однако с ростом скорости избыточная гидродинамическая сила, вызывающая носовую центровку лодки на ходу, стала уже мешать: нос явно "прилипал" к воде, и максималка при среднем положении триммера оказалась довольно скромной — чуть более 70 км/ч, хотя нельзя не признать, что проблем вроде рыскливости, с которыми обычно сопряжена быстрая езда с дифферентом на нос, я не отметил. Увеличение угла откидки мотора помогло разогнаться до 77 км/ч, но тут возникла другая сложность — в ответ на малейший поворот руля винт стал хватать воздух. Более-менее крутую циркуляцию — примерно в три длины корпуса — удалось заложить только при максимально "поджатом" моторе. Крен при этом достаточно умеренный, а потеря скорости составляет примерно 20%. (Потом представители завода сообщили, что по возвращении с ботшоу был принят ряд мер, полностью устранивший проблему подхватов воздуха — продольные реданы, ранее доходящие до среза транца, в корме немного подрезали, а подвесной мотор

опустили ниже на одно отверстие подвески. С 23-дюймовым винтом максимальная скорость возросла до 85 км/ч, а обороты мотора несколько снизились).

Волну высотой 0.25–0.3 м "КС-700" преодолевает мягко — даже накренившись в повороте, забрызгивания рубки и кокпита нет. Шумность вполне приемлемая (на полном ходу в закрытой каюте она составила 74 дБ (A)), но все равно чувствуется, что корпус металлический — характерные отзвоны хоть особо и не надоедают, но ощутимы.

Обзор с водительского сиденья не очень хорош — рамка ветрового стекла косо пересекает "картинку" по курсу, но удобно рулить и стоя (конфигурация стекла тоже была впоследствии изменена). К сожалению, пассажиру, которому вздумается встать с дивана в кокпите и расположиться слева от водителя, держаться практически не за что — разве что за упомянутую рамку, а кромки у нее довольно острые.

В процессе фотосъемки я пару раз вплотную подходил к набережной, под стенкой которой торчали из воды внушительные валуны. На пластиковой лодке я так бы поступать не рискнул. Представители завода и глазом не повели — металла на форштевне и киле, видно, и впрямь предостаточно.



Резюме

Как уже отмечалось, предоставленный на тест "КС-700" являл собой единственный на тест "КС-700" являл собой единственный на тот день опытный образец, прототип, и именно с такой точки зрения мы его и оценивали. Несомненными его плюсами являются прочный металлический корпус, позволяющий избежать крупных неприятностей на каменистом мелководье, а также трехобъемная компоновка корпуса с полноценным носовым кокпитом. Качество же отделки и оборудования, надеемся, дело наживное.

Кстати, в планах завода — версии не только с подвесными, но и со стационарными двигателями, тем более что существующая компоновка позволяет найти место для "стационара", не внося в конструкцию лодки коренных изменений.

Артем Лисочкин Фото Алексея Даняева

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

(нагрузка — 3 чел. плюс 1/3 штатного запаса топлива и 1/2 штатного запаса воды, ПМ — двухтактный "Mercury 250 EFI", ГВ — алюминиевый шагом 21 дюйм, скорость ветра — 3–4 м/с, высота волны — 0.2–0.4 м, темп. воздуха — 19°С, место испытаний — Невская губа Финского залива)

об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ (А)*
800	3.7 (6.8)	65
1000	5.1 (9.5)	72
1500	7.2 (13.3)	71
2000	12.4 (23.0)	73
2500	19.6 (36.2)	76
3000	24.6 (45.5)	76
3500	28.4 (52.5)	76
4000	30.7 (56.8)	75
4500	33.7 (62.4)	75
5000	38.6 (71.5)	76
5200**	41.6 (77.0)	77

- * На уровне сидений водителя и пассажира
- ** При максимальном кормовом дифференте (на грани срыва ГВ в кавитацию)

Катер "КС-700" предоставлен для испытаний ОАО "Костромской судомеханический завод": 156004, Кострома, ул. Береговая, 45; тел. (0942) 31-84-04, 57-73-06; факс 31-68-81, www.kmtn.ru/~ksmz; ksmz@kmtn.ru



КАТЕР ПО МОТИВАМ «СУПЕРКОСАТКИ» Постоянным читателям "КиЯ" наверняка не надо объяснять, что такое "Суперкосатка". Проект, разработанный зав. редакцией "КиЯ" Дмитрием Ан-

Постоянным читателям "КиЯ" наверняка не надо объяснять, что такое "Суперкосатка". Проект, разработанный зав. редакцией "КиЯ" Дмитрием Антоновичем Курбатовым и впервые опубликованный в № 28 за 1970 г. (а впоследствии вошедший и в состав справочника "15 проектов судов для любительской постройки"), сразу стал "бестселлером". "Суперкосатки" можно было увидеть практически на любой лодочной стоянке по всей территории Советского Союза. По количеству построенных самодельщиками корпусов "Суперкосатка" вполне могла поспорить с заводской серией! И нам было очень отрадно узнать, что в основе протестированной на нашей "мерной миле" череповецкой лодки "Афалина-520" лежит именно этот легендарный проект, к которому редакция "КиЯ" имеет самое непосредственное отношение.

лавный конструктор и руководитель череповецкой верфи "Афалина" Александр Яковлев — тоже в прошлом самодельщик со стажем. Еще будучи старшеклассником, по чертежам "КиЯ" построил с друзьями бригантину "Старина", на которой ходил по Ладоге, Волге и Рыбинскому водохранилищу. В 1986 г. закончил ленинградскую Корабелку и работал по распределению на судостроительном заводе в Череповце. По его собственным словам, работать было не особо интересно — баржи строили. А хотелось создавать небольшие лодки, реализовать собственные идеи. И, когда стало развиваться кооперативное движение, решил попробовать. Первые лодочки — тузики "Джек Шпрот" — поначалу делал прямо в квартире. Потом появились помощники и производственные площади, и уже около пяти лет назад сформировалась постоянная бригада профессионалов. Да и выпускаемые верфью суда стали посолидней.

Первая стеклопластиковая лодка по мотивам "Суперкосатки" (отличие обводов ее корпуса от прототипа — лишь в нешироких скуловых брызгоотбойниках) была спущена на воду три года назад. До сих пор эта модель суще-

ствовала в двух вариантах с фанерной обстройкой — открытом и с высокой рубкой. Для редакционных испытаний был предоставлен опытный образец третьей модификации — полностью стеклопластиковый.

Снаружи и внутри

Внешний облик и компоновка "Афалины-520" вполне традиционны и свобод-

ны от всяческих авангардных дизайнерских исканий, которыми нередко увлекаются отечественные производители. Как и в случае с обводами корпуса, создатель лодки предпочел не "изобретать велосипед", а остановиться на проверенных годами и мировой практикой решениях. Высокобортный корпус "Афалины" на первый взгляд выглядит открытым, однако под носовой декой кроется небольшая каюта — такая "интегральная" компоновка широко распространена на судах подобных размерений.

2x60 до 125

275 000

Объем топливных баков, л

Мошность ПМ. п.с.

Цена, руб.

В просторном кокпите с удобством размещаются пять человек: водитель с



НА МЕРНОЙ МИЛЕ "КиЯ"

пассажиром — на ковшеобразных поворотных сиденьях перед переборкой каюты, еще трое — на широком кормовом диване. Понравилось, что верхняя часть спинки этого дивана служит откидной крышкой отсека, в который убирается сложенный тент вместе с дугами — и удобно, и эстетично.

Место водителя оборудовано вполне по-европейски: удобное кресло с боковой поддержкой, регулирующийся по углу наклона штурвал (при управлении стоя бывает удобней перевести его в положение, близкое к горизонтали) и полный набор приборов — указатели уровня бензина в баках (на "Афалине" установлены два пластиковых 60-литровых бензобака от "Газели"), тахометр, спидометр и даже указатель положения триммера. Сразу за штурвалом, перед глазами водителя — широкий планшет для карт, закрывающийся прозрачной крышкой, вещь тоже достаточно распространенная на западных лодках. А вот компаса. вполне уместного при наличии планшета, увы, нет, и какого-либо специального места для его самостоятельной установки не предусмотрено.

Ветровое стекло — граненое, правая "водительская" секция его снабжена стеклоочистителем, а центральная откидывается влево, освобождая проход на носовую деку. Подъем на бак облегчают и отформованные в переборке ступеньки. Кроме того, в подволоке каюты имеется и прозрачный люк. Перед передним пассажирским сиденьем — запирающийся на ключ бардачок наподобие автомобильного.

Каюта за сдвижной дверью не отличается особым простором — сказываются ограниченные размерения лодки. Испытателю ростом 183 см, сидящем на бортовом диване, пришлось наклонять голову, чтобы не упираться в подволок — высота от подушки составляет всего 80 см (от жесткого основания — 90), а высота самого основания от пола — 33 см. Впрочем, несмотря на наличие съемного столика, каюта предназначалась конструктором не для семейных чаепитий, а для ночевки, и вдвоем здесь можно разместиться с достаточным комфортом.

На ходу

"Суперкосатка" в свое время проектировалась Д.И.Курбатовым под два 30-сильных "Вихря" или стационарный волговский двигатель мощностью 75 л.с. На транце "Афалины" — 125-сильный "Мегсигу" с алюминиевым 19-дюймовым винтом. Однако, несмотря на внушительную мощность, череповецкая лодка мало чем отличалась своим поведением от прототипа — легкий выход на глиссирование с незначительным дифферентом, хорошая устойчивость на курсе, умеренный крен в повороте (правда, имеющий тенденцию к увеличению с ростом скорости).

Теми же оказались и погодные ограничения. Высота волны в Финском заливе в лень испытаний лостигала полуметра, и при движении против волны удавалось поддерживать скорость не более 30 км/ч — иначе лодка начинала совершать прыжки, испытывая сильные удары днишем. Это неудивительно - корпус имеет умеренную "озерную" килеватость (17° на транце) и на высокие скорости в свежую погоду не рассчитан. На попутной волне той же высоты удалось без прыжков и ударов разогнаться до 50 км/ч, хотя при этом наблюдались незначительные зарыскивания

Отыскать небольшой участок болееменее спокойной воды удалось лишь у берега в районе выставочного комплекса "Ленэкспо" и на подходе к Военноморскому яхт-клубу. Если на открытых участках при высоте волны 0.3-0.5 м максималка с тремя человеками на борту и "поджатом" триммере составляла 56-57 км/ч, то на тихой воде, пусть и на ограниченном отрезке, при "отпущенном" триммере была достигнута скорость около 65 км/ч. Кроме того, винт был несколько тяжеловат — даже с приподнятой "ногой" мотор раскрутился всего лишь до 5200 об/мин, так что этим показателем скоростные резервы лодки явно не исчерпаны.

Резюме

Типичный трейлерный дейкрейсер компактного класса, основанный на тради-

ционных и проверенных конструкторских и дизайнерских решениях. По насыщенности дополнительным оборудованием мало чем уступает аналогичной продукции западных фирм и при этом весьма привлекателен по цене. В целом лодка понравилась, хотя обнаружили мы и ряд недостатков — впрочем, легко устранимых. Так, например, оба бензобака, аккумулятор и выключатель "массы" расположены в одном и том же отсеке, что зарубежные сертификационные правила категорически запрещают, а для обеспечения плавучести используются блоки из недолговечного и небензостойкого пенопласта на основе полистирола — верфи давно пора переходить на заполнение полостей корпуса вспенивающимся полиуре-

> **Артем Лисочкин** Фото Алексея Даняева

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

(нагрузка — 3 чел. плюс 1/4 штатного запаса топлива, ПМ — двухтактный "Мегсигу 125", ГВ — алюминиевый шагом 19 дюймов, скорость ветра — 4–6 м/с, высота волны — 0.3–0.5 м, темп. воздуха — 21°С, место испытаний — Невская губа Финского залива)

об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ (А)*
1000	3.7 (6.8)	67
1500	5.1 (9.5)	72
2000	6.3 (11.6)	73
2500	11.5 (21.3)	73
3000	18.9 (35.0)	72
3500	21.6 (39.9)	73
4000	24.4 (45.2)	74
4500	29.1 (54.0)	76
5000	30.5 (56.5)	76
5200**	34.7 (64.2)	77

- * На уровне сидений водителя и пассажира
- ** По тихой воде на участке длиной 200 м при максимальном кормовом дифференте (на грани срыва ГВ в кавитацию)

Катер "Афалина-520" предоставлен для испытаний верфью "Афалина": 162600, Вологодская обл., г. Череповец, ул. Ветка Чопа, 2, тел./факс (8202) 26-41-87









Название этой лодки на самом деле "Colombo", а вовсе не "Riva", как могли бы подумать читатели, немного знакомые с продукцией итальянского малого судостроения. Ошибиться с первого взгляда и впрямь немудрено: обе фирмы в числе прочего производят катера, стилизованные под старину, обе используют при этом красное дерево, да и расположены они, как выяснилось, практически по соседству — на берегах озера Комо. Однако при всей своей внешней схожести упомянутые компании имеют ряд весьма существенных различий — прежде всего в области технологии производства.

"Colombo Romance 32" я познакомился в ходе "тестового дня", который традиционно организует Ассоциация морской индустрии Италии (UCINA) в городке Санта-Маргерита Лигуре неподалеку от Генуи. Журналистам из родственных "КиЯ" изданий со всего мира в очередной раз была предоставлена возможность не только протестировать более двух десятков катеров и мотолодок производства 15 итальянских компаний, но и посетить ряд верфей малого судостроения в ходе последующей поездки по стране. С катером "Colombo Romance 32" и РИБом "Nuova Jolly King 750 Cabin" (отчет о его испытаниях читайте в следующем номере) мне повезло: обе лодки я не только опробовал на

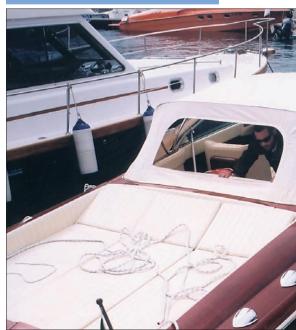
воле, но и летально ознакомился с тем. как их делают.

Современный олдтаймер

"Romance 32" вовсе не являет собой "реплику" — более или менее точную копию какой-нибудь лодки 30-х или 50-х гг. При внимательном рассмотрении обнаруживаешь, что его силуэт не столь уж старомоден — скорее, конструкторы и дизайнеры постарались передать сам дух той эпохи, когда купальный костюм представлял собой действительно костюм с рукавами и штанинами, а прибрежные отели больше напоминали пряничные дворцы, а не стеклянные коробки. Помните фильм "В джазе только девушки"? В общем,

Длина наиб., м	9.72
Ширина наиб., м	3.05
Осадка, м	0.55
Водоизмещение, т	4.1
Килеватость, град:	
– на транце	19
– на миделе	22.5
– в носу	42.5
Пассажировместимость, чел.	10
Число спальных мест	2
Объем топливного бака, л	450
Объем бака для воды, л	150
Двигатели*:	
- тип 2x"Volvo Penta KAD 3	00 TD DP"*
– мощность, л.с.	2×285*
Привод Угловые колонки	"DuoProp"
Категория согласно сертификату СЕ	В
Заявленная макс. скорость, уз (км/ч)	42 (78)
Цена, евро	245 000**
* Возможна установка двигателей других фирм: бензиновых суммарной мощностью 610– 650 л.с. и дизельных суммарной мощностью	

- 460-570 л.с.
- Цена с бензиновыми двигателями 2×305 л.с.



НА МЕРНОЙ МИЛЕ "КиЯ"

здесь более уместен термин "стилизация". Да и красное дерево бортов и палубы, словно светящееся изнутри, и светлый тент с овальным окошком на задней стенке, прямо как у "Победы" или "ЗИСа", тоже работают на эту идею. Кстати, тент благодаря сервоприводам ставится одним нажатием кнопки — остается лишь прикрепить его к рамке ветрового стекла и застегнуть пару молний, хотя, увы: прикрывающие его нишу громоздкие крышки надо предварительно снимать вручную и без разбору сваливать в каюту, поскольку специальных мест для них не предусмотрено. Электроприводами снабжены также тяжеленный капот моторного отсека и якорная лебедка.

На первый взгляд лодка выглядит крайне непрактично: кокпит с трехчетырехместным диваном и двумя креслами водителя и пассажира, отделанный светлым "морским" кожзаменителем, занимает от силы треть от общей длины корпуса — остальное приходится на широченный кормовой солярий, прикрывающий моторный отсек, и каюту под обширной носовой декой, в которой расположены двуспальный лежак, тесноватый гальюн с умывальником и душем и небольшой шкафчик. Второй душ по южной традиции имеется и в районе купальной площадки за транцем. Камбуза нет его роль исполняет небольшой холодильник вроде гостиничного минибара, явно предназначенный исключительно для напитков и всякой несущественной закуски. Короче говоря, каюта "Romance 32" больше наводит на мысли о неких греховных утехах, нежели о банальной ночевке.

— Да, эта лодка — типичный "runabout", рассчитанный прежде всего на кратковременные скоростные прогулки, — согласился со мной маркетолог "Colombo" Андреа Ортелли. — Домчался до какой-нибудь уютной бухточки, позагорал, искупался — и домой. Несмотря на наличие каюты, в которой можно переночевать с достаточным комфортом, вариант использования "Romance" в качестве дейкрей-

сера я бы поставил на второе место.

Обводы корпуса вполне традиционные, без всяких новомодных ухищрений вроде поперечных реданов или замысловатых брызгоотбойников: классическое "глубокое V" с переменной килеватостью — от "острых" 42.5° в носу до довольно умеренных 19° на транце. Чем корпус действительно интересен и необычен так это технологией изготовления. Это тема отдельного разговора подробности читайте на стр. 70, здесь лишь попытаюсь вас заинтриговать: дело в том, что заготовки бортов и палубы из красного дерева конголезской породы кайя закладываются непосредственно в матрицу, образуя со стеклопластиком единое целое!



В море

С погодой нам "повезло", как смущенно шутили организаторы теста, сами немного ошарашенные внезапным негостеприимством средиземноморского климата — сильный ветер (10-12 м/с) вовсю трепал флаги на флагштоках и звонко молотил фалами по яхтенным мачтам, низкие серые тучи то и дело брызгались мелким дождем, а столбик термометра едва дотягивался до 20градусной отметки — совсем не поитальянски. Даже в более-менее закрытой бухте за входными буями гавани царил метровый накат, подернутый короткой ветровой толчеей, а уж про открытое море и говорить нечего. Давать полный газ не решались водители даже 50-60-футовых моторных яхт! Представители UCINA были абсолютно правы — не на прудовой же глади испытывать лодки, сертифицированные,



как наш "Romance 32", по серьезной категории "B"!

В испытательный пробег мы вышли втроем. Кроме автора этих строк, на борту расположились упомянутый уже Андреа Ортелли и мой коллега из Франции — так называемый "вольный стрелок", обеспечивающий тестовыми данными сразу несколько зарубежных журналов.

В тесноте гавани, несмотря на отсутствие носового подруливающего устройства (вполне уместного на 10-метровой лодке) и "спортивное" отношение длины к ширине (почти 3.2), "Romance 32" продемонстрировал весьма приличную маневренность. Пусть и с некоторой ленцой, он одинаково послушно разворачивался — естественно, при движении "шепотом" — как при поворотах штурвала, так и без них: за счет работы машинами враздрай. Однако вокруг миделя, на месте, эта длинная лодка, увы, без дополнительных телодвижений не крутится ни тем, ни другим способом, поэтому "терзать редукторы реверсом" пару раз все же пришлось. Кроме того, мы с





коллегой вычислили совершенно необъяснимую закономерность — при режиме "враздрай" "Romance 32" почемуто гораздо охотней поворачивает влево, нежели вправо, хотя противонаправленные гребные винты "DuoProp", которыми традиционно оснащаются вольвовские угловые колонки, вроде как должны быть свободны от боковых уводов и прочих проделок реактивного момента...

Благодаря низкому силуэту парусность лодки практически неощутима даже в сильный ветер, что значительно снижало риск ненароком боднуть в борт какойнибудь дорогущий "лайнер" вроде "Benetti" или "Azimuth" метров за 20 длиной. Кстати, подобные монстры нам ничуть не мешали, даже наоборот: мы успешно использовали их высокие корпуса и надстройки себе во благо — дабы укрыть за ними нашу "малютку" от шквалистого ветра, как за каменной стеной.

Выход на глиссирование оказался ровным и плавным, без запредельного дифферента. Выкатившись из гавани, триммеры обеих колонок я предпочел оставить примерно в среднем положении — чтобы с волной имели дело не только умеренно-килеватые участки днища ближе к транцу, но и более острые обводы носа и миделя, а с газом дал себе слово обращаться поаккуратней, поскольку погодка, как уже упоминалось, была довольно свежая.

Наиболее комфортная скорость при высоте волны 1.0–1.5 м составила не

более 28–32 км/ч — около минимальной скорости глиссирования. В принципе, временами удавалось разогнать "Romance 32" и до 28 уз (52 км/ч), но только ценой постоянного манипулирования спаренными рукоятками газареверса. При заявленных максималке 42 уз и крейсерской скорости 28 уз очень неплохо, несмотря на умеренную 19-градусную килеватость на транце При попытках выжать скорость на приличной волне попробовал я и занутриться, помятуя о достаточно килеватой носовой части "Romance 32", призванной резать волны. Я был готов к тому, что лодка начнет "вертеть хвостом", проявляя избыточную поворачиваемость — как любой корпус с высокой килеватостью в носу. Ничего подобного! На максимально поджатых колонках нет дерганья по курсу даже на волне, причем на всех курсах.

В поворотах — никакого экстрима. Во-первых, даже при резкой перекладке руля корпус кладет на борт ровно настолько, чтобы пассажиры не испытали отрицательных эмоций. Во-вторых, даже серьезная волна, поддающая в скулу, не способна кардинально сбить "Romance 32" с пути истинного. В-третьих, сама рулевая машинка (естественно, гидравлическая, когда руль крутится одним пальцем), достаточно спокойная, и даже самому отмороженному любителю крутых виражей вскоре надоест крутить штурвал "вперехват" — "Romance 32" не из тех лодок, что кида-

ются вбок только от того, что на руль косо посмотрели.

Резюме

Прогулочная лодка, которая может представиться совершенно непрактичной большинству даже очень обеспеченных людей — ведь в 32 фута длины можно запросто вместить как минимум две полноценные каюты и множество всякого сервисного оборудования. Здесь же одна тесненькая каютка и далеко не самый просторный кокпит — львиную долю полезной площади занимает лежак-солярий. Как спортивный автомобиль-родстер — вроде и большой, а места кот наплакал. Вряд ли у нас в России может быть большой спрос на подобные "пляжи на воде" — компоновка лодки самая что ни есть южная. Однако в мире существует множество непрактичных и дорогих вещей, которые, тем не менее, находят своего покупателя. "Romance 32" как раз к ним и относится. Лодка эта для тех, кто на первое место готов поставить стиль и производимое им впечатление на окружающих и кто ради этой цели готов пойти на любые расходы. Если добавить к этому достойное поведение на воде (естественно, с некоторыми ограничениями по погоде) и основательную добротность изготовления, в чем я мог лично убедиться, посетив верфь "Colombo" на озере Комо, то практичность начинает представляться не столь уж серьезным аргументом.

Артем Лисочкин





Скорость в водно-моторном мире обычно ассоциируется с чем-то экстремальным, щекочущим нервы. Неужели передвижение по воде со скоростью более 80 км/ч может не только не вызывать поступления в кровь дополнительного адреналина, но и, наоборот — оказывать успокаивающее, чуть ли не расслабляющее действие? Как мы выяснили, может — если вы находитесь на борту "Cobalt 263 Cuddy Cabin".

о недавних пор у нас в России лодки с маркой "Cobalt" были известны лишь ограниченному числу специалистов, посещающих зарубежные бот-шоу. А между тем эта американская компания, расположенная в городке Неодеши в Канзасе, успешно работает уже без малого сорок лет. Компания проповедует даже не "командный", а "семейный" дух: городок маленький, все друг друга знают, и львиная доля его жителей трудится именно на "Cobalt" (многие — с момента его основания), так что про извечные проблемы вроде текучки кадров и сопряженной с нею "борьбы за качество" здесь и не слыхивали. Коллектив фирмы действительно напоминает одну большую семью, повязанную и деловыми, и родственными отношениями, где каждый — от владельца-руководителя до простого рабочего — ощущает свою ответственность за результат общего дела. Наверное, отсюда и высокая репутация "Cobalt" в мире, и уважительные отзывы упомянутых специалистов, с которыми после испытаний вполне солидарен и автор этих строк, протестировавший

"Cobalt 263 Cuddy Cabin" — не самую большую, но и не самую маленькую лодку компании, модельный ряд которой насчитывает 11 катеров от 20 до 36 футов длиной.

Скромное обаяние буржуазии

Наверное, вы и сами не раз сталкивались с чем-то подобным: некая вещь — будь то наручные часы, костюм, автомобиль или та же лодка — на первый взгляд выглядит вроде бы вполне обыкновенно, но почему-то сразу притягивает взгляд и, несмотря на ее внешнюю "обыкновенность", вы сразу понимаете: да, это действительно не "штамповка", а вещь с большой буквы, и стоит эта Вещь дорого.

Только не подумайте, будто я с ходу купился на фирменный глянец "Cobalt 263" — не все то золото, что блестит. Внимательный глаз сразу же отметит множество мелочей, подтверждающих первое впечатление.

Так, например, не "кричащие", но, тем не менее, отличающиеся оттенком от основного цвета борта элементы отдел-

длина наио., м	0.17
Ширина наиб., м	2.59
Осадка, м:	
– с поднятой колонкой	0.56
– с опущенной колонкой	0.99
Сухой вес, т	2.13
Килеватость на транце, град.	22
Число спальных мест	2
Объемы, л:	
– топливного бака	265
– бака для воды	37
Двигатель:	
– тип Бензин."MerCruiser 496 Mag	HO"*
– мощность, л.с.	425*
Привод Угловая колонка "Вго	ıvo 3″
Категория согласно сертификату СЕ	В
* Возможна также установка двигателей "MerCruiser" и "Volvo Penta" мощностью 2	250,

* Возможна также установка двигателей "MerCruiser" и "Volvo Penta" мощностью 250, 260, 300, 320 и 375 л.с. Цена без учета доставки и таможенной очистки — от 80 000 долл.

ки корпуса — это не банальные недолговечные наклейки или краска, которые использует большинство судостроителей, а нормальный гелькоут, нанесенный в матрицу за несколько приемов при помощи шаблонных масок. Ни одна дельная вещь не изготовлена методом "массового производства" и, соответственно, не куплена по каталогу типа "Port Supply", все свое — логотип "Cobalt" красуется даже на швартовных утках (про ключ зажигания и говорить нечего). Подгонка деталей внутренней отделки идеальна — нигде не увидишь ни зияющей щели, ни предательски торчащей головки болта, заклепки или самореза. Все, что должно двигаться например, каютная дверь, замки кормовых рундучков-локеров или поворотная ступенька, способствующая легкому выходу на бак (остроумное решение!) двигается нормально и без заеданий, не



требуя дополнительных усилий. Традиционная для американских лодок отделка из натуральной кожи использована здесь в "аптекарских дозах" — видно, для того, чтобы попросту не ссориться с "зелеными" и одновременно ублажить сторонников консервативного стиля, привыкших к "Кадиллакам": лишь для оформления приборной панели вкупе со штурвалом, а также во внутреннем убранстве каюты. В кокпите доминирует виниловый заменитель — но такой, что от натуральной кожи его сразу и не отличишь.

Однако, как и в швейцарских часах, не все открыто постороннему глазу. Вот сведения, за достоверность которых несут ответственность представители компании "Cobalt": в конструкции продольного и поперечного наборов корпуса используется только стеклопластик (никакого дерева, расположенного к

гниению); при формовке корпусов применяется исключительно стеклоткань различного переплетения (до семи слоев) плюс 100-процентная полиэфирная смола и никаких стекломатов; наиболее ответственные места --стыки, переборки и т.п. — дополнительно усилены кевларом "Dupont"; при изготовлении корпуса в матрицу поверх гелькоута наносится так называемый "барьерный слой" "Xvcon", препятствующий проникновению воды через

повреждения гелькоута (и без того довольно надежного, марки "Armorflex 952") и появлению вздутых пузырей — печально знаменитого осмоса; все дельные вещи — и швартовные утки, и трап для купания, и "фирменный" рым на форштевне, усиленный стальной фигурной накладкой — крепятся к стеклопластиковому корпусу посредством стальных внутренних закладок, играющих роль мощных шайб и равномерно распределяющих нагрузку.

Этот перечень можно и продолжить, но, впрочем, вернемся на Клязьму, где мне довелось порулить "Cobalt 263". Компоновка — уже привычный многим "интегральный" дейкрейсер с каютой под носовой декой (за океаном такой вариант принято именовать "cuddy"). По силуэту, несмотря на мощный 425-сильный мотор, "Cobalt 263" — далеко не "гонщик", во многом по причине до-

вольно умеренного отношения длины к ширине (чуть более 3:1). Скорее -"спортсмен", облику которого, однако, отнюдь не к лицу высоченные дуги тента, постоянно торчащие над головами пассажиров. Честно признаться, тент ставить мы не пробовали (при 32-градусной жаре под тентом мы бы попросту умерли), но его конструкция, тем не менее, вызывает серьезные нарекания: на высоких скоростях такой тент в поставленном положении превратился бы только в помеху, а убрать дуги со свернутой тканью с глаз долой нельзя никакого "локера" (а тем более с привычным для "американцев" электроприводом) здесь не предусмотрено. Лично я этот "стояночный" тент сразу бы демонтировал, а при хранении лодки пользовался бы обычной "покрышкой".

В довольно тесноватой каюте, помимо обычного V-образного носового дивана, уместился только совсем крошечный камбузный уголок, расположенный по левому борту. Вместо обычного на лодках такого размера выгороженного гальюна — выдвигающийся из-под правой койки биотуалет. Зато в кормовом рундуке по тому же борту, помимо набора инструментов, обнаружился и съемный пилон для буксировки воднолыжника, вейкбордиста или парашютиста — все это входит в стандартную комплектацию.

Американцы не любят напрягаться без нужды — электроприводами снабжены не только кормовой капот, за-









(АТЕРА и ЯХТЫ • 4 (186) 2003

крывающий бензиновый 425-сильный "MerCruiser 496 Mag HO", но даже коротенькая мачта с белым ходовым огнем, послушно вылезающая из правого борта после нажатия на рычажок соответствующего тумблера. А в носу, словно на автомобиле, установлены галогеновые фары.

Адреналина нет и не будет

Так, наверное, привычно написали бы на стекле своего ларька торговцы, продавайся у нас адреналин в чистом виде. На поворот ключа с фирменной кобальтовской эмблемой лодка отозвалась мощным басовитым рокотом, который, увы, подогрел мои гоночные амбиции совсем ненадолго — через секунду в кокпите "Cobalt 263" опять воцарилась практически полная тишина (см. таблицу технических результатов). Чтобы хоть как-то восполнить недостаток звуковых ощущений, я ткнул пальцем в непромокаемый пульт управления магнитолой, расположенный справа от штурвала — окрестности наконец-то заполнило уханье огромных колонок, подкрепленное мощным сабвуфером (сама магнитола предусмотрительно упрятана в бардачок внутри каюты). Однако ухо лучше было держать востро даже при оборотах холостого хода 425-сильный мотор тащит лодку довольно резво, так что при маневрах в узкости выгодней работать рукояткой реверса короткими "толчками", тем более что противонаправленные соосные винты колонки "Bravo 3" (примерно такая же система, что и вольвовская "DuoProp") позволяют забыть про особенности реактивного момента.

Выбравшись на свободный "прямик", даю полный газ, триммер в среднем положении. Где я — в автомобиле с правым рулем? Выход на глиссирование оказался хоть и быстрым (немногим более 4 с), но спокойным, мотор сработал без "провалов" или неожиданных "подхватов", плавно набирая обороты. Режим глиссирования начался уже при 2500 об/мин. Дифферент — практически автомобильный, сравнимый разве что с тем приседанием на задние колеса, которое демонстрирует при резком старте любая машина от "Жигулей" до "Shevrolet Camaro". Да и тишина в салоне — то бишь в кокпите — тоже автомобильная (опять отсылаю вас к таблице с техническими результатами). И с пассажиром спокойно общаешься, не повышая голоса, и магнитолу включаешь только в качестве звукового фона... Естественно, при замерах уровня шума оба упомянутых источника звука были "выключены". Честно говоря, со столь же тихой и столь же быстрой лодкой я до сих пор встречался лишь единожды — это был норвежский "Hydrolift T30^{v2}" (отчет об испытаниях читайте в ближайших номерах "КиЯ").



НА МЕРНОЙ МИЛЕ "КиЯ"

Я поймал себя на мысли, что на скорости более 80 км/ч (для воды — довольно быстро, согласитесь), не испытываешь ровно никаких "спортивных" эмоций. Скорее, хочется откинуться на спинку сиденья поглубже и спокойно наблюдать за обстановкой и пробегающими мимо берегами, предаваясь тому, что в медицине именуется "релаксацией". Лодка идет ровно, а волну, несмотря на внушительные размеры и мощность, разводит примерно такую же, как "Казанка" с "Вихрем"-тридцаткой.

Легкий выход на глиссирование и практически полное отсутствие ходового дифферента объясняется заложенной в обводы корпуса концепцией "extended running surface" (удлиненной поверхности глиссирования). Мне показалось, что нос лодки немного "прилипает" к воде, и я решил уменьшить смоченную поверхность при помощи триммера. Нос приподнялся, скорость выросла, но при встрече с пологой волной "Cobalt 263" стал проявлять склонность к дельфинированию. Лодка была оборудована транцевыми плитами, но, учитывая носовую центровку с хорошей кормовой поддержкой, я ими не разу не воспользовался.

Крутую волну высотой 0.25-0.3 м, разведенную другими судами, лодка преодолевает мягко, без ударов и забрызгивания даже на полном ходу.

Крен в повороте умеренный, бокового скольжения нет. При циркуляции порядка трех-четырех длин корпуса с полного хода скорость падает примерно на 10-15 км/ч. В общем, если лыжник или вейкбордист за кормой уйдет вправо, а вы резко повернете влево, то неизвестно еще, сумеет ли он удержать фал.

Единственно, я обратил внимание на то, что на штурвале (естественно, снабженном гидравликой), имеется примерно 5-градусный люфт. Позже представители фирмы дали не совсем понятное пояснение, что это сделано специальтемп. воздуха — 32°С, место испытаний – Клязьминское водохранилище)

The second secon			
об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ (А)*	
650	3.8 (7.1)	61	
1000	5.1 (9.5)	65	
1500	8.1 (15.0)	73	
2000	12.3 (22.8)	75	
2500	21.9 (40.5)	74	
3000	28.1 (52.0)	74	
3500	34.8 (64.3)	74	
4000	39.2 (72.6)	76	
4500	43.6 (80.6)	76	
-			

* На уровне кресел водителя и пассажира

но — для безопасности малоопытных водителей.

Резюме

Добротная, качественная, красивая и дорогая прогулочная лодка, обеспечивающая практически автомобильный комфорт при движении по воде. Что стоит хотя бы крайне низкий уровень шума, позволяющий переговариваться вполголоса даже на полном ходу! На высоте и ходовые качества, правда, конструкторам пришлось немного пожертвовать скоростью в угоду стабильности хода обычно смоченную поверхность корпуса, наоборот, стараются уменьшить.

"Cobalt 263" вполне можно использовать и в качестве дейкрейсера, хотя при таких размерах хотелось бы видеть отдельный гальюн вместо выдвижного биотуалета.

К минусам лодки можно отнести конструкцию тента, не гармонирующую ни с внешним обликом, ни с предназначением катера, а также люфт на штурвале, специально предусмотренный конструкторами.

Артем Лисочкин

Kamep "Cobalt 263 Cuddy Cabin" предоставлен для испытаний компанией "Бриткар" (г. Москва), тел. (095) 755-0677 lrclub@orc.ru, www.cobalt.ru

GUADOR



Полурубка (или "хардтоп" по принятой за рубежом терминологии) — надстройка без задней переборки, открытая с кормы — применяется даже на относительно крупных лодках. Примером тому и протестированный на нашей "мерной миле" 7.15-метровый "Aquador 23 HT". В чем же преимущества такой компоновки? При каких условиях стоит обойтись тремя "стенами" вместо четырех? В ходе теста лодки мы заодно решили найти ответы и на эти вопросы.

"Aquador" — последнее приобретение финской "Bella-Veneet Oy" (вошел в ее состав осенью 2000 г.) — представляет собой самый дорогой и при этом наиболее динамично развивающийся бренд компании. Около 80% лодок с этой маркой находят своих покупателей за пределами Суоми, а последнее время стали появляться и у нас в России.

23-футовый "Aquador" на сегодняшний день выпускается в трех вариантах: "WA" с компоновкой "walkaround", обеспечивающей свободный проход вокруг относительно компактной рубки, "DC" с просторным открытым кокпитом и "интегральной" каютой под носовой декой и, наконец, предоставленном на тест "HT", который отличается от "DC" наличием рубки-хардтопа, закрываю-

щей большую часть кокпита. Существует и более крупная модель с полурубкой — "Aquador 26 HT".

* Возможна установка двигателей других фирм: бензиновых мощностью 220–270 л.с. и

дизельных мощностью 150–170 л.с. ** По данным компании "ХардТоп Марин" с

учетом доставки в Россию и таможенной

Дизель "Volvo Penta KAD 32"*

Угловая колонка "DuoProp"

42

170*

От кормы до носа

Объем бака для воды, л

Категория согласно сертификату СЕ

Двигатель:

Привод

Цена, евро

– мощность, л.с.

Любой 'Aquador' — от самого маленького "21 WA" до флагмана "32 Cabin' — узнается еще издали, во многом благодаря силуэту корпуса с характерным загибом привального бруса у транца,





НА МЕРНОЙ МИЛЕ "КиЯ"





округлым формам кормы, а также фирменной окраске с темно-синим бортом и белыми верхом и низом. Кстати, привальник, опускающийся в корме практически до ватерлинии, как мы вскоре выяснили, служит не только эстетике, но и сугубо практическим целям: при заходе задним ходом на "цивильное" стояночное место, ограниченное шарнирными направляющими мостками (какими оборудовано большинство современных марин), он надежно защищает гелькоут борта при любой высоте мостков над уровнем воды.

Лодка выглядит очень солидно и кажется крупней, чем полагается при 7метровом корпусе — прежде всего за счет высокого борта и массивной надстройки. Первым делом мы убрали тент, закрывающий кормовую часть кокпита и превращающий хардтоп в закрытую со всех сторон каюту. И с уборкой, и с постановкой тента справились за считанные минуты — скроен он точно в размер, а стойки дуг выполнены раздвижными, что позволяет ослабить ткань или, наоборот, натянуть ее потуже. Понравилось, что все ответственные детали каркаса выполнены из металла, а не из ломкой пластмассы. Свернутый тент мы опустили вместе с дугами за спинку Побразного кормового дивана. Кстати, при входе в лодку с кормы на этот диван лучше класть специальный коврик, чтобы не повредить обивку, или же попросту снимать центральную подушку, которая крепится на липучке. Из-за большой ширины подушки сидеть на диване, откинувшись на спинку, не очень удобно, однако это не просто сиденье, но еще и спальное место, трансформируемое при необходимости для двоих.

Оказавшись внутри, мы прикинули, что изменило бы здесь наличие кормовой переборки, превратившей лодку в каютный вариант ("cabin"): кормовой кокпит сразу оказался бы совсем крошечным, пригодным разве что для того, чтобы сидеть в нем, уткнувшись носом в "четвертую стену", тесновато стало бы и в салоне. Пришлось бы отказаться и от пары дополнительных спальных мест. Здесь же, при однообъемной компоновке, когда граница между кормовым кокпитом и центральным салоном

чисто условна, более чем просторно даже для 23-футовика.

По торцам П-образного дивана, уже собственно в салоне, на двух высоких тумбах установлены удобные кресла для водителя и пассажира. Откинув пассажирское сиденье вперед, мы обнаружили компактный камбуз с плиткой и мойкой (холодильник встроен непосредственно в тумбу).

Финны столь же теплолюбивый народ, как и большинство россиян, поэтому "скандинавская" компоновка кате-

"интегральную" каюту под носовой декой — такую же, как на варианте "DC". Здесь создателям лодки удалось разместить целых три спальных места: два, как и полагается, на V-образном носовом диване, еще одно расположено чуть ниже по правому борту и частично упрятано под пультом управления — в "гробу", как выразились бы яхтсмены. Напротив этой дополнительной койки, по левому борту, выгорожен гальюн с прокачным унитазом — честно говоря, довольно тесный.



ра (все под крышей) была нам не в диковинку. Но при этом не чувствуешь себя в запертом пространстве — площадь остекления более чем солидная, а кроме того, в хорошую погоду аквадоровский хардтоп легко приблизить по ощущениям к открытой лодке: в крыше имеются два широченных сдвижных люка, крышки которых легко зафиксировать в любом положении одной рукой, простым поворотом поручня, зажимающего тормоз-эксцентрик.

За обзор с водительского сиденья можно было бы поставить твердую пятерку (например, благодаря отсутствию кормовой переборки, швартоваться задним ходом — одно удовольствие), правда есть одно серьезное "но": ослепительно-белая приборная панель, особенно на солнце, отражается в скошенных лобовых стеклах. Белые отблески затмевают обстановку по курсу, отчего то и дело предпочитаешь привставать с водительского кресла и высматривать далекие фарватерные буи поверх крыши — через люк.

Сдвинув вбок дверь, проникаем в

А вот что действительно оценили участники теста, так это архитектуру носовой деки. В проеме V-образного дивана в каюте установлен складной трапик. Приведя его в "боевое" положение и открыв Г-образный потолочный люк, можно вытащить на бак хоть бегемота — и надежность трапа, и габариты проема такое вполне позволяют. Кроме того, попадаешь через люк не на скользкую и высокую пластиковую деку, а в самоотливной рецесс — нечто вроде носового мини-кокпита. Даже на полном ходу в волну можно спокойно сидеть в носу, свесив в этот рецесс ножки, да и швартовка и отдача якоря не потребуют акробатических способностей.

В гавани и в море

На тест был предоставлен "Aquador 23 HT" в самой навороченной комплектации — полный набор навигационных приборов, включающий даже радар (установленный, впрочем, таким образом, что лично я не рискнул бы высовывать голову через люк, когда это родственное микроволновке приспособле-



ние работает на полную мощь), тиковая отделка, кормовые шлюпбалки для крепления тузика ...

Выходя из тесной гавани питерского Морского яхт-клуба (бывшего клуба БМП), я в очередной раз помянул добрым словом распространенный вольвопентовский комплект — 170-сильный "КАD-32" плюс угловая колонка с противонаправленными соосными винтами "DuoProp". Такая система свободна от боковых уводов и прочих штучек, которыми грешит обычный гребной винт, особенно на низкооборотных дизелях — иначе мне пришлось бы всякий раз держать в голове, вправо или влево я поворачиваю. Впрочем, на сей раз проверен-

ному варианту помогал и "верткий" корпус. Маневренность действительно на высоте — работая короткими "толчками" дросселя и штурвалом, можно развернуться вокруг миделя и на 90, и на все 180 градусов, чувствуя себя на узких перекрестках марины более чем уверенно.

Погода в день испытаний была обычной для Маркизовой Лужи. Юго-западный ветер и не думал стихать — лишь время от времени коварно давал любителям покататься по заливу короткую передышку: мол, ребята, пока расслабьтесь, а потом попробуйте и себя, и свои корпуса на прочность.

На волне высотой 0.4–0.5 м (при всех курсах относительно ее бега) "Aquador 23 HT" позволял выжать "гашетку" до упора — ни сколько-либо заметных ударов, ни прыжков на скоростях до 27–28 уз (50-55 км/ч) отмечено не было. Единственно, при максимально "отпущенном" триммере лодка проявила некоторую склонность к дельфинированию. Но после каждого шквала, способного в считанные минуты раскачать волну в заливе до метровой высоты,

приходилось включать "дворники" (ветровое стекло начинало забрызгиваться даже при поднятых транцевых плитах и максимальном кормовом дифференте), а также сбрасывать скорость до комфортных 15–17 уз (28-32 км/ч) — наш "Aquador 23 HT" при этом держался молодцом и уверенно сохранял режим глиссирования.

Кстати, о транцевых плитах. Корпус "Aquador 23 HT" действительно в них нуждается. К счастью, в числе прочих опций лодка была укомплектована и приспособлением под названием "автотрим" — стоило подержать верхние части клавиш транцевых плит нажатыми в течение примерно секунды, как на них загорались контрольные огоньки, свидетельствующие о том, что за ходовой крен отныне отвечает не водитель, а автоматическая система, управляемая гироскопом. Естественно, при этом следовало выполнить ряд условий: выждать некоторое время, двигаться по прямой, а рассевшийся по местам экипаж просить не бегать по лодке туда-сюда. Несмотря на некоторую "инерционность" при движении на волне или при







НА МЕРНОЙ МИЛЕ "КиЯ"

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

(нагрузка — 4 чел. плюс 9/10 штатного запаса топлива и 1/1 штатного запаса воды, скорость ветра — 5–8 м/с, высота волны — 0.5–1.0 м, темп. воздуха — 22°С, место испытаний — Финский залив на маршруте Санкт-Петербург—Кронштадт—Санкт-Петербург)

	Скорость,	Ур	овень шума, дБ (А)
об/мин	уз (км/ч)	на кормовом диване	в центральном салоне	в носовой каюте*
700	3.0 (5.7)	63	65	60
1000	4.2 (7.8)	68	69	63
1500	5.9 (11.0)	74	75	66
2000	7.3 (13.5)	78	79	75
2500	11.4 (21.0)	81	83	80
3000	20.8 (38.5)	82	81	80
3500	26.0 (48.2)	83	83	83
3800**	30.3 (56.0)	84	83	83

- * При закрытой двери, ведущей в центральный салон, и закрытом носовом люке
- ** При максимальном кормовом дифференте (на грани срыва ГВ в кавитацию)

поворотах (моторчикам гидропомп, естественно, требовалось время, чтобы исправить ситуацию), система в целом работала исправно, и на Петровском фарватере лодка уверенно держалась на ровном киле. Но стоило мне перейти на привычный ручной режим...

Поначалу я решил, будто что-то сломалось. Сколько не жал я на привычные кнопки плит, лодка упорно заваливалась на левый борт, и никакими усилиями не удавалось вызволить ее из этого положения. В конце концов я вновь включил "автомат", и где-то через полминуты мы вновь оказались на ровном киле.

Объяснение загадќи я получил только пару недель спустя, в ходе теста самой крупной аквадоровской лодки "32 Cabin" (отчет читайте в следующем номере). Проверяя работу транцевых плит на берегу, пока лодка еще стояла на кильблоках, я к собственному удивлению обнаружил, что нажатие правой кнопки активирует левую плиту. Неужели перепутаны провода?

— Так гораздо удобней и логичней, — по-фински флегматично уверял меня в тот же день представитель фирмы (дело было в Хельсинки). После пары минут взаимных объяснений спорить я перестал, а про себя подумал: купи я такую лодку себе, то сразу же по прибытии на родину вызвал бы на борт грамотного электрика, который мигом вернул бы все на круги своя. Сколько меня не убеждайте, но правой клавишей должна управляться правая плита (левой — соответственно, левая), а при нажатии "вверх" плита соответствующего борта должна уходить вверх, а не вниз.

Как уже отмечалось, "Aquador 23 HT" отличается хорошей маневренностью, что заметно не только в тесноте гавани, но и на полном ходу — циркуляция составляет около 2.5–3 длин корпуса примерно с 20-процентной потерей скорости. Если слегка сбросить газ (примерно до 1500–1800 об/мин), а потом опять резко прибавить, то лодка способна "заглянуть самой себе в транец" — словно собака, которая гоняется за собственным хвостом. При желании, орудуя дросселем и штурвалом, можно

вогнать "Aquador 23 HT" в циркуляцию в пределах 1.0–1.5 длины корпуса! Правда, крен при подобных маневрах может показаться некоторым пассажирам запредельным, и обмакнуть в воду внутренний относительно поворота планширь — отнюдь не проблема.

Расположившиеся в корме пассажиры отметили забрызгивание кормового дивана, вызванное подсосом воздуха на полном и среднем ходу. Аэродинамический диагноз подтвердился и при посредстве импровизированного флюгера, который на ходу упорно разворачивался к носу. Увы, от проблем подобного рода не свободны любые лодки с высокой надстройкой, расположенной вблизи транца. К чести финских конструкторов могу лишь отметить, что "Aquador 23 HT" подсасывает одну только водяную пыль, оставляя дизельную гарь и соответствующие запахи далеко за транцем — а это уже само по себе серьезный плюс.

Резюме

Добротный современный дейкрейсер с "компромиссной" компоновкой — отсутствие кормовой переборки салона обеспечивает простор на борту, и при этом лодку легко превратить в "почти каютную", установив кормовой тент. Ширина лодки один в один укладывается в разрешенный с недавних пор 2.55-метровый габарит для перевозки на трейлере, однако следует иметь в виду, что в качестве буксировщика потребуется мощный внедорожник, водителю которого следует иметь открытую категорию "Е". К плюсам "Aquador 23 HT" мы бы отнесли комфорт на борту, наличие пяти спальных мест (для 23-футовой лодки - весьма неплохой показатель), хорошую маневренность и приемлемую мореходность. Безопасная и удобная архитектура носовой деки с "мини-кокпитом" тоже заслуживает всяческих похвал. Но есть и минусы — неважный обзор по курсу в солнечную погоду и логика управления транцевыми плитами, отличающаяся от общепринятой.

А. Л. Фото А. Д.





Катер "Aquador 23 НТ" предоставлен для испытаний компанией "ХардТоп Марин": 198515, Санкт-Петербург, п. Стрельна, ул. Портовая, 25, ком. 114, тел. (812) 421-1225, 115-4578, htmarine@mail.ru, www.bellaboats.fi

Тест-группа "КиЯ" выражает признательность представителям Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения (КнААПО) за предоставленный для фотосъемки катер "Стрела-4" (отчет об испытаниях "Стрел" читайте в следующем номере).

«YAMAHA»



стественно, имелся в виду так называемый модельный год, а не привычный всем календарный. Представление моделей будущего сезона в конце сезона уходящего — общепринятая мировая практика. На тест, который мы провели в начале нынешнего года, были предоставлены три "топовые" модели компании, возглавляющие таблицу каталога с цифрой "2004" на обложке: "RX-1 ER", "RX Warrior" и "Venture 700".

Что нового ждет покупателей ямаховских снегоходов предстоящей зимой? Чем отличаются эти три модели и что у них общего? Как они ведут себя на ходу? На все эти вопросы мы и попытались ответить в ходе испытаний.

Тестовые заезды проводились на километровой кольцевой трассе со сложным рельефом и обилием поворотов, выставленной на холмистой местности неподалеку от Большого Кавголовского озера под Петербургом. С каждым но-





вым заездом изрытая гусеницами и лыжами мощных машин трасса все больше превращалась в кроссовую, так что условия испытаний никак нельзя было отнести к тепличным.

Что нового?

"RX-1 ER". Флагман снегоходной программы "Yamaha", родственный по двигателю (140-сильному четырехцилиндровому четырехтактнику) легендарному супербайку "YZF R1", как нам удалось выяснить, практически не претерпел изменений по сравнению с прошлогодним вариантом. Появившийся в названии индекс "ЕR" свидетельствует о том, что и электрозапуск, и передача заднего хода входят отныне в стандартное оснащение, хотя такие модификации ограниченным тиражом выпускались и прежде — только реверс считался опцией, заказываемой за дополнительную плату. А в остальном — это все тот же "RX-1", уже хорошо знакомый "продвинутым" снегоходчикам спортивно-гоночного толка.

"RX Warrior". А вот это уже действительно совершенно новая машина, хотя базой для ее создания и послужил уже упомянутый "RX-1" с тем же мощным движком. Основные отличия от прототипа — удлиненная до стандартного "туристического" размера гусеница (и, соответственно, увеличенная по длине рама), а также новый усиленный стабилизатор поперечной устойчивости. При этом ставилась задача создать легкий в управлении, устойчивый и проходимый снегоход с такой же разгонной динамикой и максимальной скоростью, что и у "RX-1" — в общем, нечто среднее между классами "суперспорт" и "туринг".

"Venture 700". Название тоже знакомое, но туристическая двухместная машина 2004-го модельного года значительно

«С НОВЫМ ГОДОМ»

Готовь сани летом, гласит пословица. К снегоходам она тоже относится, но в этой области действуют и законы маркетинга, "работающие на упреждение" почище народной мудрости. Еще в конце прошедшей зимы, тестируя на "мерной миле "КиЯ" снегоходы "Yamaha", мы могли с полным правом поздравить друг друга с новым 2004 годом.

отличается от своей предшественницы. Это тоже в некотором роде "гибрид": рама и задняя часть — от "старого" "Venture", оформление передка заимствовано у "SX Viper". От "Viper" здесь

и двухтактный мотор, за счет которо-

го "Venture 700" стал заметно "мускули-

стее" — 120 л.с. против 108 y предыду-

Общее и разное

щей версии.

Объединяет все три предоставленные на тест модели прежде всего узнаваемый ямаховский дизайн, который год от года становится все агрессивнее. Характерные "раскосые" сдвоенные фары делают ямаховские снегоходы, особенно короткий "RX-1", похожими на каких-то хищных насекомых. Практически одинаково оформлены и приборные панели: в центре — огромный аналоговый тахометр, размеченный до 12 000 об/мин (y "Venture" — до 10 000) и совмещенный с многофункциональным жидкокристаллическим дисплеем, на котором самыми крупными цифрами высвечивается скорость. Практически одинаково расположены и органы управления, включая "сервисные" клавиши. Единственно, у обоих "RX" ручка включения реверса перемещается вправо-влево, а у "Venture" — вперед-назад.

Увы, общим у всех трех машин оказался и недостаток — сразу после запус-

НА МЕРНОЙ МИЛЕ "КиЯ"

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ СНЕГОХОДОВ

Двигатель:	"RX-1 ER"	"RX Warrior"	"Venture 700"
– тип	Четырехтактный	Четырехтактный	Двухтактный
– рабочий объем, см³	998	998	696
– мощность, л.с.	140	140	120
– кол-во цилиндров	4	4	3
– карбюраторы	4x"Mikuni	4x"Mikuni	3x"Mikuni
	BSR37"	BSR37"	TM 33"
Ход подвески, мм:	•	•	
– передней	221	221	221
– задней	298	298	270
Габариты, м:			
– длина	2.75	3.00	2.99
– ширина	1.21	1.21	1.20
— высота	1.19	1.19	1.28
Колея лыж, м	1.07	1.07	1.07
Размеры гусеницы, мм:			
– длина	3070	3460	3460
– ширина	380	380	380
– высота грунтозацепа	32	32	32
Заправочные объемы, л:			
– топливо	38	38	45
– масло	3.7	3.7	3.0
Сухой вес, кг	254	264	262
Ориентировочная цена, долл.*	13 200	13 500	11 200
* По данным компании "Петросет-Большой" на сезон 2003/2004 г.			

ка двигателя бортовой компьютер "по умолчанию" выводит обогрев рукояток руля и манетки газа на максимальный режим, отчего они обжигают руки даже сквозь толстые перчатки (во время испытаний было довольно тепло около минус пяти). "Прикрутить фитилек" на ходу не выйдет — чтобы нажать на клавишу, ответственную за температуру, надо убрать большой палец с манетки газа, а в спортивном азарте на трассе этого делать не хотелось. Снабдить систему обогрева "памятью", фиксирующей последний задействованный режим, ямаховцы обещали уже давно. Может, спеша представить публике новые снегоходы, о такой "мелочи" попросту забыли? Хочется надеяться, что на серийных машинах (в отличие от "презентационных") подобной проблемы уже не будет.

Схожи и подвески — "Pro Action SVX" сзади и независимые двухрычажные спереди, позволяющие быстро изменить натяг пружин и настроить жесткость в соответствии с собственными вкусами и пристрастиями (в ходе теста все регуляторы находились в среднем положении). Лыжи у обоих "RX" — из профилированного пластика, а у "Venture 700" стальные с пластиковыми накладками и твердосплавными прутьями.

Как и ожидалось, наиболее "острым" в управлении оказался чисто спортивный "RX-1 ER", и острота эта требовала от водителя наибольших физических усилий. После нескольких кругов казалось, будто не он тебя вез, а ты его, но достигнутые скоростные результаты свидетельствовали об обратном — этот снегоход быстрее всех преодолевал извилистую трассу. Машина отличается великолепной маневренностью, четко

вписываясь в самые крутые повороты. При необходимости можно подвернуть еще круче и за счет за-

носа — короткую гусеницу легко пустить в пробуксовку даже на большой скорости. Однако, если вам надоест прыгать по жестким рытвинам в повороте и вы вздумаете уйти на больший радиус, на неукатанный еще участок, будьте готовы к тому, что "RX-1 ER" сделает попытку вывалиться наружу — рыхлый снег не его стихия.

Его младший брат "Warrior", хоть и тоже быстрый — машина куда более спокойная, отчего при "агрессивной" езде устаешь за рулем заметно меньше. А кое в чем "воин" даже дает фору "RX-1 ЕР" — например, в приемистости, поскольку длинная гусеница меньше пробуксовывает при резком старте. Кроме того, и по свежему снегу он идет не в пример уверенней.

Туристический "Venture 700" в плане ощущений за рулем практически от него не отличается, хотя на трассе дает о себе знать несколько меньшая (но все равно впечатляющая) мощность мотора. Если "Warrior" рассчитан на "туристаэгоиста", то "Venture 700" снабжен полноценным двухместным сиденьем, и, возвращаясь на базу, расположенную в нескольких километрах от трассы, я прихватил с собой пассажира. И я его

"RX Warrior" и "RX-1 ER"



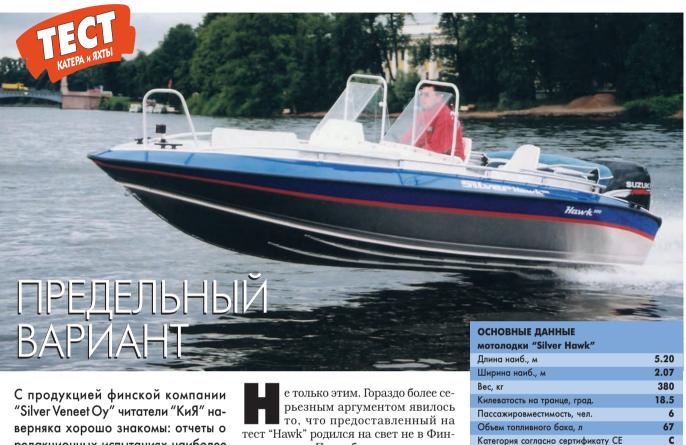
за спиной практически не чувствовал наличие дополнительного седока (правда, опытного снегоходчика) никак не отражалось на поведении машины ни на узкой лесной дорожке с участками рыхлой снежной "каши", ни на припорошенном снегом льду Кавголовского озера. Да и сам пассажир, по его собственным признаниям, чувствовал себя комфортно — во многом благодаря спинке, не зря входящей в стандартную комплектацию: мотор тут как-никак 120 сил, и при резком старте с пассажирского сиденья можно попросту выпасть.

В целом все три машины оставили более чем благоприятное впечатление, но в дополнение к уже упомянутому недостатку системы обогрева рукояток приведу еще один, касающийся "туристов" и переводящий их скорее в разряд прогулочных машин: ни на "RX Warrior", ни тем более на "Venture 700" не обнаружилось ни одного мало-мальски вместительного багажника — только тесные бардачки, пригодные разве что для хранения комплекта инструментов. На длинном маршруте обычно не хочется напрягать плечи рюкзаком с поклажей...

А. Л.

Снегоходы "Yamaha RX-1 ER", "RX-Warrior" и "Venture-700" 2004-го модельного года предоставлены для испытаний компанией "Петросет-Большой", официальным дистрибьютором "Yamaha Motor Co., Ltd": 199026, Санкт-Петербург, В.О., Средний пр., 86, тел. (812) 320-5476, факс 322-2480; office@petroset.ru; www.petroset.ru

«SILVER HAWK» ПЛЮС



редакционных испытаниях наиболее крупных лодок фирмы — "Silver Shark" и "Silver Eagle Star Cabin" опубликованы в № 173 и 177. Чем же нас так привлекла 5.2-метровая модель "Hawk" ("Ястреб"), выпускающаяся уже без малого 14 лет? Только тем, что за все это время она так и не побывала на нашей "мерной миле"? Или тем, что это одна из самых массовых лодок, удобно пристроившаяся примерно посередине модельного ряда "Silver", который открывает лег-"Колибри" 4-метровая ("Colibri"), а венчает 6.5-метровый "Орел" ("Eagle")?



е только этим. Гораздо более серьезным аргументом явилось то, что предоставленный на тест "Наwk" родился на свет не в Финляндии, а в Петербурге, и по праву может считаться лодкой российского производства. А, кроме того, нас немало заинтриговал и тот факт, что, в отличие от рекомендуемых финнами моторов мощностью 50–90 л.с., на транце отечественного 5.2-метрового "Ястреба" был установлен 115-сильный четырехтактный "Suzuki". Верные принципу испытывать все "с запасом", мы немедленно согласились испробовать такой комплект, который, честно говоря, первоначально представился нам запредельным.

Птицы, звери и родственники

Заголовок одной из самых популярных книг знаменитого зоолога, автора многочисленных бестселлеров Джеральда Даррелла позаимствован вовсе не ради красного словца — кроме уже упомянутых пернатых, в модельный ряд "Silver" каким-то образом затесались и звери: лис ("Fox") и бобер ("Beaver").

Что же касается родственников... Судя по всему, в самое ближайшее время у всех перечисленных финских птиц и зверей действительно появятся российские "родственники".

Любой, кому доводилось проезжать по Выборгскому шоссе в предместьях Петербурга — там, где оно пересекается с новенькой кольцевой автодорогой, на-

верняка обратил внимание на опрятные производственные корпуса с крупным логотипом "Silver". Не надо быть большим специалистом по экономике, чтобы догадаться: планы ООО "Спортсудпром", готового выпускать на обширных питерских площадках весь модельный ряд этой финской компании — это продуманное и подкрепленное солидными финансовыми вливаниями решение. Мало того, готовы уже и полностью отечественные разработки — к примеру, каютный вариант "Акулы" с компоновкой "walkaround", который мы планируем испытать на редакционной "мер-

от 8 000

Цена, евро

ной миле" в самое ближайшее время. Ну а предоставленный на тест "Silver Hawk" практически не отличался от финского прототипа, хорошо знакомого сотням как наших, так и зарубежных водномоторников. "Silver" строит все свои открытые лодки приблизительно по одной и той же схеме, в которой все подчинено обеспечению "оперативного простора" в кормовом и носовом кокпитах. Именно по этой причине, наверное, финны в последнее время все больше склоняются к варианту исполнения "DC" с двумя бортовыми полуконсолями, обеспечивающем свободный

«SUZUKI DF 115»

проход из одного кокпита в другой.

На борту "Hawk" простора и впрямь хватает. По нашим прикидкам, свободно рассадить здесь можно не только предусмотренный паспортом экипаж из шести человек — при необходимости поместятся и три-четыре пассажира сверх комплекта, причем каждый из них устроится на нормальном сиденье, снабженном мягкой подушкой, а не какнибудь на корточках. В достатке и вместительные рундуки. В одном только носовом кокпите их три — под сиденьями, причем в один из бортовых (где, согласно правилам, пристроен еще и огнетушитель) запросто влезла моя безразмерная дорожная сумка. Четвертый устроен под кормовым диваном, но, несмотря на внушительных размеров крышку, по объему он куда меньше львиную долю пространства отнимают часть стационарного бензобака и аккумуляторная площадка. Упрятать оставшиеся мелкие вещи можно и в левую бортовую консоль, тоже служащую рундуком — через широкий, открывающийся в проход люк, а для совершеннейшей мелочевки перед левым пассажирским креслом встроен бардачок наподобие автомобильного. Все перечисленные рундуки — "сухие", так что за сохранность одежды, дорогой аппаратуры или документов можно не беспокоиться (в день испытаний это было очень кстати, поскольку из-под серых туч с надоедливой регулярностью сыпал типичный питерский дождик).

Увы, но принцип "всем пассажирам — по мягкому месту", поначалу нас восхитивший, при доступе в упомянутые рундуки вызвал некоторые нарекания. Крышки сидений-рундуков с трудом приоткрывались от силы на 60° — упругие подушки сидений и спинок, словно пружины, норовили захлопнуть их обратно. В общем, если хотите уложить в багажники "Silver Hawk" что-нибудь объемистое, попросту снимайте крепящиеся "кнопками" мягкие сиденья.

Впрочем, мягкие подушки, заметно





улучшающие комфорт на борту, но мешающие открыть рундуки, относились на предоставленном для испытаний "нафаршированном" экземпляре "Silver Hawk" к разряду так называемых опций, приобретаемых за дополнительную плату — равно как и тент, которым при необходимости можно накрыть кормовой кокпит. На ходу, конечно, он надежно закрывает водителя и еще трех-четырех пассажиров от дождя, но особо при этом не разгонишься: вопервых, относительно короткая лодка способна обрести при таком распределении нагрузки избыточный кормовой дифферент, а, во-вторых, сквозь покрытые дождевыми каплями полимерные "щитки" мотоциклетного типа без стеклоочистителей в плохую погоду и сумерки мало что разглядишь. Скорее, тент больше годится на роль стояночного "домика", в котором на рыбалке можно укрыться в особо жестокий ливень — а после опять выйти с удочкой в просторный носовой кокпит.

Кстати, по финским чертежам питерские мастера изготавливают не только всякие мелочи вроде тента вкупе с опционными мягкими подушками: стек-

лопластиковая палубная секция тоже целиком и полностью делается в Питере, да и финскую "заготовку" корпуса доводят до ума наши сварщики. Такую ответственную операцию, как стыковка алюминиевого корпуса и российской стеклопластиковой "вставки", тоже осуществляют у нас (качество - по крайней мере, на глаз —не уступает финскому). Короче говоря, незадолго до спуска на воду протестированный нами "Hawk" вовсе не являл собой доставленный из Финляндии набор деталей типа "собери сам", и распространенный ныне термин "отверточная сборка" к нему не полхолит.

Хоть Финляндия у нас под боком, "достучаться" до тамошних конструкторов и производственников, способных внести даже малейшие изменения в выпускаемую годами продукцию, бывает зачастую непросто — сужу об этом хотя бы по собственному опыту. Будем надеяться, что отечественные производители финских лодок "Silver" сумеют заметно быстрей реагировать на требования рынка и пожелания простых потребителей, интересы которых представляет и тест-группа "КиЯ".











РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

(нагрузка — 2 чел. плюс 3/4 штатного запаса топлива, ПМ — четырехтактный "Suzuki DF 115", ГВ — алюминиевый шагом 21 дюйм, скорость ветра — 3–5 м/с, высота волны — 0.2–0.3 м, темп. воздуха — 19°С, место испытаний — р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

h		
об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ (А)*
500	2.4 (4.5)	62
1000	3.7 (6.9)	59
1500	5.3 (9.8)	65
2000	6.2 (11.4)	70
2500	7.7 (14.2)	74
3000	15.4 (28.5)	76
3500	20.1 (37.2)	83
4000	24.5 (45.3)	82
4500	27.8 (51.5)	83
5000	32.8 (60.6)	85
5500	34.8 (64.3)	85
6000	39.2 (72.5)**	86

* На уровне кресел водителя и пассажира
** При установке алюминиевого ГВ шагом 23
дюйма и тех же условиях была достигнута
максимальная скорость 42.3 уз (78.2 км/ч)

Мотолодка "Silver Hawk" с подвесным мотором "Suzuki DF 115" предоставлена для испытаний петербургской компанией "Yachting Russia Club": тел. (812) 513-8511, тел./факс 513-8400; aradion@hotmail.com, www.yachtingrussia.ru

Какой русский не любит быстрой езды?

Как уже отмечалось, рекомендованная компанией "Silver" максимальная мощность была превышена на 25 л.с. почти на треть, да еще на четырехтактном моторе! Успокаивал лишь тот факт, что этим мотором был "Suzuki" серии "DF" — самый легкий (189 кг) четырехтактник полобной мошности, имеющий к тому же очень выгодную для небольших лодок развесовку: вертикальный дейдвудный вал приводится у него через промежуточный шестеренчатый редуктор, отчего "голова" мотора и, соответственно, центр тяжести смещены в нос. Мотор меньше "свисает" за транец, оказывая не столь заметное влияние на значения стояночного и ходового дифферента, да и нагрузка на узлы его крепления распределяется равномернее. Кроме того, такая мера позволила сделать мотор более компактным за счет уменьшения диаметра ведомой шестерни привода распредвала, который приводится здесь не от коленчатого вала, а от более "медленного" дейдвудного.

В общем, "запредельный" мотор вовсе не выглядел на транце нашей 5.2-метровой малютки эдаким монстром, но при его откидке стоило быть повнимательней — в крайнем поднятом положении капот уперся в дуги убранного тента.

Как и ожидалось, "Hawk" с мощным мотором продемонстрировал буквально пушечную динамику. Выход на глиссирование занял всего лишь пару секунд, хотя при резком старте дал о себе знать реактивный момент винта — корму ощутимо забросило вбок. При более спокойном разгоне выяснилось, что с "поджатым" дейдвудом лодка выходит на глиссирование уже при 3000 об/мин, а минимальная скорость глиссирования составляет примерно 27-28 км/ч неплохой показатель для относительного короткого корпуса, нагруженного массивным четырехтактником и водителем с пассажиром, разместившимися в кормовом кокпите.

На короткой ветровой волне высотой до 25 см ход достаточно мягкий, но при встрече с кильватерным следом от крупного катера скорость лучше сбрасывать и проходить его гребень под углом, близким к перпендикуляру, иначе ждите ощутимых ударов, "подлетов" и "подкрутов" — 18.5-градусная килеватость корпуса по определению не допускает вольностей с крутой и высокой волной на полном ходу.

Впечатлила маневренность: при развороте "с места" диаметр циркуляции составил меньше длины корпуса — лодка крутится буквально вокруг себя! Правда, крен при этом такой, что неподготовленный пассажир наверняка натерпится страху, и водителю это обязательно надо учитывать — равно как и возможность того, что набросанная как попало в кокпит тяжелая поклажа может съехать к

внутреннему борту и еще более усугубить ситуацию. При повороте на более высокой скорости крен не столь велик, однако крутить "экстремальные" повороты с полного хода я поостерегся — руль был туговат. Лично я сторонник того, чтобы при мощностях более 100 л.с. подвесник управлялся "гидравликой", а не обычным тросовым приводом.

В остальном же "Hawk" вел себя спокойно и прогнозируемо. Единственно, после выхода на глиссирование (когда я перевел триммер из полностью "занутренного" в среднее положение), в диапазоне скоростей 38-50 км/ч лодка с водителем и расположившимся слева от него пассажиром принялась дельфинировать. Как показали дальнейшие эксперименты, победить эту проблему достаточно просто: либо опять поджать мотор к транцу триммером, либо прибавить газ — на скоростях около 60 км/ч и выше корпус сам собой прекрашает "кивать головой". Кстати, на триммер "Silver Hawk" реагирует подобно зенитке, из которой можно стрелять и по танкам на земле, и по самолетам в небе — послушно и поднимает, и опускает нос. В общем, тот эффект, который обычно достигается пересадкой пассажиров вдоль корпуса, здесь легко получить обычным нажатием на соответствующие кнопки.

Резюме

Перебрали с мощностью? Возможно. Начинающим водителям я бы не рекомендовал повторять мои эксперименты - при небольшой нагрузке "Ястребу", лодке изначально не гоночной и даже не спортивной, хватит и вполовину меньшего числа "лошадей". Но если набить доверху все вместительные рундуки, а пассажиров взять согласно паспорту... Тут испытанный нами комплект "Silver Hawk" плюс "Suzuki DF 115" наверняка покажет себя молодцом. Мощный движок и стоит дороже, и расход топлива у него выше, возразите вы. Однако моторы "разрешенной" мощности (90 л.с.) и повышенной (115 л.с.) находятся приблизительно в одинаковых категориях — что весовой, что ценовой, разница не столь существенна. Дело, скорее, в менталитете. На мощном автомобиле, даже по хорошей трассе, мало кто ездит по принципу "педаль в пол", а вот на лодке почемуто принято давать газу до отказу при любых условиях. Лично я на месте владельца протестированного нами "предельного варианта" с нагрузкой одиндва человека спокойно катался бы "вполгаза", экономя и топливо, и моторесурс, и собственные нервы. И при этом был бы уверен, что оказавшаяся вдруг на борту толпа гостей, нагруженных рыболовным или охотничьим снаряжением, не застанет меня врасплох запаса мощности хватит с лихвой.

> **А. Л.** Фото А. Д.





Шестая бот-шоу, прошедшая в декаду празднования 300летия Морской столицы, стала заметным событием в ряду юбилейных торжеств города. Выставку посетило больше гостей, чем в прошлом году, а количество заявленных участников превысило сотню. Правильно же сделанный в свое время организаторами акцент на то, что ежегодная бот-шоу — это не только деловые встречи на стендах в павильоне, но и благодаря уникальному расположению выставочного комплекса "Ленэкспо" на берегу Финского залива спортивный праздник на воде с демонстрацией возможностей техники на акватории, позволил вывести петербургский салон яхт, катеров и снаряжения для водных видов спорта на центральное место среди событий такого рода на Северо-Западе. Он достаточно объективно отображает тенденции в нашем прогулочном флоте, показывает его положительную динамику за последние годы.



а какие тенденции обратили внимание мы? Все активнее возрождается отечественное металлическое судостроение. Традиционно многие наши любители больше доверяют на воде легкому сплаву, да и прошлое многосерийное производство ориентировалось в основном на металл. Но оно как более затратное, менее гибкое, нацеленное на крупные предприятия и серийность больше других пострадало в годы перестройки. Естественно, сегодня — это зона рискованного бизнеса, куда новички идут осторожно.

Костромской судомеханический завод, специализирующийся на больших рабочих катерах, показал свою новинку — металлическую мотолодку "КС-700" (см. стр. 8), а питерская фирма "Совамарин", тесно работающая с фирмой "Верфь малого судостроения "Литек" — две новые сварные мотолодки: "Бриз" со стеклопластиковой палубой (длина 3.9 м) и "Вельбот" (длина 5.0 м). Впервые на питерской выставке были представлены амурские "Стрелы" (об их редакционных испытаниях читайте в следующем номере); "Адмиралтейские

верфи" продемонстрировали уже практически доведенную новинку "Мастер-510"; фирма "Мнев и К" выставила свой новый РИБ "Фаворит F500A" с металлическим тримаранным корпусом (см. "КиЯ" № 185). Уже традиционно выставлялась дилерами горбуновская "Казанка 5М4". Словом, налицо оживление отечественного металлического судостроения.

Отрадно, что не погибло деревянное судостроение. Сразу две фирмы: "Варяг" и "Корабельные мастерские" из Петрозаводска, который славится традициями в постройке деревянных судов, представили знаменитые фофаны и вельботы. Возможности верфей позволяют сегодня строить из карельской сосны, алтайского кедра или апшеронского дуба разные суда — от прогулочных лодок и морских шлюпок типов "ЯЛ-2", "ЯЛ-4", "ЯЛ-6" до морских и учебных парусников водоизмещением ло 100 т.

Еще одной заметной тенденцией стало расширение — к сожалению, только от известных западных моторостроителей — предложений специальных моторов и движителей. Например, фирма

ТЕХНИКА СПОРТУ И ТУРИЗМУ















Вспомогательный электромотор "Navigator", крепящийся на антикавитационной плите основного мотора "Selva"









"Меркурий-НИИ ТМ" впервые в своем мощностном ряду выставила чисто гоночную модель "Мегсигу-ОрtiMax 200XS", а компания "Баджер", давно торгующая потребительскими моторами "Selva", представила профессиональные спортивные двигатели серий S.400.T, Maiorca 35 Racing и F.1000.Int. Это объясняется оживлением в нашем водно-моторном спорте и востребованностью надежных спортивных двигателей.

Та же компания "Баджер", которая хорошо зарекомендовала себя в поиске на западном катерном рынке интересных технических новинок, показала уникальный подвесной мотор-весло "Go-Devil". По словам специалистов фирмы, мотору не страшны ни заросли тростника, ни пороги, ни болотная топь и трясина. Стальной кованый гребной винт на длинном наклонном валу и защищенный снизу и сверху специальными накладками способен проложить себе путь по любому бездорожью, была бы только полоска воды глубиной 10-15 см. Четырехтактные воздушники мощностью от 5.5 до 25 л.с. способны плоскодонке обеспечить скорость от 17.7 до 32 км/ч. С ним охотники могут забираться в такие глухие места, о которых раньше даже и не мечталось.

Любителям же троллинга в качестве альтернативы подвесному электромотору предлагался электромотор "Navigator", который устанавливается над антикавитационной плитой обычного подвесника. Поэтому он им и управляется и всегда готов к работе, а при переходе на основной ПМ выходит из воды и не

мешает движению.

Питерская фирма "Сова-марин" совместно со своим финским партнером "Alamarin Jet Oy" показала целый ряд водометных движителей под мощности от 160 до 235 кВт. Востребованность у нас в стране всевозможных водных "внедорожников" сейчас опять повышается.

Хорошей приметой было и появление на Северо-Западе новых производителей отечественной техники. Не секрет, что начинать сегодня с нуля производство, где за все надо платить по рыночным ценам, — задача для многих неподъемная. Однако, например, череповецкая верфь "Афалина", которой руководит бывший выпускник питерской Корабелки Александр Яковлев, смогла за короткое время пройти путь от выпуска фанерных тузиков до современной стеклопластиковой мотолодки "Афалина-520" (см. стр. 10).

Достаточно широкий круг новых прогулочных судов, вплоть до престижных моторных яхт, показала и питерская "Северная верфь", которая специализируется на "взрослом" судостроении.

"Десерт" любой выставки — новинки — и на этот раз были сосредоточены в основном в пневматическом классе. Он продолжает оставаться самым дина-

мично развивающимся в прогулочном флоте.

Некоторые из новинок фирм "Мнев и К" (кстати, широко отмечавшей на выставке свой 10-летний юбилей) и "Лидер" мы уже успели испытать на своей "мерной миле "КиЯ". О новинках "Буревестник В430 НL", "Фаворит F500A", а также "Лидер-400" можно было прочитать в "КиЯ" № 185. Такой анонс помогает потенциальным покупателям более взвешенно сделать свой выбор уже на выставке.

Широко представлены на открытой экспозиции были и надувные лодки "Фрегат", модельный ряд которых составляет около 30 наименований. Как сообщил нам главный конструктор фирмы И. Макаров, популярная серия лодок "M380FM", "M420FM", выполненных по многобаллонной схеме без единого жесткого элемента кроме транца, сейчас за счет продления днищевых баллонов получили дополнительную. как у традиционных лодок, плавучесть. Обладая малым весом и сопротивлением, они стали одними из наиболее легких и скоростных судов в своем классе. В Сибири, на Дальнем Востоке, где много порожистых рек и удаленных маршрутов, эти модели оказались наиболее востребованы.

Появилась новая серия "Эконом-класса". Это в основном гребные и гребномоторные лодки. Надувнушки данной серии имеют упрощенные "рубленые" обводы, спартанское вооружение. Изготовленные из современного ПВХ-материала, они, тем не менее, сравнимы по цене с теми же "Туристами" и "Нырками" и в будущем могут стать серьезными конкурентами продукции Уфы и Ярославля. В планах фирмы продавать свои лодки в Норвегию, где заинтересовались этой продукцией и приступили к ее сертификании.

Серию моторных лодок с надувным жестким пайолом показала и компания











ТЕХНИКА СПОРТУ И ТУРИЗМУ





"Баджер". Эти лодки под одноименным названием изготавливаются по ее заказу в Южной Корее.

Но наиболее интересным нам показался надувной катамаран, представленный той же компанией "Баджер". Это сугубо спортивное судно, изготовленное фирмой "Gemini Inflatables".

Многие из нас обратили внимание на захватывающий сюжет гонки на таких катамаранах вдоль прибойной волны далекой Австралии, показанный в одном из спортивных выпусков НТВ, когда легкие суденышки на бешеной скорости преодолевали полосу прибоя, подлетая в воздух до 10 метров.

Порода этих супергоночных снарядов под названием "Резиновый утенок" выводилась из надувных лодок, концепция испытаний которых была невероятно жесткой: в них может принять участие любой желающий, но судно должно быть полностью разрушено в ходе тяжелейшей эксплуатации.

Поэтому главным условием допуска к соревнованиям была определена способность надувной лодки весом менее 75 кг двигаться со скоростью более 100 км/ч. Тоннельные обводы катамарана позволяли достигать высоких скоростей. Несмотря на кажущуюся хлипкость катамарана его конструкция в продольном и поперечном направлении очень жесткая, а на днищевой поверхности баллонов сделаны узкие длинные накладки из жесткого пенополистирола. Экипаж состоит из водителя и штурмана, который на самом деле, как в мотогонках на мотоцикле с коляской, откренивает корпус.

Серийный катамаран имеет длину около 4.2 м, грузоподъемность около 700 кг, в прогулочном варианте с двигателем в 25 л.с. он может буксировать лыжника, а с 50-сильным мотором уже участвовать в гонках, достигая скорости 80 км/ч. По мнению известного в прошлом тренера по водно-моторному спорту А. Беляевского, это очень перспективное гоночное судно и было бы прекрасно, если бы удалось в наших условиях на его основе создать свой

гоночный класс. Правда, цена его в 2500 долл. у южно-африканского производителя, прямо скажем, не маленькая.

Над акваторией рядом с выставочным павильоном все дни работы не смолкал гул моторов. Лодки то и дело совершали пробные выходы, в показательных заездах ревели СВП, взлетал и садился флайбот, сновали мневские плавающие "блюдца". Желающие просто прокатиться обращались в первую очередь к фирме "Лидер", которая не отказывала никому.

На этой же акватории в предпоследний день работы выставки прошли и юбилейные, пятые, гонки на надувных

лодках на призы журнала "Катера и яхты". Популярность этих соревнований растет год от года. Количество участников перевалило уже за полсотню. На трассе гонок можно было увидеть и конструкторов надувной техники, и производителей, и продавцов. Свое мастерство повышают здесь и совсем юные спортсмены Петербургской спортивно-технической Ассамблеи, и уже зрелые гонщики, имеющие за плечами опыт побед даже в международных соревнованиях. В этом году впервые гонки были включены в официальный календарь соревнований, а значит появились все основания победителям присваивать спортивные разряды. В











СВОБОДЕН И УВЕРЕН В СЕБЕ



На страницах журнала мы уже рассказывали о новом серийном продукте нижегородского "Пласта" - судне на воздушной подушке, аэроджипе "Пегас" (см. № 184). Читатели смогли ознакомиться с технологическими новшествами, применяемыми при производстве аппарата, с достоинствами его эксплуатационных характеристик и возможностями. Хотя СВП в мире современной техники не является новинкой, и существует множество компаний, производящих подобную продукцию, при оценке представленных на рынке моделей сразу же выявляется ряд особенностей "Пегаса", на которых хочется заострить внимание.

Дело в том, что "Пегас" — не только идеальное транспортное средство для различных поисково-спасательных, исследовательских и аварийных работ, патрулирования рек и прибрежных вод, срочной медицинской помощи. Великолепный дизайн "Пегаса", отвечающий современным представлением о стиле, и приятное интерьерное оформление салона создают неповторимое ощущение комфорта при управлении им и делают его прекрасным средством для активного отдыха, причем, надо заметить, не только на воде, но и на льду (даже в период ледостава), снегу и грунте, на которых он чувствует себя уверенно. Благодаря "Пегасу" можно не отказываться от любимого вида отдыха даже в зимний период. Автономный отопитель "Webasto" позволит на зимней рыбалке или охоте устроить привычно комфортную ночную стоянку, несмотря на лютый мороз. Двигатель "Rotax" от "Bombardier" (в отличие от большинства отечественных моделей, СВП "Пегас" комплектуется только этими проверенными импортными двигателями) настолько надежен, что копаться в нем в стужу и метель вам не придется. Гибкое ограждение также отличает прочность, но в случае повреждения благодаря его особой конструкции будет достаточно скрепить края разрыва любым подручным материалом и без проблем продолжать движение.

Аэроджип "Пегас" — движение без преград, комфорт без ограничений. Красив и надежен, удобен в эксплуатации. Силен в работе и комфортабелен в отдыхе. Но главное — он свободен и уверен в себе, как и его владельцы.

Фирма "Пласт" прилагает все усилия для того, чтобы уровень технического обслуживания своей продукции соответствовал Вашим требованиям, предъявляемым к сервису. Компания будет рада услышать все Ваши пожелания и предложения.

КАТЕР "МИРАЖ



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ: длина и ширина габаритные -4.34×2.14 м; высота транца -0.508 м; масса корпуса (не более) — 320 кг; грузоподъемность (пассажиры и полезный груз) — 450 кг; пассажировместимость — 4 чел.; допустимая мощность ПМ — 90 л.с.

"BEKTOP-630"



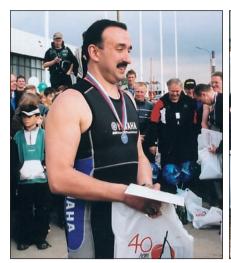
ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ: длина и ширина габаритные — 6.30×2.25 м; высота транца — 0.508 м; грузоподъемность (пассажиры и полезный груз) -750 кг: пассажировместимость — 6 чел.: объем топливного бака — 200 л; допустимая мощность ПМ — 200 п.с.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ: длина и ширина габаритные -5.45×2.22 м; высота на миделе -1.1 м, транца — 0.508 м; масса корпуса (не более) — 650 кг; пассажировместимость — 7 чел.; допустимая мощность ПМ — 150 л.с.

ПРОДУКЦИЮ ФИРМЫ "ПЛАСТ" МОЖНО ПРИОБРЕСТИ:

Фирма "Пласт", г. Нижний Новгород, ул. Кащенко, 2, тел. (8312) 66-0194, 63-5893, 63-1389 www.plast.nnov.ru, pkfplast@kis.ru; 🗾 Представительство в Москве, тел. (095) 528-8160; 🔳 ООО "Торговый дом "Борей", г. Самара, тел. (8462) 58-9610; 🖿 "Сова-Марин", СПб, тел. (812) 115-5502, 591-4238; 💂 ООО "АкваЛик", СПб, тел. (812) 184-4916; 🔳 "Техсервис", г. Астрахань, тел. (8512) 37-2210, 39-3514, 37-5685; 🔳 ОАО "Скат" г. Казань, тел.(8432) 18-0798, 57-8527; 📜 Автосалон "Авангард", г. Екатеринбург, тел. (3432) 75-2275, 75-3050; 🗖 Магазин "Техноцентр "Беркут", г. Екатеринбург, тел. (3432) 62-6407, 45-5471; 🗖 ООО Фирма "Пласт", г. Иркутск, тел. (3952) 24-7432; Магазин "Оружие", г. Череповец, тел. (8202) 55-4565







Николай Мнев вручает приз — лодку своего производства — Игорю Дубинскому

своем приветственном слове вице-президент Федерации водно-моторного спорта Алексей Ишутин поздравил участников и пожелал гонкам на призы журнала еще более расширяться в будущем. Сегодня уже появились возможности восстановить наши прошлые соревнования на приз "Золотой винт" в прежнем формате.

Как и в прошлом году, участники состязались в шести классах (с рабочим объемом мотора до 175, 250, 300, 400, 500 см3 и в свободном классе). Основное отличие от правил прошлого года заключалось в том, что все классы, за исключением свободного, проходили обычную трехбуйную трассу за пять кругов, а свободный класс должен был преодолеть удлиненную дистанцию, на которую судьи отводили 20 минут. По сути заезд в свободном классе должен был стать первой пробой сил и техники перед чемпионатом мира по водномоторному спорту "24 часа Санкт-Петербурга".

Заезд мощных РИБов в свободном классе, который собрал рекордное число участников — 18, даже пришлось по соображениям безопасности и уравнивания шансов разделять спортсменов на два заезда. И здесь уже можно было видеть те новинки, которые приготовили спортсмены для чемпионата. Вопервых, это обновленные лодки фирмы "Бот-Сервис" Виктора Агаркова. Корпуса, отдаленно напоминающие известный у гонщиков "Винрейс", приобрели зализанную капсулу водителя и капотировку двигателя. На трассе они очень устойчиво держатся в повороте, имеют хорошую динамику разгона и неплохую скорость. Но абсолютным победителем по скорости стал мневский РИБ команды "Балт-Трейд", который благодаря удачной конструкции поперечного стреловидного вентилируемого редана отличался хорошей устойчивостью на волне и наивысшей скоростью, хотя и имел меньшую мощность двигателя, чем у многих старших соперни-

ПОБЕДИТЕЛИ ПЯТЫХ СОРЕВНОВАНИЙ НА ПРИЗЫ ЖУРНАЛА "КАТЕРА И ЯХТЫ"

Кла	сс до 175 см³				
I	О. Замилов	"Фрегат"	лодка "M-340" + мотор "Tohatsu-9.8"		
II	А. Геращенко	"Ямаран-Петросет"	"B-300" + "Yamaha-8"		
Кла	сс до 250 см ³				
1	И. Дубинский	"Фрегат"	"M-340" + "Yamaha-15"		
II	А. Смирнов	"Ямаран-Петросет"	"B-330" + "Yamaha-15"		
III	А. Буйницкий	"Лидер"	"Л-340" + "Tohatsu-9.8"		
Кла	сс до 300 см ³				
1	И. Дубинский	"Фрегат"	"M-340" + "Yamaha-15"		
II	А. Смирнов	"Ямаран-Петросет"	"B-330" + "Yamaha-15"		
III	О. Замилов	"Фрегат"	"M-340" + "Yamaha-9.9"		
Кла	сс до 400 см ³				
1	И. Дубинский	"Фрегат"	"M-380" + "Yamaha-25"		
II	А. Геращенко	"Ямаран-Петросет"	"B-380" + "Yamaha-20"		
Ш	А. Смирнов	"Ямаран-Петросет"	"B-300" + "Yamaha-25"		
Кла	сс до 500 см ³				
-1	В. Пуляк	"Баджер"	Катамаран "Запкат" + "Selva-30"		
II	И. Макаров	"Ямаран-Петросет"	"M-420" + "Yamaha-30"		
Ш	И. Дубинский	"Фрегат"	"M-380" + "Yamaha-25"		
Своб	Свободный класс (свыше 500 см³)				
40-5	40-50 л.с. — заезд № 1				
1	К. Святогоров	Клуб им. Ленина	"Сапсан" + "Yamaha-50"		
II	О. Крючков	"Лидер"	"Л-370" + "Suzuki-40"		
III	А. Барласов	"Охотник"	РИБ В. Агаркова + "Mariner-40"		
более 50 л.с. — заезд № 2					
I	Н. Коноплянцев	"Балт-Трейд"	"Буревестник-525" + "Merc-90"		
II	И. Пылаев	"ПСТА"	"Мустанг" + "Merc-115"		
Ш	А. Берницын	"Мнев и К"	"Мустанг" + "Yamaha-140"		

Среди участников заезда до 500 см³ победителем стал упомянутый выше катамаран компании "Баджер". Надувной "Резиновый утенок" подтвердил репутацию самого резвого и устойчивого в гонке судна.

В остальных четырех младших классах бесспорное лидерство показала фирма "Фрегат". Ее легкие лодки победили во всех младших классах. Заходя в повороты по большому радиусу из-за ощутимого дрейфа, они на прямых убедительно выигрывали в скорости, по сравнению с другими участниками. Основная борьба складывалась между командами "Ямаран" и "Фрегат". Но командный победитель прошлых лет "Ямаран" не смог удержать переходящего кубка, и он заслуженно перешел к фирме "Фрегат", которую мы поздравляем с убедительной победой. Большую помощь в организации и формировании призового фонда оказали наши спонсоры: фирмы "Мнев и К", "Меркурий-НИИ ТМ", "Баджер", "Лидер", "Ямаха-Центр на Петроградской", "Франкарди". Мы хотим выразить им свою искреннюю благодарность, так как в призах за главные места были такие награды, как, например, надувная лодка "Гольф", мотор "Меркури" и т. д.

Очередные, шестые, соревнования на призы журнала среди надувных лодок состоятся 12 июня будущего года в рамках традиционной Петербургской бот-шоу в "Ленэкспо". Мы уже сейчас готовы выслушать все предложения и учесть их при подготовке к очередным соревнованиям. Приглашаем принять в них участие всех желающих.

Константин Константинов Фото автора

Сергей Федорко

Официальный Интернет-сайт гонки «24 часа Санкт-Петербурга» представляет его как генерального конструктора морской техники. В питерских водно-моторных кругах он более известен как Петрович или Кулибин. Читатели журнала, возможно, не знают, что речь идет о Сергее Петровиче Федорко, создателе не раз упоминавшихся на наших страницах жестко-надувных лодок «Мустанг» и «Кондор» производства фирмы «Мнев и К». Этот конструктор, больше предпочитающий работать рубанком, чем карандашом, свои первые лодки построил более 30 лет назад, но стал известен многим благодаря именно сотрудничеству с Николаем Мневым, в результате которого в серийное производство пошло несколько удачных моделей РИБов.

КОНСТРУКТОР,

ожно сказать, что с момента возникновения гонки «24 часа» отечественное РИБостроение обрело второе дыхание. За два-три прошедших года на воду вышло столько новых моделей, сколько их появилось за 10 лет «догоночной» эпохи. Буму способствовали довольно либеральные правила, ограничивавшие только минимальные размерения лодки, а от конструкции требовавшие немногого: наличия сплошного U-образного баллона и однокорпусной гидродинамической схемы. Если в первой гонке 2000 г. безоговорочно доминировали «Мустанги» Федорко-Мнева, чем и снискали себе определенную популярность, то последующие годы ознаменовались развертыванием настоящей «гонки вооружений», поиском и отработкой таких проектных решений, которые привели бы их автора к победе в неофициальном «кубке конструкторов». И Федорко не был бы Кулибиным, если бы не предложил некое революционное решение, в корне отличное от основного направления, по которому пошло большинство строителей спортивных жестко-надувных судов.

Многочисленные зрители гонки этого года наверняка обратили внимание на необычную лодку под номером пять. На фоне нарядно-жизнерадостных «спортсменок» конструкции В.Агаркова она выглядела мрачновато, даже немного устрашающе — некрашеная военноморского цвета палуба, темный корпус, какие-то непонятные устройства позади обтекателя кокпита... Стиль хода судна тоже впечатлял. В отличие от бодро прыгавших с волны на волну конкуренток, «пятая» как будто стелилась по воде корпусом, с глухим стуком пробивая на полном ходу крутые водяные «кочки». На мало-мальски спокойной воде она ложилась на левый борт и, не проявляя никаких признаков курсовой неустойчивости при крене, неслась с рекордной

скоростью, увлекаемая мощью 200сильной инжекционной «Ямахи».

Конечно же, еще до начала действа мы рассмотрели как следует незнакомку на берегу. Внушала почтение килеватость корпуса порядка 30°. Четыре пары продольных реданов выглядели вовсе не реданами в привычном смысле — с горизонтальной брызгоотражающей поверхностью, а скорее напоминали дощатую обшивку внакрой, но в направлении не от планширя вниз, а наоборот, от киля к скуле, образуя килеватые Zобразные ступени. Три ее нижних продольных ступенчатых пояса прерывались двумя поперечными реданами. В их вертикальных стенках зияли ряды круглых отверстий, как будто для вентиляции поверхности днища. Киль скругленный, образующий «лыжу». Мотор подвешен на параллелограммном механизме, фиксируемом после настройки высоты подъема. Лежащая краями на баллоне легкая палубная секция была устроена явно не для эстетики. Ее продольный профиль напоминал выпуклую поверхность крыла, плавно понижающуюся в направлении к невысокому транцу. Пластик корпуса и палубы без декоративного покрытия, но цвет его какой-то слишком темный явно не обощлось без слоя углеткани. Смола, стало быть — эпоксидка. Воистину, хай-тек. Водительское место оборудовано почти в самой корме, в наименее подверженном качке месте корпуса. Оборудовано по-спартански: кокпит в ширину плеч, пластиковое сиденье упруго подается под весом пилота. Педаль газа, панель тумблеров, какието рычаги между ногами.

Гонщик-строитель поясняет концепцию своего судна. При относительно малой массе — разрешенные для перевозки на легковом трейлере полтонны — достигаемые в «двухлитровом» классе скорости 100-120 км/ч выводят лодку







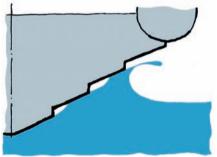
идущий своим путем



в режим рикошетирования. Здесь несколько другая физика, чем при обычном глиссировании. Важно максимально стабилизировать ход лодки, пусть даже ценой роста смоченной длины днища. Корпус, по убеждению автора, должен как можно меньше «мешать» работе мотора. Отсюда и необычность формы продольного реданирования никаких выступающих поверхностей на днище, которые могли бы вызвать «броски» давления при контакте с волной. Свою роль должна сыграть и аэродинамика; палуба спрофилирована так, чтобы ее обширная плоскость эффективно демпфировала резкие прыжки судна. Поперечные реданы позволяют не слишком проигрывать в сопротивлении, когда лодка ложится на воду всей длиной киля. Наконец, «секретное оружие» изобретателя — балластно-дифферентовочная цистерна. Она не видна при внешнем осмотре, но ее присутствие ощущается в посадке судна. Без хода лодка сидит в воде почти по баллон, не проявляя свойственной килеватым корпусам валкости. При разгоне вода из цистерны за короткое время сливается под днище (вот зачем насверлены в нем отверстия!), и лодка бежит уже налегке. Более того, замкнутый отсек цистерны в самом носу может независимо заполняться под действием скоростного напора воды через днищевой шпигат, что позволяет оперативно управлять ходовым дифферентом в ходе гонки при прохождении поворотов и участков с сильным волнением. По словам автора, цистерна действует сильнее, чем привычная откидка мотора. К сожалению, vспеха в гонке добиться не удалось, инжекционный мотор работать на нашем бензине отказался уже через несколько часов, и попытки его оживить успехом не увенчались. Тем не менее было заметно на глаз, насколько легко обходила «пятерка» своих ближайших конкурентов на прямых участках трассы.

На базе корпуса «пятерки» С. Федорко планирует построить серию жестко-





Z-образные реданы уменьшают смоченныю поверхность корпуса, не подтормаживая потока воды, а значит, способствуют снижению ударных нагрузок

надувных лодок для коммерческого использования. Мне довелось прокатиться на опытном образце, который выглядит вполне традиционно для РИБа. Он не оборудован отдельной дифферентовочной цистерной и аэродинамической палубой, зато на его баллоне* красуется высокая П-образная мачта изящного вида, напоминающая башню для вейкбординга. Под «Ямахой-130» скорость достигла, по ощущению (спидометра на опытном образце не было), порядка 80 км/ч. На глиссирование выходила плавно, чувствовалась инертность балластной цистерны. На полном ходу невысокая невская рябь не ощущалась вообще. Как только мы вылетели в залив,

я инстинктивно напрягся, ухватившись за мачту. Напрасно — на крутой волне в 0,3-0,5 м высотой даже не потребовалось скидывать ход ни на встречном, ни на попутном курсе. Идя лагом к пологой волне, лодка накренялась, «облизывая» профиль, но никаких склонностей к зарыскиванию или какому-либо неконтролируемому поведению не проявила. Она даже не пыталась ложиться, как прежде, на левый баллон, что говорит о хорошем соответствии 130-сильного мотора данному шестиметровому корпусу, когда несущая ширина днища оказывается достаточной для обеспечения поперечной остойчивости.

В технике есть правило «двух новаторских решений»: при превышении предела существует большая вероятность, что объект не заработает как надо. «Пятерка» показала, что из этого правила возможны удачные исключения. Отказ мотора не стоит рассматривать всерьез. Жаль только, что прототипом для новой серии рекордных лодок она, скорее всего, не станет. Правила UIM, согласно которым будет проводиться питерская гонка «24 часа», запрещают использование большинства из заложенных в проект идей. Будем надеяться, что многообещающая концепция конструктора Федорко еще найдет свою область применения.

Алексей Даняев

Фото автора, Андрея Чепакина и Артура Гроховского

^{*} Кстати, хотя гонщик выступал от команды "Мнев", баллоны для лодки изготовила фирма "Лидер".

КАТЕР ДЛЯ БУКСИРОВКИ ПАРАШЮТИСТА

асколько нам известно, родоначальником полетов на парашюте за катером был в 60-х гг. прошлого века великий новатор — организатор и начальник Горьковского ЦКБ по сулам на полволных крыльях Р.Е.Алексеев. Буксировщиком являлся катер на крыльях "Волга" (длиной 8.5 м с двигателем "ГАЗ-13" мощностью 165 л.с.), применявшийся для испытания моделей. Летали не только сам Алексеев, но и его сотрудники — Б.А.Зобнин, В.И. Шадрин, В.В.Моисеев и другие, впрочем — пока им было до 50 лет. Зимой буксировщиком был автомобиль, а когда появились снегоходы — использовали его. Летали на десантном парашюте типа ПД-47.

Зимой 1978 г. довелось и одному из авторов этой статьи — А.Матвееву — испытать это наслаждение — поболтаться на веревочке на высоте пятиэтажного дома под свист ветра.

Впоследствии нижегородский отряд энтузиастов растаял: кто-то остыл, Моисеев освоил дельтаплан, кто-то, к сожалению, ушел из жизни.

В настоящее время во многих курортных местах катанием на парашюте за катером потчуют всех желающих туристов. Этот увлекательный вид активного отдыха после 20-летнего перерыва опять начинает возвращаться и в наш нежаркий климат.

В конце сентября — начале октября 2001 г. нижегородская телекомпания "Волга" показала сюжет про то, как некий спортсмен в гидрокостюме с парашютом, привязавшись за катер длиной метров 10, пытался стартовать

с берега. Катер подходил кормой к берегу, потом давал "полный вперед", спортсмен бежал сначала по суше, потом по воде, ожидая, что парашют его вот-вот поднимет, но катер явно не мог обеспечить необходимой скорости. После третьей неудачной попытки спортсмен замерз и прекратил свой аттракцион.

Так какой же должен быть катер и с какой скоростью ему надо двигаться, чтобы обеспечить устойчивую буксировку парашютиста?

Рассмотрим схему буксировки парашютиста за катером.

Буксирный фал длиной L_{Φ} крепится в точке 0 на борту катера. В точке P находится парашютист. На него действуют сила веса G и, через стропы парашюта, полная аэродинамическая сила R — равнодействующая сил давления на его купол. При обдуве парашюта набегающим потоком воздуха его центральная ось устанавливается на некоторый угол Φ относительно горизонта.

Силу R можно разложить на вертикальную Y и горизонтальную X составляющие: $Y = R \sin \varphi$ и $X = R \cos \varphi$. Отношение этих составляющих и характеризует аэродинамическое качество парашюта

$$K = \frac{Y}{X} = \frac{R \sin \varphi}{R \cos \varphi} = tg\varphi$$
.

Спортивные планирующие парашюты имеют удлиненную в виде крыла форму купола и обладают K=4-6. У десантных парашютов типа ПД-47 с круглым или квадратным куполом эта величина K=0.8-1.1.

Полная аэродинамическая сила R выражается в аэродинамике как

$$R = C_R \frac{\rho V^2}{2} S,$$

где C_R — коэффициент сопротивления парашнота; ρ — плотность воздуха; S — площадь парашнота.

Опуская расчеты, приведем кривые (рис.2 и 3), по которым можно получить потребную скорость катера для возможности буксировки парашютиста весом $G=70\div100$ кг и буксировочное усилие X_0 на узле крепления фала в функции угла подъема γ для стандартных атмосферных условий (p=760 мм рт. ст.; $t=15^{\circ}$ C). При этом в качестве исходных данных были приняты: $\rho=0.125$; S=20 м²; $C_R=1.2$; K=1.

По этим кривым мы видим, что при заданных характеристиках парашюта подъем спортсмена весом $G=100~\rm kr$ происходит на скорости $V=9.7~\rm m/c$. Сопротивление движению катера от парашюта составляет в этот момент $X_0=100~\rm krc$.

По мере роста скорости буксировки происходит увеличение угла подъема γ (высоты подъема при заданной длине фала), сил X_0 и Y_0 .

Для расчета характеристик катера минимальных размерений примем при $\gamma=20^\circ$ (H=34.2 м), V=12.2 м/с и G=100 кг сопротивление движению катера от буксируемого парашюта $X_0=157.2$ кгс и приподнимающую катер силу $Y_0=R\sin\varphi-G=57$ кгс.

Спроектируем требуемый катер в первом приближении. Катер с буксируемым парашютистом должен двигаться со скоростью 12.2 м/с и располагать мощностью, необходимой для собственного движения и преодоления сопротивления парашюта 157.2 кгс.

Мощность, требуемая для преодоления сопротивления парашюта,

$$N_n = \frac{V \cdot X_0}{75 \, \text{\eta}} = 46.7 \, \text{л.с.}$$
,

где η — коэффициент полезного действия гребного винта, величину которого можно принять равной 0.55.

Предполагаем, что мощность для движения глиссирующего катера водоизмещением D около 1.2 т (см. табл. 1) при гидродинамическом качестве $K_v = D/R = 4.5$, реальном при глиссиро-

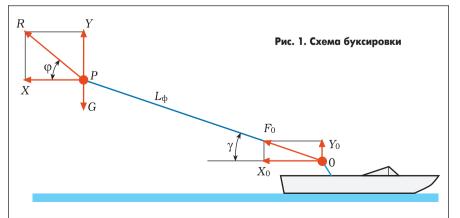


Таблица 1
ПРИМЕРНЫЕ СТАТЬИ НАГРУЗКИ КАТЕРА

Статья Массо	з М, кг
Корпус (ал. сплав) с оборудованием	380
Аккумулятор с фундаментом	60
Лебедка с элементами крепления и фалом	70
Площадка стартовая	20
Топливо с баком	100
Установка энергетическая (подвесной мото	p) 200
Запас водоизмещения	20
Водоизмещение порожнем	850
Водитель и инструктор	150
Парашютист	100
Водоизмещение полное	1100
Водоизмещение без парашютиста (летит)	1000

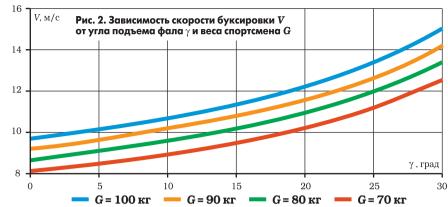
вании, составит

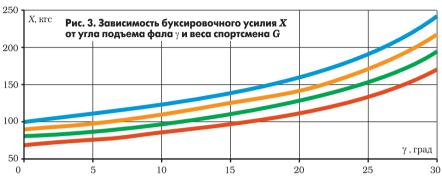
$$N_{\rm \tiny K} = \frac{VR}{75\,\eta} = \frac{VD}{75\,\eta \cdot K} = 79\,{\rm J.c.}$$
 .

Полная потребная мощность $N=N_n+N_{\rm k}=47+79=126$ л.с. С некоторым запасом примем N=150 л.с.

Оценив полезную нагрузку, получим длину катера 6 м, ширину 2.2 м; при этом отношение L/B = 2.73 находится в пределах известных глиссирующих мотолодок (2.6–2.8). Катера с большим удлинением способны сохранять продольную устойчивость в более широком диапазоне скоростей, однако необходимость обеспечения буксировки парашютиста со смещением относительно ДП катера — при боковом ветре и на циркуляции — вынуждает нас остановиться на ширине катера 2.2 м при ширине транца 2.0 м.

Для катера (назовем его "Парашютист") применим форму "моногедрон" с





углом килеватости от миделя до транца 17° и одинаковой шириной по скуле 2.0 м. Умеренная килеватость позволяет получить достаточно высокое гидродинамическое качество при приемлемых перегрузках на волнении и хорошую остойчивость. Буксировка парашютиста будет проходить, скорее всего, при тихой погоде с волнением не более 0.25 м, так что мореходность катеру потребуется не выше, чем для прогулочного варианта.

Продольные реданы автоматически регулируют смоченную ширину днища в зависимости от скорости. Если бы 6метровый катер проектировался для достижения максимальной скорости под мотором 150 л.с., ближний к скуле продольный редан следовало бы протянуть до транца — сопротивление было бы меньше, скорость — больше. Необходимость обеспечения повышенной остойчивости в начале глиссирования при движении с парашютом, смещенным относительно ДП, принуждает нас обрезать этот редан, не доводя его до транца на 1 м. Второй редан (340 мм от ДП) не доходит до транца на 2 м.

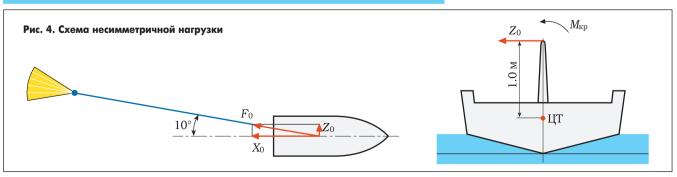
Выполнив расчет сопротивления катера "Парашютист" по методике, изложенной в книге И. Т. Егорова и др. "Ходкость и мореходность глиссирующих судов" (Л., "Судостроение", 1978), получим потребные мощности для движения с буксировкой парашюта на разных скоростях (табл. 2).

Приведенные расчеты показывают, например, что катер "Парашютист" может идти со скоростью 10–12 м/с и буксировать парашютиста весом до 100 кг при угле подъема 20°, что соответствует высоте полета до 34 м при

Таблица 2

РЕЗУЛЬТАТЫ РАСЧЕТА МОЩНОСТИ

PESTAINI PACTEIA MOMNOCIA										
Величина			Значе	ние						
Скорость V , м/с	8	10	12	14	16	18				
Число Фруда $\mathrm{Fr}_{\scriptscriptstyle D}$	2.5	3.1	3.8	4.4	5.0	5.7				
		глисс.	\rightarrow	\rightarrow	\rightarrow	\rightarrow				
Угол дифферента ϕ_{eta}°	4.9	4.2	3.7	2.7	2.5	2.2				
Сопротивление, кгс:										
давления R_{ϕ}	94.6	80.3	55.0	51.7	48.4	41.8				
трения $R_{ m rp}$	90.1	116.1	156.2	205.9	257.2	315.5				
выст. частей $R_{\scriptscriptstyle \! \! \! \! \! \! \! \! \! \! \! \! \! \! \! \! \! \! \!$	8.6	13.5	19.4	26.5	34.6	43.7				
воздушное $R_{\scriptscriptstyle m BO3Z}$	6.4	10	14.4	19.6	25.6	32.4				
суммарное $R_{\scriptscriptstyle m K}$	199.7	220.0	245.0	303.7	365.8	433.4				
Потребная мощность $N_{\scriptscriptstyle \! m K'}$ л.с.	38.7	53.3	71.2	103.1	141.9	188.9				
Буксировочное усилие $X_{\!\scriptscriptstyle 0}$, кгс	-	106.1	157.2	207.9	271.5	_				
Потребная мощность при движени с парашютом $N_{{}_{\!$	и —	79.1	119.0	173.6	247.2	-				



длине фала 100 м. Гребной винт подвесного мотора должен реализовать мощность при этих скоростях.

Расчет дает завышенную величину сопротивления трения на скоростях больше 12 м/с из-за того, что не учитывается уменьшение смоченной поверхности от работы продольных реданов. Реально достижение в прогулочном варианте (без парашюта за кормой) скорости 18 м/с (65 км/ч).

Стойка буксирного фала должна крепиться к катеру чуть кормовее (100–150 мм) его центра тяжести. Тогда сила, возникающая на буксирном фале F_0 , будет приводить катер к ветру.

При несимметричной относительно ДП катера буксировке парашютиста на стойку крепления фала действует боковая сила, вызывающая кренящий момент. Оценим величину этого момента. При смещении парашютиста весом 100 кг на угол 10° в плане, величина боковой силы составит 29.1 кгс. Приняв высоту стойки над центром тяжести катера равной 1.0 м, получим кренящий момент 29.1 кгм и восстанавливающий момент 47.8 кгм.

При движении на режиме глиссирования восстанавливающий момент увеличивается в два и более раз (вода ста-

новится все более "твердой").

Таким образом, сравнивая полученные величины моментов, можно установить, что (в рамках принятых допущений) при движении катера на режимах буксировки парашютиста со смещением относительно ДП катера его поперечная остойчивость будет обеспечена.

Теперь определим характеристики буксирной лебедки.

Примем диаметр фала $d_{\Phi}=10$ мм, длину фала $L_{\Phi}=100$ м. Парашютист весом 100 кг буксируется с углом подъема $\gamma=20^{\circ}$ и усилием на фале $F_{0}=167.3$ кгс. Учитывая рывковый характер нагрузки на фале, примем расчетное значение $F_{0}=1.5\cdot 167.3=251$ кгс.

На барабане диаметром d = 0.1 м и шириной b = 0.3 м можно уложить 112 м фала заданного диаметра в семи слоях. Наружный диаметр с учетом намотанных слоев фала составит d = 0.23 м. Задав окружную скорость барабана U = 0.3 м/с, получим частоту вращения

$$n = \frac{U \cdot 60}{\pi \cdot d} = 24.9$$
 об/мин,

потребный момент

$$M = \frac{F \cdot d}{2} = 28.9 \text{ кгм}$$

и потребную мощность привода лебедки

$$N = \frac{M \cdot n}{716.2} = 1$$
 л.с. (0.74 кВт).

Такую мощность вполне обеспечит автомобильный аккумулятор "12CT–190"

Можно предложить два способа полета на парашюте за катером.

1) без лебедки: фал, закрепленный на катере и подвесной системе парашюта, выкладывается змейкой на причале, расположенный к нему кормой катер дает ход, набирает скорость 12 м/с, парашютист взлетает, совершает полет и далее посадку на берег;

2) с лебедкой: катер набирает ход 12 м/с, парашютист выходит на стартовую площадку катера (ее длина около 2.5 м), крепит подвесную систему парашюта к фалу лебедки, инструктор выбрасывает парашют в сторону кормы, парашютист взлетает, лебедка разматывает фал. По завершении полета лебедка подтягивает парашютиста на стартовую площадку, инструктор помогает погасить парашют, катер сбавляет ход.

Желаем успешных полетов!

В. Абрамов, А. Матвеев д. Кузнецово, Чкаловский р-н, Нижегородская обл.



ПРОИЗВОДСТВО И ПРОДАЖА КАТЕРОВ

Компания «СТК» представляет на российский рынок маломерных судов катер «Marino Miracle», производимый совместно со знаменитой финской фирмой «Marino».

Данная модель имеет максимум плюсов в оптимальном размере:

- + Современный дизайн
- + Оригин. планировка
- + Удобный сквозной проход в носовую часть
- + Возможна установка стационарных или подвесных моторов
- + Макс. скорость 41 уз.
- + Спальные места для 4 чел.
- + Системы жизнеобес-
- + Оптимальный вес и размер для транспортировки прицепом

*Подробная информация на www.ctk-com.ru

5 CTK www.ctk-com.ru

185013, Карелия, г. Петрозаводск, Шуйское шоссе, 13 Тел.: (8142) 797-000, 797-010, факс 797-031

ДИНАМИЧЕСКИ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ

МНОГОКОРПУСНЫЙ ГОНОЧНЫЙ КАТЕР

овременные катамараны для гонок в открытом море имеют общий недостаток: не обладают свойством динамической самостабилизации, весьма важным при развиваемых этими катерами высоких скоростях, связанных со значительными аэролинамическими силами и моментами. Центр аэродинамической подъемной силы находится примерно на расстоянии четверти длины от носовой оконечности, а гидродинамическая подъемная сила приложена к кормовой четверти корпуса. При сильном порыве ветра аэролинамическая подъемная сила может возрасти настолько, что порожденный ею момент, дифферентующий катер на корму, окажется больше, чем момент противоположного знака от веса катера. Результатом этого может явиться переворот через корму, что и случается довольно часто.

Корпуса катамарана, имеющие большое удлинение, эффективны с точки зрения затрат энергии на движение только в водоизмещающем и переходном скоростных режимах, т. е. лишь во время разгона до полной скорости. На максимальной скорости такие катера движутся в режиме развитого глиссирования, т. е. контакт с водой ограничен небольшой кормовой частью днища корпусов; таким образом, корпуса достаточно большой длины практически "не нужны", а вес их конструкций относительно велик. Воздействие волн на носовые части корпусов приводит к существенной качке, а также слемингу днищ, несмотря на довольно острые обводы корпусов. Увеличение угла килеватости днища приводит к уменьшению интенсивности слеминга, но еще более снижает гилролинамическое качество корпусов.

Оба эти недостатка могут быть ликвидированы при переходе к новому типу скоростного судна: "рассекающему волны" тримарану — PBT [1]. Гоночный катер — PBT — состоит из одной надводной капсулы обтекаемой формы, в которой размещаются экипаж и запас топлива, а также трех корпусов малого удлинения с ломаными (гранеными) обводами и минимальным надводным бортом. Корпуса соединены с капсулой тонкими стойками, которые, в отличие от стоек судов с малой площадью ватерлинии, расположены над расчетной ватерлинией и не пересекают ее в статическом положении. Двигатели размещаются в корпусах. В качестве движителей могут использоваться вентилируемые водометные движители (при скоростях примерно до 100 уз) или воздушные (при больших скоростях).

Поперечная конструкция, соединяющая два бортовых корпуса с капсулой, имеет форму крыла и размещена немного кормовее центра тяжести катера. Это кормовое надводное крыло обеспечивает существенную аэродинамическую разгрузку на полной скорости. Понятно, что на стоянке РВТ будет иметь значительный дифферент на корму.

Центр масс катера находится между расположенными треугольником кор-

пусами; такая схема является наиболее динамически устойчивой, с точки зрения действия гидродинамической подъемной силы.

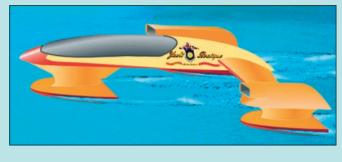
Аэродинамическая подъемная сила на кормовом крыле и на капсуле имеет равнодействующую, приложенную несколько кормовее центра масс катера. При порыве ветра появляется дополнительный дифферентующий на нос момент, что приводит к увеличению погружения носового глиссирующего корпуса, т. е. к увеличению гидродинамической подъемной силы на этом корпусе и к появлению дополнительного дифферентующего на корму момента, который компенсирует возникший аэродинамический момент. При снижении скорости (или порыве попутного ветра) аэродинамическая сила на крыле падает, дифферент на корму увеличивается, что приводит к увеличению погружения кормовых корпусов и росту гидродинамической силы на них, это и компенсирует падение подъемной силы крыла.

Для предотвращения опасных последствий случайного контакта капсулы с водой на большой скорости ее носовой корпус и днище имеют развитые продольные реданы, а конструкция днища капсулы в носовой части рассчитана на значительные ударные нагрузки. Наличие только одной капсулы (в отличие от двух корпусов катамарана) и небольшая длина корпусов могут привести к снижению массы корпусных конструкций, по сравнению с аналогичным катамараном.

Обратная седловатость палуб корпусов и малая ширина стоек, как у всех "рассекающих волны" судов, обеспечивают повышение мореходности РВТ, в частности — отсутствие слеминга днищ корпусов вплоть до чисел Фруда (по

водоизмещению одного корпуса) около 4, что было показано при модельных испытаниях [2].

Буксировочные молепьные испытания показали, что при правильном взаимном расположении корпусов и достаточно высокой скорости практически отсутствует их гидродинамическое взаимодействие. Это означает, что потребная мощность гоночного РВТ (л.с. на тонну полного водоизмещения) может быть приближенно оценена на основании экстраполяции статистических данных о мощности построенных однокорпусных



глиссеров

 $P/W = 30(Fr_v - 3) + 30$ л.с., где P — мощность ЭУ, л.с.; W — водоизмещение, т; Fr_v — число Фруда по водоизмещению одного корпуса.

Для однокорпусных глиссеров увеличение числа Фруда по водоизмещению до 6 и более чревато потерей устойчивости движения. Плоское в корме днище может быть применено только при использовании дополнительных устройств для повышения устойчивости глиссирования на больших скоростях. Напротив, высокая устойчивость движения глиссеров трехточечной схемы хорошо известна.

Концептуальные проекты PBT различного водоизмещения оценены на основании испытаний моделей в буксировочном и мореходном бассейнах, а также в аэродинамической трубе ЦНИИ имени акад. А. Н. Крылова, администрации и сотрудникам которого автор очень благодарен.

Заметка является авторским переводом опубликованной в английском журнале "Скорость на море", 2001 г. ("Speed at Sea", www.speedatsea.com).

Виктор Дубровский, докт. техн. наук

ЛИТЕРАТУРА

- 1. Патент РФ № 2144882, 1998. Трехкорпусное судно с "рассекающими волны" корпусами.
- 2. Dubrovsky V., Motion of Wave Piercing Trimaran: Test Data and a Comparison with the Motion of Other Vessels. RINA International Conference on High Speed Craft Technology and Operation Papers, November 2002.

«НЕВИДИМКА» ВЫШЕЛ НА ИСПЫТАНИЯ



В № 183 (в статье В.Зубрицкого) сообщалось о постройке скоростной моторной яхты "Wally 118" конструктора Луко Бассани. К маю этого года необычное судно в стиле "Стелс" прошло уже три четверти программы приемочных испытаний. Скорость на тихой воде при полном водоизмещении и 80% номинальной мощности трех газовых турбин достигла 60 уз, а при трехбалльном волнении моря — 48 уз. Главный конструктор отметил, что результаты даже несколько превзошли ожидания, и уверен в том, что удастся достичь скорости в 80 уз.





11 июля 2003 г. английская яхта "Adventure" ошвартовалась у пирса 81-го спортивного клуба ВМФ (бывший 55-й яхт-клуб). Радость встречи долгожданной гостьи немного омрачила погода — на завершающем этапе перехода из Портсмута в Санкт-Петербург разразился проливной дождь. Одетые в непромоканцы, но довольные завершением таможенных формальностей, англичане и русские высыпали на берег, попав в объятия промокшей прессы, забывшей дома зонтики.

есть о том, что англичане решили подарить Северной столице в честь ее юбилея яхту, была известна еще с ранней весны. Этот вопрос рассматривался на самом высоком уровне, начиная от Главнокомандующего ВМФ России и заканчивая губернатором Санкт-Петербурга. Слухи оставались слухами, но дело не двигалось. Яхту хотели иметь в своем распоряжении и город, и военно-морской флот, оставшийся без учебных судов. Сегодня на парусниках "Мир", "Седов", "Крузенштерн" и "Паллада' проходят практику курсанты мореходных училищ, а вот в военных институтах ничего, кроме старых шестивесельных ялов, не осталось. Видимо, поэтому предложение англичан так заинтересовало командование военно-морского флота России.

Наконец парусник все же оказался у питерского причала. Его встречали дважды: первый раз в Кронштадте (где к экипажу присоединился яхтенный капитан Андрей Березкин) и второй раз – в Санкт-Петербурге. На пирсе слышалась разноязыкая речь, отдавались команды, появились должностные лица, уточнившие график торжественных мероприятий с участием "Adventure". Церемония передачи яхты должна была состояться 15 июля у набережной Лейтенанта Шмидта, где ошвартовались английский фрегат, сопровождавший ее в плавании, и моторная яхта Ее Величества королевы Великобритании. Оба этих судна ожидали прибытия принца Уэльского Чарльза, который и должен был вручить россиянам королевский по"Adventure" построена в Великобритании на верфи "Camper & Nicholson Ltd." в Сауттемптоне в 1972 г. в серии однотипных яхт (№ 1143) проекта "Nicholson 55". Корпус из стеклопластика, по предварительным расчетам конструкторов, должен был обеспечить жизнь судна на протяжении 17 лет с одним промежуточным ремонтом. На практике же первый серьезный ремонт понадобился лишь в 1997 г., после чего дальнейший расчетный срок службы определили еще примерно в 12-15 лет. Велик был запас прочности, заложенный проектантами в эту лодку...

Наибольшая ее длина — 16.6 м, высота мачты — 19.5 м, осадка — 2.7 м, парусное вооружение — бермудский тендер, обмерная площадь парусности — 155 м 2 . На яхте оборудованы 12 постоянных спальных мест: четыре — в форпике (две подвесные койки и два



ливана), шесть в салоне и еще лва — в гробах кокпита. Высокий надводный борт и близкие к классическим обводы с длинными свесами свидетельствуют о хорошей мореходности при плавании в открытом океане. При постройке яхты основное внимание обращали на снижение водоизмещения, поэтому отказались от многих устройств, систем и оборудования, обеспечивающих комфорт при длительном океанском плавании. Новомодные приспособления, облегчающие экипажу работу с парусами, здесь также отсутствуют — все манипуляции на палубе производятся вручную или с помощью традиционных лебедок. Это неудивительно, поскольку яхта принадлежала военно-морскому флоту Ее Величества и использовалась для обучения кадетов. Еще четыре таких же судна и сейчас продолжают нести учебную службу в британской армии: две принадлежат Королевским ВВС, одна — сухопутным силам и еще одна остается в распоряжении флота Ее Величества. Основная задача практики на подобных яхтах, по словам капитана, — отработка навыков действия будущих офицеров в экстремальных условиях и преодоление страха. Любопытно, что раз в несколько лет все эти яхты участвуют в нигде не афишируемом кругосветном парусном "междусобойчике" — гонке, на старт которой выходят лишь офицеры различных частей специального назначения (наподобие знаменитой SAS) британской армии.

Экипаж яхты составляют 12 человек — обычно в него входят три опытных яхтсмена и девять курсантов. "Adventure" неоднократно участвовала в известных международных парусных гонках, в том числе в первой кругосветной гонке яхт с полными экипажами "Whitbread Round the World Race 1973—1974". На начальном этапе соревнования Портсмут—Кейптаун "Adventure" сразу же заняла первое место...

Старшим на переходе яхты "Adventure" с российской стороны был заместитель начальника службы физической подготовки ВМФ капитан первого ранга Владимир Сорокин. Он впервые шел на таком паруснике и с восхищением рассказывал о своих впечатлениях, к примеру, о том, как ловко Реймонд Кей (капитан яхты) сделал оплетку штурвала.

Курсантов набирали из различных военно-морских учебных заведений на конкурсной основе с учетом знания английского языка и наличия опыта хождения под парусом. Дмитрий Жаворонок в юности занимался в детской спортивной школе, ходил на "Кадетах" и "Лучах", однако на такую яхту попал впервые. Женя Дементьев и Саша Иваненко занимались морским многоборьем. Дима Вороничев ходил на крейсерских яхтах вместе с отцом, прекрасно владеет английским, поэтому именно он и осуществлял связь с руководством британских ВМФ во время перехода. Ребята быстро осваивали приемы работы с парусами, готовили пищу на камбузе, выполняли судовые работы.

В состав английской команды входили военные и гражданские лица, в том числе и две молодые женщины: жена шкипера Ребекка Скиннер и Гренах Имон — младший офицер британского флота. Англичане, несмотря на весь консерватизм, давно пришли к выводу, что присутствие женщины на корабле не позволяет мужчинам огрубеть за время длительного плавания. Возможно, это когда-нибудь поймут и в России, и тогда наши дамы начнут служить в военно-морском флоте.

Шкипер яхты Реймонд Кей с удовольствием отвечал на все вопросы прессы, хотя последние дни он выглядел уставшим от всех официальных и неофициальных мероприятий. Особенно охотно он рассказывал о первом кругосветном плавании яхты "Adventure" — знаменитой гонке WRtWR.

— Это было первое в истории соревнование такого рода, которое началось 8 сентября 1973 г. Несмотря на грандиозную рекламу, оно оказалось не столь представительным, как поначалу ожидалось. В списке не оказалось американцев, которые могли бы составить

серьезную конкуренцию французской яхте "Pen Duick VI" (ею командовал известный яхтсмен Эрик Табарли). Капитаном на "Adventure" в то время был Дж. Брайан, а я еще только учился ходить под парусом. Тогда в Портсмуте на старт вышли 17 яхт. Только со стороны Англии в ней участвовало пять парусных судов, "Adventure" по своим размерениям вхолила во вторую стартовую группу. Основные надежды британцев возлагались на "Great Britain II" - мощный 22-метровый кэч с экипажем из парашютистов. Тем не менее на первом этапе Портсмут - Кейптаун протяженностью 7090 миль "Adventure" заняла первое место...

— Рей, тебе не грустно расставаться с яхтой? — спросили мы шкипера.

— И да, и нет, — ответил он. — Ĥа ней я познакомился со своей будущей женой, ходил в дальние плавания, научил многих ребят владеть парусом. В этом плане, конечно, жаль. Но хочется мечтать, идти дальше и принять под командование еще более совершенное судно. Я не сомневаюсь, что еще встречу "Adventure" на океанских просторах. Мир моряков тесен...

Р.S. Под российским флагом яхта уже успела совершить два перехода: из Петербурга в Балтийск и обратно. Во время последнего перехода в районе о.Гогланд она попала в крепкий шторм со скоростью ветра около 15 м/с. На двухметровой волне палуба яхты осталась абсолютно сухой, а максимальная скорость, показанная ею, оказалась равной 9.2 уз (шла в галфвинд). Достигнув этой скорости, малознакомый с яхтой экипаж предпочел взять рифы.

По словам временного экипажа, во время этого шторма яхта продемонстрировала великолепные мореходные качества, отличную остойчивость и управляемость. В настоящее время ведется разработка планов ее будущего использования в интересах российского ВМФ в качестве учебного судна.

Владимир Мигачев Фото А.Гроховского





Стальные яхты из Голландии







"БРИТКАР" официальный дилер в России

Тел. (095) 755-0677 E-mail: LRCLUB@ORC.RU WWW.COBALT.RU







Заканчиваем публикацию нашего корреспондента Андрея Великанова о поездке в Японию на корпорацию "Yamaha motor"

"Саншин" и Сато-сан

Несмотря на затянувшиеся далеко за полночь серьезные мужские посиделки, уже в 8 утра мы с Мацумото и Намурой устало дремали в креслах очередного "боинга", летящего в юго-восточную часть Хонсю, в столицу префектуры Айти, — двухмиллионный город Нагоя. Он знаменит одноименным замком, крупнейшим в стране международным портом и гигантским подземным тор-

говым центром. Нагоя родина "Тойота мотор", стоящей на третьем месте в мире по производству легковых автомобилей. Эта вроде бы далеот морской тематики компания на деле давненько припеваючи сотрудничает с "Ямахой" во множестве проектов. А началось все с 1965 г., когда на Токийской шоу был продемонстрирован первый полностью японский спортивный автомобиль "Toyota 2000GT". Любопытно, что 6-цилиндровое DOHC-сердце к нему было сделано ни где-ни-

будь, а на... "Ямахе"! И сегодня "ямашники" не забывают автомобильную тематику, поставляя двигатели для нескольких крутых тусовочных имен, среди которых отмечу такие популярные спортивные модели, как "Toyota Celica" и "Ford Taurus SHO".

Из Нагои следовало выдвинуться в город Хамаматсу, где располагается главнейший "ямаховский" заводище по производству морских двигателей "Sanshin Industries Co". В год здесь собирается более 200 тысяч двигателей и без труда оборачиваются 87.6 млрд. иен (76% от этой суммы приходится на подвесники, 10% — на двигатели для гидроциклов 10 моделей плюс 4% — для катеров "спидстерной" серии "Exiter", 3% — на дизеля, а остальное — на сопут-

ствующую продукцию). Под затейливым зонтиком "Саншина" (с марта 2003 г. компания поменяла название на "Ямаха марин") скрываются завод во Франции, завод в Бразилии, семь заводов в Японии и два испытательных центра в Японии и Алабаме (США). Грубо говоря, это "ямаховское" подразделение надежно держит за собой около 40% мирового и 60% местного рынка подвесных моторов. Желающим познакомиться с моде-

Господин Сато-сан

лями и характеристиками рекомендую заглянуть на страничку www.yamaha-marine.com.

"Саншин" вошел в главную корпорацию в 1969 г. и к 1977 г. уже выпустил первый миллион ПМ. Планка в 6 млн. была взята в 2000 г., через два года после получения сертификата ISO 14001. Тут же был выпущен в 1994 г. первый ямаховский 50-сильный четырехтактник.

В "Саншине" числятся 1340 работников (в том числе 190 женщин!). Президент — могущественный и экстравагантный Шинья Сато — на этом предприятии проработал уже 30 лет. За верность фирма не только платит зарплату, но и обеспечивает неуклонный подъем по корпоративной лестнице.

Президент известен небывалой даже для японца страстью к рыбалке, отменным разговорным английским и свободными, а порой довольно резкими суждениями по кочковатым вопросам развития морской индустрии. Дело тут не только в его индивидуальных качествах, просто "Саншин индастри" занимается исключительно производственными вопросами и продажами не ведает: все маркетинговые уловки, болезненные ди-

лерские и сервисные вопросы лежат на плечах главного учредителя
— "Ямахи мотор".

В этом месте все-таки придется сделать коротенькое лирическое отступление от плавного движения мысли по моторостроительной арии. Дело в том, что город Хамаматсу — крупнейший в мире центр по производству музыкальных инструментов. Тут даже на обоях в гостиницах сплошные басовые ключи, а на ночной рубашке, что в обязательном порядке выдают любому постояльцу, начертан

нотный стан с известной всем "тру-ляля" мелодией. Успешно выступала на пианинном фронте и "Ямаха" — даже сегодня, прогуливаясь по самому дорогому токийскому району Гинза, вы никак не минуете шикарнейшего бутика с надписью "Ямаха" в золотой оправе. Только в витрине будут стоять не новейшие ПМ или снегоходы, даже не блестящая лошеным вишневым мотошиклетным бензобаком "Королевская звезда XVZ 1300TF": за стеклом под интересующим нас именем живет и будет много лет здравствовать белый рояль! От старшего родителя "Ямаха мотор" унаследовала лишь эмблему — три пересекающихся камертона, что, как вы понимаете, никак не относится к славному делу моторостроения. (Кстати сказать,

ЗА РУБЕЖОМ



сопровождавшие меня технари почемуто так и не сказали, кем был тот Ямаха — ударение на "я", который дал имя нынешнему концерну: полагаю, он мог быть из мира музыки.) В годы Второй мировой войны военное ведомство в принулительном порядке обязало главных "роялестроителей" наладить производство винтов для японских самолетов После известных событий 45-го года под бдительным американским оком ролилась новая конституция Страны восходящего солнца, где присутствует статья "об отказе от войны как метода решения споров". Производство пропеллеров прикрыли, но технологии остались, и владельцам "Ямахи" ничего не оставалось делать, как использовать их последовать примеру расположенной тут же, в Хамаматсу, "Хонды", выбросившей на рынок мопед с двигателем 25 см3. В те первые годы об автомобиле мало кто помышлял, а велосипедные возможности давно достигли пределов.

Так с выпуска 123-кубового одноместного мотоцикла "YA-1-Красная стрекоза" и родилась в июле 1955 г. "Ямаха мотор", где первым президентом был Геничи Каваками.

В кабинете Сато-сана — довольно высокого, по японским меркам конечно, и кучерявого, но с большими гладкими залысинами, шестидесятилетнего добряка — сразу бросалось в глаза зубастое чучело крупной упитанной лососки, собственноручно выловленной хозяином на блесну несколько лет назад. На стене красовался портрет какойто плаксивой дюймовочки, выполненный местным неизвестным мне "Лентуловым". На низенькой столешнице стояли не только телефон и изящная "икебановая композишн", но и скрещенные флажки России и Японии — значит, меня жлали.

Президент вольготно располагается на невысоком кожаном диване и, попивая крепкий кофеец, фигурно выпускает ароматный дым. Сато — единственный курильщик, встреченный на моей десятидневной "ямаховской" тропке.

— Вообще "Катерам и Яхтам" повезло, что они имеют возможность с нами пообщаться. "Саншин" по традиции допускает к себе лишь одного журналиста в год, вот и считай, кого ты вовремя

опередил. — Начал он без лишних церемоний. — Пожалуй, лучше Сато никто не знает историю "ямаховского" мотора, ведь я еще застал даже третий продукт моторной линии компании — ярко-желтый двухтактный одноцилиндровый 7-сильный подвесной мотор. Тот "Р-7А" родился, конечно, на мотоциклетной основе, имел воздушное охлаждение и надежностью своей произвел революцию среди японских рыбаков-любителей.

— После этого мне даже неудобно спрашивать о влиянии мотоциклетных наработок на проблемы лодочных моторов...

- У "Ямахи" в головном офисе в Ивате сидит около 9500 человек. Из них приблизительно 2000 — инженеры, пытающиеся современными методиками запихнуть в одну функциональную колбасу экологию, удовольствие и скорость. Они же, вдобавок, совершенствуют уже существующие молели, вель новые технологии и материалы появляются ежегодно! Элементы одной и той же полезной разработки могут использоваться и в автомобиле, и в снегоходе, и в подвесном моторе. Было бы экономически нецелесообразно отделять, например, проектирование новых ПМ от мотоциклетных изысков. Последние в "Ямаха мотор" по продажам стоят на первом месте.

Президент держался на удивление раскованно, что отличало наш диалог от предыдущих "задушевных" бесед с сановным начальством. Сато не придерживался четких норм "демократического централизма" и охотно изъяснялся по всем угловатым проблемам.

— Кто же главные конкуренты "Саншина" в области подвесных моторов?

— "Сузуки" всегда делали прекрасную продукцию, хотя и были вечно вторыми. В этом году они вдруг приняли стратегическое решение прекратить выпуск двухтактников. Боюсь, во "взрослой" четырехтактной весовой категории им придется тесновато, ведь основное пространство уже занято "Ямахой" и "Хондой". Именно "хондовцы" и есть наши единственные серьезные конкуренты, способные потеснить кого угодно. Исключение составляют подвесные моторы для коммерческого использова-

ния, тут у "Ямахи" конкурентов нет.

— Значит, если я правильно понимаю, будущее принадлежит четырехтактни-кам?

С экологической точки зрения да, с практической — пока не знаю. Даже в Японии многие не пришли к однозначному ответу. Четырехтактники менее шумны, более экономичны, да и вибрационно более устойчивы. Но вся эта четырехтактная суета произошла исключительно по воле стратегически важного для любого моторостроителя американского рынка. В США, где установлены очень суровые природоохранные нормы, по сути дела, к 2006 г. не должно продаваться ни одного двухтактного мотора. Но даже в Канаде этого нет, не говоря уже об Африке, Австралии и Латинской Америке. Я лично скажу стопроцентное "да" лишь после того, как мы освоим эту тему по версии "Эндуро". Все зависит от клиента и рынка — только эти факторы диктуют производственную политику. Что наши "иватовские" маркетологи прочувствуют, то и начнем выдавать. Мое ощущение, а кручусь в этом деле ой как давно, что как минимум до 2010 г. "ямаховские" двухтактники из каталогов не исчезнут. Давай продолжим разговор после осмотра завода. — Сато даже не дождался моего послушного согласия, резко встал и направился к двери.

На самом деле в Хамаматсу не один, а целых четыре отдельно стоящих завода — не объединишь же под одной крышей напичканный роботами горячий цех, где каждые две минуты из формы вываливается очередная головка блока, и сборочный конвейер, на котором можно увидеть черт те что! Представьте мое ликование, когда на одной линии я засек, как одновременно собирают "головы" и для 115-сильной четырехтактной "Ямахи", и для точно такого же "Меркури". Все то же самое, только раскрашены в разные цвета! И, как выяснилось в дальнейших напряженных ресторанных диалогах, ряд четырехтактных моторов для американского монополиста скромно производятся "товарищем Ямахой".

Может, именно поэтому японцы разрешали мне фотографировать практически все, начиная с подготовки трех

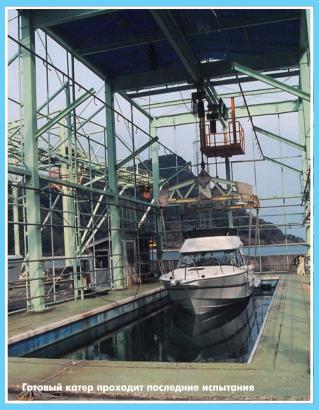




Фоторепортаж с "ямаховского" катерного завода в Амакузе







видов алюминиевых сплавов, идущих в различные плавильные печи (винты, блоки, дейдвуд), и кончая тест-кругом, на котором каждый готовый мотор гоняется на различных режимах около 20 минут. Около 2% обычно возвращается обратно в цех на доработку выявленных дефектов.

Интересно, что если на "Меркури" для этой цели существуют отдельные камеры с водой и испытатель спокойненько сидит на стульчике и во время трескучей процедуры может даже побаловаться чайком, то на "Саншине" около 30 ПМ одновременно закреплены на движущемся круге (полный оборот, как вы поняли, занимает 20 минут) и два работника беспрерывно что-то дергают, подкручивают, наблюдают, записывают. Здесь стулья не предусмотреть даже теоретически — все движется и трясется, испытатели едва успевают заправить моторы (из закрепленных на потолке пистолетов) и сделать все, что положено по инструкциям. Производительность труда как у создателей теории утопического социализма! Дерганье стартеров от плеча, рев и выхлоп, все по-мужски, никакой халявы — лишь только мотор закончил полный круг, тотчас лебедкой на высвободившееся место ставится следующий. Понаблюдав за суетой этих ребят, я как-то усомнился в том, что средняя продолжительность жизни японца такая большая — 87.5 года.

Что еще сказать? Окончательный "запредел" — начиная от конвейера, где движутся верстаки с закрепленными блоками, а работник, прокатившись с желтой электродрелью метров пять, должен перебежать обратно, чтобы вновь пропутешествовать в заданном боевом направлении, от производственной гимнастики в цехах, единой форменной одежды и уверенных коммунистических лозунгов типа "от каждого по способностям..." и кончая счастливыми лицами трудящихся и невероятной чистотой. Не уйду далеко от истины, если предположу, что и прочие местные промышленные гиганты построены по схожему принципу — "преданность, сотрудничество, усердие", исходящему корнями от буддийского течения "дзэн", основанного на суровом аскетизме, закалке воли и беспрекословном подчинении учителю (то бишь начальнику).

Опять кофе со сливками, опять сигареты, опять улыбающийся Сато:

- Ну и как?
- Завтрашний день! Я устало расплываюсь по диванам. Только в Японии с ее ограниченными природными ресурсами и всеобщей стратегической линией на экспорт "овеществленного разума" могли возникнуть такая высокая производительность и культура труда.

Как вы считаете, что для "Ямахи" стоит на первом месте: рыбалка, удовольствие или спорт?

— Коммерческое рыболовство, — без раздумий ответил прямой Сато. — Спорт более важен в мотоциклетном и снегоходном сегменте рынка, а любой рыбак-любитель, вышедший в море, по сути дела — тот же добытчик, домой он обязательно должен вернуться с уловом.

- Это верно, в России принцип "поймал отпусти" тоже приживается с большим трудом. Если к столу не принесешь "хвоста", ожидай законной подозрительности супруги.
- Вместе с тем сегодняшняя идеология "Ямахи" это создание "кандо", что в переводе с японского означает чувство максимального удовольствия и полного удовлетворения как от самого продукта, так и от процесса его использования, и от результата. "До" по-японски это идея постоянного пути, постоянного самопознания и гармонии, это всегдашнее совершенствование, как в мыслях, поступках и чувствах, так и в их овеществленной форме...

Спорить с данной буддийской фабулой было абсолютно невозможно, да в общем-то и незачем, оставалось только послушно кивать головой и вспоминать строчки из дневника российского мореплавателя капитана В. М. Головнина, отсидевшего в начале XIX в. около трех лет тут в плену: "Японцы — самый просвещенный народ во всей Подсолнечной!"

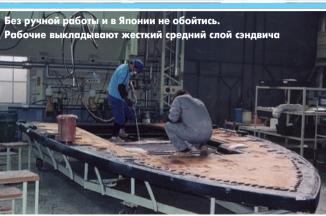
В ту звездную ночь бизнес-мялки продолжились до половины четвертого утра и закончились дружеским караоке на темы "кружащихся над городом желтых листьев". Солировал не только проживший несколько лет в Испании Номура, но и главный инженер группы планирования экспорта Ханк Окумура. Ближе к полуночи последний стал сливать очень много полезной информации. Видимо, к этому времени мудрый алкоголь благополучно раскосил мои глаза, и я плавно перешел из презираемой ка-

ЗА РУБЕЖОМ









тегории "сото" (неяпонец) в когорту сокровенных товарищей — "учи". Участвовавший в пробных испытаниях серии "Эндуро" в Африке Окумура расчувствовался и, подливая из фарфоровой фляжки очередную порцию саке, полушепотом, любовно, на самое ушко, произнес: "Вообще-то мы их гоняли в хвост и в гриву и на 80-м этилированном..."

Это, как вы понимаете, был ответ на мучившую меня тему — на каком бензине они испытывали моторы.

"Синкансэн" и Фудзияма

Мы с Мацумото, Намурой и Чиханой едем на поезде в мозговой трест "Ямахи" — город Ивата. Эйсин Чихана супервайзер в группе Российской Федерации. Он на "Ямахе" уже 12 лет, сразу после окончания университета в Кобе (со специализацией, естественно, английская литература и экономика). Жизненная история Чиханы в компании типична: здесь, в Японии, скорость продвижения по службе определяется не столько личными качествами, сколько уровнем образования и выслугой лет. По неписаным нормам, в местных бизнесах любого дипломированного сотрудника (кроме главных "папиков", конечно) каждые пять лет подвергают обязательной ротации. Ведь к моменту достижения уровня, когда можно влиять на процесс принятия решений, следует научиться не только строгим ритуалам служения, но и искусству чтения между строк, каковое обычно и отражает истинное положение вещей. Чихана, к примеру, сразу после университета был брошен на продажу на местном рынке "ямаховских" мотоциклов и мопедов. Здесь он курировал около 40 дилеров. Потом несколько лет занимался маркетингом в Южной Африке, после координировал продажу лодочных моторов в Арабских Эмиратах, сейчас вот маракует по нашей епархии. В ней он — третий по положению и, согласно субординации, не только открывает двери такси Мацумото и Намуре, но, если потребуется, вовремя шустрит и за "солеными огурцами".

"Синкансэн" — название скоростного поезда, на котором можно проскочить всю Японию очень быстро, поскольку суперэкспресс иногда несется со скоростью 270 км/ч. Если хорошенько не принять на душу, то смотреть в окно тяжело, голова будет кружиться. В вагонах чище, просторнее и комфортнее, чем в первом классе "Британских авиалиний". Тут тебе и тапочки без задников, и глубокие удобные кресла, и полированные столы, хоть пасьянс раскладывай. По проходам шелестят пятками услужливые разносчицы всевозможнейшей хитрой провизии. Мы, конечно же, попиваем из жестяных баночек уже упомянутый ранее, разбавленный максимум градусов до восьми осакский "Сентинель", заедая эту детскую болтанку рыбно-водорослевыми конфетными "бабашками". "Трем", естественно, российскую тематику, ведь три сидящих напротив "голубца" по рангу должны знать и знают все нашенские заковыки.

— Продажи в Россию постепенно возрастают, поэтому даже презентацию новых снегоходов модельного ряда

2004 г. "Ямаха" решила провести у вас. Намечаем также бесплатную поддержку маслом и технической логистикой те команды, что будут использовать наши двигатели на гонках "24 часа Петербурга", им ведь теперь присвоен статус чемпионата мира.

По старшинству первым начинает разговор вальяжно раскинувшийся в кресле Мацумото. Говорит он немного скороговоркой, но очень уверенно; по традиции японцы убеждены, что знают мир и его законы гораздо лучше любого иностранца.

Если вспомнить о подвесниках, то только со склада в финской Котке к российским клиентам в 2002 г. отправилось 4000 моторов. 800 подвесников было куплено непосредственно у финского дилера частными лицами — иногда благодаря системе "такс фри" оказывается выгоднее купить мотор в Европе, чем у местных "ямаховских" дистрибьюторов, а их в вашей стране всего шесть: четверо — в Москве, двое — в Петербурге. Они обладают абсолютно равными правами по продажам всех "ямаховских" товаров на российской территории. Кроме того, мы имеем прямые связи с крупными потребителями, но каждый такой контракт обсуждается в нашем отделе индивидуально.

— Очень странная позиция по отношению к дистрибьюторам. В мировой практике накоплен хороший опыт, когда за ними закрепляются определенные географические зоны, где они, в свою очередь, растят собственную дилерскосервисную сеть. Да и территориальное расположение дистрибьюторов исклю-

чительно в европейской части страны вызывает законные вопросы: а как же Урал, Сибирь, Дальний Восток?

К этому времени мы уже раскупорили по второй баночке до противности бадяжного вискаря и, видимо, можно было забыть обязательную японскую политкорректность.

— Это ты прав. Шесть дистрибьюторов в центре — действительно многовато, к концу года кого-нибудь уберем.

Мацумото при этом, точно следуя заповедям "бусидо" — морального кодекса самурая, красноречиво чирканул себе ребром ладони под кадыком.

— Не хочу конкретно кого-то возвышать, но мне лично импонирует "Петросет — Большой". Наша российская группа создана всего год назад, руководство "Ямахи" окончательно не определилось в стратегическом плане на постсоветском рынке, мы не знаем и как его правильно поделить. Сумятицу в бизнес вносит и объективный фактор: ведь в ваших законах очень много непонятного — нельзя заранее уверенно просчитать, сколько будет стоить "продукт", выставленный в салоне. На Дальнем Востоке мы не определяем дистрибьютора лишь из-за демпинговых проблем.

_ ???

— По агентурным данным, из ворованных в Японии лодочных движков около 2500 подвесников (в основном в 40–60-сильном диапазоне) идет напрямую во Владивосток и Хабаровск. Любого уполномоченного нами дистрибьютора здесь мгновенно обрушат серые поставки. Порядка у вас на Дальнем Востоке пока нет... Да и вообще, — хитро смеется Мацумото, — инвестиции в Россию по-прежнему очень рискованны, у нас же нет мирного договора....

Внезапно "ямаховские" гвардейцы бросили тискать жестяные баночки и принялись гортанно что-то высказывать, тыкая пальцами в огромное окошко, в которое плавно влез правильный и аккуратно заснеженный купол высшей точки страны (3776 м) — легендарного вулкана Фудзиямы.

В главной ставке. Мотоциклетноснегоходная феерия

В середине 50-х вся "Ямаха мотор" размещалась в двухэтажном деревянном здании, а по отделу кадров числилось всего 274 работника. Тогда имелась возможность выпускать до 200 мотопиклов в месяц. Корпорация оценивалась в те годы приблизительно в 30 млн. иен. На конец марта 2002 г., когда истекает финансовый год, "моторы" выросли до капитализации в 23.2 млрд. иен и без задержек выплачивают зарплату 10 294 сотрудникам в 33 странах мира. Акции компании "Ямаха мотор" принадлежат 13 837 разнокалиберным владельцам. 52.4% объема производства приходится на мотоциклы, 19.9% — на морской сектор, 19.3% — за пазухой у снегоходоАТV-генераторного направления, 8.4% — принадлежат прочим продукционным линиям (всего в "Ямаха мотор" их 14).

В общем, эта корпорация — своего рода страна в стране, где, согласно конституции, "император является символом государства и единства японской нации, а его статус определяется волей всего народа, которому принадлежит суверенитет".

Как и положено солидной структуре, "Ямаха

мотор" имеет и свой музей, открытый для публики. На трех этажах и 6200 м2 расположились более 150 моделей, вымудренных компанией практически во всех сегментах рынка. Тут спортивные автомобили и гидроциклы, катера и яхты, генераторы и инвалидные коляски, снегоочистители, отдельные двигатели, мопеды с электромотором, миниатюрные образцы пластиковых бассейнов... Есть и беспилотные вертолеты. использующиеся для нужд сельского хозяйства и гидрометеорологии. Но больше всего, естественно, мотоциклов. Без преувеличения скажу, мотоцикл сердце и движущая сила "Ямаха мотор"!

Естественно, я не смог отказать себе в уловольствии полапать со всех боков знаменитую "Красную стрекозу" и посидеть на одноцилиндровом бежевом мотороллере 1960 г. ("SC-1", 123 кг, 175 см³). Покрасовался автор и возле эклектической четырехцилиндровой модели 1990 г. ("VMAX 1200", 1197 см³). Этот мускулистый байк с V-образным расположением цилиндров популярен у седовласой молодежи и сегодня. Блестели на стендах желтыми "кепками" (в Японии их именно так и прозвали за яркий цвет колпаков) первые "ямаховские" вариации на тему двухтактных одноцилиндровых ПМ с воздушным охлаждением: "Р-7А" (1960 г., 124 см3), "PC-3" (1963 г., 64 см³). Присутствовал в музее и самый первый, очень компактный и надежный морской дизель (1976 г., "MD5Y", водяное охлаждение, 625 см³), который был разработан специально для рыбацких катеров водоизмещением до 3 т.

Как я ни страдал по поводу снегоходов и ATV, хотя завод по производству последних и стоял в плане поездки, но добрые японские боги, как вы понимаете, завели представителя "Катеров и Яхт" именно на мотоциклетное производство.

Говорят, что каждые 55 секунд где-то на Земле приобретается мотоцикл с объемом движка от 125 до 1700 см³, а ежегодная мировая потребность планеты в этой продукции равняется 22 млн. штук.

Приблизительно с такой же скоростью с местного конвейера скатывается



очередной двухколесный опус. За подотчетный год "ямаховские" показатели продаж этой продукции достигли 3 млрд. 722.9 млн. долл. На первом месте среди покупателей, как ни странно, стоит Европа (1 млрд. 227.5 млн.), опережая Азию (850.7 млн.) и Северную Америку (825.5 млн.), где непомерными шагами растет спрос на большеобъемные круизные модели.

В урбанизированных странах количество мотоциклетной продукции находит все большее распространение в производственной сфере — тут уже не только полицейские, врачи, почтальоны и разносчики пиццы. Например, при посещении завода "Шимано" в Осаке я обратил внимание, как ко входу на предприятие подрулил "байк", обвешанный со всех сторон металлическими коробами. Выяснилось, что парень ежедневно курсирует между головным предприятием и ближайшим смежником, доставляя необходимые подшипники.

Забавно было смотреть, как на твоих глазах голая рама обрастала на движущемся конвейере гроздью шестеренок, пузатых цилиндров, блестящих выхлопных труб, а в заключение ответственный "товарищ" плюхался в седло и ехал с конвейерной ленты на символический тест-драйв: к мотоциклу, подобно электрокардиограммному пациенту, присоединяли множество присосок и датчиков, наездник газовал и тормозил на установленных в полу вращающихся периметрах, а сосредоточенный контролер снимал показания с приборов и — пожалуйте в упаковку.

Показали мне и фильм о "государстве Ямаха", а на десерт пригласили на беседу с главным инженером снегоходных проектов Накано Такужи. Как и все нормальные производственники, он не был искушен в маркетинговых и "пиарских" хитросплетениях, поэтому говорил открыто (иногда, наверное, и лишнее).

— История нашего снегохода началась в 1968 г., когда был сконструирован двухцилиндровый "SL-350" с воздушным охлаждением. Сегодня их уже больше десятка моделей, удовлетворяющих всему спектру потребительских интересов. Но главное, что характерно для всей продукции "Ямахи", это каче-

ЗА РУБЕЖОМ



ство, малый вес, функциональность.

- Не могли бы вы, Такужи-сан, дать коротенькую характеристику структуры международного рынка в снегоходовской нише?
- При мировом производстве около 150 тыс. штук около 60 тыс. приходится на надежный "Полярис". За ним следует "Бомбардье" — им сейчас не до снегоходов в связи с мировым кризисом авиапромышленности (этот канадский холдинг строит и поезда, и реактивные самолеты). Потом идет "Арктическая кошка" (хотя у них многие двигатели имеют "сузучное" происхождение) и только затем — мы, продавая в год около 25 тыс. штук. Ходят упорные слухи, что и "Хонда" собирается активно заявить о себе в снегохолной нише. Посмотрим. Где появляется "Хонда", всегда возникает конкуренция. Но год на год не приходится. Планировать сложно: ведь вот что произошло в 2002 г.: экономическая стагнация во многих развитых странах. а главное — малое количество снега в США привели к тому, что во всем мире было продано всего 110 тыс. штук. Налицо кризис перепроизводства...
- —А каково ваше мнение по поводу российских "Бурана", "Рыси", "Тайги"?
- Мне известен только первый из перечисленных, без запинок отвечает главный инженер, но, по моему мнению (пожалуйста, не обижайся), тяжеленный, неустойчивый и неэкономичный "Буран" может ездить лишь по прямой. Ходят слухи, что на Архангельском машиностроительном заводе построили достойный образец 70-килограммового снегохода, но тут я не в курсе...
- Кстати, у этого российского детища, дополняю я его слова, японский 6-сильный движок! Что, по вашему мнению, приготовят ведущие фирмы для любителей чистого снега в 2004 г.?
- Ведущих-то фирм сегодня по пальцам одной руки, — заулыбался Такужи, — и все они располагаются в Северной Америке.

Больше всех моделей предложит покупателям, естественно, "Polaris"; их 39 — любой снегоходчик сможет найти что-либо для себя. "Арктическая кошка" из Миннесоты уже представила публике новинку — "Firecat F6". Говорят, на ней без труда можно выжать 118 миль, т. е. около 189 км/ч! Впервые в истории снегохода "Зеленые кошки" выпустили очень впечатляющую модель ("Т 660") с четырехтактным турбодвигателем. "Snow Hawk" — единственная американская компания, выпускающая снегоходы на одной лыже; наряду с двигателем воздушного охлаждения (503 см³) фирма стала применять и "Rotax 600 H.O.".

- Чем же отвечает на эти выпады родная "Ямаха"?
- По-настоящему революционным для фирмы был год, когда мы анонсировали рождение четырехтактного двигателя "RX-1" (998 см³). По-моему, это лучшее, что есть у мировой индустрии на сегодня. Тем не менее в модель 2004 г. "RX Warrior" внесено около 100 усовершенствований, по сравнению с базовой разработкой. Например, вес стал меньше на 2.5 кг. Любителям езды по глубокому снегу мы вновь предложим двухтактный (535 см³) "VK 540 III".
- У меня сложилось мнение, что ваши инженерные изыски лежат всетаки больше в спортивно-скоростной области, нежели в зоне жизнеобеспечения северян.

Как раз ниша "рабочих лошадок" в России практически полностью занята пресловутыми "Буранами", поскольку представители иностранных брэндов копируют западную модель внедрения на рынок. У них превалирует развлекательное направление (за исключением Аляски и некоторых канадских территорий, где считается нормальным иметь в доме снегоходов на один больше, чем членов семьи). А у нас 11 российских часовых поясов восемь месяцев в голу напрочь покрыты снегом, так что снегоход — не воскресная забава, а вопрос ежедневного выживания. К сожалению, жители таких мест глянцевых журналов не читают и в основном принимают к сердцу лишь то, что смогут пощупать и опробовать. Подобная история уже произошла у нас с импортными лодочными моторами, когда с начала 90-х гг. они потихонечку начали вытеснять до того вроде бы незаменимый "Вихрь". Российский "крестьянин" быстро разбирается, что к чему, он далек от чистого сострадания к отечественной промышленности, если та выдает не соответствующий времени товар.

Финал с чайной церемонией

На чайную церемонию я "случайно" попал вместе с Чиханой и Акихико Оямой, который в Российском отделе отвечает за... суверенный Казахстан.

Этот философский спектакль выдумал в средние века некто Сэн-но-Рикю. Согласно ритуалу, мы просто обязаны были уже на ближних подходах к домику оставить позади мирскую суету, а в процессе ритуального чаепития и муторного сидения на собственных пятках обрести внутреннюю гармонию, познавая суть собственного я. Этому должны были способствовать и окружающие нас "тетеньки", и медлительные действия чаедворцев, то подливающих в пиалушки кипяток, то безмолвно взбивающих бамбуковым венчиком порошок зеленого чая. В общем, одетые в дорогие кимоно чайные сказительницы действиями своими настолько меня запутали, а ноги уже за первые четверть часа ожидания так затекли, что, когда в руках моих оказалась глиняная плошка с 50 миллилитрами тягучей зеленой жидкости (согласно традициям, гость неизменно получает ее первым), я без раздумий жахнул все содержимое внутрь. Японцы глядели на представителя "КиЯ" с неподдельным удивлением. Оказывается, надо было делать все чрезвычайно размеренно, дабы не разрушить символ покоя, дающий чувство внутренней силы и гармонии. Я же ощутил в гортани густейший "чифир" в тягучей зеленой вариации, что ребята обычно по очереди задумчиво гоняют в эмалированной кружке, сидя на корточках возле догорающего костерка.

Вокруг сосны — символ долголетия, солнце давно завалилось на покой, в морозном воздухе висит усталая тишина и всеми владеет непередаваемое чувство сопричастности.

Андрей Великанов

ПЕТРОСЕТ-БОЛЬШОЙ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР YAMAHA MOTOR CO LTD



Dba года гарантии на подвесные лодочные моторы





























Розничная продажа: Санкт-Петербург, П.С., Большой пр., 100. Тел.: (812) 346–16–19. E-mail: bolshoi100@petroset.ru Розничная продажа: Санкт-Петербург, В.О., Средний пр., 86. Тел.: (812) 320–54–75. E-mail: sredni86@petroset.ru Оптовые поставки: Санкт-Петербург, В.О., Средний пр., 86. Тел./факс: (812) 322–24–80. **www.petroset.ru**





КРЕПКИЕ НОВОБРАНЦЫ

В марте этого года фирма "Suzuki" на выставке в Майами представила абсолютно новую серию четырехтактных двигателей. Семейство "DF250", "-225", "-200" состоит из трех шестицилиндровых моторов, которые имеют V-образную компоновку и отличаются высокой мощностью при сравнительно скромных габаритах. Производство этих двигателей начнется только нынешней осенью, но уже сейчас мы готовы познакомить читателей с некоторыми особенностями их конструкции.

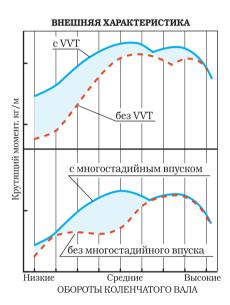


ервое, о чем стоит поговорить, — это размеры, которые, как впрочем, и большинство внешних параметров у всех трех представленных моторов схожи, за небольшим отличием. Речь далее пойдет в основном о флагмане фирмы, а именно о самом мощном и наиболее технически совершенном "DF250". Два других мотора по конструкции практически такие же, но немного проще.

Благодаря применению конструкции с углом развала цилиндров в 55° мотор в целом получается достаточно узким и занимает несколько меньше места, чем аналогичные силовые агрегаты конкурентов. Как правило, производители стараются при изготовлении подобных моторов делать угол между цилиндрами 60°. Отчасти это можно считать традицией, которая идет со времен популярности автомобильных V-образных «шестерок», зарекомендовавших себя с наилучшей стороны с точки зрения термостабильности. "Suzuki" за счет использования новых технологий удалось уменьшить этот угол без потери прочности головок и блока, создав при этом неплохие температурные условия существования не только для них, но и для поршневой группы. Вес мотора, разумеется, тоже несколько уменьшился.

Каждому цилиндру помогают в работе четыре клапана, о которых следует сказать особо. Система привода ГРМ у новых моторов определяется как DOHC, т.е. в каждой из двух головок присутствуют два распредвала с верхним расположением и приводом от коленчатого вала. Как сказали бы заядлые автомобильные аксакалы, один вал — для впускных клапанов, другой — для выпускных, отвечающих и за необходимую вентиляцию рабочей камеры цилиндра. Впускные клапаны моторов расположены таким образом, что обеспечивают оптимальное распределение топливной смеси в процессе впрыска, и при этом они (в зависимости от числа оборотов коленвала) могут изменять фазу открытие-закрытие благодаря новой системе Variable Valve Timing (VVT). Именно за счет этого нововведения разработчикам удалось снять с мотора столь большую мощность, не увеличивая рабочий объем.

При увеличении оборотов встроенный процессор системы управления двига-



телем, одновременно считывающий еще массу информации с различных датчиков (температура, давление масла, поворот рычага газа и так далее), дает команду клапану давления масла (OCV), расположенному в магистрали VVT. За счет увеличения давления масла в магистрали и оригинальной конструкции механического актуатора распределительный вал изменяет фазы впуска на определенный угол, величину которого диктует процессор. Это достаточно хитрое приспособление дает очень большой прирост крутящего момента, особенно в диапазоне низких и средних оборотов. Нельзя сказать, что кривая крутящего момента «выпрямляется» (как при использовании систем изменения высоты подъема клапанов, к примеру), однако мимо того факта, что она становится более пологой и "стартует" с более высокой отметки при низких оборотах, пройти никак нельзя... Подобный эффект уже давно использует мировой автопром и добивается поразительных результатов в части прироста мощности и «размазывания кривой» крутящего момента в области средних оборотов, правда, на суше у него (автопрома) больше возможностей...

У "DF250", благодаря применению системы VVT, угол поворота кулачков впускного распределительного вала при изменении фаз может изменяться на величину, равную 40° , что наряду с уве-



личением крутящего момента обе печивает еще и более полное и ка чественное сгорание топливной смеси. При необходимости резкого увеличения мощности или для того, чтобы получить от мотора максимальную тягу, VVT через клапан давления обеспечивает нужное смещение фаз впуска, отправной точкой для которых служит момент закрытия выпускных клапанов. При сбросе газа давление в масляной магистрал VVT падает, и распределительн валы восстанавливают изначалы угол поворота, который залож конструкцию производителем.

Для большей отдачи мотора производитель предусмотрел еще одно немаловажное новшество, назвав его «многостадийным впуском». При низких оборотах двигателя, когда расход воздуха невелик, он поступает в цилиндры по длинному изогнутому впускному коллектору. Изгиб коллектора рассчитан таким образом, что воздух поступает в камеру сгорания именно в том количестве, которое необходимо для полноценной и экологически чистой работы двигателя. При достижении двигателем определенных оборотов специальный клапан «переводит стрелку» на другой (короткий) коллектор, не имеющий изгибов, и воздух начинает поступать в цилиндры через него, что, начиная с определенных оборотов коленчатого вала, необходимо для создания оптимальной топливной смеси и получения максимального момента. Наилучшие показатели системы многостадийного забора воздуха — в области средних и рабочих оборотов, т.е. значительный прирост крутящего момента отмечается именно в тех режимах, на которых активно используется большинство лодочных моторов. Этот принцип применяется не только на моторе "DF250", но и на его родном брате "DF225".

20-	
ec- a-	
1-	
A CANADA MARKATA	
No Sala	
a 🛂 🔭	
и	
ые	
ный 👫	
ен в	
OHODO	

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ НОВОЙ СЕРИИ MOTOPOB "SUZUKI"										
Параметр	"DF250"	"-225"	"-200"							
Тип двигателя		Бензиновый V-образный 6-цилиндровый DOHC 24-клапанный								
Макс. мощность, л.с.	200	225	250							
Питание	Многоточечный электронный впрыск									
Рабочий объем, см ³	3614	3614	3614							
Частота вращения, об/мин:										
— эксплуатационные	5000-6000	5000-6000	5100-6100							
— на холостом ходу	650	650	650							
Длина дейдвуда, мм	635	635	635							
Вес, кг	263	263	263							
Емкость картера, л	8	8	8							
Генератор	12V, 54 A	12V, 54 A	12V, 54 A							
Передаточное число	2,29:1	2,29:1	2,29:1							
Винт, дюймы	16 (нержав.сталь)	16 (нержав.сталь)	16 (нержав.сталь)							

Заикнувшись о системе зажигания, необходимо заметить: на новых моторах устанавливается так называемая «прямая» система. То есть опять, как на суше - каждой свече придается своя катушка зажигания, встроенная в головку свечного колпачка. Это позволяет несколько упростить цепь системы зажигания и избежать различных помех, которые волей-неволей возникают при обычной системе зажигания и дурно влияют на другие электронные компоненты, размещенные под кожухом мотора.

Новая система зажигания особенно актуальна для новых моторов серии DF. так как на них устанавливаются 32битовые центральные процессоры (или, если угодно, компьютеры). Помимо рабочих задач они выполняют еще и функции диагностического модуля, что порой просто необходимо при обслуживании или ремонте. Часть информации, обрабатываемой компьютером, передается на многофункциональный тахометр, что тоже может оказать своевременную информационную помощь во время эксплуатации. К примеру, блок в состоянии своевременно выводить на табло напоминание о том, что пора бы сменить моторное масло.

Все это электрическое великолепие обеспечивает мощный генератор переменного тока, расположенный рядом с маховиком и получающий крутящий момент непосредственно от него — без обычной ременной или цепной передачи. Такая компоновка не только исключает потерю мощности, но и облегчает решение проблемы охлаждения генератора. Уже при 1000 об/мин новый генератор позволяет владельцу довольно уверенно чувствовать себя в море, зная, что все потребители, независимо от скорости движения, вдоволь обеспечены электрической энергией.

И еще пара моментов, мимо которых пройти просто грешно. Вертикальный (дейдвудный) вал смещен у этих моторов ближе к транцу. Это обеспечивает более удобную развесовку мотора в целом и уменьшает вибрации, которые могут передаваться на корпус лодки. Винт сделан из нержавеющей стали и имеет диаметр 16 дюймов (на старых двухтактных моторах серии "DT225" применялись винты диаметром 14.5 дюйма). Это стало возможным, поскольку передаточное число составляет 2,29:1 (первичная редукция – 32:40 = 1,25, окончательная – 12:22 = 1,83) и новинки обладают хорошим упором. Продумана система защиты от коррозии. Да и внешне моторы очень привлекательны.

Все бы ничего, вот только с ценой в России могут возникнуть проблемы - самый мощный "DF250", скорее всего, будет стоить более 20 000 долл. США, впрочем, цены на модели аналогичного класса у других зарубежных производителей не ниже. Так что этот мотор, видимо, станет уделом финансово состоятельных людей, привыкших не отказывать себе в роскоши. Все мы знаем, что Россия - страна парадоксов: у нас "Мерседесов" больше, чем в Германии. Если проводить аналогии, у нового семейства "Suzuki" весьма заманчивые перспективы.

ИЗМЕНЯЕМЫЙ ЗАБОР ВОЗДУХА Малые обороты Высокие обороты

Игорь Владимиров Фото фирмы "Suzuki"

«SUZUKI DF50» SUZUKI MARINE



БОЛЬШИЕ ВОЗМОЖНОСТИ НЕБОЛЬШОГО МОТОРА

В мировой и российской прессе достаточно подробно освещены особенности и технические характеристики больших четырехтактных моторов фирмы "Suzuki", особенно — мотора "DF140". При этом остались несправедливо обойденными вниманием моторы "Suzuki DF40/50", поэтому стоит рассказать о них поподробнее.

Поскольку "DF40" и "DF50" имеют почти одинаковые технические и ценовые характеристики, на российский рынок в настоящее время поставляется только "DF50".

> "Suzuki DF50" — это четырехтактный инжекторный 3-цилиндровый 12-клапанный двигатель с рабочим объемом цилиндров 814 см3.

Основными особенностями этого двигателя являются:

- электронный впрыск топлива, управляемый 16-разрядным компьютером. Это позволяет снизить расход топлива, повысить стабильность работы на низких оборотах и войти в число моторов, которые по уровню выбросов в окружающую среду, удовлетворяют не только требованиям европейского стандарта EPA-2006, но и более жесткому американскому стандарту CARB-2008;
- использование цепи ГРМ с автоматическим гидравлическим натяжителем вместо ременной передачи существенно снижает сервисные расходы и предотвращает возможность загиба клапанов, которая возникает при разрыве ремня или наезде на препятствие у моделей других фирм-производителей;
- смещенный ближе к транцу вертикальный вал снижает динамическую и статическую нагрузку на транец и дает возможность использовать этот мотор на катерах, рассчитанных на более легкие моторы;
- каждый цилиндр имеет собственную катушку зажигания, смонтированную в одном блоке со свечой, что позволяет обойтись без высоковольтных проводов и существенно повышает надежность и эффективность системы зажигания;
- в комплект поставки мотора входят креномер и многофункциональный тахометр — прибор, показывающий число оборотов двигателя и число отработанных моточасов и сигнализирующий о возможных неисправностях, таких, как перегрев, слишком большие обороты двигателя, низкий уровень или низкое давление масла:
- уникальной для класса двигателей мощностью 50 л.с. является встроенная система диагностики. Такая система позволяет протестировать всю электрику мотора и вывести информацию о работе, серийный номер двигателя и многое другое на портативный компьютер или принтер.

"Suzuki DF50" в этом году впервые участвовал в гонках "24 часа Санкт-Петербурга" и, несмотря на то, что использовался серийный мотор, выпущенный четыре года назад, благополучно дошел до финиша.

Для любителей технической информации приводим результаты тестов "DF50" по версии финского журнала "Кіррагі" на катере "Yamarin 5010" с загрузкой 200 кг.

Идеальное сочетание основных потребительских характеристик – цены, качества и надежности — делает "Suzuki DF50" весьма привлекательным для наших владельцев

мотолодок и небольших катеров. Неслучайно российское представительство одного из крупнейших производителей алюминиевых катеров финской компании "Silver Veneet OY", проведя всесторонние тестовые испытания на воде и на суше, выбрало "Suzuki

DF50" в качестве основного мотора для моделей "Silver Beaver" и "Silver Fox".

РЕЗУЛЬТАТЫ	РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ПОДВЕСНОГО МОТОРА "DF50"											
Частота враще-	Расход т	оплива	Скорость,	Уровень								
ния, об/мин	л/ч	л/мор. миля	уз	шума, дБ								
800 (миним.)	0,6	0,31	2,1	56								
1000	0,8	0,33	2,5	58								
1500	1,4	0,41	3,5	62								
2000	2,4	0,54	4,4	70								
2500	3,3	0,64	5,2	71								
3000	4,7	0,73	6,4	72								
3500	6,6	0,82	8,0	76								
4000	8,6	0,74	11,6	79								
4500	9,3	0,60	15,5	80								
5000	11,4	0,61	18,8	82								
5500	13,6	0,61	22,4	85								
6000 (макс.)	16,7	0,63	26,3	89								

Мотор "DF50" можно приобрести у ближайшего дилера фирмы "Suzuki" в России в модификациях с короткой и длинной "ногой".









hanseboot

с 25 окт. по 2 нояб. 2003г





КУРС НА ГАМБУРГ.

www.hanseboot.de



Marina Kononychina 8, Zhdanovskaya str. • 128 Office St. Petersburg 19 71 10 • Russian Federation Tel. (+78 12) 2 30 73 40 • Fax (+78 12) 2 30 73 40 prol@isida.ipa.rssi.ru



«Evinrude E-TEC»

ВОЗВРАЩЕНИЕ ДВУХТАКТНИКОВ

пружинный принцип для обратного хода. EMM — совершенно новый узел.

Распылитель инжектора дает более узкую струю "факела", что позволяет точнее регулировать послойное нагнетание горючей смеси при частоте вращения ниже 2000 об/мин. В этом случае система зажигания переходит в "многоискровой" режим, чтобы обеспечить последовательное воспламенение относительно тонкой топливной смеси. В результате объединения системы впрыска топлива с системой зажигания наряду с новым поршнем, создающим уникальную форму камеры сгорания, и стало возможно уменьшение потребления топлива на низких оборотах.

Мини-компьютер с программным обеспечением диктует скорость срабатывания в зависимости от изменения внешних параметров, таких, как степень открытия дроссельного клапана, нагрузка на винт, обороты и давление в системе подачи топлива. Быстродействие компьютера в Е-Тес в 2 раза больше, чем у Ficht, кроме того новый инжектор выделяет меньше тепла и вдвое меньше по габаритам. В итоге достигается более оптимизированное сгорание топливной смеси во всем диапазоне оборотов, что благотворно сказывается и на потреблении топлива, и на мощности, уровне выбросов.

Последний показатель позволил сертифицировать выпущенные моторы с Е-Тес на соответствие правилам Европейского Сообщества, стандартам американского Агентства по охране окружающей среды и даже получили знак "три звезды" Калифорнийского комите-

та по охране воздушного бассейна за чрезвычайно низкие выбросы.

Фирма "Bombardier", исследовав рынок, решила объединить в своей новой разработке лучшее из стандартов четырехтактных моторов с производительностью и простотой обслуживания двухтактников, чтобы обеспечить не только простой и легкий запуск как в холодном, так и в горячем состоянии, но и малошумность, и ровную рабо-



ту на малых скоростях, а также сэкономить время и деньги пользователя на техническом обслуживании мотора.

К 2005 г. все производство моторов "Evinrude" будет переведена на Е-Тес.

Заявленный "Bombardier" трехлетний период между профилактиками при использовании мотора по прямому назначению по 50 часов за сезон впечатляет, хотя энтузиасты, конечно, используют мотор гораздо интенсивнее.

Помимо свечей зажигания принципиально новой конструкции компания разработала собственное синтетическое масло для Е-Тес — с пониженным содержанием в топливной смеси. Интересно, что благодаря высокой чистоте обработки рабочих поверхностей моторы способны выдержать несколько часов "сухой" работы при совершенно пустом масляном баке. Стандартное масло для двухтактных моторов тоже можно использовать, но его расход будет несколько выше, и "сухая" работа в этом случае не гарантируется.

Такого впечатляющего результата удалось достичь благодаря, например:

- использованию высокоточных роботов на сборочной линии;
- новой конструкции поршней, сделанных из высокопрочного сплава;
- объединению системы топливоподачи и зажигания, которые приводятся непосредственно от коленчатого вала, исключая обычную в таких случаях ременную передачу.

Первые моторы "Evinrude E-Tec" появятся в Европе, по-видимому, в начале следующего года.

По материалам сайта www.evinrude.com

"Bombardier" представила на бот-шоу в Майами свою новую линейку моторов "Evinrude E-Tec".

этом году

Усовершенствования коснулись двухтактных подвесных моторов средней мощности — 40, 50, 60, 75 и 90 л.с. Первые два — двухцилиндровые, объемом 864 см³, остальные три — трехцилиндровые, с объемом 1295 см³.

Новинка представлена под названием "Е-Тес с прямым впрыском". Как видим, компания избегает упоминания слова "двухтактный", хотя фактически "Bombardier" демонстрирует именно двухтактные моторы с системой прямого впрыска топлива Ficht Ram, но и на это название наложено табу, так система питания претерпела серьезные изменения, прежде всего это касается нового высокоскоростного электронного модуля Engine Management Module (EMM).

От прежней системы осталась только конфигурация цилиндровых головок.

Инжектор E-Тес оборудован устройством положительного электромагнитного открытия—закрытия клапанов, тогда как у Ficht Ram использовался



Первый среди равных





"БРИТКАР" официальный дилер в России Тел. (095) 755-0677 E-mail: LRCLUB@ORC.RU WWW.COBALT.RU

ВЕЛИКОЛЕПНАЯ ПЯТЕРКА: КТО КОГО?

> Рис. 1. Вид сверху на мотор, мощность которого пока

> > з всех игроков "Хонда"

> > > - самый молодой в

приходится скрывать

Пять компаний-производителей гидроциклов, увлеченные борьбой друг с другом, каждый год заставляют наши сердца биться в предвкушении неизведанного и интересного. Занавес поднят, и любимцы публики оправдали ее ожидания. "Honda" скрывает до поры до времени силу своего мотора. У "Bombardier" прошлогодний хит — ее первый четырехтактный мотор от "Rotax" — получает прибавку сил и отрывается от соперников. У "Polaris" — новые двухтактник и феноменальный турбомотор для нового корпуса. У "Yamaha" - новые сиденья и новый двухтактный двигатель. У "Kawasaki" - новый уровень гармонии с новым четырехтактным мотором. А теперь обо всем по порядку. Наш канадский корреспондент Николай Вардомский рассказывает о том, какие сюрпризы приготовили публике производители гидроциклов на двух бот-шоу, прошедших в начале года в Торонто и Нью-Йорке.



этом бизнесе. Она только входит в эту увлекательную область, и у нее пока лишь один корпус с двумя вариантами одного и того же двигателя -"нормально дышащим" и турбонаддувным с промежуточным охладителем (рис. 1). Объем двигателя -1235 см3. Мощность компания не сообщает, но можно догадываться, что 220-240 л.с. по силам этому опытному моторостроителю, делающему

> Полная противоположность — "Бомбардье", которая доминирует на всем Американском континенте. За два последних года ее словно пришпорили. После прошлогоднего совершенно нового трехцилиндрового 1494-кубового 155-сильного четырехтактника первого в ее истории, компания добавляет еще 30 лошадей с помощью приводного центробежного нагнетателя (рис. 3) и устанавливает новую высоту, на которую приходится равняться конкурентам — 185 л.с. Увеличение мощности добавляет скоро-

сти всем корпусам, на которые устанавливается новый мотор, в среднем на 11 км/ч. Кроме того, компания устранила слабое место в охлаждении двигателя. Раньше при ударе днищем о подводные препятствия и его прогибе деформировался водяной тракт, что приводило

к перегреву мотора. Теперь исполь-

зуется закрытая система охлаждения с литым теплообменником в виде коробки с лабиринтом, внутренние ребра которого придают ему жесткость и прочность (рис. 4). Скорее всего, следующим этапом форсирования этого двигателя будет поднятие степени сжатия в компрессоре и, как следствие, введение охладителя воздуха. а потом и добавление еще одного цилиндра. Как видим, удачно выбранная завязка позволяет развивать интригу, как в хорошем сериале, и не исключено, что в обозримом будущем мы увидим бомбардьевский гидроцикл с 300-сильным мотором. В принципе, это можно сделать сразу (создается впечатление, что "Хонда" так и поступила — не удержалась), но это дурной

Другой крупный североамериканец "Поларис" — совершает сейчас революции сразу на двух фронтах. Одна вообще умопомрачительная. Компания отважилась выпустить на рынок мотоцикл собственной разработки в классическом американском стиле "V2", бросив перчатку компании "Харламова и Давыдова" — "Харлей-Давидсон" и презрев японских кудесниковкопировщиков. Это еще один пример правильного ведения дела. Сначала выпускается на рынок подобное и привычное, перетягиваются колеблющиеся, нарабатывается свой массив, а затем можно играть свою ламбаду. Вторая революция, уже в нашей области - это четырехтактный 2-цилиндровый турбонаддувный мотор с четырьмя клапанами на цилиндр рабочим объемом 750 см³ в двух вариантах: 150 и 110 л.с. Более сильный "брат" оснащен промежуточным охладителем наддувочного воздуха (рис. 5 и 6). Получается 200 л.с. с литра объема — еще недавно о таких показателях и не мечталось! Однако за всем этим стоят люди, и най-



Рис. 2. В отличие от движка, хондовский корпус новациями, по крайней мере видимыми, не блистал



Рис. 3. Приводной центробежный компрессор атрибут в основном авиационных двигателей. Компания "Ротакс" (подразделение "Бомбардье") пошла на его использование из-за недостатка времени и конструктивных особенностей прошлогоднего двигателя, присоединив крыльчатку к балансировочному валику.

Рис. 4. На переднем плане — охладитель закрытой системы охлаждения. Через два нижних отверстия подводится забортная вода.

ти нужного человека для нужного места — всегда большая удача.

Мартин Хейнрих, вот уже 12 лет стоящий за моторами "Поларис", а вообще занимающийся двигателестроением всю жизнь (с его приходом "Поларис" стал обретать крылья) говорит: "Вы не найдете в книгах конструкцию совершенного мотора. Никто не может показать, как его сделать. Вы должны создать его сами".

Думаю, что те, кто были до мистера Хейнриха на его месте, тоже старались добиться успеха, но их таланты не соответствовали поставленным задачам. В этом плане характерна история компании нашего знаменитого соотечественника. Игорь Сикорский, создатель первого вертолета, не смог передать бразды правления своему сыну Андрею, тот поднялся лишь до вице-президента по маркетингу, да и то на короткое время.

Есть и еще одна новинка у "Полариса", но она как бы в тени. Это 140сильный, двухтактный, 3-цилиндровый двигатель с системой впрыска "Ficht Ram" рабочим объемом 1192 см³ (рис. 7 и 8). В тени по той причине, что

если у четырехтактного двигателя "Поларис" три звезды за ультранизкие выбросы (звезды присваивает Управление по охране окружаю-

щей среды), то у двухтактного лишь одна — просто за низкие выбросы. Утешает лишь то, что есть еще категория "стандарт" — без всяких звезд.

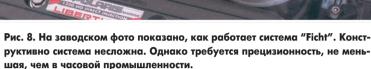
У "Полариса" восемь разных "пони", но одна из них выделяется — это акробатическая модель "Octane" для управления стоя со 100-сильным двухтактным двигателем. У нее специальный насос водомета с 12-лопаточным статором (обычно лопаток пятьшесть), а трехлопастной импеллер имеет изменяющийся по диаметру шаг и радиальные загибы на лопатках. Все из нержавеющей стали. Что может такая блоха — показано на рис. 9 и 10. Кстати, эти аппараты не продаются простым смертным (для них они опасны) — доступны только членам Ассоциации водных акробатов. Если говорить о новых корпусах "MSX" (рис. 11), то "MSX 150" с самым мощным мотором легче самого мощного от "Бомбардье" на 47 кг и развивает скорость свыше 96 км/ч. Однако самым сбалансированным эксперты считают "MSX 140" из-за удивительно экономичного мотора. Его вес — 302 кг, а "MSX 150" весит 311 кг.

Для покупателя корпус все-таки важнее, чем мотор. А корпус "MSX" это лучшее, что было создано "Поларисом" для воды. Сама компания называет его "модифицированное V" прогрессивный ступенчатый дигедрал. "Модифицированное V" означает, что, прежде чем профилям сойтись у киля, линия их как бы подгибается, образуя небольшое брюшко подобно









параболической кривой; ступеньки это продольные реданы, уменьшающие смоченную поверхность, а следовательно, и сопротивление. В поворотах они стабилизируют гидроцикл, позволяя двигаться быстро, но мягко и сухо. Как говорит Рон Билс, один из создателей корпуса, на спокойной воде лодка длиной 3.2 м кажется короче, а на волнении длиннее. "Прогрессивный дигедрал" означает, что профиль, если мысленно резать корпус перпендикулярно оси, как морковку, постоянно, в отличие от упомянутого овоща, меняет форму, уменьшая глубину V к корме. Моторы помогают выразить себя, переходя мгновенно от агрессивности к спокойствию, что делает эти лодки привлекательными для отдыха. Напряженно работающие люди требуют

У "Ямахи" в этом году новый сюрпризный мотор - в смысле, неожиданный. Ожидалось, что ее прошлогодний 998-кубовый, 140-сильный, четырехтактный, четырехцилиндровый с пятью клапанами на цилиндр движок

получит какое-то продолжение, чтобы устоять против "Бомбардье", но удалось только лишь перекрыть прошлогоднее достижение канадца. Взять новую высоту у 1296-кубового, трехцилиндрового, двухтактного 165-сильника не хватило пороху.

Не удалось, и скорее всего не только по техническим причинам. 998-кубовый мотор приходится прямой родней целой семье мотоциклов, оснащаемых такой же цилиндропоршневой группой, а рядом, рангом выше, есть четырехклапанный 1296-кубовый двигатель, который, без сомнения, мог стать базой, и наверняка будет ею для

ответа Чемберлену, то бишь "Бомбардье" и иже с ним. Думается, это был элементарный "зевок" гроссмей-

тала, и "Ямаха" просто не ожидала от "Ротакса" такой прыти. И я предвкушаю, как на следующий год у компании появятся новые моторы для гидроциклов, скорее всего, с турбонаддувом — подобно хондовскому, и с нагнетателем для мотошиклов (там есть место за цилиндрами над коробкой передач). В спину дышат не только "Хонда" с "Бомбардье", но и "Поларис". Что стоит сделать "два по сто пятьдесят в одну посуду", то бишь четырехцилиндровый мотор с удвоенными характеристиками двухцилиндрового? Сейчас "Поларису" все по

К слову, а что поделывают наши уральцы-молодцы — жалуются на судьбу или работают? Уж они-то могли бы порадовать своими двигателями любителей верховой езды по волнам. Пока, для начала, можно не гнаться за экстремальными показателями сконструировать из двухцилиндро-

> вой оппозитки четырехцилиндровый. Рядный мотор с верхним распредвалом — работа не для гениев моторного дела. Помню, в ЦКБ мотоциклостроения в Серпухове еще лет тридцать тому назад видел образцы, навеянные японским мото-

> > лизайном.

Однако, если посмотреть на удельные показатели, то есть на отношение мощности к весу, а еще лучше упора к весу (к сожалению, такие данные приводит только "Кавасаки"), то можно увидеть, что на сегодняшний день самым энерговооруженным оказывается, если не считать полярисова акробата, новая "Yamaha GP 1300 R" (рис. 12 и 13) с вышеназванным двухтактным мотором, а на втором месте "Jet Ski Ultra 150" ком-



пании "Кавасаки", тоже с двухтактным двигуном.

"Кавасаки" — в этом году юбиляр. 30 лет назад в г. Акаши (Япония) она построила вручную первые 500 корпусов того, что мы сейчас называем гидроциклами. Это были две модели: одна с плоским, а другая с близким к современному днищем по цене 995 долларов за штуку. Все было распродано на ура.

ў "Кавасаки", как и у "Ямахи" с "Хондой", хорошая база для выпуска хорошей продукции. С одной стороны, ее мотоциклетное отделение отбирает лучшие поршни с цилиндрами, а с другой — авиационно-космическое отделение обеспечивает новейшими технологиями. Странно, что "Кавасаки" не делает заодно и подвесные моторы.

Для японских компаний характерна многогранность — совмещение, казалось бы, совершенно несовместимого. К какому министерству приписать, например "Ямаху", начинавшую как производитель пианино и органов в позапрошлом веке? Кстати, и по сей день только ее электронные пианино приняты наравне с классическими для обучения в музыкальных школах.

В этом году зачинатель отрасли приготовил самый совершенный во всех отношениях "Jet Ski STX-12F", причем за весьма умеренную цену 8500 долларов (при том, что 10-12 тысяч на гидроциклетном рынке это в порядке вещей). Никаких экстремальных показателей. Поршневая от легендарного мотоцикла "Ninja ZX-12R", 125 сил, впрыск, четыре цилин-

Рис. 13. Выразительны ступеньки-реданы на корпусе и водомет. И тут и там идет борьба за вес.

Рис. 14. 125-сильный мотор "Кавасаки" не экстремален, но притягивает к себе невиданной доселе аккуратностью линий

дра с четырьмя клапанами на цилиндр, два распредвала, и все это вокруг 1199 кубиков. Мотор с очень хорошей весовой отдачей, если сравнивать его с близкими по мощности двухтактниками (рис. 14 и 15).

Алюминиевое литье (возможно, по выплавляемым моделям) настолько проработано, что кажется, вышло изпод рук Клодта или Лансере, авторов знаменитых конных статуй.

Единственное, что немного подпортило впечатление, так это открытая система охлаждения, но, с другой стороны, приехал домой, вставил садовый шланг и промыл — тоже вариант. (Кстати, "Ямаха" уделяет большое внимание борьбе с коррозией и впрыскивает в свои открытые системы охлаждения специальный антинакипин.) Уменьшены шум и вибрации, повышена экономичность. Введена система "умного руления": когда водитель сбросил газ, но скорость еще не упала, то при повороте руля двигатель сам не-

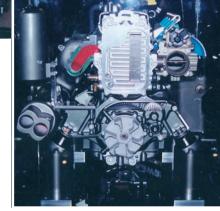


Рис. 15. Хоть поршневая и от мотоцикла, этот двигатель меньше трясет седока благодаря антивибратору — он под масляным холодильником



много добавит тяги, без которой водомет не управляется; система отключается, когда скорость падает до нуля. Датчики отслеживают число оборотов коленчатого вала, скорость и отклонения руля. Это сделано для того, чтобы избежать столкновений при маневрировании. Те или иные системы, улучшающие контроль за движением, есть на многих моделях у всей "Большой пятерки".

Еще одна новинка "Кавасаки" — аппарат для езды стоя. Собственно, все и начиналось с езды стоя, и только спустя годы появились привычные нам сидячие гидроциклы. О двух стоячих моделях я уже упоминал, третья - у "Ямахи". Нет таких машин только у "Хонды" и "Бомбардье", которая давно от них отказалась, сконцентрировавшись на семейных лайнерах, а, наверное, зря.







Выяснение родства

У каждого производителя — своя техническая и коммерческая политика, определяемая нередко чисто историческими мотивами; 50-сильные моторы зачастую имеют общие корни с 40-сильными, 60-сильные — с $\bar{7}0$ -сильными. Изучение технических данных, прежде всего размеров цилиндров и веса моторов позволит понять происхождение каждого из претендентов. Оно же со всей очевидностью демонстрирует сближение между фирмами-производителями, наметившееся в последние годы, особенно в части новых технологий. Так, японская "Сузуки" поставляла для "ОМС" инжекционные четырехтактники на 50 и 60 л.с. Итальянский моторостроитель "Селва" продает под своей торговой маркой четырехтактные моторы "Ямаха". Напротив, "Меркури/ Маринер", связанные до недавнего времени с "Ямахой", начинают разрабатывать собственные инжекционные четырехтактные модели таких же мощностей. Иногда трудно точно сказать, кто из моторостроителей кому и что делает. Ясно только одно: для того чтобы существовать, сегодня необходимо выпус-

кать полную гамму четырехтактных моторов, и именно это соображение приводит к маленьким полюбовным сделкам моторостроительных компаний.

О новых четырехтактниках. подающих надежды

Технологический аспект лействительно как никог-

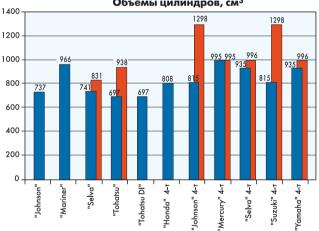
да важен при сравнении новых моторов. Для классических карбюраторных двухтактников приговор вынесен окончательно. Менее чем за три года эти моторы исчезли со страниц каталогов по причине введения новых экологических норм. Несмотря на это моторостроители все же продолжают делать ставку на сравнение. Шесть моделей из восемнадцати испытанных — карбюраторные двухтактники, имеющие, по распространенному мнению, повышенный расход топлива на полных оборотах. Был период, когда двухтактные моторы еще сохраняли преимущество в скорости и

На всех диаграммах: _ - модели 50 л.с., _ - модели 60 л.с.



приемистости над только что появившимися четырехтактниками. В диапазоне мощностей 50-60 л.с. это превосходство более не актуально — четырехтактники столь же быстры в спринте, хотя некоторые пока и "грешат" в скорости разгона. Ни один двухтактный в 50 л.с. не лидирует в максимальной скорости, а вот среди моторов в 60 л.с. сразу двое поднялись на третью ступеньку пьедестала — "Тохатсу" и "Джонсон" (см. рис. на с. 63). И все же двухтактники, более шумные и недостаточно экологичные, остаются по стоимости укором новым технологиям: покупка





Объем цилиндров обычно связывают с крутящим моментом. Лучшие моторы на полных оборотах неотличимы от многих претендентов с большим объемом цилиндров, но всегда существуют исключения..



У 50-сильных моторов разница в весе между двух- и четырехтактниками выражена нечетко. У 60-сильных "Сузуки" и "Джонсон" — сильное превышение веса по сравнению с остальными.

Расход топлива на крейсерском и полном ходах "Тохатсу" и "Меркури" в своей лучшей форме.

Сгладив данные измерений на различных режимах движения, мы определили потребление топлива на скоростях 18 и 25 уз для моторов в 50 л.с. и 20 и 25 уз — в 60 л.с.

Замечание: У "правильных" 50-сильных моторов расход топлива не превысил 10 л/ч при скорости 18 уз







ИНЖЕКЦИОННИКИ ДЕЛАЮТ ПОГОДУ

Наш журнал периодически обращается к теме практического сопоставления технических характеристик подвесных моторов от различных производителей. В этом номере мы публикуем сокращенный перевод статьи из французского журнала "Moteur Boat" об испытаниях большой серии 50- и 60-сильных моторов разных компаний. Этот мощностной диапазон стал особенно популярен во Франции в последние годы в связи с введением новых требований, в соответствии с которыми нижний предел разрешенных мощностей для морских моторных лодок установлен в 50 л.с. У наших водномоторников такой заботы нет, тем не менее приведенные здесь данные, надеемся, окажутся им полезны при выборе нового мотора.

ейчас в этом востребованном покупателями диапазоне мощностей соперничество между четырех- и двухтактными подвесниками уже не актуально. Четырехтактные как более экологически чистые и зачастую более скоростные выходят заслуженными победителями. Фактически конкурентная борьба между ними переместилась в область технологических тонкостей — карбюраторный или инжекционный четырехтактник, может быть, все же двухтактник, но с прямым впрыском? Трудный выбор, но мы попытаемся его сделать, пропустив через решето испытаний 18 моделей 50- и 60-сильных моторов.

Сравнение характеристик "полтинников" с "шестидесятками" позволило расширить диапазон предложения, оставаясь в разумных ценовых рамках. Разница мощности в 10 л.с. моторов одного и того же производителя при одинаковой конструкции стоит примерно 1500 евро, что составляет около 20% цены. Но имеет смысл сопоставить моторы обеих мощностей по пропульсивным качествам и потреблению топлива при крейсерской и максимальной скоростях хода. Замечено, что некоторые "пятидесятки" обладают скорее характером "шестидесяток", и, напротив, 60-сильные порой выглядят то как 50-, то как 70-сильные! У некоторых производителей блок цилиндров 50-сильного мотора внешне точно такой же, как и у "шестидесятки", меняется только электронная начинка.

Основные данные моторов

50-сильные	50-сильные											
Марка:	«Johnson»	«Mariner»	«Selva»	«Tohatsu»	«Tohatsu»	«Honda»	«Johnson»	«Mercury»	«Selva»	«Suzuki»	«Yamaha»	
Модель	J50 PL	50 ELPTO	St-Tropez 50XS	M50D2-EPTOL	50TLDI	BF50 LRTD	J50PL4EFI	F50 ELPT EFI	50 Barracuda	DF50	F50AETL	
Мощность, кВт	37,3	37,3	40,5	36,8	36,8	-	36,8	37,3	36,8	36,8	36,8	
Обороты ном./макс, мин ⁻¹	5500	5500	5000	5150/5850	5150/5850	5500/6000	5000/6000	5500/6000	5000/6000	5900/6500	5000/6000	
Число цилиндров	2	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	
Число тактов	2	2	2	2	2 (впрыск)	4	4	4	4	4	4	
Объем цилиндров, см ³	737	966	741	697	697	808	815	995	935	815	935	
Диаметр/ход поршня, мм	81/72	76/71	68/68	68/64	68/64	70/70	71/68,6	65/75	63/75	71/68,6	63/75	
Система подачи топлива	карб.	карб.	карб.	карб.	инж.	карб.	инж.	инж.	карб.	инж.	карб.	
Передаточное отношение	2,42:1	1,83	13:27	1,85:1	1,85:1	2,09	11:25	1,83:1	13:24	11:25	13:24	
Мощность генератора, Вт	144	226	70	130	280	240	216	252	120	216	120	
Масляный бак	отдельн.	встроен.	встроен.	встроен.	встроен.	встроен.	встроен.	встроен.	встроен.	встроен.	встроен.	
Сухой вес, кг	90	93	118	87	98	94	112	113	113	112	113	
Стартер	ручной	ручной	ручной	ручной	электр.	ручной.	электр.	электр.	электр.	электр.	электр.	
Винт	17"	10 3/8x14"	13x12"	11x13.5"	11x13.5"	11 1/4x13"	11 1/2x14"	13"	11 3/8x12"	11 1/2x14"	11 5/8x11"	
Гарантия, лет	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Среднеевроп. цена, евро	5 095	5 838	5 199	5 206	6 430	7 470	6710	7 605	7 199	7 303	7 650	

60-сильные

OO-CHIIDHDIC							
Марка:	«Selva»	«Tohatsu»	«Johnson»	«Mercury»	«Selva»	«Suzuki»	«Yamaha»
Модель	St-Tropez 60XS	M60C EPTOL	J60 PL4 EFI	F60 ELPT EFI	Dorado 60	DF60	F60 AETL
Мощность, кВт	44,1	44,16	44,8	44,7	44,1	44,8	44,1
Обороты ном./макс, мин ⁻¹	5000	5150/5850	5000/6200	5500/6000	5000/6000	4700/5300	5000/6000
Число цилиндров	3	3	4	4	4	4	4
Число тактов	2	2	4	4	4	4	4
Объем цилиндров, см ³	831	938	1298	995	996	1298	996
Диаметр/ход поршня, мм	72x68	74x72.5	74x75.5	65x75	65x75	74x75.5	65x75
Система подачи топлива	карб.	карб.	инж.	инж.	карб.	инж.	карб.
Передаточное отношение	13:27	2.3:1	12:29	1.83:1	13:30	12:29	13:30
Мощность генератора, Вт	70	130	130	252	120	300	120
Масляный бак	встроен.	встроен.	встроен.	встроен.	встроен.	встроен	встроен
Сухой вес, кг	118	117	163	113	113	163	113
Стартер	ручной	ручной	ручной	электр.	электр.	ручной	электр.
Винт	12 1/2x14"	13 3/4x15"	14x17"	13"	11 1/8x13"	13 1/4x17"	11 3/8x12"
Гарантия, лет	2	2	2	2	2	2	2
Среднеевроп. цена, евро	5 199	7 215	8 155	9 356	8 399	9 971	9 120

Скорость, V(y3)/расход топлива, $q(\pi/4)$

50-сильные

Об/мин	«Johnson» 2-т	«Mariner» 2-т	«Selva» 2-т	«Tohatsu» 2-т	«Tohatsu» 2-т инж.	«Honda» 4-т	«Johnson» 4-т	«Mercury» 4-т	«Selva» 4-т	«Suzuki» 4-т	«Yamaha» 4-т
1000	2,5/1,5	3,0/2,2	2,0/2,0	2,5/1,5	3,0/0,4	2,5/0,9	2,0/0,4	3,0/0,8	3,0/0,6	2,5/0,3	3,0/0,8
2000	4,5/3,3	5,0/5,2	4,5/4,2	5,0/3,6	5,0/1,7	5,0/2,0	4,5/1,3	5,0/2,2	5,0/2,2	4,5/1,6	5,0/2,2
3000	6,5/7,3	6,5/8,7	6,5/7,0	7,0/7,7	7,0/6,3	6,5/5,3	5,5/4,3	6,5/5,8	6,5/6,6	6,5/5,0	7,0/6,6
4000	17,5/9,7	18,0/11,2	17,5/9,0	17,0/10,0	17,0/7,7	15,0/7,0	14,0/7,5	17,5/8,5	17,5/8,1	15,0/7,5	16,5/7,2
5000	25,0/18,0	25,0/16,5	22,0/15,7	23,5/16,0	24,0/11,5	21,0/9,9	21,0/10,5	23,5/10,5	23,5/13,8	21,5/11,0	22,0/10,7
Макс.	27,0/23,0	28,0/21,0	26,0/25,7	28,0/21,5	29,0/19,4	27,0/16,3	27,0/16,5	30,5/18,7	27,0/17,1	28,0/16,5	26,5/16,5

60-сильные

Об/мин	«Selva» 2-т	«Tohatsu» 2-т	«Johnson» 4-т	«Mercury» 4-т	«Selva» 4-т	«Suzuki» 4-т	«Yamaha» 4-т
1000	3,0/2,0	3,5/3,2	3,0/0,7	3,0/0,8	3,0/0,9	3,5/0,9	3,0/0,8
2000	5,0/5,0	5,5/5,7	5,0/3,2	4,5/2,2	5,0/2,5	5,5/3,3	5,0/2,3
3000	8,5/10,4	10,5/10,5	7,0/8,1	6,0/5,7	6,5/6,8	8,5/7,8	7,0/6,5
4000	18,0/11,4	19,0/12,0	20,5/11,5	18,0/10,5	18,5/9,5	22,0/10,5	17,5/8,5
5000	24,5/19,2	25,5/17,3	27,0/19,8	24,5/14,0	25,5/15,3	28,0/17,4	23,5/13,3
Макс.	28,5/29,4	31,0/26,9	31,0/23,0	31,5/20,7	29,5/19,8	32,0/23,5	28,5/20,5

Уровни шума, дБ

50-сильные

Ход	«Johnson» 2-т	«Mariner» 2-т	«Selva» 2-т	«Tohatsu» 2-т	«Tohatsu» 2-т инж.	«Honda» 4-т	«Johnson» 4-т	«Mercury» 4-т	«Selva» 4-т	«Suzuki» 4-т	«Yamaha» 4-t
Малый	61	62	69	58	60	50	54	60	60	54	60
Средний	83	87	90	87	90	86	82	82	87	82	86
Полный	90	92	94	96	94	90	90	90	90	90	90

60-сильные

Ход	«Selva» 2-т	«Tohatsu» 2-т	«Johnson» 4-т	«Mercury» 4-т	«Selva» 4-т	«Suzuki» 4-т	«Yamaha» 4-т
Малый	69	66	60	60	54	60	54
Средний	90	87	85	82	82	81	82
Полный	94	92	88	90	87	90	87

ЗА РУБЕЖОМ





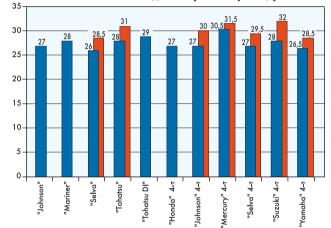
Испытания проводились с участием двух РИБов "Zodiac Pro 9 Man". При каждом проходе на борту постоянно находились двое взрослых пассажиров плюс водитель. Для имитации стандартных условий в якорном ящике размещался груз в 20 кг, еще один груз в 40 кг был закреплен перед рулевой консолью, имитируя снаряжения ныряльщиков.

Приборы и измерения

Испытания проводились на Сене выше города Корбей. Скорость течения здесь — от 1.2 до 1.5 уз в зависимости от русла. Поэтому мы вынуждены были измерять скорости за два прохода в противоположных направлениях. Замеры делались с помощью приемника "GPS Garmin Map 76" с точностью до десятых узла. Расходомер с датчиком вертушечного типа, установленным на бензошланге, фиксировал текущее потребление топлива на различных режимах. Наконец, новый, более точный шумомер позволил замерить уровень звука.



Максимальная достигнутая скорость, уз



Хорошее ли это решение для небольшого двигателя, компенсирует ли оно недостаток приемистости и

крутящего момен-

та, в котором

иногда упрекают мотор с четырехтактным принципом работы? Результаты наших испытаний дают положительный ответ, но — что правда, то правда — при этом несколько усложняется конструкция мотора.

Не обращая внимания на эту междоусобицу, "Тохатсу" в одиночку следует собственным путем, проложенным довольно давно. Эта японская компания в свое время предложила 50-сильный двухтактник с системой прямого впрыска пониженного давления. В ее прошлогодней новинке применена система "Orbital", возвращающая нас к идее двухтактного мотора с впрыском топлива непосредственно в камеру сгорания. Как и инжекционный четырехтактник, комплекс оборудован электронным управлением.

"Bombardier" также предлагает гамму маломощных моторов "Эвинруд" с прямым впрыском "Ficht". Результаты, полученные "Тохатсу", заслуживают одобрения, что означает — остальные моторостроители не должны дремать. И расход топлива, и отдача мощности 50-сильного "Тохатсу—TLDI" близки к аналогичным характеристикам четы-

50-сильный "Меркури" ускоряет шаг 60-сильный "Сузуки" лидирует

Максимальные скорости

На полном ходу разница в скорости между 50- и 60-сильными моторами составила в среднем 2.5 уз. Отметим также разрыв в 4 уз, отделяющий самый быстрый "полтинник" от самого медленного.

Замечание: Среди 60-сильных моторов инжекционные четырехтактники выглядят, несомненно, более быстрыми.

рехтактников, это доказывает, что у двухтактных моторов все-таки есть будущее, во всяком случае благодаря экономичности.

О 50-сильных моторах, более скоростных, чем некоторые "шестидесятки"

Складывается, однако, мнение, что соперничество возглавит совершенно новый инжекционный четырехтактник от "Меркури", по крайней мере в категории 50 л.с. Этот мотор показывает на тестовом судне даже более высокую максимальную скорость, чем классический четырехтактник в 60 л.с. Разница в 4 уз предельной скорости между 50-сильным "Меркури" (30.5 уз) и четырехтактными "Ямахой" и "Хондой" (26.5 и 27 уз соответственно) — это не пустяк, даже несмотря на небольшой перерасход топлива по сравнению с конкурентами (18.7 против 16.5 л/ч). Зато в стане "шестидесяток" самым быстрым выглядит "Сузуки" (который еще и "Джонсон"). Правда, тут есть любопытные подробности, а именно: объем его цилиндров увеличен на 30% по сравнению с остальными моторами. Его вес составляет 163 кг (с залитым маслом), что достойно уже 115-сильного подвесника. Поэтому и при выборе мотора "новых технологий" стоит внимательно отслеживать колебания цен.

> **Мишель Люизе** Сокращенный перевод с французского

ма подачи топлива, например "Хонда" образца 1991 г., "Селва" и "Ямаха" — обе образца 1995 г.) и новое инжекционное поколение, выведенное "Сузуки" и "Джонсон" и сомкнувшее в прошлом году свои ряды с моторами системы ЕFI от "Маринер/Меркури". Четырехтактник "Ямахи" с прямым впрыском также числится в каталоге ее продукции, но применен он пока только на модели мощностью свыше 115 л.с. На смену классическим карбюраторам идут инжекторы с топливными насосами, уп-

равляемыми посредством электронного

микропроцессора и многочисленными

датчиками, сообщающими о наилучшем соотношении бензина и воздуха.

этих моделей обойдется дешевле в сред-

нем до 30% и даже больше. Этого достаточно для того, чтобы задуматься при

выборе подвесного мотора, особенно

и 60-сильных четырехтактников. Се-

годня сосуществуют два их семейства:

те, что можно назвать первым поколением четырехтактных моторов (для

них характерна карбюраторная систе-

В то же время вырисовывается новая коллизия. На этот раз среди самих 50-

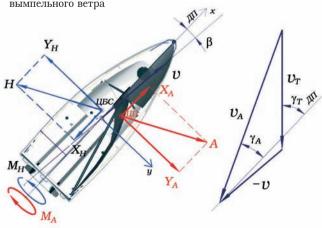
если вы не часто выходите на воду.



давних времен и до настоящей поры парусные суда являются одними из наиболее сложных и малоизученных объектов инженерной деятельности. С точки зрения динамики, парусное судно — это система гидро- и аэрокрыльев, движущихся вблизи границы раздела водной и воздушной сред. Характерное отличие режимов эксплуатации парусных судов заключается прежде всего в их сложности: наличии ходовых углов дрейфа и крена, в необходимости иметь достаточную остойчивость для несения парусов, а также в широком диапазоне относительных скоростей движения. Работа парусного вооружения, представляющего

Рис. 1. "Треугольник скоростей" и действующие на парусное судно силы

H,A — равнодействующие гидродинамическая и аэродинамическая силы; X_H, Y_H, X_A, Y_A — их проекции на продольную x и поперечную y оси судна; M_H, M_A — моменты гидродинамических и аэродинамических сил (восстанавливающий и кренящий); v — скорость; β - угол дрейфа, v_T, v_A — скорости истинного и вымпельного ветра; γ_T, γ_A — курсовые углы истинного и вымпельного ветра



собой движитель судна, аналогичным образом зависит от большого числа взаимодействующих факторов (рис. 1).

Наибольший толчок изучению динамики парусных судов дают хорошо финансируемые престижные гонки: на Кубок Америки, "Volvo Ocean Race", "Around Alone" и т.д. В столь ответственных соревнованиях разница в скорости лидеров и аутсайдеров зачастую не превышает 1—2%, поэтому требуется обеспечить высокую достоверность сравнения и оценки принимаемых проектных и тактических решений. Существующие способы прогнозирования мореходных качеств судов постоянно совершенствуются за счет накопленных экспериментальных данных, развития теоретических и компьютерных методов. Внедрение системы обмера IMS (и подобных ей) также потребовало от мерителей и яхтсменов соответствующей теоретической подготовки в вопросах ходкости парусных судов...

История исследований

Еще со времен В.Фруда предпринимались попытки исследования ходовых качеств яхтенных корпусов в опытовых бассейнах. С наступлением XX в. начало нового этапа исследований совпало с развитием авиации и аэродинамики. В 1925 г. в Германии вышли книга М.Курри «Аэродинамика парусов и искусство парусных гонок» и другие публикации по аэродинамике, в которых приводились результаты испытаний парусов в аэродинамических трубах [5].

Пожалуй, впервые наиболее полные исследования особенностей движения парусной яхты с учетом крена и дрейфа были выполнены американским профессором К.Дэвидсоном [1]. В опубликованной им в 1936 г. основополагающей работе "К вопросу об экспериментальном изучении парусных яхт" предложена система уравнений, описывающих равномерное прямолинейное движение парусного судна; эта система используется до сих пор.

Установка в лаборатории Дэвидсона позволяла проводить испытания моделей яхт в опытовом бассейне с креном и дрейфом, с измерением сопротивления и поперечной силы (рис.2). Таким образом, стало возможным в полной мере

СУДОСТРОЕНИЕ — ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ

учесть особенности движения парусных судов.

К. Дэвидсон разработал также способ получения аэродинамических характеристик парусных судов путем выделения их из результатов натурных испытаний при заведомо известных гидродинамических характеристиках (определенных в ходе модельных испытаний в опытовом бассейне). Аэродинамические коэффициенты, найденные им при испытаниях яхты "Gimcrack", в течение длительного времени использовались для расчетов ходовых качеств яхт на лавировке. Сотрудничество Дэвидсона и яхтенного конструктора Олина Стефенса позволило перевести проектирование парусных судов на научный уровень, что, к примеру, обеспечило доминирование США в гонках на Кубок Америки в течение последующих десятилетий.

Используя метод Дэвидсона, в 60—70-х гг. XX в. при натурных испытаниях яхт "Baybea", "Standfast" и других были получены аэродинамические коэффициенты во всем диапазоне курсов относительно ветра. Забегая вперед, скажем, что на их основе Дж.Хазен разработал и опубликовал в 1980 г. полуэмпирическую модель аэродинамики парусной яхты, используемую с некоторыми дополнениями и в настоящее время.

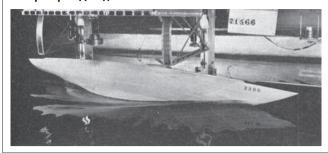
В 70-е гг. профессор гидродинамики Дж. Кервин в Массачусетском технологическом институте создал компьютерную программу VPP (Velocity Prediction Program), предназначенную для расчетов ходовых качеств яхт и построения полярных диаграмм, в том числе и для целей проектирования, обмера и уточнения гандикапа [4]. В результате, стало возможным еще на стадии проектирования получать полное представление о ходовых качествах будущего судна. Уже к началу 90-х гг. повсеместная разработка различных версий VPP, сопровождаемая экспериментальными исследованиями, позволила достичь высокой степени совершенства этих программ.

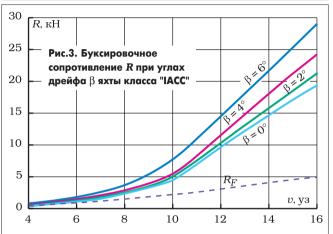
С появлением вычислительной техники в аэродинамике и гидродинамике начало развиваться направление CFD (Computer Fluid Dynamics) — численное моделирование динамики жидкости. Одна из первых попыток применения этих методов к парусным судам предпринята в 60-х гг. в работах Дж. Мильграма [6], посвященных анализу работы парусного вооружения с использованием теории несущей поверхности. В ходе подготовки к Кубку Америки 1983 г. CFD-методы впервые были успешно применены при проектировании киля оригинальной формы для яхты-победительницы "Australia II".

В конце 70-х гг. в Делфтском университете (Нидерланды) под руководством профессора Дж. Герритсма была испытана серия из 22 моделей яхт с систематически варьируемыми параметрами формы корпуса [2]. Модели длиной 1.6 м испытывались с одинаковыми килями и рулями при различных углах крена и дрейфа. Появление Делфтской серии позволило рассчитывать гидродинамические характеристики практически любого "промежуточного" корпуса и анализировать их влияние на ходовые качества. В начале 90-х гг. параметры серии были расширены до 39 моделей за счет корпусов более легкого водоизмещения и дополнены расчетом сопротивления на волнении. В настоящее время эта методика является стандартной для расчета сопротивления парусных яхт.

Было бы несправедливо не остановиться на развитии науки о динамике парусных судов в странах нынешнего СНГ. Еще в первом десятилетии ХХ в. профессор и яхтсмен А.П.Фандер-Флит написал работу "Движение под парусами", в которой на основе работ С.А.Чаплыгина и Н.Е.Жуковского решается задача о предельной крутизне хода в бейдевинд, рассматриваются центровка и остойчивость парусных судов. В 50—70-х гг. теоретические исследования, модельные и натурные испытания парусных яхт проводились А.П.Киселевым, Н.В.Григорьевым, П.Г.Авраменко, Е.П.Ударцевым, Ю.С.Крючковым, Б.В.Мирохиным, С.А.Калининым и другими специалистами. Первая в СССР диссертация по парусным судам была защищена П.С.Якшаровым в 1970 г. в Се-

Рис.2. Испытания модели яхты класса "J" в опытовом бассейне лаборатории Дэвидсона





вастопольском приборостроительном институте (ныне Сев-НТУ). Следует особо отметить, что первая в мире систематическая серия моделей корпусов яхт разработана именно в Советском Союзе, в Николаевском кораблестроительном институте (ныне УГМТУ) Л.В.Забурдаевым [7] еще до публикации Дельфтской серии. В диссертационной работе А.С.-Стружилина (ЛКИ, 1987) исследованы вопросы гидроаэродинамики яхт в привязке к задачам их проектирования.

Сегодня в мире интерес к изучению динамики и научному подходу к проектированию и эксплуатации парусных судов настолько велик, что по данному направлению регулярно проводятся крупные конференции. Среди них — симпозиум HISWA (Symposium on Developments of Interest to Yacht Architecture) в Нидерландах, симпозиумы AIAA (AIAA Symposium on the Aero/Hydrodynamics of Sailing) и СSYS (Chesepeake Sailing Yacht Symposium) в США и некоторые другие. В СССР также имелся положительный опыт проведения симпозиумов по парусным судам в Севастополе, Николаеве и Киеве в период с 1975 по 1986 г. Кроме того, парусная тематика регулярно "присутствует" на научнотехнических конференциях по гидродинамике, проектированию судов и т.д.

Гидродинамика и аэродинамика элементов яхты

ГИДРОДИНАМИКА КОРПУСА. Основная задача заключается в уменьшении сопротивления корпуса и выступающих частей (киля и руля) при одновременном обеспечении остойчивости и противодействия дрейфу. Поэтому интерес представляет, помимо сопротивления, поперечная гидродинамическая сила. У современных судов с плавниковыми килями значительная часть (до 80%) поперечной силы создается на выступающих частях — киле и руле, а их сопротивление составляет 10—40% полного сопротивления яхты. Используется как раздельное рассмотрение корпуса и выступающих частей, так и совместное — для учета их взаимодействия.

Особенность движения парусных яхт заключается в том, что они ходят с углами крена и дрейфа. В общем случае эти факторы взаимосвязаны, вследствие чего сопротивление и поперечная сила представляют собой сложные многомерные

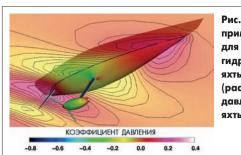


Рис.4. Пример применения CFD для расчета гидродинамики яхты класса "IACC" (распределение давления по корпусу яхты)

функции (рис.3). В Делфтской серии [2] буксировочное сопротивление яхты представляется более упрощенно как сумма независимых компонент

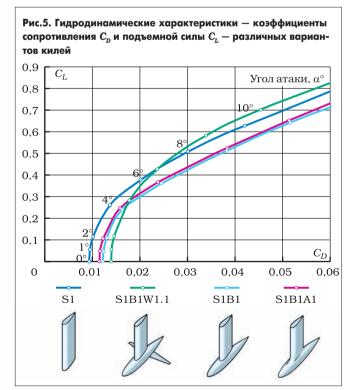
 $R = R_U + R_i + R_H + R_{AW} ,$

где R_U — "прямое" (upright) сопротивление при движении без крена и дрейфа, характерное для традиционных типов судов; R_t и R_H — индуктивное и креновое сопротивление; R_{AW} — дополнительное сопротивление на волнении. "Прямое" сопротивление, в свою очередь, традиционно разделено на остаточное сопротивление R_R и сопротивление трения R_R .

Рассмотрим основные методы, применяемые в исследовании гидродинамики корпуса.

СИСТЕМАТИЧЕСКИЕ СЕРИЙ [2, 7] — самый доступный, но наименее точный метод определения гидродинамических характеристик корпуса расчетным путем, не прибегая к модельным испытаниям. Обычно используется на начальных этапах проектирования, когда выполняется параметрический анализ формы корпуса и намечаются перспективные направления дальнейшего конструкторского поиска. Именно этот метод входит в состав программы LPP (Lines Processing Program), являющейся частью большинства VPP и системы обмера IMS.

Результаты испытаний систематических серий позволяют количественно оценить влияние параметров формы корпуса на сопротивление парусной яхты. В водоизмещающем режиме наибольшее влияние на остаточное сопротивление оказывает относительная длина корпуса $L_{WL}/\nabla^{1/3}$, где ∇ — объемное водоизмещение; L_{WL} — длина по КВЛ. Далее по значимости следуют призматический коэффициент C_p^* и положение центра величины по длине корпуса L_{CB}^{***} . Эти три основных параметра дают варьирование коэффициента оста-



точного сопротивления $R_{\rm R}/D$ в пределах 10-20%, где D — весовое водоизмещение. Возможно, покажется странным, но влияние отношения длины к ширине $L_{\rm WL}/B_{\rm WL}$ и ширины к осадке корпусом $B_{\rm WL}/T_{\rm C}$ мало [3]. По этой причине в современных системах обмера яхт, в отличие от IOR и других, перестали переоценивать ширину корпуса.

Из результатов серии также следуют практические рекомендации по выбору оптимальных значений C_P и $L_{\rm CB}$ для расчетного числа Фруда ${\rm Fr}=v/\sqrt{9.81}L_{\rm WL}$. Более высокие значения C_P соответствуют большим относительным скоростям: так, при ${\rm Fr}=0.3$ оптимальный $C_P=0.50$, при ${\rm Fr}=0.35$ $C_P=0.56$, а при ${\rm Fr}=0.45$ оптимальный призматический коэффициент возрастает до $C_P=0.60$. У современных яхт этот параметр составляет $C_P=0.56$ -0.60 и даже более у судов с погруженным транцем. Оптимальные значения $L_{\rm CB}$ лежат в дианазоне 3-4% $L_{\rm WL}$ в корму от миделя в широком диапазоне значений ${\rm Fr}$.

МОДЕЛЬНЫЕ ИСПЫТАНИЯ В ОПЫТОВЫХ БАССЕЙНАХ — старейший метод, хотя техника эксперимента и пересчета результатов стала более совершенной. Если в 50-60-е гг. испытываемые в бассейнах 1-2-метровые модели яхт были подвержены сильному влиянию масштабного эффекта, то современные модели имеют длину 3—5 м (и даже до 8 м) и водоизмещение до нескольких тонн, что позволяет получить достоверные результаты. Для таких испытаний длина опытового бассейна должна составлять 100—400 м. Дороговизна модельных испытаний яхт обусловлена и необходимостью использовать специальное оборудование, позволяющее задавать движение модели с креном и дрейфом (отсюда и увеличенное число пробегов) и регистрировать сопротивление, поперечную силу и момент рыскания трехкомпонентным датчиком. Как правило, модельные испытания проводятся лишь для ответственных проектов на завершающей стадии и ограничиваются одной-двумя моделями с изменяемыми обволами.

СFD-МЕТОДЫ — это группа стремительно развивающихся методов расчета гидро- и аэродинамических характеристик, основанных на компьютерном моделировании свойств жидкости. Подобные программы иногда называют также "виртуальный бассейн" или "виртуальная аэродинамическая труба". В настоящее время для исследования сопротивления корпусов нашли применение два основных типа СFD: для моделирования вязкостного сопротивления (решение уравнений Навье—Стокса и теория пограничного слоя) и волнового сопротивления [3].

Преимущества CFD-метода — в относительной дешевизне и доступности; он позволяет расчетным путем получить полную картину обтекания тела, удобен для сопоставления вариантов и задач оптимизации. Недостатки: сравнительно небольшой опыт применения и возможные погрешности, в результате чего требуется осуществлять "привязку" расчетов к экспериментальным данным для каждого нового типа судов и объектов. Поэтому зачастую выполнение расчетов поручается самим создателям программ; из наиболее популярных в яхтостроении CFD можно назвать AeroLogic, ShipFlow, SPLASH (рис.4) и т.д. Наиболее совершенными программами CFD располагают компании аэрокосмической отрасли и гидродинамические лаборатории.

ГИДРОДИНАМИКА ВЫСТУПАЮЩИХ ЧАСТЕЙ. Так как киль и руль яхты представляют собой несущие поверхности (консольные гидрокрылья), для их исследования и расчетов широко привлекаются методы теории крыла. Киль и руль современной гоночной яхты — это эффективные узкие профили-

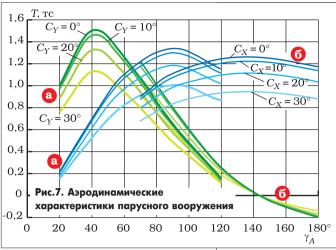
 $[*]C_p$ = $C/(L_{WL}\,\omega_{\max})$ — призматический коэффициент (коэффициент продольной полноты), характеризует распределение водоизмещения по длине; ω_{\max} — максимальная площадь погруженной части шпангоута.

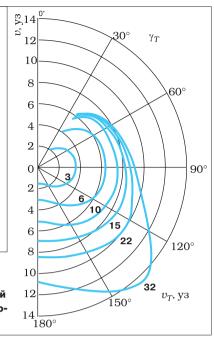
 $^{^{**}}L_{CB}^{}$ — положение центра величины (т.е. центра погруженного объема) по длине корпуса, выраженное в процентах длины по ватерлинии L_{WL} .

ОСТРОЕНИЕ — ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕІ

Рис.6. Испытание модели яхты класса "Open 60" в аэродинамической трубе







рованные плавники с большим относительным удлинением $A_{\rm p}^*$, обеспечивающим высокие значения коэффициента подъемной силы. Например, при угле атаки $\alpha = 5^{\circ}$ подъемная сила киля с A_R = 3 примерно в $\hat{2}$ раза превышает подъемную силу на таком же по площади, но "квадратном" киле с $A_{\rm R}$ = 1. Для еще большей эффективности киля при малых углах дрейфа используются поворотные закрылки по задней кромке крыла — триммеры.

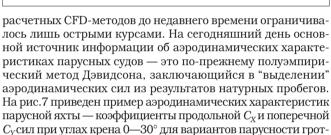
Необходимо также учитывать взаимодействие выступающих частей с корпусом яхты. Влияние корпуса на гидродинамические характеристики эквивалентно присутствию твердого экрана, что вызывает рост эффективного удлинения по сравнению с геометрическим в k = 1.6 - 2.0 раза. Близость или пересечение свободной поверхности, в свою очередь, снижает эффективность крыльев: теоретическое значение коэффициента эффективности k = 0.8, а в условиях аэрации — даже 0.65—0.75, что особенно существенно для пера руля, пересекающего поверхность воды.

Имеет значение и форма киля и руля в плане. Теоретически, в невязкой жидкости эллиптический в плане киль имеет минимальное индуктивное сопротивление (т.е. концевые потери гидрокрыла). Используемые в различных конфигурациях бульб и установленные на нем крылья, помимо благоприятного распределения балласта, выполняют функцию гидродинамической шайбы и снижают индуктивное сопротивление

Все эти и другие факторы заставляют применять для исследования выступающих частей весь комплекс средств: СFD-методы, испытания как в аэродинамических трубах, так и в бассейнах. При проектировании или доводке уже построенной гоночной яхты рассматриваются и испытываются целые серии килей (рис.5).

АЭРОДИНАМИКА ПАРУСНОГО ВООРУЖЕНИЯ. Парусное вооружение также рассматривается как система крыльев. Но, в отличие от киля и руля, в действительности парусное вооружение работает в двух режимах: несущей поверхности (создающей тягу за счет подъемной силы) на курсовых углах вымпельного ветра γ_A = 20—100° и как плохо обтекаемое тело (создающее тягу за счет сопротивления) на более полных курсах (100–180°). Для каждого из режимов существуют свои закономерности и методы исследований.

В целом, аэродинамика парусной яхты с точки зрения практических расчетов менее разработана. При испытаниях в аэродинамических трубах (рис.6) возникают проблемы с моделированием сложных условий работы реального парусного вооружения: градиента ветра по высоте, изменения профиля и взаимного положения парусов, деформируемости ткани, влияния качки и т.д. Практическое применение Рис.8. Полярные диаграммы скоростей 11-метровой круизногоночной яхты



Методы изучения ходовых качеств яхт

ПРЕДСКАЗАНИЕ СКОРОСТИ ЯХТЫ (VPP). Компьютерные программы предсказания скорости (VPP) и есть тот "клей", который объединяет гидродинамические (см. рис.3 и рис.5) и аэродинамические характеристики (см. рис.7) отдельных элементов яхты. Общий принцип работы многочисленных версий VPP заключается в решении системы трех (реже четырех) алгебраических уравнений, описывающих установившееся движение яхты под действием равновесия гидродинамических и аэродинамических сил при заданных курсовом угле истинного ветра γ_T и его скорости v_T [3, 4]:

стаксель (a) и грот-спинакер (δ).

 $X_H = X_A$ — уравнение хода; $Y_H = Y_A$ — уравнение дрейфа; $M_H = M_A$ — уравнение крена.

Неизвестными в этих уравнениях являются скорость яхты v, углы дрейфа β и крена θ . По результатам расчета строятся полярные диаграммы скоростей яхты, дающие полное представление о ее ходовых качествах в диапазоне курсов и скоростей ветра (рис.8). В настоящее время VPP — незаме-



 $[*]A_R = h/b$ — относительное удлинение киля (или руля), равное отношению размаха (высоты) h к его средней хорде b.

Рис. 10. Принцип работы VPP и RMP



нимый инструмент, используемый не только при проектировании и оптимизации проектов, но также при обмере яхт и решении задач судовождения.

КОМПЬЮТЕРНОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ ГОНКИ (RMP). Для "проигрывания" гонки и оценки времени прохождения дистанции используется программа RMP (Race Modelling Program), в которую вводится формируемая на основе вероятностного подхода дистанция (рис. 9): каждому курсу относительно ветра и каждой скорости ветра назначается вероятность (исходя из данных многолетних наблюдений и известного распределения курсов). Аналогично учитываются параметры волнения, а наличие течений приводит к фактическому удлинению одних и укорочению других этапов.

Умножив скорости vс полярной диаграммы на соответствующие вероятности p курсов γ_T и скоростей ветра v_T во всем диапазоне, можно после суммирования получить среднюю скорость и определить время t прохождения предполагаемой дистанции S:

$$t = \frac{S}{\sum\limits_{v,=0}^{\sum\limits_{\gamma=0}^{180}} v(v_T,\gamma_T) p(v_T) p(\gamma_T)} \ .$$

Например, короткая гонка по треугольной Олимпийской дистанции состоит на 55% из лавировки, 26% — бакштага и на 19% — из фордевинда; в маршрутных гонках доля полных курсов выше — до 80% и более. Таким образом, используя VPP и RMP и определяя время прохождения дистанции, можно обоснованно выбирать характеристики проектируемой яхты для конкретных условий гонок и принимать тактические решения. Общая схема использования гидро- и аэродинамических характеристик, метеоданных и т.д., а также программ VPP и RMP в процессе прогнозирования



ЛИТЕРАТУРА

- Davidson K.S.M. Some Experimental Studies of the Sailing Yacht // TSNAME, 1936, Vol.44.
- Gerritsma J., Keuning J.A., Versluis A. Sailing Yacht Performance in Calm Water and in Waves. — Eleventh Chesapeake Sailing Yacht Symposium, 1993, p.233-246.
- Larsson L., Eliasson R. Principles of Yacht Design. Adlard Coles Nautical. — London, 1994.
- Kervin J.E. A Velocity Prediction Program for Ocean Racing Yachts.

 New England Sailing Symposium, New London, Connecticut, 1976.
- Marchaj C.A. Sail Performance. Adlard Coles Nautical. London, 1994.
- Milgram J.H. Fluid mechanics for sailing vessel design // Annual Review of Fluid Mechanics, 1998, 30, p.613-653.
- Забурдаев Л.В. Приближенный расчет сопротивления воды движению парусных яхт // Тр. НКИ, 1978, вып. 145.
- Назаров А.Г. Система уравнений для описания движения и анализа эффективности управления парусным судном // Тр. межд. науч.-техн. конференции. Т. 1. Моделирование и исследование сложных систем. М., Изд. МГАПИ, 2001, с.102-105.

ходовых качеств яхты представлена на рис.10. Примерно таким же образом рассчитываются гандикапные коэффициенты в системах IMS, RS2000 и им подобных.

НАТУРНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ЯХТ. Анализ испытаний яхт — наиболее полный источник информации о ходовых качествах, эксплуатационных нагрузках и работоспособности конструкций, необходимый как для совершенствования уже построенной яхты, так и для создания новых проектов и разработки VPP. Натурные испытания часто используются для окончательного выбора формы и расположения выступающих частей, парусного вооружения и т.д., с учетом их работы в реальных условиях. Применяется также метод, по-английски называемый "scale sailing" — полунатурные испытания самоходных моделей яхт. Например, построить и испытать такую 4—7-метровую самоходную управляемую яхту-модель, несомненно, дешевле и быстрее, чем настоящую "кубковую" яхту...

Перспективные направления исследований

Говоря о дальнейших перспективах яхтостроения, следует отметить развитие средств активного противодействия крену; резервы скрыты и в совершенствовании парусного вооружения [5]. Требует внимания надежность конструкций: многие гонки проигрываются из-за поломок.

Существуют "белые пятна" и в динамике яхты: анализ показывает, что, например, в матчевой гонке яхта проходит в нестационарном режиме (торможение, поворот, разгон) значительную часть дистанции. Так, выполнение поворотов оверштаг — важная составная часть ходовых качеств на лавировке... Автором статьи на Морском факультете СевНТУ разработана и совершенствуется принципиально новая компьютерная программа SCD (Sail Craft Dynamics), позволяющая численно моделировать маневрирование и неустановившееся движение яхты [8] (таким образом, традиционная VPP является как бы частным случаем SCD). Выполнены экспериментальные и теоретические исследования нестационарных гидродинамических характеристик парусных судов. Результаты исследований можно использовать, например, для анализа эффективности приемов управления, в проектировании яхт... Перспективным приложением SCD может стать создание и совершенствование тренажеровсимуляторов типа популярных "Virtual Skipper" (см. "КиЯ" № 183), "Posey" и др., в которых на сегодняшний день применяется упрощенная имитационная модель динамики парусного судна.

Альберт Назаров,

г. Севастополь





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







"Поскольку об этом на всяких бот-шоу спрашивают чаще всего, давайте сразу определимся", — предупредил не только меня, но и моих коллег из-за рубежа директор по маркетингу итальянской компании "Colombo" Андреа Ортелли, распахивая ворота одного из огромных ангаров, громоздящихся над спокойной синевой озера Комо неподалеку от швейцарской границы.

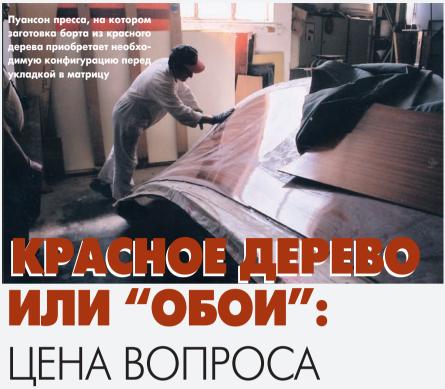
— Есть лодки чисто краснодеревые, есть композитные (настоящее дерево плюс стеклопластик), есть и так называемые "подделки", — продолжал Андреа. — Не стыжусь признаться, что лодки "под красное дерево" наряду с композитом наша верфь тоже строит.



Так приходится подрезать бумагу, чтобы уложить ее на поверхности сложной кривизны (потом такие места, естественно, будут прикрыты)



Палубная секция одной из крупных каютных моделей "Colombo" будет украшена вставкой "под дерево", поэтому часть матрицы выполнена прозрачной для контроля укладки бумаги. "Обычные" участки матрицы — оранжевого цвета.



Однако не только специалист, но и любой "чайник" тут же распознает разницу. Цена вопроса — всего-то 31 000 евро...

К счастью, я вовремя прикусил язык и не поинтересовался, не существует ли заодно "поддельных" вариантов протестированного мною в Санта-Маргерита Лигуре "Colombo Romance 32" (отчет об испытаниях см. на стр. 12). Действительно, настоящее красное дерево бортов и палубы, которое так и тянуло погладить рукой — теплое, живое и словно впитавшее в себя чахлые в ту штормовую погоду солнечные лучи — и впрямь оценил бы даже полный профан, и было бы очень жаль, если бы такую лодку заодно делали и в "поддельном" варианте.

Лить слезы не стоило: 32-й "Romance", как оказалось, и впрямь производят исключительно в честном краснодеревопластиковом исполнении. А вот что касается столь же стилизованного под старину и тоже далеко не дешевого коломбовского катерочка "Super Indios" — тут совсем другая история. Но давайте обо всем по порядку.

"Честный" композит

Наверное, многие специалисты по стеклопластику мне не поверят, но факт есть факт: деревянный "массив" толщиной 12 мм и длиной более 10 м действительно можно уложить в матрицу как основу для борта будущей лодки. Как правильно обозвать эти куски красного дерева породы кайя, доставленные из африканского Конго — доски? Но где вы видали доски шириной более метра?

Языковой барьер — не проблема, когда толкуешь на техническом наре-

чии. Андреа не сразу перевел на родной итальянский термин "двойная кривизна", но вскоре понял, о чем мы с моим американским коллегой ведем речь: каким образом удается уложить в матрицу столь обширные и столь толстые заготовки бортов из красного дерева, чтобы они легли в нее, как влитые? Нас, сомневающихся, немедленно проводили к специальному прессу, потянувшемуся от одной стены ангара до другой эта сложная и дорогостоящая машина достаточно быстро превращает плоскую заготовку в будущий борт двойной кривизны, словно это не 12-миллиметровая "доска", а тонкий шпон.

"Romance 32" — лодка в самом деле не чисто краснодеревая, а композитная. Деревянный борт не доходит до скулы примерно на вершок, так что днище здесь просто стеклопластиковое. Да и сама процедура ее изготовления тоже знакома любому, кто хоть раз встречался со стеклопластиковым производством — за тем лишь исключением, что на бортах и палубе между прозрачным гелькоутом и армированной смолой присутствует "промежуточный слой" красного дерева. Кстати, стекломатов здесь не признают — только ткань.

Прямо у нас на глазах рабочий выпилил в вынутом из матрицы корпусе "Romance 32" отверстие для иллюминатора и протянул еще теплый и довольно увесистый овал мне в руки — сантиметр с небольшим красного дерева плюс гдето столько же пластика. И это на борту, где такая "броненосная" толщина вряд ли необходима!

— Да, наши лодки, наверное, немного тяжеловаты, — не дожидаясь дальнейших расспросов, согласился Андреа. —

СУДОСТРОЕНИЕ — ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ

Но мы предпочитаем бороться не за снижение веса, а за повышение прочности. Лучше потерять пару-тройку узлов "максималки", чем всю лодку целиком при столкновении с подводным рифом.

"Бумажное" дерево Распознать "подделку" и вправду не проблема, даже на готовой лодке. Это я про уже упомянутый "Super Indios" в так называемом "дешевом" исполнении — и "дерево" здесь явно типографского производства (линии повторяются с частотой оборотов ротационной машины), и на сложных поверхностях двойной кривизны видно, что лист попросту подрезали ножницами... А уж про лодку, над которой еще трудятся рабочие, и говорить нечего (см. фото). Хотя издалека, да если еще и прищуриться, "Super Indios" выглядит настоящим краснодеревым олдтаймером. Хотите по-настоящему, как у "Romance 32"? Тогда кладите в бумажник еще 31 000 евро для окончательного расчета.

Как оказалось, в качестве заменителя красного дерева используется... обычная бумага. В матрицу сначала наносится слой прозрачного гелькоута, потом укладывается бумажный заменитель, а поверх всего — обычный армированный пластик. Чтобы избежать пузырей и



Катер "Super Indios", выпускаемый в двух вариантах: композитном и "под дерево". Первый стоит на 31 000 евро дороже.

вздутостей, матрицу делают прозрачной — позволяющей вовремя обнаружить те места, где бумага неплотно к ней прилегает и, соответственно, оперативно их пригладить.

Перебирая в руках бумажные образцы (заказчикам их предлагают несколько на выбор), я почти неосознанно брякнул:

- А нельзя ли положить в матрицу обычные стенные обои — например, с цветочками, корабликами или зверюшками?
- Наверное, можно, несколько ошарашено, но по-прежнему диплома-

тично отозвался Андреа, глядя на меня, словно представитель строительной фирмы на клиента, собравшегося отремонтировать квартиру. — Если заказ-

Но буквально через секунду директор по маркетингу компании "Colombo" опять взял себя в руки и твердо закон-

- Однако столь экстравагантные заказчики к нам до сих пор не обращались, и не думаю, что обратятся в обозримом будущем.

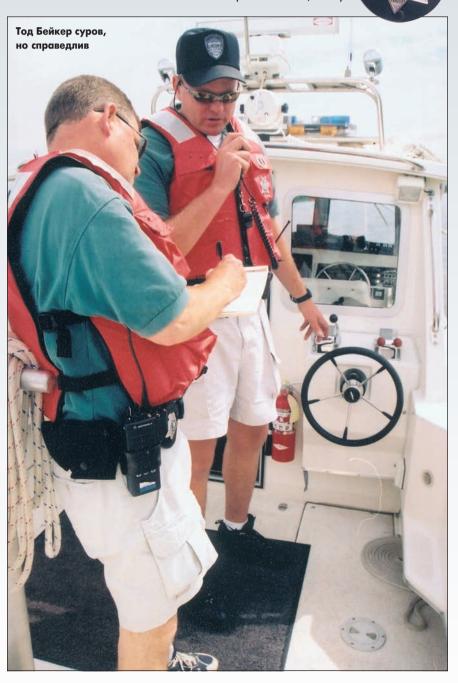
Фото автора



7 Т В ОБМЕН НА СПАСЖИЛЕТ

Штраф — средство образования граждан. На суше — на курсах — я учу их бесплатно, а на воде — уже за деньги.

Тод Бейкер, шериф графства Кларк (шт. Вашингтон, США)



этим шерифом я познакомился прошедшей зимой на бот-шоу, где он при всех блестящих регалиях и пистолетах доступно объяснял посетителям важность соблюдения правил безопасности на воде. В подконтрольном Тоду графстве Кларк (муниципальная единица, наподобие нашего района) проживает 370 тысяч человек и зарегистрировано здесь 22 000 "судоходных" единиц рекреационного назначения. Это и натуральные катера, и яхты, и всевозможные надувнушки, и водные мотоциклы — в общем все, что используется для воскресных утех сытым американским народом. Все же коммерческие "корпуса" поднадзорны федеральной Службе береговой охраны структуре наподобие российских погранцов, только с лучшим материальным обеспечением и большими полномочиями.

Узнав, что я представляю могучее "катерное" издание из страны, что покорила Сибирь и не позволила тамошним малым народам повсеместно отстраивать казино и до сих пор не освободила их от налогов, как это сделано с индейцами и прочими инуитами в Северной Америке, шериф тотчас благосклонно предложил представителю "КиЯ" поучаствовать в полицейском рейде по реке Колумбия — естественном базальтовом тоннеле, в котором его департамент контролирует 45 миль береговой линии.

На мне одет черный фасонный спасжилет с шерифской звездочкой у сердца и соответствующей надписью, а до того уже подписан длиннющий документ, где одним из пунктов специально оговорено, что "в случае моего утопления, внезапной остановки дыхания или гибели от пули наркокурьера американское государство моим родственникам никакой компенсации не выдаст". Так что, назвался груздем, пиши — пропало...

Мы отходим ровно в 8 утра от гладко оструганных деревянных бонов в городе Ванкувер. Где-то совсем неподалеку, давным-давно, по ошибке (ведь встречали его в Сан-Франциско) приземлился самолет Валерия Чкалова, и теперь его

именем здесь названа улица; существует и добротный музей, где почему-то среди атрибутов, спасавших русских летчиков от переохлаждения, присутствует флакон с конкретной надписью "Одеколон Тройной".

Третьим в двенадцатиместной "лодке" под именем "Вильям Райан" (этот гражданин в 1849 г. был объявлен первым официальным шерифом графства) суетится однозначно похожий на нашего Артема Лисочкина 50-летний полицейский Джим Дрю, прослуживший в департаменте уже 17 лет. Моему старому знакомцу — высокорослому Тоду всего 38, но в силовых структурах он без ходовую рубку такую яичницу заумной электроники, одно лишь перечисление которой заняло бы минимум полстраницы. Попутно отмечу, что кроме этого пластикового красавца у водяного шерифа всегда под каблуком два "ямаховских" водных мотоцикла (100 км/ч) и надувной 5-метровый "Зодиак" с двухтактной "сороковкой" на транце.

Не успели мы отойти и 100 м от берега, как натолкнулись на двух простодушных рыбаков, заякоривших небольшую алюминиевую лодку у какого-то заветного места, известного лишь их простенькой "джипиэске". Снасть у ребят лососевая, не иначе проворят по не пришвартовались, а тарахтели на малом ходу в метре от проверяемых, которые с улыбочками вытягивали из рундуков одну ерунду за другой, будто заранее готовились к встрече с полицией. И все-то было у хлопчиков чинно-благородно, как в сказке.

Закончив проверку, мы уже принялись неспешно отходить, как увидели, что одно из удилищ в соседней лодке уж чересчур сильно изогнулось в бортовом стакане - если бы не вовремя подоспевший хозяин, оно явно достало бы кончиком до воды или переломилось. Конечно, мы остались понаблюдать, что произойдет далее. А по напряженной борьбе было очевидно, что подсевший на приманку "малец" не из робкого десятка! Здесь, на Колумбии, цепляют лососей и по 25, и даже по 30 кг! Минут десять боролся упрямый рыболов с той бодливой чавычиной, и велико же было всеобщее изумление, когда в конце баталии на борт вташили... осетра килограммов на 15-20, зачем-то ухватившего невзрачную лососевую приманку. Полицейские воспрянули духом и сразу же заставили его измерить: по правилам можно вылавливать лишь особей размером от метра до полутора. И тут ребятам опять повезло — красавец был как раз чуть меньше 60 дюймов, самый котловой размер.

- А вы уверены, что сезон не закрыт? - спросил въедливый Джим.
- Конечно! В один голос заорали радостные рыбаки. — Мы только вчера звонили в департамент рыбы и дичи...



малого уже 20 годков и по чину старше Джима, посему, естественно, и отдает распоряжения — командует. Оба полицейских хотя и одеты, вроде, в туристские шорты от известной фирмы "Columbia", обвещаны доспехами, почище новогодней елки. Тут и пистолет с двумя запасными обоймами, и резиновая дубинка, и газовый баллончик, и наручники, и тяжеленный фонарик "Maglite", которым в случае необходимости можно и череп проломить, и компактный инструмент "Leatherman", и нож "Kershaw". На ногах — простецкие кроссовки "Nike". В общем, куда ни глянь, сплошь фирмы, известные во всех сегментах активного отдыха.

Американское население налоги платит исправно, поэтому полиция здесь не бедствует — вышеназванный 24-футовый пластиковый "Вильям Райан" от фирмы "Seasport" выпуска 2000 г. тянет на 80 тысяч зеленых, а в бортовой описи значатся не только навигационный радар, пожарная помпа, малюсенький гальюн и четыре спальных места, но и две "меркруизерские" V-образные "шестерки" по 4.3 л, что позволяют при желании выжать 60 миль/ч. Это стандартное оборудование. А плюс к нему доблестная полиция напихала в

Ребята выпили, но катер — на якоре, и у полиции претензии лишь к регистрационным документам – их просто нет! Осетра бедолагам пришлось отпустить

чавыче на струе. Наклейки ежегодного налогового

сбора у них в порядке, регистрационные документы на катер в норме, рыболовные лицензии — не придерешься, поэтому мы принялись за тщательнейшую проверку обязательной экипировки. На плавательных средствах длиной менее 19 футов спасжилеты на каждого человека должны быть в легкодоступном месте (10 секунд на вытаскивание иначе штраф), а дети до 12 лет обязаны их носить на воде всегда. Необходимо также иметь на борту огнетушитель, габаритные огни (если лодка используется в ночное время), звуковой сигнал (как минимум свисток)...

Интересно, что все это время мы даже



Вы пока заверните рыбину в мокрое полотенце, - командовал полицейский, — а я на всякий случай уточню. Он мгновенно принялся барабанить по радиотелефону.

В общем, дело завершилось самым печальным образом — бокастого осетра пришлось выпустить, так как сезон именно на этом участке закрылся в предыдущий вечер. Вот что значит детальная разработка правил!

- Жаль, что оставили мужиков без рыбы, но незаконный осетр — это уже чуть ли не уголовка, штраф минимум 2000 долларов, — объясняет ситуацию Тод, — поэтому мы поступили в данной ситуации лишь немного суровее, чем должны были. Опыт...

- A сколько протоколов составляешь в год?
- Год красиво сказано, улыбается шериф, главный сезон на воде с апреля по начало ноября. В зимние месяцы в основном занимаюсь просветительской работой веду курсы по правилам судовождения (для получения лицензии, которую теперь требуют в 35 штатах, надо прослушать около 8 часов лекций). Обычно составляю около 400 протоколов за сезон и половина из них приходится на отсутствие или несоответствие индивидуальных спасательных средств, которые должны быть сертифицированы Службой береговой охраны.
 - И какие штрафы?
- Самый маленький это 71 доллар, а верхний, сам понимаешь, не ограничен! — Тод показывает полицейский талмул, где перечисление возможных нарушений занимает две страницы мелким-мелким шрифтом. — В прошлом году, например, выписал 300 долларов одному вашему — русскому. Он ловил рыбу с незарегистрированного водного мотоцикла, без жилета, в неположенном месте и в запрещенное время — целая гроздь нарушений! После подписания протокола этот парень в ярости сломал спиннинг, а на прощание хорошенько облил нас с Джимом мощной кавасаковской помпой.
- А если нарушитель откажется протокол подписывать? Я все-таки ненароком хочу проникнуться в глубь поли-
- роком хочу проникну гься в глуов полицейской службы.
 У нас в Америке все просто.
 Отказываешься подпи-

рушения, обязан подписать бумагу о несогласии. Не подписываешь ее — сразу проходишь по уголовному делу, тут уж руки на капот, наручники и тому подобная канитель. Можно и пистолет достать

- А почему вдруг ты вспомнил капот? Разве с автомобилистами приходится иметь дело?
- Дежурим мы четыре дня через четыре, по 12 часов в смену. Плюс у нас в департаменте обычно происходит ротация: четыре года на воде, четыре на дороге. Для выхода на воду полицейский должен пройти дополнительно пятидневный курс обучения. Работа-то практически одна и та же. Главные проблемы и тут, и там превышение скорости и пьянство. А на воде, по выводам наших экспертов, влияние алкоголя в три раза сильнее, чем на суше!
- Попались голубчики! Внезапным криком прервал наш проникновенный диалог Джим.

Он все это время чесал глазами через бинокль окрестности и теперь азартно указывал на пару приличных размеров катеров, вроде зачаленных метрах в 300 по левому борту. И правда. Невдалеке от берега болтались на якорях два солидных катера плюс трехметровая серенькая надувнушка. Вся честная компания толпилась на палубе 10-метрового старинного деревянного корыта (что-то наподобие трехтрубного гиганта из фильма "Волга-Волга") и знатно отмечала выходные не только баночным пивом, но и виски. По запутанному американскому законодательству положен верный штраф, если ты принимаешь на грудь на ходу. Иной кордебалет — на якоре, здесь — хоть залейся. Тем не

вовсе оказалась незарегистрированной. Как мне сказал Тод, в районе на каждую учтенную лодку приходится 1.2 "неучтенки". А река Колумбия приравнена к федеральным водам, и потому любое подмоторное плавсредство должно обладать ясно различимым бортовым номером. Другое дело — на внутренних водоемах. Там, если имеешь на транце менее 10 лошадок, никакой регистрации вообще не подвластен! Именно этой американской заковыке мы обязаны повсеместному хождению по планете моторов с обозначением странной мощности "9.9", хотя все знают, что под колпаком на самом деле прячется 15 полноценных лошадей...

За регистрационными наклейками, а они каждый год разглярого цвета, чтобы легко было разглядеть издалека, шерифы следят чрезвычайно: ведь на счета департамента с каждой новой поставленной на учет лодки поступает 100, а при перерегистрации — 4 доллара (ежегодный налог — около 15 долларов).

Встретила нас компания гуляк очень приветливо, но не было ничего похожего на предложение выпить, ни — тем более — на взятку. Этот вариант тут почему-то не принят. Впрочем, продолжали ребята веселиться, уже имея на руках протокольчик на 150 местных динаров...

Государственные служащие в колыбели капитализма защищены необычайно и с социальной, и с материальной точек зрения. Не говоря уже об условиях труда — здесь царит атмосфера, которую у нас увидишь разве что в аппарате президента. Оба моих напарника имеют каждый месяц чек на 4500 долларов, при этом в 54 года (при 20 годах выслуги) могут выйти на пенсию, равную приблизительно половине вышеобозначенной суммы. Поэтому тут спокойно пишутся протоколы, а не выдавливается у про-



СУДОВОДИТЕЛЮ НА ЗАМЕТКУ



штрафившегося мзда или талоны на бензин.

Мы идем в экономичном режиме вверх по полноводной реке. Шерифы исправно ласкают портативными биноклями все без исключения лодки, яхты и водные мотоциклы, но ничего предо-

судительного не замечают, а в США без явного нарушения остановить тебя никто не имеет права (разве что господь бог!).

Вдруг Тод врубил сирену и проблесковые полицейские огни, наш катер взревел всеми "шевролетовскими" мощностям, и мы куда-то понеслись. Цель вижу — прямо по курсу на волнах под 115-сильным "Меркурием" идет от берега 6-метровая дюралька, загруженная по самое-самое: на носу в беспорядке свалены пластиковые стулья, рюкза-

ки, набитые скарбом черные полиэтиленовые мешки. В лодке три парня, две девушки и два породистых пса в придачу — явный перегруз!

"Вильям Райан" швартуется к бедолагам, которым всего-то лет по семнадцать-восемнадцать, и я уже прикидываю, что им грозит штраф, как минимум, в три сотни.

- Нарушение знаете? Сурово спрашивает рулевого Тод.
- Да нам всего-то две мили проплыть, пытается оправдаться паренек, взявший на выходные папкину лодку, отвести барахло на тот берег...
- В общем так, шериф грозен, если за 10 секунд все сидящие успеют надеть спасжилеты, даю возможность бесплатно сделать рейс туда и обратно.

Надо было видеть, с какой быстротой ребята достали и облачились в спасуху, удивились даже матерые полицейские.

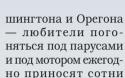
— Мы должны подходить дифференцированно, — объяснил мне Тод, — документы в порядке, все исправно, жалко ребят. Наш дело — не карать, а учить. Хотя штраф — это тоже наука! Бесплатно лишь обучение в школе...

Бейкер улыбался. Шериф уверен в себе. Шериф всегда прав, так что на глаза ему лучше не попадаться — так гласит американская народная мудрость.

Наш "Вильям Райан" движется вверх. Вижу ну совершенно невероятную картину — три тетеньки лет под шестьдесят по-молодецки ловят ветер на маленькой яхточке и закладывают такие галсы, что "мама, не горюй"! Местами Колумбия настолько расширяется, что машины на противоположном берегу едва различимы, а нахальный ветер раздувает почти морскую волну. Именно поэтому участок от Портленда до городка Худривер считается первостатейной меккой для парусников всех мастей. В экономику двух соседних штатов — Ва-

Навороченная ходовая рубка американского полицейского катера





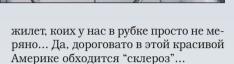
миллионов долларов, но вместе с тем создают определенные трудности водной полиции.

Главная проблема, — рассуждает Джим, — в том, что многие любители погонять на тех же аквабайках, отдают свою технику друзьям-приятелям, которые иногда даже плавать-то не умеют. Поэтому у нас в графстве статистика мрачная — на воде около шести смертей в год. Или вот еще беда — попрыгунчики. — Джим показывает рукой на высоченный мост, соединяющий два штата. — Примерно восемь человек ежегодно пытаются расстаться с жизнью с этого моста. Несмотря на 50 м высоты и скорость при ударе о воду 70 миль/ч, гибнут немногие. Тонуть, как выясняется, никто не хочет, начинают орать. Естественно, в полиции телефон обрывается, приходится или самим нестись, или вызывать подводников. Соседям в Орегоне лучше, - мечтательно вздыхает Джим, — там попрыгунчики для сведения счетов с жизнью выбирают другой мост — в два раза выше нашего, там уж — верняк: никто не выживает!

Вот так всегда и бывает, для кого — миг прощания с жизнью, а для кого — повседневная проза...

В обязанности полицейских входит и буксировка вышедших из строя катеров, так что у нас на борту разложено множество разновеликих плетеных концов. То же, кстати сказать, и на асфальте. Если случайно обсох, подъехавший шериф обязательно капнет тебе в бак галлон бензина, чтобы хватило до ближайшей заправки.

Очередная проверка. Шмонаем рыбаков — две семейные пары на отменной алюминиевой лодке. Владелец сегодня уже потерял якорь, и вот теперь незадача: на борту не хватает одного спасжилета. Ни злобы, ни препирательства. За забывчивость выписывается 71 доллар штрафа, а на лодку передается спас-



— А применял ли ты оружие за годы службы? — спрашиваю я Тода.

— Честно говоря, ни разу, — недолго подумав ответил шериф, — хотя однажды револьвер доставал: этого оказалось достаточно, человек сразу понял, что с ним не шутят.

Полицейский катер заходит в порт Камас — тут целый город на плаву: бонов видимо-невидимо! Чего только нет. На воде и ресторанчики, и магазины, о заправке и не упоминаю — на воде под крышей (у каждого борта отдельная секция бонов) — 100 долларей в месяц, если без крыши — всего 75.

Посредине реки (а ширина тут метров 800) зачален катер. В нем — шестеро молодцов, ни удочек, ни водных лыж — просто силят.

— Курят марихуану, — шепчет мне Джим, — сейчас раскрутим.

К величайшему полицейскому сожалению, подъехали мы минут на десять раньше, так что ни запаху, ни агрессивных проявлений не выявили. Остальное у ребят было в полном порядке, как ни пытался Тод загнать их в угол колкими вопросами и разными намеками. А без явных улик полиция сунуть нос в чужой карман не имеет права — закон есть закон!

— Тертые калачи, — злится Джим, — в другой раз обязательно приловим. — Он пытается ввести в компьютер номер катера, но тщетно: как обычно в приличном морском походе, что-то отрубилось в электросхеме, и полицейский ноутбук дал капитального русского дуба.

Мы уходим прочь на проверку очередного катера или яхты — сколько их еще будет за 12-часовую смену!

Колумбию уже раскачало не на шутку, но шерифский катер стоит на волне покруче мичмана на дембельском выходе, в капитанских креслах и вообще ничего особенного не ощущается, ну а старине Джиму по службе фарт не вышел — стоит на руле, до пенсии еще целых четыре года...

Андрей Великанов



ТРАГЕДИЯ В КАЗАНИ

2 мая 2003 г. в Казани потерпел аварию парусный надувной катамаран "М492" из Зеленограда (г. Москва). Оба члена экипажа — рулевой Роман Морозов и матрос Дмитрий Забуженко — погибли.

Трагедия произошла на старте ралли Казань—Тольятти, проводившегося во второй раз. Это самодеятельное соревнование впервые состоялось в 2002 г., тогда в нем приняли участие 14 экипажей туристов-парусников из Жуковского, Москвы, Новосибирска и Тольятти. В этом году на ралли приехали только три московских экипажа: "М18" (рулевой М.Химшиашвили, экипаж — 3 чел.), "М450" (рулевой И.Виговской, экипаж — 2 чел.) и "M492" Р.Морозова, что фактически делало проведение соревнований как таковых бессмысленным: по принятым правилам лодки попадали в два разных класса.

При подготовке лодок к гонке экипажи совместными усилиями устранили несколько поломок, в том числе раздавшуюся на "М492" заделку одного из крепящих поплавки тросов (о конструкции катамарана, представлявшего собой существенно переделанный "Простор", см. ниже), также на его грот были нашиты прежде отсутствующие рифы. 1 мая был сделан пробный выход.

Старт был дан с пляжа яхт-клуба "Локомотив" в 13 ч. Скорость ветра оценивалась участниками в 7-8 м/с, на Волге виднелись отдельные барашки. Так как на открытой воде ветер мог быть сильнее, решили выходить под рифами. Впервые установленный на "М492" стаксель был скручен на штаге и завязан; шкоты даже не заведены. Отметим, что, по имеющимся данным метеослужб, в это время (и в последующие три часа) западный ветер достигал 12-13 м/с.

Короткую лавировку для выхода изза косы пляжа первым прошел катамаран "М450" И.Виговского, две другие лодки отстали. Под зарифленным гротом "М450" (тоже переделанный "Простор") шел уверенно и без каких-либо проблем, максимальная волна на Волге была примерно до 0.8 м.

Через 3 часа "М450" находился уже у Шеланги (27 км от места старта), где было решено остановиться и подождать отставших. Вскоре благополучно подошел катамаран "М18", а "М492" не был виден и на вызовы по телефону не отвечал. В 16 ч 45 мин раздался звонок из ЛОВД на речном транспорте Казани о

гибели Р.Морозова и Д.Забуженко (милиция нашла среди документов записку с номером телефона Я.Гольдина, проводившего ралли и шедшего на "М450" матросом).

Что известно об аварии

Около 16 ч в районе поворотного буя № 20 у Победиловского рейда с теплохода "Дунайский-27" были замечены плывшие на расстоянии примерно 400 м друг от друга оранжевые надувные баллоны, а вскоре на судне услышали крики и увидели двух человек в спасжилетах. Один из них поддерживал другого и звал на помощь. "Дунайский-27" отцепил баржу и начал маневр на сближение, однако подойти за пределами судового хода не смог. Сбросили весельную шлюпку, но добраться до людей в условиях сильного волнения и ветра на этой шлюпке тоже не удалось. Тогда с буксира связались с подходившим пассажирским теплоходом "Москва-160", который, имея небольшую осадку, смог подойти и поднять людей на борт.

Роман к этому моменту уже был без признаков жизни, Дима держался дольше, но и его спасти не удалось — умер по пути в больницу от переохлаждения. Роман был одет в неопреновые гидрокостюм и носки, Дмитрий — в обычный тренировочный костюм, однако благодаря плотному телосложению продержался дольше, и не бросил товарища, а пытался плыть с ним к берегу.

Вместе с людьми подобрали гермоупаковку с вещами и рюкзак, в котором



оказались приборы: SB-рация, мобильный телефон, GPS "Garmin 2 map", фотоаппарат. Все это промокло и вышло из строя.

Свидетелей самой аварии нет, лодка не была найдена. Опрошенные казанскими парусниками рыбаки видели идущие катамараны, но не заметили, чтобы кто-то тонул. Поэтому можно только строить предположения о случившемся.

Авария произошла, судя по всему, в интервале от 15 ч до 15 ч 45 мин. При этом катамаран прошел всего около 5 км до места гибели. Две другие лодки, идя с такой же примерно парусностью, в это время были уже где-то в 20 км от Казани, приближаясь к Шеланге. Такой разрыв невозможно объяснить лишь худшими ходовыми качествами "М492" на короткой начальной лавировке. Но, отстав на этой лавировке (рифы-то были взяты впервые, наверняка лодка оказалась не уцентрована и на ветер выходила плохо), Роман мог решить разрифиться или попытаться задействовать стаксель — он рвался на эту гонку и мечтал о победе...

Может быть, после старта произошла какая-то поломка, и экипаж останавли-



Схема с указанием вероятного района гибели "М492", составленная И.Виговским.

Зеленой линией показан путь "M450", красной — предположительный путь "M492".

А — место старта, Б — вероятный район аварии,
 В — место, где были обнаружены баллоны катамарана

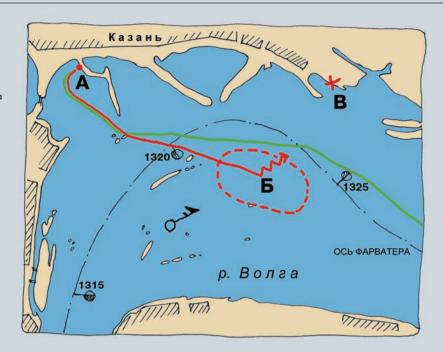
вался для ее исправления. Впрочем, авария могла начаться и с отрыва одного баллона из-за удара волны или, что вероятнее, с оверкиля. Загрузка вещами дополнительной грузовой палубы впереди вместе с удлинением кормовой части штатных баллонов "Простора" способствовали зарыванию носов в волну и перевороту через нос, особенно если матрос пошел вперед достать что-нибудь из вещей или завести стаксельшкоты. Наконец, нельзя исключить и столкновения с другим судном — сильный удар объяснил бы ссадины, обнаруженные у погибших. Но они могли получить их и при перевороте, и при подъеме на судно.

Обстоятельства трагедии разбирались и бурно обсуждались и в интернетсообществе парусников, и в Московском парусно-туристском клубе. Важные детали обнаружились на веб-сайте погибшего рулевого, собирались свидетельства людей, видевших лодку и ходивших на ней. Горьким оказался этот урок...

Переделка катамарана "Простор"

Катамаран "Простор" имеет у туристовпарусников репутацию скорее прогулочного, чем походного судна. Однако после усиления ряда известных слабых мест конструкции и замены штатных баллонов на новые из прочной ПВХ ткани "Простор" становится вполне надежным и мореходным судном. Р.Морозов приобрел катамаран с рук уже в серьезно переделанном виде. Ряд изменений установка дополнительных балок, шпрюйта с тросовыми растяжками под подмачтовую балку, центрального шверта и руля, замена гика и др. — вполне оправданны, во всяком случае они не ухудшают безопасность плавания.

Правда, высоту мачты немного увеличили, а все поперечные балки для удобства транспортировки укоротили до 2 м — значит, ширина катамарана стала на 20 см меньше штатной, и остойчивость уменьшилась. При переделке штатные баллоны "Простора" удлинили и из них удалили переборки, делящие каждый баллон на две секции. Сняли и ликтрос для крепления баллона к коробу продольной балки, вместо этого баллоны крепились с помощью двух тросов, протянутых вдоль балок и продетых в кармашки размером около 10 см. Они были наклеены на баллоны безо всякой прошивки; троса фиксировались на балках проволочными крючками. Штатное крепление баллонов "Простора" недостаточно надежно, известны случаи их сползания и даже вырывания ликтроса. Но подобная переделка не



только не повысила надежность, а еще более уменьшила ее. Видимо, это и сыграло роковую роль.

В случае оверкиля на волнении крепления баллонов надувных катамаранов испытывают нагрузки, многократно превышающие возможные при нормальной эксплуатации (на это обстоятельство указал опытный турист-парусник А.Харитонов). Дело в том, что находящиеся под водой мачта с парусами и трамплин не дают опрокинутой лодке свободно качаться на волнении, и набегающая волна может покрыть баллон полностью. При этом (даже без учета динамики удара) сила, стремящаяся оторвать баллон от каркаса, окажется близка уже не к весу висящего внизу катамарана (порядка 100 кг), а к водоизмещению баллона, что в 5-7 раз больше. Наклеенные на баллон кармашки никак не могли выдержать такие усилия, и катамаран развалился.

Запас плавучести оказался недостаточным для поддержания остатков судна на плаву, поскольку имевшиеся гермоупаковки со снаряжением оказались недостаточно надежно закреплены. А ведь это нарушение общеизвестных требований намного уменьшило шансы молодых ребят остаться в живых.

Некоторые выводы

По сравнению с обычными туристскими плаваниями и гонками на ограниченной акватории, казанские ралли, как и другие подобные гонки (типа флоридских), отличаются повышенным риском вследствие сочетания автономного крейсерского плавания с азартом соревнований. Извещения о проведении ралли 2002 и 2003 гг. включали предупреждение о высокой опасности, отсутствии стороннего сопровождения и о том, что обеспечение безопасности полностью лежит на самих участниках, которые должны иметь соответствующий опыт.

Роман имел хороший водно-туристский стаж, в свое время он окончил зеленоградскую школу юных моряков, а участвуя в обсуждениях в интернетклубе "Таверна надутых парусников", проявлял понимание парусных дел, помогал в организации конкурса походных отчетов. Но, как выяснилось, опыт рулевого у него был минимален — два коротких похода в один сезон на Московском море. А для Дмитрия, друга Романа, это был первый выход на парусном катамаране!

То, что такой экипаж был допущен к участию, и то, что в сложившихся обстоятельствах соревнования не были заменены простым совместным плаванием — ошибка организаторов ралли.

И, конечно, ледяная вода в начале мая делала риск плаваний по большой воде слишком высоким. При проведении подобных соревнований в обязательное снаряжение надо включать сухие гидрокостюмы или спасательные надувные плоты. Если бы была под руками ракетница, а телефон положен не в рюкзак, а в карман жилета и защищен от воды хотя бы популярным "резиновым изделием", все могло завершиться иначе, ведь авария произошла почти в порту.

Остается еще раз подчеркнуть главное:

- переделки серийного судна уменьшили его прочность и мореходные качества;
- опыт экипажа, его экипировка и снаряжение не позволяли совершать подобные плавания в сложных условиях;
- организаторы не обеспечили безопасное проведение соревнования.

Жизнь двоих молодых ребят стала платой за желание использовать майские выходные дни и любой ценой поддержать традицию...

Григорий Шмерлинг Москва

Нам отвечает ГИМС

ЧТО ПРОИСХОДИТ НА «MOCKOBCKOM MOPE»?

Беседуя в начале года с начальником ГУ ГИМС РФ Владимиром Васильевичем Антоновым (текст интервью читайте в № 183), мы договорились, что, если какие-либо интересующие наших читателей вопросы остались не охваченными напечатанным в журнале материалом, то такие вопросы мы будем пересылать непосредственно в Главное управление Государственной инспекции по маломерным судам. В рамках возрожденной рубрики "Нам отвечает ГИМС" публикуем письмо нашего читателя А.Лавренко и официальный ответ на него.

Здравствуйте, уважаемая редакция!

Меня зовут Александр. Я постоянный читатель и почитатель вашего журнала. Увлекаюсь водным туризмом давно. Ни разу вам не писал, да вот события, происходящие на акватории "Московского моря" (Иваньковского водохранилища, г. Дубна), сподвигли написать.

Водномоторник я со стажем, но последнюю навигацию под мотором отходил в 1993 г. Времена настали тяжелые. Пересел на байдарки — дешевле и мобильнее. Где-то в тех же годах сгинула и ГИМС в наших краях. Видать, не только нам было тяжело. Постепенно финансы позволили "поднять" лодку, подремонтировать ее, но на воду пока не выходил. Ходим с семьей на тех же старых проверенных байдарках.

И вот в текущем сезоне появилась у нас ГИМС. По крайней мере, эти люди взяли на себя ее роль. Пока реальных дел по наведению порядка на воде не видел, а вот поборы... Ребята заявили, что регистрировать надо все. Даже безмоторные байдарки и одноместные надувнушки. За все надо платить налог от 800 до 1500 руб. Ну и, соответственно, за нарушение "правил регистрации" — штраф или конфискация судна (примечательно, что одноместная надувнушка "б/у" не стоит 800 руб.).

На текущий момент я еще не попадался в лапы штрафующих людей, но многие мои друзья (заядлые рыболовы и охотники) забросили свой водный транспорт, повстречавшись с ними один раз.

Что же меня беспокоит? Ведь существуют же нормативные документы. Какие, где на них можно посмотреть (ведь столько воды утекло)? Откуда берутся размеры штрафов? Кому подчиняется ГИМС, где можно обжаловать действия инспекторов? И неужели надо регистрировать байдарку?

Насколько мне известно, такое происходит только на акватории "Московского моря".

С нетерпением жду ответа.

Александр Лавренко

лавное управление Государственной инспекции по маломерным судам Российской Федерации (ГУ ГИМС России) рассмотрело интернет-письмо А.Лавренко в адрес редакции журнала "Катера и яхты" от 16 июля 2003 г. по вопросам регистрации безмоторных маломерных судов и сообщает следующее.

В соответствии с действующим Положением о ГИМС России, утвержденным постановлением Совета Министров РСФСР от 13.02.1985 г. № 65, с изменениями и дополнениями, внесенными постановлениями Правительства Российской Федерации, регистрации, учету и техническому освидетельствованию не подлежат принадлежащие гражданам гребные лодки грузоподъемностью менее 100 кг, байдарки – менее 150 кг и надувные суда — менее 225 кг.

Оплата за работы, выполняемые государственными инспекциями по маломерным судам, производится в соответствии с Прейскурантами, действующими в субъектах Российской Федерации. В частности, в Московской области плата за регистрацию и первичное техническое освидетельствование гребного судна (в том числе, байдарки грузоподъемностью 150 кг и более и безмоторного надувного судна — 225 кг и более) составляет 214 руб., ежегодное техническое освидетельствование — 80 руб.

Штрафы за нарушение правил установлены Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (Федеральный закон от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ). Статьей 11.8 этого Кодекса за управление судном (в том числе маломерным), не зарегистрированным в установленном порядке, либо не прошедшим технического осмотра (освидетельствования) предусмотрено наказание в виде административного штрафа в размере от пяти до десяти минимальных размеров оплаты труда (в настоящее время – от 500 до 1000 руб.).

В Московской области надзор за маломерными судами осуществляет ГИМС Московской области, аппарат управления которой размещается по адресу: 125319, г. Москва, ул. Коккинаки, 6, контактный телефон 155-86-88. Все законодательные и нормативные правовые акты, регламентирующие деятельность органов ГИМС России, в областной инспекции имеются. По указанному адресу можно подать жалобу на неправомерные действия госинспекторов по маломерным судам в Московской области.

Одновременно информируем, что в соответствии с п. 2 статьи 358 Главы 28 Налогового кодекса Российской Федерации весельные лодки, а также моторные лодки с двигателем мощностью не свыше 5 лошадиных сил транспортным налогом не облагаются.

В.В.Антонов, начальник Главного управления ГИМС Российской Федерации









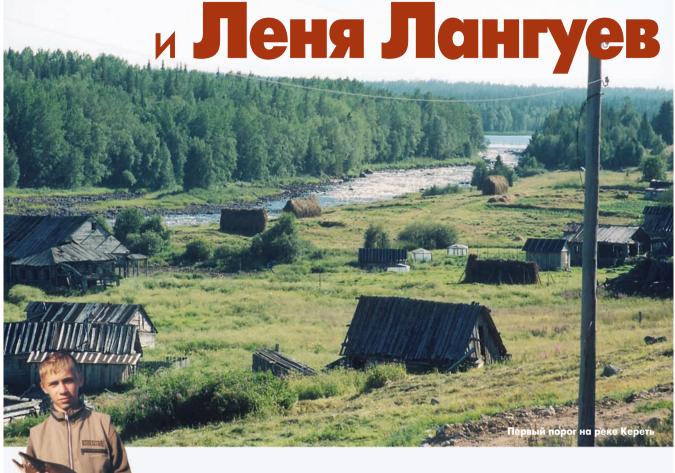








Соностров, горбуша



Белое море было известно новгородцам уже с XI в., исстари там велся активный промысел ценной рыбы и млекопитающих — в основном

водных млекопитающих — в основном тюленей. Около 60 рыбных пород насчитывается здесь и сегодня, но главные для местных жителей — конечно же, семга, сельдь, навага и... горбуша. Последняя была интродуцирована с Дальнего Востока около 30 лет назад и теперь составляет не только значительный приварок для артельного промысла, но играет не последнюю роль в спортивном рыболовстве. Половить сильную и сноровистую после морского нагула горбушенцию в Лоухский район Карелии стекается множество спиннингово-нахлыстовых пилигримов даже из Москвы, Твери и эстетствующего в данном вопросе Питера.

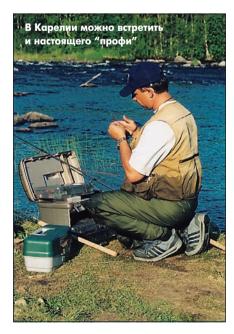
По вкусовым качествам "беломорка", что особенно многочисленна в Керети нечетными годами, значительно превосходит свою тихоокеанскую прародительницу. Наиболее популярен у местных жителей морской порог (на картах именуется Керетским) — километровый

участок реки, начинающийся в самой деревне с одноименным названием и заканчивающийся непосредственно у рыбоучетного заграждения. Ловить здесь можно лишь спортивными снастями, приобретя суточную лицензию (на семгу – 100 руб., на горбушу — 75) прямо тут же у представителя районной инспекции рыбохраны. Ее начальник -П.И.Резанцев — известен далеко за пределами республики своим толковым отношением к решению всех "природоустроительных" вопросов. А воевать ныне приходится не только с небритыми бракошами и предприятиями-загрязнителями, но иногда даже с научными организациями. Например, сейчас активно проталкивается проект по полному истреблению популяции местной семги (она поражена жаберным паразитом).

— Уничтожить-то просто! — Вслух возмущается крупный и веский мужик Резанцев. — А кто восстанавливать будет? По подсчетам норвегов, столкнувшихся с той же проблемой, на возрождение стада, подобного керетскому, необходимо не менее 2 млн. долларов!

Прежде чем совершить последний жизненный рывок на нерестилища, горбуша бродит вдоль резко очерченных скалистых берегов Северной Карелии. У местных рыболовов ошибочно счита-

ется, что в море лососевую братию можно взять только сетными орудиями лова, хотя и тут происходит одна заковыка за другой, ведь изучением миграционных путей рыб никто серьезно не занимается. Многие артелыцики по-прежнему ориентируются на дедовские методы прогнозирования типа: "Пришел запад







(ветер), все со стола схапал". Вот и этим жарким летом успешными были лишь тони, расположенные повдоль выдающихся мысов или далеко отстоящих от материкового берега островов, в то время как классические бухтовые постановки приносили одиночных пинагоров. Эх, сюда бы американских троллинговых асов или хотя бы нашего Левикина со всеми даунриггерами и эхолотами, дали бы копоти упрямым поморам.

Мы идем на "Казанке 5М4" метрах в 300 от набычившегося угрюмыми скалистыми лбами карельского берега. Повсюду ловят вечерний бриз разноцветные паруса прибывших из далеких весей туриков — почти на каждом острове виднеется либо дымок от костра, либо палаточная стоянка. Вот справа появился поросший тундровой растительностью мыс Шарапов, значит, если поглядеть через море, можно в ясный день различить и Турий мыс, он уже на Кольском, чуть восточнее Умбы. В советское время, когда бензин никто и в расчет не брал, карелы гоняли в этот мурманский городишко на подвесниках или "Буранах" за настоящей водкой, дело плевое 46 км всего-то!

Лодка режет несмелую июльскую морскую рябь довольно уверенно— на транце красуется 20-сильная двухтактная "Ямаха".

Хожу под ним второй сезон, — улыбается владелец Леня Лангуев, — и ни горя, ни забот! Хотя поначалу все оглядывался назад — мало ли чего. Для проверки сетей уже несколько лет использую четырехсильный "Маринер", и тоже никаких нареканий. С отечественной техникой пришлось распрощаться — Белое насмешек не любит. Я ведь в море почти до начала декабря, случись что с техникой, и враз трое детей сироты. Вот братишка родной, упрямый человечишко, купил в прошлом году свеженький "Вихрь-30" за 23 тысячи рублей. Трудовые, мозольные рублики были! Так это чудище не проработало и трех часов, это вам, столичным, хорошо: чуть что — и в гарантию. Нам-то посылать за сто морей надо! И что же, год минул, а у него по-прежнему ни исправного мотора, ни денег.

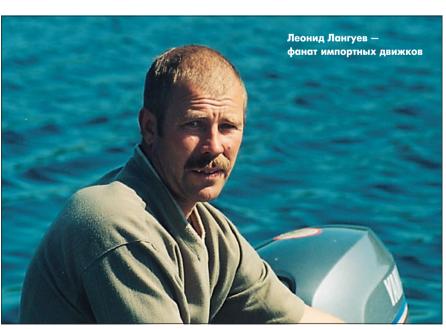
Лангуев — чистокровный карел из Чупы (на их родном языке чуппа значит угол), в его рыболовной артели трудится 15 человек, а главная база расположена чуть восточнее Сонострова. Так он назван за глубокую бухту, в которой прятались в штормовую непогоду торговые корабли, шедшие в Чупинскую губу или в глубоководный Кандалакшский залив.

Леня — человек по жизни продвинутый, активно интересуется не только сетями, но и рекреационными вопросами. Поэтому в его бригаде нет проблем с пьянством, а рядом с рыбокоптильней расположены волейбольная площадка и турник. Он уже давно понял, что главное богатство беднейшего Карельского района не засоленная семга, а возможность перехитрить красавицу спиннингом, не оленье и лосиное мясо, а организация спортивной охоты. Для этого и отстроил небольшую базу, теперь примеривается к покупке импортного быстроходного катера, чтобы не пилить от поселка 2.5 часа законно отбивающей все потроха "Казанкой".

- А правда, что лососей в море на спиннинг поймать можно? Леонид уже не в первый раз заходит к данной спортивной теме.
- Конечно! Весь мир так делает, нужно только научиться как, где и когда. И, между прочим, начать с эхолота.
- На Западе придумали почти все необходимое для человека, Леонид двигает штурвал чуть вправо, и мы обходим мыс Вороний, а нет ли прибора для нейтрализации карельского чиновника? До сих пор в районе никому не удалось землю на берегу моря ни приобрести, ни арендовать, все делаю на собственный риск.
- Нет, Леня, российский чиновник особый ипритом не возьмешь, и западные разработки тут бессильны.

"Казанка" плавно вошла в уютную, щеголевато отороченную зеленым манто невысокого сосняка, оригинально изогнутого морскими ветрами, Лангуевскую бухту, где на плавучем пирсе нас уже поджидали две его старшие дочери — Дина и Маша: "Папка приехал!"

Андрей Великанов Фото автора





A КОМУ И «Robinson»

Каждый мало-мальски грамотный рыболов знает, что рядом с большаком можно и не расчехлять спиннингов — в речке или на озере наверняка будет пусто. В поисках "за удачей" все мы теперь стремимся залезть дальше 101-го км, хотя, конечно, у каждого он свой, была бы только верная карта...

Вот и сегодня, когда на дворе вовсю жарит душный июль, а значит рыбу следует искать на порожистых протоках, наша компашка вновь

собралась в дальнюю дорогу, на речку Тулокса, что бежит в Ладогу по Олонецкому району Карелии. По дороге от Питера чуть более 300 км, что в автомобильном варианте означает около четырех часов малоприятной езды. До слияния же ее верхних притоков — Лумбаса и Пуоройи — и вовсе добраться можно лишь тяжелым пешим макаром через густой лес (от деревушки Нинисельга около 5 км). Но мы-то знаем, что разобьем лагерь на Тулоксе уже через два часа после старта, ведь палатки, удочки и котелки загружены не в горбатый "мерсюк", а в рундуки "Robinson 44".

Не ищите данное имя в толстенных и глянцевых автомобильных справочниках, это всего-навсего... вертолет. Четырехместный красавчик американ-

ского производства (в Северной Америке эта фирма из Лос-Анджелеса плотно держит около 63% рынка продаж новых вертолетов) сертифицирован в России несколько лет назад, и его преимуществами успели воспользоваться не только богатенькие коммерческие организации, но и обычные туристы и деловые люди. Все дело в том, что основатель, и главный конструктор проекта Фрэнк Робинсон умудрился "начинить" малютку не только надежным поршневым двигателем



(работает на обычнейшем высокооктановом бензине), оригинальным двухлопастным винтом и самосмазывающимися подшипниками, но и довести стоимость эксплуатации до автомобильных значений — около 69 центов на милю!

Вертолет тот был арендован у компании "Руссэйр" — дистрибьютора фирмы в России (в ангарах у генерального директора С. Ю. Михальченко есть также пятиместный французский "Eurocopter").

минимум раз в пять ниже.

"Eurocopter"). Не успели мы уютно рассесться в кожаных креслах (круизная скорость аппарата — 220 км/ч, дальность полета без дозаправки — около 700 км, грузоподъемность — 400 кг), как в широченные окна увидели мыс Волчий Нос, что зазнаисто вдается в Ладогу чуть пониже устья Свири. Тем, кто летал на наших "миллях" (будь то "двойки" или "восьмерки"), не надо рассказывать, что общаться внутри салона можно лишь с помощью наушников или просто орать в ухо соседу. Все не так в комфортном чреве "заморского" гостя. Здесь акустическая звукоизоляция преобразует забортный шум в приятный фон для любой светской беседы. К тому же и цены летного часа "Ми-8" ныне больно кусачие — около 1000 у.е., в то время как у "Робинсона" как

Но вот внизу показались и порожистые кривули Тулоксы. В устье речки стоит одноименный поселок, значит тут делать нечего — и мы, лихо развернувшись и снизившись метров до 30, споро шуруем вверх до намеченной заранее точки. При впадении Лумбасы нами обнаружен знатный порог и разлив, по бокам поросший редкой водной растительностью, что есть самая "колбаса" даже для избалованного рыболовного эстета. После небольшого, но крепкого жаргонного совещания. просим пилота Виктора "упасть" прямо здесь, что тот делает просто мастерски — забрасывать блесны можно хоть из двери вертолета, где до заветного порога, под которым в поисках пищи и кислорода должна отстаиваться всякая хвостатая водная нечисть, рукой подать!

Не успел еще замереть винт, как Борис подцепил на беспроигрышную "черноспинку" 5-килограммовую щученцию. Отменное начало, хотя в глубине души я все-таки рассчитывал на хариуса и форелей. Но в такое жаркое время всех лососевых следует искать либо на родниках, либо прямо в пороге, где и вода похолоднее, и аэрация получше.

В целом расчет нашей экспедиции оказался верным — полное отсутствие ближайшей дороги обеспечило отличную тройную юшку, где можно было спокойно углядеть не только вышеупомянутого пятнистого разбойника, но также хариусов и окуней достойных размеров.

Наутро мы перелетели в устье еще одного тулоксинского притока — Гушкалки, вытекающего из озера Пейзиярви. Блестящего "Робинсона" посадили на островке в живописном центре речки.

Со стороны гляделось классно, словно "Шишкин в сосновом бору".

Вообще-то, при соответствующей комплектации "американец" может и садиться, и взлетать с воды при волнении до 1.5 м, для этого существуют полиуретановые баллонеты, надувающиеся за три секунды.

Вокруг острова и в устье Гушкалки рыбалка оказалась послабее, импортные "вертушки" бесцеремонно хапали лишь стаи исключительно простецких окушариков, самый гигантский из которых вряд ли превысил бы по размеру грифельный карандаш в кармане первоклассника.

В других мизансценах данный факт испортил бы день, а нам хоть бы хны — стальная птица враз перенесла ребят на Мандрогу, правый приток Свири. Дорожное начальство обошло данный угол Ленинградской области своим вниманием, за что им самое сердечное спасибо. На сухую мушку или вращающиеся "меппсики" нулевого размера тут хватали и форелевые пестрята, и хитрая бойкая хариусня. В общем, оттянулись мы отменно, и, когда к вечеру второго дня вернулись в город, даже не верилось, что в такой короткий отрезок времени могло уложиться столько событий, и все благодаря заботливому американскому дедушке Робинсону.

A. B.



«24 ucca UNION INTERNATIONALE MOTONAUTIQUE CAHKT-NETEPBYPIA»

В НОВОМ КАЧЕСТВЕ

Всего около пяти лет назад промоутер "Формулы-1" на воде Николо ди Сан-Жермано предложил идею 24-часовой гонки в Санкт-Петербурге по типу Руана; Валерий Малышев, вице-губернатор Санкт-Петербурга и администратор UIM вместе с известным питерским строителем надувных и жестко-надувных лодок Николаем Мневым и многократным чемпионом мира Алексеем Ишутиным дали гонке путевку в жизнь. Соревнования, которые начинались с желания погонять в компании коллег по малотоннажному бизнесу вокруг Петропавловки в майский День города, уже обрели внушительный ранг мирового чемпионата в специально созданном классе лодок "Endurance Pneumatics", проводимого под эгидой и под наблюдением Международного союза водномоторного спорта UIM.





так, новейшая история экстремального марафона "24 часа Санкт-Петербурга" началась в октябре 2002 г. с решения ассамблеи UIM о присвоении ему столь высокого ранга. Все участники прошлых стартов были честно предупреждены, что теперь пощады не будет. Новый статус подразумевает большую, чем прежде, строгость соблюдения правил как в допуске к гонке техники и спортсменов, так и в самом ее ведении. Для участия в марафоне теперь недостаточно обычных общегражданских "прав" на управление маломерным судном, вводится специальная гоночная лицензия с фотографией владельца и красивой голографической наклейкой. Строже стал медицинский контроль, обязательно также страхование спортсмена на период соревнования. Количество спортсменов в команде фиксировано: трое или четверо, не более и не менее. Ужесточились требования к гоночной технике и экипировке спортсменов. Конструкция лодок ограничена четко обозначенными требованиями.

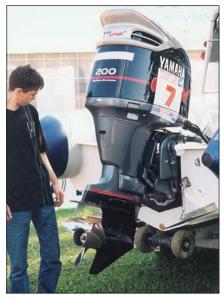
Но, пожалуй, главное отличие нынешнего чемпионата от прошлых — в значительно, на порядок, возросших финансовых нагрузках на команды. Помимо стандартного заявочного взноса в 10-30 тысяч рублей, в зависимости от класса, организаторы установили спецсбор в 30 тысяч рублей с российских команд за использование в их названиях любых упоминаний о фирмах, занятых в лодочном бизнесе. Такой своеобразный налог на рекламу. И это еще не все. На сей раз организаторы не взяли на себя расходов на горюче-смазочные материалы, и участники оказались вынуждены приобретать по 500-1500 л бензина самостоятельно на специально указанной заправке. При этом им предоставляется компенсация, так что литр 98-го бензина обходится лишь в 10 рублей. Платными и совсем не дешевыми стали и наклейки с гоночными номерами, и места в лагере спортсменов. В результате подготовка к выступлению обошлась каждой команде примерно в 2000-2500 "зеленых", помимо немалых расходов на заказ и приобретение лодок — моторов. Немудрено, что не всем участникам прошлых стартов такое бремя оказалось по силам.

Тем не менее желающих побороться за победу в петербургском марафоне набралось достаточно, причем большинство официально заявилось, как водится, в последние дни перед стартом. Всего к регистрации было допущено 39 экипажей, что существенно больше прошлогоднего кворума (31 экипаж). Но что интересно, возросло только число лодок, общее же количество спортсменов даже немного сократилось (155 против 158 в прошлом году). Парадокс? Объяснение простое: если прежде многие команды насчитывали по пять-шесть человек, а бывало и до восьми, то теперь большинство экипажей состояло из четырех гонщиков. Логика подсказывает, что в гоночном сообществе должна сформироваться специфическая группа "вольных" спортсменов, готовых гоняться за любую команду и под любым флагом, был бы спонсор. А спонсоры, как видно, в мире есть, и небедные. Некоторые из них регулярно финансируют команды и из других видов спорта, не имеющих никакого отношения к водно-техническим. Формирование своеобразного рынка спонсорства стало одной из примет "нового времени". При этом со сцены сошли некоторые выступавшие ранее "чистые" производственники, такие как "Ярославрезинотехника", "Курс", "Стрингер" и "Фрегат". К сожалению, мировой статус пока не способствовал росту числа зарубежных экипажей. Круг стран-участниц не расширился: все те же Украина, Бельгия-Франция в прошлогоднем составе команды "Autonautique", Латвия, выступившая тремя командами, но уже без участия шведов. Острые языки поговаривали о приезде таинственной сборной Армении, но обошлось без сенсаций. Единственным армянином оказался москвич Армен Есаян, пилот команды "Redstar Marine".

К условленному часу "Х" в пятницу половина вакантных мест в лагере уча-

стников на западной оконечности Заячьего острова уже занята. Представители команд толпятся в судейском шатре. Несмотря на немалое число вооруженных оргтехникой представителей организатора, мандатная комиссия работает крайне медленно. В руках мелькают толстые пачки документов, прямо на месте изготавливаются и выдаются спортивные лицензии и карточки участников. За первые четыре часа работы комиссии зарегистрировалось всего около десятка команд. Очередь нервничает, в палатке душно. Негромкие предгрозовые раскаты нагнетают обстановку. Мы пытаемся аккредитоваться, но менеджер по работе с прессой озабоченно отмахивается: "Не до вас". Спасибо Андрею Великанову, благодаря каким-то своим личным связям он добывает несколько сине-зеленых карточек с надписью "пресса". По организации работы комиссий все пока не слишком похоже на чемпионат мира. Натыкаемся на коллег-журналистов из Москвы и с Урала. Им точно сегодня не достанется пропусков, и мы делимся добытым. Наконец можно спокойно осмотреться по сторонам.

Требования UIM теперь окончательно разрешили противоречия прошлых лет между промышленными и спортивными моделями РИБов и полностью сняли со строителей "оброк" серийности. Гоночная лодка может быть построена хоть в единичном экземпляре, лишь бы она удовлетворяла прописанным принципам однокорпусности и имела U-образные надувные баллоны. Основные конструкторские решения лодок для гонки "24 часа" уже оформились. Большинство команд воспользовались баллонами, а также готовыми спортивными судами разных лет разработки компании "Мнев и К" — "Дельта", "Сапсан", "Гриф" (всего примерно половина лодоч-



Серийные двухтактные моторы прямого впрыска имели наилучшие шансы в гонке



ного парка). Еще десяток корпусов, кстати, полностью удовлетворяющих новым правилам, поставила фирма "Сервис-Бот" в лице известного конструктора и гонщика Виктора Агаркова. Были и старые добрые "Мустанги", и совсем недавно представленные серийные "Буревестники", которые, кстати, показали себя совсем неплохо на фоне общей тенденции к "оспортивливанию" техники. У команды "Yamaran-Mнев" "старшая" лодка №7 построена из корпуса "Кальмара" Бориса Ершова (см. "КиЯ" №185). Латвия сделала для участия в двухлитровом классе оригинальный аппарат на базе корпуса известного катера "Викинг" Евгения Слетина. Команда "Мнев-Мотосервис" подготовила нетрадиционную лодку из легкого сплава с узкими бортовыми спонсонами. После трудных переговоров с технической комиссией выступать гонщикам разрешили только вне зачета, потому что в правилах нигде нет даже упоминания о возможности применения ме-





Спасатели всегда готовы прийти на помощь

Пробой баллона - самое распространенное повреждение судна на дистанции

талла в качестве материала корпуса. Неужели алюминиевый РИБ не может считаться жестко-надувной лодкой? В двусмысленном положении оказались создатели пластиковых корпусов, оборудованных поперечными реданами. Их применили компания "Элерон", а также известный конструктор Сергей Федорко, выступавший за вторую команду "Yamaran-Mнев". Его лодка старшего, двухлитрового, класса заслуживала специального приза за новизну. Стольких нетрадиционных для гоночного РИБа технических решений, собранных воедино, не демонстрировал ни один претендент, но об этом, в отдельной статье. Поперечное реданиро-

вание запрещено UIMовскими правила-

ми, но в этой гонке были сделаны вре-

менные послабления для хитрого на

выдумку отечественного спортсмена.

Конструкция кокпита гоночных лодок в основном сложилась. Большинство спортсменов предпочло гоняться, сидя в удобном кресле, зачастую на амортизированной подвеске, либо внутри удлиненного обтекателя по образцу "Формулы-1". Возможность упереться плечом в жесткую стенку очень помогает при выполнении быстрых поворотов, хотя при этом необходима надежная изоляция тела гонщика от травмоопасных деталей кокпита. У некоторых пилотов после гонки были видны характерные синяки на ногах и плечах от непрерывных ударов об ограждающие конструкции. Вряд ли стоит увлекаться тесным трубчатым ограждением кокпита на манер дуг безопасности автомобилей-багги. По ходу гонки происходило довольно много выпадений за борт, случился переворот оверкиль, попаданий же плавающего в воде человека под идущие следом лодки, по счастью, не произошло. В таких ситуациях, пожалуй, лучше вылететь из кокпита и быть полобранным спасательной команлой. чем получить удар об ограждающие конструкции, либо, хуже того, застрять в них под перевернувшимся корпусом.

Новые правила поощряют и отличающуюся от промышленной спортивную систему управления двигателем, с переносом рычага газа на подпружиненную педаль. Ее впервые применили на многих лодках. Интересно, сколько редукторов было поломано на тренировках из-за старта на повышенных оборотах? Вообще среди моторов было на

что посмотреть. Представлены оказались современные подвесные моторы практически всех типов от большинства известных у нас производителей. Преобладали "Меркури" и "Ямахи",

довольно много оказалось "Селв" и "Тохатсу", мелькали "Хонды", "Сузуки". Стоит отметить, что часть моторов "Ямаха", нетипичных для нашего рынка, производитель поставил напрямую специально для гонки. Присутствовавший здесь же представитель фирмы подчеркнул, что данная акция не носила рекламного характера.

Несмотря на разрешенную (уже не в первый раз) Положением солидную фору по рабочему объему, далеко не все приняли на вооружение "экологические" четырехтактные моторы. Основная их часть была в самом младшем, 700-кубовом, классе, где дозволенный гандикап добавлял целых 10 сил максимальной мощности — 50 л.с. против 40. В полуторалитровом же классе царили, как ни странно, обычные двухтактные карбюраторные "Меркури". Наконец было осознано реальное и немалое преимущество в мощности инжекционных двухтактников, которыми около четверти команд оснастили свои лодки. Как соответствующим нормам ЕРА им также полагается фора по рабочему объему, при этом по динамике — принято считать — они превосходят четырехтактные модели. В результате, например, в литровом классе обычный мотор в 60-70 сил вынужден был соперничать с 90сильным "монстром". Аналогично и в самом старшем, четвертом, классе обычным "Ямахам" и "Меркуриям" в 120-130 л.с. противостояли 200-сильные "Оптимаксы" и HPDI. Нетрудно догадаться, на чьей стороне преимущество в скорости. Некоторые лодки были оснащены по последнему слову гоночной техники. Если в прошлом году только одна бельгийско-французская лодка не лавала настроенным выхлопом своего "Mercury-XR" спокойно спать свободным от вахты обитателям лагеря, то на этот раз спортивные движки спели дуэтом — второй применила команда "НИИТМ-Сервис-Бот". На болиде от "Redstar" установили телеметрическую систему контроля работы мотора. Помимо ставшей уже необходимым атрибутом марафонского судна системы гидравлической откидки появились приводы вертикального подъема моторов с управлением из кокпита. Интересно, что оригинальные правила UIM запрещают механизированное управление положением мотора относительно корпуса, однако идут переговоры о введении такого разрешения. Все-таки гонка — предельная по продолжительности, и ветроволновые условия на акватории непременно будут меняться в течение суток.

Кажется, Чехов провозгласил правило: если в первом акте пьесы на стене висит ружье, во втором оно обязательно должно выстрелить. Вступительный акт действа "24 часа Санкт-Петербурга" продемонстрировал нам целый арсенал ружей разного калибра. Стрельба пошла, как оказалось, не без досадных осечек.

Первые же круги гонки проявили все особенности нынешнего сезона. Вопервых, существенно выросли скорости. Дистанцию в 2.75 км практически все лодки проходили не хуже, чем за 2.5 минуты. Лидеры показывали результат в 1.5 мин., значит на прямых участках максимальные скорости достигали 110-120 км/ч! Во-вторых, "старшая", двухлитровая, группа, по сравнению с прошлыми годами, стала многочисленнее. Это добавило остроты и динамики спортивной борьбе, а главное — значительно усилило волнение на дистанции. Самые быстроходные лодки скакали, подобно надувным мячикам, через кильватерные борозды впереди идущих соперников. Как следствие, начались поломки, и весьма серьезные. Уже в первые часы несколько лодок получили пробоины в днищах, либо понабирали столько воды в корпуса, что продолжать гонку временно не смогли; их поднимали краном и осущали прямо над ремонтным понтоном. Лидеры прошлого сезона бельгийцы менее чем за пять часов головокружительной скач-

ки в пух и прах разбили о волны днище своего судна. Напротив, хорошо показали себя по прочности "рядовые" промышленные модели. У серийного "Мустанга" украинской команды "МТС" только раз ослабло крепление рулевой консоли

С трудом выдерживали нервозную атмосферу двигатели. Некоторые команды применили частично погруженные винты, и вибрационные нагрузки на валы и подвеску усилились, не говоря уже об упомянутом действии волнения. Даже "на глаз" было заметно, как сильно раскачивались моторы на транцах некоторых лодок. Неудача постигла на 14-м часу гонки лодку "Викинг" — лопнул дейдвудный вал. На второй день некоторые японские моторы получили однотипные повреждения — оторвались шпильки подвески. Больше всех испытаний выпало на долю двух команд из Самары. Мало того, что одна из самарских лодок перевернулась на дистанции еще на тренировке, с них сняли 37(!) штрафных кругов по ходу дела, а под утро их "старшую" лодку протаранил под Иоанновским мостом шелший вослед московский болид от "Redstar Marine". В среднем в течение суток на трассе находилось порядка 20-30 судов, остальные проводили время в "ремзоне" либо безнадежно простаивали в лагере с зияющими пробоинами в днищах и с разложенными по траве моторами. Над газонами Заячьего острова выли отрезные машинки, стоял дух стирола и свежепиленного пластика.

Какими бы ни были классификационные правила, в длительной гонке верен принцип: побеждает не тот, кто вначале бежит быстрее, а тот, кто подготовлен надежнее. И как бы ни складывались обстоятельства в течение зачетных суток. часть команд демонстрировала прекрасную подготовку техники, наматывая без происшествий и остановок круг за кругом. В их числе были и №7 от «Ямарана» (он, кстати, установил абсолютный рекорд по пройденным кругам), и московская "Elco", и недооцененный судьями "Мнев-Мотосервис". Среди победителей произошла полная ротация. Прошлогодние чемпионы опустились в

Редкий кадр - случайно запечатленный момент переворота самарской лодки

низ таблицы. Со второго места снова на первое взошел "Ямаран". Подтвердила чемпионский титул "Франкарди". Совершила скачок с шестой строки на первую "Бригантина". Интересна и общая статистика. Если взять суммарное количество

пройденных кругов по каждому из классов, то, по сравнению с прошлым годом, результат вырос примерно на четверть, за исключением настолько же славшего литрового класса. Очевидно, за счет изменения количества команд, потому что "призовые" показатели изменились мало. Наиболее значительно поднялся вверх старший, четвертый, класс, задававший тон в зрелищности гонки. А вот средние по классам результаты ухудшились на 10-15%, т. е. примерно на 60 кругов, разброс данных увеличился в полтора-два раза. Значит, гонка стала значительно менее "дружной", лидеры еще дальше оторвались от аутсайдеров, подолгу простаивавших на берегу. И это, заметим, произошло при сравнительно мягком отношении комиссаров UIM к нарушениям классификационных требований класса "Endurance Pneumatics". Если бы все они были соблюдены, к соревнованиям допустили бы не более четверти желающих, а ошибки пилотирования штрафовались активнее.

Успешен ли первый опыт вхождения в "евросоюз" нашего самого массового водно-моторного события? Ответ давали сами участники, как победившие, так и менее успешные. Единодушие отмечалось в следующем:

- большинство участвуют в гонке не первый раз и в основном тем же составом:
- никто не рассчитывает, что рекламный эффект гонки окупит затраты на нее, гоняются по чисто спортивным мотивам:
- все отметили пока недостаточную для мирового уровня организацию со-



ревнования, особенно заправки топливом и информационное обеспечение.

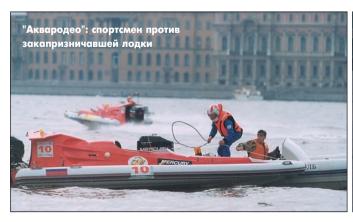
А вот будет ли продолжена игра по новым правилам, зависит от желания гонщиков. Многие из опрошенных выразили сомнение в перспективности гонок, особенно, если в следующих петербургских марафонах уровень затрат не снизится, а требования к технике и спортсменам еще более ужесточатся.

Последний факт настораживает. Ведь если чемпионат примет условия UIM в полном объеме, все команды — участницы прошлых лет должны будут полностью обновить свою гоночную технику — приобрести гомологичные, т. е. одобренные UIM, моторы, и подготовить лодки, конструкция которых не противоречит правилам. А это немалые расходы, требующие серьезного и регулярного спонсирования. Несомненно, в стране найдутся богатые организации, а также частные лица, которых привлекут возможности имиджевой рекламы, предоставляемой гонкой. Но все требует времени и усилий. Пока же складывается впечатление, что шансы вволю погонять вокруг Петропавловки в будущем сезоне останутся лишь у нескольких финансово мощных "конюшен", как в "Формуле-1", и по этому пути осознанно идут организаторы питерского ма-

Алексей Даняев

Комментарий организатора

В процессе подготовки любого события, особенно гонки мирового уровня, ничего не делается мгновенно, все требует времени и огромной, незаметной предвремени и огромной, незаметной предвержения и огромной, незаметной предвержения и огромной предвержения п





КОММЕНТАРИИ УЧАСТНИКОВ

Дмитрий Сандлер ("Ямаран"):

Основой нашего успеха стал правильный выбор лодки и мотора для гонки. Ставка на серийные модели себя полностью оправдала. Корпус лодки № 7 (продукция фирмы "Курс") оказался вполне надежным, а о надежности наших моторов "Ямаха" теперь вообще будут слагать легенды — за 24 часа гонки мы даже капот ни разу не открыли.

Пожелание организаторам: назрели серьезные изменения в требованиях безопасности, особенно в младших классах. Количество переворотов лодок и "катапультирований" пилотов превосходит разумные пределы. То, что в этой гонке обошлось без пострадавших, — просто везение.

Анатолий Дроздов («Бригантина»):

Хочу сказать спасибо и организаторам, и участникам марафона. Хотя, если говорить честно, то, наверное, для команды "Бригантина" это последние гонки. Ведь для участия в них на следующий год нужно поменять всю технику. Нынче затраты выросли на порядок, а вот чтобы чтото стало лучше, лично я не увидел. Понятно, что организаторы хотят сделать шоу из этих гонок, но возникает вопрос: а кто в нем будет участвовать? Становится просто обидно, ведь за время предыдущих "24 часов" мы стали одним большим дружным коллективом, где не так важно, кто победил, важно — участие.

Андрей Великанов ("Экология-Спорт"):

Оформление, регистрация и взвешивание соответствовали уровню олимпийских игр, деньги драли нещадно, успевай оттопыривать карманы! А вот пресс-центра и вовсе не было.

Деньги были затрачены немалые, наверно поэтому большинство команд рубилось точно при штурме Измаила, риск порою был вовсе не оправдан. Меня из лодки выбили ударом сзади представители «Мнева – Мотосервиса», явно не соблюдавшие дистанцию. Ребята поломали нам топовые огни, но даже не "проставились" – культура... После внезапного сальто "прогнувшись" тотчас ощутил, что резонансную волну раскачали мы немалую, а неочищенная невская водичка была совсем не высоких вкусовых качеств. Самое страшное ощущение – это красивые болиды, несущиеся на тебя на запредельных скоростях, но, слава богу, их корпуса проходили мимо, хотя и слишком близко.

Отменным были медицинское обслуживание гонки и пищевая поддержка питерских компаний – в этом году наливали даже темное пиво.

Зрители уже не судачили по поводу возможной покупки надувнушки, большинство лодок было совсем не похоже на потребительские, выставленные для продажи. Тем отраднее победа «Ямахи» в абсолютном классе на серийном «Ямаране»!

Александр Беляевский, старший судья:

По сравнению с прошлым годом, были и плюсы, и минусы.

Уровень судейства в целом вырос, прежде всего за счет лучшей оборудованности рабочих мест оргтехникой, повысившей защищенность результатов от судейских ошибок и оперативность публикации промежуточных результатов. Большая жесткость по отношению к нарушителям правил также шла на пользу, хотя здесь и не обошлось без некоторых несправедливостей — судьи физически не успевали отслеживать ситуацию на всех участках дистанции круглые сутки.

Недоставало четкости в организации оповещения гонщиков о ситуации на трассе, в результате чего, например, 90% финишировавших так и не поняло, в какой из моментов окончилось зачетное время. Кроме того, надо еще раз серьезно подумать над повышением безопасности в гонке, в частности, лучше организовать и разметить подходы к Иоанновскому мосту и заправочному понтону.

В будущем планируется переход на полностью автоматизированную систему учета спортивных результатов, которая поможет избежать многих досадных недоразумений между спортсменами и судьями. Важно наладить единую прозрачную и гласную систему учета режима гонки, а также всех налагаемых на участников штрафных санкций.



варительной работы. Мы поставили себе цель вывести гонки "24 часа Санкт-Петербурга" на уровень чемпионата мира четыре года назад, еще до первого марафона в 2000 г. Организатор соревнований - Петербургская спортивнотехническая ассамблея — к тому времени имела за плечами опыт пяти гонок "Формула-1" на воде, двух гонок "Оффшор Класс 1", полутора десятков мировых чемпионатов и чемпионатов Европы в различных классах гоночных судов, опыт проведения многих соревнований высшего мирового уровня по другим, не только техническим, видам спорта. Мы хорошо знали, как и что нужно делать для организации соревнований, но события это были в основном зарубежной "марки".

Гонка "24 часа Санкт-Петербурга" имеет аналог и пример для подражания - "24 часа Руана", в 2003 г. руанской гонке исполнилось 40 лет. Год от года гонка "24 часа Санкт-Петербурга" прибавляет в классе и организации, растут и гонщики. Да, да, те самые гонщикилюбители, участники соревнований 2000 г., у многих из которых тогда не было ни удостоверения на право управления маломерным судном, ни спортивных разрядов, а иные не знали даже о существовании международной гоночной лицензии. И это наряду с опытными конструкторами, титулованными спортсменами, тренерами и судьями, также участвовавшими в гонке рядом с новичками. С течением лет позабылось, что водно-моторный спорт в конце 90-х гг. затухал, соревнования в традиционных спортивных классах проходили все труднее и труднее.

Петербургская суточная гонка стала центральным событием водно-моторного сезона в России еще и потому, что с каждым годом предъявлялись новые требования к лодкам и гонщикам, от экипажей требовалось постоянное развитие, оказались востребованы знания, опыт и умение ветеранов, подросла молодежь, пришли талантливые люди из мира бизнеса, что расширило финансовые возможности, а взамен все получили в подарок увлекательное водно-моторное состязание.

Эти слова в защиту гонки не значат, что организаторы не видят своих недостатков. Огромные, недопустимые очереди на регистрацию и толкотня в духоте палаток, иные неудобства способны испортить настроение любому. Однако следует вспомнить, что те команды, которые прибыли на регистрацию заблаговременно, ушли через 20 минут с полным комплектом аккредитаций.

Теперь о взносах, затратах на топливо и прочих финансовых аспектах. Заявочные взносы, как и любые другие платежи, производимые командами, полностью расходуются на организацию и проведение гонки, и их не хватает. Разница покрывается за счет привлечения

спонсоров, нуждающихся в опосредованной рекламе, в том числе на телевидении. Вот только водно-моторный мир по своей численности несравним с автомобильным. Объем заинтересованных рекламодателей, которые можно привлечь на нашу гонку, и без того невеликий, нынче испытал на себе и воздействие юбилея Петербурга.

В 2003 г. затраты команд были разделены на части, чтобы дать экипажам понять, за что же они платят. В следующем году часть затрат будет включена в заявочный взнос, чтобы уменьшить число организационных затруднений для команд (например, плата за номера и т.д.). Общий объем заявочных, лицензионных и прочих затрат к будущему сезону не возрастет или возрастет незначительно.

Специальный сбор за марку мотора или лодки в названии команды сохранится, расширятся и основания, по которым он будет вноситься. Размер спецсбора, видимо, останется приближенным к эквиваленту тысячи долларов. Доплаты организатора за топливо не будет, командам придется приобретать бензин по рыночной цене и в одном источнике (в соответствии с правилами UIM 902.19 и 508.01). Порядок же заправки, которого мы вынуждены были придерживаться последние два года, категорически не устраивает организаторов, и мы предпримем максимальные усилия, для того чтобы облегчить и сделать более безопасной эту процедуру.

Требования об использовании только одобренных UIM двигателей и лодок, построенных в соответствии с правилами UIM для гонки в зачете чемпионата мира, являются обязательными, иначе нам не добиться этого статуса. Те лодки и моторы, которые уже есть у команд, могут быть использованы в гонке, но вне зачета чемпионата.



Мне хочется задать вопрос командам и конструкторам, которые сейчас горюют над лодками и моторами, не подпадающими под требования правил: на что вы рассчитывали, сооружая лодки и приобретая моторы, использование которых и в этом-то году было против правил? А может у таких команд были недобросовестные консультанты или кто-то рассчитывал на долготерпение международных спортивных деятелей, которым будто бы для чего-то нужны эти гонки в России? Россия исчерпала лимит гибкости UIM, нам разрешили ввести пять новых классов судов, через три года проведения гонке нового формата присвоили статус чемпионата мира и закрыли глаза на частичное неисполнение нами правил UIM в части допуска лодок и моторов. Однако это предел, теперь надо выполнять существующие правила.

Конечно, делегация России внесет свои предложения в UIM, в том числе и по корпусам, и будет настойчиво добиваться их принятия, однако нужно ясно понимать, что от тех требований, которые будут утверждены в октябре на Генеральной Ассамблее UIM, никаких отступлений быть не может.

Теперь о спортивных целях гонки и гонщиков. Колоссальная подготовительная работа команд и организаторов, заряд всего года "выстреливается" за 24 часа. Мы изучаем возможность проведения еще одной 24-часовой гонки в ранге чемпионата Европы с недельным интервалом до или после чемпионата мира в классе "Endurance Pneumatics" в сезоне 2004 или 2005 г.

Также Федерация водно-моторного спорта России намерена обратиться в UIM с предложением об объединении соревнований различного типа: двух маршрутных гонок на Орешек и Валаам и гонок на выносливость, чемпионатов мира и Европы в единую серию — гонок на надежность.

Петр Пылаев,

вице-президент Федерации водно-моторного спорта России Фото Алексея Даняева, Андрея Чепакина, Артура Гроховского и Андрея Великанова

ПОБЕДИТЕЛИ ГОНКИ "24 ЧАСА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА"								
Место	Команда	Результат, кол-во кругов	Лодка	Мотор				
Класс 1, до 700 см ³								
1	"Бригантина", Россия	535	«Элерон»	«Honda 50»				
	Дроздов Анатолий, Жуковский Сергей, Кругов Алексей, Быков Максим							
2	"Буер–Юность России", Россия	524	«Элерон»	«Tohatsu M50 D2»				
3	"Ямаран", Россия	519	«Мнев»	«Yamaha 40 VETOS»				
Класс 2, до 1000 см ³								
1	"Франкарди" Россия	571	«Сервис-Бот»	«Tohatsu MD90 EPTOL»				
	Андреев Борис, Беляев Артем, Кондратенко Вадим, Вандышев Дмитрий							
2	"Танаис" Россия	511	«Элерон»	«Selva 80»				
3	«Барвиха Сервис" Россия	488	«Мнев»	«Tohatsu 70M EPTOL»				
Класс 3, до 1500 см ³								
1	"ELCO" Россия	632	«Сервис-Бот»	«Mercury 90 ELPTO»				
	Малкин Дмитрий, Кашин Илья, Матвеев Станислав, Жиров Сергей							
2	"Akvashelf», Латвия	624	«Сервис-Бот»	«Mercury 90 ELPTO»				
3	"Готика", Россия	620	«Сервис-Бот»	«Mercury 90 ELPTO»				
Кла	Класс 4, до 2000 см ³							
1	"Yamaran-Мнев", Россия	675	«Курс»	«Yamaha Z200 PETOL»				
	Болдин Игорь, Геращенко Андрей, Дмитриев Константин, Сандлер Дмитрий							
2	«Akvashelf", Латвия	598	«Мнев»	«Mercury 200XS OptiMax»				
3	"Кострома", Россия	571	«Мнев»	«Mercury 125»				

Первые победители мирового масштаба в двухлитровом классе





Федерация водно-моторного спорта России впервые провела соревнования типа River-marathon. Подобные гонки под эгидой UIM получили распространение в Мексике и Южной Америке, Канаде и Новой Зеландии. Трасса гонки такого типа и проходит по реке и ее притокам с центром в одном из крупных населенных пунктов. В "звездном" многодневном маршруте могут участвовать суда различных типов, в том числе и надувные лодки.



ачем в России такие гонки? Скорее, должен быть поставлен другой вопрос: почему такие гонки ранее не проводились ни в России, ни в Европе? Видимо, это связано с тем, что на Европейском континенте основное развитие получили традиционные классы водно-моторных судов, которые предназначены для соревнований на закрытой дистанции*. Маршрутная гонка имеет дистанцию открытого типа и, к слову сказать, не подлежит регистрации Международным союзом водно-моторного спорта UIM. Однако в последнее время, в первую очередь благодаря гонке "24 часа Санкт-Петербурга", получили развитие и зарегистрированы в UIM пять новых классов надувных судов с жестким днищем (типа PR). Названные классы сформировались на основе потребительских, бытовых лодок. И в соревнованиях могут участвовать как серийные надувные лодки без переделок, так и специальные спортивные.

Преимущество спортивных судов в марафонских гонках и гонках на выносливость сводится на нет протяженностью дистанции или длительностью соревнований. Зачастую спортивная лодка, развивающая большую скорость, не доходит до финиша или встает на трассе в силу существенно возросших нагрузок, которые она получает в длительном соревновании.

Так нужны ли в России такие гонки? Думается, нужны, ведь они предельно демократичны. Принять участие в этих соревнованиях может любая команда, имеющая в своем составе гонщиков с удостоверением на право управления маломерным судном или спортивной лицензией, а главное — надувную лодку с жестким днищем и подвесным мотором.

Петербург — крепость Орешек

На календаре день — "завтра была война". Готовимся к старту гонки с базы "Франкарди" на Каменном острове. 11 градусов тепла, сильный ветер, временами начинается дождь. Единствен-

ные яркие пятна в серо-туманном пейзаже — спасательные жилеты и комбинезоны гонщиков.

11.15 — гонка стартует с большим опозданием против адванспрограммы. Первым на дистанцию уходит катер ГИМС Санкт-Петербурга под управлением начальника инспекции Константина Пашинского, затем легендарный стартовый катер "Sea Ray" (открывал много мировых соревнований, начиная с "Оффшор Класс 1"), на борту которого — главный судья соревнований Валерий Ребриков и Николай Мнев, за штурвалом — Алексей Ишутин-старший.

Зеленый флаг — и 18 лодок устремляются вверх по Неве, за гонщиками идут четыре катера обеспечения с медиками, водолазами и приспособлениями для буксировки; два экипажа МЧС под командованием Ростислава Китайчика, "Мустанг" и "Кальмар" клуба "24 часа" (за штурвалами катеров — Владимир Погудин и Иван Пылаев). Автор этих строк идет на "Кальмаре" вместе с сыном.

Гонке предшествовало пари: я заключил его с Виктором Агарковым. Мои условия — одна потерянная "нога" (подводная часть двигателя) на Ивановских порогах и одна на излучине фарватера у Орешка. Условия Агаркова — четыре крупные поломки. Забегая вперед, отметим, что при подходе к пристани крепости Орешек один из гонщиков решил срезать путь в зоне видимости финиша и попал на камень в акватории Шлиссельбурга, еще одна серьезная поломка произошла на трассе выше Павловона-Неве. Экипажи, в составе которых было достаточно новичков, хорошо подготовились и внимательно вели гонку.

Погода весьма неблагоприятна, холодно, начавшийся дождь и сильный ветер осложняют задачу спортсменов, однако с пути трудно сбиться. Достаточно следовать вверх по течению, и Нева приведет тебя к крепости Орешек. Остается заботиться о безопасности расхождения с крупными судами и катерами и искать

^{*} Не будем касаться вопроса о маршрутных гонках на серийных "судах народного потребления", в прошлом особенно популярных в нашей стране. — Прим. ред.

СТАРТ. ФИНИШ. ПОБЕДИТЕЛЬ



пункт смены экипажей, расположенный в устье реки Ижора у памятника и церкви во имя Св. благоверного князя Александра Невского. Удивительно красивое место определили для судейского поста во время предварительных рекогносцировок с воды, его легко нашли все экипажи. Кстати, на трассе гонки практически не встречались маломерные суда; сказались как плохая погода, так и отличная работа ГИМС Санкт-Петербурга и ГИМС Ленинградской области, проинформировавших все населенные пункты по трассе гонки.

Проверив, все ли экипажи прошли контрольный пункт, устремляемся дальше. Несколько остановок в пути для оказания помощи лодкам, потерявшим ход, и мы догоняем гонку у крепости Орешек. Спортсмены под дождем отправляются на экскурсию по крепости, имеющей многовековую историю, затем все собираются у монумента павшим в Великой Отечественной войне, где от имени Федерации водно-моторного спорта России возлагается венок в память погибших в войне.

График гонки торопит, общепитовские работники, попав в экстремальные условия, не успевают быстро накормить участников в общем-то неплохим обедом. В гонку уходим, наскоро перехватив холодных полуфабрикатов (просчеты с обедом в Орешке, прямо скажем, предстоит исправить).

Дан старт обратного этапа гонки, и лодки опять на дистанции, удаляются от уже опасно приблизившегося к ним грузового судна. В момент начала сбора лодок оно находилось еще в Ладоге, в нескольких километрах от Орешка, но сказывается быстрое течение Невы.

Обратный путь прошли быстрее. Снова делаем несколько остановок для оказания помощи неисправным лодкам. С постоянством, достойным лучшего применения, догоняем останавливающуюся лодку "Балт-Трейд", и, наконец, мы вновь на стоянке "Франкарди" на Каменном острове. (Справедливости ради следует сказать, что лодка "Балт-Трейд" закончила гонку своим ходом.)

Церемония награждения проходит под дождем, пилоты впервые в Европе получают призы в River marathon. Мы — первые!

Приозерск — Валаам

Проходит несколько дней, и вечером 27 июня мы встречаем 13 экипажей в Приозерске. До Приозерска от Санкт-Петербурга 150 км по хорошему шоссе, однако дороги на Карельском перешейке узкие и извилистые, добраться с лодкой непросто, особенно вместе с потоком дачников. Мы неоднократно бывали до этого в Приозерске, а за две недели до гонки прошли двумя корпусами всю трассу, имитируя условия, в которые могут попасть гонщики.

Судьи, экипажи судов обеспечения и часть гонщиков размещаются в гостинице "Корела". Лодки и тягачи стоят прямо перед ней на центральной площади города и привлекают внимание горожан — такого здесь не видели. Бывалые рыбаки усмехаются: в Ладоге — метровая волна. Ночь проходит спокойно, и рано утром выходим на воду. Главный вопрос — допускать ли к гонке лодки самого маленького класса — PR700. Однако волна успокоилась, но стоит туман, идти можно всем, правда, лучше, видимо, общим ордером, а старт собственно гонки придется дать в видимости Валаама, когда заблудиться будет невозможно.

28 июня, суббота. Вице-президент Федерации водно-моторного спорта России Алексей Ишутин и заместитель главы администрации Приозерского района Тамара Киселева дают официальный старт соревнования на площади Ленина. Тягачи трогаются в путь, и через полчаса лодки уже спущены на воду. Активно работает кран, вызванный организаторами скорее для подстраховки при подъеме (надо отметить, что вопреки прогнозам кран также ин-

тенсивно использовался и на гонке "24 часа Санкт-Петербурга").

Наконец все на воде, готовы ринуться вперед. Погода существенно улучшается, совсем стихает волна, поднимается туман, видны все ориентиры. Судейская коллегия принимает решение дать полноценный старт гонки от Приозерска. Взмах зеленым флагом — и все устремляются в Ладогу. Мы с главным судьей соревнований Валерием Ребриковым идем на лодке Виктора Агаркова как самой быстрой. Острова проплывают справа и слева, впереди поднимается зеленая стена Валаама. Виктор Агарков выполняет маневр захода в Монастырскую бухту — финиш. Путь от Приозерска до Валаама занял 42 минуты — такого еще не было.

Лодки одна за одной вылетают по фарватеру к пляжу Монастырской бухты, финишируют, швартуются. Последними степенно подходят пять спасательных лодок. Гонщики яркой толпой в сопровождении экскурсоволов паломнической службы Спасо-Преображенского Валаамского ставропигиального монастыря поднимаются в гору. Пилотам рассказывают о его истории, показывают храмы и постройки, игумен Валаамского ставропигиального монастыря архимандрит Панкратий служит краткий молебен за успех гонки "24 часа Санкт-Петербурга" и принимает в своем кабинете делегацию Федерации водно-моторного спорта России. Нам, пилотам и судьям, оказывают большую честь: приглашают разделить обед в монашеской трапезной. Как нам сказали, праздничный — по случаю нашего визита. Он состоял из салата, каши, вареной картошки и рыбы, все продукты монахи добывают своим трудом. После гонки нам показалось, что ничего вкуснее мы никогда не ели.

Все снова на воде, экипажи собираются на старт второго этапа. Гонку выходит проводить сам игумен, дается старт. Лодки летят в обратный путь по зеркальной — ни одной щербинки — ладожской воде. Исключительно редкая для Ладоги погода.

Обратный путь вновь первым преодолел Виктор Агарков, теперь за 39 минут. Все экипажи благополучно приходят в Приозерск, лодки встают на охраняемую площадку, а экипажи прибывают на центральную площадь города для проведения церемонии награждения. Площадь полна молодежи, идет праздничная программа, которая прерывается для чествования победителей марафона Приозерск—Валаам.

Итак, маршрутные гонки завершены. Все позади, но в памяти надолго останутся трепещущие государственные и спортивные флаги на берегу у церкви в Усть-Ижоре, пилоты, судьи и спасатели под проливным дождем, склонившие головы во время минуты молчания в Орешке, мчащиеся по зеркальной глади Ладоги лодки и два монаха — игумен и келейник, которые, приветственно подняв руки, прощаются с уходящей от Валаама гонкой.

Петр Пылаев,

вице-президент Федерации водно-моторного спорта России



Протоколы соревнований можно найти на сайте www.race24hours.ru

Федерация водно-моторного спорта России благодарит за содействие и помощь в организации соревнований: Администрацию Санкт-Петербурга, Правительство Ленинградской области, Правительство Республики Карелия, Спасо-Преображенский Валаамский ставропигиальный монастырь, Муниципальное образование "Приозерский район" Ленинградской области, Муниципальное образование "п. Усть-Ижора" Колпинского района Санкт-Петербурга, ГИМС Санкт-Петербурга, ГИМС Ленинградской области, Государственный музей истории Санкт-Петербурга, Отдел Государственного музея истории Санкт-Петербурга "Шлиссельбургская крепость Орешек", ГУ "Природный парк Валаамский архипелаг", ГУП "Городской центр размещения рекламы", Санкт-Петербургское ГУДСП "Коломяжское", АО "Матрален"



жение и регламент заезлов, что и лисциплинировало в определенной степени людей. Наверное, сыграло роль и горячее желание разобраться в начале сезона с многообразием представленного в магазинах лодочно-моторного вооружения — что лучше? Все 49 заявленных лодок поделили на четыре класса по объему установленного мотора: до 250 см3 (до 10 л.с.), 250-300 (15-18 л.с.), 300-400 (20-25 л.с.), и 400-500 см³ (30 л.с.). Состав "дисциплин" был подобран с таким расчетом, чтобы оценить способности спортсменов и характеристики техники с разных сторон: скорость на "мерной миле", маневренность на трассе "змейки", а также то и другое вместе на "марафонской дистанции" с поворотным буем. Была еще идея погоняться "на ускорение" с максимальной разрешенной нагрузкой, но в силу дефицита времени от нее отказались.

Лодочный парк оказался предельно разнообразным. Представлены были все ведущие производители как разборно-надувных лодок (10 имен), так и моторов (6 марок), что добавляло азарта зрителям. Было даже несколько судов с жестким днищем, металлических и пластиковых, — от складной "Романтики" до казавшегося просто огромным "Мастера-540", а также один РИБ. К неудовольствию их владельцев, гоняться им разрешили только вне зачета, усугубив тем самым "дискриминацию по корпусному признаку". Любопытно, что ни один из владельцев не продемонстрировал полет самодеятельной творческой мысли в отношении конструкции своего "коня"; лишь некоторые лодки были доработаны, но на предприятияхизготовителях с целью увеличения жесткости и срока службы корпуса. Это можно расценить и как хороший знак - в представленных лодках нет очевид-



ПОБЕДИТЕЛИ В ДИСЦИПЛИНАХ "МОРСКАЯ МИЛЯ" И "МАРАФОН"								
	Команда	Класс	Лодка	Мотор				
Мальцев Андрей	_	До 250	"Лидер-340"	"Tohatsu-9,8"				
Прусаков Михаил	_	250-300	"Кайман-380"	"Tohatsu-18"				
Погодин Владимир	Axtyba.ru	300-400	"Кайман-360"	"Mercury-25"				
Щепотьев Александр	Fishing.ru	400-500	"Кайман-400"	"Yamaha-30"				
Бихневич Глеб	Axtuba.ru	400-500	"Кайман-400"	"Tohatsu-30"				
ПОБЕДИТЕЛИ В ДИСЦИПЛИНЕ "СЛАЛОМ"								
Спиридонов Константин	Smi, CПб	До 250	"Sevymarine SV-15"	"Tohatsu-9,8"				
Лопатюк Дмитрий	Axtyba.ru	250-300	"Скат-360"	"Mercury-15"				
Колесник Владимир	Axtuba.ru	300-400	"Кайман-360"	"Mercury-25"				
Бихневич Глеб	Axtuba.ru	400-500	"Кайман-400"	"Tohatsu-30"				

ных конструктивных дефектов, и поставщики предлагают достаточно широкий спектр опциональных исполнений, способных удовлетворить большинство индивидуальных запросов. Несколько участников приехали с абсолютно новой необкатанной техникой с конкретной целью: разузнать, как следует с ней правильно обращаться.

После обязательного парада участников начались полуфинальные, а на другой день финальные заезды на однои двухмильной дистанциях. Победите-

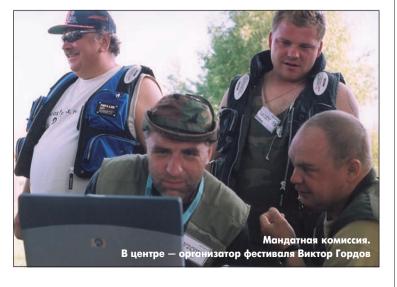
лей определяли по факту очередности прихода. Как и следовало ожидать, успех сопутствовал владельцам моторов "Tohatsu", их объем оказался самым близким к верхней грани-

це допускаемой в классе "вилки". Среди лодок разнообразия больше, но в среднем лучше показали себя "Кайманы", причем самыми быстроходными в классе зачастую оказывались не самые короткие лодки. Как всегда бывает, последнее слово остается все-таки за теми, кто умеет управлять судном и выбирать оптимальную тактику гонки. Поэтому в заездах на скорость независимо от дистанции побеждали одни и те же спортсмены, причем побеждали по-джентльменски легко, без недозволенных приемов и подачи протестов. Вот она красота любительского спорта в его изначальном, подзабытом смысле. Но самым захватывающим зрелищем был слалом. Четыре пары буев расставляются в два параллельных ряда, и лодки по очереди выписывают широкую "змей-

НАИБОЛЬШИЕ ДОСТИГНУТЫЕ СКОРОСТИ						
Название лодки	Мотор	Шаг винта	Макс. ско- рость, км/ч			
"Sevymarine SV-15"	"Tohatsu-9.8"	_	33.6			
"Zodiac-340"	"Tohatsu-9.8"	_	38.0			
"Кайман-360"	"Tohatsu-9.8"	-	32.0			
"Yam-300S"	"Mercury-10"	_	37.6			
"Скат-330"	"Johnson-15"	-	39.7			
"Кайман-330"	"Mercury-15"	9"	38.4			
"Бриг-380"	"Mercury-15"	9"	36.7			
"Кайман-360"	"Mercury-15"	8"	36.4			
"Кайман-360"	"Mercury-15"	9"	38.8			
"Кайман-360"	"Mercury-15"	10,5"	37.5			
"Скат-360"	"Mercury-15"	9"	37.8			
"Кайман-400"	"Нептун-23"	_	40.0			
"Кайман-360"	"Mercury-25"	13"	48.5			
"Кайман-380"	"Mercury-25"	13"	43.6			
"Кайман-380"	"Mercury-25"	14"	45.5			
"Лидер-360"	"Mercury-25"	13"	49.5			
"Кайман-400"	"Yamaha-30"	14"	52.2			
"Лидер-400"	"Yamaha-30"	14"	43.0			
"Пеликан"*	"Mercury-30L"	_	62.7			

*Жесткое днище — вне конкуренции.

Интересно, что при одинаковых моторах меньшие по размеру лодки не всегда оказываются быстроходнее. Обратите внимание на винт — у кого-то он был явно неоптимален.



ФЕСТИВАЛЬ «ВОДНО-МОТОРНЫЕ ПОКАТУШКИ – 2003»



естиваль... Уместно ли название многолюдного праздника для слета рыбаков, любителей разборно-надувных моторных лодок? Рыболовыспортсмены по определению индивидуалисты, с некоторой склонностью к анархии, и то, на каком уровне пройдет данное мероприятие, на которое был приглашен и представитель журнала, предугадать было трудно. Опытные мореходы говорят: "Бойся в море рыбаков и военных моряков". С такими мыслями я и брал билет до Рязани, в окрестностях которой планировалось проведение небывалой акшии.

История сбора характерна для нашего нового времени виртуальных отношений, знакомств по мобильникам и общения через компьютеры. Члены трех Интернет-клубов, объединяющих рыболовов-любителей европейской части Poccии — Angling.ru, Fishing.ru и Axtyba.ru, уставшие от затянувшихся по холодной весне дебатов в своих общалках, договорились собраться на одной из среднерусских турбаз и очным порядком порешить бесконечные споры о том, какая же лодка и под каким мотором лучше всех. Встречи интернет-сообществ в "реальном" мире уже давно перестали быть чем-то необычным. Встреча интернетовских рыбаков, да еще с уклоном в водно-моторную тематику, говорит о том, что компьютеризация населения превысила некоторую критическую массу, и даже такой консервативный народ, как "водоплавающие", уже прочно освоил азы информатики и готов использовать ее преимущества в собственных практических целях. В этом первая особенность данного события.

Другая важная особенность в том, что эти объединившиеся на виртуальных просторах наши рядовые судовла-

дельцы-любители близки, если так можно сказать, идеологически. Это небедствующие городские предприниматели, менеджеры, специалисты среднего возраста, чьи доходы уже достаточно высоки для того, чтобы вкладывать их в активный образ жизни, спортивный досуг, требующий определенной технической оснашенности. Их принцип — "все свое вожу с собой". Все свое — это вместительная автомашина-универсал, надувная лодка длиной 3-4 м, подвесной мотор "носимого" класса. В холодное межсезонье данный мобильный и компактный набор можно хранить в гараже или даже в городской квартире. Минимум заботы о матчасти при максимальной интенсивности отдачи от нее: выехал на выходные за город, посидел с удочками зорьку, вернулся полным сил для следующей трудовой недели. Как показывает практика, "новый" водномоторник не принадлежит к поколению давних наших читателей и потому вынужден многие технические задачи решать "c нуля" — какая лодка лучше для него, какой мотор будет оптимален, как подобрать наилучший винт. Но одно дело — совет с экрана компьютера, другое — живой пример, подкрепленный замеренным результатом. Для того и собрались три клуба рыбаков на берегу речки Проня, чтобы почувствовать реальность друг друга, а заодно поверить практикой ходовые качества своих "комплектов" (так на рыбацком жаргоне сейчас называется несколько сумок, из содержимого которых можно примерно за час собрать полноценную рыбачью моторную лодку).

Представитель принимающей стороны Юра Лицентов встречает меня на рязанском вокзале, и мы рулим на во-

сток, в сторону турбазы. Менее часа пути — и взгляду открываются пойменные луга междуречья Прони и Оки. Кирпичный корпус базы возвышается среди прибрежного ивняка. У забора длинный ряд автомобилей, некоторые с лодочными трейлерами. Народ собирается, многие с семьями и даже с собаками. Виктор Гордов — глава рязанской фирмы-спонсора и по совместительству добровольный организатор сбора — взвалил на себя хлопотное дело приема и размещения гостей. В предварительной заявке фигурирует около 50 участников слета. Принять столько народу — больше сотни человек — здание базы не в состоянии, и на берегу вырос цветастый палаточный городок. Виктор собирает "мандатную комиссию", которая каждому учтенному рыболову присваивает статус спортсмена, приписывает к гоночному классу и вручает значок-табличку с реальным именем и сетевым псевдонимом, зачастую очень забавным. (Это специфика заочного общения, многие знают друг друга только по псевдониму, а некоторые вообще видятся в первый раз, будучи заочно знакомы долгое время.) Отношения необыкновенно теплые. люди охотно помогают друг другу в мелких бытовых тяготах. Полъезжают и гости, узнавшие о фестивале через сайт "КиЯ". Принимают всех.

Так начался фестиваль — а народ, собственно, для того и собирался, чтобы весело покататься, пообщаться за банкой пива, заодно рыбы половить в глубокой еще после весеннего паводка реке. Поэтому приятно удивил энтузиазм, с которым участники "покатушек" согласились поиграть в водно-моторные соревнования. Надо воздать должное Виктору, выработавшему заранее Поло-

ку" в обоих направлениях. Здесь еще большее значение имеет мастерство гонщика, поэтому выигрывают не всегда те, кто лидировал на прямых трассах. Самые умелые проходили зигзаги на полном газу, не сходя с глиссирования, и след от лодки еще долго радовал глаз геометрически правильным узором.

Завершило официальную часть мероприятия торжественное построение с объявлением победителей и раздачей небольших, но приятных и полезных

призов от спонсоров соревнования — компаний "Тацуно С-Бенч", "Тринити Спорт" и нашего журнала.

Оправдались ли затраченные усилия и ожидания организаторов первых "покатушек" водномоторников-любителей? Вряд ли стоит говорить о них как о серьезном спортивном событии, хотя фактически это была гонка судов "народного потребления". Если фирмыпроизводители разборно-надувных лодок оценят рекламный потенциал фестиваля, то у него появятся шансы быть включенным в календарь Федерации водно-моторного спорта РФ. Сегодня важно другое — сбор стал своеобразным мастер-классом, где владельцы такой непростой техники, как лодка из ПВХ, смогли пообщаться с более опытными коллегами, решить какие-то свои проблемы, наладить полезные связи. Ну и, конечно, предоставить результаты сопоставления своих "комплектов" всем читателям "КиЯ".

Алексей Даняев Фото автора

C «BETEPKOM»



Каждый год в начале лета на Волге, на акватории базового сервисного центра ОАО "Волжские моторы", проводятся соревнования по водно-моторному спорту. На старт выходят и опытные спортсмены-водномоторники, и новички-любители, охваченные спортивным азартом и желанием посоперничать с чемпионами.

В этом году на гонках были представлены три заводские команды, в том числе команда организаторов соревнований – дирекции по сбыту и маркетингу ОАО "Волжские моторы", а также заводских дилеров из Ульяновска, Нижнего Новгорода, Новосибирска, Тольятти и Санкт-Петербурга. На дистанцию, кроме традиционных резиновых лодок, впервые вышли РИБы, разработанные специально под ПМ "Ветерок".

Еще одной особенностью нынешних соревнований, судейскую комиссию которых воз-

главил мастер спорта международного класса, неоднократный чемпион СССР и России, двукратный рекордсмен мира по водно-моторному спорту Константин Ильич Мартищенко, стало буйство стихии — таких экстремальных погодных условий за всю многолетнюю историю гонок еще не было. Участникам пришлось сражаться не только и не столько друг с другом, сколько с волнами и ветром. Программа спортивного праздника включала трех- и пятимильные кольцевые гонки, хотя по накалу борьбы со стихией их можно сравнить с гонками на выживание. Шторм значительно прибавил зрелищности состязаниям, лодки с моторами, предназначенными для тихих водоемов и озер, преодолевая шквалистый ветер и могучие волны, порой вставали на дыбы, моторы заливала волна, и то, что большинство участников дошло до финиша, редко кто сходил с дистанции, стало жесткой проверкой

В конце июня в Ульяновске прошли традиционные водно-моторные гонки на призы ОАО «Волжские моторы».

на прочность водномоторников, лодок и самих моторов. Как сказал один из победителей, "такой порции адреналина я еще не получал". Не осмелившись выйти на старт, четыре участника так и остались за бортом соревнований.

В первом заезде на надувных резиновых лодках с мотором "Ветерок-8" (175 см³) лидировал Дмитрий Гаранин – команда отдела главного конструктора ОАО "Волжские моторы".

Далее стартовали водномоторники на надувных резиновых лодках с моторами "Ветерок-12" (250 см³), здесь первым финишировал Андрей Карнаков — команда отдела сбыта ОАО "Волжские моторы".

В заключительном заезде соревновались спортсмены на пластиковых и резиновых лодках с "Ветерками-12" (250 см³). В заезде на РИБах лидировал Анатолий Куликов – команда ООО "Эль-Полимер" из Нижнего Новгорода.

В командном зачете первое место заняли водномоторники отдела сбыта ОАО "Волжские моторы".

Победителям соревнований вручены лодочные моторы "Ветерок-8" в экспортном исполнении, предоставленные организатором гонок – ОАО "Волжские моторы".

Именно благодаря проведению подобных водноспортивных праздников сохраняется интерес к водно-моторному спорту, причем не только в Ульяновске. С каждым годом в гонках на призы "Волжских моторов" участвуют все больше спортсменов из многих городов России.

Марина Абрамова

Владимиру Николаевичу Бухарину — 80!

Горячо поздравляем своего испытанного друга и одного из активнейших авторов с его юбилеем! Читатели знают и ценят вклад Владимира Николаевича в развитие нашего водно-моторного спорта и отечественной промышленности, выпускающей лодки и моторы. Надеемся, что еще не один раз появятся в "КиЯ", как всегда, интересные материалы с хорошо известной подписью "В.Бухарин".

Редакция













ТехноСпортЦентр

... искусство нестандартных перемещений



- Аэроботы (производство Россия-США)
- Флайботы летающие лодки (Италия)
- Суда на воздушной подушке (Канада)
- Модульные быстросборные платформы (причалы, садки, рекреационные системы, переправы и пр.) (Австрия)
- Водные велосипеды и горки сезонная аттракционы (Канада)
- Аквапарки сборные надувные (Германия)
- Лодки и катера любые
- Гидроциклы и квадроциклы
- Моторы подвесные
- Трейлеры для перевозки любой техники
- Мотоциклы, трициклы, мопеды
- Одежда и обувь спецназначения
- Электронная приманка для рыбы FishMAX

199106, Санкт-Петербург, В.О., пл. Морской Славы, д. 1, тел./факс (812) 322 6060, 322 6050 sportcenter@ctinet.ru

www.technosportcenter.ru









«НЕКРЕЙСЕРСКИЕ» ГОНКИ КРЕЙСЕРСКИХ ЯХТ В ПИТЕРЕ

алендарь соревнований по парусному спорту в Санкт-Петербурге в юбилейном для города 2003 г. включал 28 позиций, из которых 16 относились к гонкам крейсерских яхт. По объективным и субъективным причинам довольно большой флот крейсерско-гоночных яхт Питера теперь соревнуется в основном в "гонках выходного дня" на акватории Маркизовой Лужи. Более того, все чаще они проходят по короткому олимпийскому треугольнику и все реже, к сожалению, по более длинному между навигационными знаками Невской губы. К морским гонкам в нынешнем спортивном сезоне можно отнести (и то с натяжкой) лишь две-три длинные (по 80—150 миль) гонки Санкт-Петербургской Парусной недели, да 100-мильную гонку Ассоциации класса "Л-6", проходящие в восточной части Финского залива. Однако даже в этих сравнительно коротких гонках экипажи крейсерских яхт все же имеют возможность продемонстрировать знания навигации, лоции и метеорологии, умение выжимать из своих лодок скорость в различных погодных условиях. Тем не менее число участников в них сегодня сравнительно невелико — сказываются занятость членов экипажей, изношенная матчасть, недостаточное

аварийно-техническое снабжение яхт, "закрытость" для посещения ряда островов и проливов, отсутствие зрителей и активного освещения гонок питерским ТВ (и, как следствие, отсутствие спонсоров) и должной организации. Следствием этого становится постепенная потеря престижности парусных соревнований. Сейчас на несколько дней в морские гонки уходят лишь те, кто

заранее готовит для этого яхту и экипаж, у кого не иссяк спортивный азарт и для кого престижность и ценные призы не имеют решающего значения.

Эту ситуацию, увы, не изменило даже проведение в Питере традиционной московской гонки на Банковский кубок, в которой (помимо других именитых яхтсменов) принял участие и Президент Всероссийской Федерации парусного спорта А.А. Котенков (представитель Президента РФ в Госдуме), а в церемониях открытия и награждения — сам Тимир Пинегин.

К моменту выхода этого номера "КиЯ" в свет в Питере и Ленобла-



На руле яхты "Скиф" Александр Котенков

сти уже прошло несколько соревнований крейсерских яхт по совсем не крейсерским дистанциям. Не претендуя пока на какой-либо анализ, упомянем здесь в хронологическом порядке некоторые из них.

К тому моменту, когда этот номер журнала выйдет из печати, будут подведены также итоги крупнейшего парусного мероприятия на Северо-Западе России — Санкт-Петербургской Парусной недели, уже седьмой по счету. Организуемая усилиями Парусного союза, эта регата — практически единственное в регионе соревнование с морскими гонками.

По инициативе СППС и Ассоциации класса «Л-6» это состязание. число участников которого, несмотря на многочисленные проблемы и трудности, все же растет, включено в календарь Всероссийских соревнований 2003 г. Суммарная дистанция всех включенных в Парусную неделю гонок превышает 400 миль (для яхт старших групп). В группе яхт класса «Л-6» экипажи впервые будут бороться за звание чемпиона Рос-

Итоги морских парусных гонок на Балтике покажут, нужны ли они сегодня вообще. На наш взгляд, всегда должен быть выбор. Одни яхтсмены могут удовлетвориться короткими гонками, зрелищными, по-своему сложными и интересными, других тянет на морской простор. Поскольку и у нас, и в странах Балтии много однотипных яхт старой постройки, такие длинные гонки (например, для начала по маршруту Петербург—Таллин) могут быть организованы на международной основе, конечно, при активной работе ассоциаций классов и международного комитета СППС. И тогда, быть может, молодежь не только из старых журналов и по рассказам ветеранов паруса будет узнавать о "Кубке Балтийского моря", а в Питере возродятся крейсерские гонки яхт по дальним маршрутам открытого моря, как когдато в 60-70-е годы...

Вадим Манухин Фото Анатолия Лавровского



"Юбилейные гонки российских яхт-клубов" (СПб, 23—25 мая).

Посвящены 300-летию Северной столицы.

Статус: всероссийские соревнования. Проводятся впервые под эгидой ВФПС, Комитета по ФКиС Администрации СПб, Санкт-Петербургского Парусного союза и журнала "Яхтенный мир". Три короткие гонки по треугольнику, восемь зачетных групп. Число участников — 37 крейсерских и 8 гоночных яхт.

Победители и призеры:

```
1-я группа RS: 1 — "Интерлопер" (С.Ганичев), 2 — "Фортуна-2" (С.Вихорев), 3 — "Ариэль" (А.Коновалов);
2-я » RS: 1 – "Дева" (И.Калинин), 2 – "Форвард" (Б.Хрящев) 3 – "Аризона" (К.Лебедев);
3-я » "Л-6": 1 – "Вела" (Л.Ефременков), 2 – "Ника" (В.Манухин), 3 – "Варяг" (В.Гуторов);
4-я » RS: 1 – "Bellamer" (В.Ивашкин), 2 – "NBCOM" (В.Благочинов), 3 – б/н (Л.Кобелев);
5-я » RS: 1 — "Гепард" (А. Калиниченко) 2 — "Бемби" (Л.Чижик) 3 — "Багира" (С.Темес);
6-я » RS: 1 – "Акварель" (Ю.Куликов), 2 – "Песня" (О.Соколюк), 3 – "Забияка" (А.Скрипкин);
7-я » "Звездный": 1 – В.Соловьев, 2 – В.Иконников, 3 – А.Арбузов;
8-я » "Дракон": 1 – К.Линтула (Эст.), 2 – М.Апухтин, 3 – В.Буторин (Латв.).
```

Королевская регата "Ахмад" (СПб, 7 июня).

Статус: городские соревнования. Организатор: компания "СДС-Чай СПб" при участии СППС. Проходит третий раз. Короткая гонка по треугольнику, пять зачетных групп. Число участников — 47.

Победители и призеры:

```
1-я группа "Цетус" и др.: 1 – "Интерлопер " (С.Ганичев), 2 — "Ариэль" (А.Конвалов), 3 — "Акела" (А.Чегуров);
2-я » RS: 1 - "Аризона" (К.Лебедев), 2 и 3 — не финишировали
3-я » "Л-6": 1 – "Лилия" (Д.Вишталюк), 2 – "Ника" (В.Манухин), 3 – "Лена" (А.Яковлев);
4-я » RS: 1 – «Джина» (В.Логинов), 2 – "Мария" (А.Тарасевич), 3 – "Горн" (Б.Хабаров);
5-я » RS: 1 – "Багира" (С.Темес), 2 – "Акела" (И.Дорожкин), 3 – "Фиджи" (А.Никандров);
6-я »: 1 – "Bellamer" (В.Ивашкин), 2 – "NBCOM" (В.Благочинов), 3 – "РусАл" (М.Михайлов).
```

Регата "Бот-шоу 2003" (СПб, 8 июня).

Статус: городские соревнования. Проводятся "Ленэкспо" при участии Речного яхт-клуба СПб в третий раз. Короткая гонка по треугольнику, пять зачетных групп. Число участников — 24.

Победители и призеры:

```
1-я группа "Цетус" и др.: 1 – "Заря" (П.Коростеленко), 2 – "Ариэль" (А.Коновалов), 3 – "Фортуна-2" (С.Вихорев);
2-я » "Конрад-46": 1 – "Пана" (С.Шидловский), 2 – "Гея" (В.Дзюба);
3-я » "Классические яхты постройки 1910-1938 гг.": 1 – "Радуга" (И.Гарматий), 2 – "Мальва" (В.Моторин);
4-я » "ЛЭС-35" и др.: 1 — "Белая ночь" (С.Голованов), 2 — "Мария" (П.Тягин), 3 — "Аризона" (К.Лебедев);
```

5-я » "Л-6" и др.: 1 – "Ника" (В.Манухин), 2 – "Былина" (А.Березкин), 3 – "Лена" (А.Яковлев).

Регата "Кубок Мираме 2003" (СПб, 14—15 июня).

Статус: Клубные соревнования, проводятся клубом классического яхтинга "Мираме" при участии СПб речного яхтклуба в четвертый раз. Две гонки в Невской губе по большому треугольнику, две зачетные группы. Число

Победители и призеры:

1-я группа "Деревянные яхты": 1 – "Ника" (В.Манухин), 2 – "Адмирал" (А.Рулевский), 3 – "Мария" (П.Тягин); **2-я » "Остальные яхты":** 1 – "Фиджи" (А.Никандров), 2 – "Греза" (К.Бойков), 3 – "Бемби" (А.Антонов).

100-мильная гонка (СПб, 28-29 июня)

Статус: соревнования Ассоциации класса "Л-6". Проводятся Ассоциацией при участии 81-го Спортклуба ВМФ в третий раз. Гонка в восточной части Финского залива, две зачетные группы. Число участников — 16 яхт.

Победители и призеры:

```
1-я группа "Л-6": 1 – "Варяг" (В.Смирнов), 2 – "Лена" (А.Яковлев), 3 – "Ника" (В.Манухин);
2-я " "Однотонники": 1 – "Аризона" (К.Лебедев), 2 – "Асмодей" (М.Дроздов), 3 – "Адмирал" (А.Рулевский).
```

Регата "Паруса Выборга-2003" (Выборг, 4-6 июля).

Статус: международные соревнования. Проводятся под эгидой Администрации Выборгского района Ленинградской области при участии Выборгской Парусной федерации. Короткая гонка в Выборгском заливе, семь зачетных групп. Число участников — 41 яхта.

Победители и призеры:

```
1-я группа "Цетус" и др.: 1 – "Заря" (СПб, "Кировец"), 2 – "Аигога" (Хельсинки);
2-я » "1-тонники": 1 – "Арнольд" (СПб, "Кировец"), 2 – "Форвард" (СПб, "Кировец"),
        3 - "Коктебель" (СПб, "Балтиец");
3-я » "Л-6": 1 – "Родина" (Выборг), 2 – "Лилия" (СПб, "Кировец"), 3 – "Лена" (СПб, РЯК);
4-я » "3/4-тонники": 1 – "Амур" (Выборг), 2 – "Викинг" (Выборг), 3 – "Викинг" (СПб, "Кировец");
5-я » "1/2-тонники": 1 – "Борей" (СПб, Речной яхт-клуб), 2 – "Зенит" (СПб, "Балтиец"), 3 – "Фантазия" (Выборг);
6-я » "1/4-тонники": 1 – "Фарт" (СПб, РЯК), 2 – "Аэлла" (Выборг), 3 – "Пионер" (СПб, "Балтиец");
7-я » "Минитонники": 1 – "Забияка" (СПб, "Балтиец"), 2 – "Песня" (СПб, РЯК), 3 – "Фея" (Выборг).
```

Банковский Кубок-2003 (СПб, 11-16 июля).

Статус: всероссийские соревнования. Проводит Ассоциация российских банков. В Санкт-Петербурге — впервые. Три гонки, в числе которых одна 100-мильная в восточной части Финского залива. Три зачетные группы. Число участников -43

Победители и призеры:

```
1-я группа "Цетус" и др.: 1 – "Ариэль" (А.Коновалов), 2 – "Заря" (П.Коростеленко),
        3 – "Фортуна-2" (С.Вихорев);
2-я » "1/4-тонники": 1 – «Ракета» (Г.Сулоев), 2 – "Bellamer" (О.Сергеев), 3 – "Mitsubishi Pajero" (А.Саркисян);
3-я » RS: 1 – "Квартет" (В.Алексеев), 2 – "Ветер" (М.Тихонов), 3 – "Скиф" (А.Котенков).
```





МНОГО-ЦЕЛЕВАЯ ЛОДКА



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЛОДКИ

Длина, мм:



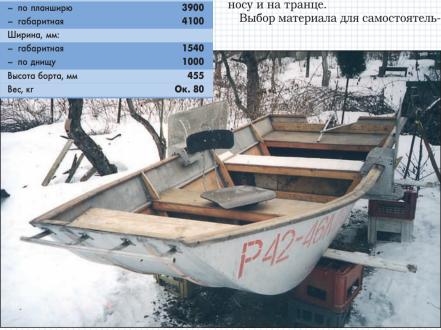
с простейшими обводами

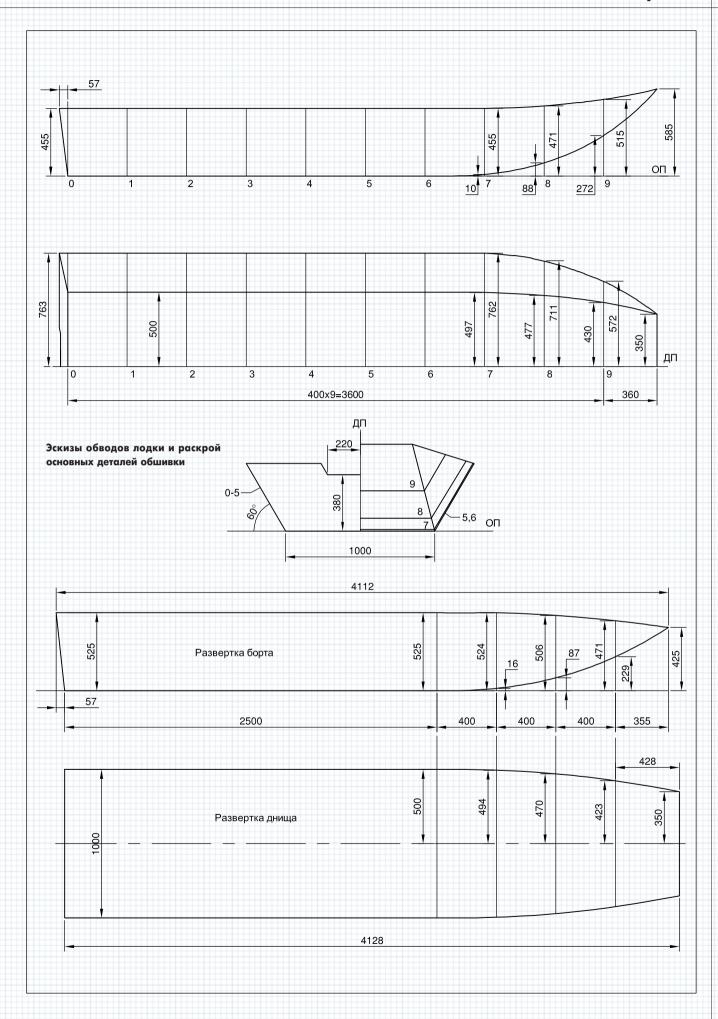
Начиная проектировать эту лодку, мы так сформулировали свои основные требования:

- 1. На ней будут совершаться семейные прогулки втроем и выходы на рыбалку вдвоем со всем необходимым снаряжением.
- 2. Лодка должна глиссировать под "Нептуном-23" с нагрузкой трое взрослых, но допускать и греблю, и использование паруса (для развлечения).
- 3. Размерения и обводы должны обеспечивать достаточную мореходность, а конструкция максимальную надежность и простоту изготовления.
- 4. Поскольку вещей при семейных выходах обычно набирается много, то варианты картопа отпали, и мы сразу решили, что будем перевозить лодку на автоприцепе.

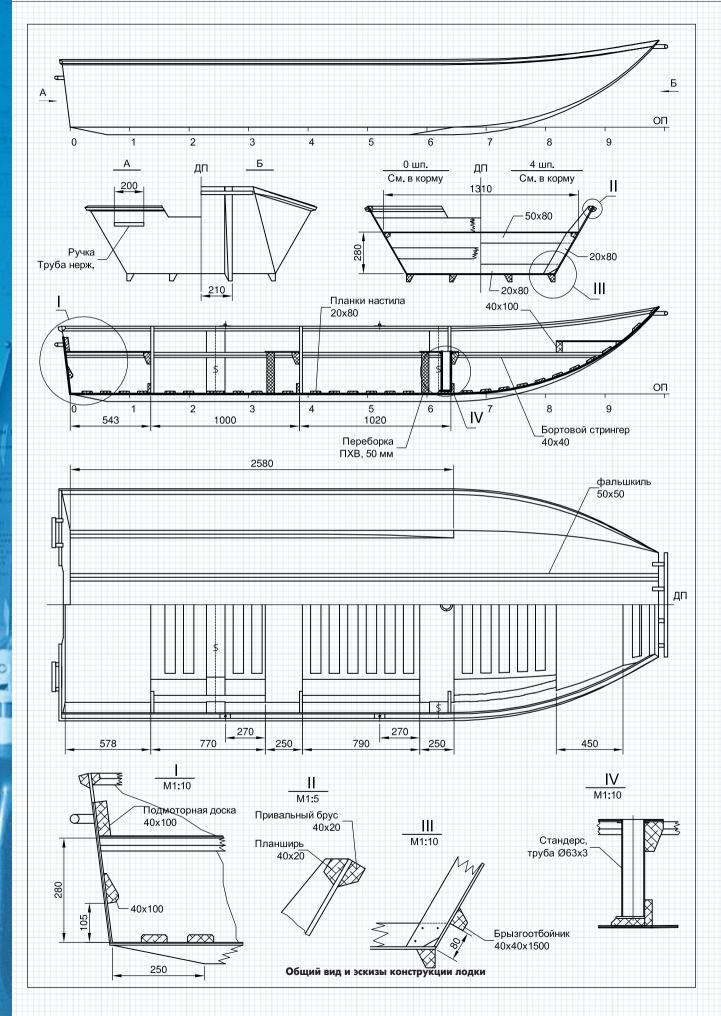
Выходило, что (с учетом данных стандартных прицепов) габаритная длина лодки не должна превышать 4.2 м, а вес — примерно 80 кг; минимальная высота борта — 0.45 м при ширине по днищу — около 1 м и по планширю — 1.5 м. Естественно, меньшая длина облегчила бы транспортировку и хранение, но резко ухудшила бы мореходность и обитаемость. В конце концов мы остановились на длине корпуса

3.9 м с увеличением габаритной длины до 4.1 м за счет трубчатых ручек для переноски (они же — утки и рымы) на носу и на транце.





MACTEPCKAS







ной постройки одной-двух лодок с простейшими обводами был очевиден. При всех своих достоинствах стеклопластик и алюминиевые сплавы мы отвергли, так как в первом случае необходимо изготовление дорогой оснастки, а во втором — освоение профессий клепальщика или сварщика. Фанера требует применения обводов с разворачивающимися на плоскость элементами и нуждается в постоянном уходе (сушка, подкраска), зато дешевле и гораздо проще в любительской постройке, а при аккуратной эксплуатации достаточно долговечна — лодка может служить 25–30 лет; корпус "теплый", не гремит, как металлический, ремонт не вызывает особых сложностей.

Мы самым внимательным образом просмотрели публикации в "КиЯ" по 4-метровым моторным лодкам с простыми обводами и остановились на варианте плоскодонного джонбота, но со значительным сужением в носу — с 1500 до 700 мм и некоторым подъемом линии борта в нос от шп. 3 (на 130 мм). Основным разработчиком проекта и строителем лодки был один из авторов заметки — Александр Филиппов.

Теперь о нашей лодке. Число деталей набора сокращено до минимума — шпангоутов, например, всего три, зато они сделаны мощными — собраны из доски 80×20. Киля нет, его роль в обеспечении прочности играют наложенные снаружи фальшкили сечением 50×50. Общивка нарезана из 6-миллиметровых листов фанеры, причем днище внутри корпуса подкреплено 25 поперечными накладными планками 80×20, так что ходить по лодке можно без опаски даже в сапогах. Может появиться желание сэкономить вес — сделать эти планки вдвое тоньше, но не советуем. Кстати сказать, они не должны доходить до скул (примерно на 30 мм) для свободного прохода накапливающейся воды вдоль бортов. Для этой же цели надо срезать углы шпангоутных рамок, чтобы получились шпигаты 30×30.

Разумеется, толщину бортовой обшивки можно было бы уменьшить до 4 мм, а вот делать весь джонбот с 3-миллиметровой обшивкой, как это предлагают некоторые авторы (см. №76) в погоне за уменьшением веса, не стоит.

Транец мы сделали с высотой до края выреза 380 мм — под подвесной мотор мощностью до 30 л.с.

Важными элементами прочности служат установленные враспор банки из 6-миллиметровой фанеры. Две средние



Лидер в мире надувных лодок

Лидирующий производитель надувных лодок и катеров от небольших 2-местных до элитных катеров RIB с жестким стеклопластиковым корпусом и надувным баллоном. Более 20 моделей, лучшие расцветки, 5 лет гарантии на материал, СЕРТИФИКАТ КАЧЕСТВА ЕВРОПЕЙСКОГО СЕ И РОССИЙСКОГО СТАНДАРТА

www.leader-boats.ru www.leader.spb.ru e-mail: leader_boats@mail.ru

тел. (812) 245-4100

(812) 596-3189

факс (812) 596-3189



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



Уважаемые читатели!

Редакция уже сейчас готовит план проведения тестов различной техники на будущий сезон. Пишите, об испытаниях каких лодок и моторов на нашей редакционной миле вы хотели бы узнать.
Может быть, будут предложения и от наших производителей. Ждем Ваших сообщений. "КиЯ"



ОСНОВНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

- 1. Фанера водостойкая 1525х1525х6, 6 листов.
- 2. Брус: 50x50x4000 2 шт.; 50x50x3000 2 шт.; 40x40x4000 2 шт.; 40x20x4000 — 2 шт.
- 3. Доска: 40x80x1400 7 шт.; 20x80x1000 25 шт.; 20x80x1100 3 шт.; 20х80х600 — 6 шт.
- 4. Эпоксидная смола ~10 кг.
- 5. Олифа льняная ~5 л; свинцовый сурик ~1 кг; нитролак ~2 л.
- 6. Винт М4х20 (потайная головка) с гайками 200 шт.
- 7. Пенопласт 280x1400x40÷60, 2 листа.
- 8. Стеклоткань на корпус и лента 40 мм шириной.
- 9. Проволока медная диам. 1-1.5, ~20 м.
- 10. Шуруп латунный 4x25, ~1 кг.

банки своими кормовыми кромками опираются на пенопластовые переборки толщиной 50 мм. (В дальнейшем собираемся под кормовой (шп. 1) и носовой банками сделать фанерные переборки, чтобы получились багажники-рундуки.) На носовой банке в ДП установлен металлический трубчатый стандерс; в него вставляется поворотная мачта с парусом (по типу виндсерфера) или поворотное кресло, очень удобное при рыбалке.

Правильность и трудоемкость сборки корпуса во многом зависят от тщательности разметки, поэтому для начала следует обратить внимание на квадратность листов фанеры: нам попались листы с разницей по диагоналям в 25 мм! При раскрое необходимо учитывать толщину материала и изменения размеров за счет фасок.

От соединения листов общивки встык с заусовкой кромок мы отказались, а применили гораздо более простой и не менее надежный способ соединения на внутренних стыковых планках шириной 140 мм из той же фанеры с креплением на эпоксидке и винтах (с потайной головкой) с гайками. Угловые соединения выполнялись, как это неоднократно описывалось в журнале, при помощи скрепок из медной проволоки и проклейки полосами стеклоткани ("мокрым угольником"); применили готовую 40-миллиметровую ленту с обделанными кромками. Планки на днище крепятся на клею и шурупах (по три на каждую). Весь крепеж желательно использовать латунный или из нержавеющей стали; как показывает опыт, оцинковка служит защитой стального крепежа, но не более десяти лет. Готовый корпус оклеен стеклотканью до установки наиболее изнашивающихся деталей — скулового стрингера и привального бруса (на клею и шурупах) и фальшкилей (на болтах). Кормовая банка сначала крепится к бортам и транцу "мокрым угольником", потом ставится подмоторная транцевая доска. При стягивании заготовок носовой части применялась веревочная петля; бортовые стрингера ставились здесь уже после сборки скул.

Тем, что получилось, мы довольны (особенно уже второй лодкой, построенной с учетом опыта). Плаваем на Верхней Волге (в районе г. Конаково). Скорость под "Нептуном-23" -36-38 км/ч, в этом сезоне замерим более точно.

Александр Филиппов, Дмитрий Цихоцкий Москва

Мы немного доработали представленные рабочие эскизы с тем, чтобы получить пригодные для повторения теоретический и конструктивный чертежи, оставаясь при этом в границах выбранных авторами размеров. По нашему мнению, узел стыковки листов бортовой и днищевой обшивки технологичнее выполнить так, как показано на выносном элементе III. При этом скуловые кили, укороченные до 1,5 м, перемещаются на борт лодки в качестве кормовых брызгоотбойников. Эта мера позволит немного уменьшить сопротивление воды при ходе под мотором и добавит лодке остойчивости на поворотах.



ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

- "Таймень" многоцелевая металлическая лодка по типу джонбота // "КиЯ. № 92.
- "Автобот" // "КиЯ", № 92.
- Хозяйственная мотолодка "Казанка-6" // "КиЯ", № 125.
- Лодка по типу "джонбота" // "КиЯ", № 76.
- "Окунь" рыболовная лодка под мотор, весла и подвесной парус // ″КиЯ″, № 80.
- "Джонбот" моя первая лодка // "КиЯ", № 125.
- И снова о "джонботе" // "КиЯ", № 140. Строим "джонбот" // "КиЯ", № 147.
- Универсальная туристская лодка // "КиЯ", № 67.
- Что такое рыболовная лодка // "КиЯ", № 58.
- Рыболовные лодки за рубежом // "КиЯ", № 58.
- Беспалубные мотолодки // "КиЯ", № 62. Гребной тузик-картоп // "КиЯ", № 108.
- "Мастер-400" и "Мастер-410" // "КиЯ", № 176.
- Из почты редакции // "КиЯ", № 174.
- Сертификация в вопросах и ответах // "КиЯ", № 176.
- Все о пенопластах // "КиЯ", № 159.
- "Хариус" фофан из фанеры // "КиЯ", № 144.
- Прежде чем строить лодку // "КиЯ", № 128.
- "Бриз-42" // "КиЯ", № 177.
- "Картоп с обводами "джонбота" // "КиЯ", № 102.
- "Джонбот" на www.boat.ru.

«ГОЛЬФСТРИМ» НА АМУРЕ

Спасибо за публикацию такого отличного проекта, как "Гольфстрим" в № 135 "КиЯ". И отдельная благодарность разработчику катера В. Богданову.

Такой катер мы построили вдвоем за шесть месяцев. Набор был собран из АМг на заклепках и обтянут фанерой: борт — толщиной 5 мм, днище — 10 мм. Весь корпус обклеили тремя слоями стеклоткани. Корпус собран точно по приводимым чертежам — без изменений. Несколько изменена только внутренняя архитектура.

Впервые испытали мой катер в 2001 г. При специальном катерном двигателе мощностью 185 л.с. с откидной угловой





колонкой он развил скорость более 60 км/ч. В 2002 г. катер мы достроили, и я на нем ходил даже в Охотское море.

До этого у меня был построен катер "Тайфун" по проекту Г. Малиновского. Приходилось мне ходить и на многих других катерах, включая заводские ("Амур М", "КС" и т. д.), но "Гольфстрим" отличается от них, как небо и земля! При высоте волны 0.8–0.9 м катер идет безо всяких толчков, подбрасываний — сильных перемещений вверх-вниз; ощущается только легкая мелкая дрожь.

Надо сказать, что такого эффекта я даже не ожидал. Конструкция очень удачная, и сейчас, через 15 лет после публикации проекта, выглядит катер вполне современным. Извините за не очень качественную фотографию.

Александр Антонов, г. Николаевск-на-Амуре

«ОБЬ-М» С САМОДЕЛЬНЫМ ВОДОМЕТОМ

Я являюсь водномоторникомлюбителем со стажем, регулярно приобретаю "Катера и Яхты" и хорошенько весь журнал просматриваю. Особенно интересуюсь новинками, которые можно сделать своими руками и использовать.

В нескольких статьях журнала появлялись описания само-

дельных водометов на базе серийных лодочных моторов. Кое-что мне понравилось, кое-что — нет. Теперь могу поделиться и тем, что сделал сам, — высылаю вам две фотографии. Изображен мой довольно удачный водомет на базе подвесного мотора "Вихрь-30" на корме лодки "Обь-М".

Как видите, саму лодку я сделал более высокобортной и комфортабельной, появилась очень удобная надстройка — открытая с кормы рубка со сдвижным люком-крышей. Все сделано самими, причем художественное оформление принадлежит сыну.

Как только я вычитал в "КиЯ" про изобретение Братишки и Савинова, я тут же начал готовиться к изготовлению чего-то подобного в подвесном варианте. Жаль, что ничего похожего в магазинах не было и нет.

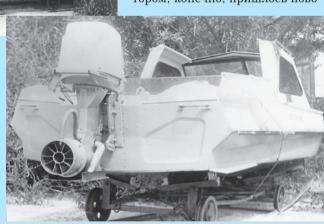
Павная сложность — сопло. Обращался к вам (но это давно было), вы ответили, что не располагаете никакими дополнительными данными, а у Братишки все рассчитано на совсем другой двигатель — от "Волги-21". Вот и пришлось начинать с нуля.

Получилось совсем неплохо. Поездил я на своем водомете много и долго. Лодка уже, можно сказать, отходила, а водомет продолжает жить — работает на другой, примерно такой же лодке.

Говорят, что водомет — потеря скорости. По опыту могу сказать, что скорость равная — хоть с гребным винтом, хоть с водометом. А при полном водоизмещении где-то око-

ло 700 кг лодка надежнее идет с водометом.

Из фото видно, что я все оставил от подвесного мотора, за исключением редуктора и водовода с соплом. А вот с самим подвесным мотором, конечно, пришлось пово-

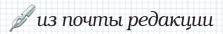


зиться. Это был мотор первого выпуска Пермского завода. Очень плохо изготовлен, даже маховики у моторов отрывало от коленвала. Все понемногу устранил, в конце концов мотор смог устойчиво развивать обороты до 5000–6500 в минуту, не грелся и работал прекрасно.

Я живу в городе Витебске, давно уже на пенсии, работал всю жизнь слесарем-инструментальщиком и лекальщиком.

Если кого-то мой водомет будет интересовать, буду рад поделиться опытом.

Алексей Баранов г. Витебск



🖋 из почты редакции

«ШТОРМОВИК» на Обском море



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ	
КАТЕРА "ШТОРМОВИК"	
	9.85
Длина наибольшая, м	
Ширина наибольшая, м	3.00
Ширина гидролыжи от шп. 5 в корму, м	1.3
Высота редана на шп. 5, м	0.1
Высота борта, м:	
– на шп. 5	1.8
– в корме	1.5
Вес корпуса, кг	Ок. 1500
Водоизмещение, кг	Эк. 3000
Осадка корпусом, м	0.45
Мощность, л.с.	200-500
Скорость, км/ч	60-100

Здравствуйте, уважаемая редакция! Прочитав "Страничку редактора" в № 167, решил написать вам.

Сначала о себе. Мне 52 года, мои профессии: шофер, плотник, автослесарь, сварщик, капитан-механик речного флота, в данное время — жестянщик по автомобилям. Женат, сыну 20 лет. "КиЯ" читаю с 1968 г. каждый номер, так как самостоятельное судостроение у нас — семейная традиция. Дед мой, Максим Григорьевич, строил на берегу Обского моря дощатые лодки под мотор "ЗИФ-5". Отец, Иван Максимович, в конце 50-х гг. строил уже глиссирующие лодки из фанеры под "Москву". Я всегда был рядом, помогал ему, вот и впитал все это. В школе начинал с кружка судомоделизма, а еще до призыва в армию построил первую самостоятельную моторку. В 1971 г. демобилизовался и плотно занялся маломерным судостроением. За все эти годы я построил немало лодок и катеров своей конструкции. В данном письме расскажу о последнем своем катере, который я назвал "Штормовик".

Мне не один раз приходилось спасать людей в штормовых условиях, а волна у нас на Оби и водохранилище бывает очень суровой. Это и натолкнуло меня на мысль создать такой катер, для которого шторм — родная стихия. Значит, в штормовых условиях он должен иметь хорошую скорость, отличную маневренность на переднем и заднем ходу, остойчивость на любых курсах к волне.

Началась интересная кропотливая работа. Четыре года ушло на поиски истины. Модели для испытаний делал метровой длины, из твердого пенопласта, загружал их масштабным весом, красил, на борта наносил метрические деления и буксировал рядом с моторной лодкой. Испытывал на примерно масштабной волне разными курсами. Важно было увидеть, прочувствовать обводы, понять, что нужно, а что нет. Тем более, что в математических формулах я не силен.

В марте 1986 г. поиски закончились, началась постройка. Тут в работу включился мой шурин — Александр Борисович (столяр "золотые руки"). Шпангоуты собирали на эпоксидке, внутри — сосна, облицовка — фанера). Во дворе дачного участка сделали стапель, закрыли его навесом и начали сборку каркаса вверх килем. Киль и стрингера выклеивали из реек и бакфанеры. Затем во все проемы

между набором вклеили твердый пенопласт толщиной 50 мм, чтобы наш спасатель был непотопляемым. Все, что выступало за внешние линии каркаса, "зализали", в конце лета начали оклеивать корпус полотняной и рогожной стеклотканью на эпоксидной смоле: днище — в 10–12 слоев, борта — в 8. Корпус катера получился мощным и жестким. К зиме он был готов и поставлен на днище.

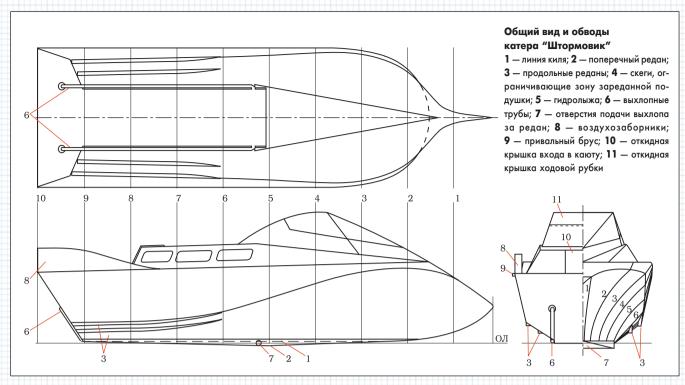
Каркас надстройки собирался из реек и был обшит 1.5-миллиметровым алюминием. Остекление — из 12-миллиметрового оргстекла.

Внутри корпус распланирован так: машинное отделение, камбуз, гальюн, кают-компания (она же салон с четырьмя спальными местами), носовой кубрик с тремя спальными местами, над которым рубка с одним спальным местом.

Днище сделано в виде плоской лыжи 1.3 м шириной, в носу сужающейся от шп. 5 к форштевню. Лыжа усилена 3-миллиметровым слоем алюминия. На шп. 5 сделан поперечный редан, от которого идет подъем линии киля в нос на 10 см (до шп. 2). Этот подъем не дает глубоко зарываться на попутной волне.







В корму от шп. 5 начинаются боковые спонсоны, которые ограничивают с боков зареданную воздушную подушку (ЗВП) под днищем. Непосредственно под редан поступают выхлопные газы через отверстия в этих спонсонах, к которым подведены выхлопные трубы.

Форштевень необычной формы вытянут вперед относительно палубы, что дало возможность выдвинуть гидролыжу как можно дальше в нос. Это и большой развал бортов в носу не позволяют катеру на полном ходу при большом волнении проваливаться — "клевать носом". При спасательных работах такая форма носовой части очень полезна — в шторм катер легко встречает волну, может упором носа развернуть аварийное судно, отодвинуть корягу, пролезть сквозь заросли. А в рыбоохранной и пограничной службе в случае чего такой нос может работать как таран.

Корма выполнена шириной 3 м по палубе, 2.5 м — по скуле. Высота бортов здесь 1.5 м. За счет развала бортов на заднем ходу даже при большом волнении корма не погружается в воду.

Силовая установка — дизель "ЯМЗ-236" мощностью 180 л.с. при 2100 об/мин. Далеко не лучший вариант, имеющий чрезмерный вес 980 кг. Реверс-редуктор с передаточным отношением 1:1 работал на гребной винт диаметром 360 и шагом 590 мм.

В сентябре 1987 г. начались ходовые испытания. Осадка корпуса получилась 45 см, габаритная — 85 см. Когда дватри человека находятся на одном борту, проявляется небольшая валкость. Катер с пятью человеками выходил на режим полуглиссирования тяжеловато, приходилось перемещаться ближе к носу, чтобы преодолеть горб сопротивления. Скорость на полуглиссировании

составляла примерно 33 км/ч (не сахар, но тем не менее). При волнении 1.5–2.5 м "Штормовик" на полном ходу вел себя молодцом — волну встречал легко, прошивая ее форштевнем. Удары были мягкими; такое ощущение, что процентов 70 высоты волны он пропускал мимо, а остальные 30 его немного покачивали. На полном заднем ходу все-таки сказывалась чрезмерная тяжесть двигателя — гребни волн частенько захлестывали на кормовую палубу. На попутной волне катер вел себя устойчиво, не рыскал, не зарывался.

Обзор с поста управления хороший, мертвой зоны практически нет, что особенно важно при спасательных работах.

Воздухозаборники расположены выше палубы в кормовой части, что обеспечивало хорошую вентиляцию машинного отделения; здесь было сухо в любую погоду.

Теперь о пользе ЗВП. От нее я не в восторге и сделал лишь для эксперимента. Во-первых, выхлоп под днище — это повышенная шумность внутри катера. Во-вторых, для скоростного мореходного катера плоское днище за реданом — это излишние удары о сильную волну, никакая подушка не спасает. Я рискнул применить такое решение только потому, что "Штормовик" большую часть волны пробивает, а не прыгает с волны на волну, как обычные катера. На спокойной воде, при подключенном выхлопе под днище, "Штормовик" выходит на полуглиссирование с пятью человеками на борту, а с отключенным — только с тремя. А вот когда попадаешь на волнение свыше 1.5 м, то не чувствуешь никакой разницы. Разочаровавшись в ЗВП, я разработал новую схему подачи воздуха под днище, пригодную именно для скоростных мореходных катеров. Но, конечно, сначала надо ее неоднократно проверить...

При эксплуатации "Штормовика" выявились некоторые недостатки: нужна более мощная силовая установка (200–300 л.с.); стоит сделать более острой нижнюю часть форштевня и повысить на 10–12° килеватость носовой части днища. Если делать катер чисто как спасатель, обязательно нужны нижняя ступенька вдоль бортов и поручни, что облегчит подъем пострадавших в штормовых условиях.

В 1993 г. начались у меня материальные трудности — двигатель пришлось продать. На "Штормовик" тоже нашлись богатые покупатели, котели увезти его в Таиланд (на самолете), но от катера я не отказался, хочу довести его до совершенства.

Время я даром не терял — строил и переделывал мотолодки для местных любителей водного туризма. Одновременно на базе "Штормовика" рисовал проект нового своего суперкатера.

Заграничные судостроители в большинстве случаев топчутся на одном месте. Их козыри — это великолепный дизайн, комфорт, современные материалы и оборудование, броская окраска. А вот сама лодка в основном та же, что и 20 лет назад. Из "КиЯ" я вижу, что и у нас есть таланты, люди, одержимые идеей. Это, к примеру, Ю. Зимин, делающий интересные перспективные проекты. А в целом, в промышленном масштабе, мы никак не тянем на то, чтобы быть ведущей судостроительной державой.

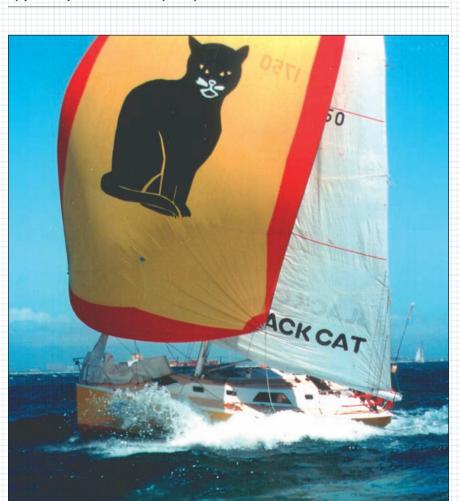
Размышляя обо всем этом, я и решил рассказать о своем детище читателям.

Александр Рахманов г. Новосибирск Фото Сергея Бурлакова

Постройка яхты с радиусной скулой из фанеры

Многочисленные письма читателей, приходящие к нам в редакцию, свидетельствуют о том, что, несмотря на возможность сегодня купить или заказать практически любую парусную яхту, "самострой" в России остается по-прежнему популярным. Более того, ряды самодеятельных строителей постоянно пополняются. В свя-

зи с этим мы публикуем сокращенный перевод статьи известного южноафриканского яхтенного конструктора Дадли Дикса, предоставленный нам для публикации его представителем в России Андреем Поповичем. В ней освещаются основные этапы постройки круглоскулой яхты из фанеры.



Многие до сих пор считают, что деревянные лодки подвержены гниению, и не замечают того, что большинство деревянных яхт порой намного старше стеклопластиковых, которые зачастую находятся в худшем состоянии из-за осмоса, растрескивания декоративного слоя либо расслаивания.

Современные эпоксидные смолы способствуют увеличению продолжительности жизни новой деревянной яхты, поскольку исключают проникновение влаги, тем самым эффективно предотвращая гниение, и позволяют получить почти такую же гладкую и прочную поверхность корпуса, как у стеклопластиковых яхт.

Благодаря эпоксидным покрытиям больше нет особой необходимости в бронзовых или нержавеющих шурупах и винтах. Латунные, если они надежно загерметизированы, не станут ломкими, пористыми, а оцинкованные — не заржавеют, если соленая вода не доберется к ним. Кроме того, роль этих креплений уменьшилась в связи с появлением клеев, которые намного прочнее, чем скрепляемые ими деревянные детали.

Конструкция яхты

Автор проекта

Дадли Дикс

Я задумал создать проект круглоскулой 12-метровой яхты, которую любитель мог бы построить из листовой фанеры с применением эпоксидных смол. Не хотелось проектировать корпус шарпи со скруглением скулы малым радиусом, как было уже в части моих проектов и у других дизайнеров, не хотелось и резать листы фанеры на полосы и делать двухслойную диагональную обшивку. Смысл использования листового материала в этом случае терялся — проще применять реечную обшивку. При альтернативном методе формования из единственного слоя полос фанеры, покрытых стеклопластиком, обычно затрудняется отделка поверхности, увеличивается объем работ и расход материалов, что влечет за собой повышение веса. Так я пришел к идее создать корпус

яхты с радиусной скулой, по типу спроектированных мною ранее стальных корпусов.

В результате была найдена подходящая форма легкого корпуса с меньшей осадкой и появился проект "Didi 38" корпус с единственной скулой постоянного и большого радиуса от транца до района мачты. Радиус в самой широкой части корпуса — 1 м, поэтому подгонка потребуется минимальная. Далее к форштевню радиус скулы плавно уменьшается на трети поверхности корпуса. Полосы общивки изменяются по ширине от узкого клина для днища в носу до немного превышающих ширину полного листа бортовых панелей в носовой части. Они в целом более широкие, чем применяемые при постройке многоскулых корпусов, так что обрезков будет меньше.

Постройка корпуса

Корпус строится вверх килем. Число рамных шпангоутов сокращено до минимума за счет использования поперечных переборок и полупереборок, а также различных элементов обстройки. Основным видом продольного набора являются часто поставленные ребра жесткости

Контуры шпангоутов наносятся на фанеру или разметкой по таблице ординат, или с использованием компьютерных файлов (CAD), или шаблонов в масштабе 1:1, затем детали вырезаются электрическим лобзиком. Можно также, например, купить предварительно размеченные или вырезанные контуры шпангоутов у стороннего поставщика, а также перевести чертеж в компьютерный файл для лазерной резки переборок, если, конечно, такой сервис доступен.

На переборках должны быть сделаны все вырезы для дверей, лючки, пазы для прохода ребер жесткости, киля и различных опорных планок, чтобы облегчить сборку.

Переборки устанавливаются по отвесу и горизонтальному уровню на опорах и крепятся к стапелю. Чтобы их точно установить, используют осевой шнур и отвес, а также шланговый уровень.

После надежного крепления переборок к стапелю и дополнительной проверки правильности их положения можно начинать установку продольного набора. Основное действие — соединение "в ус" реек с помощью обычного рубанка. Это можно сделать и ручной дисковой пилой с простым приспособлением, что, в конечном счете, дает более чистый вид клеевого соединения.

Затем нужно установить форштевень, склеенный из двух реек, чтобы закрепить носовые концы продольных связей. Обрабатывают его перед установкой дисковой пилой для грубого снятия малки. Фанерные кницы ставят в пазы, выбранные в древесине, чтобы связать килевой брус с форштевнем и транцем.



После окончательной подгонки форштевня и чистового снятия малки устанавливают внутренние привальные брусья. Их сначала грубо малкуют по обеим граням электрической пилой, чтобы уменьшить объем ручной подгонки. Брусья, предварительно обрезанные до требуемой длины, крепят на шурупах и приклеивают к форштевню и накладкам из древесины твердых пород на переборках и транце.

Киль, форштевень и продольные брусья окончательно подгоняют (рубанком снимается малка), чтобы сформировать плоскости для приклейки обшивки. На киле и форштевне эти поверхности используют также для точной подгонки передних концов ребер жесткости, поэтому их нужно делать одновременно с установкой ребер, вклеиваемых в предварительно вырезанные пазы в форштевне, переборках и транце. На стыках плоских и радиусных участков ребра жесткости на 12 мм ниже, чем другие, но установлены в пазах той же самой глубины. Впоследствии здесь ставят дублировки — 12-миллиметровые полосы фанеры шириной 100 мм, которые обеспечивают прочность стыка между радиусными и листовыми секциями обшивки. Накладки на переборках в местах врезки ребер обеспечивают прочность соединения и могут быть установлены до обшивки или после нее.

Ламинированные флоры проще сделать по месту. Склеиваемые пакеты реек прижимаются струбцинами к ребрам и килю, причем клей должен быть нанесен только между рейками. После отверждения флоры снимают для зачистки и окончательной подгонки перед установкой.

Внутреннее оборудование

Почти всю внутреннюю работу можно выполнить либо до обшивки корпуса, либо после его переворачивания. Я установил все койки, шкафчики носовой каюты, центрального салона и кормовых кают, диваны и кокпит задолго до обшивки корпуса, а многое из этого — даже прежде, чем были установлены ребра жесткости, поскольку так это

сделать легче, чем после обшивки, хотя нижняя рабочая поверхность и потеки эпоксидной смолы после переворота корпуса окажутся на виду, а некоторые части обшивки или кромки переборок со шкафчиками станут труднодоступными для последующего нанесения эпоксидного покрытия. В связи с этим целесообразно любые "проблемные" участки предварительно покрыть эпоксидной смолой.

Соединение плоских листов обшивки "на ус" несложно, но требует довольно много времени, однако работу легко ускорить, применяя простые приспособления

Перед установкой листов каждый из них следует подготовить к соединению с радиусной частью обшивки. Для этого надо сделать уступ шириной 25 мм и глубиной, равной половине толщины обшивки, чтобы наложить второй слой радиусной части обшивки. Листы приклеивают ко всем контактирующим поверхностям.

Формирование скулы

Радиусная часть обшивки отформована из двух слоев фанеры от кормы до мачты, а далее к форштевню — и из трех слоев. Первый слой приклеивается между плоскими боковыми и днищевыми листами фанеры с последующим перекрытием соединения другим слоем (или слоями) для получения ступенчатого соединения.

Я экспериментировал с шириной полосы фанеры для радиусной обшивки и нашел, что удобнее и быстрее всего работать (особенно в одиночку) с фанерой шириной от 250 до 300 мм. Такую полосу легче удерживать точно на месте при закреплении. Для двух человек, работающих вместе, возможно, целесообразнее ставить широкие полосы. При подобной обшивке удается эффективно использовать материал — только около 200 мм длины каждой полосы идет в отходы.

Поскольку я работал один, для крепления первого слоя обшивки применял временные шурупы — конструкция без подкрепления внутренней стороны,

MACTEPCKAS

когда в нее вбивают гвоздь или скрепку, испытывает сильный удар. Последующие слои крепил временными скрепками и кое-где постоянными гвоздями. Обшивку в носовой части врезают в форштевень, а торцы фанеры закрывают накладкой.

После обработки шлифовальной шкуркой и заполнения шпаклевкой отверстий от креплений корпус готов к покрытию эпоксидной смолой и любой отделке. Мой корпус не был совершенен, но оказался настолько хорош, что понадобилась только шпаклевка мест со следами от шлифовальной машинки. Можно в качестве альтернативы покрыть весь корпус слоем стеклоткани, но, хочу подчеркнуть, для эффективной

защиты следует использовать эпоксидную, а не полиэфирную смолу. В этом случае потребуется дополнительная шлифовка для получения гладкого корпуса, но прочность поверхности повысится

Переворачивание корпуса — один из основных этапов постройки лодки, поэтому мы сделали его праздником. Цепные тали укрепили на лесах рядом с корпусом. Вес корпуса на этой стадии — около 600 кг.

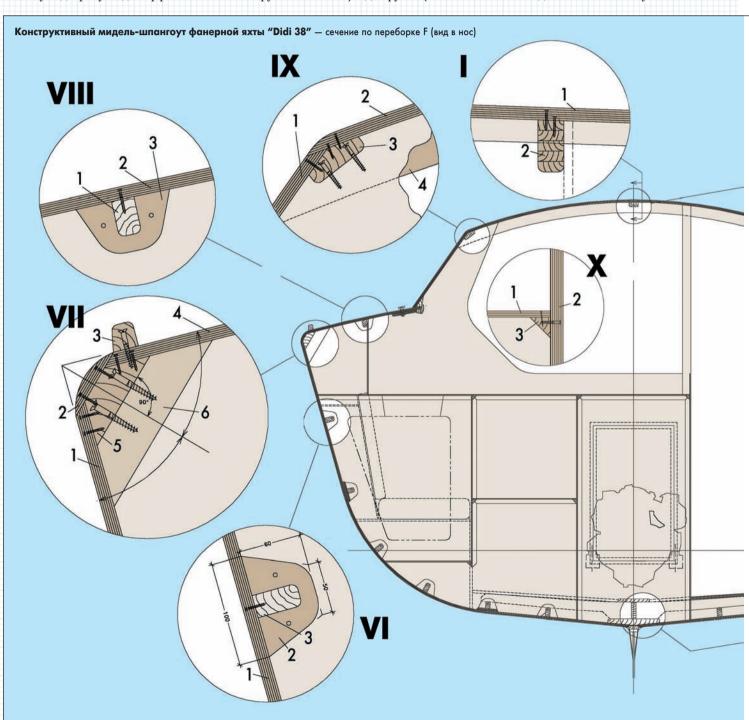
Палубу удается собрать довольно быстро, потому что нет большого числа бимсов. Ламинированные бимсы необходимы в корму от входного люка, чтобы поддержать погон грота-шкота (ламинируется на месте) и для рубки (ла-

минируются на шаблоне).

Носовую палубу и верх рубки я сделал из двух слоев 6-миллиметровой фанеры, склеенных вместе, все остальное покрыто 12-миллиметровой фанерой. Комингсы рубки делаются отдельно от палубы, с сиденьями, являющимися частью обшивки палубы. При этом можно быстро изготовить и такие полезные вещи, как емкости для ручек лебедки.

Край палубы обрамлен полосой фанеры поверх привального бруса, которая представляет собой продольную связь, скрепляющую общивку корпуса и палубы вместе.

Помещения яхты почти полностью отделаны 6-миллиметровой фанерой, за исключением диванов, поскольку они



являются составной частью цистерн для воды, и основы стола салона, в котором выполнен топливный бак.

Увеличение прочности яхты

Для желающих построить крейсерское судно внутреннюю обстройку лучше сделать из фанеры толщиной 9 мм, а толщину обшивки увеличить до 18 мм с целью повышения стойкости к повреждениям. При этом целесообразно увеличивать толщину обшивки наружу, а не вовнутрь, тогда дополнительный вес конструкции будет компенсироваться увеличенным объемом подводной части, и осадка не увеличится, несмотря на рост водоизмещения.

Фальшкиль

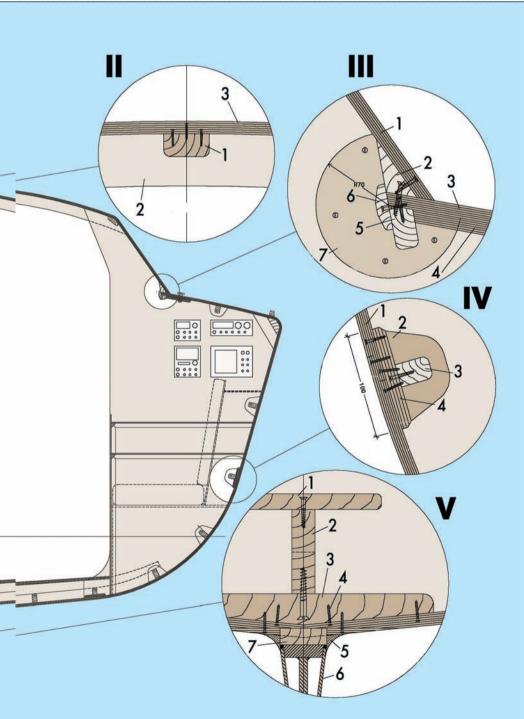
Фальшкиль имеет форму "глубокая дельта" с бульбом, что позволяет опустить балласт как можно ниже. Передний край образован полосой, внутри проходит пара внутренних толстостенных труб, которые обеспечивают очень прочный набор для последующей общивки. Коробку фальшкиля я сделал в гараже без применения какого-либо оборудования для гибки металла. Свинцовый балласт расплавил в железном котле на открытом огне и залил в стальной кожух.

Впечатления о проекте

Яхта была спущена на воду и впервые подняла паруса в конце 1995 г. В тече-

ние трех месяцев экипаж из пяти человек прошел почти 10 000 миль и совершил два трансатлантических перехода. Первый — от Кейптауна до Рио-де-Жанейро — с попутными ветрами занял 21 день, лучший суточный результат — 240 миль и скорость 17 уз. На пути к Рио-де-Жанейро только одна лодка подобного размера обошла нас — 38-футовый композитный тримаран, а из однокорпусников — гоночная яхта класса IMS 42. Обратный переход был осуществлен вдвоем, и проходил он в основном в условиях крепкого ветра и лавировки. На этом этапе гонки одна яхта затонула и две потеряли мачты.

На следующий год яхта с экипажем из двух семейных пар и моей 19-летней до-



Крыша рубки (продольный разрез).
 настил рубки (фанера 2х6 мм); 2 — ламинированный бимс (25х50)

II. Свод рубки (поперечный разрез)

Перекрытие рубки выполняется из двух листов 6миллиметровой фанеры, расположенных в поперечном направлении. Второй слой фанеры крепится вначале к карленгсу, потом — к шельфам. В качестве временного крепления используются скобы, в качестве постоянного — шурупы.

1 — стрингер (22х44); **2** — ламинированный бимс (25х50); **3** — настил рубки (фанера 2х6 мм)

III. Карленгс. 1 — стенка рубки (фанера 12 мм); 2 — карленгс 22х70; 3 — палуба (фанера 12 мм); 4 — местное усиление под погон генуи (фанера 12 мм); 5 — внутренний комингс (22х44); 6 — накладка декоративная (12х44); 7 — усиливающая накладка (все накладки — фанера 12 мм)

IV. Усиленное ребро жесткости. 1— обшивка (фанера 2x6 мм); 2— усиливающая накладка; 3— ребро жесткости (22x32); 4— местное усиление в районе сочетания гнутых поперечных и прямых продольных деталей обшивки (продольное, фанера 12 мм)

V. Узел киля. 1 — кильсон (15х150); 2 — вертикальная стенка (22х80); 3 — горизонтальный киль (30х250); 4 — временный крепеж; 5 — галтель из эпоксидной смолы; 6 — плавник; 7 — подошва киля (дуб 16 мм); Собственно крепление плавника на данном разрезе не показано

VI. Узел прохода ребра жесткости. 1 — обшивка (фанера 12 мм); **2** — усиливающая накладка; **3** — стрингер (22x32)

VII. Привальный брус. 1— обшивка (фанера 12 мм); 2— буртик (фанера 12 мм); 3— фальшборт (25х25); 4— палуба (фанера 12 мм); 5— внутренний привальный брус (32х100); 6— усиливающая накладка (32х44)

VIII. Палубный стрингер. 1— стрингер (22x35); **2**— палуба (фанера 12 мм); 3— усиливающая накладка

IX. Шельф. 1 — стенка рубки (фанера 12 мм); 2 — настил рубки (фанера 2х6 мм); 3 — шельф (22х60); 4 — бимс

X. Угловое соединение элементов обстройки. 1 — настил (6 мм); 2 — стенка (9 или 12 мм); 3 — рейка (20х20)



чери участвовала в прибрежной круизной регате, и моя "Didi 38" доказала, что является прочной и быстрой — в каждой гонке серии мы заняли призовые места.

Стоимость материалов корпуса, палубы и внутренней отделки интерьера на 1994/95 г. составила 7000 долл. США, включая древесину, клей, эпоксидные покрытия, внутреннюю и внешнюю окраску, крепления, стапель, все временные элементы конструкции и т. д., а так-

же налог на добавленную стоимость 14%. Лишь изредка при покупке материалов мне удавалось добиться заметных скидок. Полная стоимость постройки яхты, включая рангоут и электронику, — приблизительно 45 000 долл*.

А вот трудозатраты оказались необычно малы. На постройку яхты с самого начала до спуска на воду ушло приблизительно 3000 часов работы, в основном без посторонней помощи и в мое

* Автор приводит цены ЮАР. — Прим. ред.

свободное время, а от начала до конца она была сделана за 24 месяца.

Все мы жалуемся на растущую стоимость яхт и пользуемся этим для оправдания того, что все еще на берегу. Я построил свою первую килевую яхту в 1970 г., при этом потратил всего 40% от стоимости эквивалентной лодки, спущенной со стапелей верфи — причем больших отличий от заводского проекта не было. Это доказывает практическую возможность постройки и спуска на воду яхты собственными силами, хотя преуменьшать затраты и финансов, и времени не стоит. Работа не станет успешной без полной самоотдачи.

Должен предупредить, что решение нельзя принимать наспех. Хорошо, если у вас будет возможность обратиться за консультацией к профессионалу, когда возникают сомнения при строительстве. Современные средства коммуникации могут помочь в этом.

Принцип, которым я руководствовался при проектировании своих яхт, — увеличение поверхности склеивания по сравнению со стандартами при сокращении структурного веса, где это разумно. В результате конструкция становится более "терпимой" к неопытности строителя, чем обычно.

Дадли Дикс, ЮАР

Комментарии



"Корпус с радиусной скулой", по терминологии Д. Дикса, на самом деле ведет свою родословную от всем известных обводов шарпи, облагороженных скруглением единственной скулы радиусом довольно большого размера. Тем не менее проектировщику удалось получить красивую и быструю лодку, максимально сохранив при этом простоту сборки корпуса из листового материала. Он детально описывает процесс сборки, поэтому остановимся лишь на некоторых интересных моментах технологии, не рассмотренных в статье.

В процессе установки набора и элементов интерьера каждая полочка и шкафчик использованы как конструктивные элементы. Везде в местах соединений фанерных листов с обеих сторон стыков сформированы галтели из эпоксидного клея. Таким же образом впоследствии заполняются внутренние углы соединений набора и обшивки. Причем понятно, что удобней делать половину работы до переворота лодки, а вторую часть после переворота, когда «потолочные» узлы станут доступными для эпоксидки. Эти скругления позволяют разгрузить «жесткие» точки соединений и обеспечить высокую жесткость корпуса на длительный период эксплуатации.

Выставленный на стапеле набор, не имеющий обшивки, — конструкция довольно хлипкая. Поэтому Дикс начал обшивать с плоских панелей борта. Корпус сразу становится жестким, и процесс обшивки радиусных участков, когда полосы фанеры нужно изгибать, уже не может исказить форму корпуса. Одна-

ко здесь есть и минусы. Носовые участки скуловой обшивки изза уменьшающегося радиуса приходится делать из трех слоев фанеры, кроме того, нет возможности использовать струбцины. Один из последующих строителей этого проекта начал с радиусных участков корпуса. Ему удалось обойтись двумя слоями фанеры вплоть до форштевня. Естественно, второй слой на скуле был установлен после плоских участков из-за необходимости перекрытия стыка.

Первый слой скуловой обшивки начинают ставить с кормы, от транца, укладывая полосы перпендикулярно к продольному набору. Первый слой фанеры необходимо приклеивать и крепить шурупами, оставляя стыки полос без смолы и с небольшим зазором. Это позволит им "самоустановиться" при монтаже второго слоя диагональной обшивки. Второй слой полос обычно укладывают под углом около 20° к первому. Равномерную запрессовку при склейке удобно обеспечивать скрепками, забиваемыми степлером. Клей наносят на всю поверхность первого слоя и в стыки. После запрессовки полос второго слоя скрепками необходимо забраться в корпус и очистить внутреннюю поверхность обшивки от выдавившейся через стыки лишней смолы. Обшивка двумя слоя ведется до тех пор, пока возможно согнуть и закрепить на наборе полосу. В носовой части, скорее всего, придется укладывать три слоя более тонкой 4-миллиметровой фанеры. Третий слой при установке ориентируют, как первый.

При формировании радиусной скулы не стоит для ускорения работы применять полосы шириной более 500 мм — обшивка станет заметно угловатой. Вообще диагональный участок обшивки требует много времени и сил, а также внимательной проверки правильности установки набора и переборок, иначе все несоответствия вылезут впоследствии углами на обшивке.

И несколько слов для тех, кто уже побежал покупать фанеру для своей новой яхты. На мой взгляд, Дикс несколько лукавит, говоря о том, что строил лодку в свободное время. 3000 ч работы за два года — это ежедневно 4 ч без перерывов и выходных. Кроме того, у него за плечами был опыт строительства еще двух подобных лодок. Так что это весьма оптимистичный прогноз трудозатрат

Андрей Попович,

г. Владивосток (сайт "Точка", www.farpost.com/mkd)

Впервые на российском рынке моторная яхта класса "люкс" – "GALEON-330"

Компания «**АВТОПИК-М**» представляет!



ООО **«АВТОПИК-М»** – эксклюзивный дистрибьютор **Р.Р.Н.И. "GALEON"** на территории РФ Россия, 123373, г. Москва, ул. Василия Петушкова, д.3, стр.7, тел. (095) 504-3926, (095) 778-1641, тел./факс (095) 491-6366





Представляем пластиковый каютный катер "Cortina 555"

Эти катера (строит польская верфь "Delphia Yachts S. A." с 2001 г.) предназначены для плавания в прибрежных морских водах, по рекам и озерам.

Благодаря доработанной форме корпуса катер уверенно ведет себя на воде. С четырьмя пассажирами на борту быстро выходит на глиссирование при 3100 об/мин. Макс. мощность ПМ — 135 л.с., однако при длине катера 5.55 м и весе 750 кг вполне хватит и 115 л.с.

Ход у "Cortina" стабильный, катер держит курс, образуя плоский кильватер, идеальный для водного лыжника. Волны рассекает, как ножом, на поворотах не входит в большой наклон.

Для рулевого предусмотрено удобное вращающееся кресло, рядом — еще одно для пассажира, плюс три места на кормовом диване. В каюте со сдвижной пластиковой дверью

— три спальных места длиной 195 см, еще одно — в кокпите под застегивающимся тентом. Среднюю часть спального места можно сложить — получится "Л-образный" диван. Под одним из матрацев есть отсек для размещения биотуалета, в кокпите — складной овальный стол на пятерых. Здесь же смонтирован рукомойник с баком на 10 л и краном-насосом.

Пространство на лодке увеличивают багажный отсек под люком в кокпите, а также глубокие рундуки на корме. Возможно устройство боковых ниш по обеим сторонам бортов, которые могут использоваться для хозяйственных нужд. Выход из кокпита на носовую часть палубы — по удобной ступеньке через открывающийся проем в ветровом стекле. Высокие борта повышают безопасность пассажиров, особенно детей. Кормовая площадка и раскладная лестница облегчают вход в воду и подъем из нее в катер.

XX лет обществу океанских гребцов

В мае этого года в Лондоне состоялось необычное собрание, организованное Обществом океанских гребцов (ООГ), которому исполнилось 20 лет. По английским канонам оно проходило как торжественный обед (Black Tie Dinner) — мужчины в смокингах и дамы в вечерних туалетах — в помещении шикарного клуба "Army and Navy". Всем гребцам — участникам встречи вручались "сертификаты достижения" (нечто вроде Почетной грамоты).



"Адмирал" океанского гребного флота, директор ООГ 59-летний Кеннет Крачлоу. Он держит в руках лопасть сломанного весла, которую ему подарил Питер Бёрд после одной из своих первых неудачных попыток одиночного плавания со стартом из Владивостока (1994 г.). Кеннет десять раз прилетал к нам на Дальний Восток провожать и встречать Питера.



а эту церемонию меня пригласил Кеннет Крачлоу — исполнительный директор ООГ. Я должен был получить "грамоты" для Александра Смургиса и Федора Конюхова, которые по разным причинам не смогли явиться лично. Кроме того, мне вручили сертификат Евгения Смургиса. Этот факт отмечался особенно, поскольку в этом году 14 ноября исполняется 10 лет со дня его гибели в водах Атлантики. В связи с этим в Морском музее Ла Тремблада, где на вечной стоянке находится "МАХ-4", будет представлена специальная юбилейная экспозиция.

Andrew Wilson, Peter Bird (все из Англии), Eugene Smurgis (Россия), Nenad Belic (США). Именно на этом месте в ноябре 2001 г. нашли лодку "Lun"погибшего американца. На открытии памятника были представители Общества океанских гребцов, мэр го-

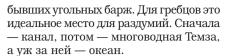
рода Килки, многочисленные родственники и друзья погибших.

Я воспользовался случаем и взял интервью у Кеннета Крачлоу в его доме — офисе ООГ на Ройал-Коллидж-стрит, что на севере Лондона. Роль переводчика исполняла его жена Татьяна, до замужества — одесситка.

Сквозь витринное окно офиса Общества с улицы видны причудливые экспо-

наты. Это небольшой музей. Здесь и насос, преобразующий морскую воду в питьевую, и сломанное весло одного из погибших смельчаков, и множество фотографий — своеобразная галерея подвигов гребцов более чем за столетнюю историю океанских гребных марафонов. На противоположной стороне в огромное окно быют ветви платана, чудом разросшегося на территории крошечного дворика. А под домом, в тоннеле, запрятан участок знаменитого Риджент-кэнэла — канала, пересекающего всю левобережную часть Лондона. На этом канале проходят испытания гребцов-новичков, которым поначалу предлагают дойти до известного всем зоопарка и вернуться. Мы в сердце Камден-

тауна — города каменщиков, мостивших полтораста лет назад набережные этого причудливого водного пути. Теперь — это прогулочная трасса для самых разных туристских судов, в том числе



Дыхание океана вполне ощутимо в этом странном офисе.

— Кеннет, а как все начиналось 20 лет назад?

- Мне самому эта история кажется странной. В качестве нештатного корреспондента одной калифорнийской газеты я — а было мне тогда двадцать пять — комментировал самое первое в истории одиночное плавание на веслах через океан англичанина Джона Фэрфакса. Его финиш на пляже Голливуд-Бич в Майами 19 июля 1969 г. неожиданно стал мировой сенсацией, поскольку ступивший на Луну Нил Армстронг послал Фэрфаксу телеграмму — поздравил по случаю окончания его шестимесячного рейса. Так я получил хорошее паблисити. Дружба с первым покорителем Атлантики продолжается и по сей день. Мой друг Питер Бёрд тоже начал готовиться к плаванию в Атлантике, и я стал его помощником и коорлинатором. Можно сказать, на Питере отрабатывал те самые обязанности, которые стали содержанием работы нынешнеτο ΟΟΓ.

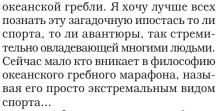
Вот красноречивые цифры. На июнь 2003 г. уже 164 человека (включая 13 героических женщин) — представители 19 стран мира — успешно пересекли на веслах океаны на 93 лодках. Заметим, что гребцы еще 63 лодок не смогли завершить свои маршруты — не будем сейчас говорить о причинах, а еще 156 лодок только пытались выйти на трансокеанский маршрут... Таким образом, из 312 попыток успешными оказались лишь 30%! Такая вот закономерность. Но вернемся к истории Общества.

20 лет назад — в августе 1983 г. — я и Питер стояли на берегу Тихого океана (было это в Сан-Франциско) и пытались подсчитать тех, кто рискнул стать покорителем океана. Тогда нам было из-

вестно далеко не обо всех попытках слелать это... Мы решили, наша задача найти и перечислить всех. Так что ООГ начиналось с нас двоих. Оказалось, что к тому времени из 34 попыток пересечь океан только 16 были успешными, в этих рейсах участвовало 19 человек, включая первую женщину — Сильвию Кук. Четверо гребцов погибли в Северной Атлантике. Вот таким коротким был наш список, хотя три океана уже оказались покоренными по отдельности, а Питер Бёрд стал первым покорителем двух океанов. С того времени мы отслеживаем все нарастающий поток смельчаков, бросающих вызов океану. После гибели Питера Бёрда в 1996 г. ООГ получил статус официального, вскоре мы открыли сайт в Интернете — своеобразный экран нашей деятельности, источник информации для всех, кого морские приключения не оставляют равнодушными. Обновленные списки гребцов с множеством подробностей составлены при тесном сотрудничестве с редакцией Книги рекордов Гиннесса.

— Я читал пространную газетную статью, где описаны твои приключения. Знаю, что ты, хотя и директор уже знаменитого ООГ, но сам в океане не греб. Зато известно, что ты переплыл зимой залив в Сан-Франциско, бежал в летнюю жару 800 км от Лос-Анджелеса до Сан-Франциско через знаменитую Долину Смерти. Потом несколько лет потратил на кругосветный вояж автостопом.

— Тут надо бы добавить, что несколько лет я состоял активным членом гребного клуба и даже жил в одном из них на Темзе. Каждый уик-энд мы участвовали в состязаниях; я набрался опыта гребли на академических четверках и восьмерках. Накачал мышцы рук и ног, а однажды, в гребное межсезонье, проверил себя в велопробеге от Лондона до Данди, что на самом севере Шотландии. Но именно личная дружба с теми, кто покорял океаны, сделала меня фанатом



— Выходит, океанские гребцы — не спортсмены?

— Сущность любого спорта состоит в состязании — зримом и ощутимом, под строгим контролем судей. У океанских гребцов, в отличие от их коллег на Темзе или у вас — в Крылатском, борьба идет не с видимыми соперниками, а в первую очередь — с самим собой и с океаном, который, в некотором роде, и есть самый суровый судья.

— Но ведь уже прошли две массовые гонки — в 1997 и в 2001 году. Разве это не были состязания друг с другом?

- Нет. это не обычные гонки. Уже через сутки после старта гребцы оказались один на один с океаном. С его штормами, течениями, пугающей близостью звездного неба в кромешной темноте ночи. А на десятый день уже три десятка лодок растянулись вдоль трассы на тысячу километров. И гребцы решали одну и ту же проблему: как не сдаться, не повернуть назад, чтобы разом покончить хотя бы с этим страхом от каждой набегающей волны. Надо бороться еще и с тошнотой, и с бессонницей первых дней, с мучениями от неизбежных бесчисленных ссадин и потертостей, с солнечными ожогами и избытком соли в воздухе. Надо привыкнуть к ремням безопасности постоянным и во время гребли, и в каюте, когда отдыхаешь, ко сну под шорохи и скрежет о днище вездесущих черепах и разных рыбин, спасающихся от акул. Даже снять на видео играющих дельфинов не так-то просто, как кажется. А варить суп в условиях никогда не прекращающейся качки? Это бесконечное сражение с самим собой, а попросту — с желанием дотянуться до пресловутой "красной кнопки спасения", отбросив береговое тщеславие. Нередко отказ от безумной затеи происходит и на "двойках", хотя стыдно признаваться в слабости другу. Так что гребцы мало похожи на обычных спортсменов, поскольку все решает именно характер, воля, а не пресловутая мышечная масса.

— Чем же конкретно занимается Общество?

— Пропаганда достижений, оказание помощи в подборе снаряжения, перевозке лодок, устройстве быта перед стартом и после финиша. А главное — отслеживание каждой лодки на ее маршруте. Благодаря сотрудничеству с фирмой "Аргос" мы показываем координаты всех лодок, их скорость, число пройденных за сутки миль, а также пройденное и оставшееся до финиша расстояние. Кроме того, мы публикуем на



Из летописи Общества

15 мая 2002 г. англичане Саймон Чок и Билл Гривс на "Elssea" стартуют из Калбарри (Западная Австралия) с намерением пересечь Индийский океан. Через два дня лодка получила пробоину и перевернулась. Гребцы 14 часов сидели на днище, спасаясь от наседавших акул, и были подобраны на борт спасательного судна.

11 июня 2002 г. британцы Марк Стаббс, Роберт Манслоу, Найджел Моррис, Джордж Рок на 10-метровой "Scandia" попытались установить рекорд пересечения Атлантики в восточном направлении от порта Сент-Джонс. Однако на 21-й день плавания вследствие потери руля гребцы отказались от этой затеи и вызвалия яхту сопровождения, пройдя всего 904 мор. мили.

29 июля 2002 г. Эммануэль Куандр (Франция) стартовал из зал. Кейп-Код на "Lady Bird" и финишировал 25 октября 2002 г. у о. Уэссан. Пройдено 3950 мор. миль за 87 дней 13 ч 59 мин. Он стал вторым гребцом (после Дона Аллума), сумевшим в одиночку пересечь Северную Атлантику в обоих направлениях.

10 августа 2002 г. Стейн Хофф (Норв.) стартовал в одиночку на лодке "Atlantic Star-2" из Лиссабона и успешно финишировал в Джорджтауне 14 ноября. Пройдено 3770 мор. миль за 96 дней 12 ч 45 мин.

16 октября 2002 г. Федор Конюхов в 11.00 по Гринвичу стартовал на лодке "УралАз" из Сан-Себастьяна и финишировал на Барбадосе 1 декабря. Пройдено 2526 мор. миль за 46 дней и 4 ч. Рекорд трассы.

7 ноября 2002 г. супружеская пара Рэй и Дженни Жардин (США) на "Сарег" стартовали из Сан-Себастьяна и финишировали на Барбадосе 30 декабря. Пройдено 2526 мор. миль за 53 дня 10 ч 46 мин.

25 ноября 2002 г. в 15.50 Эндрю Холзи на "Le Shark Brittany Rose" вышел из Кальяо с намерением достичь Австралии. Холзи совершил кольцо к северо-западу от Галапагоссов без заметного продвижения к цели. Наконец, 3 апреля 2003 г. лодку перевернуло, он потерял руль. Сработал буй ЕРІЯВ. В 812 милях от Галапагоссов самолет Береговой охраны США обнаружил лодку и навел на нее катер "Мундо". В конце концов на 129-й день приключений Холзи подняли на борт "Мундо" и доставили в Гватемалу. По довольно запутанному маршруту Эндрю прошел 3572 мор. мили (6614 км).

26 декабря 2002 г. в 13.13 35-летняя француженка Энн Кемери вторично стартовала на "Connetable" из Сан-Себастьяна. (Первая попытка с 5 по 13 декабря была неудачной — после шторма ее отбуксировали на о. Гомера.) Энн успешно финишировала на Гваделупе 21 февраля 2003 г., пройдя 2539 мор. миль за 56 суток 13 ч 9 мин, улучшив показатель американки Тори Марден почти на 25 суток.

16 января 2003 г. 33-летний англичанин Мартин Вуд стартовал с Гомеры на "Pacific Pete" (названной так в память Питера Бёрда) и финишировал 25 марта 2003 г. на Барбадосе. Пройдено 2526 миль. Время в пути — 68 суток 1 ч 57 мин.



Супруги Стейн и Элизабет Хоффы. Он — дважды пересекал Атлантический океан. Она — "Леди Атлантики № 2", вторая (после Тори Марден) женщина, в одиночку пересекшая океан.

сайте письма поддержки и ответную информацию, даже подробные дневники.

— Две гонки, прошедшие под патронатом сэра Чэя Блайта, тоже предусматривали такого рода набор услуг?

— Обе прошедшие и предстоящая этой осенью их третья гонка — мероприятия в большей степени коммерческие. Например, будущим участникам предлагаются для покупки комплекты деталей лодки. Умельцы собирают их сами, что дешевле, другие — поручают это специалистам. Все остальные проблемы также отданы на откуп самим участникам гонки. Важно в назначенный срок предъявить лодку полностью снаряженной в соответствии с требованиями.

Мы приняли решение в 2004 г. организовать свою гонку, которую называем Регатой Общества (ORSARR — Ocean Powing Society Atlantic Rowing Regatta) или Регатой Джона Фэрфакса, поскольку сам старт гонки приурочен ко дню, когда он стартовал в 1969 г., — 20 января.

— В чем же отличие этой регаты?

— В том, что мы принимаем к старту не только экипажи-двойки, но и одиночек. Более того, пытаемся возродить и пересечение океана на многоместных "галерах", если так можно выразиться попроще.

— А были и попытки грести в океане на многоместных лодках?

- Первой и единственной успешной была одиссея 11 французов под командой Жерара Сейбела на 15-метровой лодке "La Mondiale" в 1992 г. На этой лодке с шестью слайдами для гребли они пересекли Атлантику от Канар до Гваделупы за 35 дней! Пытался улучшить их рекорд шотландский водолаз Рой Финлей. Он собрал команду из 16 гребцов и на 18-метровой галере "Atlantic Endeavour" стартовал в ноябре 1998 г. с тех же Канарских о-вов. Несмотря на восемь гребных мест и непрерывную работу веслами его команде так и не удалось достичь требуемой для рекорда скорости 100 миль в сутки. На 16-й день гребли у них начал-



Джейн Мик и Дэниел Байлз— единственная в своем роде семейная пара—"мать и сын". Так и называлась их лодка, на которой в День Колумба 12 октября 1997 г. они отправились в свое 100-дневное плавание.

ся полный разлад — на о-вах Зеленого Мыса гребцы бросили своего незадачливого капитана и его галеру. Наконец, известный гребец Марк Стабс и три его друга на "Scandia" в 2002 г. пытались побить рекорд пересечения Атлантики от Ньюфаундленда в восточном направлении; их постигла неудача.

— Постой, Кеннет. Это же та самая лодка, которую Конюхов окропил шампанским в городе Пул после спуска на воду в октябре 2001 года?

— Да, это она. Правда, Федор "обмывал" ее под другим именем.

— Вот именно. Помню фото в № 178 "КиЯ" с подписью: "Проба пера на лодке "Spirit of Atlantic". Но у этой истории с четверкой гребцов есть продолжение?

— Есть, да еще какое! В нашей регате непременно примет участие четверка гребцов из... регбистов плимутской команды "Альбион". Возглавит ее 32-летний Джейсон Харт — нападающий этой команды и неудачник последней гребной гонки. Ты должен помнить его, ведь перед стартом в Сан-Хуане фотографировал все экипажи.

— Еще бы не помнить. Это же он на пятый день гонки уже попросился на спасательную яхту, заявив, что не выносит ночных кошмаров.

— Как ни странно, но Харт снова сделал заявку на маршрут от Бостона до Плимута на 2005 г. Теперь им движет желание попасть в Книгу рекордов Гиннесса. Кроме того, бюджет его участия в нашей регате (около 35 тысяч фунтов) втрое меньше стоимости самостоятельного перехода в Северной Атлантике. Лодка для четверки гребцов во главе с Хартом уже строится в Эксмуте. Одним словом, на нашей регате скучно не будет!

— Кажется, Общество намерено принять участие в бот-шоу в Саутгемптоне?

— Да, на этой сентябрьской бот-шоу кроме лодки Харта будет выставлена наша серийная лодка для январской регаты, а также ее прототип — "УралАЗ" Федора Конюхова. Но главным сюрпризом Саутгемптона станет демонстрация знаменитой лодки Джона Фэрфакса

27 февраля 2003 г. 32-летний англичанин Саймон Чок вышел на "True Spirit" из австралийского порта Кабарри с намерением пересечь Индийский океан до о. Реюньон. Во изменение этого плана Чок решил финишировать на о. Рафаэль, однако действие течений привело к тому, что он финишировал на меридиане этого острова, пройдя 3089 мор. миль за 107 дней 4 ч 15 мин. Его попытка пересечения Индийского океана зачтена, но о побитии существующего рекорда шведа Андерса Свердлунда (1971 г., 64 дня) речи нет.

19 апреля 2003 г. два британца Роб Абемеси (30 лет) и Майк Ноэль-Смит (45 лет) стартовали на "Тransventure" из Карнарвона (запад Австралии) с намерением достичь Реюньона и улучшить время пересечения Индийского океана. Однако 4 июня после 46 дней и 3 ч плавания лодку разбила крупная волна в 2400 км от побережья Австралии. К месту аварии подоспел австралийский фрегат "Ньюкасл". Моряки спасли гребцов и подняли на борт поврежденную лодку. При этом Майк был ранен и нуждался в помощи. Как заявил представитель ВМС Австралии Найджел Перри, это — пятое спасение искателей приключений в океане.

2 июня 2003 г. англичанин Мик Даусон стартовал на "Mrs D" из японского города Чоши, планируя пересечь Тихий океан до Сан-Франциско (расстояние — 4424 мор. мили). Ранее (в 2002 г.) он вместе со старшим братом Стивом пересек Атлантику, участвуя в гонке "Ward Evans Atlantic Rowing Challenge", стартовавшей 7 октября 2001 г. На той же лодке "Mrs D" братья успешно прошли от Сан-Хуана до Барбадоса и финишировали 18 января 2002 г., заняв 23-е место из 33 лодок, добравшихся до финиша.

Из-за сломанного в шторм руля и повреждений на корпусе Мик отказался от плавания после 12 суток 18 ч и 35 мин: 14 июня он был поднят на борт японского патрульного судна "ZAO".

13 июня 2003 г. француженка Мод Фонтенуа на лодке "Pilot" направилась из города Сен-Пьер (французская территория к югу от о. Нью-фаундленд). Цель — дойти до траверза о. Уэссан. В случае успеха Мод станет первой женщиной, в одиночку пересекшей Атлантику в направлении с запада на восток.

2 июля 2003 г. Теодор Резвой предпринял попытку пересечь Атлантику по маршруту первопроходцев-норвежцев 1896 г. Однако после восьми дней плавания лодка получила повреждения во время шторма. Гребец вернулся к месту старта, а покорение Атлантики перенесли на 2004 г.



На этой лодке Дон Аллум трижды пересекал Атлантику в обоих направлениях. Название лодки "Q. E. 3" — своего рода ирония — намек на славящийся комфортом лайнер "Queen Elisabeth-2".

"Британия", построенной известным судостроителем Уффа Фоксом в 1968 г. Это будет хорошая реклама регаты!

Не грех вспомнить попутно об истинной истории возрождения гребных марафонов. Конечно, в 1966 г. героями стали Джон Риджуэй и Чэй Блайт. Но ведь раньше них стартовали с Вирджиниа-Бич два журналиста — 34-летний Дэвид Джонстон и 29-летний Джон Хор. Было это 21 мая 1966 г. Они сгинули в центре Атлантики в начале сентября. Их лодку "Puffin" ("Тупик") нашли, она заслуживает демонстрации после восстановления. Несомненно, погибшие журналисты первыми пытались возродить подвиг норвежцев спустя 70 лет после их старта в Нью-Йорке...

— Какие же лодки вы собираетесь предложить будущим гребцам?

— В этом деле тоже есть новация. Вместо деревопластиковых готовим цельнопластиковые одно- и двухместные лодки по типу "УралАЗа". Еще в период ее постройки Питер Роуселл ("Спад") изготовил по ней болван для формования серийных лодок, которые, по нашим расчетам, станут существенно легче (а значит, быстроходнее) и вдвое дешевле традиционных, испытанных на двух первых гонках. Кроме того, срок изготовления такой лодки — две недели плюс столько же на оснащение, а это намного меньше традиционных трех-четырех месяцев.

— А маршрут гонки?

— В выборе маршрута мы как бы приблизились к первоисточнику. Дело в том, что таким маршрутом пересекали Атлантику суда Колумба. Стартовали они с о. Гомера. И мы присмотрели этот остров для старта вместо привычного о. Тенерифе. Финиш будет на о. Барбадос. Вообще, надо заметить, что маршрут Канары—Антилы "открыли" британские гребцы братья Дон и Джефф Аллумы — они первыми "устроили" себе финиш на Барбадосе в 1971 г. Теперь на этом острове в специально построенной гавани финишировало уже больше ста гребцов.

— Похоже, что эта трасса станет столбовой дорогой?

- Действительно, для массовых "заплывов" маршрут безупречен. Теплая вода, попутный северо-восточный пассат, попутное течение. Что касается прочих, эксклюзивных, маршрутов, то здесь — простор для фантазии любителей острых ощущений. Так устроен человек, что неведомое и даже заведомо более опасное предприятие остается притягательным, о запретах речь не идет. Правда, на "экзотическом" пути труднее обеспечить безопасность плавания. Замечено, что гребцы-индивидуалы выбирают маршруты, чаще всего оглядываясь на спонсоров, для которых "хоженая" дорога не слишком притягательна. Дающий деньги должен быть уверен, что выбранный маршрут будет необычен и уже этим интересен для



Несравненная Сильвия Кук — первая из женщин, пересекавшая на веслах Тихий океан (вместе с Джоном Фэрфаксом)

СМИ. Однако есть немало гребцов, которые прокладывают новые маршруты на собственные средства. Для них новизна ощущений и признание коллег более весомы.

— Кого же, на твой взгляд, можно было бы назвать самыми выдающимися гребцами? Вряд ли они стяжали славу победами в упомянутых регатах?

— Трудно ответить однозначно. Подвиги в океане так разнообразны. Жерар Д'Абовиль — француз, знаменитый покоритель Аглантики и Тихого океана в одиночку на самых трудных трассах в умеренных широтах северного полушария. О его подвиге лучше всего говорит он сам. После пересечения Тихого океана, где его лодку переворачивало десятки раз, он просто сказал: "Никогда больше".

Или мой друг Питер Бёрд. После покорения Атлантики и Тихого океана (это 1983 г.) он семь раз пытался пересечь Тихий океан, подобно Жерару, но от "материка до материка". Питер — лидер по времени пребывания в океане, он провел в лодке 938 суток, из которых 835 — в полном одиночестве. Его неиссякаемая воля снискала славу и признание даже самых равнодушных к океанским марафонам людей.

Можно долго перечислять героев. Одни были первыми, другие пересекли два океана. Тори Марден — американка, первая из женщин, хотя и с третьей попытки, но покорившая маршрут в Атлантике. Она тоже сказала: "Через океан — только на "Конкорде"! Замечу, что по упрямству вслед за Питером идет его земляк Эндрю Холзи. Он эпилептик, но достиг цели, когда пересек Атлантику, а вот Тихий океан ему так и не дался. В океане Эндрю в полном одиночестве провел 512 дней.

По числу океанских рейсов первое место за Доном Аллумом. Он трижды пересек Атлантику в обоих направлениях, причем дважды — в одиночку, как и его более поздний последователь — француз Эммануэль Куандр. Кто будет



На вопросы корреспондента "КиЯ" отвечают Кеннет Крачлоу и Татьяна Резвая-Крачлоу — заслуженный художник Украины, ныне бессменный секретарь ООГ, мать Теодора Резвого

третьим покорителем Атлантики в обоих направлениях? Думаю, долго ждать не придется. Вообще, тех, кто дважды пересекал океан или оба океана, 13 человек. Среди них — единственная женщина (в паре со своим мужем), несравненная американка Кэтлин Сэвилл. Других не перечисляю. Каждый из гребцов — герой...

— Кеннет, что ждет океанских марафонцев в будущем?

— Несомненно, значительный прирост числа участников. Суди сам, в этом году состоится третья гонка сэра Блайта, которая проводится раз в два года. В январе стартует наша регата, которая станет ежегодной. Итак, планируется ежегодный прирост числа гребцов от 60 до 100 человек. Когда в этой массе затеряются герои эксклюзивных маршрутов, вероятно, наступит некий перелом либо в средствах передвижения, либо в маршрутах.

Кстати, пора появиться и кругосвет-



Сертификат ООГ, выданный на имя Евгения Смургиса, 10-летие со дня гибели которого отмечается в этом году

ным вояжам на веслах. Пока в заявивших кругосветный маршрут значились только россиянин Евгений Смургис и выходец с Гавайев Мик Бирд. Но Смургис погиб, пройдя по маршруту кругосветки в пять приемов 11 300 км за 255 дней. Мик тоже в пять приемов от берегов США достиг о. Ява и прекратил дальнейшее плавание, пройдя на веслах 14 430 км за 257 дней...

— Я тоже веду летопись океанских марафонов. За период чуть больше года — с мая 2002 по июнь 2003 г. — предпринято 11 попыток пересечь три океана, в которых участвовало 17 человек. Успеха добились лишь семеро: шесть — пересекли Атлантику и один — Индийский океан. Неудачниками стали четверо в Индийском океане, четверо — в Атлантическом, двое — в Тихом. Как, на твой взгляд, — это тенденция или случайность?

- Я бы ответил — и то и другое. Дело в том, что новые попытки пересечения океанов предпринимаются по самым трудным маршрутам, где и раньше были неудачи. В одно и то же время в разные годы погодные условия могут резко различаться. Рекордный рейс норвежцев в 1896 г. — это "везение" с погодой. На трассе в череде циклонов у них был всего один оверкиль — настоящая удача. В океанской гребле на эксклюзивных маршрутах успеха достигает в лучшем случае половина пытавшихся начать плавание. Вообще, планировать, оглядываясь на текущие прогнозы погоды, дело чрезвычайно трудное. И все же в июне от берегов Канады и из Нью-Йорка выйдут к берегам Франции француженка Мод Фонтенуа (она уже в пути) и хорошо известный читателям "КиЯ" Теодор Резвой на лодке "Украина", он намеревается в точности повторить самый первый океанский марафон двух норвежских рыбаков в далеком 1896 г. Кроме них, примерно по этому же маршруту француз Эммануэль Куандр намерен в третий раз пересечь Атлантику и непременно с рекордом скорости.

Ту же цель ставит себе и его земляк Джим Лукес. Наконец осенью на традиционном "южном" маршруте о. Гомера— о. Барбадос должны стартовать русский Алексей Сковородов под флагом Казахстана и инвалид из Англии Стюарт Борехем.

— Таня, а как смотрят на уходящих в океан их близкие? Отговаривают, поддерживают?

- Это сродни проводам на войну, когда одновременно всем желают победы и благополучного возвращения. Как известно, на войне такого не бывает возвращаются не все. А в океане больше шансов выжить, если подготовиться к испытанию всерьез. Главным здесь является решимость самого человека. Если он внутренне готов к испытанию, без кокетства осознает риск и все же упрямо добивается своего,.. то заслуживает не отговоров, а самой искренней поддержки. Если же человек бьется в сомнениях (не хочется говорить — трусит), надо просто посоветовать ему повременить или выбрать другой маршрут. Я одобряю поступок сына (Теодора Резвого. — $B\Gamma$). Это — поступок мужчины. Так же думает его жена Люда, а их маленький Дима очень любит, когда папа из океана шлет ему приветы. Думаю, что чистые и возвышенные помыслы океанских гребцов всегда будут питать их уверенность в успехе. Сильный и смелый порыв, в конце концов, просто необходим каждому человеку, иначе человечеству просто не выжить.

— А как гребец на маленькой скорлупке воспринимает известное прощальное пожелание семи футов под килем?

— Как-то Стейн Хофф, норвежец, унаследовавший варяжский характер своих земляков-первопроходцев Атлантики и сам дважды покоривший океан на веслах, высказал мне свое кредо, с запасом глубины под лодкой никак не связанное: "Всегда нужно думать о безопасности. Надо быть пристегнутым к лодке круглые сутки. И не быть наивным не надеяться, что вас не сможет накрыть внезапный шквал, а всегда держать закрытыми люки каюты и грузового отсека". Думаю, это — главное. А классическое пожелание не сесть на мель — для нас всего лишь красивая легенда, но и она призывает к бдительности.

Я поднимаюсь, благодарю Кеннета и Татьяну и выключаю диктофон. За окном длинные ветви платана внезапно ударили в окно, проливной дождь, обычный для майского Лондона, захлестал по стеклам. Длинный пронзительный звонок телефона из какой-то французской газеты призывал Кеннета дать последнюю информацию о гребцах в океанах...

Василий Галенко, Лондон, май 2003 г. Фото автора





ВЕТРОГЕНЕРАТОРЫ

- мобильные ветрогнераторы легкие и удобные,

тел.: (812) 373-54-30 факс: (812) 373-89-29 e-mall: info@windgen.ru ; интернет-каталог с ценами: www.windgen.ru

для яхт, автомобилей, экспедиций и путешествий – для морских условий и климата крайнего севера – специальная комплектация, отечественные и импортные – доставка по России и СНГ









Евгений Гвоздев



В субботу 9 августа 2003 г. в Рыбном порту г. Махачкала состоялась торжественная встреча крохотной 3.6-метровой яхты "Саид", на которой наш соотечественник Евгений Павлович Гвоздев обогнул в одиночку земной шар (уже во второй раз - о первой кругосветке см. "КиЯ" № 158, 159, 163). Это плавание 69-летнего моряка длилось четыре года два месяца и 20 дней. По решению главы администрации г. Махачкалы (чье имя носит яхта отважного путешественника), судно теперь займет место в местном музее, а сам Евгений Гвоздев получил ключи от двухкомнатной квартиры. Но награды и титулы — не главное для этого мужественного человека, уже задумывающегося над новым плаванием на яхте еще более скромных размеров...

О своей встрече с Евгением Гвоздевым на одном из самых оживленных морских перекрестков — в порту Стамбула — рассказывает наш корреспондент, украинский яхтсмен Евгений Дроздов.

тро 6 июля. Мы с женой Валентиной и псом Ральфом на яхте "Сугдея" в ходе испытательного рейса перед кругосветкой стоим в Стамбуле в Атакей-марине — отдыхаем. Вдруг появляется мотолодка служащих марины и швартует кого-то рядом с нами — около "Сугдеи" есть еще небольшое место. Смотрю и глазам своим не верю — на борту надпись "Саид"! Турки знали, что я русский и притащили для компании еще одного. С самим капитаном "Саида" я знаком с 1976 г., но только лишь заочно. Выхожу, знакомлюсь по-настоящему. Евгений Александрович Гвоздев выглядит усталым и измученным, его лодка истрепана до предела. Владельцы марины вначале просили за стоянку "Саида" 12 евро в сутки, но, узнав, кто к ним пришел, ставят его бесплатно.

Зовем Евгения к нам на борт. Трое последующих суток проходят в беспрерывных беседах. Евгений чрезвычайно общителен, и это понятно — столько месяцев один в океане, а тут такие же помешанные на яхтах русские. Только у Жени уже две кругосветки за спиной, а у нас, может, состоится что-то подобное,

а. может, и нет.

В общении Евгений оказался человеком необыкновенно простым, сразу возникло такое ощущение, что мы с ним давно уже знакомы. Жадно слушаем рассказы об австралийских прыгающих крокодилах, о Таити, о том, как грелся в Магеллановом проливе, обнимая бачок с горячей водой, как побили нос яхты на Цейлоне, как выбросило на берег в Красном море, как греки приняли его на Калинносе за турецкого шпи-

Вскоре по всей марине прошел слух о рисковом русском путешественнике. На "Саид" началось настоящее паломничество. Среди турок немало отличных яхтсменов, но, по нашим меркам, они слишком "цивилизованы". Марина элитная, флот составляют новые ухо-"Beneteau", "Bavaria", женные "X-Yachts", "Hunter", "Jenneau". Гости надоедают своими вопросами.

Сидим на "Сугдее", Ральф залаял значит опять пришли. Спрашивают:

- Black Sea? Из Черного моря? Евгений объясняет:
- Черное море, Средиземное, Канары, Антилы, Аргентина, Магелланов

пролив, Чили, Таити, Австралия, Малабарский берег, Суэц, Греция, Турция.

Вижу, многие думают, что это только начало его пути. Выносим атлас и показываем, что кругосветка-то уже завершена, предстоит путь домой. В ответнервный смех от потрясения. Потом пригласили Евгения и меня на моторную суперяхту стоимостью миллионов пять-восемь и размерами с хороший теплоход. Хозяин немного говорит порусски. Собрались соседи, такие же богачи с соседних суперяхт. Думаю, что Евгений для них — просто некая диковинка. Диалог хозяин переводит сосе-

— Евгений откуда-то из Махачкалы, почти четыре года в рейсе.

Все в шоке.

- GPS был?
- Нет, подарили в Гибралтаре.
- Мотор был?
- Нет, подвесник на 2 л. с. подарили в Южной Америке. VHF нет и не было. Лодку построил на балконе, паруса какие-то были. Из оборудования — лишь маленькая газовая горелка.

Все смотрят на него непонимающе. "Допрос" продолжается.



- Какие деньги были?
- Баксов 500 в начале пути, через год прислали еще 500, потом 300. Всего получил и истратил около 2500 долларов за четыре года.

Считают, записывают. Чувствую, готовы бить морду за то, что сказки серьезным людям рассказывает. Евгений невозмутим. Говорю: "Мужики, об этом парне я читал в "Катерах и Яхтах". А яхту осматривал сам, ничего — даже сухарей — нет, все "добито под ноль". Объяснение принято, Евгению показывают шикарную яхту, фотографируемся. Хозяин сказал мне о Гвоздеве: "У этого мужика душа огромных размеров. Если бы мне дали миллион долларов, я бы все равно не пошел в такой рейс". Этим все сказано. Таких, как Евгений Гвоздев, просто больше нет.

Позже Евгения и меня пригласил наш знакомый — командор "Атакей яхт-клуба" Тахир Юрен, организовавший для Жени приезд съемочной группы телевидения и прессу. Турки — хорошие мореходы и восхищены мужеством Евгения, а в качестве безвозмездной помощи предлагают провести "Саид" на буксире через Босфор.

8 июля идем утром из душа, разговариваем. Подходит парень, лицо знакомое. Представляется: "Виктор Языков". Так два замечательных российских яхтсмена встретились на перекрестке морских дорог в Стамбуле. Виктор перегоняет в Сочи из Италии свой 50-футовик*, Евгений идет домой на маленьком "Саиде". Ребята потрясены встречей, начались разговоры. У Виктора много идей о яхтостроении, мечты, как и у многих других яхтсменов, о расцвете яхтинга на территории бывшего СССР. Евгений, в свою очередь, спрашивает Виктора, сможет ли его команда построить лодку еще меньше "Саида" — длиной около трех метров — для новой кругосветки! Поистине неугомонный человек!

Виктор собирается уходить в ночь, предлагает взять "Саид" на буксир, и Евгений решает идти с ним вместе.

Единственное, чем я могу помочь другу, так это срочно пошить ему грот из старого кадетовского. (Евгению ктото его дал), поскольку у меня на борту есть машинка. Делаю обмер, начинаю кроить. Пришлось отрезать по нижней шкаторине квадрата два, переликовать переднюю шкаторину, потому что ликпаз мачты "Саида" разбит. Лучше в этих условиях не сделать, но в Черном море и такой парус выручит, поскольку рулевое у Жени разбито, а движок работает кое-как. Виктор уходит на заправку, Евгений предлагает нам пройтись с ним на "Саиде" до яхты Виктора. Садимся с женой: Валентина — внутрь, Евгений — в кокпите на руле, я — на баке...

Наконец к отходу все готово. Виктор

берет "Саид" на буксир и идет на выход из гавани. Долго смотрим вслед. Уходят в море великие мореходы земли русской, жизнь положившие служению парусу. На душе скребут кошки: ведь у них впереди море и скалы у берегов. У нас самих яхта, пожалуй, мощнее, чем даже "Ісе Вігd" Дэвида Люиса, а в море иной раз все равно душа в пятки уходит. Какова же сила воли у Евгения, которому удалось пройти на "Саиде" вокруг света через штормы, не испугаться встречи с пиратами Малабара или Сомали, где его ограбили и долго решали — расстрелять или нет...

Через некоторое время я позвонил Евгению Александровичу домой. Жена Людмила Константиновна сказала, что Женя еще на пути в Сочи, скоро будет в Махачкале, где ему готовят встречу...

А теперь — главное. Фрэнсис Чичестер прошел на "Джипси" вокруг света, Алек Роуз — на "Шалунье". По возвращении из своих путешествий они стали знамениты, им были оказаны почести, присвоены рыцарские титулы. Так Британия отмечает заслуги своих сыновей. А что же великая морская держава Россия?

...Смотрю на фото, подаренное Гвоздевым. На балконе квартиры в хрущевском доме — яхта с поднятыми парусами. На палубе — Евгений после первой кругосветки.

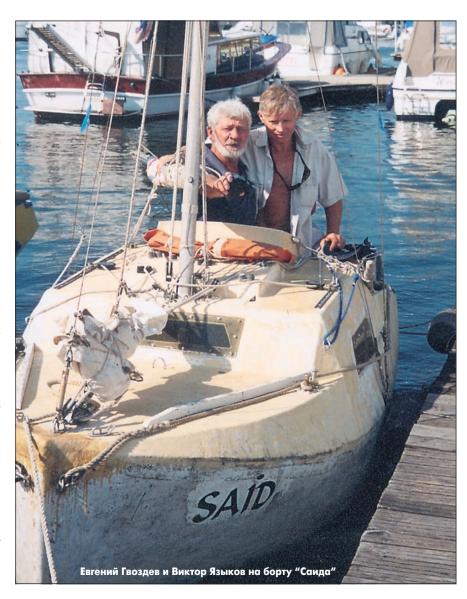
Не пора ли России подумать, как отблагодарить этого человека, осуществившего два выдающихся плавания во славу своей Родины...

Геннадий Дроздов,

капитан, бывший питерский яхтсмен, борт яхты "Сугдея" Фото Валентины Дроздовой

Р. S. Еще вспомнил одну деталь, характеризующую Евгения Гвоздева — трое суток он был с утра до вечера со мной на "Сугдее" (десятиметровая, удобная для жилья в море лодка), но спать всегда уходил на свой тесный маленький "Саид". Сказал, что не хочет привыкать к удобству и комфорту дивана нормальной длины. Кто еще способен от этого отказаться, когда кругосветка закончена?

Лично я благодарен судьбе, что свела меня с этим замечательным человеком, он подарил мне свои карты, дал рекомендации и напутствия в морскую даль.



^{*} О новой яхте Виктора Языкова редакция планирует рассказать в одном из ближайших номеров. — Прим. ред.

Ha «KOPCAPAX»



Командор перехода Николай Литау (слева) и Алваро Маричалар

Как мы упоминали ранее (см. № 184), испанский кабальеро Алваро Маричалар все же решился бесшабашно потратить неделю свободного времени и навечно связать обе российские столицы с помощью водного мотоцикла.

Гидроцикл был прежний, тот же, что и при переходе через Атлантику — несколько модифицированный «Bombardier Sea-Doo XP». Основным организатором «пробега по бездорожью» выступал «Росагролизинг», а сопроводить избалованного жизнью неоконкистадора по современной российской глубинке вызвались представители фирмы «Корсар» («RIB Roger 470», «Komandor 470») под руководством Валерия Устинова. В роли командора выступал



известный яхтсмен Николай Литау. Именно этим двум фамилиям испанец обязан успехом перехода, иначе он бы до сих пор шлюзовался где-нибудь на Икше.

Как рассказывали "джентльмены", командору приходилось по-старшински «строить» Маричалара с самого первого дня путешествия – вначале тот капризничал, что не взяли в лодки сопровождения его свиту, включая телохранителей (по общему согласию участников очень кстати взяли дополнительно лишь «Немироffа перцового»). Затем испанский рекордсмен негодовал на отсутствие пятизвездочного отеля в Калязине и Коприно, а после бранился на систему шлюзов, тихоходность группы сопровождения (обе груженые лодки шли под 55-сильными моторами) и периодически надолго исчезал за горизонтом.

Кучерявую голову резвого водного мотоциклиста отрезвили лишь кровожадные российские комары и «отличная» июньская погодка (холод, дожди) – на диких таежных стоянках он уже безропотно хомячил немудреный походный провиант и отдыхал под обычным палаточным брезентом. Хотя все-таки пытался с помощью спутникового телефона сбивчиво сказать кому-то: «Мамма миа!».

Последние 35 часов Алваро не вылезал из седла, что позволило опоздать к фуршетам у Петропавловки всего на три часа и убедить мореходную общественность, что он действительно на что-то способен.

КРУГОЗОР





оманда фирмы "Корсар" уважила просьбу Испании сопровождать графа Алваро де Маричалара, который имел каприз пройти путь из Москвы в Санкт-Петербург на аквабайке "See-Doo" фирмы "Bombardier".

В Москве у памятника Петру Великому собираем две лодки РИБ "Roger 470" и "Котапиот 470", ставим 55-сильные моторы. Грузимся: снаряжение, бензин, провиант. Сюрприз — необходимо взять на борт еще двух телохранителей, офицера связи, массажиста, оператора и пару человек из графской свиты. В общем получается по пять человек в каждой лодке плюс груз — перебор. Моторам не удастся развить нужную для сопровождения гидроцикла скорость. После недолгих дебатов в команде графа остается только один оператор.

Журналисты, корреспонденты, телевидение, испанский консул — наконецто политес окончен! В путь! Впереди 1600 км, 19 шлюзов...

Несемся по Москва-реке в сопровождении патрульного катера. Граф на водном мотоцикле подходит к речным трамваям и обменивается с пассажирами приветствиями — машет руками, выписывает финты. Первые два шлюза проходили долго — они спаренные. Минуем Химки, Долгопрудный, Пироговское, Учинское и Пестовское водохранилища. Далее начинается канал им. Москвы — потрясающее сооружение, скульптурные ансамбли (бетонные тетки, дядьки, вазы) и красивейшие места в одном флаконе.

Граф наполняется Россией. Нас в лодке четверо: командор экспедиции — Николай Литау, капитан лодки, оператор и "Немироff перцовый" — нам не скучно!

В Икше пришлось ожидать шлюзования, и мы направились на экскурсию в офис шлюза. Граф удивлялся всему: чистоте и порядку, бронзовым ручкам и петлям на дверях, живым огромным кустам роз в помещении. Очарователь-

ный начальник шлюза — женщина средних лет — рассказала нам, что за время ее тридцатилетней работы-вахты никаких происшествий на шлюзе не происхолило.

Дубна. Уходим направо. Волга-матушка река. Несемся по ее просторам. Кимры, Белый городок, Калязин с притопленной церковью. Позади два дня пути и две ночевки: одна — в клубе "Буревестник", другая — под открытым небом между шлюзами, а пройдено всего 250 км и девять шлюзов. Тормозим у старой церкви, чтобы подкрепиться и заправить аквабайк. Через несколько минут к нам подходит священник.

- А вы кто такие и куда путь держите? вежливо спрашивает отец Михаил настоятель церкви Святого Михаила.
- Мы экспедиция "Корсар", идем из Москвы в Питер водным путем, сопровождаем испанского графа Алваро де Маричалара на его гидроцикле, отвечает командор.

После знакомства и обмена любезностями совершаем небольшую экскурсию по церкви.

— Послушай, Михаил, что-то отстаем мы от графика, а это неправильно. 7 июня должны быть в Петербурге. Будь так любезен, сослужи службу и соверши таинство, чтобы все вовремя было.

А это на строительство храма, — передав пожертвования наедине, просил капитан "Роджера" о содействии отца Михаила.

— Поставь, сын Божий, эти свечи перед образами, назови свои имена, возьми эту икону Святого Михаила и — ступай с Богом.

Исполнив все, как велено, и приладив иконку на лодке, двигаем в путь. Через 20 км входим в Угличский шлюз вместе с пассажирским теплоходом, не задержавшись ни минуты — ладно работа-

ет отец Михаил. Проверено — Бог есть! В Угличе, пополнив запасы бензина, идем на север к Коприно.

Граф, заметив на берегу огромный костер и кучу детей, направился организовывать их. Через минуту над Волгой неслось: "Алваро! Алваро! Испанья!"

Команда сразу запомнила слова речовки, но с трудом удержалась, чтобы ее не полхватить.

72 км пролетели незаметно, и мы причаливаем к песчаному берегу. Здесь начинается Рыбинское водохранилище. С лаем к нам выбежали совсем не дружелюбные собачки — немецкие овчарки. Граф с радостью побежал к ним, схватил одну из них за передние лапы и пустился в пляс! Очумевшие псы замолчали. Подумалось: "Куклачев!".

- Кто такие и что надо? Спросила женщина, подойдя к нам от серого здания.
- Скажи женщине, что нам здесь нравится, пусть готовит хороший ужин и постель. Мы остаемся ночевать, сказал граф на английском.
- Мы артисты московского цирка с Цветного бульвара, направляемся из Москвы в Питер на лодках. А этот симпатичный человек наш коллега из Испании, слегка изменив перевод, объяснил капитан.
- А я удивляюсь как это его собаки не порвали. В пальто, в шапке и по воде быстро едет цирк! А стоять здесь нельзя частная территория и охраняемая зона. А я сторож, сказала, как отрезала.
- Что она сказала? поинтересовался любезно граф.
- Граф, она сказала, что рада приготовить классный ужин и теплую постель, но лодки ночью здесь могут украсть, передал слова женщины капитан
- О, это меняет дело, отходим, решает граф.

Отошли на несколько километров от неспокойного места и устроились на ночлег. Поужинав с "Немироfбым", легли в спальники, просто укрывшись палаткой от дождя, который приятно омывал уставшие лица.

Утро подарило уныло-дождливую погоду. Рыбинка (Рыбинское водохранили-





ще) слегка штормила, ветер свежий, порывистый. Утренние намывания, плотный завтрак, недолгие сборы — и в путь. До Череповца — 160 км. Волна — короткая и противная — немного снизила нашу скорость. Мы удобно расположились на надувных бортах и наблюдаем, как граф утюжит волны на своем водном мустанге, красиво перепрыгивая с волны на волну, выписывает крутые поворотыразвороты, подныривает под пенящейся гребень или уносится вихрем в точку. Испанец в восторге! Мы восхищаемся его умением и выдержкой. Граф — в пальто, в горнолыжных штанах и зимней шапке

— в 50 км от берега, в дождь и шторм, при северном ветре и температуре +5°C носится на водном мотоцикле по российским водным просторам. За него — тост!

— Почему вы идете то влево, то вправо? — спрашивает граф. — Надо идти прямо! Так короче.

— Мы идем фарватером, здесь очень опасные места — потопленные поселки и леса, — объясняет командор.

— Следуйте за мной, я вижу сквозь воду, — заявляет граф.

— Нет! — твердо отвечает командор. Граф умчался по гребням волн вдаль, поднимая водную пыль, — обиделся.

Через некоторое время капитан решает проверить слова испанца и следует за ним, уйдя с фарватера, отмеченного навигационными знаками.

— Follow me, — кричит граф, показывая кратчайший путь.

Через несколько минут лодка уже налетает на мель, поднимая муть со дна. Команда и оператор чудом остаются в лодке. До берега — 5 км. Алваро, почувствовав неладное и дав газку, легко отходит по мелководью. До него долетает только трехэтажный ямб. Около часа уходит на снятие лодки с мели. Проверено — граф сквозь воду не видит!

Проходим Череповец, Шексну и пару шлюзов. Результатом скачек по битой встречной волне стали: сплющенная крепким задом капитана канистра с бензином, на которой он сидел, и срезанный болт крепления сиденья аквабайка. В ближайшем селении Алваро затеял ремонт.

- Это надо сварить, протягивая половинки болта, сказал он.
- Ребята, есть ли где сварка? Обратился к собравшимся туземцам командор.
- Сварка есть у Матвея, он живет рядом в 16 км отсюда, отвечает кто-то.
- А что надо-то? Спросил рослый паренек, подойдя поближе и разглядывая ломаный болт. Тут же он вытащил из глубоких карманов горсть болтов и





KAK KATEР СТАЛ КАТЕРОМ,

или Как катер стал рекордсменом

СТАТЬЯ СЕДЬМАЯ:

Претенденты

так, вот уже 25 лет абсолютный рекорд "австралийского ковбоя" — 511 км/ч — остается непревзойденным. Такого большого перерыва между мировыми рекордами еще не было — до сих пор "антракты" не превышали десяти-одиннадцати лет. В чем же дело? Неужели прогресс техники остановился?

За 50 лет, прошедшие со дня установления первого официального рекорда, значение максимальной скорости возросло в 3.5 раза, но коренным образом изменились сами возможности создателей рекордных судов. На первых порах решающим ограничением была

нехватка мощности. С развитием авиации росли мощности ДВС, катеростроители учились использовать их на основе успехов гидро- и аэродинамики — скорости неуклонно росли. На сегодня существуют по всем показателям пригодные для установки на глиссер реактивные двигатели практически любой мощности. Сдерживающим фактором служит невероятная сложность сочетания сверхвысоких скоростей и обеспечения стабильности движения на границе двух сред (плотность которых, как мы знаем, различается в 800 раз!).

Если бы можно было решительно избавиться от действия этого фактора,

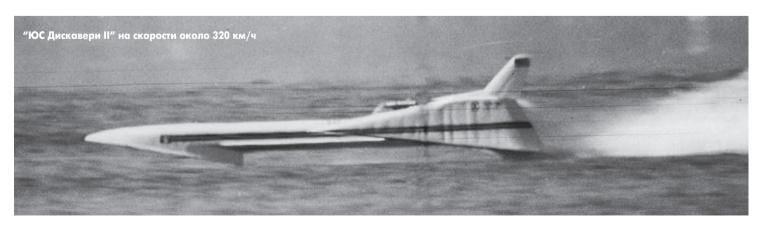
речь давно уже шла бы о скоростях, во много раз больших. Упомянем в этой связи один "сухопутный" эксперимент. Исследователи американской базы ВВС Холлоумен установили реактивный двигатель на легких санях, движущихся по прямому монорельсу длиной 4.8 км. Сойти с рельса их аппарат не мог, т. е. стабильность прямолинейного движения была гарантирована, а управление сводилось лишь к дистанционному запуску двигателя. Скорость необитаемого аппарата достигла 10 240 км/ч. Другими словами, при сравнимой мощности скорость аппарата превысила рекордную скорость Кена Ворби в 20 раз!

Не стоит забывать и о человеческом факторе: малейшие нарушения расчетного режима представляют смертельную опасность — пилот-спортсмен работает на пределе возможностей, а обойтись без него, как и при полетах в Космос, нельзя. Да тогда это и перестало бы быть спортом...

Гибель Ли Тейлора

Когда американца — автора рекорда 1967 г. — выписывали из больницы, где он после катастрофы "Хаслера" пролежал полтора года, медики вынесли суровый вердикт: ни о каком возвращении в спорт не может быть и речи предстоит заново учиться ходить и даже говорить. Однако Ли проявил поистине невероятное упорство. Он не только научился "ходить без палочки", но и смог приняться за старое. Больше того. Он заинтересовал патриотически настроенных спонсоров — около 30 больших и малых фирм — и собрал свыше 2.5 млн. долларов на постройку нового рекордного аппарата, получившего звучное название "ЮС Дискавери II".

Когда в печати появились его первые снимки, внешний вид "Дискавери" вызвал всеобщее удивление: он был совершенно не похож ни на "Хаслер", ни на только что прославившийся "Спирит оф Австралия". Объясняется это просто. Основным спонсором была известнейшая авиационная фирма "Локхид Эйркрафт", неудивительно, что за дело взялись ведущие самолетостроители США под руководством Арта Вильямса







стал примерять. Один подошел.

— Ну вот, дядя, готово, — улыбаясь сказал он.

Граф был поражен российским сервисом и пригласил всех присутствующих в Испанию.

Вечереет. Мы торопимся. Проносясь мимо какой-то деревни, налетаем на подводные камни (фундамент затопленного дома, как выяснилось позже). У деревенской пристани останавливаемся — ставим последний винт. Итого: сломано уже семь винтов, а пройдено только полпути.

Дед Сашок рассказывает графу о житье-бытье, а его внук тем временем правит на наковальне гнутые лопасти.

Несколько часов несемся по темной водной глади. В два часа ночи граф заявляет:

— Все! Я устал. Сейчас — в ресторан, покушаем и в гостиницу, два-три часа отдыхаем и продолжим...

Мы, совершенно очумевшие от услышанного, переглянулись. Молчание нарушает мудрый командор:

— Алваро, мы сейчас в русской тайге, до ближайшего селения 56 км, но там нет ни ресторана, ни гостиницы. Поэтому мы можем отдохнуть несколько часов, но только под открытым небом. Выбирайте место.

Поляна на пригорке послужила очередным местом ночлега. Команда ошвартовала лодки и готовилась к отдыху. Граф, раздевшись, сидел голый — из одежды на нем было только вафельное полотенце (остальное оказалось мокрым). Комары и слепни с удовольствием сосали испанскую кровь. Горячий ужин и "Немироff" прибавили сил и оптимизма. Спали крепко.

Утро выдалось ясное. Командор объяснил графу, что в лес ходить не стоит, дескать волки, кабаны и медведи рядом, поскольку их дерьмо встречается повсюду. Змея прошуршала в траве, сползла к воде и уплыла. Позавтракали сыром с кофе — и дальше. В местечке Анненский Мост заправились горючим. Граф звонил по спутниковому телефону "ГлобалСтар" в Испанию и Москву. Любая другая связь в этих местах отсутствовала.

Мы совершенно выбились из графика, а впереди еще 600 км и восемь шлюзов. Уговаривали испанца объехать шлюзы на грузовике, но он наотрез отказался! Здесь, конечно, мы его сильно зауважали, поскольку и сами собирались пройти весь путь честно.

Шлюзы Волго-Балта с их мутной водой пожирают наше драгоценное время. Между шлюзами Алваро общается с местной ребятней, угощая всех шоколадом. И только к вечеру мы оказываемся на берегу Онеги. Темно-синее небо, багровый закат, и мы, зеркально отражаясь в глубоких водах озера, идем на запад. Алваро, вконец опьяненный красотой природы, вскинув руки к небу кричит: "О mein Gott!".Он, совершенно очумевший, носится с бешеной скоростью, поднимая багрово-серебряную пыль.

Мы, удобно устроившись на надувных бортах лодки, наслаждаемся пейзажем и беседой о превратностях любви, начатой пять дней назад в Москве.

— Шоколада хочу, — просит Алваро, лихо притормозив у лодки.

Дали шоколада.

— Пить хочу, — просит Алваро.

Капитан, на ходу зачерпнув в стакан воды из Онеги, выдавил в него лимон, случайно оказавшийся рядом, и протянул "лимонад" графу. Тот недоуменно молчал. Капитан залпом отпил полстакана и снова протянул стакан графу, но он пить не стал и унесся прочь. Видимо в Европе давно забыли, что чистая вода бывает за бортом, а не только в бутылках.

Полночь. 7 июля. Сегодня — финиш. Впереди — 500 км и два шлюза. Заправка в поселке Вознесенье, и вперед. Свирь ночью особенно великолепна. Темные чистые воды, белая свежая ночь, спящая тайга. Мы идем по навигационным го-

рящим знакам. Есть что показать заморскому гостю. Гордясь этим, мы, уставшие, но довольные, проходим сотню прекрасных километров до первого шлюза. На втором нам сообщают, что идти открытой Ладогой запрещено, и направляют нас по Ново-Ладожскому каналу. А вода в канале упала на 2 м, и местным жителям приходится помогать Алваро перетаскивать его аквабайк через переправы-понтоны, севшие на грунт.

С опозданием всего на три часа он — не спавший 35 часов — финиширует у Петропавловской крепости.

После финиша нами был сделан круг почета по рекам и каналам Санкт-Петербурга. Удача нам не изменила, она с нами! Лодки не подвели, выдержали испытания.

Узнав о планах команды "Корсар" идти вокруг Европы в июле следующего года, отважный испанец высказал пожелание осуществить этот проект вместе. Стартовать будем в Петербурге, пройдем по Волго-Балту и Волго-Дону до Черного моря, через Босфор — в Средиземку, далее Гибралтар, Бискайский залив, Ла-Манш, Северное море, Балтика и через полтора месяца — финиш в Петербурге.

Мы планируем не гонку вокруг Европы, а приятный вояж с поиском кладов под водой и на островах, которые сами спрячем, с игрой в знаменитых казино и игорных домах, ведь Удача с нами! Эта Леди — в нашей команде!

Джентльмены команды "Корсар"

ПРОИЗВОДСТВО И ПРОДАЖА ЛОДОК "KORSAR"

Санкт-Петербург, наб. р.Фонтанки, д.93 Тел. (812) 388-9022; 310-8900. Факс (812) 310-5776; www.korsar.spb.ru Москва, ул. Молодогвардейская, 2/1 тел/факс (095) 741-2833 www.korsarboats.ru Развиваем дилерскую сеть



и специалисты авиабазы Эль-Торо. Они создавали и создали не катер, не плавсредство, а именно аппарат, рассчитанный на полуторасекундные "полеты" на скоростях порядка 560 км/ч, о которых как о фактически достижимых только что сказал новый рекордсмен мира. Вот и получилось нечто, внешне похожее на ракету или на реактивный автомобиль— трехколесный "Бадвейзер", недавно установивший рекорд скорости на суше (1179 км/ч).

Впрочем, необычный по внешнему виду "Дискавери" по сути оставался трехточечным глиссером по схеме "утка" — опять-таки с кормовым расположением корпусов-поплавков, которое критиковал опытнейший Кен Ворби. Серебристый глиссер, построенный из нержавеющей стали и особо прочных алюминиевых сплавов, имел очень узкий и длинный (12 м) плоскокилеватый фюзеляж. Такая большая, по сравнению с 8.4 м у "Спирит оф Австралия", длина гарантировала, по мысли авиастроителей, продольную устойчивость движения, а разнесенные на ширину 2.35 м узкие поплавки поперечную. Впрочем, "интуитивный" знаток гидроаэродинамики Кен Ворби сразу же высказал опасение, что ширина 2.35 м опасно мала. Да и сами проектанты, анализировавшие результаты модельных испытаний, признавали, что когда дело касается воды, то "сказать очень трудно", что будет при попадании даже на самую мелкую волну на скорости 560 км/ч.

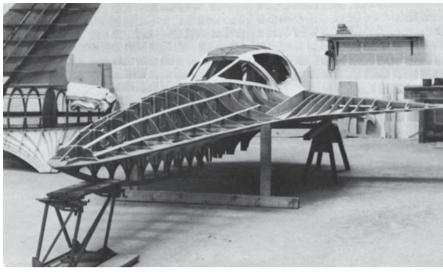
Глиссирующими поверхностями, обеспечивающими разгон — выход на глиссирование — и движение на расчетном скоростном режиме, были три очень узкие гидролыжи, расположенные в носовой части фюзеляжа (ее длина 3.5 м) и на поплавках под примерно одинаковым очень большим углом атаки. Любопытно, что на полной скорости длина смоченных поверхностей на этих гидролыжах не должна была превышать 75 мм, а балансирный руль — едва касаться воды. Остается добавить, что поперечные балки, на кото-



рых висели поплавки, имели

аэродинамический профиль

с углом атаки, препятству-



В постройке крылатый аппарат-СПК "Экскалибур", о котором трудно сказать определенно, что это такое. При его длине 16 футов размах крыла составляет 15 футов! Строится по проекту Фредди Стидворта для Ноэля Эдмонда.

в его корме был установлен воздушный киль-стабилизатор.

Впервые реактивный двигатель не был заимствован из арсенала ВВС, а разрабатывался "Вудроф Корпорейшн" специально для рекордного глиссера. Ero вес (всего 125 кг) был в 6.3 раза меньше, чем вес двигателя на "Хаслере". Уже одно это гарантировало прибавку скорости. Двигатель развивал тягу порядка 4000 кгс (эквивалентную мощности 16 000 л.с.). Если учесть, что полный вес "Дискавери", готового к выходу на трассу, составлял всего 1800 кг, то получается, что на каждый килограмм веса приходилось 8.9 л.с.! Как видим, Ли Тейлор придерживался "американского подхода": секрет успеха - в первую очередь в повышении мощности! Добавим, что уникальный двигатель работал на перекиси водорода и весь запас топлива мог израсходовать за 30 секунд. Имелось в виду, что 2 км пути глиссер будет затрачивать на разгон перед входом на мерный километровый участок, затем, пролетев его на полном газу за секунду, подачу топлива водитель прекратит и выбросит тормозной парашют, а все развороты и подготовительные маневры "Дискавери" будут осуществляться на буксире за обслуживающим катером.

Весной 1980 г. Ли Тейлор начал испытания серебристой чудо-ракеты, скользящей "на трех треугольниках", по глади уединенного озера Уолкер. Он совершил 23 пробных заезда, постепенно наращивая скорость. Наивысшим результатом были 536 км/ч, что на 25 км/ч превышало существующий рекорд "Спирит оф Австралия". Двигатель давал возможность дальнейшего повышения скорости, но Тейлор решил раньше времени не рисковать.

Глиссер перевезли на озеро Тахо, но на него обрушились холодные ветры штормовой силы. Через несколько дней — 12 ноября — шторм прекратился,

однако порывистый ветер продолжал поддерживать на озере зыбь. Стоит отметить, что гонщик-рекордсмен, хорошо прочувствовавший свое судно, еще раньше открыто заявлял, что при выходе на рекорд "рябь высотой более 3-4 дюймов" абсолютно недопустима. Но собравшиеся устали ждать. Все жаждали сенсации - хотели быть свилетелями установления нового мирового рекорда. Ли Тейлор под давлением публики и спонсоров не выдержал и вышел на воду. На рекорд это похоже не было. Скорость разочаровывала — не больше 300 км/ч. Глиссер на волне "управлялся с трудом — дельфинировал, несколько раз полностью взлетал в воздух, проносился над верхушками волн на высоте около 0.2 м и тяжело плюхался в воду". Всю ночь обслуживающая бригада устраняла полученные повреждения.

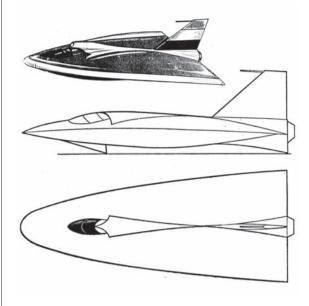
Конечно, надо было перебираться на более спокойное — защищенное от порывов ветра — озеро Уолкер, но там не было условий для размещения собравшихся. И "непреклонный Ли Тейлор" снова поддался уговорам спонсоров.

14 ноября в 11.15 "ЮС Дискавери II" начал разгон, и сразу же стало видно, что глиссер и дельфинирует, и переваливается с борта на борт. То и дело попадая на более крупную зыбь, он садился так, что вода смачивала до 2/3 длины гидролыж. Тейлор прошел дистанцию со средней скоростью всего лишь 433 км/ч и, очевидно, слишком резко перекрыл подачу топлива. Глиссер потерял управление, левый поплавок на крене воткнулся в воду, "Дискавери" вошел в штопор, подняв тучу брызг...

Тело 45-летнего Ли Тейлора нашли через несколько дней.

Арт Вильямс видел причину аварии в том, что раскачивающийся на волне глиссер лишился управления, как только перо руля вышло из воды; т. е., имея большой запас мощности, незачем было

Примерный общий вид и схема первого варианта рекордного глиссератрехточки для Тони Фэхея ("Бритиш пэсьют")





Тони Фэхей с моделью в руках на фоне своего глиссера

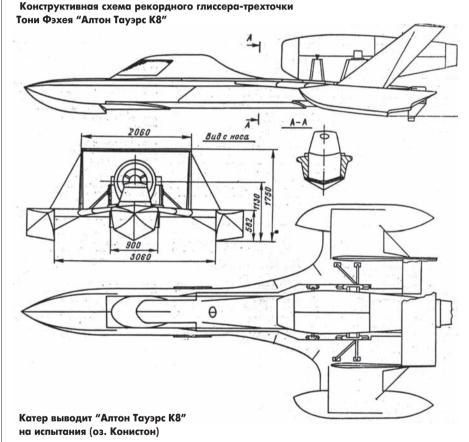
при проектировании так экономить на площади руля...

Опечаленный гибелью соперника Кен Ворби напомнил, что в одном из интервью американским газетчикам говорил об опасности имеющегося у Ли Тейлора избытка мощности, способного "доставить целую груду проблем". Очевидно — доля правды есть и в этом утверждении. Тони Джоунз, коротко упоминая о гибели в 1989 г. во Флориде другого известного американского гонщика Крейга Арфонса, неслучайно подчеркивал, что двигатели на его глиссере были вдвое мощнее, чем у Кена Ворби...

Британская погоня

После гибели Ли Тейлора как-то незаметно перестали упоминать о планах, объявленных еще в 1971 г. молодым манчестерским бизнесменом, бывшим пилотом реактивного самолета Тони Фэхеем: за 10 лет он собирался построить глиссер, способный вернуть Англии рекорд скорости.

И снова — удивительнейшая биография, демонстрация британского спортивного духа и силы воли. Тони не чужд спорту, но он — борец-каратист. Только что в схватке с японцем у него повреждена нога — раздроблено колено. Пока он лечится, ему случайно попадается на глаза серьезная статья о жизни легендарного Дональда Кэмпбелла. И вот человек, весь опыт плаваний которого по воде заключался в двух-трех прогулках на веслах, загорается идеей продолжить дело отца и сына Кэмпбеллов. Он покупает катамаран "Коугар" с 4-цилиндровым "Эвинрудом" и начинает активно выступать в соревнованиях все более высокого уровня. В 1974 г. в гонках на Гран-при его катамаран зарывается носами в воду и, перевернувшись, накрывает спортсмена больница. Через год в борьбе за Большой приз Бристоля его новый катер (тоже двухкорпусный) переворачивается на полном ходу — гонщик снова надолго попадает на больничную койку. В это время начинается его дружба с Джоном Турером — аэродинамиком из Ливерпульского университета. Джон проектирует и строит для него новую "боевую лодку". И снова инцидент: на скорости









АБСОЛЮТНЫЕ РЕКОРДЫ СКОРОСТИ НА ВОДЕ, ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫЕ УИМ (ПО СОСТОЯНИЮ НА 1 АВГУСТА 2003 Г.)

Nº	Скорость		_	Рекордсмен	Название	Место установления		
п/п	статут. миль/ч	км/ч	Дата	(страна)	катера	место установления рекорда		
1	92.84	149.38	04.12.1928	Гар Вуд (США)	"Мисс Америка VII"	Ривьер-Канал (США, Мичиган)		
2	93.12	149.83	25.03.1929	u u	"	оз.Индиан Крик (США, Флорида)		
3	98.76	150.90	13.06.1930	Генри Сигрейв (Англ.)	"Мисс Энгланд II"	оз. Уиндермир (Англ.)		
4	102.25	164.52	20.03.1931	Гар Вуд (США)	"Мисс Америка IX"	р. Индиан (США, Флорида)		
5	103.49	166.55	02.04.1931	Кей Дон (Англ.)	"Мисс Энгланд II"	р. Парана (Аргент.)		
6	110.22	177.34	09.07. 1931	u u	"	оз. Гарда (Ит.)		
7	111.72	179.76	08.02.1932	Гар Вуд (США)	"Мисс Америка IX"	р. Индиан (США, Флорида)		
8	117.43	188.94	16.07.1932	Кей Дон (Англ.)	"Мисс Энгланд II"	оз. Лох Ломонд (Шотл.)		
9	119.81	192.77	16.07.1932	"	"	n n		
10	124.86	200.90	20.09.1932	Гар Вуд (США)	"Мисс Америка Х"	р. Клэр (США, Мичиган)		
11	126.33	203.26	01.09.1937	Малькольм Кэмпбелл (Англ.)	"Синяя птица КЗ"	оз. Маджиоре (Ит.)		
12	129.56	208.46	02.09.1937	u u	"	"		
13	130.93	210.67	17.09.1938	"	"	оз. Холлвил (Швейц.)		
14	141.74	228.06	19.08.1939	"	"Синяя птица К4"	оз. Конистон Уотер (Англ.)		
15	160.32	257.95	26.06.1950	Стенли Сайрес (США)	"Сло-Мо-Шен IV"	оз. Вошингтон (США)		
16	178.49	287.19	07.07.1952	u u	"	ıı .		
17	202.32	325.53	23.07.1955	Дональд Кэмпбелл (Англ.)	"Синяя птица К7"	оз. Уоллсвотер (Англ.)		
18	216.23	347.91	16.11.1955	"	"	оз. Мид (США, Невада)		
19	225.63	363.04	20.09.1956	"	"	оз. Конистон Уотер (Англ.)		
20	239.07	384.66	07.11.1957	"	"	ıı .		
21	248.62	400.03	10.11.1958	"	"	n n		
22	260.35	418.90	14.05.1959	"	"	"		
23	276.33	444.61	31.12.1964	"	"	оз. Дамблянг (Австрал.)		
24	285.21	458.90	30.06.1967	Ли Тейлор (США)	"Хаслер"	оз. Гантерсвилл (США, Алабама)		
25	288.18	463.68	20.11.1977	Кен Ворби (Австрал.)	"Спирит оф Австралия"	вдхр. Блауэринг Дэм (Австралия)		
26	317.60	511.02	08.10.1978	Кен Ворби (Австралия)	"Спирит оф Австралия"	вдхр. Блауэринг Дэм (Австралия)		

170 км/ч она теряет управление, Тони на целых четыре месяца попадает в госпиталь...

Известный британский водномоторник Норман Бокли, умирая, завещает ему свой новейший трехточечный глиссер "Мисс Уиндермир V". Новый друг сподвижник Кэмпбеллов Лео Вилла помогает так усовершенствовать его и довести двигатель, что Тони Фэхей начинает ставить мировые рекорды, поднимая скорость в своем классе до 200 км/ч. Однако он решительно продает глиссер ради новой идеи. Понадобились деньги: имевшихся у него 500 тыс. фунтов не хватило даже для проведения аэродинамических испытаний задуманного глиссера, предназначенного ни много ни мало, а для установления абсолютного рекорда на воде.

И вот тот же Джон Турер демонстрирует его рабочие чертежи. "Бритиш пэсьют" (в переводе — "Британская погоня") — это трехточка по той же схеме "утка", но имеющая развитую дельтавидную в плане аэродинамическую форму и мощный стабилизатор в корме. При установке турбореактивного двигателя с максимальным упором 5000 кгс скорость 10.4-метрового глиссера весом 4—5 т должна превысить 500 км/ч (по некоторым данным — до 750 км/ч!).

Гибель Ли Тейлора заставила заново перерабатывать проект с целью надежного обеспечения безопасности пилота. Появилась сверхпрочная отделяющаяся при аварии герметичная (плавающая) капсула. Затем установили гидравлический тормоз, способный остановить глиссер при длине пробега не более 400 м. Наконец пришлось разрабаты-

вать автоматическую гидравлическую систему управления ходовым дифферентом глиссера, а затем и системы, предотвращающие продольное раскачивание аппарата...

Понемногу не без влияния инженеров из фирмы-спонсора "Бритиш Эйрспейс" изменился и самый подход к аэродинамике катера. Тяжеловесная дельтовидная поверхность исчезла; появились четко выраженный трехреданный корпус летающей лодки и кормовое воздушное крыло на двух стойках. Длина глиссера уменьшилась до 8.1 м, ширина составила 4.1 м. Набор корпуса изготовлен из стали и канадского спруса, обшивка — из пластика на основе кевлара. Все полости заполнены пенополиуретаном.

Общая площадь глиссирующих поверхностей, работающих на расчетной скорости, составляет менее 0.3 м². Эти поверхности выклеены из нескольких слоев фанеры и облицованы нержавеющей сталью. Конструкторы глиссера подсчитали, что на скорости 560 км/ч при ударах даже о мелкую волну корпус будет испытывать поистине фантастические перегрузки вплоть до 30 g.

В конце концов на глиссере были применены даже не одна, а одновременно три управляемые системы, позволяющие предотвращать и гасить продольное раскачивание при внезапном увеличении угла атаки. Помимо систем управления крылом-стабилизатором, применена еще и система, изменяющая направление действия упора двигателя. Применены и сложнейшие устройства сигнализации, дающие возможность мгновенно реагировать на появление любых опасных ситуаций.

Так или иначе, "Алтон Тауэрс" (такое название глиссер получил в честь спонсора, который своими 50 тыс. фунтов позволил завершить работы по этому проекту, обошедшемуся в 4.25 млн. фунтов) был доставлен на озеро Конистон, то самое, где погиб сэр Дональд Кэмпбелл, и 8 ноября 1982 г. здесь начались его испытания. Вероятно, чтото не устроило и до сих пор не устраивает Тони. Во всяком случае за истекшие годы на рекорд Кена Ворби он не посягал.

Думается, что сказанного об устройстве того же "Алтон Тауэрс" достаточно, чтобы понять: нет, прогресс не остановился, идет процесс технического перевооружения, которое позволит и на сверхвысоких скоростях свести риск к разумному минимуму. В следующем — заключительном — очерке мы остановимся на двух современных проектах, которые демонстрируют уровень науки и техники уже XXI столетия.

Есть уверенность, что, хотя мы и подошли вплотную к пределу возможностей человека, новые рекорды не за горами.

Составил Н. К.

ОСНОВНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Kevin Desmond, Power Boat. Speed, London, 1988.
- Д. Курбатов, Последний заезд Ли Тейлора// "КиЯ", № 92.
- Тони Фэхей и его "Бритиш пэсьют"// "КиЯ", № 79.
- Кевин Десмонд, "Алтон Тауэрс" на воде// "КиЯ". № 102.

Судьба фрегата "Патрикий",

или Дело о продаже за рубеж российской эскадры



Эта непривлекательная история случилась задолго до образования нынешнего концерна "Росвооружение"еще при императоре Александре I. Коммерческая сделка, затеянная государем и любезным его сердцу морским министром Иваном Ивановичем де Траверсе (помните Маркизову Лужу?), осталась без внимания историков, тем более историков российского флота. Хвастать действительно нечем, если не обратиться к рассказу о невероятной судьбе одного из 11 проданных Испании кораблей, которому довелось уже после этого служить под флагами Чили, Бразилии и Аргентины, сменив пять названий.

ечь идет о 44-пушечном фрегате "Патрикий". Этот замечательный трехмачтовый двухпалубный корабль классических для своего класса пропорций ("Список" Ф.Ф. Веселаго указывает для него длину корпуса — 47.8 м и ширину — 12.45 м) был построен знаменитым корабельным мастером Андреем Курочкиным*. Он был спущен на воду в Архангельске 21 июня 1816 г. и той же осенью по пути в Кронштадт заходил во французский порт Кале для участия в эвакуации на родину русских оккупационных войск. Сработанный из мало известной на Западе лиственницы, прочный и мореходный корабль во многом превосходил "дубовые" британские суда и на него уже тогда зарились понимающие толк в корабельном деле французы и англичане.

Как раз в это время, по выражению русского посла в Бразилии, "жителям Чили удалось стряхнуть с себя иго метрополии", т. е. испанское иго. "Несчас-

тный" испанский король Фердинанд VII был вынужден обратиться к российскому императору Александру I:

Государь, брат мой!

Несчастья прошлых лет разрушили испанский флот, верфи разграблены, жизни моей не хватит, чтобы восстановить все утраченное. Вершиной доброты Вашего Величества было бы согласие создать в настоящий момент ядро нового испанского флота, уступив мне несколько кораблей и фрегатов из Ваших эскадр на Балтийском море.

Это послание датировано 25 марта 1817 г. Но еще раньше король Фердинанд всячески ублажал российского дипломата — тайного советника Татищева, бывшего тогда посланником при испанском дворе. Король сулил отдать России ни много, ни мало, а Флориду — в качестве приданого испанской принцессе, если ее возьмет в жены великий князь Николай (хотя у того уже "на мази" было венчание с прусской принцессой Шарлоттой).

"Любезность короля Испании со мною вне всяких пределов, однако мою просьбу об оставлении в покое наших владений в Калифорнии король оставил без ответа, и теперь мне представляется сомнительным наше пребывание в форту Росс и в заливе близ оного", — так писал Татищев своему императору в том же марте, жалуясь на затягивание переговоров о судьбе американских владений России.

Приманка в виде огромной суммы за продаваемые корабли вдохновила российское морское начальство более всего, и вскоре же строго секретный список кораблей на продажу был составлен. В него вошли пять 74-пушечных линейных кораблей старой постройки: "Дрезден", "Норд-Адлер", "Любек", "Нептунус" и "Три Святителя", а также три 44-пушечных фрегата: "Меркуриус", "Автро-

^{*} Андрей Михайлович Курочкин (1770—1842) — генерал-майор Корпуса корабельных инженеров, на верфях Петербурга и главным образом Архангельска построил 26 линейных кораблей, 13 фрегатов и ряд других кораблей и судов. Спущенный на воду в 1803 г. 74-пушечный линейный корабль "Сильный" считался лучшим образцом отечественного кораблестроения; Курочкин получил от государя за его создание особую награду — перстень с бриллиантами, а чертеж корабля было приказано гравировать на меди для сохранения потомкам. Из построенных фрегатов лучшими считались 36-пушечный "Крейсер" и 44-пушечный "Патрикий" (корабль назван в часть священномученика Патрикия — ключаря во Владимире. В 1430 г. во время набега татар он успел скрыть сокровища собора и, верный своему долгу, умер на пытке, не выдав тайны). В русском флоте это был уже второй корабль с таким названием. А после его продажи Испании тот же Курочкин построил новый 44-пушечный фрегат и снова его назвали "Патрикием".

ил" и "Патрикий".

Лишь последний из трех фрегатов был по-настоящему боеспособен и уже наплавал добрую тысячу миль. Именно на нем в июне этого же 1817 г. отправился на лечение в Англию друг молодости императора (и противник флота) тяжело больной 45-летний граф Павел Строганов. На пути, где-то в водах Дании, он скончался. "Патрикий" повернул назад и доставил его тело в Петербург для похорон аккурат в канун венчания наследника престола Николая Павловича, создав, как говорили, "некоторый конфуз".

Вскоре последовала спешная подготовка к строго секретному "дальнему вояжу", поскольку Акт о продаже Россией военных кораблей Испании был подписан в Мадриде еще 30 июля 1817 г. Выход проданных кораблей состоялся в октябре того же года из Ревеля, а уже 9 февраля следующего года эскадра контр-адмирала Моллера из восьми вымпелов прибыла в Кадис. Началась процедура сдачи—приемки кораблей. Вскоре команды русских моряков на 12 испанских транспортах отправились на родину. Россия получила 13 600 тыс. рублей ассигнациями, что соответствовало почти 700 тыс. фунтов стерлингов (часть долга была принята в "звонкой монете", причем каждый полноценный пиастр шел за 4 рубля 50 копеек).

Совершенно очевидно, что испанцы не пришли в восторг от фактического состояния полученных ими в основном старых кораблей. Во всяком случае, Татищев 24 марта был вынужден хотя и витиевато, но довольно красноречиво изложить создавшееся положение таким образом: "Весьма печально, Государь, что я не могу принести к стопам Вашего Императорского Величества отчет о столь же удовлетворительном

состоянии кораблей, как о состоянии отбывшей на родину команды".

Реакция императора была немедленной: чтобы как-то уладить конфуз, он приказал срочно подготовить и добавить к проданным три более новых фрегата ("Поспешный", "Проворный" и "Легкий"), оценив их в 3200 тыс. рублей...

Можно смело предположить, что печальное состояние проданных кораблей и было главной причиной замалчивания всех их последующих "подвигов" да и самой сделки*. Линейные корабли "Норд-Адлер" и "Дрезден" после переименования стали соответственно "Александром I" и "Фердинандом VII". Из всех линейных кораблей лишь "Александр I" смог выйти в океан, но по пути в испанскую колонию Перу где-то у экватора получил пробоину и был вынужден вернуться в Кадис. Вскоре вместе с прочими четырьмя он был сдан на слом.

Из шести фрегатов лишь четыре вышли в море. "Вива" и "Лихера" (бывш. "Проворный" и "Легкий") сразу же были отправлены на Кубу, где и затонули в 1822 г., а "Пронта" (бывш. "Поспешный") побывал в Америке и благополучно вернулся в Кадис, где его разобрали уже в 1820 г. Участие в боях и большая жизнь

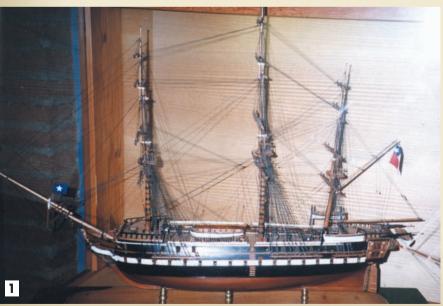
были уготованы только одному из них — фрегату "Патрикий", вошедшему в строй испанского флота под названием "Регина Мария Изабель". В мае 1818 г. он был отправлен к чилийским берегам в качестве флагмана и главного защитника конвоя из десяти транспортов с 2500 солдатами для подавления провозгласившей независимость от метрополии республики Чили.

Дальнее плавание через Атлантику и вокруг м. Горн в Тихий океан прошло благополучно. Испанцы высадились на берег Чили близ Талькауано, но при этом позорно оставили прекрасно вооруженный фрегат. 28 октября повстанцы захватили его и с триумфом привели корабль на рейд Вальпараисо, где фрегат получил свое новое имя "О'Хигтинс" в честь диктатора — президента новопровозглашенной республики дона Бернардо О'Хиггинса.

Республика начинает создавать свой флот. Главную проблему — нехватку опытных морских офицеров — решали приглашением на службу всех желающих иноземцев. Любопытно, что успеху комплектования чилийского флота кадрами из числа опытнейших британцев содействовал спешно изданный в Лондоне запрещающий это циркуляр: английские офицеры запаса, поступив-

* Этот эпизод стыдливо замалчивался и до 1917 г., и в советское время (кажется даже еще более тщательно). Я делюсь информацией, добытой в Академии истории флота и мореплавания в Вальпараисо благодаря своей переписке с доктором Карлосом Агуирре Видауре при любезном содействии чилийского посла в Москве господина Джеймса Холгера. Подробности всей эпопеи я, к тому же, долго изучал в фондах ПГАВМФ в Петербурге.

Память о построенном в России "дедушке чилийского флота" — бывшем "Патрикии" — бережно сохраняется в далекой стране. В Клубе военного флота в Вальпараисо хранится картина знаменитого английского мариниста Томаса Соммерскейла — изображение батальной сцены с бывшим русским фрегатом на первом плане. Другой победный сюжет демонстрируется на картине чилийского художника Гильермо Гроссмахта. А Музей военного и гражданского флота посвятил этому кораблю отдельный зал с картинами и реликвиями, в числе которых хранится стол из кают-компании фрегата. Здесь же несколько его моделей, которые изготовил известный мастер Эрнан Мадариага Монтойа, и ныне живущий в Вальпараисо.







- 1. Модель 44-пушечного фрегата "Регина Мария Изабель" "О'Хиггинс" "Мария Исабель" "Буэнос-Айрес" (бывш. русского фрегата "Патрикий"). Хранится в Музее флота в Вальпараисо, Чили.
- 2. Автор модели бывш. "Патрикия" Эрнан Мадариага Монтойа в зале Музея флота в Вальпараисо
- 3. Подлинный стол с бывш. "Патрикия". Стоял в адмиральской каюте Томаса Кокрейна.



Один из эпизодов боевой жизни бывш. "Патрикия" на пьедестале памятника одному из национальных героев Чили.

шие на службу к патриотам, лишались положенного им половинного жалования. Узнав об этом, свободолюбивые моряки возмутились: "Они не терпят насилия даже со стороны собственного Адмиралтейства и в пику ему идут служить под флагом Чили". Среди бунтующих асов британского флота выделялся 43-летний капитан 1 ранга Томас Кокрейн — десятый граф Дандональд. Его точно так же не испугал и грозный декрет испанского короля о смертной казни для иностранных наемников, поступивших на службу к повстанцам.

По свидетельству современников, потомственный лорд Кокрейн обладал выдающимся военным талантом и страстным, неуживчивым характером, вероятно доставшимся от его дяди Александра (известного, например, тем, что во время англо-американской войны он в августе 1814 г. захватил и сжег дотла Вашингтон, включая Белый Дом и Капитолий). Племянник, в отличие от дяди, ставил на место французов. В 26 лет Томас Кокрейн, командуя небольшим бригом, вынудил к сдаче хорошо вооруженный французский фрегат, а вскоре блестяще провел операцию по разгрому французской эскадры вместо адмирала Гамбье, уклонившегося от руководства сражением. Горячность Кокрейна и его отказ публично прославлять Гамбье в том памятном 1809 г. стоили ему карьеры: хотя он получил орден Бани и очередной чин, с флота и из Палаты лордов его изгнали. Кокрейн принял приглашение чилийского диктатора занять пост Командующего флотом мятежной республики и в августе 1818 г. на бриге "Роуз" вместе с женой леди Китти и двумя малолетними сыновьями отправился в Вальпараисо. Бриг "Роуз" в Чили встретили с восторгом. Сенат республики тут же присвоил опальному британцу чин вице-адмирала и назначил его Командующим флотом.

28 декабря 1818 г. первый в истории Республики Чили командующий военно-морским флотом лорд Томас Кокрейн поднял свой флаг на фрегате "О'Хиггинс" (т. е. на "Патрикии"), который служил флагманским кораблем чилийского флота вплоть до мая 1826 г. На должность флаг-капитана он назначил другого британца — капитана 2 ранга Роберта Фореста. Сохранились свидетельства того, что и вице-адмирал, и командир фрегата высоко оценили прекрасную работу архангельских мастеров и в частности — парусную оснастку своего корабля. Впрочем, в то время русские корабли оснащались едва ли не лучше английских — на них использовали знаменитую русскую пеньку и льняную ткань.

Уже в январе 1819 г. флот республики под командованием Кокрейна разгромил испанскую эскадру на рейде Кальяо близ столицы Перу — Лимы. В следующем году была проведена блестящая операция по захвату форта Коралл, а во время морского сражения у Кальяо был захвачен флагман испанского флота фрегат "Эсмеральда". Этот фрегат, вскоре переименованный в "Вальдивию", еще более усилил чилийский флот у побережья Чили и Перу, что и привело к окончательной победе революций в этих странах.

Новый поворот в судьбе русского фрегата наступил в 1823 г. В связи с изгнанием президента олигархами и церковью корабль переименовали в "Марию Исабель". По той же причине Кокрейн покинул Чили и стал командующим флотом Бразилии, ведущей борьбу за независимость от Португалии.

В мае 1826 г. по просьбе дружественной Аргентины все тот же бывший "Пат-

рикий" был продан аргентинцам за 100 тыс. долларов США и получил новое гордое имя "Буэнос-Айрес". Теперь уже под флагом свободной Аргентины фрегат стали готовить к почетной миссии флагмана аргентинского флота. Вместе с двумя другими кораблями его отправили к новому месту службы. Не будем забывать, для этого нужно было пройти из Тихого океана в Атлантический, обогнув Южную Америку. А ведь май в южном полушарии — последний месяц осени со свирепыми штормами. Рейс из Вальпараисо в Буэнос-Айрес закончился трагически: фрегат исчез в океане где-то вблизи мыса Горн...

Подлинным открытием в розысках крупиц истории "Патрикия" стали книги о Кокрейне и самого Кокрейна, хранящиеся в нашей Румянцевской библиотеке. Одна из них с предисловием праправнука адмирала 14-го графа Дандональда переиздана в 1968 г. Живы потомки неистового флотоводца! Наверняка в родовом гнезде адмирала в графстве Ленарк, близ Эдинбурга, хранятся подлинные дневники и журналы, писаные гусиным пером на борту "Патрикия".

Оказалось, что после Чили и Бразилии, где он командовал флотами, весной 1827 г. Кокрейн отправился в Грецию, где к этому времени Иоаннис Каподистрия (бывш. статс-секретарь МИД России) был избран президентом республики. Вплоть до Наваринского сражения в октябре 1827 г. Кокрейн командовал греческим военно-морским флотом. Вскоре после этих событий вздорные обвинения с Кокрейна сняли, он был оправдан и восстановлен в британском флоте и в Палате лордов, затем командовал эскадрами в Северной Америке, участвовал в первых опытах по внедрению на флоте паровых машин. Лишь в 1851 г., получив чин полного адмирала, Кокрейн взялся за перо и издал два тома мемуаров "Очерки службы за освобождение Чили, Перу и Бразилии". Кокрейн стал национальным героем Британии. Место, где он обрел свое последнее пристанище после смерти, последовавшей в 1860 г., говорит само за себя: в Пантеоне Вестминстерского аббатства я без труда отыскал надгробие Томаса Кокрейна.

Русский фрегат знаменитого адмирала "испарился" из памяти потомков создателей корабля. "Патрикий" не упомянут даже в самых подробных справочниках и морских словарях. Мои призывы к властям Архангельска поставить хотя бы самый скромный памятник "Патрикию" остались без ответа. Между тем судьба этого заслуженного корабля — еще один повод и еще одна возможность для столь нужного всем нам постепенного воссоздания морского достоинства России, так униженного нелепыми авариями последних лет.

Тарас Гончаров Москва

Dom na Ozepkobckou

«Домишко не стыдно иностранным показывать... Красиво, ах, красиво!» Петр Первый



Ваш дом в Замоскворечье

«Дом на Озерковской» расположен в одном из самых живописных мест Замоскворечья — на Озерковской набережной. Респектабельное здание в стиле русского классицизма XIX века оснащено самым современным техническим оборудованием — лифтами Shindler, системой централизованного кондиционирования, оптиковолоконными линиями связи. Добавыте к этому выгодное местоположение, живописные виды из окон, оригинальные архитектурные решения, новейшие инженерные разработки, круглосуточную охрану и вы получите далеко не полный портрет «Дома на Озерковской» — настоящего сосредоточия уюта, престижа, комфорта и безопасности, в котором всего 37 квартир!

Озерковская набережная, 52

959 49 29 📠 НОВЫЙ МИР

ОАО Финансовая группа «Новый мир» – инвестор и заказчик строительства. Предлагается участие в строительстве. Лизенция № МСЛ 029310-2

www.new-world.ru





ПРИГЛАШАЕМ

директора, менеджеров по продаже катеров и яхт, мотоциклов и мотоодежды, механиков по обслуживанию катеров и яхт.

Москва, тел. (095) 3-63-63-63

ПРОДАЕТСЯ

Корпус судна (после слипования и замены обшивки), класс река-море, длина 25 м, с кринолином, проектная осадка при максимальной нагрузке – 1.5 м.

контактные телефоны в Москве: (095)192-6659, 198-9553, 198-9769



ПРОДАЮ КАТЕР

"DIXIE 180 BOWRIDER" (США) +
"TOHATSU" 90 л.с. + ТРЕЙЛЕР. 1993г.в.
9900\$
тел. 8-916-696-30-16,
(095)370-68-25
ВЛАДИСЛАВ



продается яхта

Длина — 10.7 м, ширина — 3.1 м, борт — 1.1 м. Пл. парусности 50 м 2 , пассажировместимость — 10 чел. Корпус — сталь, 2 каюты, отделка: кр. дерево + тик. Дизель "Volvo Penta" 40 л. с., всп. генератор 220 В, ветрогенератор 12 В, топл. танк 2x60 л, вод. танк 70 л, "Магеллан", радар, эхолот, рация, аудиосистема, оборудов. камбуз, холодильник, душ с гор. водой.

Цена договорная. Тел. (812) 973-0548 моб. Игорь





ГРЕЧЕСКИЕ ЯХТЫ

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



Подвесные лодочные моторы, гидроциклы, запасные части б/у. Новые моторы "Yamaha" и "Tohatsu" производства Японии. Гидрокостюмы, надувные лодки производства Южной Кореи.

Магазин "ГРОТ", Владивосток Тел./факс 8(4232) 300-627; ,

тел. (4232) 438-164; www.Grot300.narod.ru; Grot300@mail.ru



"MerCruiser" 2×500 л.с., спортивные винты, скорость – 60 уз, топл. бак 400 л, вод.бак 70 л., пассажировместимость 8 чел., 3 спальн. места, эл. як. лебедка, туалет+душ. Идеальное состояние. Паркинг – СПб. 50 000 долл.

тел. (812) 961 6666, Игорь, 24 ч.



Новые яхты из Италии



Длина наибольшая — 14.60 м. Ширина наибольшая — 4.64 м. Высота кабины — 1.95м. Мотор — 2х705 л.с. (2х515 кВт). Вес — ок. 14 000 кг. Грузоподъемность — 16 человек. Спальных мест 6. Бак для воды — 485 л, 2 топливных бака по 900 л каждый. Материал — GRP.



Длина общая -12.60 м, по КВЛ -11.98 м. Ширина общая -3.90 м, по КВЛ -3.66 м. Высота кабины -1.95 м. Мотор -2x300 л.с. (2x218 кВт). Вес - ок.7500 кг. Грузоподъемность -12 человек. Спальных мест 6. Бак для воды -285 л, 2 топливных бака по 550 л каждый. Материал - GRP.

тел. +38 0332 779 789 , тел/факс: +38 0332 240 008 E-mail: paulaner@utel.net.ua; www.yacht-sale.com.ua



Модель 2002/2003 г. Пр-во США. Длина – 11.2 м, "MerCruiser" 2×370 л.с., скорость – 38 уз. Оборудование: радиолокатор, GPS, 2 душа, гор. вода, отопление; кондиционер; морозильник; телевизор, видео-, радио-, стерео и CD-проигрыватель; полностью оборудован камбуз. 17 сидячих мест в кокпите, 19 сидячих мест в салоне, 8 спальных мест, верхняя прогулочная палуба. Стокгольм, Швеция.

Цена 370 000 долл. (по договоренности). www.hauser.se/cruise/boat_chaparall.htm info@intracompartners.com Тел. (8-10-46) 707-303-096







Ихтиандр.ru предлагает

катера San Boat (Турция): 980Cuddy - 58 000 у.е.; 860Cuddy - 36 500 у.е.; 805Samurai - 20 000 у.е.; 640Cuddy - 19 900 у.е.



а также катера "Viking", "Стрингер", "Флинт", "Castello", "Мастер", "Воронеж", "Казанка" и др.

141014,Москва, 91км.МКАД, тел.(095) 747 7347, 746 6448, 231 7385, 517 7321(сервис), 136 5368; www.ihtiandr.ru; e-mail: ihtiandr@medvedkovo.com

ПЕТРОСЕТ-БОЛЬШОЙ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР YAMAHA MOTOR CO LTD

AHAMAY

Два года гарантии на подвесные лодочные моторы



























Розничная продажа: Санкт-Петербург, П.С., Большой пр., 100. Тел.: (812) 346–16–19. E-mail: bolshoi100@petroset.ru Розничная продажа: Санкт-Петербург, В.О., Средний пр., 86. Тел.: (812) 320–54–75. E-mail: sredni86@petroset.ru Оптовые поставки: Санкт-Петербург, В.О., Средний пр., 86. Тел./факс: (812) 322–24–80. www.petroset.ru

Информационная строка

Лодки, катера, яхты

Парусные яхты "Bavaria", "Moody"; моторные яхты "Princess" и "BMB"; моторные круизеры и катера "Four Winns"; скоростные катера для спортивной рыбалки "Triton"; надувные лодки "Zodiac" (складные и РИБ).

"Царь Марин", 123098, Москва, а/я 53; т. (095) 101-3362

Лучшие надувные лодки и катера. **Фирма "Мнёв и К",** СПб, т/ф (812) 265-2012, т. (812) 265-2755, 265-0588; info@mnev.ru; mnev@lek.ru

Катера, яхты, виндсерферы, гидроциклы, снегоходы, лодки, байдарки, каноэ. **"Франкарди",** СПб, т. (812) 320-1777, 327-2969, 272-0550, 327-3550; www.frankardi.ru

Круизные, прогулочные катера, моторные яхты: "Chaparral", "Cruisers", "Princess", "Wellcraft", "Menorquin", "Silverton" и др. **"Автоконцепт",** Москва, т. (095) 363-6363 (многоканальный);

mail@avtoconcept.ru; www.avtoconcept.ru

Катера "Glastron", "Bella", "Mariah", надувные лодки "Quicksilver". Аксессуары. Москва, т. (095) 575-0943, 777-4818; www.grandfs.ru

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. 187-6334;

mrmoto@mail.ru; www.mr-marine.ru; CΠ6, τ. (812) 431-1118; т/ф 431-0163; 431-1122

Фирма **"Курс"** предлагает свои лучшие про-изведения: мотолодки "Дельта", "Омега", 'Омега-люкс" с жесткой рубкой, катер "Кальмар"

СПб, т. (812) 970-5402; 516-8143; www.kurs-boat.ru; kurs@lek.ru

Лодки Воронежского завода: "Мини", "Кейс", "Воронеж-М", "Аргонавт", "Максим". Надувные лодки: "Лидер", "Корсар", "Ямаран" и др. "**МотоРэст**", Москва, т. (095) 967-1636, 163-4487, местн. 215

Продажа катеров "Vortex", "Delta" в Россию и страны СНГ. Специальные модификации для спасательных и патрульных служб. Эксклюзивный дилер "Sonic Jet Performance" "Бона Имобилиа", Москва, т/ф (095) 242-1556, 242-1625; www.jet-boat.ru; imobilia@mail.ru

Гидроциклы "Yamaha", 2002-й модельный год. Надувные лодки "Yamaran". Пассажи-

тод. падувные лодки таппатат. пасса ровместимость от 3 до 6 чел. **"YAMAHA-ЦЕНТР на Петроградской",** СПб, т. (812) 346-1619, ф. 322-2480; www.yamaran.spb.ru; www.petroset.ru; office@petroset.ru

Катера "Николь".

Москва, т/ф (095) 105-3539, 109-4085; г. Саратов, **"ТЛС-БИО"**, т. (8452) 94-8010

Алюминиевые лодки "Мастер" — весь модельный ряд. Надувные лодки фирмы "Мнёв и К". Подвесные лодочные моторы "Mercury", "Tohatsu". Установка, сервис. **СТК "Патриот"**, г. Ростов-на-Дону, т/ф (8632) 95-1864

Катера "Yamarin 6110", "Lema", "ACM" "Акватрейд", СПб, т/ф (812) 442-0052, 326-2869; www.aqua-trade.spb.ru; kater@aqua-trade.spb.ru

Катера "Гарпун", "Вектор Si", СВП "Пегас", мотолодка "Мираж". "Пласт", Н. Новгород, т. (8312) 66-0194, 63-5893, 63-1389;

www.plast.nnov.ru; pkfplast@kis.ru

Продажа, ремонт и сервисное обслуживание Продажа, ремонт и сервисное обслуживание катеров 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; www.dsk.ru

Моторные яхты, катера 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

Катера "Мастер", "Викинг", "Silver", "Bella", "Castello", "Стрингер", "Флинт", "Sanboat" надувные: "Лидер", "Yam", "Suzumar", "Brig" "Мнев"

Москва, т. (095) 747-7347, 746-6448, 136-5368, 231-7385, 517-7321; www.ihtiandr.ru; ihtiandr@medvedkovo.com

Мотолодки «Казанка 5М4» и «Казанка 6М». Самые низкие цены, гарантия, сервис, тюнинг. Пластиковые катера «RYDS», от произволителя. Автомобильные прицепы для перевозки мотолодок, катеров, снегоходов, гидроциклов и др. СПб, т/ф (812) 393-7300, т. 935-2137;

office@kazanka.spb.ru; www.kazanka.spb.ru

Катамараны и однокорпусные яхты "Marlyn", мачтовый профиль и готовые мачты. Москва, т. (095) 504-7595; www.marlyn.ru

Продажа надувных лодок и катеров "Zodiac" и "Quicksilver"

"Лакор", Башкортостан, г. Уфа, т/ф (3472) 528-500, 528-666

Алюминиевые катера "Silver" от 4 до 6.5 м с кабиной и открытые. Катера "Wellcraft", "Bella", "Suzuki". "Flipper". Двигатели "Honda" и

Клуб "Яхтинг Россия" СПб, т. (812) 513-8400, 513-8511: desander@mail.ru; www.yachtingrussia.com

Катера "Marino" и "Karnic" от официального дистрибьютора по России. Костюмы для защиты от воды и холода "Ursuit". Новые и бывшие в употреблении катера из Финляндии, Франции, США.

"Порт-Артур", СПб, т. (812) 244-3685, 994-1793; 8-901-300-3156; www.pilotbook.ru Москва, т. (095) 782-9341, 922-1079; portarthur@quantum.ru; moscow@portarthur.ru

Катера, подвесные моторы, снаряжение для рыбалки и отдыха, новые и б/у, производства Японии. Отправка во все регионы.

"Оникс-трейд", Владивосток, т. (4232) 35-5982, 55-7956; info@boats.com.ru; boats.com.ru

Катера "Crownline", "Monterey", "Regal", "Buster", "Стрингер" и др. Мотовездеходы, снегоходы: "Polaris", "Yamaha", "Arctic Cat", "Bombardier", "Тайга" и др.
"**Марин-Ат**", г. Н. Новгород, т. (8312) 196-161, 199-376; yamaha@sinn.ru; marinat@kis.гu

Со "Сплавом" всегда на плаву! Надувные моторные лодки "Сплав", аппараты на воздушной подушке "Сплав-350", туристическое снаряжение.

Фирма "ОКГ Сплав", г. Н. Новгород, т. (8312) 789-231; www.splav350.ru

Катамараны и однокорпусные яхты "Marlyn", мачтовый профиль и готовые мачты.

Москва, т. (095) 504-7595; www.marlyn.ru

Постройка парусных и моторных яхт. Палубное оборудование для яхт. Украина, г. Николаев, т. (0512) 35-3316,

т. (8-1038) 067 442 4544; www.aw.mk.ua; baa1@ukr.net

Аэроботы, флайботы, катера и яхты, все виды лодок, СВП, водные велосипеды и аттракционы, модульные причалы и платформы, надувные аквапарки, гидроциклы, эхолоты, навигаторы, оптика, спецодежда, автоприцепы и мн. др. Сервис и консультации.

"ТехноСпортЦентр", СПб, т/ф (812) 322-6060, 322-6050; www.technosportcenter.ru

Гидроциклы "SeaDoo" компании "Bombardier" различных моделей, снегоходы, мотовездеходы, сервис, запчасти, аксессуары. Фирма "Росан"

СПб, т. (812) 102-4040, ф. 101-7811

Алюминиевые лодки: "Казанка 5М4", "Казанка 6М", "Воронеж К", "Воронеж мини 3", "Кейс", "Сибирячка". Катера: "Амур", "Восток", "Стрела", "Аргонавт", "Дельфин", "Максим", весь модельный ряд "КС", самоходные морские суда: "СМБ-40", "СМБ-40/74У", "БПМ-74М", "БПМ-74М-жд". Осуществляем доставку своим транспортом во все регионы.

ООО ПКФ "Георг" Ростов-на-Дону, ул. Труда, 10; т. (8632) 27-8356, 47-1050, 27-8329, ф. 27-8356.

Металлические катера российских производителей типа "Амур", "Восток", "Стрела", "Максим", "Дельфин", "Аргонавт", "КС" по ценам производителей. Лодки "Казанка", "Обь", "Воронеж", "Лидер" и др. Катера и лодки оборудуем подвесными моторами фирмы "Ямаха" — 8, 15, 30, 40, 55, 85, 115 и 200 л.с. и аксессуарами. При поставке катерая москем возможна преводата ров через Москву возможна предоплата 50%. При экспорте производим таможенное оформление. Оплата по аккредитиву. ООО "ГАЛС-ПЛЮС"

107014, Москва, ул. Стромынка, д. 13A, оф. 56. Т/ф (095) 269-4732, 526-9417, 268-6478; www.boat.ru; info@boat.ru, boat@boat.ru

От мотолодки до океанской моторной яхты! Катера, моторные яхты в наличии и на заказ: "Bayliner", "Maxum", "Trophy", "Nimbus", "Ferretti" и др. Продажа, первичный и вторичный рынок, trade-in, сервис, тюнинг, подбор стоянок, капитанов, помощь в оформлении, консультации (весь спектр обслуживания). "Катер Лайф'

Москва, т. (095) 998-3834, 130-8515; www.kater.ru

Каютные катера "Cortina 555". ООО "БГК", Москва T/Φ (095) 105-3539, 109-4085; www.katernik.ru

Производство и продажа катеров "Marino-Miracle".

Компания "СТК", г. Петрозаводск, т. (8142) 797-000, 797-010; ф. (8142) 797-031; www.ctk-com.ru

Моторные яхты класса "люкс" "Galeon-330", моторные катера для отдыха, рыбалки и ту-

000 "Автопик-М" — эксклюзивный дистрибьютор Р. Р. Н. U. "Galeon" в России, т. (095) 778-1641, 504-3926, τ/φ (095) 491-6366; galeonrus@mail.ru

Информационная строка

Катера и лодки "Aquador", "NordStar", "Masmar", "Bella", "Flipper", "Castello" и др.

Мазпат, Сам В наличии и на заказ. Компания "ХардТопМарин", СПб, т. (812) 421-1225, 115-4578; htmarine@mail.ru; www.hardtop.ru. Москва, т. (095) 780-6896, 780-6897, 8 (901) 300-3206

Двигатели

Подвесные моторы "Mercury" 2.5-250 л.с. Ремонт и техническое обслуживание. "Меркурий-НИИ TM" СПб, т. (812) 321-6103, 321-6104; ф. 535-2496

Лодочные моторы, вездеходы, мотоциклы и другая техника. Продажа и ремонт. "Мотоцентр", СПб, т. (812) 304-4703; www.peter-bike.com

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". **"Волжские моторы**" г. Ульяновск, т. (8422) 35-8591; ф. 32-2897

Лодочные моторы: "Selva", "Mercury", "Honda", "Yamaha". Ремонт ПМ и установка. "МотоРэст", Москва, т. (095) 967-3799, 163-4487, местн. 215

Подвесные лодочные моторы "Johnson" и "Evinrude"; вездеходы-амфибии "Argo"; вод-ные лыжи "HO"; вейкборды "Hyperlite"; виндсерферы "Fanatic"; оборудование для дай-винга "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". Мощность от 2 до 250 л.с., 2- и 4-тактные. "YAMAHA-ЦЕНТР на Петроградской", СПб, т. (812) 346-1619, ф. 322-2480; www.petroset.ru, office@petroset.ru

Подержанные и новые 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",

офис: (8-4232) 300-627, магазин: (8-4232) 43-8164; www.Grot300.narod.ru; Grot300@mail.ru

Двигатели "Yanmar", "Perkins-Sabre" 10-500 л.с. (ход "Saildraive", "Bobtail"). (ходовые "Sterndrive", **"Перпетуум-Мобиле"**, Москва, т/ф (095) 967-3307; СПб, (812) 162-5104

Стационарные и подвесные моторы "MerCruiser", "Yanmar", "Mercury", "Marine". Продажа и сервисное обслуживание. active@dsk.ru; office@dsk.ru

Моторы "Suzuki" от 2 до 140 л.с. "Морской скат", СПб, т. (812) 230-1879 (опт), 230-1522 (розница); stingray@suzuki.spb.ru; www.suzuki.spb.ru

Подвесные лодочные моторы "Honda", "Mercury", "Yamaha" и др. А также надувные катера "Мнёв", "Фрегат", "Корсар", навигаторы, эхолоты, прицепы (750 кг), винты, масла. Доставка в любой регион России. **"Нева-сеть"**, СПб, т. (812) 524-2064, 115-1567, 973-2369, т/ф 524-5367

Лодочные моторы из США и Японии. **"БГК"**, Москва, т/ф (095) 105-3539, т. 109-4085; www.katernik.ru

Моторы "Selva", "Yanmar", "Mercury", "Honda" и др. Гарантия, сервис. Ремонт и установка.

т. (095) 747-7347, 746-6448, 136-5368; www.ihtiandr.ru; ihtiandr@medvedkovo.com

ПМ фирмы «Yamaha». Мощность от 2 до 250 л.с. 2- и 4-тактные. Отеч. ПМ «Вихрь-30». СПб, т/ф (812) 393-7300, т. 935-2137 office@kazanka.spb.ru; opt@kazanka.spb.ru; www.kazanka.spb.ru

Дистрибьютор подвесных двигателей "Mercury" в Башкортостане. Приглашаются к сотрудничеству дилеры. Двигатели "Mercury" всех мощностей. Продажа, ремонт сотрудничеству. и техническое обслуживание. "Лакор", Башкортостан, г. Уфа, т/ф (3472) 528-500, 528-666

Моторы "Mercury", "Yamaha", "Johnson", "Tohatsu", "Honda" и др. "Марин-Ат", г. Н. Новгород, т. (8312) 196-161, 199-376; yamaha@sinn.ru; marinat@kis.ru

Подвесные моторы "Tohatsu, "Mercury", "Selva", "Вихрь", "Нептун", "Ветерок". "ТехноСпортЦентр", СПб, т/ф (812) 322-6060, 322-6050; www.technosportcenter.ru

Подвесные лодочные моторы "Mariner-Mercury", запчасти, аксессуары. **"Фесси мотор"**, Екатеринбург, т. (3432) 69-4615 (51, 53); Челябинск, т/ф (3512) 64-2432

Подвесные двигатели "Johnson". **ТД "Царь"**, Москва, т. (095) 144-4401, ф. (095) 146-8445; www.czar.ru

Подвесные лодочные моторы "Suzuki". 2- и 4-тактные. **"Морской скат"**, СПб, т. (812) 230-1879 (опт), 230-1522 (розница); stingray@suzuki.spb.ru; www.suzuki.spb.ru

Мототехника, гидроциклы, лодочные мото-

ры, лодки, катера. **"Yamaha"** — официальный дилер по России, СПб, т/ф (812) 560-7193, 568-0051

Оборудование и услуги

Ремонт и сервисное обслуживание стационарных двигателей и любой техники. Стоянка и комплексное техническое обслуживание катеров и лодок. Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров.

"ДСК", г. Самара, т. (8462) 478-578; active@dsk.ru, office@dsk.ru, www.dsk.ru

Системы, устройства, навигационное оборудование и элементы снабжения яхт и катеров. Продажа яхт.

'Старлит": магазин "Морские товары", СПб, т/ф (812) 235-4982

GPS-приемники, карт-плоттеры, эхолоты, радары, навигационные инструменты, радиостанции, оборудование ГМССБ, оснащение катеров, яхт. "Навиком", Москва, т/ф (095) 116-7511,

730-2140; www.navicom.ru

Любые винты к ПМ в любую точку России! СПб, т. (812) 108-8963, ф. 118-8261

Поставка яхтенного и судового оборудования, сервис марин, чартер на Байкале. "Сибмарин-сервис", г. Иркутск, т. (3952) 56-0320, ф. (3952)51-0011; sibmarine@angara.ru

Рулевые машины (от ручных до электрогидравлических) для катеров и яхт. Морские навигационные и электронные приборы, компасы и авторулевые для малого флота. Поставка, пусконаладочные работы, сервисное обслуживание и консультации.

"Навис" — оф. представитель фирмы "Autonav Marine System Inc" и компании "Silva Marine" СПб, т/ф (812) 567-3763: serg@navis.spb.ru; www.navis.spb.ru

Палубное, навигационное оборудование, дельные вещи, сувенирная продукция. **"Фордевинд-Регата"**, СПб, т/ф (812) 320-1853, 327-4580, 327-4581; alex@forreg.spb.ru; www.fordewind.spb.ru

Спутниковые навигаторы, эхолоты, карты, аксессуары — "GPS". "Инфорт'

СПб, т. (812) 325-4444; www.nav.ru

Широкий ассортимент материалов "Scott Bader" для производства и ремонта стеклопластиковых судов: полиэфирные смолы, гелькоуты, стекломаты, топкоуты, ровинг. **'НГК-Композит**"

Москва, т/ф (095) 730-5056, 429-9610; www.igc-composite.com

Судовые генераторы "Вепрь" 6-100 кВт с двигателями "Yanmar", "Perkins", двигателями "I ombardini". "Перпетуум-Мобиле' Москва, т/ф (095) 967-3307; СПб, (812) 162-5104

Широкий выбор навигационных электроннокартографических систем морского исполнения и для офисных персональных компьютеров. Бумажная продукция — атласы, карты. Радионавигационное оборудование.

СПб, т/ф (812) 325-4048, 323-8528; market@morintech.ru; www.morintech.ru

Оборудование для катеров, лодок и яхт по каталогу. Метизы, бытовая техника, сувен, продукция.

"Порт-Артур СПб, т. (812) 244-3685, 994-1793; Москва, т. (095) 782-9341, 922-1079; portarthur@quantum.ru; moscow@portarthur.ru

Эхолоты, радары, радиостанции, навигационно-картографические системы, рулевые системы, GPS, индикаторы.

Представитель фирмы "Raymarine" в России, компания **"Микст"**, Москва, т/ф (095) 354-6235; www.mikstmarine.ru; info@mikstmarine.ru

Запасные части на катера "Амур", "Восток": винты, рабочие колеса, крыльчатки, валы, муфты, шестерни, редукторы, поворотно-откидные колонки, водометные движители, троса и др.

7000 "ГАЛС-ПЛЮС", 107014, Москва, ул. Стромынка, д. 13A, оф. 56. Т/ф (095) 269-4732, 526-9417, 268-6478; www.boat.ru; info@boat.ru; boat@boat.ru

Продажа стальных понтонов 10х2.5 м. Состояние идеальное. Понтоны находятся в Петербурге. Цена 1200 у.е./шт. T. (812) 930-6102, 937-9383

Судовые спутниковые телевизионные системы. Поставка. монтаж, сервис. **ООО "Саит"**, Москва, т. (095) 784-7200; info@saitmarine.ru; www.saitmarine.ru

Ветрогенераторы для яхт, автомобилей, путешествий. Спецкомплектация, отечественные и импортные. Доставка по России и СНГ. СПб, т. (812) 373-5430, ф. (812) 373-8929; info@windgen.ru; www.windgen.ru

САМЫЙ НАДЕЖНЫЙ СПОСОБ РЕГУЛЯРНОГО ПОЛУЧЕНИЯ ЖУРНАЛА — ПОДПИСКА!

Объявляем подписку на журнал на 2004 год

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

Курьерская доставка журнала по Москве и С.-Петербургу (sales@katera.ru; (812) 312-4078 – Николай Мазовка)

на 2004 годовая		ЗАО "КПНП журнал "КАТЕРА и ЯХТЫ"							
ПОДПИСКА – 350 руб. с учетом доставки (188, 189, 190, 191, 192)	извещение 	Расчетный счет № 40702810655230157743, к/с 30101810500000000653							
продолжается подписка	Capana Zapanuu ii Kaur Chankaura Pagaru Hautanan uga OCE								
на 2003 № выход оплата до 187 декабрь 01.12	наименование банка								
СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ — при получении в редакции		№ 1991/0786 г. Санкт-Петербург, БИК 044030653, ИНН 7825700479 другие банковские реквизиты							
за один экз. 55 руб. – с учетом доставки		пс	чтовый индекс, адрес, ФИО						
за один экз. 70 руб. При оплате за каждый журнал	j								
предложение действительно до 01.12.03 г. Редакция высылает ранее вышедшие			Сумм	ıa					
журналы, для этого вы должны перевести деньги на р/с редакции, заполнив абонемент, указав номера	 	За							
журналов, ФИО (полностью), индекс, почтовый адрес	Vocarro	Плательщик _		_ Сумма платы за услуги	руб	_ коп.			
Стоимость 1 экз. № с пересылкой 156, 157 25 руб.	Кассир		20 1	т. Итого <u> </u>	руб	_ коп.			
171, 172 50 py6. 176, 177, 180, 182 60 py6.		ЗАО "КПНП журнал "КАТЕРА и ЯХТЫ"							
ЭЛЕКТРОННЫЕ ВЕРСИИ № 175, 179 – 100 руб.		Расчетный счет № 40702810655230157743, к/с 30101810500000000653							
за 1 экз. с пересылкой Предложение действительно до 31.12.03 г.	В Северо-Западный банк Сбербанка России Центральное ОСБ								
По решению редакции ПЕРВЫЙ подписавшийся получает приз			36 г.Санкт-Пе	етербург, БИК 044030653, ИІ отне банковские реквизиты					
(футболка, кепка) с символикой журнала. Из подписчиков на 2004 г. первой оказалась читательница из	 		×.	y ne outdoordie pension is					
Москвы Мария Михайловна Фомина. Первым подписчиком на 2005 г. стало 000 "Антенна" из г. Кинешмы.	İ	почтовый индекс, адрес, ФИО							
стало ООО "Антенна" из г. кинешмы.			Сумм	Сумма					
40	 	За							
журналу	КВИТАНЦИЯ	Плательщик		_ Сумма платы за услуги	руб	_ коп.			
КАТЕРА'и ЯХТЫ	Кассир	" "	20 1	г. Итого	руб.	коп.			

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 КSS (Киев) — 10932, по каталогу "АиФ Казахстана" — 10428. Электронный адрес подписки — www.pressa.apr.ru/index/84748. Зарубежные читатели могут оформить подписку, в ООО "МК-Периодика": тел.: 7 095 328 4967, факс: 7 095 238 4634; info@mkniga.msk.su

_ г. | Итого

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Редакция журнала предлагает оформить подписку на книгу

Р.В.Страшкевич

"ВИХРЬ — РЕМОНТ СВОИМИ СИЛАМИ".

Рассмотрены наиболее типичные неисправности моторов, даны советы по их обнаружению и устранению. На основе накопленного опыта сформулированы рекомендации по обслуживанию мотора, его самостоятельной разборке и сборке, изготовлению деталей и узлов. Для любителей-водномоторников, спортсменов, лиц, эксплуатирующих моторы "Вихрь" на малых судах; работников мастерских по

ремонту подвесных моторов.

Книга уже подготовлена для печати. В силу ограниченного тиража она будет представлена далеко не во всех магазинах городов России. Поэтому мы предлагаем заказать ее в редакции. Стоимость книги вместе с пересылкой — 85 руб. Для оплаты можно воспользоваться помещенной выше квитанцией.

КУПОН ЗАКАЗА ЖУРНАЛА

руб. _

коп.

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			2000		2001			2002		
№ выпуска	156	15	7 1	71	172	176	17	7	180	182	
Кол-во экз.											
Год		2003					2004				
							100	100	101	100	
№ выпуска	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	

Ориентировочная цена за № 156, 157 — **30 руб.,** №171-172, 176 –182 — **52 руб.** за экземпляр, за №183-192 — **58 руб.** за экземпляр

плюс услуги почты по пересылке, составляющие около 30% от цены журнала. Редакция оставляет за собой право изменять цену с учетом инфляции





Возможна комплектация лодок двигателями "Honda"

Лодки "Silver" в комплекте с двигателями "Suzuki": «Silver Fox DC» + «Suzuki 50» стоимостью от 11 000 € «Silver Hawk DC» + «Suzuki 115» стоимостью от 16 000 € «Silver Eagle Star Cabin» + «Suzuki 140» стоимостью от 32 000 €



Длина — 7.15 м, ширина — 2.59 м.

Килеватость на транце — 17°.

Вес максимальный — 1567 кг.

Двигатель — 5.0 МРІ.

Полностью оборудованная каюта.

Корпус сварной из сплава АМг.

Штатив для дополнительного мотора.

Цена — от 45 000 \$

"SILVER HAWK DC"

Длина — 5.20 м, ширина — 2.07 м. Килеватость на транце — 18.5°. Вес — 380 кг. Топл. бак — 67 л. Пассажировместимость — 6 чел. Двигатель от 50 до 115 л.с.

> Лучшие в мире винты американской фирмы "Michigan" для любых лодочных двигателей. В наличии и на заказ



Генераторы фирмы "SDMO" и "Honda". Лучшие цены!







