КАТЕРА и ЯХТЫ

№1 (188) март 2004 POWER & SAIL BOATS

"Фантом-II", "Crosswind 210", "Вельбот-51", "Marlin 21", "Silver Eagle Star Cabin", "Castello Amazon HT", 12 норвежских лодок

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

РЕПОРТАЖ С ВЕРФЕЙ "BENETEAU"

МОТОРЫ 2004 ГОДА

СВЕЧИ ДЛЯ ИМПОРТНЫХ МОТОРОВ

МОТОРНАЯ ЯХТА "WALLY 118"

ISSN 0320-9199 01
9 770320 919009

ПОДАРОК ЧИТАТЕЛЮ – дисконтная карта "Мореман" (стр. 41)

Новые 4-тактные модели - новые возможности

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

EFI

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

MERCURY FourStroke

Дилеры "Mercury" по Северо-Западному региону РФ: Санкт-Петербург ♦ ООО "Меркурий – 2000", тел. (812) 321-6103 ♦ ТД "ТехноМарин", тел. (812) 108-8963 ♦ Компания "Франкарди", тел. (812) 320-1771 ♦ Магазин "Лодки, моторы, снаряжение", тел. (812) 552-0921 **Ленинградская область** ♦ г. Луга, ТФ "Лотос", тел. (81272) 2-53-53 ♦ г. Выборг, "Аква-Марин", тел. (81278) 9-36-97 **Архангельск** ♦ Фирма "Барс", тел. (8182) 64-26-26 **Вологда** ♦ Магазин "Мир Рыбалки", тел. (8172) 75-61-41 **Калининград** ♦ ООО "Подста", тел. (0112) 32-87-08 **Кандалакша** ♦ Магазин "Рокай", тел. (81533) 9-43-63 **Мурманск** ♦ ООО "ТехноСпортЦентр", тел. (8152) 27-49-00 ♦ Салон "Снегоходы МКТИ", тел. (8152) 23-97-87 ♦ Магазин "Рыболов", тел. (8152) 45-99-46 **Петрозаводск** ♦ Магазин "ТОМ", тел. (8142) 78-02-15 **Псков** ♦ ООО "М-Моторс", тел. (8112) 72-50-12 **Череповец** ♦ Магазин "Рыболов", тел. (8202) 50-56-68 **Великий Новгород** ♦ Магазин "Золотая рыбка", тел. (81622) 7-63-90

www.m-card.info

AQUATRADE

Официальный дистрибьютор в России

Предложение на 2004 год! Комплект: катер "Yamarin" + двигатель "Yamaha"

"Yamarin 4730 S" + "Yamaha F50 DETL" — 13665 Eur
+ "Yamaha F50 AETL" — 14145 Eur

"Yamarin 5220" + "Yamaha F60 AETL" — 17825 Eur
+ "Yamaha F80 AETL" — 19585 Eur
+ "Yamaha F100 CETL" — 19995 Eur
+ "Yamaha 90AETOL" — 17785 Eur

YAMARIN
BOATS BY KESKO MARINE

"Yamarin 5940" + "Yamaha F80AETL" — 24995 Eur
+ "Yamaha F100 CETL" — 25445 Eur
+ "Yamaha F115 AETL" — 26955 Eur

"Yamarin 5930 " + "Yamaha F80 AETL" — 23955 Eur
+ "Yamaha F100 CETL" — 24385 Eur
+ "Yamaha F115 AETL" — 25835 Eur
+ "Yamaha F150 AETL" — 27365 Eur
+ "Yamaha 130 BETOL" — 23795 Eur

"Gold II" Lema

Длина — 7.38 м, ширина — 2.69 м.
Двигатель — бензин. дизель

"Heritage 26" ACM

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

Катера фирмы "ACM", 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.

AQUATRADE
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

ТОРГОВЫЙ ДОМ
Царь
121108, Москва, ул. Кастанаевская, 42.
Тел. (095) 144-4401, 144-0024,
144-0047, 144-2483, 146-7626;
факс (095) 146-8445
e-mail:czarao@dol.ru
www.czar.ru
EVINRUDE
intrepid
Широкий выбор
подвесных двигателей
"Johnson"
и "Evinrude"
Всегда в продаже!
Johnson

ОТ РЕДАКТОРА

Показатель здоровья любого журнала – это постоянный рост тиража. С каждым годом традиционно заметно расширяется читательская аудитория нашего журнала – увеличивается число подписчиков. Мы рады каждому новому подписчику и признательны постоянным читателям за преданность "Катерам и яхтам". Чем больше интерес и доверие читателя, тем больше тираж. Однако в постперестроечные годы на эту ясную зависимость все больше начали влиять факторы, имеющие мало общего с логикой и не зависящие от авторитета и подлинной популярности того или иного издания.

Нам очень часто задают одни и те же вопросы:

"Почему нельзя купить ваш журнал в каждом киоске нашего города?"

"Как застать свежий журнал в тех точках, куда он поступает?"

Коммерциализация розничной продажи СМИ привнесла в отношения между издателем и распространителем жесткие законы рынка, которые далеко не всегда учитывают интересы тех или иных читательских групп.

Итоги прошедшей в Москве выставки "Пресса-2004" подтвердили тенденцию, уже давно заметную во всем мире: происходит концентрация крупнейших медиакомпаний, поглощение крупными издательскими домами мелких розничных сетей, создание крупных компаний по реализации со своими интересами и правилами игры. Сегодня – это и большие единовременные взносы за право вхождения в сеть, и жесткая конкуренция на самом прилавке. Для продавца розницы выгоден тот товар, который "раскручен" — хорошо известен покупателю, имеет небольшой формат, высокую цену (следовательно, возможна большая наценка), частую периодичность.

Из 4000 издающихся сегодня журналов ядро составляют лишь 600-700, а на ограниченной площади киоска обычно можно увидеть не более 200 коммерчески эффективных наименований, потому что излишнее расширение перечня товаров приводит лишь к уменьшению процента продаж. Понятно, что при выборе для продажи, например, между сравнительно дорогим журналом "Новый мир" и каким-нибудь бульварно-кроссвордным изданием, приоритет будет за последним.

Продавец розницы всегда с опаской берет количество экземпляров впрок: себестоимость ремиссии (возврата непроданного тиража) приблизительно в пять раз выше, чем себестоимость прямой обработки тиража. Вот почему "протухшие" тиражи желтых журналов легче реализовать в метро, продавая по принципу "три на десятку", чем возвращать непроданные экземпляры издателю.

Это лишь немногие подводные камни на пути журнала от редакции к читателю.

Тем не менее сегодня преобладающая часть тиража "Катеров и яхт" реализуется через розничную сеть. Это направление мы будем активно развивать и в будущем, несмотря на все трудности.

Но ведь есть и подписка! На каждый звонок в редакцию: "Как можно купить журнал?", мы в первую очередь отвечаем предложением : "Подпишитесь!". Только так можно гарантированно приобрести журнал, причем за меньшие деньги, чем при покупке в киоске. Подписчик – это наш человек! Неслучайно многих своих постоянных читателей мы знаем в лицо: из их круга вышел не один наш автор и корреспондент, к ним мы обращаемся в первую очередь, когда необходимо посоветоваться, на их письма редакция отвечает с особым вниманием.

Подписка позволяет журналу точнее определять свой будущий тираж, легче формировать бюджет и перспективный портфель редакции. В советские времена подписка была инструментом дефицитного распределения, мощным идеологическим оружием. Многие наши старые читатели еще помнят те времена, когда на предприятиях разыгрывались дефицитные подписки на журналы "Здоровье" или "За рулем", когда закрытая подписка на "Америку" распределялась обкомом только среди наиболее идеологически крепких членов партии, а "Аргументы и факты" предназначались в первую очередь политинформаторам на больших предприятиях. Лишь в начале 80-х гг. "Катерам и яхтам" удалось добиться права на подписку. И за короткое время она достигла 60-70 тыс. экз., что составляло приблизительно 30% общего тиража. (У наиболее успешных изданий это соотношение составляет 35-45%).

Сегодня "Катера и яхты" такими цифрами похвастать не могут. В десятки, а то и в сотни раз рухнули тиражи у всех прежних изданий, многие вообще прекратили свое существование. Оптимальное соотношение между розницей и подпиской мало кому удается выдержать. У многих вновь появившихся изданий тираж нередко определяется лишь количеством рекламодателей и возможностями бесплатной раздачи.

Однако мы не оставляем усилий по расширению круга наших подписчиков. Именно в связи с этим редакция проводила через свой сайт опрос читателей, где предлагалось ответить на анкету: " Я не подписываюсь потому, что...". Мы получили на начало февраля более полутора тысяч ответов и, естественно, с пониманием отнеслись к таким, как "уже подписался" (10%) или "люблю покупать журнал в магазине либо киоске" (13.5%), но некоторые удивили. Как не удивиться, когда читатель сознается: "Мне лень заполнять квитанцию и отправлять ее"

(7.7%). Некоторые нас откровенно озадачили. Например, есть такие, кто “не знает, что можно подписаться” (2.4%) или “боится, что деньги получат, а его просто обманут” (1.3%), но больше всего тех, кто “не доверяет почте и службе доставки” (20%).

Мы внимательно изучили все ответы и попытались максимально учесть трудности на пути подписчика. Да, мы сами сталкиваемся с необязательностью почты, знаем наши подъезды с разоренными почтовыми ящиками, понимаем, как порой не хочется идти на почту и в тесных каморках, пропахших сургучом и бечевкой, рыться в подписных каталогах.

Поэтому предлагаем максимально возможное количество вариантов подписки, из которых каждый читатель сможет выбрать наиболее удобный для себя.

С этого номера нашу страничку с информацией о подписке мы выносим из конца журнала в его первую часть. Вы можете выбрать любой из четырех подписных каталогов, можете подписаться на журнал как в России, так и за рубежом; можете оформить подписку через редакцию с отправкой заказным письмом. Это – наиболее прямой и выгодный для читателя путь. В редакции можно оформить подписку, начиная с любого номера года без всякой привязки к традиционным полугодовым подписным кампаниям. Заказать журнал можно также наложенным платежом, т. е. без предварительной оплаты. В Санкт-Петербурге и Москве организована адресная доставка журнала “Из рук в руки”, которая в ближайшем будущем будет возможна и в других городах России.

О каждом случае незаконного отказа в подписке на журнал немедленно сообщайте в редакцию, с этим будет разбираться наш отдел распространения.

С этого года в журнале планируется анонсирование материалов, которые готовятся для публикации в будущих номерах.

И еще одна новость: наши постоянные подписчики, те, кто оформит подписку через редакцию на будущий год до 1 сентября, получат перед Новым годом — в декабре — первый номер 2005 года бесплатно. С него мы восстанавливаем выпуск шести номеров журнала в год. Подписной талон на 2005 г.будет опубликован в следующем номере журнала.

Очень надеемся видеть вас нашими постоянными подписчиками!

ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ:

Алюминиевая мотолодка “Бриз”

ТЕСТ

После “Вельбота-51”, отчет об испытаниях которого помещен в этом номере, 3.9-метровый “Бриз” с пластиковой палубной секцией, тоже выпускаемый верфью малого судостроения “Литек”, может показаться детской игрушкой...

Скоростной РИБ “Буревестник-530”

ТЕСТ

Испытания этого РИБа с поперечным реданом компании “Мнев и К” мы проводили в ходе пробега Петербург—Усть-Ижора, организованного клубом “24 часа” по поводу закрытия сезона.

Стоячий гидроцикл “Yamaha SuperJet”

ТЕСТ

Как показал наш первый опыт общения с этим экстремальным снарядом, привычное слово “гидроцикл” к нему не совсем подходит. Скорее — монолыжа с мощным мотором...

Вторичный рынок подвесных моторов

Согласно результатам редакционных исследований, именно подержанный импортный подвесник становится для многих первым в жизни лодочным мотором. Каково нынешнее состояние вторичного рынка?

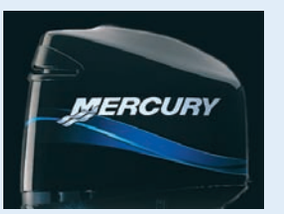
Новый океанский гоночный катамаран “Валет 32”

Эта яхта — дальнейшее развитие катамарана типа “Иван”, победителя Фастнетской гонки. Сотрудники редакции осуществили короткий пробный выход на “парусной ракете”.

Подвесные моторы 2004 года

(продолжение)

На этот раз будут рассмотрены новые подвесные моторы европейских и североамериканских производителей, в том числе — абсолютно новая уникальная серия “Mercury Verado” мощностью от 200 до 275 л.с., на презентации которой побывал наш корреспондент.



“Полярный Поход-2000”

Первое в истории плавание на 6-метровой моторной лодке по “Арктическому кольцу” — вдоль берегов Северного Ледовитого океана.

Самодельный привод с ЧПВ

Предприниматель из Новосибирска Б.Половинкин разработал и построил по образцу привода Арнесона собственную конструкцию, в которой соединил целый ряд технических решений.

Строим “Чиж-2”

Рабочие чертежи многоцелевого детского швертбота с наибольшей длиной 3.37 м, разработанного И.Стрелецким (пос. Шексна). О первых лодках по этому проекту — смотри в № 181.

Вы все еще спрашиваете журнал в киоске? Тогда подписка идет к вам!

Стоимость одного журнала с доставкой 70 руб. × количество номеров = сумма (350 р.)

ИЗВЕЩЕНИЕ

ЗАО “КПНП журнал “КАТЕРА и ЯХТЫ”

р/с 4070 2810 6552 3015 7743, к/с 3010 1810 5000 0000 0653

Северо-Западный банк Сбербанка РФ ОСБ № 1991/0786

наименование банка

г. Санкт-Петербург, БИК 044030653, ИНН 7825700479

другие банковские реквизиты

почтовый индекс, адрес, ФИО

Вид платежа	Сумма

Плательщик .....

“ ..... ” ..... 2004 г.

Сумма платы за услуги ..... руб. ..... коп.

ИТОГО ..... руб. ..... коп.

Кассир

КВИТАНЦИЯ

ЗАО “КПНП журнал “КАТЕРА и ЯХТЫ”

р/с 4070 2810 6552 3015 7743, к/с 3010 1810 5000 0000 0653

Северо-Западный банк Сбербанка РФ ОСБ № 1991/0786

наименование банка

г. Санкт-Петербург, БИК 044030653, ИНН 7825700479

другие банковские реквизиты

почтовый индекс, адрес, ФИО

Вид платежа	Сумма

Плательщик .....

“ ..... ” ..... 2004 г.

Сумма платы за услуги ..... руб. ..... коп.

ИТОГО ..... руб. ..... коп.

Кассир

В 2004 г. выйдут № 188, 189, 190, 191, 192.

Впишите *индекс, город, улицу, дом, квартиру*
Фамилию, имя, отчество

За журналы № “...” или за книгу “...”

Впишите *сумму*

Заполните бланк, вырежьте, оплатите в любом отделении Сбербанка или почтовом отделении. Получать будете **ЗАКАЗНЫМ ПИСЬМОМ**

Заказное письмо вам доставляет почтальон на дом и вручает. Если не застанет дома, то оставит **извещение** о получении заказного письма. С этим извещением вы идете на почту за письмом. Письмо хранится один месяц.

Редакция высылает ранее вышедшие журналы, для этого вы должны перевести деньги на р/с редакции, заполнив абонемент, указав номера журналов, ФИО (полностью), индекс, почтовый адрес

СТОИМОСТЬ 1 ЭКЗ. (с пересылкой)

№ 156, 157	25 руб.
171, 172	50 руб.
176, 177, 180, 182	55 руб.
183, 184, 185, 186, 187	65 руб.

ЭЛЕКТРОННЫЕ ВЕРСИИ

№ 175, 179 – 100 руб. за 1 экз. с пересылкой

Предложение действительно до 01.05.04 г.

СРОКИ ОПЛАТЫ ПРИ ПОДПИСКЕ НА ОТДЕЛЬНЫЕ НОМЕРА (с доставкой)

№	выход	оплата до
189	май	01.05
190	июль	01.07
191	октябрь	01.10
192	декабрь	01.12

Предложение действительно до 01.05.04 г.

СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ

при получении в редакции за один экз.	55 руб.
с учетом доставки за один экз.	70 руб.

КУРЬЕРСКАЯ ДОСТАВКА ЖУРНАЛА ПО МОСКВЕ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГУ
“ИЗ РУК В РУКИ” sales@katera.ru; (812) 312-4078 – Николай Мазовка

ПОДПИСНЫЕ КАТАЛОГИ

Россия, СНГ “Почта России” ..... индекс — **84748**
по каталогу “Роспечати” ..... индекс — **70428**
по каталогу KSS (Киев) **10932**
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

Напоминаем, что в 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.

КУПОН ЗАКАЗА ЖУРНАЛА КАТЕРА и ЯХТЫ

Уважаемые читатели, редакция предлагает вам получать журнал «КАТЕРА и ЯХТЫ» наложенным платежом **БЕЗ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ОПЛАТЫ**
Для этого заполните купон заказа и отошлите его в конверте по адресу:
199053, г. СПб, Васильевский о-в, 4-я линия, 13, или по E-mail: folicom@nm.ru
ООО «Фоликом» (Книга – почтой), тел. (812) 323 7004

Фамилия, имя, отчество .....

.....

Почтовый индекс, адрес .....

.....

Год	1992-93		2000		2001		2002		2003				2004				
№ выпуска	156	157	171	172	176	177	180	182	183	184	185	186	188	189	190	191	192
Кол-во экз.																	

Ориентировочная цена за № 156, 157 — **30 руб.**, №171-172, 176 –182 — **55 руб.** за экземпляр, за №183-192 — **60 руб.** за экземпляр*.

КУПОН ЗАКАЗА КНИГИ

Р.В.Страшкевич
“Моторы “Вихрь” — ремонт своими силами”.

Цена экз.*	Кол-во экз.	Сумма*
120 руб.		

*Без учета стоимости услуг почты по пересылке, составляющей около 25% от цены журнала. Редакция оставляет за собой право изменять цену с учетом инфляции.

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!
Редакция журнала предлагает заказать книгу
Р.В.Страшкевич
“МОТОРЫ “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.

Стоимость книги вместе с пересылкой — 100 руб.

Для оплаты можно воспользоваться помещенной выше квитанцией.
Для этого в графе “за” указать книгу “Моторы “Вихрь” и проставить сумму.

№ 1 (188) 2004

содержание

От редактора **3**

НА МЕРНОЙ МИЛЕ “КиЯ”*

“Фантом-II” и “Crosswind 210”: един в двух лицах **8**
“Вельбот-51”: спокойствие и основательность **14**
“Silver Eagle Star Cabin”: старый знакомый **17**
12 норвежских лодок глазами водителя **20**
“Marlin 21”: московский иностранец **28**
“Castello Amazon HT” наращивает мощность **32**
* Материалы раздела подготовил А.Лисочкин

ТЕХНИКА СПОРТУ И ТУРИЗМУ

Первый год русского “Сильвера”, А.Даняев ♦ **36**
Лодки фирмы “Пласт” **39**
“Мореман” — человек, живущий в обнимку с морем, А.Г. ♦ **42**
Российско-американская аэродружба, А.Михайлов **44**
Промышленные технологии для малого судостроения **47**
“Ракета” и “Африка” — быстроходные яхты нового поколения, М.Тихонов **48**

ЗА РУБЕЖОМ

Наш репортаж: Место встречи — док “Виктория”, А.Степанов **52**
Империя “Beneteau”: серийный эксклюзив, А.Лисочкин **58**
Выпускной класс в школе океанских гонок, П.Игнатьев **62**
Наш репортаж: “Vene-2004”: на очередном витке эволюции, А.Даняев **64**
Моторная яхта-кич Луки Бассани, В.Зубрицкий **68**
Подвесные моторы 2004 г., И.Владимиров **72**
Лучшие из лучших, П.Игнатьев **76**
Два новых многокорпусника, А.Гроховский **80**

СУДОВОДИТЕЛЮ НА ЗАМЕТКУ

Свечи для импортных подвесных моторов **82**
Страничка рыболова: “Karnic” на деле, А.Даняев ♦ **88**

СТАРТ, ФИНИШ, ПОБЕДИТЕЛЬ

Наше интервью: Трудный путь в Афины, А.Гроховский **90**
Российские парусные новости **93**
Зарубежные парусные новости **96**
Золотой сезон водномоторников Санкт-Петербурга, Н.Федоров **98**
“Формула-1”: Курценовский в команде Капеллини **101**
Зарубежные водно-моторные новости **102**
Новая мотолодка для юношеских классов, Н.Федоров **104**

КРУГОЗОР

Рассказы о путешествиях: “Русская рулетка” Евгения Гвоздева (часть 2), О.Санаев **106**
Первая кругосветка камчатских яхтсменов, Д.Билец; **109**
Рассказы о путешествиях: На “Корсарах” — к Соловецким островам (окончание) ♦ **110**
Маршрутом Колчака сто лет спустя, В.Галенко **116**

МАСТЕРСКАЯ — журнал в журнале, выпуск шестнадцатый

Для самостоятельной постройки:
“Кавалер 800” — круизно-гоночная трейлерная яхта, А.Назаров, М.Ковалев, Д.Долинский (часть 1) **122**
Быстроходная плавучая дача “Эдем”, Ю.Зимин **126**
Шкурим эффективнее, А.Д. ♦ **130**
Самодельный трейлер на базе “Зубренка”, Ю.Жуковский **131**
Двенадцать лет пути, В.Шадрин **134**
“Бриз-42” под парусом, В.Афонин **135**
Лодка из бересты, И.Седельников **136**

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

"Borkumriff IV" — одна из двух лучших яхт 2003 г. (стр. 76)

№ 1 (188) 2004

contents

Editorial **3**

ON THE MEASURED MILE OF "P&SB": "Fantom-II" and "Crosswind 210": One in Two **8** ■ "Velbot-51": Serenity and Solidity **14** ■ "Silver Eagle Star Cabin": The Old Fellow **17** ■ Twelve Norvegian Boats by Eyes of a Driver **20** ■ "Marlin 21": The Moscow Foreigner **28** ■ "Castello Amazon HT" Gains Power **32** (All the tests have been performed by A.Lisochkin)

TECHNOLOGY FOR SPORT AND TOURISM: Our Interview: First Year of the Russian "Silver", by A.Daniaev **36** ■ Boats of the "Plast" Company **39** ■ "Moreman" — The Man Embracing a Sea, by A.G. **42** ■ The Russian-American Air-friendship, by A.Mikhailov **44** ■ Industrial Technologies for Recreational Boatbuilding **47** ■ "Raketa" and "Africa" — High-Speed Sail Boats of a New Generation, by M.Tikhonov **48**

ABROAD: The Meeting Point is Victoria Dock, by A.Stepanov **52** ■ The Empire of "Beneteau": The Stock Exclusiveness, by A.Lisochkin **58** ■ The Graduate Class in the School of Ocean Races, by P.Ignatiev **62** ■ "Vene-2004": Another Coil of Evolution, by A.Daniaev **64** ■ The Dop Motoryacht of Luca Bassani, by V.Zubritsky **68** ■ Outboard Motors-2004, by I.Vladimirov **72** ■ The Very Best, by P.Ignatiev **76** ■ Two New Multihulls, by A.Grokhovsky **80**

FOR NAVIGATOR'S NOTE: Spark Plugs for Foreign Outboards **82** ■ **Fisherman's Column:** "Karnic" in Practice, by A.Daniaev **88**

START, FINISH, WINNER: Hard Way to Athens, by A.Grokhovsky **90** ■ Russian Sailing News **93** ■ Foreign Sailing News **96** ■ The Golden Season of the St.Petersburg Racing Pilots, by N.Fedorov **98** ■ "Formula One": Kourtsenovsky in the Team of Capellini **101** ■ Foreign Powerboating News **102** ■ New Boats for Junior Classes, by N.Fedorov **104**

LOOKING AROUND: Traveller's Stories: "Russian Roulette" of Eugeny Gvozdev (Part 2), by O.Sanaev **106** ■ The First Circumnavigation of Kamchatka Sailors, by D.Bilez; In Memory of Eureny Smurgis, by Y.K. **109** ■ Traveller's Stories: By the "Korsar" Inflatables to Solovki Islands (Final Part) **110** ■ By the Route of Kolchak Hundred Years After, by V.Galenko **116**

WORKSHOP — a magazine inside the magazine, issue sixteen:
For Self-Building: "Kavaler 800" — the Trailerable Cruising Racer, by A.Nazarov, M.Kovalev and D.Dolinsky (Part 1) **122** ■ Fast Floating Dacha "Eden", by Y.Zimin **126** ■ Sanding More Efficiently, by A.D. **130** ■ Self-Made Boat Trailer, by Y.Zhukovsky **131** ■ Twelve Years of the Children Sailing Club, by V.Shadrin **134** ■ "Briz-42" Under Sails, by V.Afonin **135** ■ A Boat of a Birch Bark, by I.Sedelnikov **136**

ПОДПИСКА НА "КиЯ" ПРИНИМАЕТСЯ С ЛЮБОГО НОМЕРА (см. стр. 5)

НА ОБЛОЖКЕ: Моторная яхта "Wally Power 118" на ходовых испытаниях. Фото Жиля Мартин-Раге (Gilles Martin-Raget)

Культурно-просветительный научно-популярный журнал

Основан в 1963 г.

Главный редактор Константин КОНСТАНТИНОВ
Директор Андрей МАКСИМОВ
Ответственный секретарь Юрий КАЗАРОВ
Общий отдел Артем ЛИСОЧКИН artiom@katera.ru
Парусный отдел Артур ГРОХОВСКИЙ grokh@katera.ru
Отдел водно-моторной техники Алексей ДАНЯЕВ danev@katera.ru
Специальный корреспондент Андрей ВЕЛИКАНОВ
Литературный редактор Татьяна ИЛЬИЧЕВА
Секретарь редакции, отдел писем и подписки Валентина ПОЛУНИНА
Отдел рекламы Ольга ШУЛЬГА ads@katera.ru
Художник Эдуард БУБОВИЧ
Дизайн, верстка Оксана ПОПОВА
Сканирование и цветоделение Александр ФРУМКИН
Отдел распространения Николай МАЗОВКА sales@katera.ru

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

ДЛЯ ПИСЕМ:
а/я 621, СПб, 191186, РОССИЯ

www.katera.ru
mail@katera.ru

Розничная цена свободная.
Тираж 28 370 экз.

Подписано в печать 16.02.2004 г.
Отпечатано в Финляндии.

© АНО «Редакция КПНП журнала «КАТЕРА и ЯХТЫ», 2004

Журнал зарегистрирован Министерством печати и информации РФ. Рег. св. ПИ № 77-16632 от 13 октября 2003 г.

Учредители:
АНО «Редакция КПНП журнала «КАТЕРА и ЯХТЫ», ФГУП «Научно-техническое издательство «Судостроение»

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

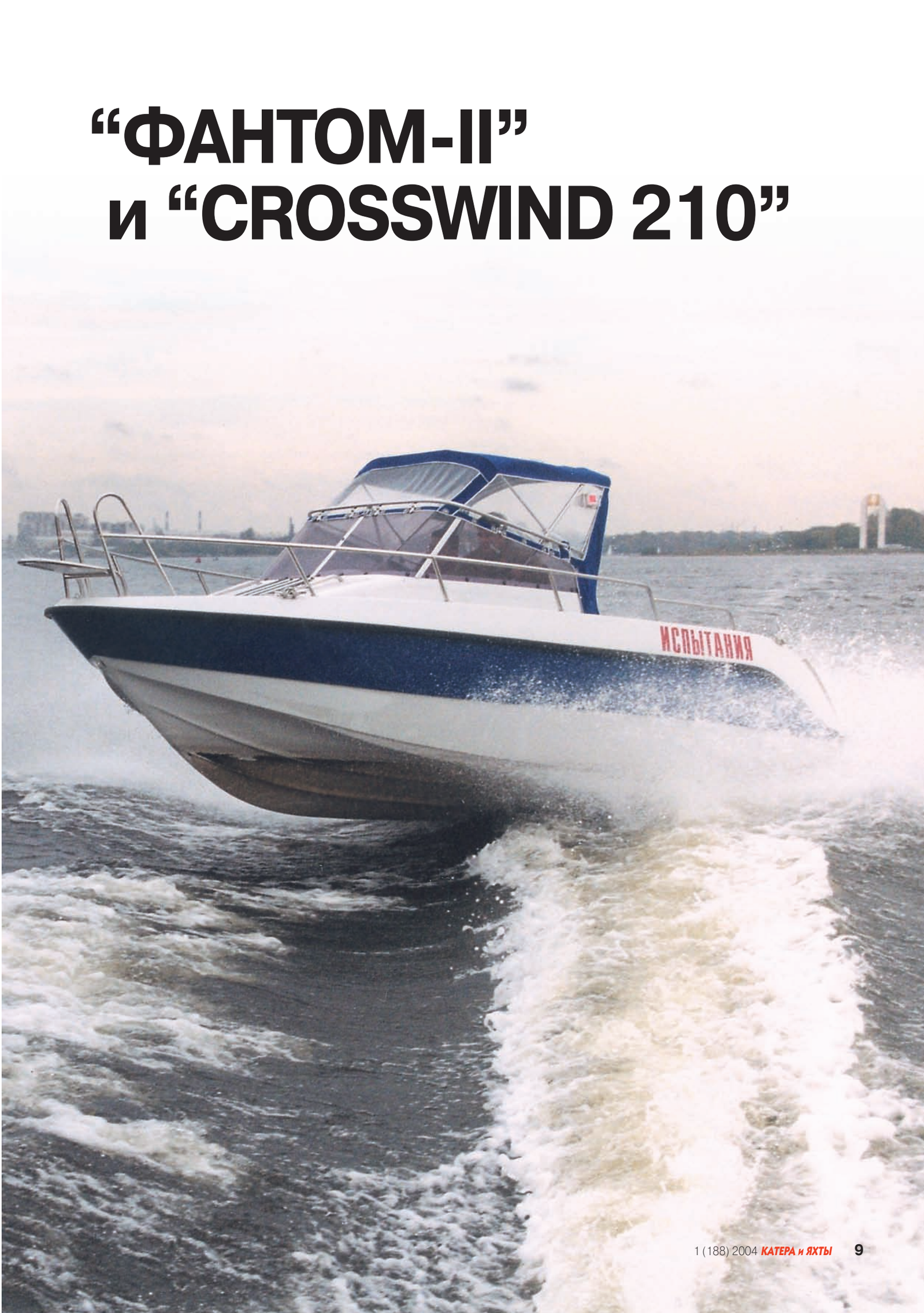
Авторы статей высказывают собственное мнение. Оно необязательно должно совпадать с мнением редакции. Присланные материалы не рецензируются и не возвращаются. Материалы, опубликованные в "КиЯ", являются собственностью журнала. Их полное или частичное воспроизведение допускается только с письменного разрешения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

Един в двух лицах:

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

Законы маркетинга неисповедимы. Автомобилистов, например, давно уже не удивляет, что тот же германский “Opel” может выпускаться в Великобритании под названием “Vauxhall”, а в России — и вовсе “Chevrolet”. Не отстает и водно-моторная техника: часть четырехтактных подвесных моторов “Yamaha” можно обнаружить под торговой маркой “Selva”, имя “Mercury” могут носить и некоторые двухтактники “Tohatsu”, у моторов “Suzuki” есть братья-близнецы “Evinrude”… В мире катеров и мотолодок это явление не столь распространено, хотя здесь тоже можно найти ряд примеров — в том числе и на отечественной почве.

“ФАНТОМ-II” и “CROSSWIND 210”



на мерной миле “КиЯ”

Подобную политику — когда в качестве товара выступает не только готовая продукция, но и “ноу-хау” с правами на его использование — давно и успешно проводит петербургская фирма “Курс”. В частности, разработанные ею небольшие лодочки “Лагуна” на основе предоставленных фирмой готовых матриц производятся сразу на нескольких предприятиях страны, за пределами Питера выпускаются и такие популярные модели “Курса”, как “Дельта” с “Омегой”. Однако впервые компания поделилась со сторонним партнером оснасткой и технической документацией на свою самую крупную флагманскую лодку, да к тому же совершеннейшую новинку — практически одновременно с собственным запуском ее в серийное производство. Поэтому сразу после испытаний на “мерной миле “КиЯ” одного из первых образцов катера “Фантом-II” производства фирмы “Курс” мы отправились на Волгу, где нас дожидался его близнец “Crosswind 210”, выпускаемый одноименным саратовским предприятием.

Честный “walkaround”

Поскольку для подавляющего большинства отечественных водномоторников рыбалка в перечне назначений катера или мотолодки стоит далеко не на последнем месте (а нередко и на самом первом), велика востребованность лодок с компоновкой “walkaround”, наиболее полно отвечающей тем требованиям, которые обычно предъявляют рыболовы — свободный, прикрытый фальшбортом проход вокруг относительно компактной закрытой рубки и большой свободный кокпит обеспечивают оперативный простор и свободу перемещения, а под крышей пусть и немного тесновато по сравнению с обычным “крейсером”, но переночевать или просто переждать непогоду можно не без удобств.

До недавних пор этот класс лодок наиболее популярных “трейлерных” размерений, рассчитанных на установку подвесного мотора, был представлен у нас в основном зарубежными образцами — такими, например, как “Aquador 21WA”, “Yamarin 6230”, “Galia 660” или “Karnic 2250” (отчет о редакционных испытаниях последнего читайте в № 183). При создании нового катера главной задачей специалистов “Курса” было предложить отечественную альтернативу подобной зарубежной технике, не уступающую ей по всем основным качествам.

К лодкам “walkaround”, подчиненным в первую очередь функциональности, потребители обычно предъявляют достаточно жесткие требования по мореходности. Этим требованиям вполне отвечают “фирменные” обводы главного конструктора “Курса” Бориса Ершова, основные черты которых прослеживаются практически на всех глиссирующих лодках компании — довольно значительная (24°) килеватость на транце и развитые скуловые брызгоотбойники, больше напоминающие бортовые спонсоны тримарана. В основу высокобортного корпуса нового катера легла подводная часть выпускающегося уже несколько лет и хорошо зарекомендовавшего себя 7-метрового РИБа “Кальмар”, тоже имеющего компоновку “walkaround” (отчет об испытаниях см. в № 169).

Как и корпуса, палубные секции петербургской и саратовской лодок абсолютно идентичны. Внешне они вполне традиционны — за одним лишь исключением. Дело в том, что “walkaround” — понятие растяжимое, и на многих лодках подобного класса, особенно компактных, проблема экономии внутреннего пространства вынуждает конструкторов поднимать линию палубы в районе рубки, отчего проходы вокруг нее превращаются практически в потопчины, обрамленные невысокими бортиками. По сравнению с подобными вариантами “Фантом”/“Crosswind” — это “честный” “walkaround” с самыми настоящими фальшбортами высотой по колено. Кроме того, их верхние кромки дополнительно снабжены прочными стальными релингами — в общем, выпасть за борт даже в качку удастся только при очень большом старании, тем более что статическая остойчивость на высоте: с четырьмя испытателями на одном борту крен не превышал 20–25°, хотя некоторые из них против правил свесились за борт, чтобы все было “по-честному”.

Лодка отличается великолепной статической остойчивостью. Общий уровень безопасности увеличивают и высокие фальшборты, увенчанные релингами.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ КАТЕРОВ “ФАНТОМ-II” И “CROSSWIND 210”

Длина, м:	
– наибольшая	**6.6**
– корпуса	**6.4**
Ширина, м:	
– наибольшая	**2.4**
– по ватерлинии	**2.2**
Вес без двигателя, кг:	
– сухой	**800**
– снаряженный	**1050**
Килеватость на транце, град.	**24**
Пассажировместимость, чел.	**8**
Число спальных мест	**2**
Объем топливного бака, л	**280**
Максимальная мощность ПМ, л.с.	**250**
Цена катера “Фантом-II”, евро	**от 14 800***
Цена катера “Crosswind 210”, руб.	**от 420 000****

* Фирмы “Курс-Трейд” (Санкт-Петербург)
** Торгового дома “Борей” (Самара)

При этом места в каюте более чем достаточно (при необходимости здесь можно устроиться на ночлег даже втроем), а объем самоотливного кокпита выше всяких похвал. Кстати, в лобовой части рубки имеется отформованное углубление — нечто вроде ковшеобразного сиденья, в котором чувствуешь себя уверенно и безопасно не только на стоянке с удочкой, но и на ходу. Обе предоставленные на тест лодки были укомплектованы тентами, закрывающими носовую часть кокпита, где располагаются места водителя и одного из пассажиров. Поскольку испытания проводились осенью, убирать тенты мы не стали. Тенты высокие, под ними можно стоять во весь рост, хотя на “Фантоме”, в отличие от “Crosswind”, не совсем понравилось, что прозрачные боковины несъемные — нет возможности установить только “крышу”.

Непохожие близницы

Однако “Фантом-II” и “Crosswind 210” отнюдь не представляют собой зеркальные копии. Общей основой конструкторы “Курса” и компании “Crosswind” распорядились по-разному.

“Фантом” явно склоняется к “промысловому” варианту и более всего подчинен функциональности — и без того объемистый кокпит кажется еще просторней по той причине, что центральная часть его кормовой переборки отсутствует, и пайол — проход на широкий транцевый кринолин, удобный не только для купания, но и при вываживании рыбы — простирается до самого транца. Сиденья по бокам от этого проема, представляющие собой вместительные рундуки (в дополнение к многочисленным багажникам под пайолом), снабжены простенькими плоскими подушками, которые легко снимаются и места при хранении требуют немного. Комбинированное водительско-пассажирское сиденье, установленное на хромированных стойках, тоже выглядит достаточно незатейливо, зато на дополнительной подушке спиной к движению можно разместить еще двоих. Ее можно откинуть вниз, чтобы добавить пространства в кокпите — несомненный плюс, однако при всей своей функциональности сиденье не очень удобное: сидеть бок о бок тесновато, а штурвал чуть ли не упирается водителю в живот.

Кокпит “Фантома” (слева) более просторен за счет широкого прохода к транцу, но оборудован довольно по-спартански. На “Crosswind” проход зашит, а вдоль кормовой переборки установлен удобный диван на троих-четверых пассажиров.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ КАТЕРА “ФАНТОМ-II”

(нагрузка — 3 чел. плюс 200 л топлива, ПМ — двухтактный “Mercury 150 Optimax Saltwater”, ГВ — алюминиевый шагом 17 дюймов, скорость ветра — 4–6 м/с, высота волны — 0.2–0.4 м, темп. воздуха — 6°С, место испытаний — Невская губа Финского залива и р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ (А)*
500	2.8 (4.4)	66
1000	4.1 (7.6)	71
1500	5.8 (10.8)	75
2000	7.0 (13.0)	76
2500	9.8 (18.1)	79
3000	16.9 (31.2)	80
3500	21.0 (38.9)	78
4000	24.5 (45.4)	78
4500	28.4 (52.5)	79
5000	31.5 (58.3)	80
5500	34.5 (63.8)	81
5600**	34.6 (64.1)	81

* На уровне сидений водителя и пассажира при поставленном тенте с поднятым кормовым пологом.

** При максимальном кормовом дифференте на грани срыва ГВ в кавитацию.

Но даже при такой плотной компоновке установить кормовой полог тента при поднятом дополнительном сиденье не получится — оно выходит за пределы “закрытого периметра”.

Интерьер саратовского “Crosswind” скорее наводит на мысли не о резиновых сапогах и спиннингах, а о прогулках и путешествиях. Дабы увеличить уровень комфорта на борту, специалистам саратовской компании пришлось пойти на компромисс — проем в кормовой переборке зашит, а вдоль него расположен трехсекционный “анатомический” диван — пошикарней на вид, чем подушки на “Фантоме”. Вместо общего переднего сиденья — два раздельных кресла с боковой поддержкой, предусматривающие ряд регулировок. С точки зрения водителя такой вариант удобней. Нет на “Crosswind” и носовой площадки-бушприта, обрамленной высокими дополнительными релингами — в носу “по-крейсерски” установлен направляющий кронштейн для якоря. “Вальяжно-отдыхательный” имидж “Crosswind” подкрепляется и более богатым оформлением приборной панели с пластиковыми вставками под дерево. Единственно, нас удивило, что система рулевого управления на этой далеко не спартанской лодке оказалась обычной тросовой, хотя мотор здесь стоял ровно на 100 лошадок мощней, чем на “Фантоме”, где “Mercury 150” управлялся более приличествующей случаю гидравликой.

“Фантом” и “Crosswind” также немного различались внешним оформлением: у первого граница синего и белого гелькоутов делила борт примерно пополам, зрительно удлиняя корпус, у второго темно-синим был весь борт до скулы, что делало лодку несколько массивней на вид.

Пространством у кормовой переборки рубки производители “Фантома” (слева) и “Crosswind” распорядились по-разному. Место водителя на “Crosswind” выглядит побогаче и покомфортней.

Выше нос!

Поскольку в основе катеров “Фантом” и “Crosswind” лежит знакомый корпус “Кальмара”, мы уже заранее представляли, с чем придется иметь дело. Одним из его характерных особенностей является очень легкий и ровный выход на глиссирование, и обе новинки не уронили чести своего прародителя — “горба сопротивления” будто не было в помине. Однако после выхода на глиссирование “Фантом”, который мы тестировали первым, продолжал “прилипать” носом к воде, а на манипуляции с кнопками триммера реагировал довольно вяло — в отличие от “Кальмара”, который легко выставляется “на пятку” при слегка откинутом моторе. В результате мы наверняка не выбрали заложенные в корпус скоростные резервы, а на волне, особенно продольной, развитые спонсоны-брызгоотбойники то и дело цеплялись за воду, отчего катер немного зарыскивал. При резком сбросе газа “Фантом” останавливался, как вкопанный — словно автомобиль при экстренном торможении, отчего стоящим в кокпите было трудно удержаться на ногах. Очевидно, из-за каких-то особенностей палубной архитектуры центр масс “Фантома” еще больше смещен в нос, чем у “Кальмара”, и даже у 150-сильного мотора не хватало силенок, чтобы создать более выгодный кормовой дифферент на ходу. По нашим ощущениям, не хватало буквально самой малости, и

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ КАТЕРА “CROSSWIND 210”

(нагрузка — 3 чел. плюс 100 л топлива, ПМ — двухтактный “Mercury 250”, ГВ — стальной шагом 21 дюйм, скорость ветра — 1–2 м/с, высота волны — 0.0–0.1 м, темп. воздуха — 1°С, место испытаний — р. Волга, Саратов)

об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ (А)*
600	1.7 (3.2)	67
1000	3.7 (6.8)	67
1500	5.7 (10.5)	68
2000	6.7 (12.4)	69
2500	6.9 (12.8)	72
3000	9.2 (17.0)	76
3500	21.0 (38.8)	75
4000	27.2 (50.3)	77
4500	34.1 (63.1)	77
5000	38.4 (71.7)	77
5400**	41.7 (77.2)	77

* На уровне сидений водителя и пассажира при поставленном тенте с поднятым кормовым пологом.

** При максимальном кормовом дифференте на грани срыва ГВ в кавитацию.

проблему скорее всего можно решить, слегка увеличив длину рычага, создающего дифферент — то есть попросту установив мотор немного пониже (в пользу такого предположения говорит и тот факт, что в поворотах при “отпущенном” триммере винт иногда подхватывал воздух). Напомним, что тестировали мы самый первый опытный образец, мотор на котором был установлен в строгом соответствии с рекомендациями завода-изготовителя, без учета особенностей конкретного корпуса.

В остальном же лодка оставила самые благоприятные впечатления. Впечатлила мореходность — высокую скорость можно поддерживать даже на “битой” волне высотой 0.5–0.6 м, ход при этом мягкий, без ударов днищем, а на палубу не попадает ни капли воды. В повороте, несмотря на избыточный носовой дифферент, “Фантом” ведет себя полностью прогнозируемо, двигаясь точно по намеченной траектории с умеренным внутренним креном.

Приступая к испытаниям катера “Crosswind”, мы немного опасались упомянутых выше проблем, но та самая “малость” (в данном случае, по нашему мнению, значительно больший вес 250-сильного подвесника) словно по волшебству все исправила. После столь же легкого выхода на глиссирование лодка охотно реагировала на изменение угла откидки мотора, и “оторвать” нос от воды удавалось уже при среднем положении триммера. Прекратились вызванные избыточным носовым дифферентом зарыскивания, а останавливался “Crosswind” после сброса газа более плавно. О том, что более тяжелый и мощный мотор позволяет управлять дифферентом в достаточно широком диапазоне, свидетельствует и тот факт, что при максимально откинутом моторе (на грани срыва винта в кавитацию) на скоростях порядка 45–50 км/ч “Crosswind” проявляет даже некоторую склонность к плавному дельфинированию, которое полностью прекращается с дальнейшим увеличением скорости (убрать этот эффект можно также небольшим “поджатием” мотора к транцу). Некоторые проблемы создал лишь тугой руль, снабженный тросовым приводом — в частности, вернуть штурвал в нейтраль после левого поворота на полном ходу было порой непросто.

Главный конструктор “Курса” Борис Ершов, которого мы ознакомили с результатами испытаний обеих лодок, сообщил, что об избыточном носовом дифференте при использовании 150-сильного мотора ему известно и что в кормовые обводы серийных лодок будут внесены изменения, призванные слегка “притопить” корму — в частности, планируется немного подрезать скуловые брызгоотбойники. Если же лодку рассчитывают эксплуатировать с подвесником максимальной мощности, восстановить удаленные участки скулы будет технологически несложно.

Резюме

Настоящий “walkaround” с просторным кокпитом и полноценными фальшбортами, закрывающими широкие проходы вокруг рубки, не уступающий зарубежным одноклассникам, но гораздо более привлекательный по цене. Пригоден для транспортировки на трейлере за автомобилем категории “B” (водителю необходимо иметь открытую категорию “E”). Традиционно для лодок фирмы “Курс” оборудован массой рундуков и багажников, позволяющих разместить все необходимое в пути, отличается достойной мореходностью. Больше всего “любит” тяжелые моторы максимально разрешенной мощности, хотя после внесения изменений в кормовые обводы проблемы “прилипания” не должно возникать и с более легким подвесником мощностью 115–150 л.с. “Фантом-II” представляет собой более “деловой” вариант исполнения, который может приглянуться в первую очередь рыболовам, а “Crosswind” — компромиссную версию, сочетающую функциональность с более высоким уровнем комфорта.

Артем Лисочкин

Фото Алексея Даняева

Катер “Фантом-II” предоставлен для испытаний фирмой “Курс-Трейд”:
Санкт-Петербург, пр. Маршала Блюхера, 4, к. 3, тел. (812) 970-5402, тел./факс 336-5525, kurs@lek.ru, www.kurs-boat.ru

Катер “Crosswind 210” предоставлен для испытаний ООО “Кроссвинд”: Саратов, ул. Депутатская, 2, тел. (8452) 55-6363. Эксклюзивный дистрибьютор на территории РФ — Торговый дом “Борей”: Самара, пр. Карла Маркса, 495, стр. 2, тел. (8462) 46-3060, 58-9610, 58-6744, 58-2654, borey@samara.ru, www.borey-boat.ru

“ВЕЛЬБОТ-51”: спокойствие и основательность

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

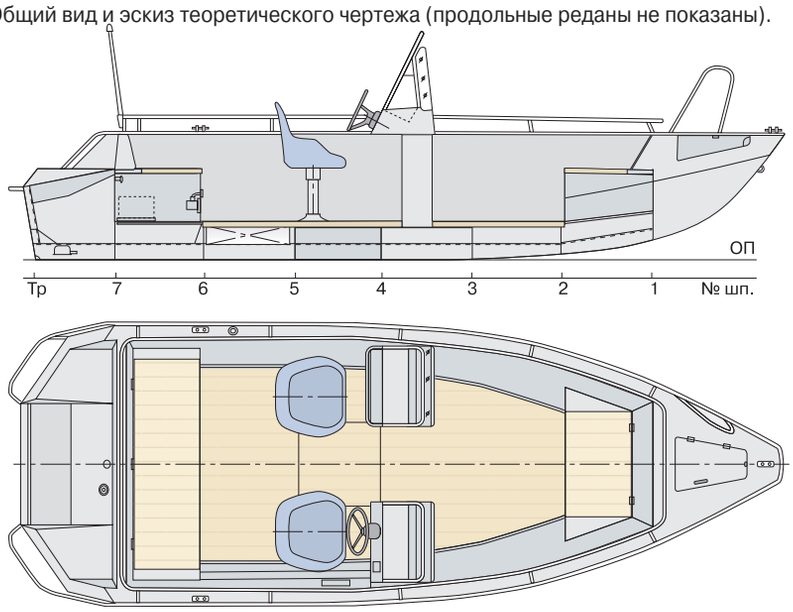
Когда мы отбирали фотографии к этому отчету, наш главный художник сетовал, что в снимках маловато динамики — лодка, мол, словно стоит на месте. Как мы ни доказывали, что съемка проводилась на полной скорости, составившей почти 60 км/ч, как ни обращали внимание оформителей на поднявшиеся над водой продольные реданы, окончательно убедить дизайн-бюро не удалось — им требовалось что-нибудь поэффектней. Впрочем, подобный отзыв можно рассматривать и как дополнительный комплимент в адрес испытанного нами “Вельбота-51”: нередко отсутствие внешнего эффекта — уже само по себе эффект.

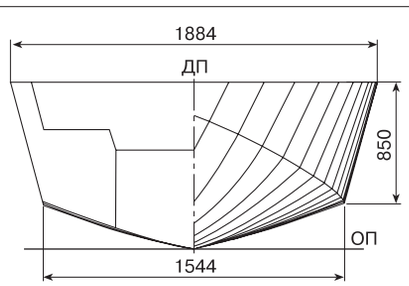
Алюминиевые сварные корпуса, спроектированные конструктором петербургской верфи малого судостроения “Литек” Вячеславом Чупайло, уже не раз бывали на редакционных тестах — на их основе были изготовлены, например, РИБы “Кайман” серии “А” и “Фаворит F500A” (см. № 180 и 185), а также катер “Касатка” нижегородской компании “Пласт”, отчет об испытаниях которого помещен в предыдущем номере. Однако, помимо разработки и изготовления корпусов для предприятий-партнеров, производственная программа компании включает и полностью самостоятельный модельный ряд алюминиевых лодок от 3 до 7 м длиной.

Царство металла

У металлических лодок в России традиционно немало приверженцев, что объясняется как исторически (подавляющее большинство мотолодок советской эпохи представляли собой “дюральки”), так и условиями плавания, особенно в Северо-Западном регионе, акватории которого изобилуют каменистым мелководьем. При этом наибольшей популярностью пользуется ныне именно 5-метровый класс, позволяющий сочетать вместительность и грузоподъемность лодки с доступностью ее транспортировки и зимнего хранения. Выбор достаточно велик: к ближайшим конкурентам “Вельбота-51” можно отнести рос-

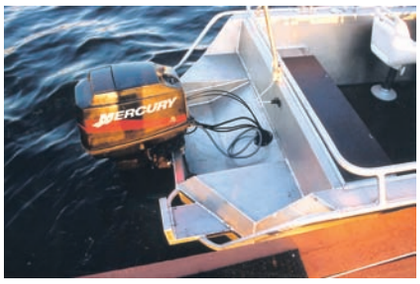
Общий вид и эскиз теоретического чертежа (продольные реданы не показаны).





ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ МОТОЛОДКИ “ВЕЛЬБОТ-51”

Длина наиб., м	**5.1**
Ширина наиб., м	**1.9**
Высота борта на миделе, м	**0.85**
Вес корпуса, кг	**320**
Килеватость на транце, град.	**15**
Пассажировместимость, чел.	**5**
Рекоменд. мощность ПМ, л.с.	**50–85**
Объем топливного бака, л	**55**
Цена, руб.	**175 000**



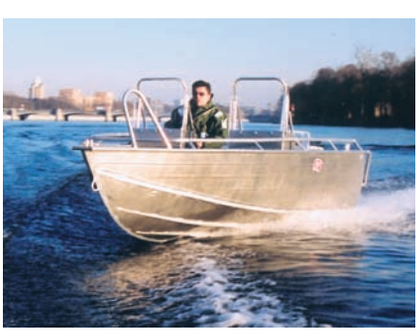
сийский “Мастер-510”, а также финские “Buster L” и “Silver Hawk”, который теперь тоже выпускается в России (см. № 186).

У каждой компании — свой подход. Тот же “Silver”, например, широко использует стеклопластик, из которого изготавливаются внутренние секции сварного корпуса. Подобная “комбинированная” модель под названием “Бриз” есть у “Литека” (отчет о ее испытаниях читайте в следующем номере), однако в случае с “Вельботом” специалисты компании предпочли иметь дело исключительно с металлом. Помимо экономических соображений — упрощения технологии и удешевления производства, влияющих в конечном счете на розничную цену, были приняты во внимание и мнения потребителей, многим из которых стеклопластиковый глянец попросту ни к чему: лодку планируется “гонять в хвост и в гриву”, а на борт заходить не в специальной палубной обуви, а в обычных сапогах.

Действительно, в кокпите “Вельбота” не опасаешься чего-нибудь сломать или поцарапать — выглядит царящий в нем металл хоть и немного грубовато, зато более чем надежно. Пайол и крышки рундуков, выполненные из толстой морской фанеры темно-коричневого “текстолитового” цвета, тоже изначально рассчитаны на варварское обращение. Вы никогда не пробовали бросить с причала в кокпит стеклопластиковой лодки якорь или тяжелую цепь? Для “Вельбота” это в порядке вещей. Подводные и надводные препятствия тоже не страшны (естественно, в разумных пределах) — днище выполнено из АМг толщиной 4 мм, а борта — из “тройки”. Аварийная плавучесть обеспечивается не “задувкой” пенополиуретаном, а вкладными пенопластовыми блоками. Вячеслав Чупайло считает, что такой вариант более удобен в случае ремонта — например, при рихтовке вмятины.

Да и вообще интерьер лодки больше настраивает не на “отдыхательный”, а на деловой лад. Просторный кокпит занимает практически всю длину корпуса — между двумя полуконсолями в районе миделя оставлен широкий проход (такую планировку, в отличие от варианта с одной центральной консолью, в последнее время можно уже назвать традиционной для подобных лодок). Кокпит обрамлен невысоким релингом-поручнем из толстой трубы — в нештатной ситуации всегда есть за что ухватиться, и такая же труба, играющая роль привальника, пущена по периметру палубы. Сухих рундуков три — в носу, в корме и под пайолом, причем первые два играют роль сидений, на которых можно разместить четверых. Перед консолями установлены два пластиковых кресла для водителя и пассажира — сидячими местами обеспечен весь предусмотренный паспортом экипаж из пяти человек. Кроме того, в форпике имеется отдельный “локер” для якоря и якорного конца, закрывающийся простенькой алюминиевой крышкой — на наш взгляд, эта наименее эстетичная деталь лодки больше напоминает самоделку.

Швартовные утки расположены удачно, при необходимости легко “привязаться” и в одиночку, тем более что конец можно заложить попросту за любой участок релинга. Выведенная на левый борт прямо под низкий поручень заправочная горловина стационарного 55-литро-



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

(нагрузка — 1–5 чел. плюс 15 л топлива, ПМ — двухтактный "Mercury 60", ГВ — алюминиевый шагом 15 дюймов, скорость ветра — 2–4 м/с, высота волны — 0.1–0.15 м, темп. воздуха — 2°С, место испытаний — р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	32.1 (59.4)
2	31.5 (58.3)
3	31.1 (57.6)
4	30.0 (55.6)
5	29.8 (55.1)

вого бензобака поначалу вызвала у нас сомнения в удобстве заправки, однако эксперимент с воронкой показал, что вставляется она нормально, а релинг служит еще и дополнительным упором, что может быть полезно при пополнении бака в качку.

Не поднимая волны

Очень ровным выходом на глиссирование "Вельбот-51" сразу напомнил нам нижегородскую "Касатку", корпус которой тоже спроектирован Вячеславом. Изначальная носовая центровка заложена в корпус намеренно: ставилась задача добиться приемлемых мореходных качеств при относительно умеренной 15-градусной килеватости на транце, не требующей дополнительной мощности для достижения высоких скоростей. Дело в том, что к носу угол килеватости все более увеличивается, составляя на миделе уже 23°, и благодаря носовой центровке лодка встречает волну наиболее килеватыми участками днища.

Все эти выкладки были проверены нами на деле. Довольствоваться, правда, пришлось кильватерной волной высотой 0.3-0.35 м от катера, с которого велась фотосъемка. "Вельбот" ее попросту не замечал, на полном ходу прорезая гребень, словно нож масло — ни ударов, ни прыжков. При этом нос вовсе не "пахал" воду — двигаясь практически без дифферента, лодка, тем не менее, держалась "золотой середины" и сама волну практически не разводила (небольшие зарыскивания были отмечены лишь на продольной волне). Откуда взяться эффектным кадрам? Для нас было важней, что часть лошадиных сил мотора не тратилась на хоть и красивое, но бесполезное волнообразование.

В поворотах все та же спокойная основательность: лодка уверенно, словно по рельсам, держит траекторию, хотя скорость высока, а легкий руль позволяет закладывать самые крутые виражи — когда боковая перегрузка стремится стащить водителя с сиденья. Крен при этом едва заметен, но все старания пустить корму в скольжение или заставить "Вельбот" качнуться наружу поворота ни к чему не привели. Накренить лодку поглубже удалось лишь специальным приемом, к которому в обычной жизни мало кто прибегает — раскрутив ее с места на полном газу.

Носовая центровка не помешала добыть три-четыре дополнительных километра в час при помощи триммера, хотя изменение дифферента на глаз практически незаметно, а место вылета брызг из-под скулы смещается в корму совсем незначительно — от силы на полметра. При откинутом до начала появления кавитации моторе возникает ощущение, будто лодку немного сдувает с курса боковым ветром, что вполне объяснимо — в этом случае она глиссирует на наименее килеватых участках днища. В одиночку удалось вплотную подобраться к показателю 60 км/ч. Тахометра на лодке не было, но на слух мотор откровенно "перекручивал", так что с 60-сильным мотором наверняка можно двигаться и быстрей.

Очень понравилась ровная зависимость скорости от нагрузки — каждый дополнительный пассажир стоил "Вельботу" всего лишь около 1 км/ч максималки. Под нагрузкой проявились две особенности лодки — на малом ходу она стала ощутимо зарыскивать, вынуждая работать штурвалом, а пересадка одного из пассажиров на носовое сиденье при нагрузке 4–5 чел. вызывало падение скорости на 1.5–2 км/ч — сказывались все та же изначальная носовая центровка и более высокая килеватость носовой части.

Резюме

Добротная алюминиевая мотолодка популярных размерений, отличающаяся достойными ходовыми качествами и удачной планировкой. Зарубежным образцам проигрывает только с точки зрения эстетики: несмотря на изначально "спартанскую" концепцию, часть сварных швов, пусть и надежных, могла бы выглядеть поаккуратней — равно как и исполнение некоторых деталей отделки и дельных вещей. Может быть рекомендована любителям рыбалки и охоты, а также для решения хозяйственных задач.

Артем Лисочкин

Фото Александра Фрумкина

Мотолодка "Вельбот-51" предоставлена для испытаний верфью малого судостроения "Литек": 187330, Ленинградская обл., Кировский р-н, г. Отрадное, Никольское шоссе, 2, тел. (81262) 45-066, (901) 302-4648, (901) 302-4549, chupailo@mail.ru

Официальный дистрибьютор — ООО НПП "Жест": 143980, Московская обл., г. Железнодорожный, Гидрогородок, 9, тел. (095) 522-0770, 522-0991, nppjest@online.ru, www.jest.ru

Тест-группа "КиЯ" выражает признательность петербургской компании "Сова-Марин" за помощь в техническом обеспечении испытаний.

“Silver Eagle Star Cabin”: старый знакомый

Наши постоянные читатели наверняка припомнят, что три года назад эта лодка уже проходила редакционные испытания (см. № 177). Кто бы тогда мог предположить, что лодки с маркой “Silver” будут выпускаться в России? Однако факт есть факт: “Eagle Star Cabin”, протестированный на “мерной миле “КиЯ” прошлой осенью (равно как и “Hawk”, с которым мы познакомили вас в № 186), появился на свет в Петербурге, на предприятии “Спортсудпром”.

Обширные планы “Спортсудпрома”, подкрепленные крупными капитальными вложениями, быстро претворяются в жизнь — предприятие освоило не только весь основной модельный ряд “Silver”, но и приступает к выпуску “тюнинговых” и эксклюзивных модификаций (в частности, версий со стационарными двигателями), которые сами финны обычно предпочитают отдавать на откуп сторонним фирмам. Заводские испытания прошли и первые собственные разработки. Но в фаворитах здесь по-прежнему старые добрые модели, хорошо “раскрученные” и успевшие завоевать немалую популярность в России еще в те времена, когда они производились исключительно в Финляндии (подробности — на стр. 36). Вне всяких сомнений, относится к ним и сильверовский флагман — “Eagle Star Cabin”.

Новый старый знакомый

Специально для тех, кто пока не числит “Eagle Star Cabin” среди старых знакомых, приведем несколько общих сведений. Все лодки “Silver”, от малютки “Колибри” до упомянутого “Орла”, выполнены по одному и тому же принципу: алюминиевый корпус венчает стеклопластиковая палубная секция. Плюсы подобной схемы очевидны — прочность и надежность металла дополняются эстетикой и комфортом, которые позволяет обеспечить стеклопластик. На сегодняшний день 6.5-метровый “Eagle” представляет собой самую крупную лодку с маркой “Silver” (именно на сегодняшний день, поскольку “Спортсудпром” ускоренными темпами готовит к выпуску удлиненную версию). Существуют три ее основные модификации. Первая из них открытая, вторая — с центральной рубкой и небольшим носовым кокпитом (“Cabin”) и, наконец, третья — наш “Star Cabin” с запалубленной носовой частью, в которой размещаются два спальных места.

Компоновка у “Eagle Star Cabin” типично скандинавская — львиная доля обитаемого пространства упрятана под крышу, внутри отапливаемой рубки-салона располагается и водитель, открытый кокпит относительно невелик. Впрочем, в хорошую погоду можно открыть сдвижную дверь кормовой переборки и большой потолочный люк, приблизившись по ощущениям к открытой лодке. Кроме того, еще в ходе первых испытаний мы единодушно отметили великолепный обзор — по площади остекления рубку можно сравнить с аквариумом, даже ее кормовая переборка на 5/6 прозрачная, что очень облегчает маневрирование на заднем ходу.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ катера “Silver Eagle Star Cabin”

Длина наибольшая, м	**6.50**
Ширина наибольшая, м	**2.40**
Вес, кг	**900**
Килеватость на транце, град.	**18.5**
Пассажировместимость, чел.	**6**
Объем топливных баков, л	**2x110**
Мощность ПМ, л.с.	**90–150**
Категория согласно сертификату CE	**C**
Цена, евро	**24 700***

* В варианте исполнения “Full Option”, включающем дополнительный пост рулевого управления в кокпите, отопитель “Webasto”, дополнительный стеклоочиститель и кронштейн для установки вспомогательного подвесного мотора.

ТЕСТ КАТЕРА И ЯХТЫ

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ КАТЕРА “SILVER EAGLE STAR CABIN” С ЧЕТЫРЕХТАКТНЫМ ПМ “SUZUKI DF140”

(нагрузка — 2 чел. плюс 1/4 штатного запаса топлива, ГВ — алюминиевый шагом 19 дюймов, скорость ветра — 1–3 м/с, высота волны — 0.0–0.25 м, темп. воздуха — 21°С, место испытаний — р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ (А)*
650	2.4 (5.3)	62
1000	3.7 (7.0)	64
1500	5.1 (9.5)	64
2000	6.6 (12.2)	66
2500	7.6 (14.1)	70
3000	12.4 (23.0)	74
3500	16.8 (31.0)	78
4000	21.8 (40.4)	78
4500	25.9 (47.9)	79
5000	28.6 (52.9)	80
5500	31.2 (57.8)	80
6000	34.4 (63.6)**	80***

* При открытой двери и потолочном люке.
** При максимальном кормовом дифференте на грани срыва ГВ в кавитацию.
*** При закрытых двери и люке уровень шума в салоне на полном ходу составил 74 дБ (А).

Вариантов внутренней планировки и в “финские” времена существовало сразу несколько. Петербургский “Eagle Star Cabin” нам достался в самом простом базовом исполнении, и, честно говоря, вариант “Family”, с которым мы имели дело три года назад (и который тоже выпускается “Спортсудпромом”), приглянулся нам больше.

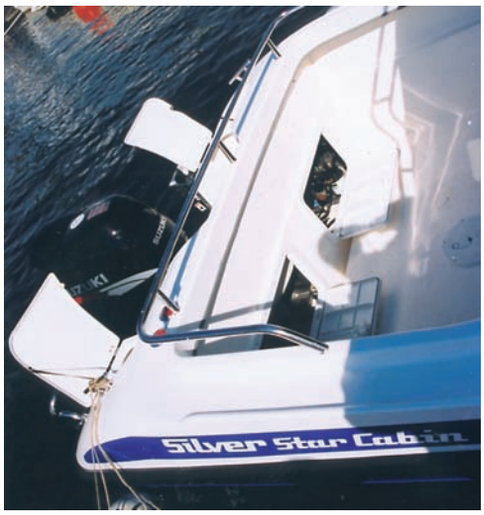
У “стандарта” внутри салона установлены два кресла для водителя и пассажира, за которыми едва хватает места еще для двоих, сидящих боком к движению на низеньких приступочках, поскольку кормовая переборка рубки — наклонная (сидеть внутри каюты во время движения обычно желающих не находится). На “Family” же слева вдоль борта располагался один длинный диванчик на троих-четверых, пригодный при необходимости на роль третьего спального места — нормальными сидячими местами был обеспечен весь паспортный экипаж из шести человек, а не всего лишь четверо. Кроме того, в кормовом кокпите имелся длинный съемный ящик, пригодный на роль сиденья, а на предоставленной на тест лодке кокпит был девственно пуст. Ящик — это, конечно, опционный элемент, приобретаемый за дополнительную плату (троллингисты обычно используют его для хранения улова), и многим важен свободный, ничем не загроможденный кокпит, но есть и такой выход из положения, как откидные сиденья — скажем, два маленьких по бортам или одно широкое в корме. На сегодняшний день это тоже “опция”, которую хотелось бы видеть в числе стандартного оборудования.

В остальном же перед нами был давно знакомый “Eagle Star Cabin”, отличающийся от испытанной ранее версии лишь деталями внешнего оформления. Поставь перед нами борт о борт две лодки — произведенную в Финляндии и питерскую, и мы даже при самом скрупулезном осмотре не сумели бы определить, какая из них где изготовлена (“шильды” с названием завода-изготовителя не в счет). В общем и целом качество на высоте. Единственные мелкие огрехи, которые мы обнаружили — это пара “недобитых” заклепок в неответственных местах да туговатый замок инспекционного лючка в полу кокпита. Производство по принципу “один в один”, увы, предусматривает и автоматический перенос недостатков. Еще на первом “Eagle Star Cabin” мы сразу обратили внимание на хлипковатые носовые релинги, что было отмечено и на вновь испытанной лодке. Вырвать их с корнем, конечно, вряд ли удастся, но, когда они шатаются под рукой, уверенности в себе это не прибавляет.

“Suzuki” и не только

Первые “Silver Eagle Star Cabin” мы испытывали с четырехтактными подвесными моторами “Yamaha 115” и “Honda 130”. На сей раз на транце лодки был установлен 140-сильный “Suzuki”. Официальный дилер “Спортсудпрома” компания “Yachting Russia Club” вообще делает ставку на моторы этой марки, предлагая покупателям так называемые “пакетные” варианты — “лодка плюс мотор” в одном комплекте. Что касается упомянутого четырехтактного “Suzuki DF140”, причина подобных пристрастий вполне объяснима — такие особенности этого подвесника, как малый вес и смещенный к транцу центр тяжести, делают его весьма привлекательным для владельцев относительно компактных лодок 6–7 м длиной. Впрочем, одним подвесным мотором дело не ограничилось — вскоре после теста петербургского “Eagle” нам предложили испытать его финского собрата со стационарным 120-сильным дизельным двигателем “MerCruiser D 1.7L DTI”, и результаты этого теста мы тоже включили в данный отчет.

Лодка, как уже говорилось, была нам знакома и никаких сюрпризов не преподнесла. Первое, на что обращаешь внимание — это очень легкий, практически незаметный вы-



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ КАТЕРА “SILVER EAGLE STAR CABIN” С ТУРБОДИЗЕЛЕМ “MERCRUISER D 1.7L DTI”

(нагрузка — 4 чел. плюс 1/3 штатного запаса топлива, ГВ — алюминиевый шагом 20 дюймов, скорость ветра — 10–12 м/с, высота волны — 0.3–0.5 м, темп. воздуха — 8°С, место испытаний — р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ (А)*
750	2.4 (4.7)	65
1000	3.9 (7.2)	68
1500	5.7 (10.3)	69
2000	6.7 (12.4)	71
2500	8.0 (14.8)	72
3000	13.5 (25.0)	73
3500	20.9 (38.8)	76
4000	25.2 (46.7)	79
4200	26.0 (48.2)**	82***

* При открытой двери и потолочном люке.
** При максимальном кормовом дифференте на грани срыва ГВ в кавитацию.
*** При закрытых двери и люке уровень шума в салоне на полном ходу составил 79 дБ (А).

ход на глиссирование. Если представить полученные скоростные показатели в виде графика, то он получится почти прямым, без привычного резкого излома в точке “горба сопротивления”. Правда, на сей раз на борту мы были лишь вдвоем, но из прошлого опыта знали, что “Eagle Star Cabin” способен вытащить на глиссирование буквально запредельную нагрузку — в свое время он управился с семью седоками и тремя центнерами всяческой поклажи, хотя мощность мотора была довольно умеренной (115 л.с.), а транцевые плиты не задействовались.

При 4500 об/мин, когда скорость стала приближаться к 50 км/ч — знакомая картина: лодка слегка “прилегла” на левый борт. Проявляется этот эффект в основном при выходах налегке, равно как и чувствительность лодки к поперечным перемещениям экипажа, когда она проявляет склонность слегка уходить с курса в сторону наиболее нагруженного борта. В принципе это особо не мешает, но можно убрать крен, немного опустив соответствующую транцевую плиту. Главное при этом — не переборщить, поскольку при излишне опущенных плитах и, соответственно, чрезмерном носовом дифференте “Eagle” начинает немного зарыскивать.

Лодка отличается великолепной маневренностью во всех скоростных диапазонах и крутится буквально на месте, хотя при относительно небольших скоростях величина крена при этом может превысить 45° — надстройка здесь все-таки довольно массивная и высокая. При швартовке в сильный ветер следует делать поправку и на парусность, вызываемую той же причиной.

При высоте волны 0.3–0.4 м — даже короткой ветровой, характерной для большинства наших водоемов — вполне можно идти на максимальной скорости, но при более сильном волнении лучше сбавить ход, иначе корпус начинает испытывать удары днищем, а стекла рубки забрызгиваются.

Вид дизельного “Silver Eagle Star Cabin” поначалу вызывает удивление. Куда это они собрались без мотора? Действительно, турбодизель “MerCruiser D 1.7L DTI” настолько компактен, что практически не “съедает” пространство в лодке, изначально рассчитанной на подвесной мотор — небольшой уступ в кокпите и капотом-то назвать язык не поворачивается. И при этом 120 л.с. для 1.7-литрового дизеля — это очень неплохо, не правда ли? Поведением на воде эта версия (которую тоже собирается выпускать “Спортсудпром”) практически не отличалась от испытанной ранее лодки с подвесником, если не считать разницы в мощности и приемистости двигателей, а также уровнях шума и вибраций (дизель тут несколько проигрывает). Главный его плюс в другом — согласно результатам независимых испытаний, проведенных нашими зарубежными коллегами, на крейсерском режиме (при 3200–3500 об/мин) он расходует всего 12–14 л топлива в час. Применительно к испытанному нами “Eagle” с его двумя 110-литровыми баками это означает, что можно безостановочно двигаться в течение примерно 16-17 ч и пройти за это время около 500 км.

Резюме

Хорошо зарекомендовавшая себя финская лодка российского производства, выполненная по принципу “один в один” — в том числе и по качеству изготовления. Исторически пользуется наибольшей популярностью у любителей рыбалки, но вполне пригодна и для водного туризма — особенно это касается версии с дизелем, обладающей солидным запасом хода. Прочный алюминиевый корпус позволяет без опаски подходить к каменистым необорудованным берегам, а крыша над головой — не опасаться непогоды. Если планируется эксплуатировать лодку большим экипажем, предпочтительнее вариант внутренней планировки “Family”. К числу недостатков можно отнести тесноватую носовую каюту, а также склонность к ходовому крену, требующую применения транцевых плит.

Артем Лисочкин
Фото Николая Шалякина и Артура Гроховского

Катер “Silver Eagle Star Cabin” с подвесным мотором “Suzuki DF 140” предоставлен для испытаний петербургской компанией “Yachting Russia Club”: тел. (812) 513-8511, 513-8311, тел./факс 513-8400; aradion@hotmail.com, www.yachtingrussia.ru

12 НОРВЕЖСКИХ ЛОДОК глазами водителя

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

Вообще нужно сказать, приятная страна. И народ там хороший, такой, знаете, тихий народ, приветливый, добродушный.

Андрей Некрасов,
"Приключения капитана Врунгеля"

В июне прошлого года нам довелось принять участие в так называемом "тестовом семинаре", организованном в рамках традиционной ботшоу, которая проходила в те же сроки в курортном городке Арендаль на юге Норвегии. Норвежские компании, производящие лодки, предоставили "морским" журналистам со всего мира возможность на деле оценить свою продукцию — полтора десятка катеров от 6 до 12 м длиной.

Насыщенная двухдневная программа предусматривала два похода вдоль побережья пролива Скагеррак, протяженностью около 50 миль каждый: Арендаль—Лингёр и Арендаль—Лиллесанд, в ходе которых участникам этого коллективного теста предстояло согласно заранее составленному расписанию меняться лодками. Каждому выдали набор подробных карт с уже проложенным курсом. К счастью, многие катера были оборудованы чарт-плоттерами, что значительно облегчило навигационные задачи — заблудиться в лабиринтах местных фьордов с обилием больших и маленьких островов немудрено даже при наличии карты. К сожалению, свои коррективы внесла погода. До Лингёра наш караван добрался благополучно, но когда мы повернули назад в Арендаль, ветер стал заметно усиливаться, а с открытого моря повалила серьезная волна. На следующий день и вовсе разразился самый настоящий шторм, так что в качестве тестового маршрута пришлось ограничиться узким, более-менее прикрытым от ветра 10-мильным проливом, на берегу которого расположен Арендаль. Но, тем не менее, нам удалось выполнить программу на все сто, протестировав за два дня двенадцать лодок и проведя за штурвалом каждой из них не менее часа. Понятно, что даже за час полное мнение составить о лодке трудно (тем более в режиме "галопом по Европам" с постоянными пересадками), поэтому в данной публикации остановимся в основном на своих судоводительских впечатлениях.

По своему типу и назначению протестированные катера заметно отличались друг от друга, но мы все же попытались распределить их по группам — пусть и довольно условным. Наиболее многочисленная из них — это "типично норвежские лодки". Характерный силуэт подобных суденышек можно увидеть в любой местной гавани. Как правило, это катер со стационарным мотором 7–8 м длиной, с большой носовой и крошечной кормовой каютами. Значительная часть кокпита, расположенного между ними, бывает тоже прикрыта крышей — обычно полурубкой-"хардтопом". Обводы корпуса могут быть и вполне традиционными для глиссирующих судов — с плоским транцем, но чаще всего попадаются лодки со скругленной "вельботной" кормой. Львиная доля таких катеров сейчас делается из пластика, но профиль бортов, имитирующих клинкерную обшивку, недвусмысленно свидетельствует о том, что обводы уходят своими корнями в глубину веков, когда лодки строили только из дерева. И еще одна характерная особенность: один и тот же корпус обычно допускает установку как 30–40-сильных движков, предусматривающих неторопливый водоизмещающий режим, так и мощных, до 200–250 л.с., моторов для движения в режиме глиссирования. При этом конструкторам приходится идти на компромисс: своими скоростными качествами такие лодки явно проигрывают тем, что специально разработаны в расчете на глиссирование. Однако скорость на море — понятие относительное, и неторопливая, но мореходная лодка в условиях сильного волнения способна дать фору стремительному "спортсмену". Кроме того, норвежцы по сути своей — народ действительно тихий, спокойный и приветливый, доверяющий старым традициям и за сиюминутной модой гоняться не склонный. О популярности таких лодок в Норвегии красноречиво свидетельствует и тот факт, что многие местные фирмы наряду с блещущими новомодным дизайном скоростными "машинами" продолжают выпускать и "типичных норвежцев". Думается, что подобные лодки могут приглянуться и российским судоводителям — прежде всего, благодаря их "теплолюбивой" компоновке и мореходности, а также компромиссности обводов, позволяющей подобрать наиболее рациональное соотношение между мощностью и скоростью с одной стороны и дальностью плавания — с другой.

“Joda 270 TC”

Основные данные катера “Joda 270 TC”: длина наибольшая — 8.10 м; ширина наибольшая — 2.98 м; осадка — 0.80 м; вес — 3.0 т; пассажировместимость — 10 чел.; число спальных мест — 5+2 детских; высота подволока в каюте — 1.90 м; объемы: топливного бака — 135 л, бака для воды — 135 л, накопительного бака — 135 л; тип двигателя — дизель “Volvo Penta PMD”, мощность — 144 л.с.; привод — наклонный вал; максимальная скорость — 19 уз (35 км/ч).

Классическая норвежская лодка. Подобных здесь действительно полным-полно и во фьордах, и в проливчиках. Кормовая каютка совсем крошечная — на Г-образной койке поместятся разве что два ребенка лет по десять, а в длинной носовой довольно просторно: за счет расположения коек в два яруса здесь можно устроиться на ночлег впятером! Есть камбузный уголок с мойкой, а вот гальюн отсутствует. Центральный кокпит, смещенный в корму — открытый, но благодаря стационарной дуге, на которой крепятся раздельные полотнища тента, легко превращается либо в “хардтоп”, либо в полноценную рубку. Один мотор — 144-сильный дизель “Volvo Penta PMD”, обычный наклонный вал, установленный в днищевом тоннеле.

Деревянный штурвал, приводящий рулевое перо, крутится очень легко. На малом ходу лодка упорно поводит носом вправо-влево, приходится подруливать. Максималка составила 18.9 уз (35 км/ч) при 3600 об/мин. На таком ходу начинают донимать резонирующий шум и отзвоны — шумо- и виброизоляция не на высоте. Лодка очень чувствительна к поперечной центровке — стоило моему коллеге из Германии Петеру Лессигу, взявшему на себя в нашем экипаже обязанности протоколиста, пересесть на левый борт, как “Joda 270 TC” тут же сделала попытку бодро уехать в ту же сторону, словно я опустил транцевую плиту. А плит здесь нет, так что с постоянным кормовым дифферентом, по причине которого обзор с водительского места оставляет желать лучшего, никак не управиться. Мы бесспорно глиссируем, но глиссируем как-то натужно. Под резкий сброс газа лодку развернуло градусов на двадцать — короче говоря, “Joda” очень напомнила мне некогда испытанную финскую “Bella 530 HT Classic” (см. № 173) — пусть и меньшую по размерам, но столь же “классически скандинавскую”. Впрочем, ничего удивительного: для “компромиссных” круглоскулых обводов с плоскими участками днища в корме — поведение вполне понятное.

А вот чем “Joda”, довольно неторопливая и при этом верткая, действительно приглянулась, так это своей мореходностью. Даже скрестившиеся между собой кильватерные валы высотой поболее метра, разведенные нашими соседями по тестовому каравану, не сумели поставить ее в тупик — ни ударов, ни подскоков, ни единой капли водяных брызг в кокпите.

“Nor Star 950”

Такой же “типичный норвежец”, как и “Joda”, но заметно более крупный и просторный. Кроме того, и отделка с оборудованием у него явно пошикарней (к примеру, помимо камбуза, имеется гальюн), и на борту во время движения заметно тише. Правда, выпускают такие лодки несколько меньшим тиражом — от 12 до 15 штук в год.

Основные данные катера “Nor Star 950”: длина наибольшая — 9.46 м; ширина наибольшая —3.30 м; сухой вес — 3.50 т, число спальных мест — 3+2+2 детских; объемы: топливного бака — 320 л, бака для воды — 310 л, накопительного бака — 115 л; тип двигателя — дизель “Volvo Penta”, мощность — 160 л.с.; привод — наклонный вал; максимальная скорость — 17 уз (31 км/ч).

Привод тот же — старый добрый наклонный вал в днищевом тоннеле, и примерно такие же компромиссные обводы. Кормовая каюта тоже совсем крошечная, детская, только с другой планировкой: здесь одна широкая двуспальная коечка сбоку от входа. В кокпите — большой Г-образный пассажирский диван со столиком, мешающие углы которого легко откинуть. При необходимости можно с его помощью превратить диван в пару спальных мест, однако гостям придется устраиваться под тентом, который, как и на “Joda”, крепится на стационарной дуге и состоит из двух частей. Сиденье перед штурвалом (тоже деревянным и стилизованным под старину) двухместное, а слева, перед входом в каюту — “гостевое” кресло на одного. Семейный вариант!

Кстати, вход в основную носовую каюту очень интересно трансформируется. Кормовая переборка здесь как таковая отсутствует — ее роль играют пост управления, который занимает около трети по ширине, плюс складная, словно в троллейбусе, дверь (еще одна треть), а также откидывающаяся вниз панель перед левым пассажирским сиденьем. В распахнутом виде вместительная каюта более напоминает открытый с кормы хардтоп, но стоит зафиксировать в поднятом положении левую панель, закрыть дверь и прикрыть оставшуюся наверху полуметровую “щель” мягким пологом — и перед вами опять полноценная, закрытая со всех сторон каюта.

Несмотря на более внушительные, чем у “Joda”, вес и габариты, мощность вольвовского дизеля здесь лишь ненамного выше — 160 л.с. Близкой оказалась и столь же “спокойная” максимальная скорость — 16.7 уз (31 км/ч) при 2500 об/мин. Однако при движении против наката (не очень серьезного, высотой около 0.6–0.8 м), который повалил в послеобеденное время первого тестового дня с просторов Скагеррака, в лобовое стекло полетели брызги из-под форштевня, хотя с волной лодка справлялась уверенно и шла мягко.

“Inter 7700 Fisherman”

А вот вам пример того, что можно сделать из “типичной норвежской лодки”, в основе которой лежит скорее не “теплолюбивая” компоновка со множеством больших и маленьких кают, а проверенные годами обводы. Одного взгляда хватает, чтобы понять: “ноги” большинства подобных норвежских катеров, больше предназначенных для приятного времяпрепровождения в холодных северных широтах, растут из тех вельботов, на которых издревле выходили в море прославленные викинги. В общем, мореходные обводы были одинаково хороши и для пиратства, и для вполне праведных дел: например, для мирной рыбной ловли.

Хоть и стеклопластиковый, но построенный по старинным рецептам “Inter 7700 Fisherman” — действительно типичный “рыболов” с огромным кокпитом, занимающим 9/10 всего полезного пространства в лодке (на основе этого корпуса выпускаются заодно прогулочная модификация “Sunny” — с носовой декой и огибающим открытый кокпит ветровым стеклом, а также классическая каютная). Единственные “предметы меблировки” — водительская консоль, смещенная в корму и предназначенная в основном для управления стоя, а также подковообразные диванчики в носу и в корме. Умиляющая подробность — в крошечном форпике, поместиться в котором можно разве что скрючившись в три погибели, установлен настоящий прокачной унитаз. Под пайолами имеются вместительные рундуки, которые можно заполнить водой и использовать для хранения улова. Кокпит по-честному самоотливной — диаметр шпигатов более 5 см.

Основные данные катера “Inter 7700 Fisherman”: длина наибольшая — 7.70 м; ширина наибольшая — 2.70 м; осадка — 0.70 м; сухой вес — 1.60 т; объем топливного бака — 135 л; тип двигателя — дизель “Yanmar”, мощность — 212 л.с.; привод — наклонный вал; максимальная скорость — 28 уз (51 км/ч); цена — 400 000 норв. крон.

Во время испытаний он был накрыт тентом, который напрочь перекрывал обзор по курсу — оставалась только небольшая дыра в носу вроде пушечного прицела. Рулить пришлось “змейкой”, чтобы уследить за маневрами сотоварищей по тесту, тем более что мотор стоял запредельный — 212-сильный “Yanmar” (многие предпочитают 30 — 50 л.с. и водоизмещающий режим). Разгон оказался просто пушечным, а максималка составила 27.6 уз (51 км/ч) при 3200 об/мин. Узлах на двадцати я пересек крутую метровую волну, разведенную тяжелым “Marex 330 Scandinavia” — нормально прошли, мягко.

Даже на минимальном газу мощный дизель тащит лодку довольно быстро — 9.5 км/ч. Рядом с рычагом газа-реверса имеется еще одна рукоятка с черным набалдашником, которая приводит в действие гидромуфту, уменьшающую частоту вращения гребного винта. Переключившись на понижающую передачу, я снизил “троллинговую” скорость почти вдвое, а в лодке, как ни странно, стало заметно тише, хотя обороты мотора остались прежними. Кстати, такая штука очень полезна не только во время рыбалки, но и при подходе к причалу. И еще один плюс с точки зрения рыболова — на перемещение пассажиров с борта на борт лодка на ходу практически не реагирует.

“Fjord Terne 24”

Основные данные катера “Fjord Terne 24”: длина наибольшая — 7.35 м; ширина наибольшая — 2.49 м; сухой вес — 2.2 т; пассажировместимость — 10 чел.; объемы: топливного бака — 135 л, бака для воды — 60 л, накопительного бака — 50 л; тип двигателя — дизель “Yanmar 4LH-HTE”, мощность — 135 л.с.; привод — наклонный вал; максимальная скорость — 27 уз (49 км/ч); цена — 875 000 норв. крон.

А вот эту лодку я бы не взялся с ходу отнести к той или иной категории, хотя в чем-то она близка упомянутым “типичным норвежцам”. Может, свойственными им традиционностью и независимостью от сиюминутной моды? Или обводами “под клинкер”, которые за время пребывания в Норвегии успели стать привычными и чуть ли не родными?

На вид это олдтаймер “а-ля шестидесятые-семидесятые” — вроде шведского “Coronet”. Вариант планировки — чисто прогулочный, поскольку львиную долю полезной площади занимает открытый кокпит. Носовая каюта относительно невелика и заодно служит гальюном — прокачной унитаз установлен прямо в проходе между койками. Все прочее расположено на открытом воздухе, даже камбузный уголок. Водительская консоль смещена к миделю, а посреди кокпита возвышается капот 135-сильного дизеля “Yanmar” с парой дополнительных сидений. Подобная компоновка больше наводит на мысли о жарком солнце, не слишком-то типичном для Норвегии. Правда, в непогоду огромный кокпит можно прикрыть тентом, устанавливаемым на стационарной дуге. Первым делом я стукнулся о нее головой, на что представитель фирмы признался, что тоже регулярно это делает. Точно по такой же схеме выполнены еще две модели “Fjord” — длиной 21 и 28 футов.

Привод — традиционный наклонный вал. Кроме того, корпус довольно длинный и узкий, так что маневренность на малом ходу оставляет желать лучшего. Явно по этой причине относительно небольшой “Fjord Terne 24” оборудуется носовым подруливающим устройством, при помощи которого действительно можно залезть в любую щель. “Шумит, а работает!” — извиняющимся тоном заметил представитель фирмы, когда скрежет боутрастера практически заглушил рокотание дизеля на холостом ходу.

Обнаружилась и еще одна “фишка”, редко встречающаяся на лодках менее 7.5 м длиной — якорная электролебедка. Правда, роль якорного конца играет не цепь или трос, а плоская синтетическая лента наподобие крепежной стропы.

Порулить этой лодкой довелось на второй день испытаний, когда даже в закрытом проливе гуляла полуметровая волна. Выход на глиссирование оказался очень ровным и плавным, с умеренным кормовым дифферентом, который сохранился и на полном ходу. Крен даже в крутом повороте — едва заметный. Максимальная скорость с нагрузкой в два человека составила 26.7 уз (49.3 км/ч) при 3500 об/мин, причем с волной “Fjord” управлялся очень уверенно — только на полутораметровом накате в устье пролива в лобовое стекло полетели первые брызги.

“Marex 330 Scandinavia”

Основные данные катера “Marex 330 Scandinavia”: длина наибольшая — 10.26 м; ширина наибольшая — 3.31 м; сухой вес — 5.2 т; число спальных мест — 2+2+2; объемы: топливного бака — 670 л, бака для воды — 350 л, накопительного бака — 210 л; тип двигателей — 2 дизеля “Volvo Penta KAD 32”, мощность — 2x216 л.с.; привод — угловые колонки “DuoProp”; максимальная скорость — 34 уз (62 км/ч).

Пожалуй, это единственный норвежский бренд, который более-менее на слуху у нас в России. Помимо самого крупного своего творения — предоставленной на тест 10.3-метровой моторной яхты, компания производит и спортивные катера, и “типичных норвежцев”. На “330 Scandinavia” я прошел самый первый отрезок от Арендаля до Кильсона. Долго провозившись с заправкой, стартовали последними, но вскоре догнали и перегнали основную часть каравана, хотя при встрече с небольшими лодочками и береговыми стоянками приходилось сбрасывать ход до самого малого — волну мы разводили приличную, а выход на глиссирование оказался достаточно неспешным.

С двумя дизелями “Volvo Penta KAD 32” по 216 л.с., работающими на поворотные угловые колонки “DuoProp”, максимальная

скорость составила 33.5 уз (62 км/ч). Если не использовать триммеры и транцевые плиты, на ходу лодка лежит на правом борту. Руль немного туговат, а его гидропривод, как мне показалось, работает дискретно. При открытой двери в салоне довольно шумно, высокая рубка с вертикальной кормовой переборкой немного подсасывает выхлоп и водяную пыль даже при открытом потолочном люке.

В Кильсоне, дожидаясь отставших коллег, я попробовал покрутить “Marex” на месте и имитировать швартовку, подходя к разноцветным буйкам в бухте. Маневренность оказалась хорошей — в принципе, можно даже не работать машинами “враздрай”, достаточно просто поворачивать штурвал.

Компоновка вполне традиционна для скандинавских “крейсеров” подобного размера: помимо салона с прозрачной задней стенкой, снабженной сдвижной дверью, в котором расположены пост управления, камбузный уголок и П-образный диван, трансформируемый в двуспальную койку, имеются две отдельные двухместные каюты, а также просторная, шикарно оборудованная душевая кабина с гальюном. В общем, места в дальнем плавании с лихвой хватает на шестерых.

“Skibsplast 730 HT”

“Трейлерная” лодка, пусть и требующая для транспортировки мощного внедорожника. Совершенно свежая модель, даже скорее прототип, поскольку на момент испытаний “730-й” существовал в единственном экземпляре. По словам представителей фирмы, наиболее оптимальным типом силовой установки здесь был бы дизель мощностью 150–170 л.с., однако на предоставленной для тестирования лодке был установлен 260-сильный бензиновый “MerCruiser MPI” — исключительно из испытательского любопытства, чтобы проверить корпус на пределе возможностей.

Основные данные катера “Skibsplast 730 HT”: Длина наибольшая — 7.30 м; ширина наибольшая — 2.50 м; пассажировместимость — 8 чел.; число спальных мест — 3–4; объемы: топливного бака — 240 л, бака для воды — 65 л; тип двигателя — бензиновый “MerCruiser MPI”, мощность — 260 л.с.; привод — угловая колонка “Alpha”; максимальная скорость — 38 уз (70 км/ч); цена — 58 682 евро.

При всей своей компактности “Skibsplast 730 HT” стремится не отставать по уровню насыщения оборудованием от более крупных лодок — на борту имеется даже отдельная душевая кабина (она же гальюн). “Лодка маленькая, поэтому мы стремились максимально использовать ее ограниченный внутренний объем”, — в один голос заявили представители компании. Нельзя не признать, что это им удалось: интерьер салона очень интересно трансформируется, и на каждую из его деталей возложено сразу несколько функций. Форпик, который на ходу играет лишь роль вместительного носового рундука, снабжен, тем не менее, мягкими подушками — равно как и закрывающая его откидная крышка “с изнанки”. На крышке заодно отформованы и ступеньки, облегчающие выход на носовую палубу через открывающуюся секцию лобового стекла. На стоянке она откидывается вниз и образует вместе с подушками форпика широкую двуспальную койку. Еще одно спальное место для двоих получается из раскладывающихся сидений в салоне.

Выход на глиссирование тяжеловатый, занимает секунд десять. На малом и среднем ходу “Skibsplast 730 HT” заметно лежит на руле, зарыскивает, а с ростом скорости принимается откровенно дельфинировать. На максималке, которая составила 37.8 уз (70 км/ч), штурвал перестает оттягивать руки, но дельфинирование продолжается даже на тихой воде, и устранить это неприятное явление удалось только при помощи триммера. Кстати, встроенный спидометр безбожно врет — показывает 80 км/ч. Задний обзор ограничен кабиной гальюна, расположенной за спиной у водителя — видно только обстановку по левому борту. Лодочка очень верткая, в крутом повороте ведет себя уверенно, но винт в самый ответственный момент способен подхватить воздух, теряя упор. На выходе из очередного фьорда в Скагеррак встретили волну высотой 0.5–0.6 м, и по просьбе устроившегося на кормовом диване Петера я сбавил ход до комфортных 20 уз (37 км/ч). Кидало нас и вправду здорово — удары о волну усугубляло дельфинирование, возобновившееся на неспокойной воде.

“Nidelv 610 Sport”

После всех испытанных посудин эта лодочка, без всякой натяжки — трейлерная, показалась совершеннейшей крохой. На ней мы с Петером вернулись в Арендаль под вечер первого тестового дня. Приставка “Sport” в названии меня не обманула — добродушный пузатенький облик “Nidelv 610” ничуть не наводил на мысли о скоростных забавах на воде.

Лодка эта — самая маленькая в модельном ряду компании, который разделен на две независимые “линейки”: “Sport” (шесть скоростных моделей с современным дизайном) и “Classic” (четыре модели “типичных норвежцев”). Выпускается она практически в неизменном виде с 1995 г. и, по словам одного из разработчиков, конструировалась в свое время по заказу швейцарцев в расчете на тамошние озерные условия. В тех краях мне тоже довелось побывать, и, доложу вам, то же озеро Комо — далеко не пруд. Ущелье, в котором лежит этот V-образный водоем, образует нечто вроде аэродинамической трубы, и короткая, “злая”, высокая волна там далеко не редкость, поэтому 22-градусная килеватость “Nidelv 610 Sport” меня ничуть не удивила.

Компоновка — вполне привычная для российского глаза, из тех, что американцы именуют “cuddy cabin”: тесная, больше предназначенная для ночевки каютка под носовой декой, в кокпите два передних сиденья, кормовой диван и ступеньки для выхода на бак через откидную форточку. Прокачной унитаз здесь установлен прямо в каюте, но, в отличие от уже упомянутого “Fjord Terne”, не торчит вызывающе в проходе, а упрятан под откидной крышкой в левой койке.

Основные данные катера “Nidelv 610 Sport”: длина наибольшая — 6.10 м; ширина наибольшая — 2.30 м; осадка — 0.90 м; сухой вес — 1.35 т; число спальных мест — 2; объемы: топливного бака — 170 л, бака для воды — 43 л, накопительного бака — 43 л; тип двигателя — турбодизель “Wolksvagen”, мощность — 155 л.с.; привод — угловая колонка; максимальная скорость — 35 уз (65 км/ч).

По кормовым капотом — 155-сильный дизель “Volkswagen”, работающий на колонку “Bravo 1”, под стать лодке веселый и нарядный, выкрашенный белой краской. В комплекте с этим произведением немецких автостроителей, напористо проникающих на лодочный рынок, идет стандартный компьютер, в числе наиболее полезных функций которого — возможность не только получить мгновенный расход топлива, но и оценить, на сколько (в часах, милях или километрах) хватит остатка в баке.

Примерно по такой же волне, как на предыдущей лодке, особо быстро не разгонишься — поддерживаем около 19 уз (35-36 км/ч). Вода в проливе, на финишной прямой, стала поспокойней, поэтому я рискнул дать полную гашетку и приподнял нос лодки триммером — 35 уз (65 км/ч). На

кильватерной волне от встречного большого катера газ пришлось сбросить, но удар все равно оказался довольно жестким — несмотря на 22-градусную килеватость, лодка эта действительно больше озерная.

“Hydrolift S24” и “S24R”

На второй, заключительный, день испытаний погода резко испортилась — поднялся ветер, из-под низких туч моросил надоедливый дождь, который время от времени припускал до ливня. В таких условиях пришлось испытывать спортивные скоростные лодки. Не особо погрешу против истины, если главенствующую роль в этой весьма популярной в Норвегии категории судов отдам катерам “Hydrolift” серии “S24” — настоящим чистопородным “спортсменам”. Относительно узкие корпуса, 24-градусная килеватость, два поперечных редана, раздельное управление газом и реверсом… Планировка по-гоночному спартанская — двухместная консоль смещена к правому борту, причем водитель располагается точно в ДП. На одной из двух лодок в носу имелся V-образный

Основные данные катера “Hydrolift S24” (в скобках — отличающиеся данные “Hydrolift S24R Paceboat”): длина наибольшая — 7.35 м; ширина наибольшая — 2.10 м; осадка — 0.65 м; килеватость на транце — 24°; сухой вес — 1.35 т; пассажировместимость — 7 чел.; число спальных мест — 0 (2); объем топливного бака — 190 л; тип двигателя — турбодизель “Steyr 214 HK” (бензиновый “MerCruiser MPI” с компрессором), мощность — 260 (520) л.с.; привод — угловая колонка “Bravo 1” (“Bravo XZ”); максимальная скорость — 50 уз [93 км/ч] (71 уз [131 км/ч]); цена — 649 000 (865 000) норв. крон.

диван, превращающийся в широкий лежак одним нажатием кнопки (треугольный пайол, он же закладная доска, поднимается и опускается электроприводом), на другой — крошечная каютка, больше пригодная для хранения всякого снаряжения (койки в ней частично уходят в бортовые “гробы”).

Однако главное — это как обе лодки вели себя на воде. “Обычный” “S24” с 260-сильным турбодизелем “Steyr” легко разогнался на короткой ветровой волне высотой 0.2–0.3 м до 50 уз (93 км/ч), продемонстрировав великолепную устойчивость на курсе и управляемость, четко удерживая траекторию даже в самых крутых поворотах, когда устоять за штурвалом можно было лишь благодаря специальным спортивным сиденьям с боковой поддержкой. В устье пролива, где высота волны стала достигать метра, лодка принялась то и дело выскакивать из воды, обнажая винт, однако приводнялась мягко, а курс держала, как по нитке. “Заряженная” версия “S24R” с 520-сильным бензиновым мотором, снабженным механическим нагнетателем (ее используют в качестве лодки-стартера на гонках класса “оффшор”), на заметно более высокой скорости вела себя столь же уверенно, хотя представитель фирмы попросил меня особо не “поджимать” триммер, чтобы избежать избыточной поворачиваемости. Опасения оказались напрасными, что и подтвердилось в ходе возникшей нештатной ситуации. На обратном пути в Арендаль сквозь пелену ливня я углядел впереди по курсу огромную стаю уток, сидящих на воде, и буквально через пару секунд понял, что взлетать они не собираются. Пришлось прибегнуть к “экстренному торможению”, резко сбросив газ на скорости более 130 км/ч. “S24R” клюнул носом, но устойчивость на курсе и способность четко управляться сохранил, и мне без проблем удалось направить лодку в неспешно освобожденный беспечными птицами узкий проход.

“Hydrolift T30^{V2}”

Эта модель побольше и повальяжней. Каютка заметно более комфортабельная, имеется камбузный блок, за полукруглой выгородкой — крошечный туалет с умывальником. Если на “S24” водитель располагается по центру, то здесь планировка более-менее традиционная, пост управления — справа у борта. Однако управление газом и реверсом тоже по-спортивному раздельное, есть и стропка безопасности, нечасто встречающаяся на таких довольно крупных лодках. Спортивные сиденья с развитыми боковыми поддержками и опускающимися подушками мирно уживаются с широким лежаком в корме, предназначенными для любителей загара.

Основные данные катера “Hydrolift T30^{V2}”: длина наибольшая — 9.10 м; ширина наибольшая — 2.50 м; осадка — 0.70 м; килеватость на транце — 24°; сухой вес — 2.20 т; пассажировместимость — 9 чел.; число спальных мест — 2+1; объемы: топливного бака — 390 л, бака для воды — 40 л, накопительного бака — 40 л; тип двигателя — “Volvo Penta KAD 300”, мощность — 272 л.с.; привод — угловая колонка “DuoProp”; максимальная скорость — 40 уз (74 км/ч); цена — 1 340 000 норв. крон.

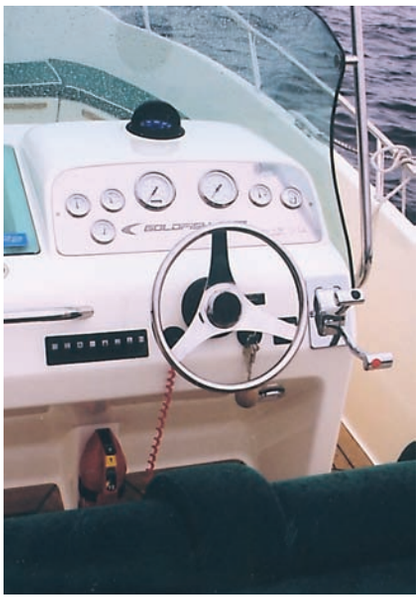
Идет лодка очень мягко и практически бесшумно — только ветер свистит да шипит вода. 272-сильный “Volvo Penta KAD 300”, прикрытый тяжелым капотом с электроприводом, практически не слышен. Правда, скорость по сравнению с “S24” оказалась довольно умеренной — 40 уз (74 км/ч), и это при том, что стрелка тахометра перевалила за отметку “4000” и вышла за пределы шкалы. Килеватость корпуса здесь тоже 24-градусная, и прыжки начались лишь на метровой волне — плавные и мягкие, словно под днищем пуховая подушка. Управляемость и устойчивость на курсе столь же хороши, как и у “S24”.

Несмотря на спортивный облик и достаточно быстрый ход, лодка эта скорее не “адреналиновая”, а “отдыхательная”.

“Goldfish 22 Sport”

“Золотая рыбка” — в некотором роде конкурент “Гидролифту”, хотя внешне ее 22-футовик выглядит скорее как “рыболов”: просторный открытый кокпит и центральная консоль со свободным проходом по бортам, в которую встроен вместительный рундук. Сиденья тут не спортивные, да и силуэт корпуса не столь хищный. Однако скоростные характеристики впечатляют — скорость под 90 км/ч.

Выход на глиссирование плавный, без резких “подхватов”, дифферент невелик. Да и вообще остротой поведения “22 Sport” не отличается. На волне, разведенной в проливе большим катером, пришлось слегка сбросить газ, но все равно последовал прыжок. Создается впечатление, что лодка очень легкая, хотя официальные данные фирмы это не подтверждают. Из-за высокой посадки водителя кажется, что крен в крутом повороте глубже, чем в действительности. На высокой волне в устье удавалось без проблем поддерживать скорость в районе 25–30 уз (около 50 км/ч).



Основные данные катера “Goldfish 22 Sport”: длина наибольшая — 6.65 м; ширина наибольшая — 2.20 м; осадка — 0.60 м; килеватость на транце — 24°; сухой вес — 1.2–1.3 т; пассажировместимость — 7 чел.; объем топливного бака — 140 л, тип двигателя — бензиновый “MerCruiser MPI”, мощность — 220 л.с.; привод — угловая колонка “Alpha”; максимальная скорость — 48 уз (89 км/ч); цена — 47 140 евро.

“Goldfish 32 Sportcruiser”

Основные данные катера “Goldfish 32 Sportcruiser”: длина наибольшая — 9.85 м; ширина наибольшая — 2.70 м; осадка — 0.80 м; килеватость на транце — 24°; сухой вес — 3.2 т; пассажировместимость — 7 чел.; число спальных мест — 3; объемы: топливного бака — 600 л, бака для воды — 140 л; тип двигателей — 2 дизеля “Yanmar”, мощность — 2x270 л.с.; привод — угловые колонки “Bravo 1”; максимальная скорость — 51 уз (94 км/ч); цена — 182 600 евро.

Создается впечатление, что эта лодка движется, даже стоя у причала — стояночный кормовой дифферент еще более подчеркивается тем, что нанесенная на борту ватерлиния сбегает от носа к корме вниз и у транца полностью уходит под воду. Может, это просто дизайнерский ход?

“32 Sportcruiser” чем-то близок “Hydrolift T30V2” — компания позиционирует его как скоростной дейкрейсер “для хорошей погоды”. Действительно, обе лодки с обилием “солнечных” лежаков уместней смотрелись бы где-нибудь на Средиземном море, нежели в норвежских шхерах. В каюте — широкая двуспальная койка и еще одна коечка сбоку, судя по размерам, детская. Имеется гальюн — правда, без душа. При выходе из каюты со мной произошло то же, что чуть ранее на “Фьорде” — я крепко приложился макушкой о кромку скошенного ветрового стекла. Представитель фирмы признал, что и сам не раз набивал тут шишки.

Силовая установка солидная — два турбодизеля “Yanmar” по 270 л.с. Транцевых

плит нет, но ходовой крен можно при необходимости убрать триммером колонки того или иного борта. Триммерные кнопки расположены отдельно на панели, что не очень удобно, но при двухмоторной установке, наверное, иначе и нельзя. Якорная лебедка тоже приводится кнопками на панели, но можно использовать и дистанционный пульт-брелок — интересная опция! На верхней кромке ветрового стекла перед водителем и пассажиром установлена прозрачная отсекающая встречный ветер накладочка — очень полезная вещь, особенно при управлении лодкой в дождь.

Выход на глиссирование туговатый, с довольно большим кормовым дифферентом даже при полностью поджатых колонках, обзор при этом ограничен, приходится привставать. Правда, на борту около 500 л топлива, а баки смещены в корму. Но, довольно неспешно преодолев “горб сопротивления”, лодка демонстрирует вполне спортивную прыть — скорость превышает 90 км/ч.

Управляемость и устойчивость хода тоже на высоте. Некоторую бортовую раскачку при крутой циркуляции с полного хода способна вызвать лишь кильватерная волна от соседнего катера. В общем, поведением на воде “Золотая рыбка” во многом напоминает не столь скоростной большой “Гидролифт” — единственно, в кокпите здесь более шумно.

Со швартовкой задним ходом в сильный ветер проблем не возникло — при работе машинами “враздрай” лодка исправно крутится вправо-влево, причем рукоятки газа можно не трогать — для уверенного маневрирования достаточно оборотов холостого хода.

Артем Лисочкин
Фото автора

“MARLIN 21”: московский иностранец

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

В конце прошлого сезона ряды отечественных производителей в очередной раз пополнились — к собственному производству лодок приступила московская компания “Спорт-Элит”, до той поры занимавшаяся лишь продажей водно-моторной техники, в основном импортной. Правда, катера “Marlin”, протестированные в сентябре на редакционной “мерной миле” и заслуживающие в целом достаточно высокой оценки, отнести к чисто российским разработкам в силу ряда причин мы бы остереглись. “Marlin” — по сути своей все же “иностранец”, пусть и с московской пропиской.

Дело тут не только в латинских буквах названия и цифровом индексе, обозначающем длину лодки в заграничных футах, и не только в импортных материалах, деталях оборудования и силовых установках — стационарных двигателях “MerCruiser” с угловыми колонками. Кстати, благодаря их многообразию мы испытали “Marlin” сразу в четырех вариантах — с бензиновыми моторами мощностью 250, 190 и 136 л.с., а также с 2.8-литровым 150-сильным турбодизелем “D-Tronic”.

Производитель уполномочен заявить

Уже при первом взгляде на “Марлин” возникает ощущение “дежавю” — нечто подобное мы вроде бы уже видели. Московский катер и впрямь очень напоминает продукцию известной компании “Bayliner”, а точнее — ее популярную модель “Capri 212”. Мы задали представителям “Спорт-Элита” соответствующий вопрос и получили следующий ответ: “В процессе разработки, проектирования и изготовления опытных образцов катера “Marlin 21” были использованы новейшие достижения в области гидродинамики и дизайна современных скоростных катеров — таких, как “Bayliner”, “Regal”, “Mariah” и других. В частности, применены элементы суперсовременных обводов типа “APS” и “MaxTrac”, а также прогрессивные конструкторские и компоновочные решения, опробованные мировой практикой”.

При этом производители катера утверждают, что по ряду параметров — например, по прочностным характеристикам корпуса — “Марлин” превосходит “массовую” продукцию зарубежных фирм.

“Корпус катера выполнен из полиэфирного стеклопластика прогрессивным методом контактного формования, — сообщил директор

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ КАТЕРА “МАРЛИН”

Длина наиб., м	**6.48**
Ширина наиб., м	**2.49**
Осадка, м	**0.48**
Сухой вес, т	**1.6–1.85***
Килеватость на транце, град.	**19**
Пассажировместимость, чел.	**9**
Объем топливного бака, л	**200**

* В зависимости от типа двигателя и привода.

производства компании "Спорт-Элит" Александр Войнич. — При изготовлении применяются смолы "Ashland", гелькоуты "Enguard", стекломаты, ровинги и поликор-маты "Overs Corning", поставляемые московской компанией "КМТ". Напыление неориентированного стекловолокна осуществляется с использованием установки "Glass Craft".

Наиболее нагруженные участки корпуса и палубы имеют сэндвичевую конструкцию с заполнителем из поликор-мата и дополнительно армируются стеклотканью и стеклорогожей. Силовые участки палубы и поперечных переборок выполнены с применением голландского армирующего материала "Parabeam 3D Glass". Толщина обшивки борта — 6–7 мм, днища — 8–9 мм, в районе киля и у транца — 12–14 мм.

Днищевой и бортовой набор, подмоторная рама, усиление носовой палубы и палубы кокпита, кринолин, поперечные полупереборки изготовлены из водостойкой финской фанеры толщиной 8–19 мм. Части деревянного набора собираются отдельными модулями на монтажном стапеле-кондукторе, а затем тщательно подгоняются и заформовываются в корпус и палубу.

Наружные поверхности корпуса и палубы покрыты специальным лаком "Multimix Antigrafiti" производства компании "Du Pont", который обеспечивает высокую износоустойчивость, защиту от ультрафиолетового излучения и обрастания подводной части".

Здесь стоит добавить, что утверждения о высокой прочности и надежности корпуса "Марлина" косвенно подтверждаются сравнением весовых характеристик — московский катер немного тяжелей ряда зарубежных "одноклассников", что свидетельствует хотя бы о том, что на материалах "Спорт-Элит" не экономит.

На суше

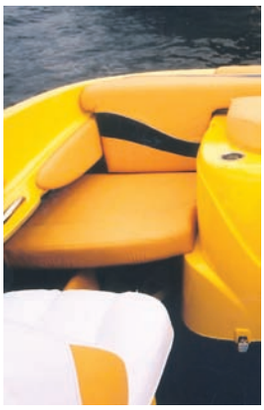
Четыре предоставленных на тест "Марлина" прибыли в одну из московских марин на однотипных двухосных трейлерах, изготовленных московским заводом МЗСА специально для этого катера. Как уже отмечалось, лодка не из легких, так что в качестве буксировщика лучше использовать внедорожник, хотя и не обязательно сверхмощный — и с транспортировкой, и с процедурой спуска-подъема одного из катеров легко справился обычный УАЗ.

По давней традиции осмотр лодки мы начали "с киля". Обводы "Марлина" действительно имеют очень много общего с бейлайнеровской концепцией APS (Advanced Planning Surface) — развитые скуловые брызгоотбойники в районе миделя обрезаны, таким же манером прерываются и продольные реданы (днище в кормовой части абсолютно гладкое), и со стороны все это очень похоже на стреловидный поперечный редан, хотя на самом днище никакого уступа нет. Продольные реданы ориентированы скорее по ватерлиниям, нежели по баткоксам, что характерно для корпусов с умеренной килеватостью в носовой части. Да и на транце килеватость "компромиссная" — 19 градусов обычно позволяют обеспечить приемлемую мореходность и при этом не требуют запредельной мощности для достижения высоких скоростей.

Качество исполнения корпусов, по крайней мере на глаз, нареканий не вызывает. Только на желтой лодке с дизелем глянец бортов показался нам несколько тускловатым. Нам объяснили, что это один из первых экземпляров, на котором отрабатывалась технология нанесения защитного лака.

Компоновка "Марлина" вполне традиционна для "дейкрейсера со спортивным уклоном" — такого, например, как уже упомянутая американская лодка: просторный кокпит плюс небольшая "интегральная" каюта под носовой декой, в силу ограниченной высоты подволока предназначенная в основном для ночлега (в Штатах такой вариант именуется "cuddy cabin"). Кокпит рассчитан на шестерых, хотя двоим придется устраиваться задом наперед — спиной к спине с водителем и передним пассажиром. Сдвоенные передние сиденья раскладываются, образуя пару дополнительных спальных мест, а кормовые сиденья можно снять и переставить повыше, вровень с мягкой подушкой капота, по бокам от которого они расположены — получается одноместный лежак для солнечных ванн. Двухцветные сиденья из "морского" винилового кожзаменителя имеют вполне фирменный вид, хотя шьют их в Москве. Единственно, когда один из нас встал на край разложенного переднего сиденья, из-под него послышался хруст. Осмотр показал, что не выдержали завернутые в фанерную основу саморезы, и что с "изнанки" сиденье выглядит не столь парадно, как снаружи. Нам напомнили, что мы имеем дело с опытными образцами, и что выявленный просчет будет исправлен — вместо саморезов будут ставить болты с мощными шайбами.

Доступ на носовую деку осуществляется через откидную центральную "форточку" в ветровом стекле, к которой ведут отформованные слева от пульта управления ступеньки. С лобовыми стеклами к моменту испытаний "Спорт-Элит" все еще продолжал экспериментировать, поэтому их окантовки и узлы крепления на всех четырех лодках оказались разными — на одной вместо кронштейна мы даже узрели нечто вроде талрепа. Честно



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
(нагрузка — 3 чел. плюс 130–180 л топлива, скорость ветра — 4–5 м/с, высота волны — 0.2–0.4 м, темп. воздуха — 16°С, место испытаний — Истринское водохранилище, Подмосковье)

Скорость при установке различных двигателей, уз (км/ч)

об/мин	Бензин. 5.7 л	Бензин. 4.3 л	Бензин. 3.0 л	Дизель 2.8 л
800	3.0 (5.7)	2.6 (4.8)	2.6 (4.8)	—
1000	4.3 (8.0)	3.6 (6.7)	3.2 (6.0)	4.5 (8.4)
1500	7.0 (13.0)	5.7 (10.6)	5.2 (9.6)	6.2 (11.4)
2000	14.0 (26.0)	7.7 (14.3)	6.9 (12.8)	7.2 (13.4)
2500	22.2 (41.1)	12.6 (23.4)	8.5 (15.7)	12.3 (22.7)
3000	28.3 (52.3)	22.9 (42.4)	12.4 (22.9)	23.8 (44.0)
3500	33.0 (61.0)	27.6 (51.0)	24.9 (46.0)	30.6 (56.6)
4000	38.5 (71.2)	32.2 (59.5)	28.8 (53.2)	33.1 (61.2)
4200	—	—	—	33.9 (62.8)
4500	45.8 (84.7)	36.1 (66.7)	30.3 (56.1)	—
4800	46.9 (86.8)	38.6 (71.4)	33.4 (61.7)	—

Уровень шума при установке различных двигателей, дБ (А)

Режим	Бенз. 5.7 л	Бенз. 4.3 л	Бенз. 3.0 л	Диз. 2.8 л
Обороты холостого хода	67	66	64	68
Миним. скорость глиссирования	76	74	75	76
Макс. скорость	77	78	77	78

говоря, ни один из вариантов нам особо не приглянулся — прежде всего из-за острых кромок прессованного алюминиевого профиля, несколько тускловатого на общем фоне, хотя само стекло из ударопрочного тонированного поликарбоната удачное — и смотрится неплохо, и от встречного ветра надежно защищает. По утверждению производителей, на серийных лодках будет применяться окантовка стекол из нового, специально изготовленного профиля, не уступающего “фирменному”, а по индивидуальному заказу возможна установка импортных ветровых стекол.

Попасть на носовую палубу можно также из каюты, в потолок которой врезан прозрачный люк. Понравилось, что в носу имеется вместительный глубокий рецесс — на палубу можно сесть, опустив в него ноги (нечто подобное мы видели на финском “Aquador 23”). А поскольку есть еще и прочные стальные релинги, чувствуешь себя в такой позиции уверенно и безопасно даже в волну.

Кормовой кринолин расположен довольно высоко и на роль “купальной площадки” не претендует, однако подняться из воды по откидному трапу можно без особых усилий, поскольку на нужном месте предусмотрен вспомогательный поручень.

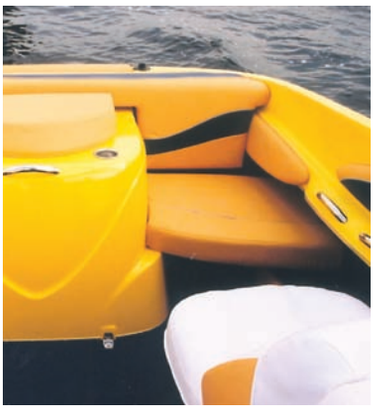
Мест для хранения поклажи не так уж много, зато есть возможность разместить длинномерные предметы так, чтобы они не путались под ногами — в бортовой багажник кокпита одной из лодок мы погрузили водные лыжи, поскольку программа испытаний предусматривала и такой пункт.

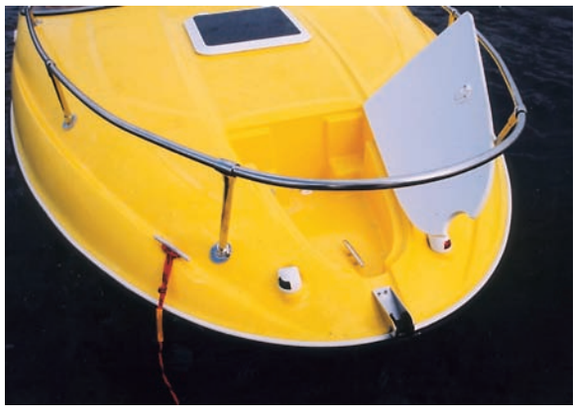
На воде

Погода не побаловала нас разнообразием условий, вода была практически гладкой, но в нашем распоряжении оказался мощный “волногенератор” — 13-метровая моторная яхта “Azimut 42”, привлеченная в качестве базового судна, и по пути к месту основных испытаний мы вдоволь попрыгали с разводимых ею крутых валов, которые то и дело замысловато переплетались с кильватерными следами остальных катеров каравана. Наши эксперименты, сопряженные с серьезными ударными перегрузками, не вызвали у представителей “Спорт-Элита” никаких опасений — видно, они и впрямь были уверены в прочности своих лодок на все сто. Да и вообще “волновой тест” все четыре лодки прошли на пять баллов — чувство уверенного контроля над лодкой не оставляло на любых скоростях, при любых курсах относительно волны и любой длине прыжков.

Основную часть испытаний открыл самый мощный “Марлин”, оборудованный 5.7-литровым 250-сильным “MerCruiser” и колонкой “Bravo 3” с противонаправленными соосными винтами (примерно такая же схема, что и вольвовская “DuoProp”). Лодка продемонстрировала буквально пушечную динамику, обусловленную не только мощностью мотора, но и легким выходом на глиссирование. “Марлин” сохранял режим глиссирования при скорости всего 26–28 км/ч — неплохой результат для катера с тяжелым “стационаром”! “Максималка” тоже вполне соответствовала спортивному имиджу лодки — 86–87 км/ч. Да и вообще ее поведение оставило самые благоприятные впечатления: крутые повороты можно закладывать даже на предельной скорости, и единственной заботой при этом было следить, чтобы пассажиры покрепче держались за поручни. “Марлин” держался на циркуляции, как влитой, не делая попыток “вывалиться” наружу, самопроизвольно изменять траекторию или хватать воздух винтом.

На все это оказались способны — пусть и в более спокойном темпе — версии с моторами мощностью 190 и 136 л.с. Единственно, в левую сторону эти лодки поворачивали более





охотно (поскольку были оборудованы "обычными" одновинтовыми колонками "Alpha 1"), отчего диаметры правой и левой циркуляций отличались примерно на полкорпуса, да и при "лихих" швартовках влияние реактивного момента гребного винта тоже следовало учитывать.

Дизельный 150-сильный вариант с желтым корпусом, сохраняя все перечисленные качества на крейсерском и полном ходу, на переходных режимах стоял в общем ряду несколько особняком. Выход на глиссирование с нагрузкой в 3 чел. (двое на передних сиденьях, третий на заднем) занял почти 10 с, а когда сидящий впереди тоже пересел назад, процесс стал занимать 13–14 с. При этом мы обратили внимание на довольно значительный кормовой дифферент, практически незаметный на предыдущих лодках. Это и понятно: дизель — штука тяжелая и не особо приемистая. Но не будем сбрасывать со счетов и тот факт, что топлива в баке дизельного "Марлина" оставалось после перехода гораздо больше, чем у его более прожорливых бензиновых собратьев, отсюда и дополнительный вес.

Впрочем, выйдя на глиссирование, он проявил завидную прыть и даже обогнал про скоростному показателю 3-литровую бензиновую версию.

Несмотря на показания шумомера, по субъективным ощущениям дизельная лодка показалась нам более шумной и вибронагруженной — на средних оборотах вдруг задребезжала дверь каюты. Мы заставили ее "замолчать", прижав рукой, но лучшим выходом из положения здесь были бы мягкие амортизирующие прокладки.

ЦЕНА КАТЕРА "MARLIN 21" С РАЗЛИЧНЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ И УГЛОВЫМИ КОЛОНКАМИ
(в комплекте с ходовым тентом и транспортировочным чехлом)

Тип двигателя	Мощность, л.с.	Тип угловой колонки	Цена, долл.
Бензиновый "MerCruiser" 5.7 L	250	"Bravo 3"	32 990
Бензиновый "MerCruiser" 5.0 L	220	"Alpha 1"	28 990
Бензиновый "MerCruiser" 4.3 L	190	"Alpha 1"	26 990
Бензиновый "MerCruiser"3.0 L	136	"Alpha 1"	24 990
Дизель "MerCruiser" 2.8 L D-Tronic	150	"Bravo 1"	36 990

Напоследок мы провели водно-лыжную часть испытаний. 250-сильный "Марлин" с легкостью вытаскивает спортсмена любого веса из воды — что на двух лыжах, что на одной, на попытки стащить его с курса практически не реагирует, уверенно удерживая траекторию. Посовещавшись, мы решили, что он вполне потянет и "голопяточника" — однако таких мастеров среди присутствующих не оказалось.

Резюме

Типичный спортивный дейкрейсер, пригодный как для скоростных прогулок и всяких забав на воде, так и для непродолжительных походов — при установке тента, входящего в стандартную комплектацию, на ночлег можно разместиться вчетвером. Очень похож на продукцию известной американской фирмы, но по сравнению с импортным аналогом ощутимо дешевле и, насколько можно судить по косвенным признакам, несколько покрепче. Ходовые качества и функциональность на высоте, хотя хотелось бы большего внимания к мелочам, выдающим московское происхождение "иностранца" — прежде всего, имеющих отношение к отделке.

Артем Лисочкин
Фото автора
и Сергея Топильского

Катера "Marlin 21" предоставлены для испытаний московской компанией "Спорт-Элит", тел. (095) 234-1661, 961-1794, info@sport-elit.ru, www.sport-elit.ru

“CASTELLO AMAZON HT” наращивает мощность

Эти достаточно простые и демократичные лодки “трейлерного” класса с компромиссной компоновкой “хардтоп” успешно выпускаются уже несколько лет. До недавних пор компания-производитель разрешала устанавливать на “Amazon HT”, лодку изначально не спортивную, подвесные моторы мощностью не более 70 л.с., но в прошлом году, благодаря внедрению ряда мер — вроде усиления корпуса и незначительного изменения конфигурации продольных реданов — планку подняли до 90 л.с. “Castello Amazon HT” мы испытали и со “спокойным” 50-сильным четырехтатником, и с мотором максимально разрешенной мощности.

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

Снаружи и внутри

Лишь раз увидев “Castello Amazon HT” на воде, больше его с какой-либо другой лодкой не спутаешь — во многом благодаря узнаваемому скругленному силуэту полурубки, гнутым деревянным релингам, обрамляющим кокпит, и элементам отделки “под тик”, нечасто встречающимся на стеклопластиковых лодках подобных размерений. Посудина действительно компактная, но ее ограниченным внутренним пространством конструкторы распорядились весьма рационально.

Разместить на борту “паспортный” экипаж из пяти человек можно запросто — правда, пятому придется устраиваться под крышей, поскольку кормовое сиденье занимает не всю ширину кокпита и смещено к левому борту. По словам представителей компании-производителя, свободное место справа от сиденья предназначено для установки биотуалета. И любители непродолжительных путешествий, и рыболовы наверняка по достоинству оценят обилие вместительных рундуков, большей частью “сухих”.

Половину рундука под кормовым сиденьем занимает стационарно установленный 60-литровый пластиковый бензобак с электрическим указателем уровня топлива, но остается еще и место для трех-четырех десятилитровых канистр со “стратегическим запасом”. Большой длинный багажник с крышкой на газонаполненных стойках расположен и под полом кокпита. Правда, “сухим” он может считаться только в том случае, когда в кокпите нет воды — скажем, дождевой. Впрочем, под крышей хватает места для поклажи, влага которой противопоказана — подобный рундук (плюс небольшой “бардачок” для мелочевки) встроен в левую пассажирскую консоль, имеются объемистые багажники и под каютными сиденьями. Кстати, правая часть V-образного дивана, который после установки закладной доски с подушкой

превращается в просторный лежак, заметно шире левой — одно полноценное спальное место всегда наготове, да и места для вещей под ним больше.

Закладная доска заодно играет роль крышки столика, устанавливаемой на трубчатой стойке в кокпите. Конфигурация ее такова, что нам удалось поставить столик только под углом, наискось к ДП, в распор с деревянным релингом, повертев перед этим так и эдак. Да и сидеть за ним тесновато — но "Amazon" все-таки не моторная яхта.

Доступ на носовую деку, обрамленную прочными стальными релингами, осуществляется через люк, образуемый левой половиной ветрового стекла. Люк-стекло откидывается наверх и удерживается газонаполненными стойками, так что в дождь через открытый проем вода в каюту не попадает. На носовой палубе у форштевня имеется небольшой рецесс, закрывающийся двумя симметричными распашными крышками, который предназначен для хранения якоря и якорного конца — и удобно, и эстетично, хотя есть и небольшой минус: крышки ничем не фиксируются, не исключен риск того, что от тряски на волне якорь может выпасть за борт.

Пост управления, как и на многих небольших скандинавских лодках с компоновкой "хардтоп", расположен под самым кормовым срезом рубки, при необходимости можно рулить стоя и следить за "дорогой" поверх крыши. Поступать так нам доводилось часто, особенно в узкостях — из сидячего положения наблюдать за обстановкой приходится через лобовые стекла, расположенные довольно далеко вперед от водителя, и через боковые иллюминаторы, поэтому обзор несколько ограничен. На крыше рубки установлена фара-искатель с электроприводом.

В стандартную комплектацию входит тент с прозрачными боковинами, полностью закрывающий кокпит. Конструкция его достаточно традиционна, ставить его не скажем чтобы особо удобно, но при некотором навыке минут за пять управиться можно.

В ясный день и в непогоду

Первым делом мы испытали лодку с 50-сильной четырехтактной "Honda" — именно такой "умеренный" вариант до недавних пор предпочитало большинство владельцев "Castello Amazon HT".

Выход на глиссирование — быстрый и плавный, без ярко выраженного преодоления "горба сопротивления" и, соответственно, практически без дифферента на корму. "Amazon" отличается изначальной носовой центровкой, способной стать причиной рыскливости, но наша лодка великолепно держала курс даже при максимально "поджатом" моторе.

"Amazon" охотно реагирует на кнопки триммера, послушно приподнимая нос и прибавляя около 5-6 км/ч по сравнению с "занутренным" вариантом, четко и без запредельного крена держит траекторию даже в самом крутом повороте. В общем, по сравнению с водометом — совсем другая лодка. На выходе в залив, где мы встретили короткую ветровую волну высотой 0.4–0.5 м, скорость пришлось сбросить и двигаться на минимальной скорости глиссирования (около 25 км/ч) — килеватость корпуса довольно умеренная, продольные реданы широки, и на более высокой скорости лодка начинала испытывать удары днищем.

Тент перед выходом мы убрали, но, как назло, безобидная на вид серая тучка вскоре заняла полнеба, и на реку обрушился самый настоящий ливень. Возиться с постановкой тента уже не было времени, поэтому весь экипаж споро нырнул в рубку. Именно весь, включая и водителя, который оставил моментально залитое водой "капитанское" кресло. Но мы вовсе не легли в дрейф, отдавшись на волю течения: выяснилось, что рулить можно и изнутри рубки, сидя на диване под крышей — так сказать, задом наперед. Очень хорошо, что водительское стекло снабжено двухскоростным стеклоочистителем, хотя его моторчик с редуктором, закрепленный в подволоке, при работе "дворника" заметно ерзает вправо-влево — точек его крепления явно недостаточно. Понятно, что двигаться пришлось не спеша, в водоизмещающем режиме, но всяк выход из положения!

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ МОТОЛОДКИ "CASTELLO AMAZON HT"

Длина наиб., м	**5.33**
Ширина наиб., м	**2.00**
Вес, кг	**650**
Габаритная высота на трейлере, м	**2.2**
Габаритная длина с трейлером, м	**6.4**
Килеватость на транце, град	**18**
Пассажировместимость, чел.	**5**
Число спальных мест	**2**
Объем топливного бака, л	**60**
Рекомендуемая мощность двигателя, л.с.	**50–90**
Категория согласно сертификату CE	**C**
Цена, долл.	**от 15 000***

* Варианта комплектации "люкс" с трейлером "ЛАВ-81014", возможно исполнение в различных цветовых гаммах

Правда, набросанные в каюту сумки с аппаратурой пришлось убрать в рундуки, поскольку под весом трех человек "Amazon" приобрел заметный дифферент на нос, и дождевая вода стала поступать из кокпита, приподнятого над пайолом между койками, внутрь каюты. (Открытый с кормы "хардтоп" на небольшой лодке — это, с одной стороны, плюс, а с другой — некоторый минус!) Здесь, как и в рундуке в полу открытого кокпита, имеется шпигат для слива воды внутрь корпуса (откуда она удаляется за борт электрической помпой), но смещен он в корму, и при носовом дифференте толку от него было мало. В расчете на подобные случаи явно не помешал бы дублирующий шпигат — впереди. Когда дождь закончился и экипаж перебрался в кокпит, все стало на свои места — вода

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
(нагрузка — 3 чел. плюс 3/4 штатного запаса топлива, ПМ — “Honda 50” (ГВ шагом 17 дюмов) и четырехтактный “Tohatsu 90” (ГВ шагом 19 дюймов), скорость ветра — 4–6 м/с, высота волны — 0.1–0.3 м, темп. воздуха — 11°С, место испытаний — р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

об/мин	Скорость с ПМ, уз (км/ч)	
	“Honda 50”	“Tohatsu 90”
500	—	2.3 (4.2)
900	3.0 (5.6)	—
1000	3.7 (6.9)	3.7 (6.8)
1500	4.8 (8.8)	4.5 (8.4)
2000	5.4 (10.0)	5.3 (9.8)
2500	6.2 (11.5)	7.5 (13.8)
3000	7.1 (13.2)	13.3 (24.6)
3500	10.4 (19.2)	17.8 (32.8)
4000	15.4 (28.4)	20.7 (38.4)
4500	18.9 (35.0)	24.6 (45.6)
5000	22.8 (42.2)	28.8 (53.2)
5500	25.8 (47.8)	34.1 (63.1)*
6000	27.7 (51.3)*	—

* При максимальном кормовом дифференте на грани срыва ГВ в кавитацию

стекла внутрь, и мы окончательно избавились от нее, включив помпу. Из самого кокпита воду можно удалить самотеком — для этого надо открыть шаровой вентиль, упрятанный в кормовом рундуке. Для уверенной работы транцевого шпигата вполне достаточно скорости в пределах 8–10 км/ч.

Установка 90-сильного мотора не повлекла за собой никакого “экстремала”, “Amazon” и на сей раз показал себя молодцом — хотя мы бы не стали сбрасывать со счетов тот факт, что на транце был установлен сравнительно легкий двухтактный “Tohatsu”. “Предельный” вариант практически не отличался поведением на воде от “умеренного” — столь же легкий выход на глиссирование, такая же стабильность на прямой и в поворотах, хотя максимальная скорость лишь на 8 км/ч не дотягивала до результата, достигнутого на 175-сильном “SportJet” (63 км/ч против 71 км/ч соответственно). Незначительная бортовая раскачка наблюдалась лишь в волну при движении “на пятке” с минимальной нагрузкой, но водитель при этом полностью сохранял контроль над лодкой.

Резюме

Относительно недорогой и демократичный импортный мини-дейкрейсер с характерной узнаваемой внешностью, без всяких натяжек — трейлерный, поскольку для транспортировки можно использовать не только полноприводной внедорожник, но и обычную легковушку, а при спуске-подъеме обойтись усилиями одного человека. Легкую “Castello” можно без проблем перевезти с одного водоема на другой, а также хранить вдали от воды — например, на охраняемой автостоянке. При разрешенной максимальной массе трейлера до 750 кг от водителя не требуется категории “Е” в правах.

“Castello Amazon HT” относится к той категории лодок, которые, как говорится, “внутри больше, чем снаружи” — благодаря не только самой однообъемной компоновке “хардтоп” с открытой с кормы полурубкой, но и рациональному использованию внутреннего пространства. Пригоден не только для прогулок, но и для непродолжительных путешествий выходного дня — хотя при этом, в силу известных для небольшой лодки погодных ограничений, советуем заранее ознакомиться с метеопрогнозом и на крупных водоемах далеко от берега не уходить. На спокойной воде (при высоте волны до 0.2–0.3 м) ведет себя спокойно и прогнозируемо, обводы корпуса позволяют без проблем поддерживать скорость свыше 60 км/ч. Выявленные недостатки — в основном из тех, что способны проявиться лишь при определенных условиях эксплуатации, например, при движении под дождем (см. выше).

При использовании четырехтактных моторов рекомендуем ограничиться мощностью 50–70 л.с. — “максималки” более 50 км/ч для лодки подобного класса и назначения, думается, вполне хватит. Разрешенный предел в 90 л.с. тоже имеет право на жизнь, но тут советуем взвесить все “за” и “против” — не столько с точки зрения безопасности (более высокие скорости лодка тоже успешно “держит”), сколько с финансовых позиций. Более мощный мотор и стоит дороже, и топлива потребляет больше... В общем, решайте сами, хотя, по нашему мнению, “Castello Amazon HT” больше пристало бороться не за “километры в час”, а просто за пройденные на одной заправке километры.

Артем Лисочкин
Фото Алексея Даняева

Мотолодка “Castello Amazon HT” предоставлена для испытаний петербургской компанией “ХардТоп Марин”, официальным дистрибьютором “Castello Marine Oy”: тел. (812) 115-4578, (901) 300-3206; htmarine@mail.ru
Представительства в регионах: **Волгоград** — салон техники “Н2О”, тел. (8442) 944-089, **Ижевск** — салон “Экстрим”, тел. (3412) 511-109, **Москва** — салон “Катера, лодки, моторы”, тел. (095) 747-7347; фирма “Автоконцепт”, тел. (095) 363-6363; салон “Адмирал”, тел. (095) 576-6255, 576-6245, **Ростов-на-Дону** — салоны “Отдых-1” и “Отдых-2”, тел. (8632) 951-864, 260-728, **Самара** — салон водной техники “Клуб капитанов”, тел. (8462) 930-495

Force

Buster

BY FISKARS

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР BUSTER ПО РОССИИ

Тел: (812) 449-14-30,
e-mail: force@brandt.spb.ru,
www.busterboat.com

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ

- г.Москва
«Эскорт» (095) 500-7001
«Форсмарин» (095) 730-5332
- Санкт-Петербург
«Хондацентр» (812) 449-4140
- Екатеринбург
«Беркут» (3432) 658-184
- г.Ижевск
«Экстрим» (3412) 511-109
- г.Иркутск
«Сотеп» (3952) 208-927
- г.Тольятти
«Клевое место» (8482) 356-767
- г.Тюмень
«ВМА» (3452) 475-888

УВЕРЕННОЕ ПЛАВАНИЕ СО СПОКОЙНОЙ ДУШОЙ

ПЕРВЫЙ ГОД РУССКОГО “СИЛЬВЕРА”

Прошло чуть больше года с тех пор, как на Выборгском шоссе под Петербургом, в Парголово, появились аккуратные корпуса предприятия “Спортсудпром”. Его руководство предприняло новаторский для нашей лодочной индустрии шаг, организовав сборочное производство моторных лодок “Silver” из поставляемых финской стороной деталей корпусов и комплектующего оборудования. Об итогах первого года работы отечественного “Сильвера” мы разговариваем с учредителем предприятия Виктором Кожиновым.

— Виктор Александрович, как возникла идея начать местное производство известных лодок?

— Четыре года назад мы начали с закупки у финского завода “Silver Veneet Oy” нескольких катеров для продажи в России. Были определенные сомнения: окажутся ли они востребованы? Наступивший сезон оправдал ожидания. Однако цена готовой финской лодки, включающая в себя таможенные сборы и доставку, показалась мне высокой для отечественного рынка. Мы пошли на кардинальный шаг: построили новые производственные помещения, вложили средства в современное промышленное оборудование и организовали “с чистого листа” сборку судов из поставляемых “Silver” готовых комплектов. В финансировании проекта финская сторона не участвовала, но помогла найти необходимое оборудование. В дальнейшем те детали и комплектующие, в производстве которых высока доля ручного труда (стеклопластиковая палуба, сиденья, диваны, тенты и др.), мы стали изготавливать сами. Это позволило существенно снизить цену готовых лодок. В наших условиях производство — это необходимость, у него есть перспектива. Хотя должен добавить: заниматься просто торговлей нам было бы значительно легче.

Сборочный цех: простор и чистота

— Насколько успешным оказался первый год работы?

— Построено и реализовано всего около 120 судов, из них 20% остались у нас в Петербурге, 40% отправлены в Поволжье, остальные разошлись по стране. На сборочном участке сейчас одновременно можно собирать шесть изделий. Норматив на сборку одного катера — от 20 до 120 часов, в зависимости от модели. Производственные площади в 4000 м^2 позволяют собирать до 2000 лодок в год. За прошлый сезон мы собрали 60 каютных катеров, в этом сезоне планируем расширить производство, выйти на 450-500 единиц

продукции и далее — до 2000 в год.

В ушедшем году введены в серийное производство шесть новых моделей лодок “Сильвер”. Особенно приятно, что четыре из них доработаны нами с учетом спроса российского покупателя. Эта работа была проведена совместно с ООО “Мобиле Груп”. Специалисты этой фирмы являются одними из лучших в России по работе с пластиком.

— Кстати, какие модели идут у нас лучше?

— Из моторных лодок открытой компоновки наиболее популярны пятиметровые “Silver Hawk”. Соотношение малых открытых и больших каютных моделей примерно 50 на 50, и мы предполагаем сохранение этой пропорции в ближайшее время.

— Вы представляете лодки “Сильвер” на всей территории страны. Развиваете ли вы дилерскую сеть?

— Работа по созданию дилерской сети была начата давно. Сегодня мы продаем лодки дилерам во многих крупных городах России. В основном это Москва и Поволжье, хотя мы отправляли катера и в Иркутск, и во Владивосток, и в Петропавловск-Камчатский. Пока мощных представительств на местах у нас нет. С увеличением производства планируем дальнейшее развитие сети.

— Вы работаете на Россию по соглашению с финской стороной. А есть ли планы расширения сбыта и на другие страны?

— Отношения с финнами подразумевают, что мы не будем распространять свои лодки в странах Северной и Западной Европы. С расширением производства, возможно, наша продукция появится и в странах ближнего зарубежья, прежде всего СНГ.

— Как видно по оборудованию участков, сборка наших “Сильверов” совсем не отверточная. Какие материалы, комплектующие и технологии используются в производстве?

— Мы используем те же материалы и комплектующие, что и финны. Закупаем их у тех же субподрядчиков и производителей. Первое время все получали через финнов. Постепенно, с развитием завода, налаживали прямые контакты с производителями оборудования и комплектующих. Сейчас практически все комплектующие закупаем напрямую. Материал для производства стеклопластика, стекла, двери, релинги — все это из Финляндии, также работаем с итальянскими, шведскими, американскими производителями.

Такой современной покрасочной камеры нет даже на финском производстве

Собранный алюминиевый корпус

В работе используем лучшее профессиональное оборудование. Это касается и сборки, и сварки. У нас стоят те же сварочные полуавтоматы “Kemppi”, что и у финнов, и используется в них тот же шведский присадочный материал. Если вы посмотрите на ручную сварку, то увидите, что она очень хорошего качества, ничем не отличается от финской. Наши сварщики проходили стажировку на финском заводе, и коллегам очень понравился высокий уровень их профессиональной подготовки.

Чем отличается наш пластик от финского? Финны напыляют декоратив из пульверизатора, мы наносим его вручную кистью. Это более трудоемкий процесс, но декоративный слой получается толще, чем при напылении. В дальнейшем поверхность пластика можно смело подшкуривать и полировать.

Материал корпуса — итальянский алюминий, его состав поставщики не афишируют, но у него аналогов нет, это показал анализ. Финны поставляют бортовые пенонаполненные секции, их изготовление составляет “ноу-хау” финских компаний. Толщина днища и транца — 4 мм, обшивки — 2.5-3 мм. Что еще на катере нашего, кроме пластика? Тенты, которые мы шьем на производстве из фирменного материала. Стараемся всю фурнитуру использовать высококлассную. Например, шарниры на тентовых дугах финны ставят пластмассовые, они намного дешевле и менее надежны, а мы — полированные нержавеющие, более дорогие и надежные.

Краску для корпуса начали применять более дорогую, полиуретановую. Такая же краска используется для покраски машин “Mercedes” и “BMW”. Специально для нас художники также разработали технологию покраски лодок в камуфляжный цвет двух видов: “НАТО” и “Хантер”.

— Материалы, технологии — понятно, перенесены оригинальные. Но качество? Осталось ли оно финским?

— Наши финские партнеры периодически проводят контроль качества выпускаемых нами лодок и остаются удовлетворенными. Более того, они отмечают, что по некоторым позициям наше качество превосходит финское.

— В выставочном зале мы видели, что ваши лодки часто комплектуются моторами “Suzuki”. Значит ли это, что они станут “пакетным” вариантом оснащения лодок “Сильвер”?

— Мы комплектуем свои лодки разными моторами, но отдаем предпочтение “Suzuki”, так как считаем их четырехтактные моторы мощностью 50, 115, 140 л.с. наиболее подходящими для наших катеров, лучшими в своем классе. Кро-

Стеклопластиковая секция палубы снимается с матрицы

Секции лодок доводятся до высокой степени готовности перед окончательной сборкой

Продукция готова к отгрузке

ме того, это очень “умные” моторы. Они помнят все происходившие с ними события: на каких режимах использовались, когда менялось масло и т.д. Еще ни один “Suzuki” не возвращался к нам в службу сервиса на ремонт. Кстати, все гарантийное и сервисное обслуживание мы выполняем в нашем сервис-центре на территории завода.

Мы стали комплектовать катера моторами “Suzuki” еще и потому, что это очень надежные моторы. Однажды был случай, когда наш слесарь забыл залить в картер масло. В нем оставалась консервационная смазка. На ней можно завестись, немного поработать. Клиент купил катер, вышел на воду, запустил мотор — сработала сигнализация. Надо было поставить судно к стенке и вызвать специалиста. Но клиент пять часов катался на малых оборотах, прежде чем окончательно “запорол” мотор. Виноваты и не заливший масло слесарь, и владелец. Теперь мы обязательно маркируем моторы, в которые еще не залито масло.

— Раз уж разговор зашел о гарантийном обслуживании, скажите, какова ваша политика в этой области? Как согласованы условия гарантийного ремонта с финской стороной?

— Мы даем два типа гарантии: минимальную, на год, которую должны давать всем, и продленную, до трех лет, которую даем и на лодки, и на моторы при условии регулярного обслуживания техники у нас. С продленной гарантией нет никаких проблем. При этом неважно, где приобреталась лодка “Сильвер” — у нас или в Финляндии, мы будем поддерживать такую гарантию.

Как вы понимаете, нет такой вещи, которую нельзя было бы сломать. У нас перебывали наши же лодки, которые эксплуатировались в самых разных условиях. Например, люди попадали в предельной силы шторм и пытались быстро выйти из него любой ценой. Штормовые повреждения могут быть просто катастрофичными. Тем не менее, рассказывая о поломке, клиент не должен говорить “оторвалось”, надо говорить “оторвали”.

Сейчас мы совместно со специалистами ЦНИИ им. акад. А.Н.Крылова разработали инструкцию для пользователя (с оригинальными финскими лодками она не идет), в которой расписаны все рекомендации по управлению судном, а также по хранению и правильному уходу за ним. В частности, мы теперь пишем: “При подъеме из воды корпус должен быть осушен”, а “при хранении на берегу сливная пробка должна быть открыта”. В корпусе “Silver Eagle”, к примеру, более 350 сварных швов. Коробчатые стрингеры на днище привариваются прерывистым швом для уменьшения деформаций. Если не осушать корпус перед зимним хранением, вода, оставшаяся в стыках набора, может при замерзании вызвать растрескивание швов. То же самое относится и к пластику палубы. Надеемся, что инструкция поможет владельцам лодок избежать многих недоразумений, связанных с неправильным обращением с ними.

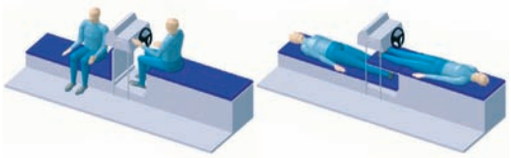
Надо сказать еще об одной важной детали: при нормальной эксплуатации лодка теряет в год порядка десятой части стоимости. Нередко клиенты через сезон-другой решают, что лодка стала им мала и хотели бы иметь что-то другое, побольше. В этом случае они всегда могут сдать нам лодку по ее остаточной стоимости и поменять на другую.

Беседу вел ***Алексей Даняев***
Фото Артура Гроховского

Встречайте весну раньше других!

Благодаря новой модели катера с алюминиевым днищем **“Касатка”** это вполне реально. Катер спроектирован для всепогодных условий эксплуатации. Основное внимание при его разработке было уделено надежности алюминиевого корпуса, обитаемости палубы и удобству стеклопластиковой рубки-каюты. В этой модели продумано множество полезных мелочей для удобства Вашего отдыха. Владельцы катера “Касатка” имеют прекрасную возможность оценить перечень значительных преимуществ новой модели:

Система компоновки “зигзаг”



- Прекрасные ходовые и маневренные качества, скорость до 80 км/ч
- Размещение до пяти спальных мест с возможностью свободного выхода из кабины благодаря новой запатентованной системе компоновки салона “зигзаг”®
- Удобный проход по бортам катера по широкой “потопчине”
- Комфорт и тепло в кабине катера в ненастную погоду, созданные автономным отопителем
- Удобство выхода и захода с берега или воды в кормовую и носовую части катера
- Возможность размещения множества полезных вещей и оборудования в функциональных отсеках и рундуках, расположенных по всему катеру
- Удобство передвижения по катеру благодаря антискользящему покрытию палубы
- Убирающийся диван, обеспечивающий максимальное пространство в кокпите

Катер “Касатка” прекрасно подходит для круиза по реке в компании с друзьями или рыбалки при любых погодных условиях. На катере можно отлично отдохнуть с пользой для здоровья или провести деловые переговоры. Наш катер поможет Вам дополнить имидж успешного человека. Пригласите бизнес-партнеров на водную прогулку и организуйте пикник на природе. Ни к чему ограничивать себя стереотипами делового этикета и замкнутым пространством помещений. Встречайте весну на природе, на реке, раньше других, вместе с друзьями и партнерами, вместе с “Касаткой”.

Катер “Касатка” будет представлен Вашему вниманию на специализированных выставках катеров в Москве и Санкт-Петербурге весной 2004 г.

Фирма «Пласт» представляет Вашему вниманию
АСВП “Пегас”

ПРОДУКЦИЮ ФИРМЫ «ПЛАСТ» МОЖНО ТАКЖЕ ПРИОБРЕСТИ:

■ Представительство в г. Москва, тел. (095) 528-8160 ■ ООО «Торговый дом «Борей»», г. Самара, тел. (8462) 58-9610 ■ ООО «АкваЛик», Санкт-Петербург, тел. (812) 184-4916 ■ ОАО «Скат», г. Казань, тел. (8432) 18-0798, 57-8527 ■ Автосалон «Авангард» ЧП Оришич, г.Екатеринбург, (3432) 75-2275,75-3050 ■ Магазин «Техноцентр «Беркут», г. Екатеринбург, (3432) 62-6407, 45-5471 ■ ООО фирма «Пласт», г. Иркутск, (3952) 24-7432 ■ «Техсервис», г. Астрахань, (8512) 37-5685 ■ Магазин «Оружие», г. Череповец, (8202) 55-4565

На правах рекламы

БОГОРОДСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

ИСО 9001

Россия, 607600, Нижегородская область,
г. Богородск, ул. Пушкина, 24
тел. (83170) 201-04 факс (83170) 233-64

Судовые двигатели для катеров и яхт (мощностью 10-230 л.с.)

двигатели ЯМЗ - 238М2ср. для замены судовых двигателей 3Д6

Обязательное освидетельствование Российским речным и морским Регистрами судоходства.

Нашим потребителям - уникальный "СЕРВИСНЫЙ ПАКЕТ":

- Комплектация по требованию заказчика
- "Служба поддержки клиента"
- Специальная программа "VIP - сервис"

(83170) 201-04

Набирая обороты!

Наши представители:

ООО «Флотсервис» (Ростов-на-Дону)
(8632) 69-67-47

ООО «Торговый Дом Караги-Плюс» (Магадан)
(41322)3-63-03

ООО «ТАКО инжиниринг» (С-Петербург)
(812) 345-57-87

Информация по представителям в Вашем регионе :
www.bogorodskmash.ru
bmzmark@sinn.ru

Лодки и катера из стеклопластика

производство тюнинг

т.(812)970-54-02
т/ф. (812) 336-55-25
e-mail: kurs@lek.ru
http://www.kurs-boat.ru

официальный дистрибьютер Tracker Marine

МЕЧТА ОХОТНИКА И РЫБОЛОВА

www.mr-marine.ru

Mr. Marine salon

TRACKER boats

NITRO 288 SPORT
Длина 6,12 м
Ширина 2,43 м
Масса 818 кг
Макс. мощность мотора 225 л.с.
Вместимость (чел./кг) 8/498
Грузоподъемность 771 кг
Топливный бак 177 л
Материал фибергласс

ТАНОЕ Q3
Длина 5,43 м
Ширина 2,29 м
Масса 1334 (О/В); 1378 (I/O)
Макс. мощность мотора 150 л.с. (О/В)
Макс. мощность мотора 4,3 л. (I/O)
Вместимость (чел./кг) 6/394 (О/В)
Вместимость (чел./кг) 7/485 (I/O)
Топливный бак 104 л
Материал фибергласс
Заказ лодки от 15 130 $

Стандартная комплектация лодки: консоль управления, электрический троллинговый мотор, встроенный эхолот, трейлер.
Огромный выбор дополнительного оборудования. При заказе скидка от 5 до 10%

Москва, ул. Эйзинштейна, д. 1 (м. "ВДНХ", подземная автостоянка рядом со скульптурой Рабочий и колхозница)
Т.: (095) 181-2028, 181-4255, ф.: (095) 187-6334,www.mr-marine.ru, e-mail: mrmoto@mail.ru
Санкт-Петербург, ул. Дибуновская, д. 37 литера А, т.: (812) 431-1118/22, т./ф.: (812) 431-0163

МОРЕМАН

ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ КАТЕРОВ И ЯХТ

Доставка по России
Цены приведены в рублях

НАШИ МАГАЗИНЫ:
г. Москва, ТЦ "Экстрим", ул. Смольная д. 63б, 1-й эт., пав. Б1 Тел: (095) 780-3201
г. Москва, ТЦ "Спорт Хит", Сколковское ш., д. 31, 1-й эт. Тел: (095) 101-3362
г. Долгопрудный, ул. Набережная д. 22, яхт-клуб "Аврора" Тел: (095) 101-4462

ИНТЕРНЕТ МАГАЗИН:
WWW.MOREMAN.RU
(095) 101-3362

СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ
НА КОМПЛЕКТЫ
ЛОДКА "ZODIAC" + МОТОР "MERCURY" или "JOHNSON"

	руб.		руб.
Cadet 240 + Mercury 3.3M	47 543	Cadet 240 + Johnson 3R	46 108
Cadet 260S + Mercury 4M	60 323	Cadet 260S + Johnson 3R	53 145
Cadet 285S + Mercury 8M	88 944	Cadet 285S + Johnson 8R	87 639
Cadet 310S + Mercury 8M	91 005	Cadet 310S + Johnson 8R	89 700
Cadet 310S + Mercury 15M	97 791	Cadet 310S + Johnson 15R	97 530
Zoom 310S + Mercury 8M	86 729	Zoom 310S + Johnson 8R	85 424
Zoom 340S + Mercury 15M	104 906	Zoom 340S + Johnson 15R	104 645
Classic Mark I ST + Mercury 15M	135 311	Classic Mark I ST + Johnson 15R	135 050
Classic Mark II ST+ Mercury 30M	180 666	Classic Mark II ST+ Johnson 30R	178 004
Futura Mark II C ST + Mercury 30M	188 598	Futura Mark II C ST + Johnson 30R	185 936
Futura Mark II HD Pack + Mercury 30EL	255 535	Futura Mark II HD Pack + J 30EL	255 561
Futura Mark III HD Pack + Mercury 50ELO	294 432	Futura Mark III HD Pack + J 50PL	311 241

ЯХТЕННАЯ ОБУВЬ "DUBARRY" (Ирландия)

	руб.
Сапоги "Ultima" (немром. дыш.)	8 787
Сапоги "Shamrock" (непром. дыш.)	7 395
Туфли "Clipper" " (непром. дыш.)	5 742
Туфли "Auckland" (непром.)	4 959
Туфли "Regatta" (непром.)	4 176
Туфли "Maldives" (непром)	3 741

ТОВАРЫ ДЛЯ ОТДЫХА НА ВОДЕ Н.О. и Hyperlite (США)

	руб.
Монолыжи	от 6 960
Парные лыжи	от 5 510
Детские лыжи	от 4 930
Вейкборды	от 6 380
Книборды	от 4 350
Буксируемые баллоны	от 6 380
Буксируемые круги	от 2 320
Гидрокостюмы	от 3 480
Фалы	от 870

КРАНЦЫ

	руб.
Кранец 9x30 см	277
Кранец 12x42 см	406
Кранец 15x60 см	650
Кранец 19x68 см	975
Кранец 22x72 см	1 259
Держатели кранцев (нерж.)	от 4 108

ЯКОРЯ

	руб.
Стальные, горячей оцинковки	
Якорь-кошка складной, 1,5 кг	200
Якорь-кошка складной, 3,2 кг	407
Якорь-кошка складной, 6 кг	711
Адмиралтейский складной, 5 кг	625
Адмиралтейский складной, 10 кг	1 233
Адмиралтейский складной, 12 кг	1 463
Якорь Дэнфорта, 4 кг	714
Якорь Дэнфорта, 6 кг	1 076
Якорь Дэнфорта, 10 кг	1 744
Из нерж. стали, полированные	
Якорь Брюса, 5 кг	5 840
Якорь Брюса, 7,5 кг	8 753
Стальные с пластиковым покрытием	
Якорь Attwood (США), 4,5 кг	810
Якорь Attwood (США), 7 кг	1 168

ОДЕЖДА ДЛЯ ЯХТСМЕНОВ

	руб.
Непромоканцы PRO RAINER (Германия)	
Костюм "Storm" (дышащий)	17 280
Костюм "Pro Racer" (дышащий)	9 360
Костюм "Pro Lady" (дышащий)	9 000
Непромоканцы "GoTop" (Германия)	
Костюм "Texel" (дышащий)	3 096
Костюм "Challenge"	5 148
Термобелье Subzero (Англия)	
Майка с длинным рукавом	961
Кальсоны	880
Подшлемник	450

СИДЕНЬЯ, КРЕСЛА, ПАЛУБНАЯ МЕБЕЛЬ

	руб.
Сиденье "Compact"	3 769
Сиденье "Camouflage"	6 712
Кресло "Premium"	5 221
Кресло "Jump" (с рундуком)	6 205
Кресло раскладное "Anchor"	2 447
Столик раскладной "Тропики"	3 056

БУИ

	руб.
Буй круглый пластиковый, D15 см	72
Буй грушевидный пластик..D25 см	239
Буй грушевидн. надувн. D15-40 см	от 265
Буй швартовый (с вертлюгом и рымом), D40-60 см	от 2679

ТРОСЫ, ФАЛЫ, ШКОТЫ

	руб. п./м.
Трос плавающий, 8 мм	18
Трос плавающий, 10 мм	22
Трос полиэфирный, 8 мм	22
Трос полиэфирный, 10 мм	27
Трос полиэфирный, 14 мм	54
Фал «Dyneema»1,5 мм	18
Фал «Dyneema» 3 мм	49
Фал «Dyneema» 5 мм	101
Шкот полиэфирный, 8 мм	38
Шкот полиэфирный, 12 мм	79
Шкот полиэфирный, 14 мм	99
Шнур эластичный, 10 мм	14

СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ ДЛЯ ПРОГУЛОЧНЫХ СУДОВ ZODIAC (Франция)

	руб.
"Open Sea" в сумке	74 232
"Open Sea compact" в сумке	71 856
"Open Sea compact" в конт	77 148
"Racing S" в сумке	64 404

СУДОВЫЕ ЛАКОКРАСОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ INTERNATIONAL (Англия)

	руб.
Грунты	
Primocon (0,75)	731
Interprotect, эпокс. 2-комп. (5 л)	5 017
Gelshield-200 (2,5 л)	3 259
Необрастающие краски	
Micron extra, эрод. (5 л.)	10 236
Trilux, тверд., для алюминия (5 л)	9 154
VC17-m, тефлон, тонк. пленка (2 л)	4 510
VC-Offshore, тефлон (2 л.)	4 067
Prop o drev, аэрозоль (0,5 л.)	1 161
Эмали	
Toplac (2,5 л.)	2 681
Brightside, полиуретан., (2,5 л.)	2 194
Perfection, полиутеран. (2,5 л.)	3 585

ПРОЖЕКТОРЫ ФОНАРИ СИГНАЛЫ

	руб.
Фонарь для парусов (нерж. ст.)	1 233
Фонарь аккум., галоген., 12/220V	2 164
Прожектор галоген. с дист. упр	8 975

КРЕПЕЖ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ

	руб.
Гайки	5,20
Гайки колпачковые	6,50
Гайки-барашки	10,21
Болты	8,36
Винты	4,64
Саморезы	2,22
Шурупы	10,21
Шайбы плоские	1,44
Шайбы декоративные	1,56
Заклепки вытяжные	10,21
Шплинты	5,57
Кнопки для ткани, защелки для тента	от 3,90

СРЕДСТВА УХОДА ЗА СУДНОМ STARBRITE

	руб.
Очиститель универсальный (0,5 л.)	447
Очиститель гелькоута (0,5)	469
Очиститель для надувных лодок (0,473 л.)	440
Очиститель трюма (0,946 л.)	431
Шампунь для чехлов и тентов (0,473 л.)	347
Очиститель для винила (0,473 л.)	181
Очиститель для тика (0,946 л.)	515
Масло для тика (0,5 - 3,78л)	от 481
Полироль (0,5)	от 447
Полироль с тефлоном (0,397 - 0,946)	от 619
Восстановитель пластика (0,236 л.)	369
Водоотталк. пропитка, спрей (0,65 л.)	709

СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ

	руб.
"Infinite"	2 327
"Truth neo" (неопр.)	3 991
"Fuse" (неопрен)	2 953
"Indy Premier" (неопрен)	3 991
"Division Teen" (подрост, неопрен)	2 953
"Капитан"	от 809
"Турист"	от 668
"Альфа-Люкс"	от 642
"Охотник"	от 1 209

ЭЛАСТИЧНЫЕ ГЕРМЕТИКИ И КЛЕИ ДЛЯ РЕМОНТА И СТРОИТЕЛЬСТВА СУДОВ SIKAFLEX

	руб.
295UF (310 мл)	575
291(100 - 310 мл)	от 306
290DC (310 мл)	521
298 (600 мл)	614
Sikaflex-292 (310 мл)	779

ТАКЕЛАЖ И ДЕЛЬНЫЕ ВЕЩИ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ

	руб.
Скобы такелажные, сеч. 4-19 мм	от 71
Вертлюги, сечение 5-12 мм	от 129
Талрепы, длина 118-325 мм	от 365
Карабины	от 50
Утки швартовые, дл. 100-250 мм	от 178
Полуклюзы, длина 110-150 мм	от 261
Петли	от 170
Фитинги для релингов	от 189
Серьги	от 142
Рым-болты	от 119
Ручки врезные палубные	от 170
Палубные горловины 38-50 мм	от 1 002
Уключины	от 586

"CATENIFICIO RIGAMONTI", Италия

	руб. п./м.
Цепи стальные гор. оцинковки:	
d6	79
d8	129
d10	197
Цепи из полированной нерж. стали:	
d6	404
d8	729
d10	1 129

НАВИГАЦИОННЫЕ ОГНИ

	руб.
Бортовые огни	340
Бортовые огни совмещенные	378
Гакабортный огонь	340
Топовый огонь	340
Клотиковый огонь	352
Клотиковый огонь на флагштоке	780
Клотиковый огонь на стойке	630
Бортовые огни + клотиковый на стойке	2 180
Навигац. огни на батарейках	260

А так же: предметы интерьера, рулевые системы, системы дистанционного управления, рынды, вентиляторы, оборудование для двигателей, системы водоснабжения и канализации и многое другое.

ПОКУПАЙТЕ ЕЩЕ ДЕШЕВЛЕ !

Компания МОРЕМАН дарит Вам как читателю журнала свою дисконтную карту. С ее помощью Вы можете приобрести в магазинах МОРЕМАН разнообразные товары со скидкой. Карта является именной и накопительной. Для ее активации Вам необходимо зарегистрироваться в момент осуществления первой покупки. Размер скидки варьируется в зависимости от вида товара и от суммы покупок, сделанных с использованием карты в разное время.

Подробности о порядке применения карты Вы можете узнать, посетив любой из магазинов сети МОРЕМАН либо его интернет-магазин www.moreman.ru.

(095) 101-3362
www.moreman.ru

“МОРЕМАН” – человек, живущий в обнимку с морем

Весной прошлого года мы брали интервью у Александра Маркарова, главы компании “Царь Марин”. Многое произошло за это время. Было изменено имя компании. Новое название — “Мореман” — имеет на этот раз прямое отношение к морю.

Для того чтобы узнать подробности о новом бренде, мы опять встретились с А.Маркаровым и взяли у него небольшое интервью.

— Какова была цель создания новой торговой марки? В чем ее особенности? Казалось бы, вокруг уже немало аналогичных магазинов и даже целых сетей?

— “Мореман” — это бренд сети магазинов морских товаров, которая действует пока только на территории Москвы и Московской области, а также группы торговых предприятий, осуществляющих эксклюзивную дистрибьюцию разнообразных яхт, катеров, надувных лодок, вездеходов-амфибий, специальной одежды и другого оборудования и аксессуаров для водного спорта и отдыха по территории России и сопредельных государств. Основное отличие – широта представленного ассортимента.

— Да, это хорошо видно в залах ваших магазинов. Какие марки лодок и моторов вы представляете?

— Компания является официальным дистрибьютором надувных лодок “Zodiac” (включая профессиональные и военные модели) и спасательных плотов “Zodiac” (включая модели, изготовленные по спецификации SOLAS). О “Zodiac” вообще хотелось бы сказать особо. Это не просто лидер рынка надувных лодок и РИБов по ассортименту, не просто красивое название и не только великолепное качество. Сейчас в России “Zodiac” — это еще и доступная цена, что позволяет нам осуществлять продажу комплектов “лодка плюс мотор” по конкурентоспособным ценам. Мы являемся официальным дилером подвесных лодочных двигателей “Mercury”, “Yamaha”, “Johnson” и “Evinrude” и предлагаем приобретать лодки, в том числе с мотором. В этом году комплект лодки “Zodiac” с мотором предлагается “Мореманом” практически по той же цене, что и другие импортные лодки с аналогичными двигателями! В том числе, и абсолютно новые модели лодок “Zodiac”, аналогов которым нет у других производителей, например, новая “Futura” или серии “Pro” и “Yachtline”.

— Если мы правильно понимаем, покупатель получает комплект “лодка плюс мотор” от дилера обоих изделий сразу?

— Да, именно так. Это очень удобно для покупателя и выгодно по цене.

— Какие товары являются наиболее ходовыми?

— Помимо “мелочевки”, это, конечно, надувные лодки “Zodiac” с моторами, вездеходы-амфибии “Argo”, парусные яхты “Bavaria”. Хочу отметить здесь, что парусные яхты постепенно становятся в России все более и более популярными — только за прошлый год нами продано более десяти “Баварий”.

— Раз вы упомянули “Баварию”, что еще из “крупных рыб” “Мореман” предлагает на рынок?

— Это шикарные моторные яхты “Posillipo-Rizzardi”, бюджетные и надежные “Bavaria” и “BMB” (парусные и моторные), уникальные скоростные катера для спортивной рыбалки “Triton” и пользующиеся очень большим спросом вездеходы-амфибии “Argo”.

— Отправляясь в Москву, мы неоднократно слышали о вашей коллекции яхтенной одежды и обуви. Расскажите об этом поподробнее, пожалуйста.

— Мы представляем несколько брендов производителей одежды. Многие известные фирмы с давней репутацией ощутили в начале 90-х гг. серьезный прессинг со стороны новой западногерманской компании “Prorainer”. Сейчас ее модели, разработанные для яхтсменов открытого моря, сами являются образцами для подражания и неоднократно получали призы, в том числе на такой выставке, как METS. При этом “Prorainer” поставляет свои изделия на 40-45% дешевле, чем ее конкуренты “с родословной”. Тем, кто ищет еще более скромные варианты, мы советуем приобрести вещи другой западногерманской марки “GOTOP”, цены на которые начинаются менее чем с 2900 рублей за непромокаемый костюм!

— Действительно, приятная цена! А что вы предлагаете кроме непромоканцев?

— В первую очередь — термобелье “Subzero”. Эта фирма — одна из немногих, которая освоила технологию изготовления белья из ткани “Tactel” — полиамидных волокон, обработанных тефлоном (производство “DuPont”). Я лично ношу в море не только тонкое белье “Subzero”, но и толстые олимпийки, и флисовые куртки из этого материала уже почти 10 лет и очень доволен результатом. Поэтому могу порекомендовать всем яхтсменам приобрести одежду этой марки. Очень удобны также плотные трикотажные рубашки–тельняшки из чистого хлопка испанской фирмы “George W. Steers”. Они приятны и долговечны в носке, не продуваются на ветру.

Ну и, наконец, обратите внимание на обувь. Всемирно известные марки типа “Sperry”, “Topsider” очень хороши, но даже они не могут сравниться с ирландской “Dubarry”. Эта фабрика, пожалуй, единственная, которая специализируется только на яхтенной обуви. Ее отличают безупречная выделка кожи, идеальная отделка изнутри и реально нескользящая подошва. Она выпускает также несколько моделей непромокаемых кожаных сапог и яхтенных ботинок, отделанных изнутри материалом “Gore-Tex”. В этом году мы впервые ввезли партию обуви этой марки, установив на нее (благодаря желанию производителя завоевать российский рынок) цену ниже, чем где-либо в мире, и надеемся на интерес наших покупателей. Это очень дорогая обувь, но поверьте, а я имел возможность сравнивать, — она того стоит.

Для яхтсменов в магазинах сети “Мореман” — широкий выбор всяческой крайне необходимой “мелочевки” — от саморезов из нержавеющей стали до дельных вещей производства лучших фирм мира. И все это, замечу, по доступным ценам, отличающимся от европейских, как в правило, в меньшую сторону.

— Да, ассортимент одежды, обуви и “мелочевки” в магазине и в самом деле неплох. Нам бы в Питере такое! Не ожидается?

— В ближайшее время — пока нет. Я считаю, что выбор в Питере имеется и сейчас: у вас работают много уважаемых компаний, предлагающих широкий ассортимент товаров.

— А вообще сколькими торговыми залами располагает "Мореман" сейчас и где они находятся?

— Розничные фирменные магазины в Московском регионе находятся по адресам: г. Москва, ул. Смольная, 63Б, торговый центр "Экстрим" 1-й этаж; г. Долгопрудный, ул. Набережная, 22, яхт-клуб "Аврора"; г.Москва, Сколковское шоссе, д.31, 1-й этаж торгового центра "Спорт Хит". Последний магазин открыт нами только что в крупнейшем торговом комплексе России (общая площадь 32 000 м^2), специализирующемся исключительно на продаже товаров для спорта и отдыха. Хочу отметить и работу Интернет-магазина "Мореман" (www.moreman.ru). Это четвертый активно действующий магазин нашей розничной сети, обслуживающий клиентов по всей России. Его ежедневно посещает несколько сот клиентов.

— Что-нибудь планируется к открытию в ближайшее время?

— К сезону 2005 г. появятся еще один-два магазина в Москве и, возможно, в других городах России. Есть и планы по открытию фирменных магазинов в перспективных регионах, тех, где находятся многие наши клиенты, как оптовые, так и розничные. К примеру, очень динамично развиваются Сибирский регион, Краснодарский край, области Средней Волги, Приморье и многие другие.

— На территории клуба "Аврора" у вас расположен большой сервис-центр. Какие услуги и работы он выполняет?

— Этот специализированный сервис-центр сертифицирован для ремонта катеров, яхт, лодок, мотовездеходов и других товаров, дистрибьютором или дилером которых является компания. Кроме того, в «Авроре» оказываются и другие услуги членам клуба — начиная с химчистки салонов их судов и заканчивая ресторанным обслуживанием. Кстати, обратите внимание — мы даже приобрели самоходный портальный кран на пневматическом ходу для подъема крупных судов водоизмещением до 35 т!

— Из чего вы исходите, выбирая поставщиков?

— Основной критерий выбора изготовителя — стабильно высокая репутация (как правило, обусловленная качеством товара), а также уникальность выпускаемых изделий. Возьмем хотя бы моноласыжные сноубайки "Snow Hawk". Эти машины больше похожи на кроссовый мотоцикл, чем на всем привычный снегоход, — они действительно могут летать и в умелых руках способны на многое, даря незабываемые ощущения опытным и смелым людям.

— Вы упомянули о многочисленных программах скидок. Расскажите о них поподробнее, пожалуйста.

— Мы осуществляем гибкую ценовую политику, в частности, ввели в действие программу дисконтных карт "Мореман". Такую карту каждый читатель "КиЯ" найдет вложенной в этот номер журнала на стр. 41 (если ее не окажется, обращайтесь к продавцу журнала — наверное, она ему тоже понравилась...). Это наш подарок читателям и дань уважения старейшему российскому журналу для "водоплавающих". С помощью этой карты вы сможете получить значительную скидку в магазинах "Мореман", в том числе и в Интернет-магазине. Она является именной и накопительной, штрих-код, нанесенный на карту, уникален. На многие товары, такие как судовое оборудование, одежда, яхтенная косметика, после накопления на своем "счету" соответствующей суммы вы сможете получать до 20% скидки. При этом совершенно необязательно дожидаться "магической" суммы "накоплений" — ваша скидка растет с каждым рублем, оставленным в "Моремане". Кроме этого, мы регулярно проводим глобальные распродажи сезонных товаров. Например, с сентября-октября по январь устанавливаются значительные (от 20 до 50%) скидки на водные лыжи и вейкборды, надувные лодки, лодочные моторы, оборудование для подводного плавания, одежду, другие сезонные товары; с февраля назначаются скидки на товары зимнего ассортимента — снегоходы и сопутствующую одежду. Большинство наших клиентов стараются приобретать суда, оформляя контракты уже в июне-июле с поставкой осенью-зимой, за счет чего удается сэкономить до 18% стоимости судна.

— Каков ваш взгляд на перспективу развития фирмы?

— Главные наши чаяния и надежды — на общее развитие яхтинга в России. Будет развиваться яхтинг – будет развиваться и наша компания. Поэтому мы регулярно спонсируем парусные регаты, например "Весеннюю крейсерскую регату" — Кубок яхт-клуба "Аврора", которая будет проходить в Москве уже в 26-й раз, и являемся одним из основных спонсоров известной Волжской регаты "Свежий ветер".

Беседу вел А.Г.

Российско-американская АЭРОДРУЖБА

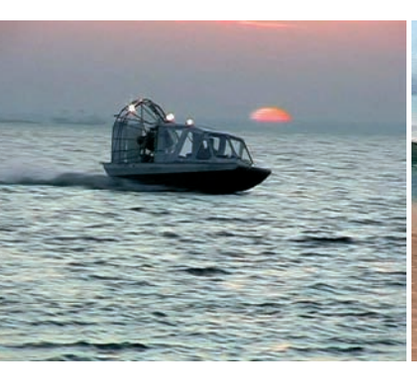
Материалы об аэроботах петербургской компании “ТехноСпортЦентр” “КиЯ” публиковал уже неоднократно (см. № 170–171). Наш внештатный корреспондент Андрей Михайлов решил узнать, как обстоят дела с аэроботами в настоящее время. На его вопросы отвечает старший механик производственной площадки “ТехноСпортЦентра” Сергей Юрьевич Сидоров.

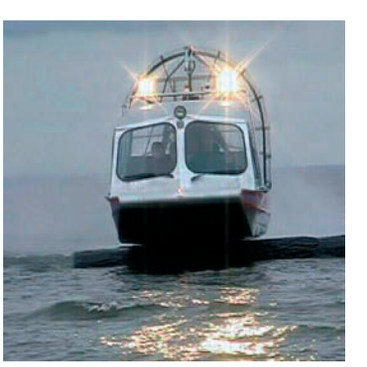
— Сергей Юрьевич, уже больше года читатели “КиЯ” не имеют достоверной информации о том, что происходит с аэроботами, поставляемыми вашей компанией. Хотя слухами земля полнится — говорят, что “ТехноСпортЦентр” перешел на сборку аэроботов из американских комплектующих.

— Да, это правда. До недавнего времени мы занимались поставками аэроботов американского производства, экспериментировали и с созданием собственных судов. Но обе эти программы оказались не очень эффективными, поскольку первые были весьма дорогими, а вторые не отличались требуемыми характеристиками. Поэтому руководством компании весной этого года была достигнута договоренность с американской верфью “Panther Airboats”, нашими давними партнерами, о начале поставок комплектующих в Россию для сборки аэроботов на базе производственной площадки “ТехноСпортЦентра”. Это позволило существенно сэкономить на дорогой американской рабочей силе, да и с перевозками стало легче, поскольку комплектующие гораздо более компактны, чем судно в сборе. В результате потребительские цены аэроботов заметно снизились.

— А как же с аэроботами вашего производства, тесты которых “КиЯ” проводил уже дважды?

— Действительно наша компания занималась разработками аэроботов из отечественных комплектующих и даже получила и поддерживает патент Российской Федерации, однако, как я уже сказал, их производство оказалось неэффективным, поскольку суда не обладали необходимыми эксплуатационными характеристиками. К сожалению, не удалось найти подходящих достаточно прочных и легких алюминиевых сплавов и полимерных листов для защиты корпуса, в стране отсутствует серийное производство необходимых редукторов и пропеллеров, нет даже нержавеющего крепежа. Ну а двигатели наши особой надежностью и мощностью никогда





не отличались. Кроме того, соотношение вес/мощность у отечественных двигателей на порядок хуже, чем у моторов мощностью 330 и 425 л.с производства "General Motors", которые мы используем сейчас. В результате изделия получались недолговечные, не очень надежные и не способные передвигаться в определенных средах, например, преодолевать грунтовые участки. В то же время их цена была все-таки высокой. Поэтому компания решила пойти другим путем: начав сборку из американских комплектующих, постепенно осваивать все более и более сложные технологические операции, заменяя, по возможности, некоторые части и детали качественными отечественными.

— Что же сейчас поставляется американцами и что приходится делать самим? Применим ли к работе фирмы популярный теперь термин "отверточная сборка"?

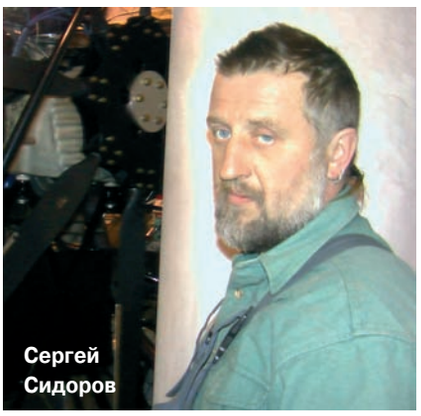
— Не совсем. От американцев мы получаем все комплектующие, от которых напрямую зависит безопасность эксплуатации аэроботов. Это готовые корпуса специальной геометрии из алюминиевых спецсплавов с уже закрепленной полимерной защитой днища и бортов — "ледовым поясом", двигатели "Chevrolet" ("General Motors") с набором комплектующих для их "маринизирования", спецредукторы, пропеллеры, ограждения винторедукторного комплекса, рули, нержавеющий крепеж, тросы управления, глушители и трубы из нержавеющей стали, часть приборов и пр. В основном это те комплектующие, аналогов которым в России или пока нет, или серийно еще не производятся, а значит, они очень дорогие.

Наша работа разделяется как бы на два этапа: сборка судна и его адаптация к российским условиям. Сборку не очень-то назовешь "отверточной", поскольку даже на американской верфи нет конвейера и, следовательно, каждое судно индивидуально.

При сборке мы не выполняем заранее расписанные технологические операции, а занимаемся сплошным творчеством, включающим резку, сварку, шлифовку, покраску и т. п. Так, например, даже трубы глушителей приходят в виде бухт нержавеющей гофры, которую мы режем по месту и крепим. На втором этапе нам приходится самостоятельно строить кабины из алюминиевых сплавов, вырезать и ставить на резину лобовые и боковые стекла, гнуть дуги для тента кабины, сваривать баки плавучести, устанавливать тосольный и автономный обогреватели салона, электрический бензодатчик, которого в стандартной комплектации нет, и многое другое. Дело в том, что требования российских потребителей значительно отличаются от американских. Кроме того, в процессе производства необходимо осуществлять определенные регулировки разных систем, включая корпус, являющихся know-how, а также проводить настройку работы двигателя, карбюратора, установку и регулировку пропеллеров и пр. И все это — по определенным технологиям с помощью специальных инструментов, с выверкой моментов затяжек, использованием "стоп-лаков" и др. Этот комплекс мер и дает повышенную надежность и безопасность аэроботов. Кроме того, все без исключения суда подвергаются ходовым испытаниям в течение нескольких часов в реальных условиях.

— Что же могут аэроботы, которые вы выпускаете сегодня?

— По сути, это — совершенные вездеходы, способные преодолевать недоступные для других транспортных средств участки. Они могут передвигаться без ограничений в совершенно разнородных средах, в том числе по суше — по песку, бетону, асфальту. Их родная стихия — мелководье, болота, заросли, тростники и т.п. Они также очень успешно используются на снегу и льду любого типа, в том числе битом, на шуге, при переходе из воды на лед и обратно, даже преодолевают торосы, правда, на небольшой скорости. Во многих случаях аэроботы проходят там, где бессильны снегоходы и суда на воздушной подушке.


Сергей Сидоров

— Чем принципиально отличаются ваши аэроботы от СВП?

— Наши суда имеют контакт с водой или грунтом, а СВП висят в воздухе, отсюда и проблемы с их управлением, особенно при сильном ветре и уклонах грунта. В то же время "юбка" СВП — сегменты или скеги — рано или поздно рвутся, зачастую в самый неподходящий момент, что выводит СВП из строя в тех местах, где вам этого очень не хотелось бы. Аэробот же — силовой блок, цельный аппарат, без заменяемых расходных элементов. Он не боится острых краев льда, торчащей проволоки, топляка с гвоздями, острых камней и т.п. За счет постоянного контакта с водой или грунтом управляемость аэробота великолепна, даже при сильном ветре и на уклонах. Например, он может легко взбираться по косогору (в разумных для сохранения остойчивости пределах), тогда как СВП немедленно соскользнет вниз до горизонтальной площадки. Аэробот способен раскручиваться вокруг собственной оси, в том числе и на

грунте, а также совершать резкие развороты при движении. На нем можно спокойно проходить узкости и протоки на огромной скорости. При переходе с воды на лед и обратно СВП, как правило, испытывает серьезные затруднения, а иногда это просто невозможно сделать из-за опасности подлома "юбки" либо выхода воздуха из-под нее, т. е. потери эффекта подушки. Аэробот же без проблем переходит со льда в воду при значительной разнице уровней, в том числе сразу в глиссирующий режим — конечно, при достаточном опыте оператора. Обратно с воды на лед аэробот забирается просто за счет упора винта, при этом достаточным условием является расположение уровня льда ниже верхней палубы судна, чтобы не упереться носом в ледовую стену. При этом мощность его двигателей и упор пропеллеров — в несколько раз выше, чем у СВП, а стоимость судов примерно одинакова. Благодаря разработанной нами системе перевозки аэробота на адаптированных габаритных автомобильных трейлерах, для его спуска или подъема хватит усилий одного человека. Кстати, на трейлер аэробот поднимается своим ходом даже с открытого грунта.

— А торможение на льду? Надо полагать, для него это так же непросто, как и для СВП?

— На гладком льду очень эффективны разворот судна на 180 градусов и увеличение газа. Останавливается же аэробот через считанные метры – таков упор пропеллера. Есть и другие способы, например, установка ледового тормоза.

— А как насчет шума?

— Да, аэроботы – шумные изделия. Это, так сказать, плата за всепроходимость. Дело в том, что шум создается не двигателем, а концами лопастей пропеллера, преодолевающими звуковой барьер. Методов борьбы — как минимум четыре: установка менее шумного шести- или восьмилопастного углепластикового пропеллера вместо стандартного переклеенного из спецпород дерева с оковкой, двух восьмилопастных пропеллеров на одном валу, вращающихся навстречу друг другу (в этом случае требуется специальный редуктор), использование наушников (в том числе и с переговорным устройством) или беруш, т. е. просто игнорирование шума, который не так уж и силен на нормальных оборотах. Окружающую среду шум в принципе не беспокоит, поскольку направлен назад и вниз в воду.

— А что вы можете сказать насчет днища — оно, вероятно, истирается, если судно эксплуатируется на твердых грунтах?

— На самом деле — нет. Дело в том, что используемый для защиты днища полимерный материал имеет стойкость к абразивному износу, в 10 раз большую, чем легированная сталь. Поэтому полимер может быть поцарапан, но так, чтобы его стерли до конца... Такого мы не видели даже в Америке. Кроме того, никому в здравом уме не придет в голову ездить на аэроботе по асфальту на работу ежедневно. А для периодического прохождения сухих участков защиты хватит на всю жизнь. Кроме того, передвижение по траве, мху и тому подобным поверхностям вообще не оказывает влияния на защиту днища.

— Кто ваши основные клиенты?

— Это и частные лица, любящие отдых на воде, охоту, рыбалку, и организации, которым по характеру деятельности необходимы подобные средства передвижения, особенно чтобы попасть в те места, куда на обычных плавсредствах и вертолетах не добраться. География распространения — вся страна. Весной был заключен государственный контракт с МЧС России на несколько аэроботов для федеральных нужд. Они будут использоваться для проведения спасательных операций при наводнениях, паводках, в сложных ледовых условиях. Так, центральный аэромобильный отряд МЧС России планирует оперативную переброску аэроботов транспортными самолетами в различные регионы страны. Наши спасатели на Северо-Западе рассчитывают с помощью аэробота, наконец, решить проблему спасения зимних рыбаков, путешествующих на тающих льдинах по Финскому заливу и Ладоге и сэкономить огромные бюджетные средства, расходуемые на привлечение вертолетов.

— Что из дополнительных опций вы устанавливаете на свои аэроботы?

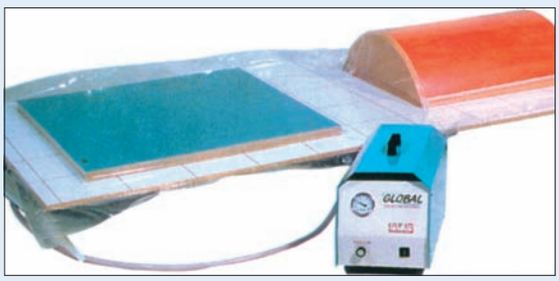
— Много всего. Например, съемные кабины со стеклами и стеклоочистителями; съемные тенты из морских спецматериалов с прозрачными вставками и с возможностью открытия дверей, боковин, задней переборки (прозрачной) или демонтажа всего тента; стояночные тенты, закрывающие все судно; трейлеры с устройством самоспуска и лебедкой; обогреватели тосольные — автомобильного типа — и автономные, не требующие работы двигателя; прожектора, в том числе поворотные; багажные сетки и отсеки; подогрев сидений и т.д.

— Каковы планы компании на перспективу?

— Мы планируем продолжать выпуск аэроботов для различных целей, все более адаптируя их к российским условиям и используя все больше отечественных комплектующих. Кроме того, в планах компании — освоение все большего числа технологических операций, выполняемых в настоящее время в Америке. Например, наша следующая задача – освоение резки и крепления к корпусу полимерных листов. Есть также ряд невероятных идей, говорить о которых пока рано.

ПРОМЫШЛЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
для малого судостроения

В нашем журнале неоднократно описывались технологии вакуумного формования стеклопластиковых изделий, позволяющие достигать более высокого качества готовой продукции по сравнению с традиционным контактным формованием. Широкому внедрению таких технологий в практику маломерного судостроения мешало отсутствие готовых технологических решений для действующих производств, включающих полный комплект оборудования и вспомогательных материалов, а также консультационную поддержку фирмы-поставщика.



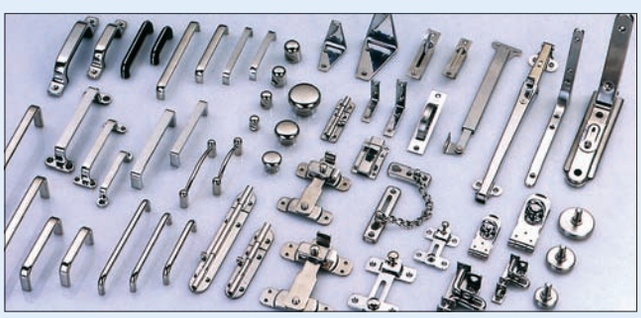
В настоящее время на многих предприятиях мебельной промышленности России, а также среди профессионалов в области проектирования современных интерьеров и гнутоклееных элементов строительных конструкций получили широкое распространение системы холодного вакуумного прессования «Global Vacuum Press» испанской компании «Nabuurs Developing». Простота, надежность и широкие возможности этой технологии дают основания надеяться на то, что она может с успехом применяться и в области пластикового и деревянного судостроения — для изготовления секций корпусов, рангоута, деталей интерьеров и судовой мебели, а также при формовании досок для виндсерфинга и сноубординга.

В основу этой системы положен хорошо известный принцип откачивания воздуха из замкнутого объема, в который заключена формуемая конструкция: слои материала с нанесенным клеевым связующим на пуансоне или матрице помещаются внутрь воздухонепроницаемого вакуумного мешка. При откачивании из него воздуха на поверхность изделия действует атмосферное давление силой до 9000 кгс/м^2. Равномерное распределение давления предотвращает смещение слоев изделия и возникновение воздушных пустот. При этом воздух вытесняется из пространства между слоями изделия, что способствует более глубокому проникновению клея в структуру материала и сокращению времени склеивания. В качестве материалов обычно используют шпон, тонкую фанеру, гибкую фанеру (новый для судостроения материал), фрезерованный МДФ и т.п. Для облицовки гнутоклееных изделий применяют шпон, декоративный пластик, декоративную бумагу, причем облицовка изделия происходит одновременно с процессом его формования. Не составит принципиальных затруднений адаптировать систему для вакуумного формования стеклопластиковых изделий и сэндвичевых конструкций.

В стандартный комплект вакуумного прессования GVP входит бесшовный вакуумный мешок из прозрачного полиуретана, толщиной 0,75 мм, шириной 600 мм либо 1600 мм и длиной от 2500 до 8000 мм, безмасляный автоматический вакуумный насос производительностью 10–17 м^3/ч, шланг с устройством соединения, комплект для ремонта вакуумного мешка. Возможно изготовление вакуумных мешков нестандартных размеров.

Материал мешка — полиуретановая пленка толщиной 0.75 мм — обладает уникальными физическими свойствами. Она прочна (предел на разрыв — до 60 МПа), эластична (допускает удлинение до 400—600%) и термостойка (до 100˚ С). Долговечность и ремонтопригодность мешков в сочетании с надежностью вакуумных насосов обеспечивают возможность многолетней промышленной эксплуатации этого оборудования.

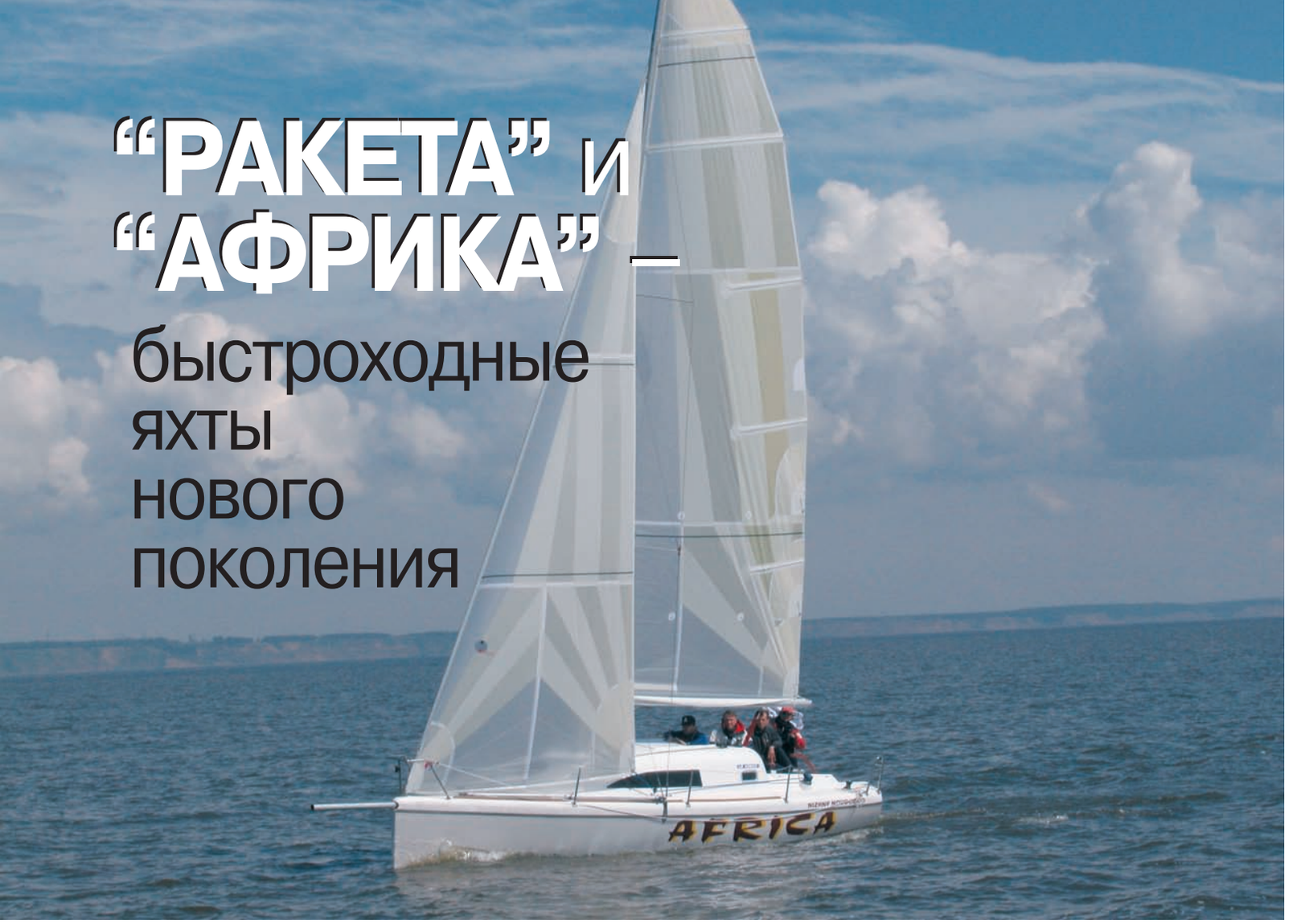
Кроме того, для судостроительных компаний предлагается такая высококачественная яхтенная фурнитура из нержавеющей стали, как петли, задвижки, безопасные ручки-защелки, вентрешетки и многое другое производства японской фирмы «Sugatsune». Товары этой фирмы уже давно зарекомендовали себя на международном и российском рынках как надежные, качественные и высокотехнологичные изделия. Компания «Норд» является эксклюзивным представителем фирм «Sugatsune» и «Nabuurs Developing» на территории СНГ.



Санкт-Петербург, ул.Седова, 23, тел. (812) 325 3452, 568 0994, 265 1675; факс 325 3453.
E-mail: nord@kromka.ru, www.kromka.ru
Москва: тел. (095) 775 8723
Ростов-на-Дону: тел./факс (8632) 91 3322

На правах рекламы

“РАКЕТА” и “АФРИКА” — быстроходные яхты нового поколения



Прежде чем рассказать о яхтах “Ракета” и “Африка”, хотелось бы упомянуть о проекте, ставшем их предшественником. Речь идет о четвертьтоннике “Ветер”, проект которого появился в 2000 г. и за два года усилиями нашего экипажа воплощен в жизнь. Первым соревнованием для него стал Кубок Волги-2002. И хотя “Ветер” был спроектирован в рамках довольно консервативной системы обмера IOR, все же удалось реализовать некоторые новые идеи. В частности, лодка получила малое водоизмещение и новый гидродинамический комплекс. Тогда можно было слышать различные мнения на этот счет, но сейчас уже ясно, что заложенные в проект идеи себя оправдали и лодка получилась очень быстроходной.

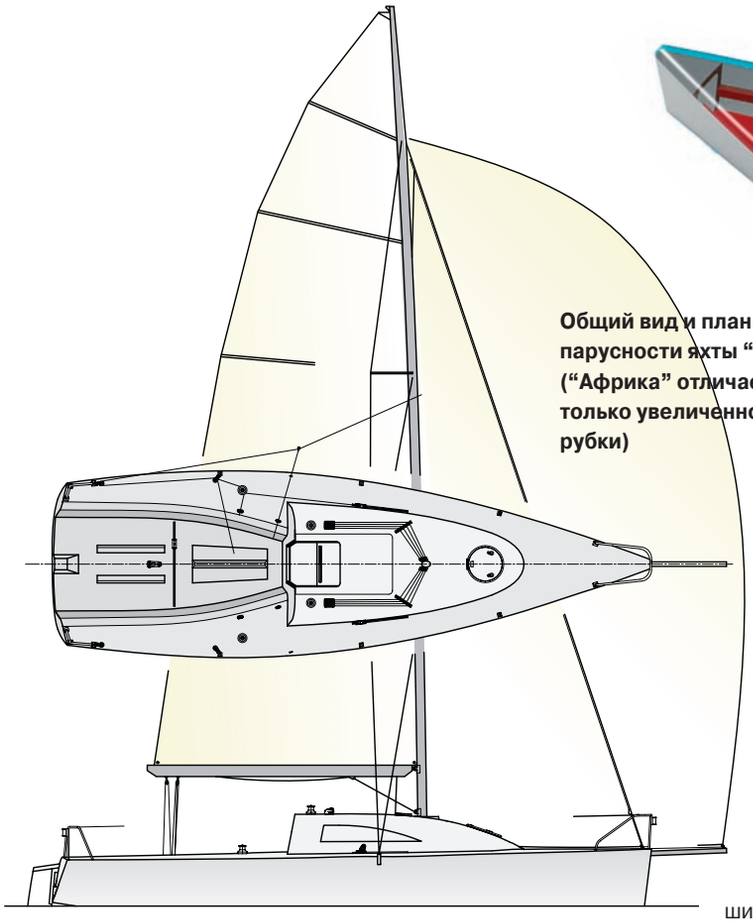
И все-таки IOR накладывал определенные ограничения на конструкции яхт, поэтому уже в 2002 г. появились задумки о новой, не ограниченной никакими формулами обмера модели. Хотелось создать не просто быстроходную и легкую в управлении лодку, но и угадать наиболее перспективное направление в развитии яхт. Правила класса Т800, идея создания которого принадлежит украинскому яхтенному конструктору А.Назарову, дали в этом смысле определенный толчок. К этому времени на Западе уже сформировался целый класс трейлерных, очень скоростных яхт длиной от 7 до 9 м. Поскольку они сильно отличались от традиционных мобильных яхт, им был даже присвоен особый термин — “sportboat”.

Транспортный габарит, возможность перевозки на трейлере, приемлемая обитаемость — вот те критерии, которым должны были отвечать новые яхты. О перспективности этого направления говорило и то, что в России уже появились лодки сходной концепции. Это и “Алекстары” фирмы “Компан-марин”, и проекты конструкторов из Санкт-Петербурга Андрея Косоротова и Михаила Матаруева (см. “КиЯ” №187), и “Сантеры-760”.

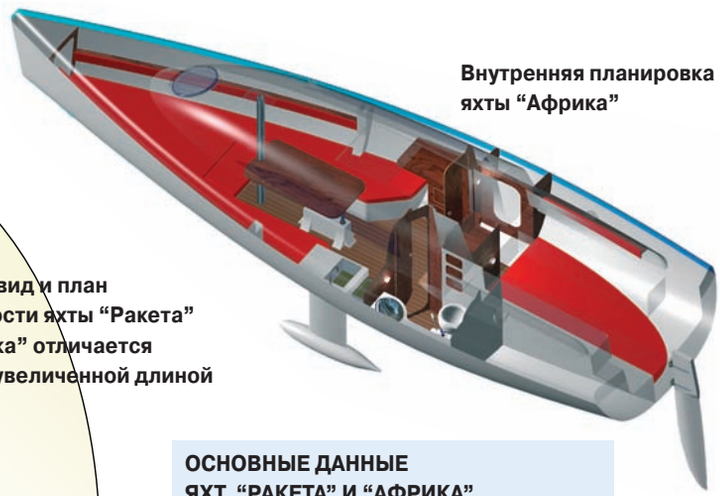
То, что подобные яхты будут иметь успех в России, удалось прочувствовать на собственном примере. Чтобы принять участие на трех крупных соревнованиях 2002 г. — Кубке Волги, Кубке Онеги и чемпионате Москвы, нашему “Ветру” пришлось пройти по внутренним водным путям 5000 км! И это, не считая собственно дистанций регат. Кто-то возразит — яхты можно возить на машине, но такое “удовольствие” мы тоже испытали, доставляя “Ветер” из Нижнего в Петербург на Банковский Кубок-2003. Пришлось снимать киль, грузить лодку на неприспособленный “КАМАЗ” (а где взять другую машину?), по дороге долго беседовать с сотрудниками ГИБДД (дай бог им финансового здоровья) и потратить еще кучу денег. До этого мы из Н.Новгорода в Ульяновск за 10 часов доехали на “Соболе” с “Ракетой” на трейлере и потом так же обратно без подобных приключений.

Итак, основные идеи были сформулированы, дело за главным — за строителем. Всю тяжесть этого процесса взяла на себя фирма по производству стеклопластика во главе с Алексеем Анатольевичем Сурковым. Он поверил в перспективность строительства в России современных скоростных яхт, что, надо сказать, в 2002 г. было весьма смело.

И вот в октябре 2002 г. было решено начать строительство но-



Общий вид и план парусности яхты “Ракета” (“Африка” отличается только увеличенной длиной рубки)



Внутренняя планировка яхты “Африка”

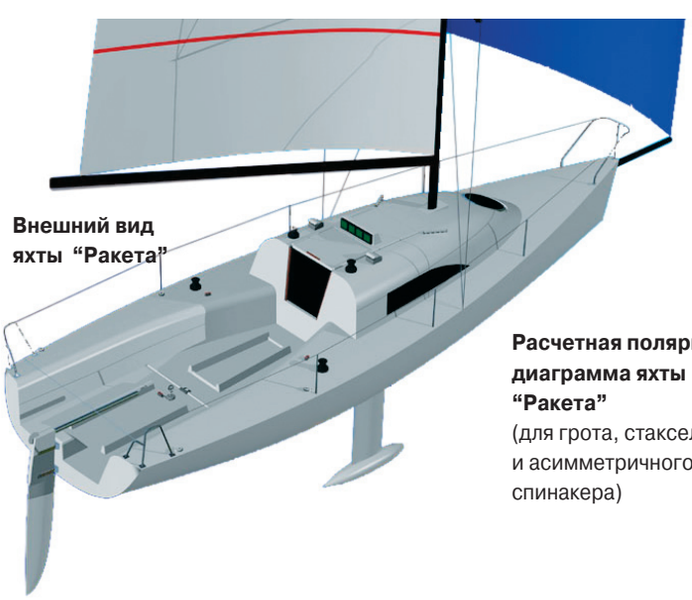
ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЯХТ “РАКЕТА” И “АФРИКА”	
Длина, м	8.00
Ширина, м	2.50
Осадка, м	1.90
Водоизмещение, кг	1200/1400*
Балласт, кг	520
Площадь парусности, м²:	
— грот	24
— стаксель	14
— геннакер	45

* Водоизмещение “Африки”

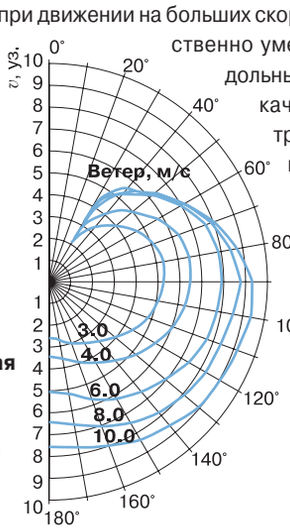
вых лодок. Причем — сразу в двух вариантах: гоночном и круизном. Оба заказчика хотели иметь уже готовые лодки к июню, чтобы принять участие в Кубке Волги-2003, крупнейшей регате в России, которая проводится по формуле обмера RS-2000. Это была практически невыполнимая задача. За восемь месяцев следовало изготовить оснастку для двух разных яхт, провести все необходимые расчеты по конструкции корпуса и вооружения и построить их. Большую помощь в расчетах оказали конструкторы А.Косоротов и М.Матаруев. Забегая вперед скажу, что поставленную задачу нам удалось выполнить. Конечно, не обошлось без сложностей, но в последний заявочный день Кубка Волги яхты появились в Ульяновске.

О проекте

Предстояло спроектировать яхту, способную развивать максимальные скорости при обеспечении полной безопасности плавания в соответствии с требованиями ORC. Она должна была иметь малое водоизмещение, высокую остойчивость, эффективное парусное вооружение и специально разработанные обводы.



Внешний вид яхты “Ракета”



Расчетная полярная диаграмма яхты “Ракета” (для грота, стакселя и асимметричного спинакера)

Начнем с обводов. Одна из их особенностей — уменьшенная ширина по ватерлинии. Оптимальная конструкция и применение современных материалов существенно уменьшили вес корпуса, что дало возможность довести долю балласта в водоизмещении до 43%, это, как и современный киль со свинцовым бульбом, позволило сократить ширину ватерлинии без ухудшения параметров остойчивости. Еще одной особенностью разработанных обводов является то, что форма погруженной части корпуса мало меняется при изменении угла крена. Благодаря этому стало возможным почти исключить приводящие моменты, появляющиеся при увеличении углов крена. Для выхода на режим серфинга и достижения высоких относительных скоростей яхта имеет широкий транец и плоскую опорную поверхность в корме.

Трехслойная конструкция корпуса и палубы с использованием современных полимерных материалов обеспечивает высокую прочность, жесткость и малое водоизмещение. Многие считают, что главное преимущество трехслойных (сэндвичевых) конструкций — их малый вес, однако для небольших яхт гораздо важнее существенное увеличение жесткости конструкций. В этом случае можно отказаться от местных усилений и значительно уменьшить деформации, возникающие от действующих на яхту нагрузок. Высокая жесткость корпуса дает определенное преимущество при движении на больших скоростях и на волнении. Также существенно уменьшается прогиб штага от продольных деформаций. Именно поэтому в качестве обшивки и была выбрана трехслойная конструкция, несмотря на увеличение стоимости судна.

При постройке яхт был использован метод формования корпусов в матрице с последующим изготовлением сэндвича вакуумным методом. В результате удалось получить качественную и легкую конструкцию, правда, увеличились затраты времени и средств на изготовление оснастки. Но, поскольку перспективность лодок

Яхта “Ракета” на трейлере

этого класса была очевидной, было решено ориентироваться на их дальнейшее серийное изготовление.

Обшивка корпуса состоит из наружного и внутреннего слоев стеклопластика толщиной 2.5 мм и пенопласта “Airex” толщиной 12 мм в качестве среднего слоя. Высокая жесткость такой конструкции позволила полностью отказаться от поперечных переборок, что привело к уменьшению водоизмещения и значительно улучшило обитаемость.

Отдельно надо сказать о вооружении. На яхтах применены мачты с отклоненными назад краспицами и широко разнесенными вантами (вант-путенсы стоят на борту). Благодаря такой схеме стоячего такелажа стало возможным отказаться от бакштагов и ахтерштага. Необходимое натяжение штага обеспечивается соответствующей набивкой вант, что существенно упрощает все маневры во время гонки, особенно повороты фордевинд. Последние на современных лодках с геннакерами являются очень важным техническим элементом, и упрощение этого маневра дает определенное преимущество на отрезках дистанции, которые проходятся полными курсами.

Многие яхтсмены удивляются, как можно эффективно идти вниз по ветру острыми бакштагами, постоянно меняя галс и делая повороты фордевинд. На первый взгляд, это действительно только удлиняет дистанцию, заставляя проходить дополнительные мили. Но, во-первых, это мили скорости и удовольствия от полета, а во-вторых, максимальная VMG* у этих лодок находится в районе углов истинного ветра от 170 до 140°.

Но у каждой конструкции помимо преимуществ есть и свои недостатки. При выбранной схеме проводки такелажа мачта становится очень жесткой и уже не может за счет сильного изгиба уплощать грот в сильный ветер, уменьшая таким образом силы на парусах и, соответственно, крен. Поэтому на яхтах был применен грот с очень развитым серпом по задней шкаторине и сквозными латами (в верхней части). Это позволяет за счет твиста верхней части паруса “сбрасывать” излишек ветра на порывах, что полностью подтвердилось на практике: яхты несут полную парусность до 6 баллов, преобразуя каждый порыв ветра в дополнительное ускорение, а не борясь с возникающим креном. Этому способствуют узкая ватерлиния и форма корпуса. Как уже упоминалось, корпус был специально разработан так, чтобы при крене форма погруженной части менялась очень незначительно. В результате яхта не испытывает сильных приводящих моментов, сохраняя баланс и высокую скорость при заметном крене. Нейтрализации приводящих моментов способствует и геннакер, вынесенный вперед на бушприте. Даже на сильных порывах лодки не проявляют тенденции к брочингу. Подводя итог, хочу сказать, что примененная схема парусного вооружения позволила сделать управление яхтами даже в свежий ветер легким и безопасным.

Подъемный киль выполнен в виде довольно узкого плавника и свинцового бульба внизу. Благодаря высокой скорости яхты и эффективному профилю плавника большого удлинения возникает необходимая подъемная сила при существенно меньшей смоченной поверхности. Свинцовый бульб на конце плавника создает, конечно, дополнительное сопротивление, но значительно повышает остойчивость яхты и ее способность нести паруса даже в сильный ветер.

Подъемный киль и ширина, соответствующая автомобильному габариту, делают возможной перевозку судна на трейлере, позволяют без особых затрат осваивать новые районы плавания и участвовать в различных соревнованиях как на внутренних акваториях, так и в прибрежных водах.

Проект яхты выполнен в двух вариантах — круизном и гоночном. В круизном варианте (“Африка”) предусмотрены носовая каюта, кормовая каюта капитана, салон с раскладывающимся столом и диванами, камбуз, штурманский стол, гальюн с прокачным унитазом, в кокпите — рундук с брызгозащитной крышкой для хранения мотора, якоря, газовых баллонов и пр.

Гоночный вариант (“Ракета”) отличается уменьшенной рубкой и просторным кокпитом для эффективной работы с парусами. Этот вариант создан для участия в соревнованиях самого высокого уровня.

Гонки

Первые же выходы на дистанции Кубка Волги подтвердили правильность заложенных в проект идей. Отличные лавировочные качества и высокая скорость на полных курсах обеспечили “Ракете” приз за абсолютную скорость. Да и “Африка”, хотя и весила на 200 кг больше из-за дополнительной внутренней обстройки и оборудования, выступила хорошо. И если бы не досадная поломка мачты при грозовом шквале в предпоследней гонке, она реально могла бороться за второе место в группе. “Ракета” заняла в своей группе третье место.

Даже несмотря на большой балл IOR, яхтам удалось завоевать призовые места на Кубках Онеги–2002, -2003, Банковском Кубке-2003 и чемпионате Москвы-2002. Эти соревнования показали, что яхты имеют хорошие ходовые качества, очень легко идут в лавировку как на гладкой воде, так и при волнении, а на полных курсах им не раз удавалось разогнаться до 14 уз.

Впоследствии новые лодки приняли участие в большинстве крупных регат, таких, как чемпионат Санкт-Петербурга, Питерская парусная неделя и Кубок Р.Е.Алексеева, и везде выступали удачно. Результатом стало появление в следующем году класса “Open 800” (см. стр. 93) и Кубка России, состоящего из восьми этапов. По итогам прошедшего парусного сезона стало очевидно, что в российском яхтинге появился новый класс, который очень быстро развивается.

Михаил Тихонов, *г. Н.Новгород*

* VMG — velocity made good, скорость продвижения яхты на (или в данном случае, под) ветер

Новый мотосейлер (США)

МакГрегор-26

Длина 7.9 м,

ширина 2.4 м,

осадка 0.3/1.1 м,

скорость до 20 уз

Цена на заводе

от $18 990,

доставка около $3500.

Срок поставки на заказ от 45 дней.

тел. (812) 230 2367

СКОРО ЛЕТО

www.macgregor26.com
www.morozov-yachts.com

МориНТех
Морские Информационные Технологии

Навигация - это dKart Navigator!
Электронно-картографические навигационные системы

- Укажет точное местоположение в любую секунду;
- Проложит и воспроизведет Ваш маршрут;
- Незаменим при любых погодных условиях;
- Прост в установке и использовании;

Мы предлагаем:

- Навигационные электронные карты CM93/3 Финский залив, Сайма, Нева, Свирь, Ладога, Онега, Рыбинское водохранилище, а также Мировая коллекция электронных карт C-MAP;
- Версии ПО dKart Navigator специально для владельцев катеров и яхт;

А также:

- Навигационные карты, книги и пособия;
- Атлас «Восточная часть Финского залива» 2003 г.;
- Атласы побережья Эстонии и Финляндии;
- Различное радионавигационное оборудование.

dKart Navigator - удобно, просто, надежно

Почтовый адрес:
199155 г. Санкт-Петербург,
Морская набережная д. 27 корп. 1
Тел. (812) 3254048, 3238527, тел./факс (812) 3238528
Интернет: www.morintech.ru
Эл. почта: market@morintech.ru

Мы рады любым клиентам...

...тем более, что некоторым отказать непросто

FORDEWIND REGATTA

Фирма «Фордевинд-Регата»
197110, Санкт-Петербург, Петровская коса, д. 7
тел./факс: (812) 320 1853, 327 4580, 327 4581
Представительства в 9 городах России и Украины
http://www.fordewind.spb.ru

Место встречи

НАШ РЕПОРТАЖ

В 50 — еще растем!

"Мороз крепчал..." — не то!.. "У нас здесь сильно штормит..." — вот оно! Штормило действительно знатно — на тротуарах валялись сломанные зонтики, знаменитое лондонское колесо обозрения было остановлено, но, тем не менее, 50-я выставка "Лондон бот-шоу" открылась 8 января 2004 г. — точно в срок. Этот юбилей был отмечен важными изменениями в жизни выставки — прежде всего переездом в недавно построенный на берегу дока "Виктория" комплекс "ExCeL", который отныне и станет главным местом знакомств с новинками малого судостроения. Выставка выросла — площадь только закрытой части экспозиции составила 65 тыс. м^2, а еще был причал в доке, где кроме экспонатов стояли и гости — корабль английских ВМФ "Нортумберленд" и парусник "Принц Уильям" из Глазго.

С новой площадкой у выставки появился и новый хозяин — один из крупных английских банков "Shroders".

Виртуальная Макартур

Собственно открытие бот-шоу началось с выступления представителя банка, а потом последовали спичи различных почетных гостей, главным из которых должна была стать Эллен Макартур. И она появилась, но на телеэкране — по видеомосту с Австралией, где находилась на церемонии спуска своего нового тримарана (см. стр. 81), а верный "Kingfisher" скучал здесь, у стенки дока. Потом были выступления различных VIP-персон и представление олимпийской команды Великобритании. Англичан не зря называют морской нацией — я насчитал 24 съемочные группы различных телеканалов, в том числе CNN, BBC и Евроньюс, а анонсы выставки были во всех лондонских газетах. Об интересе к бот-шоу говорят и цены на билеты: 20 фунтов стерлингов (ок. 1000 рублей!) в первый день, 10 фунтов — в остальные, и за билетами были очереди!

Всего же, в итоге, выставку посетили 210 300 человек, а сумма проданных товаров и заключенных на ней сделок превысила 1.8 млрд. фунтов, что наглядно подтверждает более чем 5-процентный рост яхтенной индустрии Великобритании за 2003 г.

Первым делом я решил пройтись по всей экспозиции, на ходу наговаривая свои впечатления на диктофон, чтобы потом, хотя бы кратко, составить общий обзор увиденного, но очень быстро понял — нельзя объять необъятное. Поэтому просто выскажу общее впечатление: вы можете быть молодым, пожилым или ребенком, можете быть очень богаты, не очень богаты или совсем не богаты, можете жить у океана, залива или озера — в любом случае, найдете здесь то, что вам нужно — начиная с собственно судна и кончая специальными непромокающими стельками для обуви.

А теперь, раз уж у меня не получилось рассказать обо всей выставке, попробую остановиться на некоторых экспонатах, которые привлекли внимание.

— ДОК “ВИКТОРИЯ”

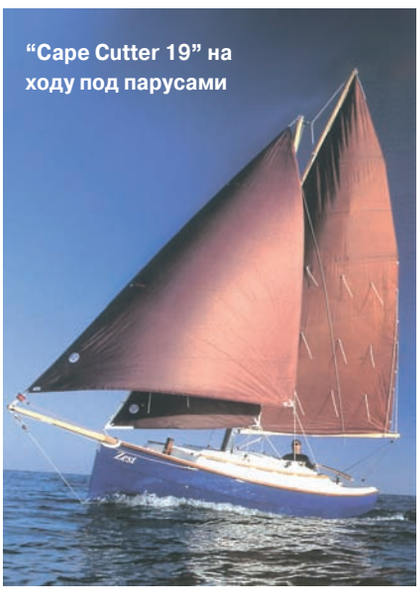
Знак хорошего вкуса и традиций пример

Не мной первым замечено, что именно на Лондонской выставке всегда хорошо представлено то, что принято называть “традиционным судостроением”. Не стала исключением и юбилейная. В парусном разделе две фирмы представляли трейлерные швертботы семейства “Drascombe” — универсальные сверхнадежные семейные лодки. Скажу, исходя из собственного опыта профессиональной эксплуатации “Дрескомба”, для дневных неторопливых походов ничего лучше просто не придумать. Сегодня семейство “Дрескомб” составляют пять моделей длиной от 4.72 до 7.62 м. Хочу сразу заметить, что когда речь идет о традициях, это не значит, что вы увидите пеньковый канат, пропущенный через деревянные юферсы. Наоборот, корпус, рангоут и такелаж, дельные вещи и внутреннее оборудование — все выполнено из современных материалов и с высочайшим качеством. Для тех же, кому по душе более комфортабельные суда, выбор достаточно широк: от гафельного тендера “Cape Cutter 19” производства одноименной компании до 27-футового гафельного “Pilot Cutter”. И опять — архитектура позапрошлого века сочетается со стеклопластиком корпусов и оборудованием от ведущих производителей.

Не менее бережно сохраняются британцами традиции и при постройке моторных судов. Издалека заметны характерными поднятыми носами лодки “Orkney” и “Warrior”с ярко выраженным собственным стилем. И та, и другая фирмы выпускают многоцелевые суда с некоторым уклоном в сторону рыболовной специализации — отсюда открытые кокпиты большой площади и лишь необходимый минимум отделки.

Не обходится и без сюрпризов: издалека вид мотолодки “Landau-20” казался довольно обычным, немного в стиле “ретро”, без каких-либо изысков, и, только подойдя вплотную, увидел — а лодочка-то довольно новаторская! Секрет “крылся” ниже ватерлинии — два туннеля для вентиляции подводной части, широкая центральная лыжа и узкие бортовые скеги производили впечатление. Оказавшийся поблизости менеджер объяснил, что для движения в переходном режиме по волне такие оригинальные обводы — самое то. Лодка выпускается фирмой в двух вариантах компоновки — “cruiser” и “walkaround” и комплектуется только четырехтактными подвесными моторами.

Но была здесь и настоящая классика — водоизмещающие катера “Plymouth”, имеющие корпуса с хорошо выраженной седловатостью и бортовые успокоители качки, а также отличающиеся тщательностью отделки — для человека с очень хорошим вкусом.



“Cape Cutter 19” на ходу под парусами

“Вирус” крупного калибра

Разборный многокорпусник. Как знакомы эти слова сотням владельцев “Альбатросов”, “Ветров” и “Просторов”. Но в британском понимании разборные суда выглядят несколько иначе: это тримараны “VirusPlus” и “Magnum 21”. Оба сделаны из стеклопластика и изготовляются серийно. Очень хорошо прослеживается разница в назначении лодок: если “Вирус” длиной 4.9 м явно предназначен для закрытых водоемов, то “Магнум” длиной 6.3 м — для куда более серьезных акваторий. Прежде всего его самоотливной кокпит позволяет рассматривать волнение исключительно с точки зрения комфорта. Судя по кадрам демонстрационного фильма, лодка выглядит достойно и преодолевая прибойную волну, и в свежий ветер.

Оба тримарана являются непотопляемыми, имеют оригинальную систему крепления балок, что позволяет тратить на сборку-разборку буквально полчаса. В разобранном состоянии центральные корпуса могут использоваться самостоя-

Старый добрый “Drascombe”

“Cornish Crabber” всех размеров — вновь классика

“Orkney 440” — небольшая универсальная лодка для отдыха и рыболовства. Способна глиссировать уже под 15-сильным мотором.

“Warrior 150” — прогулочно-рыболовная мотолодка с обводами “глубокое V”. Рассчитана под двигатели мощностью от 50 до 225 л.с.

тельно — как гребные лодки, а у “Магнума” — и как моторную, благо для подвесного мотора имеется штатное место на транце. Еще одно: как известно, поставить многокорпусник после переворота силами экипажа практически невозможно. Так вот — система крепления поплавков позволяет отсоединить их буквально за минуту, причем и в перевернутом состоянии тоже, а потом поставить на место, что, как вы понимаете, немаловажно. Конечно, это потребует определенных навыков и хладнокровия, может быть даже тренировок, но в принципе — реально.

Можно еще добавить, что двое физически крепких мужчин способны вынести на берег “Вирус”, а трое — “Магнум”, конечно, предварительно разгрузив их.

Уно, дуо, трез...

Пожалуй, самые сильные ощущения я испытал, когда дошел до той части выставки, где стояли гоночные швертботы. Помните известное правило о переходе количества в качество? Вот именно об этом я и думал, осматривая три стенда — “Laser Association” (LA), “RC Racing” (RC) и “Topper International” (TI).

Походив по стендам и пообщавшись с менеджерами, я понял — здесь продают не яхты, здесь продают парусный спорт. Целиком. В оригинальной упаковке.

Начнем с LA: предлагается 7 корпусов, на которых базируется 11 модификаций — от детско-подростковых “Funboat” до 6-метровой тройки “SB-3” с подъемным килем. Впрочем, “Лазеры” в России известны — их у нас зарегистрировано целых 57 шт. — и по этому показателю мы уже опередили Нигерию, где их 55, правда, отстаем немного от Танзании — там 81. Вместе с яхтами покупателю предлагается общемировая система кубков и чемпионатов для всех желающих любого возраста — от 10 до 50 лет.

Теперь RC: 10 корпусов, 11 модификаций. Правда, у них подкачало подростковое звено — самая “младшая” лодка семейства “Feva” (3.64 м) — это швертбот уровня “Европы”, но представители фирмы говорят, что ничего не имеют против “Кадетов” и “Оптимистов”. Зато 7-метровая “Elite” — “старшая” лодка — полноценная килевая тройка (весьма похожа на “Солинг”). И опять же, в комплекте — регаты мирового уровня.

И, наконец, TI: 21(!) модель, базирующаяся на 13 корпусах. Самая “младшая” “Europty” — вариация на тему “Оптимиста”, самая “старшая” — 5-метровый “Sport-16”.

Больше всего поразило, как на основе одного базового корпуса длиной 3.86 м и весом 60 кг получается семь моделей, из которых основные: одиночка “Uno” с площадью парусности 5.6 м^2, явно предназначенная для новичков, более нагруженные парусами “Uno Race” и “Race Plus” и, наконец, гоночные машины “Duo” и “Tres” — у этих на каждый 1 м^2 паруса приходится всего 6 кг веса корпуса. Корпус, на котором образованы все эти модели, сделан из термопласта, и TI выпекает лодки, как пирожки. Кстати, термопластовые корпуса имеют в своей обойме и LA (“Laser Pico”), и PC (“Feva”).

Еще одна термопластовая модель TI — “Magna” — может использоваться как швертбот-тройка.

Стенды всех трех фирм располагались неподалеку друг от друга, и посетители курсировали, сравнивая

“Landau-20” — мотолодка традиционного дизайна с необычными обводами. Вид на транец мотолодки. Хорошо видны центральная гидролыжа, тунель и скег.

“Comet Trio” и “RS 14” — новое поколение клубных гоночных швертботов

Яхта “Ovni 385” — алюминиевый компромисс с гранеными обводами и ее складывающийся руль

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ТРЕХ ШВЕРТБОТОВ

Фирма	LA	RC	TI
Модель	“Laser 2000”	“RC 400”	“Sport 14”
Длина, м	4.44	4.52	4.45
Ширина, м	1.85	2	1.80
Вес, кг	100	129	120
Площадь парусности, м²:			
— грот	8.75	14.76	12.85
— стаксель	3.03	—	—
— спинакер	9.86	13.94	17.4

похожие модели. Не поленился сравнить их и я (см. таблицу).

Очень любопытно реагировали менеджеры, отвечая на вопрос: “Зачем вы продаете такие одинаковые лодки?” Все они, словно сговорившись, отвечали: “Подождите немного, и все поймут, что именно наша модель самая лучшая!”

Добавлю, что все эти лодки оснащены трапецией, а спинакер несут на носовом выстреле, кокпит у них самоотливной. Это, кстати, непременная деталь вообще всех спортивных швертботов, которые были представлены на выставке.

Швертбот? Швертбот!

Новую знакомую звали “Ovni 385”, выпускается серийно компанией “Alubat”. Первая мысль, пришедшая мне в голову при виде этой 13-метровой алюминиевой яхты с гранеными обводами, была: “Интересно, зачем у нее сняли киль?” И лишь увидев конструкцию руля с поднимающимся пером, я полез под днище проверять свою догадку: “Точно — шверт!” Да, господа, странно осознавать, что 15-тонная яхта (это — полное водоизмещение, а вес собственно корпуса — 8.5 т), может иметь осадку полметра. Пора было познакомиться, и я пошел внутрь. Внутреннее убранство ничем особенно не поражало — “краснодеревый стандарт”, характерный для круизных яхт подобных размеров. А самое интересное скрывала зашивка — корпус был сварен по безнаборной технологии из полос легкого сплава толщиной 12 и 8 мм. Ну, что сказать — на наших водохранилищах, где приличные глубины иногда бывают только по линии русла, такая яхта пришлась бы ко двору.

После этого я решил провести небольшой опрос и прошелся по экспозициям ведущих яхтостроительных фирм. Конечно, они все были здесь представлены. Результат мною уже ожидался — и у “Beneteau”, и у “Jenneau”, и у “Kirie” (яхты “Philing”), и у ... В общем, у всех изготовителей модели длиной до 9—10 м имели швертовые варианты. Тенденция, однако! Остается надеяться на скорое распространение этих яхт на внутренних водных путях нашей страны, где зачастую именно глубины сдерживают развитие крейсерского плавания под парусами.

Экстриму все возрасты покорны

Различные экстремальные проекты были выделены на выставке в отдельную экспозицию, которая располагалась в сборном павильоне рядом с главным комплексом. Довольно большой стенд был отведен кайтингу во всех его проявлениях — и летнем, и зимнем, а также демонстрировались многочисленные каяки, байдарки, рафты. Здесь было

Катер “Plymouth Pilot 24” — британская классика

Разборный парусно-моторный тримаран “Magnum 21”

“Virus Plus” — прогулочный разборный тримаран для закрытых акваторий

Необычное гребное плавсредство для туриста-одиночки

"Снаряд" "SeaScape" — доска от серфинга с мощным двигателем и водометом

много любопытного, но, пожалуй, по-настоящему интересными оказались лишь две встречи.

Возраст — около 50, обветренное лицо, лохматая борода и запутанная шевелюра — типаж до боли знакомый. Сколько таких я лиц встречал в походах! И действительно, Джон оказался классическим водником, вот только плавсредство у него необычное — два длинных и узких 4-метровых поплавка, над которыми поднята гондола для туриста. Необычен и способ гребли — неподвижный гребец удерживает рукояти весел, а ногами двигает хитрую конструкцию из коромысла и системы тяг. В задней части гондолы — багажник для палатки и рюкзака. Впечатляло, как этот катамаран легко шел по двухметровой волне — были у Джона и такие съемки.

И полная противоположность — два молодых, накачанных парня и такой же снаряд у них (другого определения не подберу). Накачанный. Бензином. Сбылась мечта экстремала — наконец-то в доску для серфинга умудрились втиснуть мощный 45-сильный водомет*. Скорость — за 60 км/ч, и это — стоя на узкой доске! Прыжки, виражи! Такое, конечно, уже не для меня... Но... Попробовать бы! А рядом с доской у ребят стояла маленькая табличка: "Ищем дилеров".

Мимоходом

Я уже упоминал о размерах выставки и о полной невозможности хотя бы бегло рассказать не то что обо всем, но даже обо всем самом интересном. Поэтому поделюсь лишь некоторыми впечатлениями, полученными от тех разделов выставки, внимательно осмотреть которые времени не хватило.

Ожидаемо широко были представлены РИБы и львиную долю среди них — так же ожидаемо — занимали "Zodiac" на пару с "Avon". Выделялись шикарным и оригинальным оформлением стенды больших моторных яхт — видно было, что услуги дизайнеров влетели в копеечку. Производители подвесных моторов, все как один, представляли наряду с двухтактными полную линейку четырехтактных двигателей.

Тихую зависть вызывали стенды с литературой. Три полки с пособиями по навигации для любителей, четыре — с учебниками по тактике гонок, причем практически для каждого класса! Морская практика, конструирование, художественная литература о яхтинге, и т.п., и т.д.

Стенды с палубным и навигационным оборудованием. Электрика, электроника, сантехника, кухни, отопительные системы, мебель, такелаж и рангоут, специальная химия для ухода за корпусом, лаки и краски, одежда и обувь, спасательные средства, радиосвязь и... и... Все там было.

Самый посещаемый стенд

И был один стенд, который выделялся, по сравнению с остальными, своей посещаемостью. Это стенд пивной фирмы "Guinness". Для некоторых посетителей он был первым — я видел, как кое-кто, выходя из гардероба, направлялся сразу туда — и, наверное, последним. Мне же не повезло — я пытался увидеть как можно больше, и на знаменитое пиво не оставалось времени — очереди оказались довольно приличными. Но в последний свой лондонский день я поехал в Гринвич, посмотрел на "Gipsy Mot 4", походил по "Cutty Sark" и зашел в паб с названием "Gipsy Mot", выходящий дверьми прямо на стоянку знаменитых парусников. Там и приговорил свою пинту Гиннесса...

Алексей Степанов
Фото автора

* Впрочем, это не новость: в "КиЯ" об этом писали еще в №140. — Прим. ред.

www.katerclub.ru

Компания «АВТОПИК-М» представляет!

лидер продаж – катер для выходного дня "Galia-530" от 14 475 у.е., а также катера: "Viva-580 Cabin" от 13 900 у.е.; "Viva-580 Open" от 13 590 у.е.

"Galia-590"

ООО «АВТОПИК-М» – эксклюзивный дистрибьютор катеров "Galia" и "Viva" 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;
Наши партнеры в регионах:
г.Челябинск, СП "Техноспорт", тел.(3512) 37-7322, 75-4393;
г.Самара, ООО "Митра", тел.(8462) 70-0029; г.Сочи, тел.(918) 381-1965;
г.Санкт-Петербург, тел.(812) 560-7193; г. Новороссийск, тел.(8617) 22-0582

ВНИМАНИЕ - новинка на российском рынке ПЛАВДАЧА - "VOYAGER-860". СПЕШИТЕ! Принимаем заказы на лето 2004 года!

КАТЕРА и ЯХТЫ

10-ая Московская Международная Выставка

11-14 марта 2004, Москва, Экспоцентр на Красной Пресне

MOSCOW BOAT & YACHT SHOW

MIBS

Катера и Яхты (MIBS) - крупнейшая выставка в СНГ и странах Балтии, ежегодно собирающая в столице лучших производителей и поставщиков яхт, катеров, лодок и всего спектра аксессуаров к ним. Широкий выбор: от роскошных супер-яхт и гидроциклов до туристических и рыболовных лодок и лодочных моторов - на 10-ом юбилейном бот-шоу в Москве.

Членство в IFBSO - международной федерации, объединяющей устроителей крупнейших бот-шоу по всему миру, - лишь подтверждение высокого статуса этого грандиозного события.

Организатор:

ITE

ITE LLC Moscow
Тел.: +7 095 935 7350
Факс: +7 095 935 7351
www.mibs-expo.ru

IFBSO THE WORLD'S LEADING BOAT SHOWS

риментаторы убрали лодку с глаз долой и почти забыли о ней, пока вдруг не появился некий парижский коммерсант, которому требовалась прогулочная яхта. Тот без вопросов забрал пылящийся на задворках верфи пластиковый парусник, соблазненный перспективой получить яхту сразу, не дожидаясь положенных сроков выполнения заказа. Вскоре с его подачи один за другим стали появляться другие столичные любители отдыха на воде, которые в один голос просили такую же лодку. Вдохновленная успехом, "Beneteau" представила на Парижской бот-шоу 1965 г. сразу несколько стеклопластиковых моделей, и с тех пор львиная доля судов компании — и прогулочных яхт, и профессиональных рыбацких траулеров — строится исключительно из этого материала.

Масштабы

На сегодняшний день "Beneteau" представляет собой не просто единичную верфь, а гигантскую промышленно-финансовую группу, владеющую множеством предприятий, причем не только во Франции — с 1986 г. она строит яхты и на территории США. Основным родом деятельности, как и встарь, является серийное производство прогулочных судов, которое осуществляют собственно "Beneteau" и компания "Jeanneau", приобретенная ею в 1995 г. На их долю приходится около 80% торгового оборота группы. Строят они в основном парусные яхты — это 79% общего объема выпуска. Судостроением занимаются и входящие в группу предприятия "CNB" ("Construction Navale Bordeaux"), и "Wauquiez", которые строят суда профессионального назначения, катамараны и парусные мегаяхты по спецзаказам. Тесное отношение к яхтенному направлению имеют торговые компании "European Yacht Brokerage" и "SGB Finance" с представительствами по всему миру, работающие на первичном и вторичном рынках парусных и моторных судов. Кроме того, "Beneteau" строит загородные дома и даже... выпускает автомобили — крошку размером почти с нашу "Оку", но не требующую водительских прав, поскольку рабочий объем двигателя не превышает 50 см^3. С конвейера их сходит ни много ни мало 7000 шт. в год.

На 18 заводах (из которых шесть верфей и две специализированные столярные фабрики строят прогулочные лодки под маркой "Beneteau") суммарной площадью 263 479 м^2 трудится более 4000 рабочих и служащих. Согласно финансовым отчетам, общий объем продаж предприятий группы в 2002 г. составил более 640 млн. евро, а неуклонно растущая прибыль — почти 62 млн. В общем, масштабы поистине космические. Достаточно сказать, что в горячую пору за ворота только двух верфей, которые нам довелось посетить, могут выкатывать в общей сложности по восемь готовых лодок в день — причем не просто лодок, а парусных и моторных яхт более 12 м длиной!

Сейчас под маркой "Beneteau" выпускается 21 модель парусных лодок (наиболее известные "линии" — "First" и "Oceanis"), и 22 моторных — легкие "Flyer", спортивные "Ombrine", крейсерские "Antares", а также популярные в последние годы мореходные крейсера в "траулерном" стиле. И еще один показательный факт — по количеству построенных за год парусных яхт длиной от 20 до 57 футов (6–17 м) компания занимает первое место в мире.

Централизация и специализация

Каким образом при таких объемах выпуска — даже с учетом многообразия модельного ряда — "Beneteau" удается предлагать потребителю не "штамповки", а действительно штучные лодки?

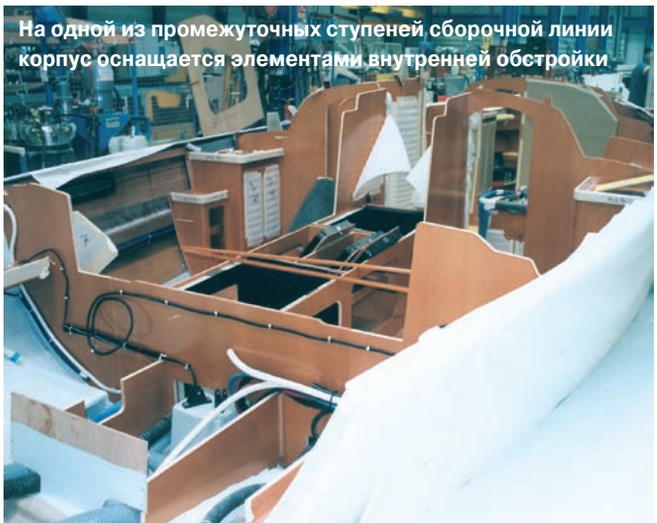
Во-первых, как объяснил нам менеджер по экспорту компании "Beneteau" Франсуа Родрик, взявший на себя роль нашего гида, действительно, широкий модельный ряд — это лишь видимая часть айсберга. Каждая из 43 парусных и моторных моделей может иметь до десятка модификаций и вариантов исполнения, отличающихся планировкой, деталями отделки и оборудования, силовыми установками, так что лодки одной и той же модели далеко не всегда похожи, как две капли воды. Во-вторых, массовое серийное производство при правильной и рациональной его организации позволяет добиться желаемого разнообразия продукции без малейшего ущерба для качества, в чем нам и было предложено убедиться лично.

Первым делом мы посетили новую, построенную всего пару лет назад верфь в небольшом городке Бельвиль, которая строит парусные яхты длиной от 44 футов, моторные яхты, а также моторные и парусные катамараны — всего около 15 моделей, и ознакомились со всем производственным циклом от начала до конца. Уже на самом первом его этапе стало понятно, что подразумевалось под рациональной организацией, позволяющей увязать воедино любые капризы заказчиков и большие объемы выпуска.

Сам ее принцип можно условно окрестить "модульным", а наглядно представить в виде иерархического дерева, перевернутая крона которого с ее разветвляющимися ветками — это отдельные специализированные участки, продукция которых постепенно стекается наверх, превращаясь в итоге в готовую

Сборочные "конвейеры" на верфи в Бельвиле

Секция корпуса моторной яхты серии "Antares" готова к транспортировке на сборочную линию



На одной из промежуточных ступеней сборочной линии корпус оснащается элементами внутренней обстройки

Все готовые лодки проходят проверку в испытательном бассейне, снабженном установкой искусственного дождя

ИМПЕРИЯ “BENETEAU”:

С тех пор, как в устье реки Ви на атлантическом побережье Франции был торжественно спущен на воду первый деревянный парусник, спроектированный и построенный Бенжамином Бенето по традиционным рыбацким рецептам, прошло ровно 120 лет. А в наши дни, за границей уже третьего века мировой истории, основанная им компания “Beneteau” — это самая настоящая судостроительная империя, на которую так или иначе приходится равняться прочим производителям парусных и моторных судов. Воспользовавшись любезным приглашением высшего руководства компании, мы посетили ее производство и наглядно ознакомились с тем, как появляются на свет знаменитые лодки “Beneteau”.

НАШ РЕПОРТАЖ

Моторная яхта в популярном “траулерном” стиле — “Swift Trawler 42”

серийный эксклюзив

Самая крупная серийная яхта “Beneteau 57” имеет оригинальную планировку с центральным кокпитом

Этот профессиональный рыбацкий сейнер тоже построен “Beneteau”

Традиции и инновации

На заре своего существования компания выпускала в основном деревянные парусники “делового” назначения, выполняя заказы местных рыбаков, которым требовались надежные и вместительные суда, способные выйти в море практически в любую погоду. Лодки “Beneteau”, основанные на веками проверенных судостроительных решениях, вполне таких заказчиков удовлетворяли. Однако приверженность традициям и несколько настороженное отношение ко всякого рода революционным преобразованиям, исторически характерные для обитателей Вандеи — той области Франции на берегу Атлантического океана, где зародилась компания — никогда не мешали ей идти в ногу с техническим прогрессом. Так, например, первая лодка с мотором, призванным потеснить господствующий парус, сошла со стапелей “Beneteau” еще в 1912 г.

С особенностью вандейского менталитета связана и курьезная история создания первой стеклопластиковой лодки, на свой страх и риск построенной “Beneteau” по заказу одного местного рыбака уже в следующем веке, в середине шестидесятых. Узрев вместо привычного дерева незнакомый материал, заказчик категорически отказался платить за “эту дрянь” и со скандалом удалился. Обескураженные экспе-

лодку. Главная его примета — мобильный "модуль", который чаще всего представляет собой шкафчик или контейнер на колесах. Задача рабочих, прежде всего на начальных этапах — укомплектовать свой модуль и передвинуть его на более высокую ступень.

Распиленное на доски бревно красного дерева вскоре превратится в сверкающие лаком детали интерьера

Создание лодки начинается с заведения на нее многостраничного паспорта, существующего и в виртуально-компьютерной, и в привычной бумажной формах. В нем приводится перечень и последовательность всех операций, которые призваны превратить материалы и наборы деталей в конечный продукт — как типовых, так и индивидуальных, необходимость использования которых вызвана требованиями конкретного заказчика. Здесь же приводится перечень и комплектация модулей. "Адрес", по которому следует передвинуть подготовленный модуль, представляет собой цифровой код, основой которого является серийный номер будущей лодки.

Заранее раскроенный и разложенный на полочки в контейнере № 046 армирующий материал-сшивку (стеклорогожу крупного переплетения со стекломатом) на наших глазах откатили к готовой для формования матрице секции корпуса "Beneteau 44.7" с точно таким же номером, на которую в соответствии с паспортом был уже нанесен темно-синий гелькоут — пожелание заказчика. Вместе с установкой внутренней секции набора процесс займет два-три дня. Кстати, по словам Франсуа, эта модель пользуется таким спросом, что предприятие намерено изготовить второй набор матриц, хотя и один при надлежащем уходе способен выдержать несколько сотен формовок. Готовый корпус вместе с палубной секцией, которую формуют под тем же номером в том же цехе, отправится на сборочную линию, куда точно в срок подвезут номерные контейнеры с деревянными панелями внутренней обстройки, дельными вещами и прочими заранее подобранными деталями, поступившими с других участков, а также зарешеченный ящик с двигателем в комплекте со всеми сопутствующими системами — будущий владелец яхты с заводским номером "046" заказал "Yanmar", а не "Volvo Penta", и может быть уверен, что путаницы не произойдет.

Конвейер

Сборочные линии на яхтенном производстве — явление крайне редкое, и до сих пор нам доводилось видеть нечто подобное только на "продвинутой" итальянской верфи "Gobbi" (см. № 187). На новом заводе "Beneteau" в Бельвиле таких линий шесть, а на верфи в Сен-Жиле, которую мы посетили в тот же день (выпускает парусные яхты от 14 м длиной и катамараны) — целых десять. Установленный на колесный стапель корпус последовательно проходит пять ступеней, строго по расписанию обрастая оборудованием под руками узких специалистов: на одной устанавливают двигатель со всеми сопутствующими системами, на другой монтируют электрику, на третьей завершают оборудование кают...

На каждой ступени "конвейера" можно увидеть упомянутые модули с номерами — больше всего здесь тележек-пеналов со сверкающими деревянными переборками. Душевые кабины, камбузные блоки, гальюны поставляются сюда в уже собранном виде — с заранее поставленными кранами, раковинами, полочками и даже крючками для полотенец, остается только установить их на место и подсоединить к соответствующим электрическим, водопроводным и фановым системам. В общем, все здесь направлено на то, чтобы рационально использовать рабочее время и по возможности упростить технологию — скажем, те же лебедки, швартовные утки, вант-путенсы и т.п. монтируются на секцию палубы заранее, до ее стыковки с корпусом, когда ко всем элементам крепежа можно подобраться без проблем.

На каждой "остановке" имеется большой стенд, на котором помимо рабочих чертежей можно найти подробные инструкции, проиллюстрированные фотографиями, и если кто-то из рабочих находит способ выполнить ту или иную операцию проще, быстрей и качественней, то изобретенный им прием вскоре будет в наглядном виде доведен до его коллег на других сборочных линиях. На ошибках учат и технике безопасности — на одном из стендов мы обнаружили листок с силуэтом руки и красной точкой на нем, обозначающей место травмы (была указана и дата происшествия), а рядом с ним цветную фотографию, демонстрирующую, как правильно надо было держать инструмент. Да и вообще с охраной труда здесь все в порядке — повсюду установлены системы кондиционирования воздуха, снабженные специальными фильтрами, так что запах стирола, характерный для стеклопластикового производства, практически неощутим. Образующаяся при механической обработке пластика и дерева пыль сразу удаляется пылесосами, шланги которых вмонтированы непосредственно в станки и ручные инструменты.

Пять ступеней сборочной линии лодка проходит примерно за неделю; промежутки между ними — два-три дня, за которые специалисты должны полностью завершить свой этап работы. Становится понятно, откуда берутся кажущиеся невероятными объемы выпуска: Бельвиль выдает 600 лодок в год, а Сен-Жиль — около 1000. При этом не будем забывать, что посетили мы только две верфи "Beneteau" из шести...

Борьба за качество

Эту знакомую фразу из уст Франсуа мы слышали не единожды — правда, не по-русски. У нашего человека подобное словосочетание способно вызвать в лучшем случае скепсис. Но, как видно, основной вопрос в том, как именно бороться — лозунгами или делом.

Главный инструмент штатных борцов за качество на верфях "Beneteau" — это обыкновенный рулон клейкой ленты ярко-красного или желтого цвета, размеченный на квадратики с порядковыми номерами от единицы и далее. Заметил брак — отрывай наклейку и лепи ее рядом с обнаруженным недочетом, да не забудь продублировать информацию на отдельном листке со схематичным изображением целой лодки или отдельного узла. Сразу видно и место брака, и его порядковый номер. С контролерами местного ОТК не забалуешь: иную волосяную царапину на сверкающем корпусе 57-футовой яхты, отмеченную наклейкой, можно разглядеть разве что через лупу, но ее все равно придется заделать — только тогда в соответствующей табличке появится сакраментальное "ОК".

"Кривая качества снижается!" — с довольным видом заметил Франсуа, указывая на график, укрепленный рядом со строящимся "Oceanis 411" с серийным номером "1040". И впрямь было чему радоваться, ведь высота кривой на графике напрямую зависит от числа заработанных "штрафных" наклеек. Обнаружилась на графике и горизонтальная прямая черта — норматив, к которому следует стремиться. По словам нашего гида, еще в прошлом году линия "цели" была на пару пунктов выше — пресловутая борьба за качество неуклонно приносит свои плоды.

Окончательное тестирование каждой готовой яхты проводится в огромном испытательном бассейне. На его "берегу" чувствуешь себя, словно на настоящем причале — постукивают на холостых обо-

ротах движки лодок, поплевывая за борт горячей водой, витает запашок сырого дизельного выхлопа... Тут же, как в марине, установлена обычная топливная колонка и на стене висит спасательный круг. В условиях, приближенных к реальным, можно убедиться не только в отсутствии водотечности корпуса или исправности системы охлаждения двигателя — установки искусственного дождя по краям бассейна готовы обрушить на лодку настоящий тропический ливень, подвергнув проверке на герметичность иллюминаторы, люки, двери и точки крепления внешнего оборудования.

“Столярка”

Наиболее характерная иллюстрация “модульного принципа” производства “Beneteau” — это две отдельные фабрики, которые изготавливают деревянные детали для всех без исключения верфей компании, включая и американскую. Одну из них мы посетили на второй день визита. Отсюда готовые наборы, включающие абсолютно всю “столярку” — от переборок до откидных столиков — поставляются в пронумерованных контейнерах на сборочные линии.

Дорогие породы дерева доставляются сюда в виде распиленных на толстые доски бревен. Наиболее ответственные деревянные детали, которые и придают лодкам “Beneteau” яхтенный шик, делают только из “массива” или, если деталь имеет сложную форму, из шпонового ламината (шпон красного дерева или вишни готовят при этом сами). Все такие работы осуществляются вручную, хотя и не без помощи специальных станков и прессов, покрывают готовые детали лаком тоже вручную. А вот большие переборки и скрытые от глаза деревянные панели делают из обычной водостойкой фанеры, облагороженной дорогим шпоном. При этом лак наносится автоматизированными линиями, снабженными ультрафиолетовыми сушилками (пять минут — и сверкающая заготовка укладывается пневмоприсосками в общий штабель), а вырезают и фрезеруют детали станки с ЧПУ. Точность и ручной работы, и автоматизированной поистине ювелирная — подгонка по месту на верфи не понадобится.

Этот “пистолет” подает не только смолу, но и рубленое стекловолокно для армирования участков сложной кривизны

В соседнем со столярной фабрикой здании располагается также дизайн-бюро “Beneteau”, в котором под руководством двух главных конструкторов — “парусного” и “моторного” — трудится около 60 специалистов. Кроме того, компания нередко прибегает к услугам сторонних разработчиков — таких, например, как всемирно известные конструкторские компании “Finot” или “Farr”.

На заключительной встрече в центральном офисе, которую почтила своим присутствием президент компании Аннет Ру, зашел разговор о перспективах “Beneteau” в России. Честно говоря, вопреки обычной практике пришлось больше отвечать на вопросы, нежели их задавать. Однако было понятно: любезные хозяева в курсе того, что российский ботинг переживает эпоху ренессанса, и поэтому смотрят в будущее с оптимизмом. “Наверняка и у вас в России найдется немало ценителей хороших лодок, к которым мы относим и свою продукцию,” — заключила г-жа президент, внучка знаменитого Бенжамина Бенето.

Артем Лисочкин

Фото автора и компании “Beneteau”

ВЫПУСКНОЙ КЛАСС

в школе одиночных океанских гонок

С эстетической точки зрения это исключительно красивый парусник.

Фрэнк Камма, известный французский гонщик-одиночка

Французская (как явствует из названия) яхта-монотип “Figaro”, предназначенная для гонок открытого моря в одиночку или с минимальным экипажем, давно уже стала определенной ступенькой в программе подготовки (или “выращивания”) океанских гонщиков экстракласса в этой стране. Причем той ступенькой, обойти или перепрыгнуть которую не то чтобы совсем невозможно, но крайне нежелательно... Большинство именитых яхтсменов, как сторонников однокорпусных яхт, так и поклонников многокорпусных судов, прошли жесткую школу воспитания на гонках этих монотипов.

Один лишь перечень фамилий наиболее именитых “фигаристов” (так зовут сами себя “выпускники этой школы”) много говорит знатоку. Вслушайтесь сами: Эллен Макартур, Флоренс Арто, Филипп Пупон, Фрэнк Камма, Мишель Дежуайя, Паскаль Бидегорри, Алан Готье. Да это просто перечень победителей или призеров какой-нибудь трансокеанской гонки! Нелишне здесь напомнить, что почти вся команда Бруно Пейрона, поставившая вместе с ним очередной рекорд кругосветного плавания и завоевавшая Кубок Жюля Верна (см. “КиЯ” № 179), состояла именно из “фигаристов”...

Первые серийные яхты этого типа, спроектированные Жан-Мари Фино вместе с Жаном Беретом, появились в 1990 г. и считались тогда достаточно совершенными океанскими судами, в точности отвечающими концепции “One design”. Жесткий контроль за изготовлением корпусов на фирме “Beneteau”, запрет на использование высокотехнологичных материалов для пошива парусов, ограничение комплекта радиоэлектронного оборудования на борту — все это способствовало уравнению ходовых качеств лодок, повышению азарта гонщиков и росту их спортивного мастерства. Естественный для монотипов “зачет по приходу”, наиболее очевидный для сторонних наблюдателей (например, телезрителей), также способствовал росту популярности гонок среди болельщиков.

Состязания на новой яхте поддержала одна из крупнейших газет Франции — “Le Figaro”, в честь которой новый класс и получил свое название.*

Специально для “Figaro” федерацией парусного спорта Франции совместно с генеральным спонсором была разработана и учреждена национальная программа гонок, причем на старт порой одновременно выходили более сотни монотипов.

Но время взяло свое, и отличной яхте пришла пора уступить дорогу новому судну, изготовленному по более современным технологиям с учетом последних достижений в области дизайна, аэро- и гидродинамики, эргономики и прочности материалов.

Такой лодкой стала “Figaro 2”, спроектированная одним из самых “дорогих” яхтенных конструкторов мира Марком Ломбаром и представленная широкой общественности 31 августа 2002 г. (хотя головная лодка серии впервые коснулась воды 23 июля того же года). Новая яхта заметно отличается от своей предшественницы (отчасти чем-то напоминая уменьшенную “Open 60”) и внешне, и конструктивно.

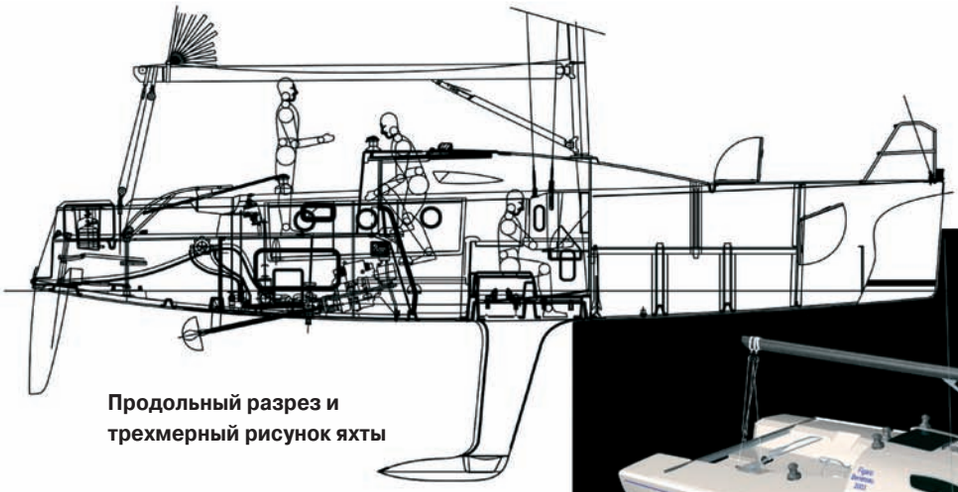
Главным технологическим отличием “версии 2” от ранней является процесс изготовления корпуса. Предыдущие “Figaro” выклеивались вручную в матрице с использованием полиэфирной смолы. Новая яхта построена по той же новой технологии, по которой на CNB делали огромную “Only Now” (см. стр. 76). Корпус не выклеивается вручную в матрице — слои ткани, уложенные вокруг бальсового наполнителя после предварительного вакуумирования пропитываются винилэфирной смолой, подаваемой под давлением. Как уже отмечалось, такой метод строительства имеет в себе ряд преимуществ:

- наилучшее весовое соотношение “ткань/смола” и минимальный возможный вес получаемого корпуса;
- отсутствие скрытых воздушных пузырьков (будущих источников осмоса) и потенциальных мест ослабления конструкции;
- превосходное проклеивание слоев ткани между собой, предупреждающее будущее расслоение — как следствие, даже сэндвичевые корпуса приобретают отчасти прочностные свойства монолитных со свойственным последним долголетием;
- высокие жесткость и весовая стабильность изготавливаемых корпусов (если речь идет о серии).

Именно последнее обстоятельство и сыграло немалую роль в выборе технологии. Идентичность лодок вкупе с высоким сроком их службы — что может быть важнее для нового национального моно-

* Подобный прецедент во Франции, уже, кстати, был — и не один. Вспомним удачные серийные яхты “33 Export” и “Mumm 30”. На последней до сих пор проводятся соревнования серьезного уровня, включая чемпионат мира.

“Figaro 2”



Продольный разрез и трехмерный рисунок яхты

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЯХТ “FIGARO” И “FIGARO 2”

Длина, м:		
— макс.	**9.14**	**10.10**
— по КВЛ	**8.40**	**9.82**
Ширина, м	**3.25**	**3.46**
Осадка, м	**1.98**	**2.10**
Водоизмещение, кг	**2400**	**3050**
Площадь парусности, м²:		
— генуя	**30.5**	**30**
— грот	**25**	**36**
— спинакер	**73**	**85**
Относит. длина $L_{КВЛ}/\sqrt[3]{D}$	**6.75**	**7.43**

типа, предназначенного для подготовки в ближайшие 10-15 лет новой смены прославленных французских покорителей океанов?

Внешне же новую лодку отличают от предыдущей заметно большие водоизмещение, вес балласта, длина и ширина корпуса, а также площадь парусности. Увеличены как кокпит, так и внутреннее пространство, появились два руля и водяной балласт.

Однако сохранены и многие идеологические концепции прежнего проекта — в конструкции яхты по-прежнему ограничены количество экзотических материалов (впрочем, для мачты теперь разрешена углеткань), число электронных приборов и парусов (последних на борту может быть лишь пять штук). Все это сделано для того, чтобы, во-первых, снизить конечную стоимость лодки, а во-вторых, приучить будущих одиночников больше полагаться на самих себя, а не на кошелек спонсора и наличие разнообразной техники.

Итак, что же представляет собой новая “учебная парта” французских океанских гонщиков?

Это шлюп с вооружением 7/8 с достаточно жесткой углепластиковой мачтой, имеющей всего две пары краспиц и грот, по площади заметно превышающий геную, что в последнее время довольно часто встречается на яхтах открытого моря. При ходе на крупной волне большой грот имеет лучшую тягу, чем крупная генуя, аэродинамика высокой узкой генуи с малым перекрытием тоже близка к оптимальной.

Широкий кокпит удобен и просторен для рулевого-одиночки, но и двое-трое яхтсменов смогут работать в нем, совершенно не мешая друг другу. Погон гика-шкота проходит в кормовой части кокпита, не мешая перемещению спортсменов и одновременно выполняя роль некоего релинга, будучи поднятым над уровнем днища кокпита на 760 мм. Интересно, что внутри яхты расположены несколько иллюминаторов, позволяющих визуально контролировать заполнение водяных танков, а также винт и киль.

Внутренняя планировка яхты рассчитана на четырех человек — на лодке есть четыре узкие двухъярусные откидные койки по бортам в кормовой части рядом с танками водяного балласта, а под кокпитом между койками находится 18-сильный двигатель (все вместе взятое очень напоминает сильно уменьшенную “Bols”). В середине судна у мачты расположены штурманский стол, крохотный камбуз и сдвоенное сиденье, на котором один из спортсменов может работать за этим столом, а другой — отдыхать, сидя спина к спине. И интерьер, и оборудование лодки спартанские — никакой отделки или излишеств. Все парусное вооружение лодки обслуживается четырьмя лебедками. Подобный спартанский стиль в немалой степени способствует и снижению построечной цены яхты.

Корпус лодки имеет широкую кормовую часть, узкий и глубокий жестко закрепленный киль с вытянутым в корму балластным бульбом, масса которого достигает 760 кг. Яхта довольно легка для своих размерений (ее относительная длина намного выше, чем у предшественницы), а корпус имеет очень высокую жесткость, что обеспечивает отличный ход и управляемость на острых курсах.

Вот так выглядит недорогой национальный океанский крейсер-монотип нового тысячелетия для подготовки будущих яхтсменов-одиночек, финансируемый не государством даже, а всего лишь одной из крупнейших газет. В настоящий момент в стране уже построено свыше 70 лодок этого типа, а в программе национального чемпионата Франции на яхтах класса “Figaro 2” — семь продолжительных (от 3 до 28 дней) регат. Из них три — одиночные гонки, еще три — гонки с двумя человеками на борту и лишь одна, самая короткая, проводится с полным экипажем.

Заканчивая рассказ о конкретных деталях описываемой яхты, остается лишь позавидовать стройной системе подготовки яхтсменов в этой стране. Для этого здесь есть все: от маленьких швертботов класса “Vaurien” (на которых когда-то начинал сам Э.Табарли) и ему подобных до стремительных 18-футовиков, и от трейлерных яхт класса “First 7.5” — до океанского гонщика “Figaro 2”. В наличии весь учебный курс — от подготовительного класса до высшей школы.

Ну, а самые удачливые и успешные выпускники этой школы смогут стать в один ряд с такими мэтрами паруса, как Бруно Пейрон, Оливье де Керсосон, Мишель Дежуайя и другие...

Павел Игнатьев

Автор благодарит Марка Ломбара, конструктора яхты “Figaro 2” за консультацию и предоставленные иллюстрации

VENE-2004

Выставка “Vene/Båt”, проходящая в Хельсинки каждый февраль уже в 35-й раз — из разряда “великих малых” в судостроении. По числу участников и экспонатов (344 фирмы и 556 представленных судов) она отстает от других известных бот-шоу, таких как Дюссельдорфская или Лондонская. Тем не менее хельсинкский выставочный центр на площади более чем 21 000 м² ежегодно собирает практически все заметные на европейском рынке фирмы, специализирующиеся на производстве и торговле разнообразной продукцией для работы и отдыха на воде.

НАШ РЕПОРТАЖ

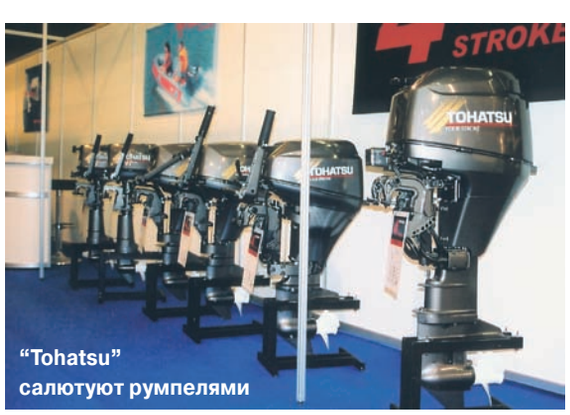
На очередном витке эволюции

Беглый ознакомительный осмотр шести залов выставки показал: нынешнее ее состояние можно охарактеризовать как стабильно успешное. Такого быстрого роста демонстрационных площадей, какой отмечался пару лет назад, сейчас нет; не видно и бесспорного “гвоздя программы”, эффектного и наиболее запоминающегося экспоната. Даже расположение стендов наиболее крупных участников уже привычное. Успехи отрасли нашли отражение в разросшихся модельных рядах лодок, катеров и яхт, новых достоинствах моторов и другого судового оборудования, в более широком ассортименте сопутствующих товаров. Поскольку ваш корреспондент специализируется на моторных судах, именно им в основном и посвящен этот краткий отчет, благо большую часть выставочной площади занимал именно этот раздел представленного маломерного флота.

Несколько “монстров” финского судостроения занимали всю центральную часть самого большого, шестого, зала. Новинки сезона были выделены яркой наклейкой “uutuus” на сверкающих глянцем бортах. Рекордным по площади был стенд финских представителей концерна “Yamaha”. Он объединил всю продукцию, выходящую на водные просторы под логотипом из трех скрещенных камертонов: от подвесных моторов до “пакетных” моторных лодок “Yamarin”, включая также аквабайки, снегоходы и даже одежду “Helly Hansen”. Лодок “Yamarin” прибыло: появились модели “5930” (компоновка HT — хардтоп) весьма изящных форм и открытая двухконсольная “5020” в корпусе новой серии.

На стенд “Bella Veneet” указывала от самого входа оригинальная “стрелка”, представляющая собой вынесенный на высокий постамент катер серии “Аквадор”. Компания, пожалуй, первенствовала по количеству представленных судов на единицу стендовой площади, сработанной под причал фирменного темно-синего цвета. Тесно сомкнутые модельные ряды пополнились стильным семиметровым полуглиссером “Bella-703” с вельботной кормой, каютной “Bella-760” и “Flipper-605”, шестиметровиком с популярной у рыболовов компоновкой “walkaround”.

Наибольшие ожидания возлагались на новинки хорошо известных в России брендов "Silver" и "Buster". Лодки с алюминиевым корпусом очень популярны у нас в стране. "Silver" представил несколько но-



“Tohatsu” салютуют румпелями

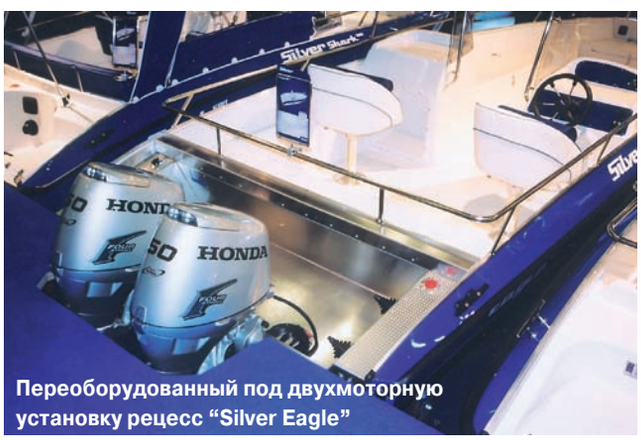
вых моделей, в числе которых, отметим с гордостью, две разработки полностью отечественные — российского представителя фирмы — компании “Спортсудпром” (см. стр. 36). Интерес для пользователя, особенно профессионального, должна представить и доработанная конструкция кормы “Silver Eagle”, допускающая установку спаренных подвесных моторов.

“Buster” полностью переработал свою модель “XL”, которая стала внешне походить на самую старшую, “Magnum”. Ее длина увеличилась до 5.6 м, что позволило повысить наибольшую допустимую мощность мотора с 90 до 115 л.с. при росте максимальной скорости с 36 до 42 уз. Кроме того, ее двойная консоль теперь оснащена пластиковыми верхними панелями, а кокпит — более удобным релингом. Стилизация под “Magnum” не обошла и более крупный “XXL”. Частичной переработке конструкции рецесса подверглась другая популярная модель — “Buster M”.

Успешно конкурировали с раскрученными марками менее известные алюминиевые лодки “Faster”, ассортиментный ряд которых также понемногу расширяется, и по-прежнему — “Мастер” наших Адмиралтейских верфей, стоявший бок о бок с “Ryds” и “Galia” на стенде их финского представителя “MC'SEA OY”. Еще раз заявили о себе в новом сезоне и надувнушки “Лидер”. Теперь в Финляндии они будут продаваться под маркой “Interbarco”. Необычный четырехметровый РИБ с добротным алюминиевым днищем и “лидеровским” баллоном выглядел вполне достойно даже на фоне надувной продукции с именами мировой известности. Вообще РИБов оказалось относительно мало, помимо местных “Boomeranger” представлены были украинские “Бриги”, южноафриканские “Gemini”, еще несколько марок в ассортименте некоторых магазинов морских товаров. Финны относятся к надувной продукции сугубо утилитарно и, в отличие от нашего покупателя, не причисляют ее к “лодкам своей мечты”.

Моторы демонстрировались столь же степенно и неспешно, без “чудес” вроде образцов, тарахтящих и булькающих в ярко подсвеченных аквариумах. Разноцветные шеренги подвесников просто стояли, как на плацу — отдельно двухтактные, отдельно четырехтактные. Командовали парадом новинки сезона. В целом было видно, что моторостроители, несмотря на общую тенденцию к развитию четырехтактных серий, продолжают делать ставку на все наработки прошлых лет, поэто-

РИБы “Boomeranger” — выбор финского профессионала



Переоборудованный под двухмоторную установку рецесс “Silver Eagle”

Новый “Buster XL” — более мощный и импозантный

“Johnson” прекрасно чувствует себя в Финляндии

Стальной корпус моторной яхты от "Thomasz Yachts" выглядит идеально

му привычные карбюраторные двухтактники уверенно занимали достаточно большое место на выставочном ковролине.

"Yamaha" заявила новую четырехтактную модель в 150 л.с., а также двухтактную "HPDI" (прямого впрыска) в 300 л.с.! На сегодня это один из самых мощных подвесников в мире. Продолжает развиваться серия четырехтактников со сниженными требованиями к качеству бензина. Опыт показал, что последние поколения моторов ряда фирм оказались очень чувствительными к некачественному топливу и маслу, потому инициатива "Ямахи", скорее всего, найдет понимание и в России. В этом году на рынок Европы выйдут подобные неприхотливые моторы в 15 и 25 л.с.

Представители "Tohatsu" активно предлагают свои инжекционные двухтактники серии "TLDI". По данным испытаний, на средних и высоких оборотах они ничем не уступают подобным четырехтактным моделям других фирм при существенно более высоком соотношении мощности и веса. Из четырехтактных представлена модель мощностью 9.8 л.с., являющаяся по существу форсированным 8-сильником, по аналогии с моделями в 6 и 5 л.с.

"Honda" показала новую 150-сильную модель, европейский вариант 135-сильного мотора, продающегося в США. Выставлены также новые улучшенные образцы 30-, 40- и 50-сильных моделей, все оборудованные гидроподъемниками. Доработана даже самая малая, двухсильная, "Honda", мощность которой выросла до 2.3 л.с. Представитель фирмы отметил, что продажи моторов в России растут год от года примерно на 15%.

Моторы "Selva" можно было увидеть на стенде "Yamarin", но выглядели они весьма независимо. В новом году итальянские моторостроители предложили три новые модели — двухтактный "Bull Shark" прямого впрыска мощностью 50 л.с. и два четырехтактника — в 5 и 6 л.с. Показательно, что все они собственной разработки, в отличие от представленной ранее четырехтактной линейки, выстроенной на основе моторов "Yamaha"

Удивительно, что вполне благополучно выглядящий после реорганизации "Evinrude/Johnson", выступающий ныне от имени канадского концерна "Bombardier", до сих пор не имеет постоянного представительства в России. Фирма показала новые четырехтактные модели в 200 и 225 л.с. Небольшие конструктивные улучшения коснулись моторов и других мощностных диапазонов.

Многие моторостроители ("Yamaha", "Suzuki", "Mercury") демонстрировали на своих стендах помимо собственно моторов еще и комплектные лодки, отмеченные знаком соответствующего бренда. Такой популярный маркетинговый ход оказывается выгодным и продавцу, и покупателю с разных точек зрения: и по обороту продаж, и по более низкой в целом цене, и с точки зрения сервисного обслуживания в единой развитой сети.

По-прежнему сильны финские фирмы, специализирующиеся на оптовой продаже товаров морского ассортимента. Не всякое малое судостроительное предприятие способно наладить поставки оборудования и дельных вещей напрямую от производителя. Торговый посредник же за малую наценку выполняет комплектование заказов по каталогу со своего склада, предоставляя постоянным клиентам различные услуги и существенные скидки. На выставке немалый стенд занял старейший морской магазин "Maritim". Его нестрящий новинками тяжелый каталог способен за день оттянуть руки любому посетителю выставки. Популярностью пользовались компании аналогичного профиля "Vestek", "Biltema" и др. Представитель магазина "Nautikulma" из Турку, специализирующегося на поставках сложного яхтенного оборудования, сообщил, что объем продаж в Россию за прошлый год у них вырос вдвое — хорошее свидетельство развития малотоннажного флота у нас в стране.

Против шведской резиновой фрезы не устоит ни дерево, ни бетон

Вызывает уважение раздел выставки, из года в год посвященный деревянному судостроению Финляндии. Мастера работают прямо на стендах, демонстрируя как традиционные дедовские, так и самые современные технологии обработки дерева, неисчислимые арсеналы специальных лаков и красок, всевозможный инструмент, зачастую весьма экзотический. Шведская фирма "PERAGO System" показывала необычную насадку на дрель — резиновую фрезу, в зубья которой вставлены заточенные металлические пластинки. Фреза с большим успехом, чем лепестковый абразивный круг, дочиста обдирала деревянную, металлическую, бетонную поверхность, причем мастер мог удерживать ее буквально одной рукой.

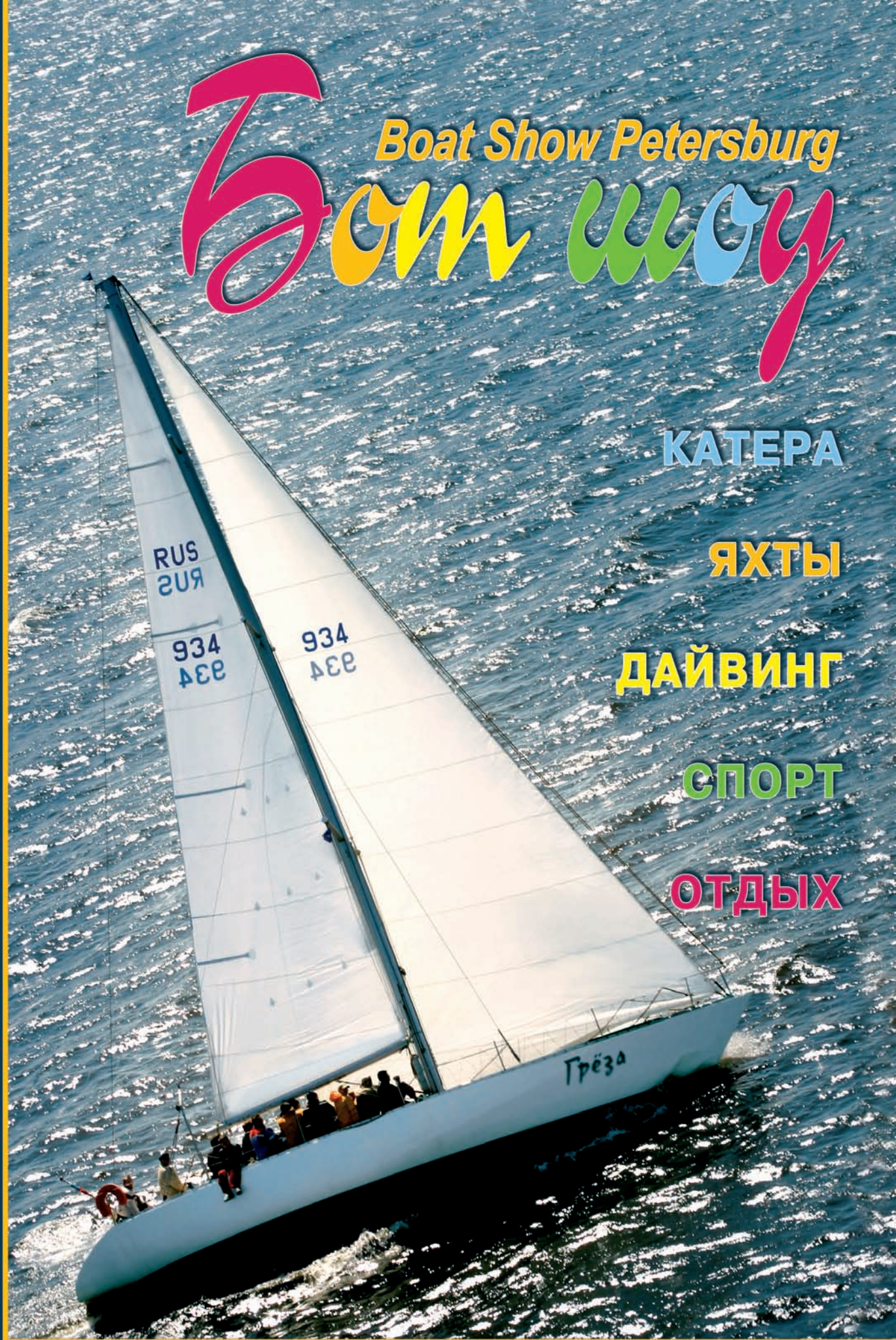
К сожалению, на осмотр выставки у нас было совсем немного времени, поэтому какие-то важные вещи, вытесненные на периферию стендового пространства, могли оказаться просто незамеченными. Мы пожелаем, чтобы неброские пока экспонаты, ускользнувшие от внимания журналистов, в последующие годы дали толчок таким идеям, которые смогут вывести Хельсинкское бот-шоу из периода эволюционного развития в революционный.

Алексей Даняев
Фото автора

седьмая международная выставка

ЛенЭкспо С.-Петербург

Boat Show Petersburg
Бот шоу



КАТЕРА

ЯХТЫ

ДАЙВИНГ

СПОРТ

ОТДЫХ

INTERNATIONAL UNION OF EXHIBITIONS & FAIRS

Санкт-Петербург • 10 - 13 июня 2004

+7 (812) 3212679/80 ▪ bthouse@mail.lenexpo.ru ▪ www.lenexpo.ru

МОТОРНАЯ ЯХТА-КИЧ Лу̀ки Бассани

Можно смело сказать, что на сегодня эта совершенно необычная высокоскоростная моторная яхта — самое известное в катерном мире судно

Встретив в море этот стремительно глиссирующий катер, непосвященный наблюдатель определенно решит, что перед ним секретная разработка кораблестроителей, предназначенная решать некие сугубо силовые задачи. Действительно, темно-серый, с металлическим отблеском корпус, приплюснутая граненой формы рубка, выполненная в соответствии с технологиями "Стелс", отсутствие лееров, мачт, открытых антенн, ходовых огней и прочих, присущих катерам традиционного типа, всегда заметных устройств и дельных вещей и, конечно, очень высокая скорость — все это наводит на мысль о встрече либо с патрульным катером-перехватчиком, либо с боевой единицей ВМФ, хранящей за гладкими поверхностями корпуса и рубки компактные ракетные комплексы...

Специалисты же, знакомые с достижениями современного моторного яхтостроения, узнают в этом пугающего вида морском "монстре" новейшую продукцию верфи "Wally Yachts". Появление его в море ожидалось с 2001 г., когда в специальную периодику стали просачиваться отрывочные сведения о разработке этой 36-метровой яхты совершенно необычного облика (журнал "КиЯ" также информировал читателей об этом судне, см. №183). Уже тогда особое впечатление производили агрессивная "милитаристская" внешняя архитектура и объявленная проектная величина максимальной скорости — "более 65 или около 70 уз", что ставило "Wally Power 118" в тройку самых высокоскоростных в мире яхт мегакласса.

Два водометных дизельных тендера: "Wally 65" (40 уз; фото модели) и "Wallytender 45" на ходу (43 уз; серия, в двух вариантах)

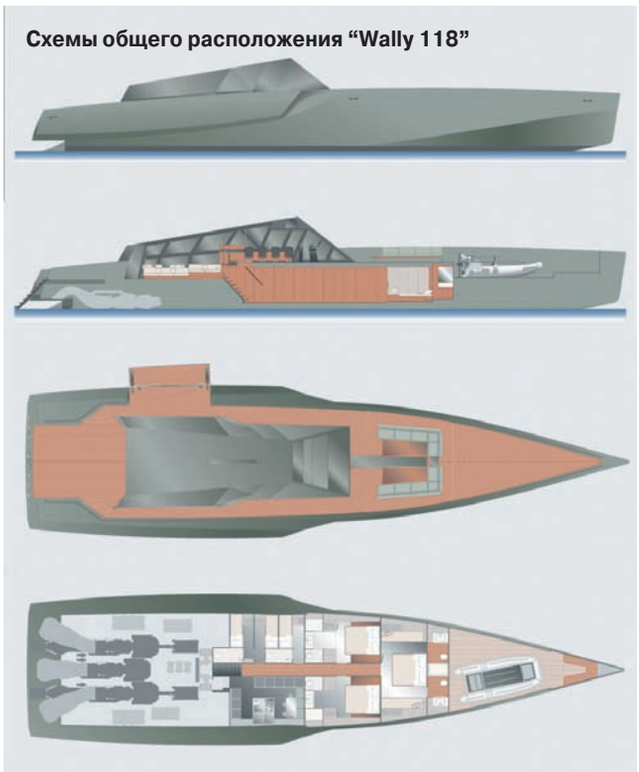
Теперь благодаря многочисленным материалам, помещенным на сайте верфи, в "яхтенных" журналах и обстоятельной статье Алана Харпера (в декабрьском номере "Motor Boat & Yachting" за 2003 г.), стали известны многие подробности конструкции этой "революционной" яхты и некоторые данные о ее фактических ходовых качествах.

Дизель-газотурбинная яхта "Wally Power 118" создавалась усилиями специалистов трех фирм — "Wally Yachts" (княжество Монако), "Intermarine" и "Lazzarini & Pickering" (обе из Италии). Работу возглавлял главный конструктор и идеолог проекта 47-летний Лу̀ка Бассани, известный как проектировщик нескольких парусных и двух моторных яхт, во внешнем облике которых уже проглядывались некоторые черты будущего "Wally 118" — подчеркнутая лаконичность форм, вертикальные форштевни, мрачноватая окраска бортов. На этих высокоскоростных 45- и 60-футовых "Wally" отрабатывались обводы корпуса. Постройке 118-футовой модели предшествовал значительный объем испытаний в бассейне и продувок в аэродинамической трубе (в т. ч. в фирменном исследовательском центре "Ferrari").

Что же представляет собой новинка — "Wally Power 118"? Это 100-тонная моторная яхта с трехвальной энергетической установкой мощностью около 13 000 кВт, работающей по схеме CODOG* на три водомета, из которых центральный является бустерным, т. е. не имеет управляющего струей устройства.

Установлены три газовые турбины типа TF50 фирмы "Detroit Diesel Co" (DDC), США, мощностью по 4122 кВт, работающие на водометы фирмы "Rolls-

* CODOG — комбинированная установка с попеременной работой то газовых турбин, то дизелей.


Схемы общего расположения “Wally 118”

Часть палубы поднята гидроцилиндрами для возможности подъема шлюпки

Лу̀ка Бассани демонстрирует незаурядную смелость, стоя на ходу у ничем не огражденного транца

Royce” (“KaMeWa”), бортовые управляемые — модели 62S и центральный — модели 52B. Для обеспечения малых ходов (маневрирование в гаванях, перегоны экономическим ходом и т. п.) установлены два дизеля “DDC Cummins” мощностью по 270 кВт, работающие через редукторы и разобщительные муфты на бортовые водометы. Газовыхлопные трубы выполнены из титанового сплава. Система водяного охлаждения газовыхлопов обеспечивает понижение температуры отработавших газов с 600 до 60°С на выходе.

Корпус отформован с использованием новейших технологий из армированного углеволокном стеклопластика и других композитных материалов.

Форма остроскулого глиссирующего корпуса характеризуется большим заострением носовой оконечности. Днищевая часть корпуса имеет обводы “глубокое V” с килеватостью на транце 22°. Форштевень имеет вертикальный профиль, ярко выраженная скула с развитым брызгоотбойником — в продольном направлении плавную S-образную форму. В корме установлены дистанционно управляемые транцевые плиты.

Поскольку работа газовых турбин требует очень большого количества воздуха, на борта яхты “навешены” мощные воздухозаборники, которые оказалось достаточно сложно защитить от попадания брызг при ходе на взволнованном море. Ходовой дифферент яхты на полных ходах составляет около 4° и эффективно регулируется транцевыми плитами.

Управление яхтой осуществляется с использованием самых совершенных систем автоматизированного дистанционного контроля с выводом информации на экранные мониторы. Яхта оборудована современными электронными навигационными системами (РЛС с утапливаемой антенной, GPS, чарт-плоттер и др.).

А какую же скорость в действительности удалось получить в ходе испытаний яхты? Перед спуском на воду создатели яхты объявили, что смогут продемонстрировать максимальную скорость в 65 уз. В ходе испытательных пробегов удалось достичь максимальной скорости всего в 59 уз при водоизмещении около 95 т. В рейсе между Сен-Тропезом и Порто-Черво (расстояние — 220 миль) была продемонстрирована средняя скорость в 57 уз. Представителям упоминавшегося выше журнала “MBY” в сентябре 2003 г. довелось участвовать в демонстрационном пробеге “Wally Power 118” после бот-шоу в Монако. При водоизмещении “в перегруз” (110 т) и на взволнованном море с высотой волны около 1 м яхта смогла развить скорость в 54.4 уз.

Таким образом, пока яхта “не добирает” до обещанного максимума 6–8 уз. Лу̀ка Бассани сообщил, что фирма “KaMeWa” попытается повысить тягу водометов за счет изменения шагового отношения импеллеров. Ожидается, что это позволит довести максималь-

Непростая задача — предотвратить попадание воды в воздухозаборники на полном ходу

Интерьеры столовой и салона

Вид с носа и на корму на полном ходу

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЯХТЫ “WALLY POWER 118”

Длина, м:	
— наибольшая	**36.0**
— по КВЛ	**30.4**
Ширина, м:	
— наибольшая	**8.01**
— по КВЛ	**7.45**
Осадка, м	**1.18–1.25**
Водоизмещение, т:	
— порожнем	**81.0**
— полное	**100.0**
Вместимость, м³:	
— топливных цистерн	**22.0**
— цистерн пресной воды	**1.2**
Число пассажиров (гостей), чел.	**6**
Численность экипажа, чел.	**6**
Энерг. установка:	**CODOG, 3-вальная**
Мощность, кВт:	
— газотурбинной установки	**3×4122**
— дизельной установки	**2×370**
Водометы “KaMeWa”:	**2×62S+1×52B**
Скорость, уз:	
— максимальная (D = 95 т)	**59**
— под дизелями	**9**
Дальность плавания на макс. скорости, мили	**380**
Расход топлива на макс. скорости, л/милю	**58**
Дальность плавания под дизелями, мили	**1500**
Стоимость постройки яхты, млн. евро:	
— головной	**21**
— серийной	**14**

ную скорость до 62–63 уз. Но на сегодня досадный недобор скорости омрачает настроение создателей яхты, желавших предстать абсолютными триумфаторами. Одновременно это показывает исключительную сложность обеспечения расчетных показателей при скоростях около 60 уз.

Но, пожалуй, главной особенностью “Wally Power 118” является вызывающее отличие не только наружной архитектуры, но и компоновки помещений и оборудования интерьеров от всего, что традиционно для судов, спроектированных для комфортабельного и дорогостоящего отдыха людей, которые такой отдых могут себе позволить. Здесь вы не обнаружите флаинг-бриджа и солнечной палубы с мягкими лежаками и рефрижераторами для шампанского. Здесь нельзя найти уютных диванов и кресел причудливых форм. Нет вычурной мебели из дорогих пород дерева, ковровых покрытий в салонах, рельефных подволоков с замысловатыми системами искусственного освещения, матерчатых занавесей на иллюминаторах, картин и других элементов декора, создаваемых самыми модными мастерами дизайна.

Наружная архитектура яхты до предела лаконична. Открытый кокпит перекочевал с кормы в носовую часть судна, сильно “проветриваемую” на ходу. Его простенькая мебель без проблем убирается в неведомые тайники. Кормовой участок открытой верхней палубы, куда можно выйти из салона, опасен для посещения на ходу яхты: здесь даже нет леерного ограждения по транцу. Отсутствует также характерная для моторных яхт длиной свыше 15 м кормовая площадка для купания и занятия различными видами водного спорта.

Рубка в форме сложного многогранника практически полностью остеклена (трехслойное окрашенное стекло, прозрачное только при взгляде изнутри помещений, по всем поверхностям, кроме части рулевой рубки, где стекло прозрачно в обоих направлениях). Каркас рубки выполнен из объемистых углепластиковых балок.

Интерьеры имеют подчеркнуто функциональный спартанский облик. Яхта рассчитана всего на шесть пассажиров. На ней оборудованы три двухместные каюты, одна из которых принадлежит владельцу. Оборудование и отделка кают примерно соответствуют имеющимся в номерах современного трехзвездного отеля, а располагающиеся в рубке салон отдыха и столовая напоминают интерьеры офицерских помещений. Мебель в стиле “хай-тек” имеет “холодную” металлопластиковую конструкцию. Ступенчатая палуба в районе открытого носового кокпита и в салоне, а также некоторые элементы мебели имеют множество острых углов, способных оставлять синяки при ходе яхты на волнении.

Нарочито не задекорированный “конструктивизм” интерьеров демонстрирует и ряд совершенно неожиданных и необычных решений. Так, например, помещения на нижней палубе, как на боевых кораблях, не имеют бортовых иллюминаторов. Даже в каюту владельца и в расположенный по ДП коридор этой палубы дневной свет проникает только через прозрачный участок подволока по ширине этого коридора. Остекленная полоса протянута по палубе от носовой переборки машинного отделения до закрытого ангара разъездной шлюпки (РИБ), размещенного в носовой оконечности. Каюты для шести членов команды лишены дневного света.

В носовой кокпит можно выйти из салона, пройдя между креслами водителя и механика и через узкую стеклянную дверь в лобовой стенке рубки. Дверь поворачивается на верхних горизонтальных петлях. Открытые участки верхней палубы ограждены по периметру бортов “телесным” (объемным) фальшбортом со встроенными в его конструкцию воздухозаборниками. Участки бортовых фальшбортов в их средней части могут

Пост управления яхтой

Создатели моторной яхты не теряют надежды достичь уровня скорости “морская миля в минуту”

откидываться на борта, расширяя площадь палубы во время “купальной” стоянки и обеспечивая лучший обзор из салона.

Несомненно, Лу̀ка Бассани и работавшие с ним дизайнеры бросили вызов всему яхтостроительному и “яхтоэксплуатирующему” сообществу, рассчитывая своим эпатажем задать новое направление в разработке оформления моторных яхт, свой тон в архитектурной моде. А мода, как известно, — субстанция капризная и непредсказуемая. Возможно, у Бассани найдутся поклонники и последователи, но нельзя не задуматься о том, что яхты, даже самые быстроходные и технически совершенные, предназначаются для отдыха, тогда как интерьеры “Wally Power 118” больше напоминают плавучий пункт планирования боевых операций. Отдыхающий на этой яхте будет чувствовать себя в них неуютно, если, конечно, он не прослужил много лет на боевом корабле, где особого комфорта никто не требовал.

Сказать наверняка можно лишь одно: равнодушным к творению Лу̀ки Бассани оставаться трудно...

Что же намерены предпринять верфь “Wally” и революционер-конструктор в ближайшем будущем? Катер-прототип испытан, выявленные ошибки и недоработки проанализированы, их постараются устранить на втором судне. Планируется сузить брызгоотбойный участок скулы в носу, чтобы снизить силу ударов о волну, несколько уменьшить сечение воздухозаборников и приподнять их повыше от ватерлинии, а главное — доработать импеллеры водометов с целью повышения скорости хода. Предполагается также проработать вариант яхты с чисто дизельной двухвальной установкой с двумя двигателями “DDC MTU 4000 V16”, мощностью по 2620 кВт (это всего лишь около 40% мощности ЭУ катера-прототипа!).

А может быть, верфи закажут вариант аналогичного катера для одной из служб береговой охраны? Представляется, что яхта “Wally Power 118” могла бы оказаться прекрасной платформой для создания скоростного катера-перехватчика, грозы нарушителей морского законодательства!

Вячеслав Зубрицкий

Фото яхты на ходу – Жиля Мартин-Раге (www.martin-raget.com), интерьеров – “Industrial & Corporate Profiles”

P.S. С 9 октября “Wally 118” — единственное судно из всего мирового прогулочного флота — будет экспонатом крупной международной выставки “Glamour: Fabricating Affluence”, организуемой Музеем современного искусства в Сан-Франциско.

Подвесные лодочные моторы, гидроциклы, снегоходы б/у. Новые моторы “Yamaha” и “Tohatsu”. Гидрокостюмы, надувные лодки, бананы и летающие бананы производства Южной Кореи со склада во Владивостоке.
Магазин “ГРОТ”, Владивосток
Тел./факс 8(4232) 300-627; тел. (4232) 438-164;
www.Grot300.narod.ru; Grot300@mail.ru

Центр Водно-Моторного Оборудования
ТЕХНОМАРИН
предлагает со склада в СПб

Гребные винты и импеллеры SOLAS к любому мотору и гидроциклу

Механические и гидравлические рулевые системы, транцевые плиты

Швартовные кранцы, причальные буи

Топливные баки, шланги, штуцеры, замерные устройства

Приборы контроля и управления

Помпы осушения

А также электрооборудование и аккумуляторные ящики, якоря, ревуны, трейлерные аксессуары и многое другое
Заказы высылаем в любую точку России
Дилерам и производителям – каталог почтой

192236, г. Санкт-Петербург, ул.Софийская, 14; www.technomarin.ru
магазин: (812) 449-4078; sale@technomarin.ru
опт. отдел: (812) 118-8261, 108-8963; info@technomarin.ru

Подвесные моторы 2004 года

Часть первая, “Японская патетическая”, или К вопросу о тактах

Вот уже несколько лет на рынке лодочных подвесных моторов ведется довольно жесткая война, возникшая в связи с ограничением продаж двухтактных моторов. Сегодня многие производители двухтактников взялись за дело и доказали, что эти моторы могут быть и тише, и экологичнее тех, что работают по четырехтактному циклу.

Так выглядят четырехтактные модели “Yamaha” 2004 модельного года — мощностью 150 и 225 л.с.

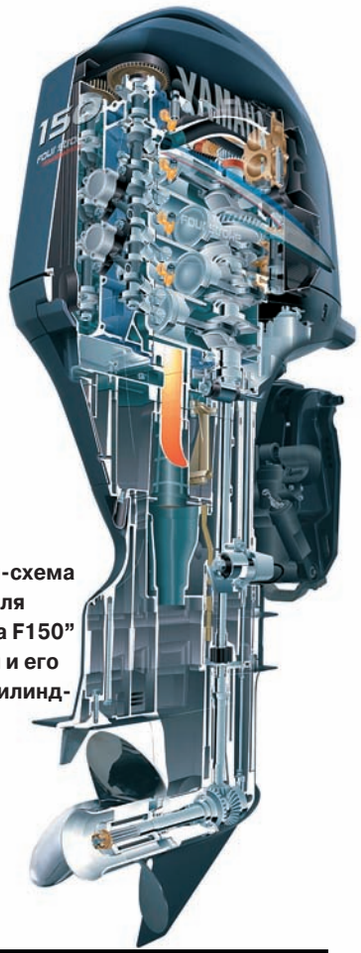
Злые языки утверждают, что проблема двухтактных моторов не стоит выеденного яйца и инспирирована одним из самых крупных производителей четырехтактных подвесных моторов. Может быть, оно и так, но, как известно, не пойман — не вор: нет официальных документов или хотя бы сообщений о том, что жесткие экологические нормы, которые связали многим производителям руки, — просто конкурентная борьба. Но нет худа без добра. Попав под жесткий прессинг чиновников, конструкторы стали активно шевелиться и разрабатывать новые версии моторов, которые удовлетворили бы самым высоким требованиям, что только могут быть предъявлены к их продукции. В результате сегодня на рынке стали появляться очень любопытные двигатели, работающие по двухтактному циклу, но превосходящие по многим параметрам, в частности, по чистоте выхлопа и шуму, хваленые четырехтактные моторы. В этом году практически все основные производители подвесных моторов порадуют своих почитателей новинками, причем очень серьезными, и не всегда двухтактными....

К примеру, “Yamaha”, которая выпускает почти одинаковое количество двухтактных и четырехтактных моторов, сделает подарок любителями высокой мощности. Прежде всего хотелось бы сказать о “HPDI 300” (серия “V Max”). Этот V-образный 6-цилиндровый мотор с рабочим объемом 3.3 л и непосредственной системой впрыска. Новый впрыск “HPDI” (High Pressure Direct Injection) имеет большое рабочее давление — до 70 кг/см^2, что позволило производителю не только феноменально увеличить мощность, но и значительно поднять качество сгорания топливной смеси. В итоге этот мотор оказался на сегодняшний день одним из самых легких среди 300-сильных собратьев и всего на два килограмма тяжелее своего 250-сильного 3.3-литрового предшественника, также с “HPDI”. В моторах серии “HPDI” устанавливаются новые поршневые кольца с увеличенным сроком службы, которые, как утверждает производитель, на практике повышают экономичность двигателя на 20%. Новые аноды большего размера хорошо защищают двигатель от коррозии. Сами поршни у моторов этой серии изготовлены по уникальным технологиям из алюминиевого сплава под большим давлением, что приводит к увеличению срока их службы. Практически все моторы с системой “HPDI”, как 3.3-литровые, так и 2.6-литровые, отвечают требованиям стандартов EPA—2006 и по стандартам CARB имеют две звезды.

Следующий новобранец, на которого нельзя не обратить внимание, — “F150”. Этот четырехцилиндровый рядный мотор весит всего 212 кг, что для четырехтактника такой мощности очень даже неплохо. В газораспределительном механизме этого мотора живут 16 клапанов, которые трудятся во славу мощности. Они имеют очень малый вес, повышенную прочность и такое месторасположение в головке блока, которое можно назвать оптимальным для эффективного впуска, хорошего выпуска и правильного завихрения топливной смеси внутри камеры сгорания. Для снижения вибраций на этот мотор устанавливаются два балансирных вала, которые отлично гасят последствия работы поршневой группы. Для увеличения эффективности работы коленчатого вала разработчики сместили его ось на 10 мм по отношению к центру цилиндра. Иными словами, шатун в положении ВМТ в вертикальной проекции находится под небольшим наклоном. Как считает изготовитель, это нововведение позволяет не только более компактно разместить важные узлы и агрегаты, но и повысить отдачу мотора в части крутящего момента в диапазоне средних оборотов и улучшить дина-

Клапанный механизм двигателя “Yamaha F150”

Балансирный компенсационный вал двигателя “Yamaha F150”



Рентген-схема двигателя “Yamaha F150” в целом и его блока цилиндров

мику мотора вообще.

В разрядах “Jet Drive”, “High Thrust”, “среднего класса” и “носимых” моторов новинок среди четырехтактников в этом году не ожидается, наверное, производитель посчитал их настолько совершенными, что в модернизации они не нуждаются.

Двухтактные моторы остаются в том же составе и с прежними параметрами.

По мнению некоторых независимых экспертов, подвесные моторы “Yamaha” одни из самых востребованных, благодаря в основном хорошей маркетинговой политике, превосходному качеству изготовления и продуманному подходу при конструировании различных модификаций корпусов, трансмиссий и т. д.

Другой производитель, имеющий глубокие корни в Стране восходящего солнца, выпускающий автомобили и мотоциклы, — это “Suzuki”. Он — производитель — по полной программе использует огромный опыт постройки автомобильных и мотоциклетных моторов при создании подвесных лодочных моторов.

В нынешнем сезоне на европейском рынке предлагается только один двухтактный мотор-ветеран мощностью 2.2 л.с. и рабочим объемом 55 см^3. Спрос на этот самый маленький мотор в палитре “Suzuki” — совсем не маленький. Очень компактный и достаточно экономичный, он хорошо подходит для небольших лодок, не очень сильно загрязняет окружающий мир своим выхлопом, и его не требуется регистрировать.

В этом году поклонников этой марки ожидает появление трех новых четырехтакных V-образных 6-цилиндровых моторов-монстров из серии “DF” мощностью 200, 225 и 250 л.с., официальная презентация которых прошла осенью 2003 г. У них развал цилиндров силового

ПЕТРОСЕТ-БОЛЬШОЙ
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР YAMAHA MOTOR CO LTD
YAMAHA
Навигация без проблем
Подвесные моторы YAMAHA ***
***Сделано в Японии
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

75-сильная "Honda BF75" с "автомобильным" двигателем

агрегата — 55°, что позволило ощутимо уменьшить внешние габариты. В конструкции головок самого мощного 250-сильного мотора использованы система контроля подъема клапанов, а также многоступенчатая система забора воздуха, которая применятся также и на модели мощностью 225 л.с. Приводной вал у моторов этой серии смещен относительно коленчатого вала, что улучшает развесовку конструкции и делает крепление к транцу более универсальным. Новая многоточечная секвентальная система впрыска не только повышает стабильность работы, но и снижает расход топлива.

Бортовой 32-битный компьютер отслеживает массу параметров работы силового агрегата, управляет забором воздуха, приготовлением топливной смеси и позволяет очень четко регулировать тягу. Чистота выхлопа этих моторов признана даже в Калифорнии (CARB), так что эти моторы будут иметь "зеленый свет" на рынке вплоть до 2006 г.

Любопытная система непосредственного зажигания применяется на многих моторах "Suzuki": "DF 40", -50, -200, -225 и -250. Колпачок свечи и катушка зажигания представляют собой единое целое. Это также повышает стабильность работы моторов, причем без потери электрического импульса.

Большинство моторов появилось не сегодня, и многие уже прошли хорошую проверку временем. Достаточно большой популярностью пользуется серия моторов с тремя цилиндрами "DF 30" и " DF 50/40". Конструктивно они представляют собой, условно говоря, "половинку" от V-образных 6-цилиндровых моторов, имеют хорошие показатели по шуму и по этому параметру они могут считаться лидерами среди аналогов.

Что же предлагает сегодня "Honda", заполонившая весь мир не только подвесными моторами, но и мотоциклами, скутерами, мопедами (условно — бренд №1), автомобилями и ATV. На ниве лодочных моторов фирма с середины 60-х гг. прошлого столетия упорно развивает тему одних четырехтактников...

Четырехтактный двигатель "Suzuki DF-250" и его внутреннее устройство

Моторы "среднего класса" предлагаются в различных версиях — мощностью от 25 до 90 л.с. С точки зрения конструкции, они относятся, если так можно выразиться, к шедеврам технической мысли. В 75/ /90-сильных версиях устанавливается заимствованный у автомобильной промышленности 1.6-литровый двигатель, которым комплектовалась с начала 90-х гг. модель "Civic". Его отличают очень большая долговечность и неприхотливость в эксплуатации. На каждый цилиндр устанавливается свой карбюратор. "Короткая" версия мотора имеет вес всего 174 кг.

У менее сильных моторов "BF 40/50" — трехцилиндровая компоновка силового агрегата, но, так же как и у более мощных версий, на каждый цилиндр устанавливается свой карбюратор. Вес "короткой" версии — 90 кг, что делает эту серию моторов пригодной для установки на различные лодки и катера.

На моторах серии "BF 115/130" — силовой агрегат, когда-то устанавливавшийся на автомобиль модели "Accord". Вес этих моторов — 225–229 кг, в зависимости от модификации. Система питания у них уже более серьезная — впрыск и оригинальные дроссельные заслонки, позволяющие четко и безотказно составлять топливную смесь, пропуская именно столько воздуха, сколько требуется для каждого конкретного режима работы. Привод на генератор ременный (для снижения шума и уменьшения вибраций) и передаточное число самого привода посчитано таким образом, что уже при 1000 об/мин генератор выдает 30 А.

Монстры с рабочим объемом 3.5 л, аналоги которых устанавливаются на такие автомобили, как "Honda Odyssey" и "Acura MDX", отличаются качественным изготовлением, с которым может сравниться разве что прецизионная подготовка мотоцикла, выступающего на Гран-при. Вес этих моторов колеблется от 267 до 277 кг, в зависимости от исполнения. На 225-сильной версии используется уже хорошо проверенная в автомобильном производстве система VTEC, которая изменяет высоту подъема клапанов и контролирует этот процесс при помощи электроники. При повышении оборотов высота подъема клапанов увеличивается и достигает своего максимума при 4500 об/мин.

Таким образом, в рабочем диапазоне оборотов пропускная способность клапанов максимальная. Это снижает расход топлива и увеличивает стабильность работы V-образного 24-клапанного мотора.

И, наконец, последний производитель японского происхождения — “Tohatsu”. Несмотря на сравнительно ограниченную славу у нас, эта фирма существует очень давно и занимает достойное место на мировом рынке. Моторы “Tohatsu” в прошлые годы заслужили признание не только благодаря удобству в обращении и достаточной неприхотливости, но и отменному качеству изготовления. Сегодня фирма все еще предлагает двухтактные модернизированные моторы старого поколения, которые в производственной программе предприятия занимают очень большую долю — почти 70%, если считать по-модельно. Однако, несмотря на это, большинство моторов “Tohatsu” могут продаваться даже в Калифорнии. Среди обилия моторов различной мощности особого внимания, наверное, должны быть удостоены двухтактники с впрыском 90/70/50/40 “TLDI”, а также мощностью 9.8 и 8 л.с. В России может представлять интерес двухтактник мощностью 9.8 л.с.

Серия “TLDI” — это очень свежее изделие фирмы. Оно обладает интересным и оригинальным механизмом впрыска топлива. Дело в том, что “TLDI” — достаточно сложный гибрид двухтактного мотора и пратически “четырехтактного” впрыска топлива, причем под низким давлением (49 кг/см^2). Воздух также подается под давлением. В результате конструкторам удалось добиться очень высокой эффективности работы силовой установки, при этом вес мотора остается примерно на уровне двухтактных аналогов, мощность превосходит их, а чистота выхлопа в большинстве режимов лучше даже, чем у четырехтактных моторов. К примеру, по информации, полученной от производителя, вес 90-сильного “TLDI” составляет 143 кг, в то время как у многих четырехтактников той же мощности других производителей он колеблется в пределах 168--188 кг. “TLDI” — экономичнее на 34% четырехтактных аналогов (по мощности) и на 78% двухтактных карбюраторных. У моторов серии “TLDI” выбросы HC + Nox снижены на 73%. Благодаря этому они могут спокойно продаваться даже в Калифорнии вплоть до 2006 г. в соответствии со стандартами EPA. По калифорнийскому стандарту CARB

90-сильный “Tohatsu TLDI 90”

у этих моторов — две “звезды”, что означает “очень малый выброс вредных веществ”.

Моторы мощностью 9.8 л.с., как четырехтактные, так и двухтактные, этого производителя любопытны тем, что наряду с приличной мощностью имеют малый вес и удобны в обращении. Вес четырехтактного мотора “MFS9.8A” — всего 35 кг.

Нельзя сказать о том, что 2004 г. будет богат на новинки, поскольку многие моторы достигли пика своего развития, и для того, чтобы перешагнуть на новый уровень, производитель в некоторых сферах деятельности, к примеру, в области конструкционных материалов, вынужден прибегать к революционным техническим решениям. Кто бы мог всерьез подумать лет десять назад, что двухтактные моторы будут оснащаться системой впрыска топлива, да еще электронным управлением? А сегодня — пожалуйста, они уже, можно сказать, на прилавке...

Что “век грядущий нам готовит” и что будет с запретами, предугадать сложно. Однако производители моторов, скорее всего, найдут нечто новое, чтобы двухтактные моторы оставались в строю еще долгие годы.

Продолжение в следующем номере

Игорь Владимиров

Лучшие из лучших...
(среди парусных суперяхт)

В конце 2003 г. "Общество суперяхт" ("Superyacht Society"— независимая некоммерческая организация, основанная в 1989 г. и объединяющая те частные лица и компании, которые внесли значительный вклад в создание и развитие яхтенной индустрии) провело, по традиции, вручение ежегодных премий "International Superyacht Design Awards Program". Напомним нашим читателям, что эти премии (две — для парусных яхт, три — для моторных судов) вручаются яхтенным верфям, проектировщикам яхт, дизайнерам их интерьера и экстерьера за лучшие реализованные проекты. Отбирают претендентов среди пяти финалистов в каждой из пяти категорий. Еще две премии предусмотрены за лучшие интерьеры для парусной и моторной яхты.

Критерии, согласно которым те или иные суда становятся победителями этого конкурса, хотя и не вполне формализованы (субъективный элемент в оценке, безусловно, присутствует), но достаточно очевидны. Номинируемые яхты члены жюри оценивают по внешнему виду, обводам, конструкции корпуса и ходовых механизмов (двигателей и движителей), а также технологии их изготовления. Однако самыми важными при этом (что следует особо подчеркнуть) являются принципиально новые конструктивные или технологические решения, которые использованы при создании участвующих в конкурсе лодок. Решения, которые либо своей изощренностью резко выделяют рассматриваемое судно среди своих собратьев, либо могут в дальнейшем стать стандартом "де факто" для всей индустрии в целом.

Как следствие, довольно часто лауреатами (особенно среди парусных яхт) становились суда, которые в определенном смысле можно назвать этапными для судостроения — взять хотя бы "Mari-Cha III" ("КиЯ" № 164 и 187). Конечно, можно сказать, что весь этот конкурс не затрагивает интересы рядовых яхтсменов, однако это далеко не так. Ведь по конструкторским и технологическим новшествам, примененным при создании суперяхт, можно судить о том, каким путем пойдет (или может пойти) развитие яхтостроения в ближайшем будущем. Как и в других областях техники, уникальные решения, примененные сегодня на сверхдорогих эксклюзивных судах, завтра, вполне вероятно, станут нормой для относительно недорогих потребительских яхт. Это и заставляет обозревателей и конструкторов особенно внимательно следить за тем, на что именно обратило свое внимание жюри "International Superyacht Design Awards Program". Тем более, что награда, вручаемая "Superyacht Society", никоим образом не является формальным призом, а, напротив, одна из самых ценных и уважаемых премий, которыми только могут быть награждены конструкторы судов.

В начале ноября 2003 г. лауреатами "International Superyacht Design Awards Program" среди парусных яхт были объявлены:

в категории судов длиной от 23 до 36 м — 31-метровый шлюп "Only Now" конструкции Германа Фрерса; построен на французской верфи CNB (кстати, это первый случай за все 14 лет существования премии, ког-

да награду получает французская верфь);

в категории судов длиной более 36 м — 50-метровая шхуна "Borkumriff IV" конструкции Джерарда Дийкстра; построена на голландской верфи "Royal Huisman".

В категории "За лучший интерьер" отмечена 53-метровая шхуна "Squall" (постройки "Perini Navi"), чей интерьер разработан коллективом, которым руководит известный французский дизайнер Реми-Тессье Дернье Этаж.

В конструкции яхты "Only Now", спущенной на воду осенью 2002 г., жюри конкурса особо отметило следующие решения, выделяющие лодку среди ее конкурентов:

самый массивный в истории (на момент создания яхты) отклоняемый балластный киль (массой 24 т), угол перекладки которого на каждый борт составляет 40° — для управления им были установлены два двухскоростных гидравлических привода, каждый из которых развивает усилие в 120 т;

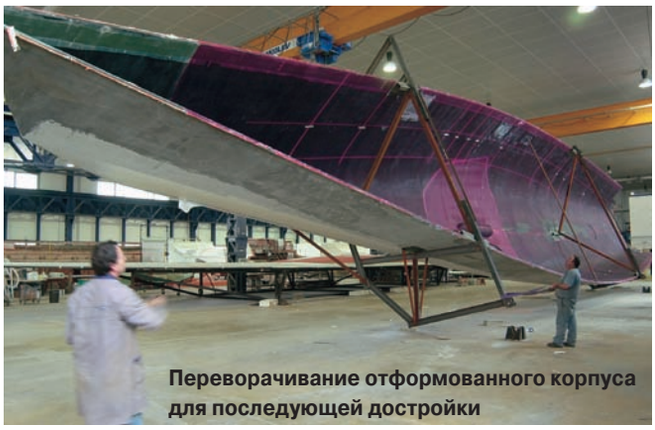
убираемый носовой шверт большой (43°) стреловидности — нечасто встречающееся решение, поскольку в основном на современных яхтах применяются вертикально-ориентированные шверты в районе миделя (хотя с точки зрения гидродинамики более эффективной является именно стреловидная форма шверта — особенно при его размещении в носовой части судна на большом удалении от миделя);

уникальная технология изготовления корпуса судна и его палубы.

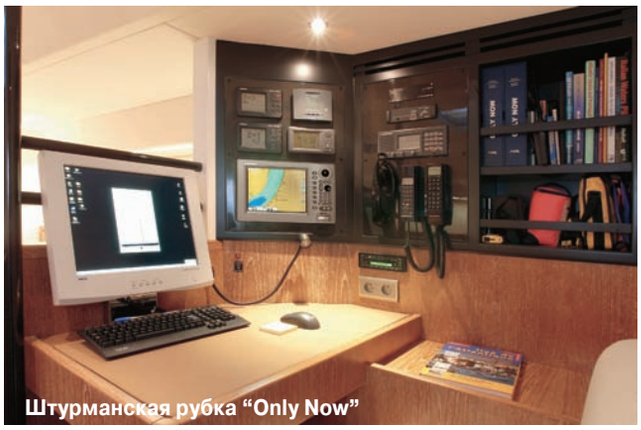
О последней особенности "Only Now" следует сказать отдельно. Сэндвичевый корпус судна с заполнителем из бальсового дерева выклеивался при помощи подачи смолы под давлением в форму, уже содержащую кевлар и арамид вместе с заполнителем, т.е. способом, который доселе не применялся при создании столь крупных лодок да еще с многослойной конструкцией. Контроль за наполнением формы смолой велся при помощи телеметрических методов (в том числе — с использованием инфракрасных телекамер, встроенных в матрицу и пуансон!), что, в итоге, позволило добиться просто идеального весового соотношения "ткань—смола" — 68/32%. Как заявили специалисты верфи, сам процесс наполнения формы смолой занял всего 70 мин и позволил исключить не поддающуюся автоматизации наиболее "грязную" и трудоемкую часть процесса изготовления пластикового корпуса — ручную пропитку смолой уложенной в матрицу ткани. О стоимости такого решения, однако, умалчивается, но надо полагать, что в данном случае ни о какой экономии средств речь идти не может. Скорее, наоборот, изготовление двух частей формы (матрицы и пуансона) в сочетании с необходимым оборудованием для подачи смолы и контролем над ходом процесса вызовет заметное удорожание постройки корпуса судна, если речь идет о единственном экземпляре. Впрочем, для эксклюзивных судов сыграет свою роль другое важное преимущество этой технологии — предварительное вакуумирование. Откачка воздуха из промежутка между матрицей и пуансоном позволяет значительно повысить качество корпуса яхты, уменьшив или полностью исключив наличие в готовом ламинате мельчайших воздушных пузырьков, избежать появления которых при традиционной технологии не удается. Оценки некоторых специалистов (как инженеров, так и сюрвейеров), пока осторожные, говорят о возможном повышении срока службы корпусов, изготовленных по подобной технологии, примерно в полтора раза, что, без сомнения, — важное достижение.

Однако, и специалисты CNB, и ряд независимых эк-

ЯХТА "BORKUMRIFF IV"



Переворачивание отформованного корпуса для последующей достройки



Штурманская рубка “Only Now”

ЯХТА “ONLY NOW”

Общий вид, план парусности и планировка палубы

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ	
Длина, м:	
— макс.	31.72
— по КВЛ	27.60
Ширина, м	6.63
Осадка, м	4.40
Балласт, т.	24
Водоизмещение, т.	65
Мощн. двигателя, л.с.	340
Площадь парусности, м²:	
— грот	121
— стаксель	263
— геннакер	328
Пассажировместимость, чел.:	
— экипаж	4
— гости	6

спертов (прежде всего технологов, занятых серийным производством пластиковых яхт) отмечают, что внедрение подобного технологического процесса на верфях, где идет массовая крупносерийная постройка однотипных яхт, может на практике привести (наряду с повышением качества изготовления корпусов) и к значительному сокращению производственных расходов. Надо отметить, что просивший сохранить его анонимность сотрудник одной из крупнейших яхтостроительных фирм мира (известной своим массовым производством) оценил вероятную выгоду от применения подобной технологии на своем предприятии как “... возможное сокращение стоимости изготовления корпуса и палубы серийной 40-футовой яхты примерно на 30-35%”. Если принять подобную оценку, то снижение общей построечной стоимости подобной яхты может достичь 10-12%. Это достаточно ощутимая величина, если не сказать более. На сегодняшний день, однако, еще рано говорить о том, какие именно верфи и как скоро внедрят у себя такое новшество, но некоторые обозреватели уже сравнили его приход в пластиковое судостроение с созданием Генри Фордом знаменитой модели “Т”...

Среди других решений, отмеченных на “Only Now” (внешне напоминающей океанскую гоночную яхту), можно выделить некоторые особенности планировки палубы и интерьера. В частности, редкостью для современной парусной суперяхты является смещенное в корму расположение рулевого кокпита — чаще всего он находится ближе к миделю судна. Однако Г.Фрерс говорит, что именно кормовое расположение более логично, так как именно в этом случае рулевой в состоянии легко контролировать и состояние парусов, и все, что происходит на палубе судна. Эта яхта создавалась конструктором в тесном сотрудничестве с будущим владельцем и не предназначается для сдачи в чартер. Возможно, именно поэтому они смогли позволить себе отойти от ряда уже установившихся канонов в конструкции и планировке крупных яхт, вызванных к жизни именно чартерным использованием подобных судов*.

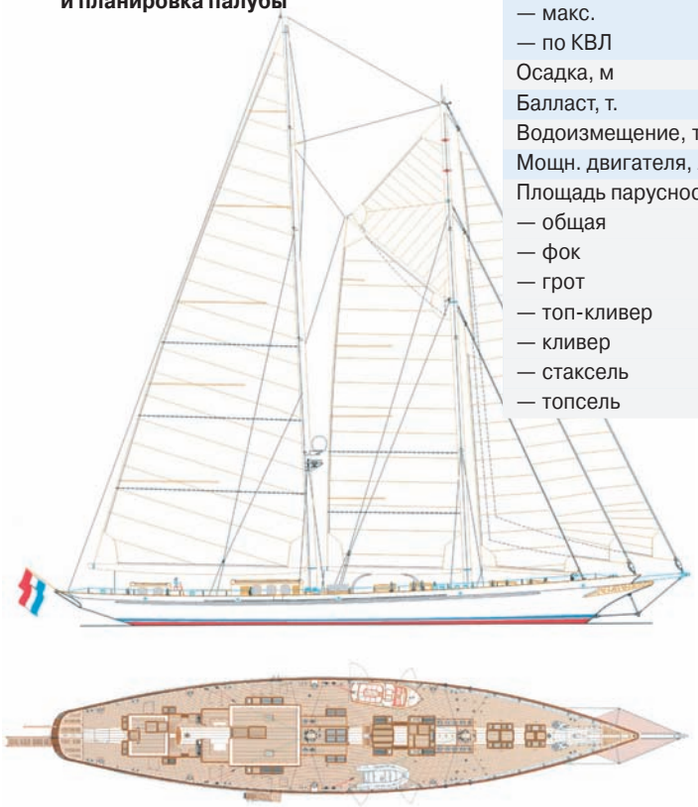
В отличие от “Only Now” второй лауреат 2003 г. — 50-метровая шхуна “Borkumriff IV” конструкции Джерарда Дийкстра — представляет собой прямо противоположный не только по конструкции, но и по своей идеологии парусник. Перед нами уже стилизация не под гоночную макси-яхту, а под классическое парусное судно конца XIX—начала XX в. Стилизация, однако, исключительно точная и выдержанная — заказчик яхты (а “Borkumriff IV”, как и “Only Now”, строился для личного использования), ранее много ходивший и гонявшийся на классическом тендере конструкции Дж.Олдена, хотел видеть свою новую яхту “точно такой же, только с перламутровыми пу-

* Нельзя не отметить, что среди номинантов или лауреатов премии “International Superyacht Design Awards Program” яхт, создаваемых для сдачи в чартер, становится все меньше и меньше — возможно, как раз именно в силу определенной стереотипности их конструкций.

По такой палубе вполне могли гулять герои Жюля Верна…

ЯХТА “BORKUMRIFF IV”

Общий вид, план парусности и планировка палубы



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ	
Длина, м:	
— макс.	**50.58**
— по КВЛ	**35.81**
Ширина, м:	
— макс.	**9.24**
— по КВЛ	**8.62**
Осадка, м	**4.30**
Балласт, т.	**93.9**
Водоизмещение, т.	**298.8**
Мощн. двигателя, л.с.	**1072**
Площадь парусности, м²:	
— общая	**1054**
— фок	**252**
— грот	**403**
— топ-кливер	**226**
— кливер	**141**
— стаксель	**77**
— топсель	**65**

говицами”. Поэтому к проектированию нового судна на всех его стадиях были привлечены и бюро Дж.Дийкстра, и основанная в 1909 г. бостонская фирма “John G.Olden” — родоначальник исходного проекта. Основное требование заказчика сводилось к увеличению размеров судна — в первую очередь ради большего комфорта для экипажа.

Несмотря на классический внешний вид, напоминающий яхты конструкции самого Дж.Олдена и глостерские рыбацкие шхуны, “Borkumriff IV” — продукт длительных и кропотливых исследований и разработок. Традиционные внешне обводы подводной части с длинным килем стали, тем не менее, результатом многочисленных испытаний масштабных моделей в бассейне Делфтского университета, т.е. именно там, где создавалась и испытывалась знаменитая “делфтская серия”. Любопытно, что в ходе доводки гидродинамики будущего судна были испытаны даже две модели с выдвижным килем — правда, серьезно подобный вариант, по словам Дж.Дийкстра, никогда не рассматривался.

Парусное вооружение яхты отрабатывалось в аэродинамической трубе (однако здесь большую роль уже играли удобство и безопасность управления парусами, чем собственно аэродинамические качества) и представляет собой смесь решений семидесятилетней давности с ультрасовременными технологиями. Мачты (как, кстати, и корпус судна) изготовлены из алюминия (сплавы “Alustar” H321 для корпуса и “Alustar” H112 для мачт), гики (типа “Park Avenue”) — из углепластика, несущий колоссальные нагрузки бушприт — из нержавеющей стали. Обе мачты установлены на гидравлических подпятниках, что позволяет тщательно регулировать натяжение стоячего такелажа, изготовленного из прутков типа “Nitronic 50”.

В отделке судна использованы традиционные сорта дерева: тик — на палубе (положенный поверх фанерного настила) и красное дерево — в отделке внутренних помещений. Внутри судна смонтирована развлетвленная локальная компьютерная сеть со спутниковым выходом в Интернет, используемая в штурманском деле, и для отдыха и развлечений команды. Кстати, внутреннюю отделку судна создавала бригада дизайнеров под руководством одного из лучших специалистов в этой области — Дж.Мэнфорда, автора уникальных “разборных” интерьеров “Mari-Cha III”.

В итоге трехлетних работ по созданию “Borkumriff IV” получилось, как подчеркнуло жюри конкурса в итоговой оценке, “очень красивое судно, исключительно гармонично сочетающее в себе опыт и традиции кораблестроителей прошлого с методами, технологиями и материалами XXI века”. Быть может, так звучит формула успеха?

Павел Игнатьев

Иллюстрации и фото Андре Симона (CNB) и Тома Нитча (“Royal Huisman”)

Автор выражает благодарность Магали Коришон (CNB) за оказанную помощь в работе

ДВА НОВЫХ МНОГОКОРПУСНИКА

“Orange II”

Конец 2003—начало 2004 гг. ознаменовались спуском на воду сразу двух крупных рекордных многокорпусников. В предпоследний день прошлого года воды впервые коснулся 38-метровый катамаран “Orange II” (бывший “B1”, см. “КиЯ” № 187), новый рекордный аппарат Бруно Пейрона. Первоначально предполагалось, что эта машина примет участие (и, безусловно, выиграет) организуемую им кругосветную безостановочную гонку многокорпусных судов “The Race 2004”. Однако финансовые и организационные трудности оказались слишком велики. Гонка исчезла из календаря соревнований и, как резонно опасаются некоторые обозреватели, возможно, навсегда.

Тем не менее “Orange” (одна из крупнейших телекоммуникационных компаний мира) не только не отказалась от поддержки знаменитого соотечественника, но, напротив, приложила все усилия, чтобы подсластить горькую пилюлю. Как сообщил в эксклюзивном интервью “КиЯ” сам гонщик, он не считает сезон 2004 г. потерянным для себя. В его планах — атака на рекорд 24-часового перехода под парусами, ныне удерживаемый “обидчицей” Бруно Пейрона — командой “Maiden II” под руководством британской яхтсменки Трэйси Эдвардс. Она не просто перехватила его идею организации кругосветной гонки многокорпусных судов, но уже нашла серьезный источник финансирования столь крупного мероприятия. Но самое главное (и самое первое!) “боевое” испытание нового судна состоится в ближайшее время на кругосветной дистанции — в борьбе за Кубок Жюля Верна. Правда, запросто может статься, что “Orange”, вложившей в постройку катамарана не один миллион евро, теперь уже просто неудобно отступать...

Как уже стало традицией, новый катамаран для Б.Пейрона был спроектирован командой под руководством Ж.Ойллье и построен на верфи “Multiplast”.

Мы попросили известного гонщика хотя бы вкратце рассказать о его новом судне и основных отличиях от конкурентов и предшественников, и вот что ответил нам Бруно Пейрон:

— В первую очередь, конструкторы старались улучшить ходовые качества катамарана при слабых ветрах. В сравнении с тримаранами это — слабое место любого двухкорпусника. Во вторую очередь, были усилены части конструкции корпуса, подверженные воздействию слемминга. Во время нашего рекордного плавания (см. “КиЯ” № 180) у нас возникли проблемы с расслоением обшивки в корме — надеемся, сейчас этого не повторится. Ну и, само собой, новый катамаран заметно крупнее прежнего. У него намного выше располо-

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ КАТАМАРАНА “ORANGE II”

Длина, м:	
— макс.	**37.80**
— корпуса	**36.80**
Ширина, м	**18.00**
Высота, м:	
— макс.	**48**
— мачты	**45**
Площадь парусности, м²:	
— на лавировке	**Ок. 700**
— на полных курсах	**Ок. 1000**

Фото Жиля Мартин-Раге, www.martin-raget.com

жен мост, соединяющий корпуса, и мы полагаем, что подобное обстоятельство будет способствовать повышению как безопасности и комфортности работы ходовой вахты, так и снижению ударной нагрузки на волнении. На старом "Orange" условия работы ходовой вахты на крупной волне были довольно тяжелыми...

Существенно и то, что у нового судна заметно выше восстанавливающий момент. Значит, в тех же условиях мы сможем нести больше парусов.

— Месяц назад вы сказали нам, что планируете в середине-конце февраля выйти на кругосветную дистанцию. Рассчитываете ли вы на этот раз обогнуть земной шар менее чем за 60 ходовых суток?

— Это очень сложный вопрос. Если внимательно проанализировать все попытки рекордных кругосветных переходов, получится одно и то же распределение удачных, средних и крайне неудачных погодных условий: примерно по 30% времени. Причем всегда трудно предсказать заранее, где именно столкнешься с неудачной погодой. Во время нашей прошлой попытки это был Индийский океан. Вместо того чтобы быстро пройти его с попутными ветрами, мы все время боролись со штормами исключительной силы. Оливье (де Керсосон – Прим. А.Г.) годом позже совершил великолепный переход, но застрял уже в самом конце пути в Северной Атлантике, где никто не ожидал столь такого затяжного штиля.

Если возникнет такая идеальная ситуация, в которой гонщикам не придется столкнуться с неблагоприятной погодой, то взять рубеж в 60 дней можно. Можно даже говорить о 59, но для этого должно быть практически невероятное стечение благоприятных погодных условий.

Думаю, что эта величина — 59 ходовых суток на кругосветной дистанции — есть теоретический предел. По крайней мере, пока не появятся какие-либо революционные концепции парусных судов.

Наша же цель — улучшить свое собственное достижение настолько, насколько это возможно. И мы выйдем на старт не в конце февраля. Обещаю, что уже 15-го числа мы будем в море!

— Вы сказали о "революционных концепциях" в судостроении. Относите ли вы к таковым "The Extraterrestrial" вашего соотечественника Ива Парлье, буквально пару дней назад спущенный на воду?

— Пока я настроен скептически по отношению к этому аппарату, хотя и отдаю должное оригинальности заложенных в него идей. Но в любом случае 60 футов — это слишком мало для рекордного кругосветного плавания. Хотя я и сам не прочь сейчас поэкспериментировать с различными 60-футовиками...

— Вы имеете в виду команду вашего брата Луйка, как раз сейчас оставшегося без яхты?

— Не обязательно. Есть разные команды с интересными идеями...

— Однако, когда мы сейчас говорим с вами, Стив Фоссетт уже стартовал, и пришло сообщение о том, что "Geronimo", возможно, выйдет в море в течение ближайших 48 часов*. Как вы полагаете, чьи шансы на успех предпочтительнее?

— Оба эти судна ("Cheyenne" и "Geronimo" — Прим. А.Г.) уже показали себя отличными ходоками и буквально только что завершили серьезный ремонт перед этим плаванием. Это сильные соперники. Жаль, что они не подождали нас...

* На момент взятия интервью

"B&Q"

Другим крупным гоночным многокорпусником, спущенным на воду уже в начале 2004 г., стал 23-метровый тримаран "B&Q", построенный в Австралии для Эллен Макартур. Его спуск на воду чуть задержался, что не позволило яхтсменке, как планировалось, принять участие в открытии Лондонской бот-шоу (см. стр. 52).

Практически одновременно с этим в Саутгемптоне проходила церемония крещения круизного гиганта "Queen Mary 2", что дало журналистам возможность поупражняться в цветистости проводимых параллелей и сравнений.

Фото Андреа Франколини (DPPI)

Тримаран "B&Q", уже окрещенный "record breaker", создан для реализации главного замысла амбициозной яхтсменки — рекордного одиночного безостановочного кругосветного плавания Эллен, намеченного на следующий год. Э.Макартур планирует улучшить свой же собственный рекорд, установленный ею в 2001 г. в ходе гонки "Vendee Globe" и равный 94 дням 4 ч 25 мин и 40 с, а при удачном исходе дела — и установить новый абсолютный рекорд одиночного кругосветного плавания. Вот только теперь, после феноменального достижения Франсуа Жуайона (см. стр. 96), сделать это будет очень и очень нелегко...

Артур Гроховский

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ТРИМАРАНА "B&Q"	
Длина, м	**22.9**
Ширина, м	**16.2**
Водоизмещение, т	**8.3**
Высота мачты, м	**30.6**
Площадь парусности, м²	**Ок. 450**

оно и есть. Заметим, что цвет изолятора следует оценивать только после достаточно длительной работы двигателя на тех режимах, на которые он изначально рассчитан — применительно к подвесным моторам, на оборотах, близких к максимальным.

Что может повлиять на работу свечи зажигания?

Существует ряд внешних факторов, которые оказывают воздействие на фактическую температуру свечи и, как следствие, на ее работоспособность. Рассмотрим их по порядку.

Качество топливовоздушной смеси имеет значительное влияние на эксплуатационные возможности двигателя и рабочую температуру свечи зажигания. Богатая смесь вызывает падение температуры кончика свечи, провоцируя образование нагара с последующими пропусками зажигания. Бедная смесь вызывает возрастание температуры в камере сгорания и кончика свечи, в результате приводя к раннему зажиганию.

Высокая компрессия поднимает температуру в камере сгорания и соответственно кончика свечи.

Смещение момента зажигания в сторону опережения на 10°С вызывает увеличение температуры примерно на 70-100°С.

Следует помнить, что возрастание температуры кончика свечи пропорционально увеличению оборотов двигателя и его нагрузке. При работе на высоких оборотах или при большой нагрузке следует устанавливать свечи более холодного теплового диапазона. Не забывайте, что на температуру свечи также влияют температура и влажность воздуха, а также высота над уровнем моря.

По каким причинам свечи чаще всего выходят из строя?

На долговечности свечи сказываются температурные, электрические, химические и механические воздействия. Со временем даже жаропрочные сплавы электродов изнашиваются, выгорают, нарушается целостность изолятора, что сказывается на надежности запуска двигателя, его экономичности и токсичности отработавших газов. Это естественное старение свечей, но водномоторники чаще, чем автомобилисты, сталкиваются с внезапным отказом в работе свечей, когда заложенный в них ресурс еще не исчерпан.

Как уже отмечалось, неисправности свечей являются одной из основных причин обращений владельцев подвесных моторов в ремонтные мастерские. Бракованные свечи встречаются крайне редко. Обычно они, если не работают, то прямо с рождения, а не “кончаются” в процессе эксплуатации. Как правило, причиной отказа является нагар или какие-либо иные токопроводящие отложения на изоляторе. Почему это происходит?

Первая причина — несоответствующее мотору калильное число. Такое случается, когда марка свечи не соответствует предписанной. Вторая — избыточное количество масла в топливной смеси для двухтактных моторов. Не секрет, что многие добавляют масло в бензин на глазок, не пользуясь мерной емкостью и исходя из ошибочного принципа “кашу маслом не испортишь”. Единственный случай, когда повышенное содержание масла мотору действительно необходимо — это обкатка. Замасливания свечей и некоторой неустойчивости работы на малых оборотах здесь пугаться не стоит — просто в этот период надо почаще инспектировать свечи и вовремя удалять с них масло, пока оно не успело превратиться в окаменевший нагар.

Очень важно и то, какое именно масло используется при составлении смеси. Если масло той марки, которое рекомендовано предприятием-изготовителем, найти не удалось, можно использовать и другое — но только специальное для двухтактных моторов. Добавлять в бензин масло, предназначенное для четырехтактных моторов, категорически нельзя — оно плохо сгорает, а имеющиеся в нем присадки обладают высокой зольностью, и при сгорании образуют много нагара, способного замкнуть электроды свечи буквально за пару часов. К тому же эффекту приводит использование некачественного бензина с большим процентным содержанием посторонних примесей и присадок.

Возникновение нагара может вызываться также неправильными настройками карбюратора или системы впрыска — излишне богатой, т.е. с пониженным содержанием воздуха, рабочей смесью. (Переобедненная смесь, в свою очередь, способна вызвать увеличение температуры в камере сгорания, перегреть свечу и привести к калильному зажиганию).

Но, как показывает опыт, основной причиной повышенного нагарообразования является длительная работа на малых оборотах, на которую подвесной мотор изначально не рассчитан. Температура в камере сгорания при этом ниже, чем на крейсерском и максимальном режимах, поэтому “нормальная” свеча превращается в “холодную” и теряет способность к самоочистке.

Многие, тем не менее, вынуждены подолгу ходить на малых оборотах — например, рыболовы при ловле на дорожку. Есть ли выход из положения?

Да, есть даже несколько способов бороться с нагаром на таком режиме. Первый заключается в использовании более “горячих” свечей. Лучше по этому поводу проконсультироваться у продавца моторов, чтобы избежать нежелательных последствий и дорогостоящего ремонта. Второй — это использовать для троллинга отдельный бак с топливом, приготовленным по иному “рецепту”: с меньшим процентным содержанием масла (например, 1:100 вместо предусмотренных инструкцией 1:50) с условием не применять такую смесь на переходных и крейсерских режимах. Но проще всего периодически давать мотору поработать в нормальном режиме, чтобы свечи могли очиститься.

А на больших лодках лучше всего использовать вспомогательный маломощный моторчик, который обеспечит необходимую для троллинга небольшую скорость при оборотах, близких к нормальным.

Цвет нагара на изоляторе вывернутой для проверки свечи не черный или белый, а красно-розовый. С чем это связано?

Скорее всего, виноват бензин, а точнее, имеющиеся в нем железосодержащие присадки-антидетонаторы. Нередко бывает так: на 92-м бензине все нормально, а при переходе на, казалось бы, более дорогой и качественный 95-й возникает эффект “красных свечей”. Объясняется это просто — недобросовестные нефтяники попросту превратили низкооктановый бензин в высокооктановый за счет лошадиной дозы антидетонатора. Ядовитый тетраэтилсвинец на большей части территории страны находится под запретом, поэтому повсеместно используются антидетонационные присадки на основе соединений железа, которые образуют упомянутый розовый налет. Кстати, независимый тест, проведенный на территории России по заказу японских моторостроителей, выявил две основные претензии к качеству нашего бензина: повышенное содержание мазута и других побочных нефтепродуктов, а также наличие спиртовых и антидетонационных присадок.

Изолятор и электроды покрыты белым налетом, хотя признаков перегрева свечи нет. Чем это вызвано?

Если мотор эксплуатируется на море, то причиной может быть соль, содержащаяся в засасываемых в карбюратор водяных парах. На нормальную работу свечи такой налет, как правило, влияния не оказывает, поскольку сама по себе соль без воды не токопроводна. Кроме того, в отличие от нагара, рыхлые отложения соли достаточно легко удалить обычной щеткой с металлическим ворсом.

На наружном изоляторе свечи — там, где он выходит из металлической резьбовой втулки — образовался кольцеобразный коричневый налет. Не свидетельствует ли это о том, что свеча негерметична и сквозь уплотнение прорываются выхлопные газы?

СВЕЧИ для импортных подвесных моторов

Несмотря на свою внешнюю простоту, свеча зажигания представляет собой очень важную деталь, и от ее правильной работы во многом зависит состояние мотора в целом. Увы, в наших российских условиях она является также самым ходовым "расходным материалом", и мало кому из водномоторников, даже слабо разбирающихся в технике, не приходилось хотя бы раз вооружаться свечным ключом. По словам специалистов ремонтных мастерских и дилерских центров, с которыми мы решили побеседовать, выход из строя свечей зажигания практически догоняет по числу обращений такую наиболее распространенную причину, как засорение топливной системы. Ответить на вопросы, чаще всего возникающие у читателя, мы и попытались в рамках данной публикации.

Какие основные характеристики имеет свеча зажигания?

Самыми главными характеристиками свечи являются ее калильное число и установочные размеры — именно они в обязательном порядке отображаются буквенно-цифровыми индексами в ее маркировке. Здесь следует отметить, что в маркировках нет и намека на какой-либо международный стандарт — каждая компания-производитель использует свои собственные "шифры". Что касается того же калильного числа, то даже сам принцип обозначения может быть диаметрально противоположным. Например, у "NGK" чем больше соответствующая цифра в маркировке, тем "холоднее" свеча, в то время как у "Bosch" все наоборот. Кстати, свечами японской компании "NGK" комплектуются практически все выпускаемые в мире подвесные моторы, соответственно рекомендуют их и фирмы-производители.

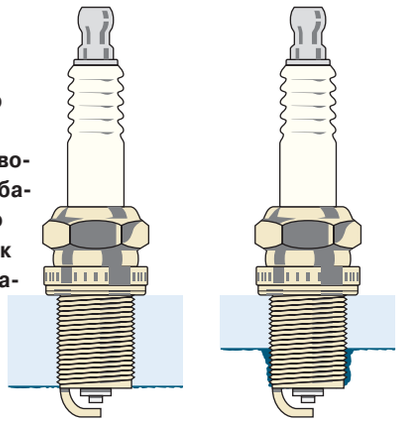
Калильное число – это выраженный в условных единицах показатель, определяющий тепловые свойства свечи зажигания. Важно помнить, что свечи не генерируют, а только отводят тепло от камеры сгорания. Чем больше отводится тепла, тем "холодней" свеча, чем меньше – тем свеча "горячей". Визуально принадлежность свечи к соответствующей тепловой группе можно определить по длине "носика" изолятора. Чем короче "носик", тем "холодней" свеча, и наоборот. При этом температура кончика свечи должна находиться в диапазоне от 500 до 850°С — вне зависимости от того, используется ли она в двигателе газонокосилки, лодки или автомобиля. Температура в камере сгорания различных двигателей может быть разной — отсюда и необходимость в свечах с различным калильным числом. Если температура носика ниже 500°С (свеча слишком "холодная"), поверхность изолятора, окружающего центральный электрод, будет недостаточно нагретой для сгорания углеродистых и прочих отложений. Накопление отложений может вызвать загрязнение свечи, что ведет к пропускам зажигания. Если температура кончика выше 850°С, свеча будет перегреваться, что может вызвать повреждение керамической оболочки центрального электрода и плавление самих электродов.

Чересчур "горячая" свеча великолепно справляется с нагаром, но при этом накаляется настолько, что начинает поджигать рабочую смесь за счет собственной высокой температуры — это явление называется калильным зажиганием. Смесь поджигается в момент наполнения цилиндра — раньше, чем это должна сделать искра в соответствии с предусмотренным для данного двигателя показателем опережения зажигания, поэтому он ощутимо теряет в мощности и испытывает разрушающие перегрузки (при повторном запуске мотора с перекаленной свечой коленвал может даже прокрутиться в обратную сторону!) Поскольку температурные режимы у разных двигателей разные, различаются и калильные числа применяемых свечей — при более высокой температуре в камере сгорания требуются "холодные" свечи, при низкой — "горячие". Для одинаковых типов свечей зажигания изменение теплового диапазона на одну единицу приводит к изменению температуры в камере сгорания на величину от 70 до 100°С.

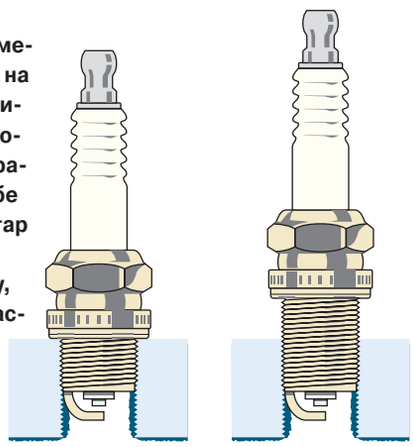
Различаются и посадочные размеры свечей, определяемые конструктивными особенностями того или иного двигателя. Основные диаметры резьбовой части — 18, 14, 12 и 10 мм. На подвесных моторах наиболее распространены 14-миллиметровые, а более тонкие (диаметром 12 и 10 мм) чаще всего используются на четырехтактных и впрысковых моторах по причине более плотной компоновки головок цилиндров, требующей экономии пространства. Длина резьбы тоже может быть разной. Водномоторникам обычно приходится иметь дело с "короткой" (1/2 дюйма, или 12.7 мм) и "длинной" (3/4 дюйма, или 19 мм) резьбой свечей. Первые устанавливаются на подавляющее большинство двухтактных моторов, вторые применяются на четырехтактных и впрысковых.

Как определить, соответствует ли калильное число свечи тепловому режиму мотора?

Первым делом надо убедиться, что на моторе установлены свечи, рекомендуемые инструкцией по эксплуатации. Даже если инструкция утеряна, у подавляющего большинства импортных подвесников на внутренней стороне поддона или на блоке имеется наклейка с указанием типа и маркировки свечей. Если же говорить об экспериментальных методах, то о соответствии калильного числа свечи характеристикам подвесного мотора говорят цвет и состояние ее изолятора в районе электродов — у "нормальной" свечи он должен быть цвета кофе с молоком или ржавчины, у излишне "холодной" изолятор покрыт отложениями черного нагара, а у чересчур "горячей" имеет белесый или глянцевый коричнево-желтый цвет, поверхность изолятора вспучена, причем следы перегрева заметны также на металле электродов. Кроме того, в последнем случае дополнительным признаком может быть калильное зажигание. На полном ходу его заметить непросто, но если после выключения зажигания мотор неустойчиво, с ударами и содроганиями, некоторое время продолжает работать, то это



На резьбе “длинной” свечи, установленной вместо “короткой”, со временем образуется нагар, который не позволит ее вывернуть, вдобавок есть риск того, что поршень при подходе к ВМТ заденет о выступающую часть свечи



И наоборот — если вместо “длинной” свечи на достаточно продолжительное время установить “короткую”, образовавшийся на резьбе камеры сгорания нагар не позволит потом вновь ввернуть свечу, предусмотренную паспортом мотора

Нет, такое коричневое кольцо образуется практически на любой достаточно долго “походившей” свече. Дело в том, что в подкапотном пространстве подвесного мотора обязательно присутствует масляный туман, и мельчайшие капельки масла оседают в том числе и на изоляторе свечи. Возле металлической втулки он нагревается сильнее, осевшее масло спекается и образует нечто вроде нагара, въевшегося в пористую структуру керамики. Образование кольцеобразного налета говорит лишь о том, что свеча эксплуатировалась довольно долго и что стоит подумать о ее замене.

Можно ли использовать любые оказавшиеся под рукой свечи взамен вышедших из строя?

В принципе можно, но только в качестве временной меры — например, чтобы вернуться на базу, иначе не избежать серьезных последствий. Если подвернувшаяся под руку свеча слишком “холодная”, это не так страшно — за относительно короткое время нагар, способный замкнуть электроды, вряд ли успеет образоваться, тем более если двигаться на максимальных оборотах. “Горячая” же может создать ряд проблем, вызванных калильным зажиганием. Если его признаки налицо, добираться до места назначения надо, наоборот, на малых оборотах, но лучше всего не рисковать и прибегнуть к помощи буксира.

Кроме того, обязательно обратите внимание на длину резьбы. “Короткую” свечу можно ненадолго поставить на место “длинной” — единственной проблемой при этом будет не совсем оптимальный процесс поджига рабочей смеси (горение будет начинаться в образованной свечным отверстием цилиндрической “камере” за пределами камеры сгорания, в то время как в идеале искровой промежуток должен располагаться как можно ближе к ее центру). Использование “длинной” свечи вместо “короткой” чревато более серьезными неприятностями: она будет выступать внутрь камеры сгорания почти на 7 мм, и есть риск, что при подходе к ВМТ в нее упрется поршень — не исключена серьезная механическая поломка мотора. Выйти из положения можно при помощи подходящей втулки высотой 7 мм или набора стандартных уплотнительных колец той же общей высоты. При этом имейте в виду, что новые кольца после первого использования поджимаются и становятся тоньше. Кстати, обычно при установке новой свечи ее достаточно завернуть от руки а затем подтянуть ключом ровно на полоборота, но только не пытайтесь проделать то же самое с уже поджатым уплотнительным кольцом — останетесь без резьбы!

Не используйте свечи с иной длиной резьбы длительное время, даже если вам кажется, что мотор работает нормально — образовавшийся на резьбе нагар не позволит потом ввернуть “длинную” свечу вместо временной “короткой”, а временную “длинную” свечу не удастся вывернуть.

При установке “аварийной” свечи стоит выставить на ней тот же искровой зазор, что и на вышедшей из строя фирменной — если у вас есть возможность сделать это более-менее точно.

Насколько критична величина искрового зазора свечи? Говорят, что изменение этого показателя способно повлиять на момент зажигания…

Пренебрегать предписанной величиной не следует, хотя упомянутый слух нисколько не соответствует действительности. В основном рекомендуемый предприятием-изготовителем зазор, который обычно указан на наклейке внутри поддона, определяется величиной напряжения, создаваемого системой зажигания. Чем выше напряжение, тем больше зазор и тем длиннее искра. При слишком большом зазоре напряжения может не хватить — двигатель начнет работать с перебоями, особенно на малых оборотах. Если зазор нигде не указан, поддерживайте его в пределах 0.7–0.8 мм. На многих свечах предустановленный на заводе зазор указан в их маркировке (см. пример расшифровки буквенно-цифровых индексов свечи “NGK” в конце статьи).

Может ли быть так, что при проверке вывернутой из мотора свечи искра на ней есть, а при установке обратно на мотор — нет?

Такое вполне возможно. Воздух тоже обладает электрическим сопротивлением, которое растет вместе с увеличением давления, поэтому при завершении такта сжатия величины напряжения по каким-то причинам может оказаться недостаточно, чтобы пробить искровой промежуток. При проверке на воздухе искра, как говорится, “вялая” и имеет желтый цвет, в то время как на исправной она обычно синего цвета и проскакивает с ощутимым щелчком. Причиной недостаточного напряжения на рабочих электродах способна оказаться и какая-либо неисправность системы зажигания, но первым делом стоит грешить на саму свечу, особенно если она покрыта нагаром, по которому часть тока уходит на “массу”. Самый же простой способ диагностики в этом случае — это поставить заведомо исправную свечу из запасного комплекта, который надо обязательно иметь на борту. В ряде случаев можно временно исправить ситуацию, немного уменьшив зазор между электродами сомнительной свечи.

Не забывайте о том, что электронное зажигание проверять “на искру” запрещено (имеется в виду, нельзя отсоединять провод высокого напряжения от свечи и пытаться получить искру при большем, чем у свечи, промежутке, чтобы смоделировать условия в камере сгорания — могут выйти из строя элементы системы зажигания). Проверить искру можно только непосредственно на свечах, подсоединенных к проводам, при этом их резьбовые части должны иметь плотный контакт с “массой”. Если для этого вывернута только одна свеча, не забывайте о том, что мотор в ходе проверки способен запуститься и на оставшихся цилиндрах.

С какой целью в некоторые свечи вмонтирован резистор? Не мешает ли он искрообразованию и не может ли он “сгореть”, как это случается, например, с дополнительными сопротивлениями автомобильных трамблеров?

Встроенный резистор сопротивлением от 3 до10 кОм призван по-

давлять создаваемые свечой радиопомехи. Важно это не только для любителей кататься с включенной магнитолой. Если мотор впрысковой, а система впрыска управляется компьютерным блоком, на который помехи могут оказывать отрицательное влияние, лучше всего использовать рекомендованные инструкцией свечи с резистором (у "NGK" они обозначаются индексом "R"). Правда, согласно международным законам по охране окружающей среды, использование свечей с резистором обязательно для всех без исключения моторов, предназначенных для экспорта в страны ЕС и Канаду, и если такой мотор с обычным карбюратором эксплуатируется у нас, можно обойтись свечами с той же маркировкой, но без индекса "R".

Случаев "сгорания" резистора специалисты не припомнят. Хотя диагностировать такую неисправность достаточно сложно, общая статистика не свидетельствует о том, что подобные свечи выходят из строя чаще обычных. На "силу" искры наличие резистора влияния тоже не оказывает. Не очень существенная разница заключается лишь в цене — такие свечи наиболее распространенных типов дороже обычных на 5–10%, редких маркировок — примерно на 30.

Справа – свеча в "морском" исполнении

В продаже есть свечи с одинаковыми основными характеристиками, но с разной конструкцией концевого наконечника для крепления провода высокого напряжения — на одних он резьбовой, накручивающийся на верхнюю часть центрального электрода, на других — глухой и закрепленный намертво. В чем их основное отличие?

"Глухой" несъемный наконечник предназначен в первую очередь для морских условий — эксплуатации мотора в соленой воде. Соль имеется и в водяных парах, поэтому резьбовое соединение более распространенного съемного наконечника быстро разрушается из-за коррозии, подкрепленной вибрацией мотора. Соединение начинает искрить, отнимая энергию у рабочих электродов. Если специальных "морских" свечей достать не удалось, электродную резьбу обычных стоит дополнительно защитить — отверните со свечи наконечник, нанесите на нее густую водостойкую смазку (если нет фирменной защитной, сгодится обычный "Литол-24") и опять туго закрутите наконечник.

С какой целью центральный электрод некоторых свечей имеет клинобразную выемку?

Такой "пропил" на центральном электроде, равно как и встречающееся иногда отверстие на боковом, преследует одну цель — сместить искру к краю электрода, чтобы возгорание рабочей смеси начиналось на открытом пространстве камеры сгорания. Такая конфигурация "факела" наиболее оптимальна — в отличие от той, где пламя в первый момент "заперто" между электродами. Кроме того, в какой-то мере такие свечи близки к двухэлектродным — если по причине эрозии металлических электродов искровой промежуток увеличивается, искра находит другой, более короткий путь на противоположной стороне и теоретически служит дольше.

Есть ли смысл использовать на подвесных моторах более сложные и дорогие свечи вместо обычных — многоэлектродные, "платиновые" и т.п.?

И многоэлектродные (в том числе с кольцевым боковым электродом), и конструкции с центральным электродом из платины или иридия преследуют одну цель — значительно увеличить срок службы свечи, у которой в идеальных условиях подвержены постепенному разрушению только металлические электроды. Платина или иридий значительно меньше подвержены эрозии, а у многоэлектродных свечей ток по мере износа одного электрода "автоматически" переключается на другой (представление о том, будто на двухэлектродной свече образуется сразу две искры — не более чем распространенное заблуждение).

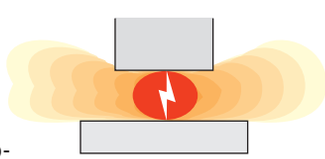
Однако у нас в России, при нашем качестве бензина, другая беда — "убивает" свечу прежде всего нагар, от которого дополнительные электроды и более стойкие материалы не спасают. Подвесных моторов это касается в первую очередь. Кроме того, сама процедура замены свечей на любом подвеснике, даже самом мощном, обычно труда не составляет — в отличие от некоторых современных автомобилей, где для этого приходится разбирать полмотора. Короче говоря, используйте сложные свечи только в том случае, если этого требует инструкция по эксплуатации — тем более что, как правило, им не находится аналогов среди обычных свечей. Экспериментировать же с заменой обычных на "навороченные" применительно к подвесному мотору — попросту бросать деньги на ветер. Прослужат они немногим дольше, а выложить придется не по 100–150 руб. за штуку, а все 300–350.

Чем вызывается более высокая цена свечей "NGK", на которых помимо логотипа фирмы-изготовителя указана марка подвесного мотора?

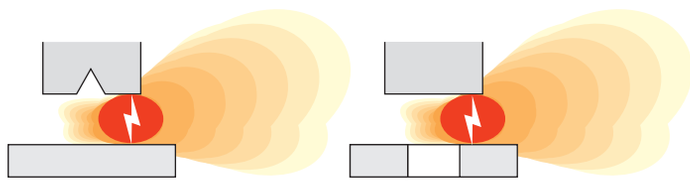
"NGK" фактически является монополистом, снабжающим свечами зажигания подавляющее большинство производителей подвесных моторов, и наряду с ними несет ответственность за качество готового мотора. Более высокая цена "специальных" свечей связана с возможными расходами на выполнение гарантийных обязательств, хотя на деле нет никакой разницы между свечой, на коробке которой имеется, например, надпись "Yamaha" и обычной с той же маркировкой.

Можно ли реанимировать покрытую нагаром свечу — например, почистить ее или отжечь?

Как правило, очистка на какое-то время приносит свои плоды, но полностью на такую свечу полагаться не стоит. Дело в том, что изолятор имеет пористую структуру, в которую нагар буквально въедается, так что полностью удалить его не удастся даже пескоструйкой, не говоря уже о более доступной большинству водномоторников кардщетке. При этой операции соблюдайте осторожность и постарайтесь не нанести на поверхность изолятора глубоких царапин — нагар, способный замкнуть контакты, образуется в них еще быстрее. Использование растворителей — например, ацетона — или кислотосодержащих средств бытовой химии тоже кардинально проблемы не решает.



Клинообразный пропил на центральном электроде и отверстие в боковом электроде призваны сместить искру и ядро воспламенения к открытому пространству камеры сгорания



"Прожигать" свечи бензиновой или газовой горелкой — практически пустой номер. Нагар при этом не сгорает, как считают многие, а растрескивается и отстает под влиянием разницы температур — именно поэтому некоторые рекомендуют еще и опускать накаленную горелкой свечу в холодную воду. Однако с тем же успехом может треснуть и посыпаться сам изолятор, а въевшиеся в керамику частички нагара все равно останутся на месте.

Правило номер один — всегда иметь при себе комплект запасных свечей, не обязательно новых, но заведомо "рабочих". Не забудьте и про свечной ключ, иначе от таких запасов не будет проку. Использовать, к примеру, автомобильный ключ можно далеко не всегда, поскольку на подвесных моторах встречаются свечи под три типа ключей — на 22, 18 и 16 мм. Если вы купили подержанный мотор без комплекта инструментов, в тот же день приобретайте запасной комплект свечей и ключ. Кстати, второй типоразмер — самый редкий, и не факт, что вы сразу купите подходящий инструмент на ближайшем автомобильном рынке.

Как отличить "родную" свечу от подделки?

Для начала простой совет — покупайте свечи или у дистрибьютора, который продал вам мотор (они, как правило, имеют в продаже необходимые расходные материалы и свечи), или у дистрибьютора, занимающегося продажей самих свечей. В таком варианте вероятность приобретения "левой" свечи практически исключена. Заодно получите квалифицированную консультацию по типу свечи и вариантам замены (если они необходимы). Если же по каким-то причинам это сделать затруднительно, при покупке обратите внимание на ряд моментов, изложенных ниже.

Для начала внимательно осмотрите упаковку. Настоящая продукция отличается безукоризненным качеством полиграфии, надписи расположены симметрично, а на торце коробки обычно имеются штрих-код и координаты производителя. Далее внимательно осмотрите саму свечу. Обратите внимание на резьбу. На нормальных свечах она выполнена накаткой и имеет идеальную, без шероховатостей и сколов поверхность (у поддельных, как правило, она попросту нарезана). Верхний керамический изолятор не должен вращаться или болтаться относительно резьбовой части. Поверхность изолятора должна быть гладкой с четким фирменным знаком на белом фоне (цвет изолятора свечей зажигания "Champion" имеет кремовый оттенок). Далее обязательно обратите внимание на то, насколько свободно ходит уплотнительное кольцо: на настоящей свече снять его невозможно. Присмотритесь к центральному и боковому электродам. Первый должен быть установлен строго по центру и иметь четкую цилиндрическую форму. Боковой электрод настоящей свечи стоит ровно и не имеет косых граней. При покупке также обратите внимание на зазоры. Разница размеров на свечах одинаковой маркировки должна вызвать у вас сомнение в их подлинности. Излишне низкая цена свечи также должна вас насторожить.

Можно ли заменить свечу на аналогичную, но от другого производителя?

Теоретически такая замена возможна, хотя не всегда осуществима. Сложность и нежелательность подобной замены здесь заключается в том, что у разных производителей может не быть свечей, полностью идентичных друг другу. А несоблюдение одной из множества конструктивных особенностей свечи может привести к функциональной непригодности данной свечи для конкретного мотора. В любом случае о вариантах замены проконсультируйтесь у своего ближайшего дилера. И помните, что всегда необходимо проверять зазор, так как возможны варианты подбора свечи, аналогичной по типу, но не всегда подходящей по зазору, который в таком случае выставляется вручную.

ТАБЛИЦА ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМОСТИ ОСНОВНЫХ ТИПОВ СВЕЧЕЙ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ НА БОЛЬШИНСТВЕ ПОДВЕСНЫХ МОТОРОВ ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА

"NGK"	"Champion"	"Bosch"
AR6FS	RF10C	—
B5HS	L90C	W8A, W8AC, W8AO, W8AP
B6HS	L86C	W7A, W7AC, W7AO
B6HS-10	L86C	W7A, W7AC, W7AO
B6S	J8C	W7E, W7EC, W8E, W8EC
B7HS	L82C	W5A, W5AC
B7HS-10	L82C	W5A, W5AC
B7S	J6C	W4E2, W5EC
B8HS	L78C	W3A, W3AC, W3AO, W4A, W4AC
B8HS-10	L78C	W3A, W3AC, W3AO, W4A, W4AC
B8S	J4C	—
B9HS-10	L77JC4	W2A, W2AC
BP6HS-10	L87YC	W7B, W7BC
BP7HS	L82YC	W5B, W5BC
BP7HS-10	L82YC	W5B, W5BC
BP8HN-10	—	—
BP8HS-10	L78YC	—
BP8HS-15	L78YC6	—
BPR6EFS	RS12YC	HR6D, HR6DC, HR6DP, HR6DS
BPR6FS	RV12YC	HR6B, HR6BC
BPR6HS	RL87YC	WR7B, WR7BC, WR7BP
BPR6HS-10	RL87YC	WR7B, WR7BC, WR7BP
BPR7HS-10	RL82YC	—
BPZ8HN-10	—	—
BPZ8HS-10	QL78YC	—
BPZ8HS-15	QL78YC6	—
BR6ES	RN5C	WR7C, WR7CC, WR7CP
BR6FS	RV9YC	—
BR7HS	RL82C	WR5A, WR5AC
BR8ES	RN2C	WR4CC
BR9ES	RN2C	—
BU8H	L6VC	—
BUHW	L76V	—
BUHW-2	L78V	—
BUZ8H	QL6VC	—
BUZHW	QL76V	—
BUZHW-2	QL78V	—
CR6HS	—	UR4AS
DPR6EA-9	—	—
PZFR5F-11	—	FR8HP, FR8LPX
R5673-8	V59C	—
UR5	RV9YC	H6B, H6BC
ZFR5F-11	—	FR9HC
DCPR6E	RA8GHC	Y6DC
DCPR7E	RA8HC	—
LFR5A-11	—	—
LFR6A-11	—	—

Пример расшифровки буквенно-цифровых обозначений одной из наиболее распространенных свечей "NGK" для подвесных моторов (более подробная информация — на www.ngk.ru)

BR7HS-10

B — диаметр резьбы (в данном случае 14 мм)
R — наличие помехоподавительного резистора
7 — калильное число (для моторов "Yamaha" от 5 до 9)
H — длина резьбы (в данном случае 12.7 мм — "короткая")
S — форма электрода (в данном случае стандартная)
10 — установленный на заводе зазор (в данном случае 1 мм)

Материал подготовлен при консультационной поддержке Дмитрия Семенова (компания "Меркурий-НИИТМ" — официальный дистрибьютор "Mercury Marine") и Александра Смирнова (компания "Петросет-Большой" — официальный дистрибьютор "Yamaha Motor")

QUICKSILVER®
Масла и смазки QUICKSILVER
любые запчасти для моторов MERCURY и MERCRUISER
аксессуары и сопутствующие товары
Винты и приборы на все модели MERCURY и MERCRUISER
QUICKSILVER
Marine Parts & Accessories
PROPELLER
BLACK
ENAMEL SPRAY PAINT
SPECIAL LUBRICANT
101
With Teflon
HIGH PERFORMANCE
GEAR LUBE
Магазин «Меркурий — 2000» телефон (812) 333-0203, пр.Непокорённых 47

МНЕВ и К°
НАДУВНЫЕ ЛОДКИ И КАТЕРА
ТЕХНОЛОГИИ БУДУЩЕГО
SOLAS APPROVED
Производство
надувных лодок и катеров XXI века
Отличные мореходные качества
Надежность и безопасность
Стильный дизайн
ООО "ПКФ Мнев и К"
192148, Санкт-Петербург
ул.О.Берггольц, 40
т/ф.:(812) 265-20-12,
265-27-55
E-mail:info@mnev.ru,
mnev@lek.ru
http://www.mnev.ru

СТРАНИЧКА РЫБОЛОВА

«KARNIC» на деле

Чуть более полугода прошло с момента нашего первого знакомства с мореходными катерами “Karnic” конструктора Н.Караолиса, производимыми на Кипре. И вот в конце августа прошлого года нам представилась возможность испытать “южанина” в деле — на самой настоящей финской рыбалке в одном из балтийских фьордов под Турку.

Нежарким августовским днем мы с Игорем и Эдуардом, представителями компании “Порт-Артур”, организовавшей эту многообещающую поездку, плавно несемся по ровным финским дорогам на крайний юго-запад страны в сторону одного из бесчисленных островов балтийского побережья — Никсаари, или на шведский лад Никсор. В этих местах шведы вообще исторически преобладают, даже надписи на указателях не дублируются по-фински. На территории базы отдыха нас встречает Яри, круглолицый невысокий финн, в чьи обязанности входит всесторонняя забота о нашем здесь пребывании. Располагаемся в просторном деревянном домике на ухоженном берегу. База — одна из старейших в стране, существует около сотни лет. В светлой кухне домика — большая белая печь, как в фильме “За спичками”. Бездействующая, но очень колоритная. Есть еще, как водится, одноместная сауна, и другая, полноразмерная, во дворе. Там же, на окраине базы, и прочие удобства, как ни странно... Яри топит сауну, готовит еду, и мы ужинаем в благодушной атмосфере, строя планы на завтрашний день. Попутно выясняю у него, на каких основах строятся отношения с владельцем базы. Яри как уполномоченный контрагент сам набирает группы туристов и предоставляет им все необходимое для полноценного отдыха с удочкой наперевес. Подлежащий тестированию “Karnic-2250” со всем оборудованием также находится в его собственности. Катер покачивается неподалеку у бона на солоноватой воде фьорда. С первого взгляда понятно: это судно — для настоящей мужской работы. Нос по-морскому высок, с небольшим развалом для лучшей всхожести на волну. Полубачная архитектура придает дополнительную просторность носовой каютке, это уже не “убежище”, а место полноценного отдыха для двух-трех ушедших на ночной лов рыбаков. Планировка палубы “walkaround” обеспечивает доступ к борту вдоль всего корпуса и даже дальше, если учесть немалый размер кормовых площадок-кринолинов. Над обширным кокпитом — хромированная троллинговая мачта с характерным “орга̀ном” из стаканов—держателей удилищ, а с бортов свесились мрачноватого милитаристского вида лебедки-даунригеры. Транец украшает глянцевый 140-сильный “Suzuki” последней модели.

Наутро собираемся в путь к месту лова. Нас интересует троллинг, он в наибольшей степени позволяет показать возможности катера и не требует особой квалификации от рыболова. Яри “заряжает” мачту удилищами. Они недлинные и очень прочные, без последствий выдерживают эффектный демонстрационный удар со всей силы о сталь релинга. Немногочисленный багаж бросаем в рубку, пластиковый садок и ящик с блеснами задвигаем под кормовые баночки, и покрытый ковролином кокпит стано-

вится совершенно пустым, ничто не мешает под ногами. Хозяин немного доработал судно, добавив сухих лючков в корме, установил там же рыбопоисковый эхолот, на приборную панель — GPS-картплоттер, радиостанцию и такую необычайно, как мы далее убедились, полезную для троллинга опцию, как авторулевой. Отходим от бона малым ходом, мотора почти не слышно. В распоряжении водителя — широкое двухместное сиденье с перекидной спинкой. Обегать его узким проходом по левому борту не слишком удобно, зато обзор из полуприкрытой тентом рулевой рубки замечательный, кромка ветрового стекла проходит чуть выше глаз, не закрывает линии горизонта и прекрасно защищает от встречного ветра. На глиссирование выходим при 30 км/ч и движемся экономическим ходом вдоль живописных заросших лесом гранитных скал. Погода немного неспокойная, идут тучи и местами короткая волна, но в катере она не ощущается. Хозяин говорит, что ему доводилось ходить по трехметровой морской волне на полной скорости, с прыжками и подлетами, на помощь по сигналу SOS, после этого в мореходных качествах судна он уверен абсолютно.

Для лова Яри отведена прибрежная “делянка” длиной около километра. В Финляндии с этим строго, троллинг считается неспортивным ловом, и рыбачить где попало здесь не принято. Снижаем ход до самого малого. Яри выставляет курс на автопилоте, отпускает штурвал и начинает готовить снасти. За борт вываливаются массивные пластинчатые грузила даунригеров, затем выпускаются за борт яркоокрашенные кораблики, по-фински “планери”, все эти хитрые приспособления разводят вглубь и вширь извлеченный из ящика сверкающий блесенный арсенал. Начинаем долгий и волнующий процесс траления. Авторулевой тихонько подрабатывает мотором влево—вправо, в удилищах свистит ветер, струной натянутые отводные шнуры мелодично поют в потоке воды, кораблики ныряют поодаль в волнах. Яри уверял, что в этих местах полно щуки и судака, но день был явно неудачным — брал преимущественно вездесущий, жадный до наживки окунь. Не мелкий, довольно упитанный, и сопротивлялся, когда тащили на борт, в полную силу. Удача все же подмигнула нам пару раз, заставляя азартно вцепиться в треугольный подсак — леска, натянувшись, выгибала удилище в крутую дугу, и из воды показывалась зубастая пасть полуметровой щучки. Обе пятнистые красавицы заняли законное место в садке, а вот третью, поменьше, пришлось выпустить обратно — настоял Яри. Так здесь принято: если щука молодая, ее отпускают, как бы тому не противилось все существо отечественного рыболова. Да мы бы ее и не отпустили, если бы наш финский гид всецело был занят управлением катером, старательно проводя снасть мимо прибрежных зарослей тростника. Так нет ведь, автопилот полностью взял на себя заботу по поддержанию выбранного курса! Лишь изредка приходилось давить кнопки коррекции, направляя судно вдоль изгибов береговой линии. В принципе, при наличии авторулевого можно на малом ходу полностью управлять курсом из кокпита, используя только пульт дистанционного управления рулем, все равно как переключая каналы телевизора с домашнего дивана.

После возвращения, на берегу, мы поступили с добычей как полагается, благо здесь возведены для отдыхающих аж две кирпичные коптильни. Катер занял свое место у бона. Заботливый хозяин немедленно отмыл кокпит от рыбьей чешуи из специального шланга, подключенного к бортовой электрической помпе. Вода быстро и бесследно ушла из синтетики ковролина, тому способствовала и высоко поднятая над ватерлинией палуба самоосушаемого кокпита.

Особых сомнений в том, что “Karnic-2250” не подведет, не было изначально. Средиземноморские строители знают толк в правильных рыболовных судах. Следует только помнить, что общая стоимость установленного дополнительного оборудования, надежного и эргономичного, была сопоставима со стоимостью самой базовой лодки. А именно эти хай-тековые “игрушки” — катушки-лебедки, удилища, электроника — доставили нам значительную часть положительных эмоций от неспешной и техничной финской рыбалки.

Алексей Даняев

Фото автора

PORT ARTHUR

КАТЕРА. ОБОРУДОВАНИЕ. СЕРВИС

ООО “Порт Артур”
199106, СПб, Среднегаванский пр., д.1
Тел. (812) 322-3891, 322-3895
portarthur@quantum.ru
www.portarthur.ru, www.pilotbook.ru

ТРУДНЫЙ ПУТЬ В АФИНЫ

В российском парусном мире полным ходом идет подготовка к Олимпиаде-2004, которая пройдет в Афинах. Наиболее острая борьба за право участвовать в главных для всех спортсменов соревнованиях развернулась в классе “Инглинг”, где на одну олимпийскую лицензию претендуют сразу два экипажа: петербургский — с рулевой Анной Басалкиной и московский — под командой Екатерины Скудиной. Решающим здесь станет весенний чемпионат мира в Сантандере (Испания).

В преддверии олимпийского сезона корреспондент “КиЯ” встретился с Анной Басалкиной и ее тренером Олегом Чугуновым. Нас интересовало, в каких условиях проходит подготовка спортсменов к Олимпийским играм. Ведь с каждым годом российским яхтсменам становится все труднее пробивать себе место под солнцем мирового парусного спорта. Причина проста и извечна — отсутствие полноценного финансирования и заметной поддержки со стороны государства.

Анна Басалкина

— Скажите, как обстоит дело с финансированием членов сборной страны сейчас и из каких источников финансируются ее экипажи?

О.Чугунов. В этом году питерской Школой высшего спортивного мастерства на экипаж (это шесть человек) выделено всего 90 тысяч рублей в год. Получается по 15 тысяч рублей на человека. Всем ясно, насколько это маленькая сумма — еле хватает на питание. Но, когда пытаешься объяснить функционерам от паруса, что олимпийское золото так просто не дается, что в него надо вкладываться, ответа не получаешь. А ведь в парусном спорте разыгрывается немало медалей, которые могли бы пополнить копилку сборной страны...

Финансирование спортсменов осуществляется за счет Спорткомитета России, ВФПС, Олимпийского комитета и средств на местах — в нашем случае спорткомитета Санкт-Петербурга, а также ШВСМ и привлеченных спонсорских средств. Однако и в финансовой сфере между богатой, “спонсируемой” московским бюджетом ЭШВСМ, и остальными спортсменами есть очевидные различия.

А.Басалкина. Судите сами: проведение двухнедельных сборов нашего экипажа обходится в 5-7 тысяч евро. И это при том, что наши лодка, трейлер и катер постоянно находятся за границей. В год проводим около 10 сборов — “на круг” выходит около 70 тысяч евро. К слову сказать — подобные расходы иностранных экипажей как минимум на порядок выше.

О.Чугунов. Катя Скудина финансируется гораздо лучше, чем мы, вероятнее всего, за счет правительства Москвы и Московской области. Поэтому московский экипаж, в отличие от нас, смотрит в завтрашний день уверенно, не опасается остаться дома.

А.Басалкина. Говорить в данной ситуации о командном духе сборной не приходится. Полное размежевание — каждый борется только за себя.

— Раз речь зашла о финансировании, могли бы вы озвучить имена своих главных спонсоров?

О.Чугунов. В самом начале нам очень сильно помог Владимир Логинов, президент общественной организации "Санкт-Петербургский парусный союз", генеральный директор ООО "Альтаир". Без этого человека программа питерского "Инглинга" не началась бы вообще. В свое время на паритетных началах с ним мы купили лодку, на которой и гоняемся. Владимир Логинов и сейчас помогает нам периодически, по мере возможности. Также из помощников-меценатов нельзя не назвать Олега Кобелева, яхтсмена, финансового директора ЗАО "Портовый флот".

По государственной линии за нас "болеет" Сергей Перфильев, начальник отдела летних видов спорта Комитета по физической культуре и спорту Администрации Санкт-Петербурга. В общем, помогают такие же фанаты парусного спорта. Но все это — временные вливания. А если нет постоянства — нет уверенности в завтрашнем дне, нет и позитивного настроя у спортсменов, что является чуть ли не главной составляющей успеха на состязаниях мирового уровня.

— Напомните нашим читателям, как происходит отбор в сборную команду?

О.Чугунов. Кандидатов и членов сборной отбирают, исходя из Положения об отборе. Обычно перед началом спортивного сезона собирается президиум ФПС России, который утверждает систему отбора, предложенную главным тренером. В систему включаются определенные регаты, места на которых являются отборочными в сборную команду. Каждый год регаты варьируются, но основа остается прежней. Ну, а в 2005 г. первыми номерами в сборной автоматически станут участники Олимпийских игр 2004 г.

— Что вы скажете о психологической поддержке яхтсменов?

О.Чугунов. Для поддержания боевого настроя при любых обстоятельствах каждой команде необходим психолог. Не так давно президент ФПС А.Котенков поставил вопрос о введении в состав сборной психолога. В идеале он должен круглогодично находиться в команде, ездить на все сборы и соревнования. Привлекать же психолога периодически не имеет смысла: будучи вне повседневной парусной жизни, даже самый хороший специалист не сможет в короткие сроки уладить периодически возникающие конфликты внутри того или иного экипажа.

— Можете ли вы, хотя бы вкратце, ознакомить с тем, как планируете стратегию подготовки экипажа к Олимпийским играм.

О.Чугунов. Из-за финансового фактора мы не можем планировать даже на два месяца вперед. Планы приблизительны еще и потому, что постоянно появляются какие-то новые вводные в тренировочном процессе, которые могут коренным образом поменять предыдущую программу.

В программе подготовки экипажа Анны превалирует комплексный подход. Сборы включают и практические, и теоретические занятия: это, в первую очередь, работа на воде, с парусами, с техникой, с материальной частью. Теоретические занятия — обсуждение того, что происходит на воде — идут каждый день. Работаем по 20 часов в сутки.

Если год выдается с хорошим финансированием, экипаж минимум восемь месяцев участвует в сборах, в соревнованиях. В год получается около десяти регат. Оставшееся время яхтсмены проводят дома, с семьей.

А.Басалкина. Наша лодка полтора года не въезжала в Россию. Все сборы проходят за рубежом, как правило, в компании нескольких конкурентов. Тренируемся мы исключительно с зарубежными спортсменами, сейчас, например, с двумя немецкими экипажами и с одним английским. Договоренность о спарринг-партнерстве достигается сама собой, в процессе соревнований. Мы общаемся, в конце сезона все начинают интересоваться друг у друга планами зимней подготовки.

— Обсуждаете ли вы ход тренировок со своими партнерами?

А.Басалкина. Совместные тренировки обсуждаются только внутри своей команды, с экипажем, тренером. С другими экипажами договариваемся лишь о том, что именно будем сегодня делать. Например, решаем, что сначала два часа гоняемся, берем старты, потом настраиваемся. С наиболее дружественными экипажами можем даже на короткое время поменяться лодками,

А. Басалкина за подготовкой лодки

чтобы понять особенности и отличия одних и тех же настроек на разных судах. Зачастую становится понятно, почему эта лодка идет лучше — круче, быстрее и т.д., хотя, конечно, всех настроек сразу заметить невозможно. Кроме того, все хотят попробовать новые паруса, которые периодически покупают экипажи.

— Кстати, а кто шьет паруса для вашего экипажа?

О.Чугунов. С Иерской регаты нам удалось подключить к работе с экипажем сильного гонщика Андрея Никандрова, сотрудничать с которым мы хотели давно. А уже начиная с Кильской регаты экипаж на воде фактически стал тренировать он, а я взял на себя обязанности "наземного" тренера, берегового менеджера по решению, в первую очередь, финансовых проблем.

В свое время у нас была проблема с парусами. Те, что мы покупали, не устраивали нас: не являлись универсальными, были не того качества, не той формы. И мы решили шить их сами, с помощью парусной мастерской, имеющей современные компьютерные программы и плоттер — фирмы "K-sails". Первый спинакер был пошит уже к Кильской неделе и показал себя хорошо. Со времени ухода из фирмы С.Коновалова разработку наших парусов полностью взяли на себя А.Никандров и Ю.Костырев. Последние (декабрьские) сборы показали, что результат — положительный. Паруса делаются "под нас" и обходятся в три раза дешевле, чем в других фирмах.

А.Басалкина. Известные фирмы иногда продают паруса, на которых что-то пробуют, экспериментируют, чтобы для своих, "фирменных", гонщиков сшить паруса, модели которых уже опробованы на других. То же происходит и с постройкой лодок.

— На какие средства приобретает экипаж матчасть?

А.Басалкина. Лодка, на которой я гоняюсь, построена в 2002 г. Выступать на Олимпиаде будем на ней же. Купить новую — это опять же вопрос денег и времени на настройку лодки, а его уже нет. Сейчас все внимание надо уделить тренировкам на воде.

О.Чугунов. Главный и самый большой парадокс состоит в том, что экипаж Анны Басалкиной — единственный из выступающих за сборную России, кто всю материальную часть (лодку, катер, почти все паруса, машину и трейлер) приобрел исключительно на свои личные и спонсорские средства.

— В каком составе вы тренируетесь и планируете выступать?

А.Басалкина. В Олимпийских играх мы планируем участвовать в сегодняшнем составе, с которым работаем вместе несколько месяцев. Это шкотовая Влада Украинцева, баковый матрос Галина Лукашова и я, в качестве рулевого. С Галей мы работали больше года, с Владой тренировались еще до Олимпиады 2000 г., в 2001 вместе начинали программу на "Инглинге".

О.Чугунов. Собрать команду очень сложно, в России не много профессиональных шкотовых, они переходят из одного экипажа в другой, из класса в класс...

— Как вы оцениваете итоги 2003 г.?

А.Басалкина. Сезон начался не очень удачно для нашего экипажа. Хорошо отработали на сборах в январе, но потом не складывалось, где-то не везло... Наконец, в апреле наши наработки начали давать свои плоды. Основные регаты у соперников мы выиграли.

О.Чугунов. Первой регатой была "Принцесса София" — соревнования высокого уровня, в которых участвовало более 30 лодок. Там мы заняли четвертое место. Следующей была Иерская регата — там шестое место, тоже неплохо. Потом шла Кильская регата, соревнования первого грейда, на которых были буквально все знаменитости парусного мира. На этих гонках мы заняли призовое третье место. После чего на объединенном чемпионате мира вместе с мужчинами оказались на шестом месте. Этот результат расстроил, потому что регата начиналась гораздо лучше. После двух дней соревнований мы были в лидерах, а потом из-за фальстарта слетели назад, и все остальные гонки пришлось снова подниматься вверх. В итоге — шестое место, а все конкуренты (их было почти 90) остались далеко позади, но все равно осталось ощущение, что могли отгоняться лучше.

Потом был месяц перерыва — надо было снять психологическую усталость, и мы не поехали на предолимпийскую неделю в Афины, а сразу отправились на чемпионат мира в Кадис. Перед поездкой столкнулись с проблемой получения виз — бичом, преследующим нас постоянно, в результате попали в Кадис позже запланированного, и на настройку лодки не хватило времени.

А.Басалкина: В итоге чемпионат мира в Кадисе можно считать проигранным. Наши соперники — экипаж Кати Скудиной — заняли шестое место, мы — тринадцатое.

В конце сезона сложилась непростая ситуация: и мы, и Катя заняли шестые места в равных по грейду соревнованиях. Так что в России в классе "Инглинг" стало два первых номера.

О.Чугунов. А.Котенков сказал, что именно в "Инглинге" идет равная борьба, поэтому здесь — два первых номера, которые будут одинаково финансироваться по линии Спорткомитета, тем более, что оба экипажа выполнили норматив олимпийской лицензии. Вопрос теперь в том, кто поедет в Афины.

— И когда это решится?

О.Чугунов. С 7 по 15 мая 2004 г. на чемпионате мира в Испании. Система отбора следующая — тот российский экипаж, который в Испании выступит лучше, и поедет на Олимпиаду. Однако если обеих наших девушек опередит экипаж страны, не получившей до этого лицензии, то решение о том, кто едет на Олимпиаду, переносится на президиум ВФПС. Возможность опередить нас теоретически есть у голландских спортсменок, которые попытаются сделать все, чтобы завоевать себе лицензию.

А.Басалкина. Мой оптимистический прогноз — в случае попадания на Олимпиаду-2004, мы окажемся в тройке лидеров. В крайнем случае — будем в первой шестерке.

Беседу вел Артур Гроховский

СОЗДАНИЕ АССОЦИАЦИИ НОВОГО КЛАССА

Open 800

Появление на Кубке Волги–2003 около десятка новых скоростных современных лодок было закономерным. Как следствие, именно соревнования этих яхт и стали главной интригой регаты, результатом чего явился повышенный интерес участников к новым лодкам и их перспективам. Вопросы не должны были остаться без ответа, и еще во время проведения Кубка состоялось собрание владельцев и производителей новых яхт, которые и приняли решение о создании к следующему году ассоциации класса для проведения регат и привлечения новых членов.

Была проведена большая работа по разработке правил и определению формата будущих соревнований, итогом чего явилась организованная в декабре учредительная конференция ассоциации класса яхт “Open 800”. С лета 2003 г. ряды владельцев яхт нового класса существенно пополнились, и в пансионате «Татинец» в Нижегородской области собрались уже 25 человек, представлявших Москву и Московскую область, Тольятти, Нижний Новгород, Екатеринбург и Санкт-Петербург.

На конференции были приняты учредительные документы ассоциации и правила класса, который решили назвать “Open 800”. Как следует из этого названия, это — открытые правила гоночных яхт длиной до 8 м. Ограничены только некоторые габаритные размеры и минимальное водоизмещение. Ну и, конечно, все яхты должны удовлетворять условиям обитаемости и безопасности. Все остальное разрешено. Такой подход позволит и гонщикам, и конструкторам полностью реализовать свои идеи. В качестве системы обмера была принята система RS-2000, которая позволяет учесть все современные новшества и уравнять шансы соперников.

В итоге, как следует из правил (пункт 2):

“2.1 Яхта может принадлежать к классу “OPEN 800” в том случае, если ее определяющие размеры и обмерные величины находятся в обозначенных пределах, и она имеет действительное мерительное свидетельство RS-2000 со средним баллом RS в диапазоне 740-790 с/милю. Корпус яхты, принадлежащей к классу “OPEN 800”, должен быть зарегистрирован в базе данных RS-2000, как стандартный.

2.2. Ограничительные значения обмерных величин:

2.2.1 Длина наибольшая LOA не может быть больше 8.00 м.

2.2.2 Ширина B не может быть более 2.50 м.

2.2.3 Осадка полная T не может быть более 2.00 м.

2.2.4 Обмерное водоизмещение не должно быть менее 1000 кг.

2.2.5 Высота подъема грота P не должна превышать 11.00 м”.

В ходе работы конференции был также обсужден проект Кубка России в классе “Open 800” и найден очень интересный формат соревнования, которое будет состоять из нескольких этапов. Большинство их пройдет в рамках уже существующих регат, таких как Алексеевская, Кубок Волги, Кубок Онего, Санкт-Петербургская парусная неделя и Открытый чемпионат Москвы. В этом случае яхты “Open 800” смогут соревноваться не только между собой, но и с другими участниками регат, что сделает борьбу еще более привлекательной. Причем ценность каждого этапа решено было сделать одинаковой, т.е. победитель регаты, состоящей из длинных маршрутных морских гонок, получит столько же очков, сколько и победитель серии коротких гонок по олимпийской дистанции, а экипажам остается лишь проявить все свои лучшие качества.

Были также рассмотрены различные технические вопросы, условия вступления в ассоциацию, обсуждалась эмблема класса. Оживленную дискуссию вызвало предложение на каждом этапе сделать возможным наблюдение за ходом регаты через Интернет в режиме “on-line”. Эта технология была опробована на прошедшем Кубке Волги и значительно расширила круг болельщиков. Да и сейчас, зимой, интересно вспомнить лето и посмотреть за перипетиями борьбы лидеров на дистанции.

Президентом ассоциации избран А.В.Саркисян, вице-президентами — А.Е.Зрячев и М.О.Матаруев.

С документами ассоциации и полным текстом правил класса “Open 800” можно ознакомиться на сайте www.open800.ru

КУБОК МОСКВЫ И КУБОК ЕВРОПЕЙСКИХ ФЛОТОВ РОССИИ В КЛАССЕ БУЕРОВ “DN”

В этом году любители буера долго ждали наступления холодов, чтобы отыскать подходящий лед на водохранилищах и озерах. Но теплая зима словно насмехалась над гонщиками, делая и без того непродолжительный буерный сезон еще более коротким. Вообще же, самым подходящим временем для катания на буере издавна считается начало зимы — из-за ровного и чистого льда. Правда, ближе к последним декабрьским выходным лед стал довольно чистым и толстым, хотя уже и не гладким. Поэтому к 26 декабря — официальному открытию буерного сезона 2003 г. — многие спортсмены пришли практически не без тренировок.

Итак, в пятницу на озере Сенеж, в пригороде Солнечногорска состоялось открытие Кубка европейских DN-флотов России. Это событие освещалось журналистами трех телевизионных каналов и представляло собой потрясающее по красоте и динамичности зрелище.

Торжественное открытие гонок проходило в яхт-клубе “Сенеж”, чье здание снаружи кажется старой деревенской избушкой, но внутри просторное, уютное и современное.

Гонка на Кубок европейских флотов России проходила два дня: 26 и 27 декабря. В ней участвовало 12 буеристов из Москвы и Санкт-Петербурга. Были приглашены и иностранные спортсмены из Англии, Германии, Финляндии, Швеции и Белоруссии (всего планировалось около 40 участников). Но из-за переноса гонок по погодным условиям, иностранные (а также многие российские) буеристы приехать не смогли. Это обидно, так как буерный спорт и без того мало известен широкой публике и менее рекламируется, чем парусный спорт (в его “обычном” понимании).

Погода была пасмурная, не очень холодная, но, к счастью, ветреная, что позволило, не отклоняясь от графика, провести за два дня все семь гонок. Победителем стал Сергей Пульков — молодой, но опытный яхтсмен из Москвы, чей желто-красный буер окрестили в народе “Золотой пулей”. Сергей — судостроитель с “золотыми руками”, и многие буеристы за новыми корпусами и коньками обращаются именно к нему.

Второе место занял Юрий Асташев — известный московский яхтсмен, шьющий отличные паруса. (Его брат Андрей ненамного уступил, заняв четвертое место). Третье место в гонке на Кубок европейских флотов России досталось тоже москвичу — Анатолию Ларюшенкову.

27 декабря начались соревнования на Кубок Москвы. До сумерек успели провести две гонки. Среди участников был двухкратный чемпион мира в классе "Солинг" Георгий Шайдуко. К сожалению, в воскресных заездах он не участвовал и по сумме очков занял лишь 12-е место (из 15).

Завершающий день гонки выдался очень светлым — временами проглядывало солнышко, делая и без того красивую панораму Сенежа просто потрясающей. Так как озеро довольно широкое, ветер там дул сильно и постоянно.

В начале дня тактика Сергея Пулькова работала отлично. Он очень хорошо знал ледовую “дорогу” и чувствовал поведение ветра, лидируя в первых двух гонках. Следующую, в которой он пришел третьим, отменили из-за непросматриваемости верхнего знака (его закрыли операторы “ТВ-7”). Ее решили перегонять.

Награждение победителей проходило в здании яхт-клуба в теплой и дружеской обстановке, поскольку практически все участники — и москвичи, и питерцы — знают друг друга много лет.

Первое место в борьбе за Кубок Москвы завоевал Олег Васильев — опытный гонщик из Санкт-Петербурга. Второе место тоже у питерца — Виктора Востроносова. А победитель Кубка европейских флотов России Сергей Пульков здесь занял только третье место.

***Ольга Ефимова-Соколова**, Москва*

В АССОЦИАЦИИ КЛАССА “Л-6”

22 ноября 2003 г. в кают-компании 81-го Спортивного клуба флота (яхт-клуб № 55) состоялось открытое собрание членов Ассоциации яхт класса “Л-6”, посвященное подведению итогов прошедшего сезона. Президент Ассоциации В.Манухин отметил, что он проходил под знаком 40-летия класса. В феврале была проведена юбилейная встреча ветеранов «шестерочного» флота с сегодняшними экипажами яхт, в январе и марте состоялись семинары по правилам парусных гонок и обмену опытом ремонта судов.

В 2003 г. суда — члены Ассоциации — участвовали во всех питерских гонках, в том числе в 100-мильной, которая проводилась в третий раз. Состоялось эскадренное плавание яхт в Выборг и Выборгские шхеры, во время которого они приняли участие в Международном парусном фестивале “Паруса Выборга 2003”. В рейтинг яхт Ассоциации вошли 11 соревнований, включавших 25 гонок. В среднем на каждое соревнование заявилось около 9 яхт. На наиболее популярных регатах города – Парусной неделе и чемпионате Санкт-Петербурга – число участвовавших яхт класса “Л-6” было рекордным за последние годы и составило соответственно 11 и 18 соответственно. В рамках 7-й Парусной недели Ассоциация совместно с Санкт-Петербургским парусным союзом провела чемпионат России. Главным итогом сезона стал продолжающийся рост интереса яхтсменов к классным гонкам на национальных «шестерках», что стимулирует поддержание немолодых уже лодок в надлежащем техническом состоянии и постройку новых.

Итоги рейтинга яхт “Л-6” за 2003 г. сообщил Игорь Гарматий— вице-президент Ассоциации. В соответствии с утвержденной системой подсчета очков в рейтинг была включена 21 яхта, участвовавшая, по крайней мере, в одной из 25 зачетных гонок. Первые

три позиции рейтинга распределились следующим образом: “Ника” (СПб ГМТУ, кап. В.Манухин, 366 очков), “Лилия” (“Кировец”, Стрельна, кап. И.Гарматий, 303 очка), “Онега” (СПРЯК, кап. Н.Бриллиантов, 270 очков), Таким образом, переходящий Приз памяти А.П.Киселева, вручаемый лучшей яхте сезона, вновь оказался у “Ники”. Экипажи яхт, занявших первые три места в рейтинге, были награждены памятными дипломами. Дипломы получили и команды яхт “Вела”, “Былина” и “Варяг” за наиболее активное участие в мероприятиях этого сезона.

На собрании также были торжественно вручены призы и дипломы победителям и призерам 100-мильной гонки, а также гонок “Золотая осень” и “На Приз старшего морского начальника ЛВМБ”.

Присутствовавшие на собрании капитаны яхт Ассоциации, члены их экипажей и гости смогли ознакомиться с уникальными материалами из истории класса «Л-6», с обзором гонок и с полными результатами рейтинга прошедшего сезона, представленными на многочисленных стендах в кают-компании.

ПЕРВЫЙ В МИРЕ

250-СИЛЬНЫЙ 4-ТАКТНЫЙ ПОДВЕСНОЙ МОТОР

ONLY FROM SUZUKI.

САМЫЙ МОЩНЫЙ: 3614 куб. см. рабочего объема. Выдают 250 л.с. на винте!

САМЫЙ ЛЕГКИЙ: 263 кг. Легче просто не бывает!

САМЫЙ КОМПАКТНЫЙ: V-образный блок цилиндров с углом 55° и смещенный дейдвудный вал придают DF250 идеальную форму.

УЛУЧШЕННАЯ МНОГОТОЧЕЧНАЯ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНАЯ ЭЛЕКТРОННАЯ СИСТЕМА ВПРЫСКА ТОПЛИВА: новейшая разработка SUZUKI для надежного запуска, мягкой работы и высокой приемистости мотора

6
SUZUKI MARINE
THE ULTIMATE 4-STROKE OUTBOARD

DF250

SUZUKI представляет самый мощный в мире V-образный 4-тактник.
Мотор DF250 — победитель крупнейшего мирового бот-шоу в Майами, получивший первый приз NNMA (National Marine Manufacturers Association) как лучшая новинка 2003 года.

SUZUKI
MARINE

SUZUKI в РОССИИ

ООО «Морской Скат»
г. С.-Петербург
(812)230-18-79
stingray@suzuki.spb.ru
http://www.suzuki.spb.ru

НОВЫЙ РЕКОРД ОДИНОЧНОЙ КРУГОСВЕТКИ

Это — потрясающее достижение! Франсуа установил планку стандарта столь высоко, что перепрыгнуть ее будет очень трудно. И что еще важнее, он сделал это с крайне скромным бюджетом.

Филипп Моне, прежний обладатель рекорда одиночного кругосветного плавания на многокорпуснике

Когда в середине 80-х гг. прошлого века Оливье де Керсосон заказывал уже тогда широко известному "тримаранному" КБ Марка Ван Петегэма–Винсена Лориен-Прево свой новый 27-метровый океанский тримаран "Poulain", вряд ли кто-либо мог предугадать, сколь долгая и славная жизнь уготована этому судну и что самый блистательный эпизод его карьеры придется под занавес почти 20-летней жизни яхты, когда многие ее сверстники уже либо сгинут в безвестности, либо будут мирно доживать свой век у причалов.

Ф.Жуайон на фоне мыса Горн

Итак, рано утром во вторник 2 февраля 2004 г. французский яхтсмен-одночка Франсуа Жуайон (о выходе в море которого "КиЯ" писали в прошлом номере) завершил одно из самых трудных испытаний, которые только могут выпасть на долю яхтсмена — кругосветное безостановочное плавание на многокорпусном судне. И завершил его блестяще, улучшив более чем на 20 суток действующий рекорд одиночного кругосветного плавания, ранее принадлежавший его соотечественнику Мишелю Дежуайя (PRB, 2001 г.).

90-футовый тримаран под новым названием IDEC обогнул земной шар за 72 дня 22 ч 54 мин и 22 с. Таким образом, он прошел путь длиной около 27 200 миль со средней скоростью около 15.5 уз. Самый тяжелый эпизод плавания пришелся на район мыса Горн, когда из-за вышедшего из строя устройства закрутки стакселя ветер скоростью более 25 м/с размотал гигантскую геную, и она ушла за борт. Более четырех часов понадобилось яхтсмену, обладающему недюжинной физической силой, чтобы укротить непокорный парус, втащив его неповрежденным(!) обратно на борт. Эта борьба стоила ему потери как минимум 150 миль — ибо, по расчетам, в этот день судно должно было пройти около 500 миль, а преодолело лишь чуть более 350. Но, несмотря на это происшествие, тримаран подошел к мысу Горн за рекордное время: 49 дней 2 ч 21 мин, на 13 дней и 3 ч улучшив предыдущее достижение все того же Мишеля Дежуайя.

В итоге, несмотря на все сложности и проблемы, мужественным спортсменом (не слишком, заметим, известным в мире, — но высоко котируемым во французском сообществе яхтсменов-одиночек) был улучшен не только действующий абсолютный рекорд Мишеля Дежуайя (который шел все-таки на однокорпусной яхте типа "Open 60"), но и рекорд одиночного кругосветного перехода на многокорпусном судне, ранее принадлежавший Филиппу Моне (2000 г.), причем на целых 53 дня!

Но и это не самое главное достижение Франсуа, шедшего без широкой PR-кампании и с минимумом спонсорской поддержки. На более чем старом (если не сказать — просто дряхлом) тримаране яхтсмен умудрился улучшить результат, показанный в 1994-1995 гг. знаменитой "ENZA" (с полным экипажем на борту) под командованием самого сэра Питера Блэйка.

Мало того, лишь двух с половиной суток не хватило спортсмену для того, чтобы улучшить результат, показанный в 1997 г. О.де Керсосоном на этом же самом судне (тогда носившем имя "Sport Elec"), но опять-таки с полной командой!

Результат, благодаря которому Адмирал (так зовут Керсосона во Франции) завоевал тогда Кубок Жюля Верна.

Результат, который продержался целых пять лет — до 2002 г., пока не был побит блистательной командой Бруно Пейрона на катамаране “Orange” (см. “КиЯ” № 180)!

“Мы все стали свидетелями потрясающего человеческого мужества и мастерства, благодаря которым и стало возможным столь феноменальное достижение. Он намного превысил тот результат, который я полагал возможным для гонщика-одиночки на этой дистанции”, — сказал явно потрясенный Стив Фоссетт в интервью редакции “КиЯ”.

“Это плавание — демонстрация отличной физической силы, твердого разума и фантастического навигационного расчета, — вторил ему восхищенный подвигом своего соотечественника Бруно Пейрон, беседуя с нашим корреспондентом. — Я не думаю, что этот результат будет улучшен в обозримом будущем, скорее всего, он останется надолго”.

И лишь Эллен Макартур, только что спустившая на воду свой новый океанский тримаран (см. стр. 81), предназначенный как раз для рекордного одиночного кругосветного перехода, тщательно и подробно разобрав перед журналистами маршрут своего соперника, его удачи и ошибки (по ее мнению, результат мог быть улучшен примерно на 48 ч), была явно обескуражена возросшей сложностью своей задачи.

“То, что сделал Франсуа — это нечто экстраординарное. Он задал просто ошеломляющий темп”, — сказала в заключение Эллен. (Напомним, ранее объявлялось, что она планирует завершить свое будущее плавание в течение 76-78 дней, и теперь уже понятно, что ни саму “железную Эллен”, ни ее спонсоров этот результат вряд ли сможет удовлетворить.)

Достижение французского гонщика показало, что и сейчас океанские рекорды могут устанавливаться не только на суперсовременных машинах и при наличии многомиллионых спонсорских бюджетов.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ТРИМАРАНА IDEC	
Длина, м	27.20
Ширина, м	16.35
Высота мачты, м	33
Осадка, м	4.50
Площадь парусности, м²	340
Водоизмещение, т	14
Год постройки	1986

Франсуа вновь вернул нас к тем временам, когда в схватке с океаном все решал человек. Если это Человек с большой буквы...

Артур Гроховский

Фото предоставлены агентством Mer & Media

БОЛЬШИЕ ГОНКИ НАЧАЛИСЬ!

Как мы и предполагали в“КиЯ” № 187, Стив Фоссетт открыл сезон борьбы за Кубок Жюля Верна, 7 февраля взяв старт на своем суперкатамаране “Cheyenne” (бывший “Playstation”). Старт, первоначально намеченный на середину января, все время откладывался из-за погодных условий — слабые ветра над Бискайским заливом (большая редкость в это время года!) и обширная область высокого давления вблизи экватора не давали шанса на быстрое прохождение начальной части дистанции.

Время (и соперники), тем не менее, поджимали. Решив, что тянуть с выходом в море больше нельзя, вечером 6-го числа при первом же благоприятном прогнозе С.Фоссетт вывел своего “индейца” из дока Плимута (напряженные отношения, сложившиеся в последнее время между США и Францией, вынудили его воспользоваться именно Плимутом, а не Брестом, как обычно).

На момент сдачи номера в печать события, однако, развивались не самым благоприятным для мультирекордсмена образом — совершив тактическую ошибку, излишне уклонясь к юго-востоку, он отстает от рекордного графика Б.Пейрона почти на сутки.

Чуть позже, 9 февраля, в море рванулся другой “индеец” — “Geronimo” — под командованием знаменитого Оливье де Кersосона, человека, восемь раз обогнувшего земной шар под парусом.

Увы, его продвижение по маршруту пока тоже рекордным не назовешь. По поступающим с борта тримарана сведениям, его средняя скорость держится на целых три узла ниже, чем показывал “Orange” на этом же отрезке пути.

А тем временем 11 февраля прошло торжественное крещение нового “Orange 2” (стр. 80), на котором присутствовали многие известные люди, включая знаменитого автогонщика Алена Проста. Бруно Пейрон полон решимости “догнать и перегнать” — причем не только Америку...

А.Г.

P.S. *В пятницу 13 февраля в “КиЯ” пришло сообщение с борта “Geronomo”: “Порвали два больших спинакера, возвращаемся...”*

ЗОЛОТОЙ СЕЗОН водномоторников Санкт-Петербурга

Команда Санкт-Петербурга — чемпион России и обладатель Кубков России в 2003 г.

Напутствие перед стартом мотолодок класса СН-350 в г. Кинешма дает тренер Н.Федоров. Пилот — кмс А.Евдокименков

Лично-командный чемпионат России

В соответствии с календарным планом Всероссийских соревнований по водно-моторному спорту этот чемпионат России проводился в три этапа.

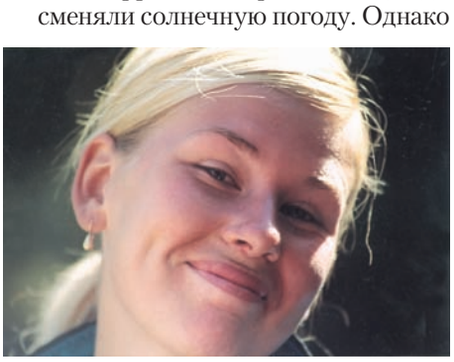
I этап, Кинешма Ивановской области, 19–22 июня

Второй год подряд Кинешма принимала участников соревнований. Очень важно отметить их четкую организацию и внимательное отношение хозяев ко всем без исключения командам и судьям. До сих пор не покидает ощущение праздника, который устроил город для спортсменов и зрителей.

Правда, как всегда, погода внесла свои коррективы: проливные дожди сменяли солнечную погоду. Однако на трассе гонок в каждом классе велась непримиримая борьба как в личном, так и в командном первенствах. Успешно в своих классах выступили спортсмены Санкт-Петербурга:

юноши: СН-175 — Денис Федоров, 2-е место; СН-250 — Юлия Климовских, 3-е; СТОК-350 — Анна Щукина, 1-е; Алексей Овчинников, 2-е;

взрослые: С-350 — Антон Клюшников, 1-е; Евгений Батраков, 2-е; Т-550 — Андрей Овчинников, 1-е; ОН-350 — Константин Гусев, 1-е; Дмитрий Михайловский, 3-е.



Аня Щукина — лицо команды Санкт-Петербурга 2003 г.

II этап, Заречный Свердловской области, 24–26 июля

Праздник души! Да, именно так можно назвать все то, что происходило в Заречном. Великолепная погода, прекрасный прием, отличная организация — такого мы не видели нигде! Ежегодно приезжая в Заречный, приятно удивляешься, с какой заботой относится руководство города и Белоярской АЭС (БАЭС) к соревнованиям водномоторников.

Второй этап был определяющим — кто-то исправлял ошибки первого этапа, кто-то укреплял позиции в общем зачете. Борьба была бескомпромиссной и упорной. Одно чуть не повлияло на результаты некоторых питерских гонщиков, а именно топливо, которое они приобрели на местной бензоколонке. Хорошо, что в команде имелся запас бензина, привезенного из Питера. Сложнее было лидеру в классе ОН-500 Вадиму Ушакову — каждый раз, уходя со старта первым, он лидировал пару кругов и вдруг останавливался! Оказалось, что все дело в некачественном топливе, а когда это обнаружилось, заезды уже закончились. Надо, конечно, отметить, что, заменив топливо, Вадим выиграл все гонки в оставшихся соревнованиях.

Итоги выступления питерских спортсменов таковы:

юноши: СН-175 — Денис Федоров, 1-е место; СН-250 — Юлия Климовских, 3-е; СТОК-350 — Анна Щукина, 1-е;

взрослые: С-350 — Антон Клюшников, 1-е; Евгений Батраков, 2-е; Т-550 — Андрей Овчинников, 1-е;

На дистанции — трехкратный победитель первенства России в классе СН-350 кмс Денис Федоров, Волгоград

Старт мотолодок класса СН-250. Этап I, Кинешма

Лидер в классе СТОК-350 мс Анна Щукина (№ 27) Волгоград

Андрей Юрченко, 2-е; ОН-350 — Константин Гусев, 1-е.

Здесь же в Заречном с 27 по 29 июля проводился Открытый чемпионат России среди сильнейших гонщиков. Прекрасные призы и подарки победителям и призерам предоставило руководство БАЭС. Соревнования были упорными и зрелищными, вся набережная водоема была заполнена зрителями, которые активно переживали за спортсменов. И опять отлично выступили представители Санкт-Петербурга:

юноши: СН-175 — Денис Федоров, 1-е место; Алексей Бычков, 3-е; СН-250 — Юлия Климовских, 1-е; СН-350 — Кирилл Живилов, 3-е; СТОК-350 — Анна Щукина, 2-е;

взрослые: С-350 — Антон Клюшников, 1-е; Евгений Батраков, 2-е; Т-550 — Андрей Юрченко, 1-е место; Андрей Овчинников, 2-е; ОН-350 — Константин Гусев, 1-е место; ОН-500 — Вадим Ушаков, 1-е.

Очень неприятной была новость главного судьи соревнований В. Н. Атманаки о том, что III этап чемпионата России в Рязани не состоится. О чем думали рязанцы — организаторы соревнования, никому неизвестно, но то, что они подвели всех водномоторников России, это точно! Дело в том, что III этап должен был начаться через неделю после II этапа в Заречном, и все спортсмены и участники запланировали поездку как одну — оформили командировки, отпуска, наконец, купили билеты, но все пошло прахом.

Всем известно, как тяжело добираться до места соревнований спортсменам и командам из Сибири и Дальнего Востока, но, увы, многих мы уже не увидели в Волгограде, где в конце концов были проведены и этот этап, и Кубок России.

III этап, Волгоград, 17–19 сентября

Сколько лет на Всероссийском семинаре тренеров и судей говорится о том, что соревнования надо проводить летом, что в сентябре юноши начинают учебный год и, потеряв две недели, они очень тяжело наверстывают отставание в учебе, но, как говорится, воз и ныне там.

Хуже организации соревнований, чем в Волгограде, в этом сезоне мы не видели. Заброшенный пляж на окраине города в какой-то протоке Волги для лагеря участников. Неимоверная удаленность старта и главной судейской коллегии от участников соревнований. Совершенно неподготовленная трасса. Полное отсутствие информации плюс некомпетентность некоторых судей и их предвзятость в решении спорных вопросов. Вот с таким "букетом" проблем пришлось столкнуться руководителям и спортсменам не только нашей команды.

"Благодаря" такой организации гонки изобиловали столкновениями и переворотами судов.

Удивляло также решение, которое принимал главный судья соревнований В. Н. Атманаки: одну и ту же ситуацию он трактовал по-разному и, что интересно, всегда не в пользу спортсменов из Питера. А что стоит одно из его высказываний: "...Он слишком агрессивно входил в поворот!" Хотя в той ситуации ни столкновения, ни даже касания не было, что и подтвердили оба пилота! Тем не менее результат спортсмену не зачли.

И все же происходящее на трассе радовало. Спортсмены города на Неве были неудержимы, слаженная работа механиков, тренеров, пилотов оставила не у дел соперников, и это было великолепно!

А результаты спортсменов оказались под стать их выступлению:

юноши: СН-175 — Денис Федоров, 1-е место; СН-250 — Юлия Климовских, 1-е; СТОК-350 — Анна Щукина, 1-е; Алексей Овчинников, 2-е;

взрослые: С-350 — Антон Клюшников, 1-е; Евгений Батраков, 2-е; Т-550 — Андрей Юрченко, 2-е; ОН-350 — Константин Гусев, 1-е; ОН-500 — Вадим Ушаков, 1-е.

По итогам трех этапов чемпионата России чемпионами и призерами стали:

СН-175 — Денис Федоров, 1-е место; СН-250 — Юлия Климовских, 2-е; СТОК-350 — Анна Щукина, 1-е; Алексей Овчинников, 2-е; С-350 — Антон Клюшников, 1-е; Евгений Батраков, 2-е; Т-550 — Андрей Овчинников, 1-е; Андрей Юрченко, 2-е; ОН-350 — Константин Гусев, 1-е; ОН-500 — Вадим Ушаков, 3-е.

И юношеская команда Санкт-Петербурга, и взрослая заняли первые места. Эти победы петербургских спортсменов — подарок любимому городу в год его 300-летия.

Есть первый дубль!

Обладатель Кубка России в классе СН-250 кмс Юлия Климовских, г. Волгоград

Кубок России

Эти соревнования проводились в Волгограде 21–22 сентября и мало чем отличались от предыдущих: все та же неразбериха, отсутствие информации, неготовность судей принять правильное и единственно верное решение.

В то утро была спокойная тихая погода, сияло солнце. Стоя на старте, мы обратили внимание, что стартовый створ стал очень узким, о чем попросили судью на старте доложить главному судье соревнований по рации. Главный судья В. Соколов беспечно ответил, что, мол, все нормально, давайте старт. На наши настоятельные просьбы раздвинуть створ судья на старте А. Батьков еще три раза по радиотелефону докладывал главному судье Соколову, на что тот неизменно требовал дать старт судам класса С-350!

И произошла трагедия: в заезде участвовало более 20 судов, и, когда они стартовали, в стартовом створе с резким поддувом ветра взлетело и перевернулось судно из Севастополя Виталия Лубяницкого. Рядом с ним в этот момент находился гонщик из г. Протвино А. Трусов. Чтобы увернуться от падающего судна, А. Трусов постарался отвернуть вправо... и с большой скоростью врезался в дебаркадер, на котором находилась главная судейская коллегия.

Через пять минут пилота увезли в реанимацию, а судьи быстро увеличили стартовый створ. Вот такие порядки на нашей водно-моторной "кухне"!

И хотя всё и вся были настроены против команды Санкт-Петербурга, но остановить ее уже было невозможно.

Призерами и победителями Кубка России стали:
СН-175 — Денис Федоров, 3-е место; СН-250 — Юлия Климовских, 1-е; СТОК-350 — Анна Щукина, 1-е; Алексей Овчинников, 2-е; С-350 — Антон Клюшников, 1-е; Т-550 — Андрей Овчинников, 2-е; Андрей Юрченко, 3-е; ОН-350 — Константин Гусев, 1-е; ОН-500 — Вадим Ушаков, 1-е.

Команды юношей и взрослых завоевали Кубки России.

Есть второй дубль!

А как было приятно слышать во время награждения: "Хватит Питер награждать!"

По итогам прошедшего 2003 г., сезона четыре спортсмена выполнили норматив мастера спорта России, четыре — кандидата в мастера спорта, 16 человек вошло в состав сборной команды России.

От имени всех спортсменов, тренерского коллектива хотим поблагодарить президента Федерации ВМС Санкт-Петербурга и Ленинградской области А. И. Ишутина, а также А. Д. Куликова (РОСТО), С. А. Медникова (Спорткомитет Санкт-Петербурга) за помощь и участие в финансировании и решении направить команды на соревнования.

Без финансовой поддержки со стороны Спорткомитета мы вряд ли показали бы такие результаты. Большое вам за это спасибо!

Было бы неправильно не отметить труд и неоценимую помощь наших великолепных механиков — К. Климовских, И. Щукина, В. Бычкова, Н. Евдокименкова, В. Кондратьева, Д. Дубинина. Спасибо за все!

***Николай Федоров**,*
мс, тренер юношеской команды Санкт-Петербурга;
***Александр Овчинников**, мсмк, тренер взрослой команды*

В ПРЕДДВЕРИИ СЕЗОНА

О соответствии с Единым календарным планом всероссийских и международных спортивных мероприятий по техническим и военно-прикладным видам спорта 20–21 ноября 2003 г. в Москве состоялось Всероссийское совещание судей и тренеров по водно-моторному спорту. Работали следующие группы: судейская, спортивных мотолодок, глиссеров, скутеров, гонок на выносливость, технического обеспечения соревнований, проведения международных соревнований, организации празднования 100-летия водно-моторного спорта в России.

За большой вклад в развитие водно-моторного спорта медалью "Первого трижды Героя Советского Союза А. И. Покрышкина" награждены А. И. Ишутин, П. С. Пылаев, Н. В. Мнев, А. А. Беляевский, В. Л. Беляевская.

Утверждены Положение о соревнованиях на 2004 г. и составы судейских коллегий, принят Календарь соревнований.

Судейский семинар

5-6 февраля 2004 г. в Санкт-Петербурге состоялся Всероссийский семинар судей и организаторов соревнований по водно-моторному спорту. Присутствовали 33 представителя из Москвы, Санкт-Петербурга, Рязани, Ростова-на-Дону. Программа семинара включала такие темы, как изучение и обсуждение правил соревнований и положения о соревнованиях, обеспечение их безопасности и требования к организаторам, финансовые вопросы, календарь российских и международных соревнований. Все обучавшиеся на семинаре получили сертификаты и удостоверения, судьям также были вручены форменные жилеты и головные уборы.

Федерация водно-моторного спорта выражает благодарность за содействие в организации семинара Совету межрегиональной общественной организации РОСТО Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Валентина Беляевская,
ответственный секретарь Федерации водно-моторного спорта и яхтенного туризма Санкт-Петербурга

Станислав Курценовский

“ФОРМУЛА-1”: Курценовский в команде Капеллини

Чемпионат мира в классе “Формула-1” опять не преподнес никаких сюрпризов — на высшей ступени пьедестала почета в очередной, уже восьмой, раз красовался итальянец Гвидо Капеллини. Однако некоторой неожиданностью для водно-моторного мира оказалось то, что в сезоне 2003 г. гонщик номер один пригласил в напарники по своей команде “Zepter Tamoil” российского спортсмена — петербуржца Станислава Курценовского. В команду входил и еще один итальянец, Иван Бригада, которому большей частью пришлось довольствоваться ролью запасного — согласно правилам проведения чемпионата, от команды одновременно могут выступать в заездах только два гонщика.

К сожалению, Стаса постоянно преследовали неудачи. На первом этапе в Португалии, управляя легкой и непривычной для него лодкой, он не удержал ее в коварном правом повороте и опрокинулся. Затем в Финляндии заработал первую желтую карточку. После аварии судьи приостановили ход гонки и выпустили на трассу лодку-стартер. При этом все участники должны были двигаться за ней, сохраняя достигнутую перед аварией очередность. Как на грех, вскоре у португальца Дуарте Бенавенте скис мотор, и шестеро спортсменов, в том числе и Стас, его попросту объехали. Курценовский пришел в гонке восьмым, но после финиша всю шестерку ждал неприятный сюрприз — Бенавенте подал протест, который после долгих разбирательств был им выигран. Поскольку нарушители не прошли положенный в таких случаях штрафной круг, их результаты были аннулированы.

В Италии — опять желтая карточка: судьи посчитали не соответствующим правилам совершенный Курценовским обгон в повороте, и спортсмена отозвали с трассы. Отыграться удалось в Германии — шестое место, вполне в стиле команды, возглавляемой титулованным Капеллини. Но в Малайзии Стаса вновь “тормознули” судьи, хотя ситуация была более чем спорной: в борьбе за третье место с Лайтом Фараоном из Саудовской Аравии итальянец Фабрицио Бокка чересчур резко занырнул в поворот, перевернулся и задел скутер российского гонщика — буквально за 300 м до финиша. В результате третья желтая карточка и запрет на участие в очередном этапе — в Сингапуре на старт вышел Бригада, занявший на нем девятое место. С таким же результатом Стас закончил этап в Шардже (ОАЭ), но на последнем этапе в Абу-Даби случилось практически то же, что и в начале сезона. Капеллини предложил своему российскому напарнику выступить на новом корпусе, разработанным специально под трассу не только с левыми, но и с правыми поворотами. (Надо сказать, что и сам чемпион, принимавший участие в его создании и выступивший на нем на одном из этапов, управлялся с “секретной” новинкой не без труда). Непривычная лодка преподнесла неприятный сюрприз уже в ходе свободной тренировки — на одном из левых поворотов резко уперлась скулой и перевернулась.

По имеющейся у “КиЯ” предварительной информации, в нынешнем сезоне Станислав Курценовский планирует создать совместную команду с финским гонщиком Сами Селио.

Скутера Капеллини и Курценовского на старте

ЭТАПЫ “ГРАН-ПРИ–2003”:
I — 4 мая, Портимао (Португалия);
II — 15 июня, Хельсинки (Финляндия);
III — 6 июля, Кальяри (Италия);
IV — 3 августа, Штральзунд (Германия);
V — 5 октября, Куала-Лумпур (Малайзия);
VI — 26 октября, Сингапур;
VII — 5 декабря, Шарджа (ОАЭ);
VIII — 12 декабря, Абу-Даби (ОАЭ).
Венгерский этап, запланированный на 21 июня в Будапеште, был отменен.
Результаты командного первенства:
1-е место — “Emirates F1” (ОАЭ),
2-е — “Zepter Tamoil” (Италия и Россия),
3-е — “Singha Racing Team” (Италия).

ОФИЦИАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЧЕМПИОНАТА МИРА В КЛАССЕ “ФОРМУЛА-1” 2003 Г. (24 ГОНЩИКА)

Место	№	Гонщик	Страна	Этапы								Очки
				I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	
1	1	Г.Капеллини	Италия	20	15	20	—	15	15	—	12	97
2	27	С.Гиллман	США	—	12	15	—	20	20	20	—	87
3	15	Ф.Кантандо	Италия	15	20	—	20	—	5	15	1	76
4	3	Л.Фараон	Саудовская Аравия	9	—	12	—	12	—	—	20	53
5	30	Ф.Компарато	Италия	12	4	9	12	4	—	—	9	50
6	17	Ф.Дессертен	Франция	—	5	5	9	—	12	12	5	48
7	10	Д.Бенавенте	Португалия	7	9	7	—	—	—	—	15	38
8	28	Т.Аль-Камзи	ОАЭ	—	7	—	15	5	7	—	—	34
9	7	Ф.Бокка	Италия	4	2	1	7	7	2	5	3	31
10	25	С.Селио	Финляндия	—	—	—	—	—	4	7	7	18
17	2	С.Курценовский	Россия	—	—	—	5	—	—	2	—	7

“АКВАБАЙК КЛАСС ПРО”:
россияне пока не в лидерах

Чемпионат проходил в пять этапов, состоявшихся 22-24 марта в Сантьяго-де-Куба, 24-26 мая в Порт-Камарг (Франция), 23 июня в Петербурге, 12-14 июля в Кальяри (Италия) и 24-26 декабря в Абу-Даби (ОАЭ). Схема проведения соревнований остается прежней — гонки проходят по кольцевой дистанции в классах “Ski Division” (“стоячие” гидроциклы) и “Runabout-1200” (“сидячие” машины), а также состязания в дисциплине “фристайл” (акробатика на аквабайках обоих типов). Российские гонщики приняли участие только в трех этапах, не добившись особых успехов — лучшими результатами оказались 9-е место Владимира Бабенко на кубинском этапе и 10-е, занятое Алексеем Синицыным в Петербурге.

ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТА МИРА В КЛАССАХ “АКВАБАЙК-ПРО”

“Ski Division”: 1 — К.Лэгль, Франция, 99 очков; 2 — Р.Барт, Великобритания, 80; 3 — Д.Наварро, Франция, 77; 4 — Д.Селлес, Испания, 72; 5 — Ж.Бояджан, Франция, 53; 6 — А.Ида, Италия, 52.
“Runabout Class”: 1 — Н.Бин Хинди, ОАЭ, 99; 2 — Д.Наварро, Франция, 95; 3 — Л.Беналья, Италия, 47; 4 — С.Гереншер, Венгрия, 44; 5 — П.Паэсани, Италия, 44; 6 — Д.Томас, Испания, 35.
“Freestyle”: 1 — А.Ленци, Бразилия, 125; 2 — Р.Стамперс, Франция 80; 3 — М.Сикерлинг, Германия, 60; 4 — Д.Делис, Австрия, 54; 5 — Д.Кайралла, Бразилия, 48; 6 — С.Томиротте, Бразилия, 26.

“JET SPRINT”
расширяет географию

Начало этому виду спорта положили гонки на водометных катерах по речным дистанциям, которые состоялись в Новой Зеландии в 1981 г. Их двадцатилетие было отмечено в 2002 г. проведением гонок уже в ранге престижного чемпионата мира, проходящего под эгидой UIM — “World Series Jetsprint” (WSJ). С 1988 по 2000 г. гонки проходили только в южном полушарии — в Австралии и Новой Зеландии – и были однодневными. Но с момента включения их в число шести мировых чемпионатов UIM и назначения директора WSJ Джереми О’Дрискола официальным учредителем они появились и в северном полушарии.

Чемпионат “Jet Sprint” 2002 г. собрал 53 лучших экипажа катеров из Австралии, Новой Зеландии и США, которые подразделялись на два международных класса: “группы А” и высокомощных суперкатеров на спиртовом топливе. Первая гонка из двух заездов на разных речных участках привела соперников к тому же самому месту, где этот вид водно-моторного спорта зародился два десятилетия назад — в Новую Зеландию. Вторая прошла через шесть месяцев в северном полушарии — на реках американского Среднего Запада.

Когда отшумел чемпионат и успокоилась вода, настало время подумать о будущем. Телевизионная аудитория болельщиков чемпионата расширяется, и рассматривается вопрос о перенесении гонок в Англию и страны Европы. Для привлечения многонациональных команд к участию в “Jet Sprint 2004” конструкторы катеров и мотористроители ищут пути дальнейшего повышения и без того высоких характеристик катеров, а экипажи продолжают совершенствовать свое мастерство. По мнению учредителя Джереми О’Дрискола, то и другое повысит престиж данного чемпионата. За восемь лет этот популярный австралийский бизнесмен и гонщик поднял водно-моторный спорт практически до профессионального уровня. Будем надеяться, что его энтузиазм послужит дальнейшей популяризации этих гонок.

ГОНКИ НА ПРОГУЛОЧНЫХ ЛОДКАХ

Одним из главных событий сезона 2003 г. стало возобновление мирового чемпионата по гонкам на выносливость в классах “Powerboat P1”, утвержденных UIM. Гонки получили нового учредителя — “KBL Powerboat Management Ltd”. Эта компания привнесла в гонки опыт хороших организаторов подобных мероприятий — Натана Найта, Филиппе Бенхамо и Массимо Липпи. Найт прежде был управляющим директором организации “Offshore Sport Promotion”, бывшего учредителя и спонсора “Класса 1” для гонок открытого моря.

Гонки “Powerboat P1” прошли в трех категориях: "Спорт", "Суперспорт" и "Эволюция". Чемпионат ориентирован на команды, находящиеся в частном владении и независимые от производителей. Участие производителей ограничено поставками катеров, моторов и запчастей, а также помощью в техническом обслуживании.

В категории "Спорт" соревновались однокорпусные суда длиной не более 33 футов. Корпус катера должен быть серийного производства со стандартным двигателем, упомянутым в каталогах производителей. Под серийностью производства корпуса понимается минимум 25 единиц, под стандартным мотором — минимальный "тираж" в 100 единиц. Судно должно приводиться в движение двумя стационарными двигателями, работающими на бензине или дизельном топливе. Удельная мощность при этом не должна превышать 1 л.с. на 10 кг. Категория “Суперспорт” аналогична категории “Спорт” за тем лишь исключением, что удельная мощность не может превышать 1 л.с. на 4 кг.

Чемпионат состоял из шести этапов, каждый из которых проводился в выходные дни в два круга с начислением очков первым шести финишировавшим командам: в субботу команды соревновались на 50-мильной на сложной трассе со множеством поворотов, а в воскресенье — в более традиционной маршрутной на 80 морских миль.

ПРОДАЁМ
СВОБОДУ
в Самаре
Количество
не ограничено
Гарантия
Сервис
WWW.DSK.RU

ООО "ДСК" Техника для активного отдыха г. Самара, ул. Урицкого, 1. тел. (8462) - 478-578

Длина - 5,80 м
Ширина - 2,31 м
Вес - 1098 кг
Скорость - 72 км/ч
STINGRAY 190CS/CX
STINGRAY
Трэйд Марин
КАТЕРА И ЯХТЫ
TRADEMARINE.COM
(812) 33-100-55
(812) 115-07-57

НОВАЯ МОТОЛОДКА ДЛЯ ЮНОШЕСКИХ КЛАССОВ

Опытный образец мотолодки нациального класса СН-250 — прототип будущего “Миража-250”

В восьмидесятые годы прошлого столетия поставщиками спортивных мотолодок для юношеских классов являлись два судостроительных предприятия — ЛПО “Патриот” в Ленинграде и экспериментальная верфь в г. Шальчининкай (Литва). После развала СССР водномоторники России остались ни с чем, так как производство корпусов прекратилось. В соревнованиях использовались только те мотолодки, которые были изготовлены ранее…

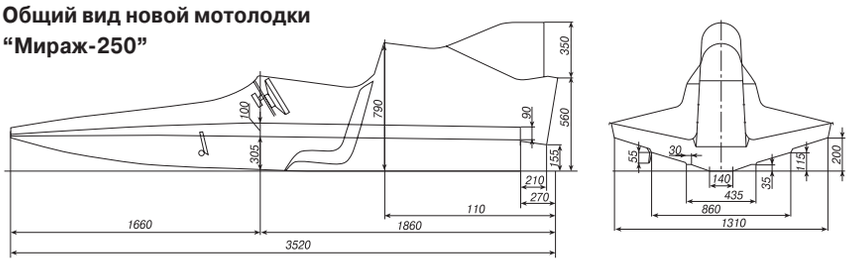
В эпоху расцвета отечественного водно-моторного спорта, пришедшуюся на семидесятые годы, корпуса лодок наиболее популярного юношеского класса SA-250 были практически свободными по конструкции — регламентировались лишь длина (3.5 м), ширина (1.3 м), а также габариты кокпита (0.3×0.6×0.9 мм). В 1981 г. ЛПО “Патриот” стало серийно выпускать мотолодки SA-80, рассчитанные на установку моторов “Ветерок-12” и “Москва-12.5”, а еще через год освоило выпуск лодок “младшего класса” JT-175 под “Ветерок-8”. Объемы выпуска были достаточно большими, и по этой причине Федерация водно-моторного спорта СССР объявила продукцию “Патриота” классами-монотипами. После того как производство “Ветерка-8” было приостановлено, лодки JT-250 разрешили использовать и в 250-кубовом классе.

По сравнению с SA-80 они отличались преимуществом в скорости, но имели и ряд серьезных недостатков — по той причине, что изначально были рассчитаны на меньшую мощность и, соответственно, скорость. Днище умеренной килеватости с достаточно широкой поверхностью глиссирования имело высокое гидродинамическое качество, позволившее достигать скоростей порядка 60 км/ч, однако в этом режиме лодки были подвержены дельфинированию и очень жестко шли по волне, практически всегда присутствующей на гоночных акваториях, что приводило к ухудшению маневренности. К тому же из-за малых размеров кокпита какая-либо защита пилота на случай столкновения практически отсутствовала. Однако выпуск и этих лодок давно прекращен.

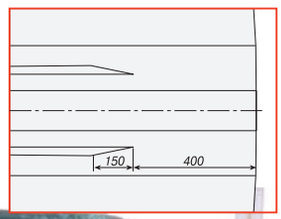
В 1998 г. на Всероссийском семинаре тренеров и судей в Москве был поднят вопрос: “Как быть дальше?” Много и о многом говорили на том семинаре, но так и не смогли решить, кто же возьмется за изготовление новой лодки. Инициативу проявил известный гонщик, мастер спорта международного класса Александр Овчинников — не мудрствуя лукаво, он приобрел в Эстонии мотолодку шведской фирмы “Винрейс” и предложил судостроительной фирме “Мираж”, возглавляемой Михаилом Панкратовым, взять ее за основу при создании мотолодки юношеского класса.

В 2000 г. были изготовлены первые лодки “Мираж-350”, отвечающие правилам национального класса СН-350, которые показали отличные гоночные качества. Однако заложенные конструктивные решения и технология изготовления не позволяли эксплуатировать эти мотолодки в течение продолжительного времени. Поиски решения проблемы продолжались в течение двух лет. В 2002 г. ООО “Мираж” при производстве корпусов стала использовать специальные смолы и вакуумную запрессовку пенопласта марки “Herex”, что позволило зна-

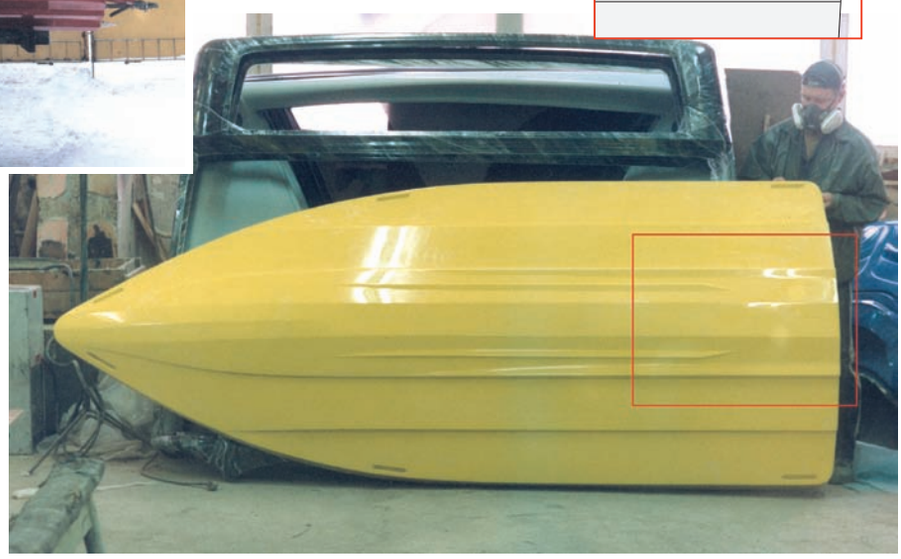
Общий вид новой мотолодки “Мираж-250”



Опытный образец “Миража-250”



Серийная лодка “Мираж-250”. Конфигурация продольных реданов приведена в соответствие с правилами класса JT-250.



Основные требования к мотолодке класса JT-250 по правилам UIM:	
Длина, мм	не менее 3100
Ширина, мм	не менее 1250
Высота, мм	не менее 350
Вес лодки вместе с пилотом после гонки с остатками топлива, кг	не менее 160
Макс. объем двигателя, см³	265

чительно увеличить прочность корпуса и продлить срок эксплуатации.

Основные требования, которые предъявляются к спортивной мотолодке — это безопасность, мореходность и маневренность. С учетом этих требований в 2001 г. Николаем Евдокименковым и Александром Овчинниковым была изготовлена мотолодка и для класса СН-250, которая сразу показала прекрасные результаты — отлично вела себя на прямой и в повороте, кокпит и задний обтекатель предохраняли пилота во время столкновений. В основу ее во многом легли конструкторские решения, опробованные на “Мираже-350”. Были учтены и недостатки JP-175 — при той же ширине 1.3 м длину увеличили до 3.35 м, увеличили килеватость и уменьшили ширину глиссирующей пластины. Переход от сильнокилеватых обводов днища в носу к умеренно килеватым в зоне постоянно смоченных на режиме глиссирования поверхностей осуществлялся через поперечный редан на миделе. На первых же испытаниях в “боевых условиях” лодка достигла расчетной скорости, что позволило начинающему тогда пилоту Андрею Евдокименкову, сыну конструктора, занять третье место на первом этапе чемпионата России 2001 г. и показать второй результат на третьем.

Но Николая не оставляла мысль разработать универсальную лодку, которую можно использовать не только в национальных, но и в международных классах, тем более что в 2002 г. ФВМС России разрешила применять моторы зарубежного производства. Удачный образец пришлось подвергнуть серьезным переделкам — увеличить длину, убрать поперечный редан, а конфигурацию оконечностей коротких продольных реданов по бокам от гидролыжи привести в соответствие с правилами. Чтобы добиться большей прочности, немного изменили дизайн защищающих пилота обтекателей.

В 2003 г. фирма “Мираж” стала серийно выпускать эту лодку, отвечающую требованиям как юношеского класса СН-250, так и международного JT-250, который все активнее культивируется в России (на основных спортивных встречах по водно-моторному спорту — чемпионате и Кубке России — представлены оба класса). При постройке корпуса используются современные материалы и технологии (в частности, вакуумная формовка), а также учитывается мировой опыт производства гоночных лодок — в том числе и скутеров “Формулы-1”, о которых Николай Евдокименков, бывший “формульный” механик, знает не понаслышке. При этом по цене лодка получилась по нынешним временам довольно доступной — немногим более 1000 долл.

О великолепных качествах “Миража-250” свидетельствует хотя бы тот факт, что член сборной команды Петербурга, кандидат в мастера спорта Юлия Климовских, выступая на третьем этапе Первенства России и Кубке России в Волгограде в сентябре 2003 г., не оставила никаких шансов на победу своим соперникам, заняв первые места.

По достоинству новую мотолодку оценили спортсмены и тренеры не только в России. Известный гонщик из Латвии Андрей Тореко, увидев лодку в гонке и замерив ее скорость, воскликнул: “Да у нее такой же ход, как и у чемпиона Европы 2003 г. в классе JT-250!”

Николай Федоров

“Мираж-350”

РАССКАЗЫ О ПУТЕШЕСТВИЯХ

“РУССКАЯ РУЛЕТКА”: морской вариант (часть 2)

Продолжение рассказа махачкалинского путешественника-одиночки Е.А.Гвоздева о дальних плаваниях на малых и сверхмалых судах. На этот раз яхтенный капитан делится своим опытом выживания человека в экстремальных условиях.

Выживать — это по-нашему

Одна из наших бесед с Евгением Александровичем по поводу выживания в море совпала по времени с недавним прямым разговором по ТВ Президента РФ Владимира Путина со страной. И когда Е.Гвоздев услышал из его уст цифру — сколько россиян имеют сейчас доходы ниже официального прожиточного минимума (около 30 млн. чел.), заметил: “Вот тебе и теоретическое обоснование выносливости российских мореходов-одиночек. Выживание — это наш национальный способ существования, черта характера. И если она проявляется на суше, то почему бы этому не быть в океане, где умение выживать еще нужнее”.

Конечно, на крупных и хорошо оснащенных современных яхтах проблемы выживания не существует. Там никому и в голову не придет жестко выдерживать суровые нормативы суточных расходов еды и воды — 1 кг и 2 л на человека соответственно. Но иногда — то ли по бедности, то ли экстравагантности, или в силу разных других причин — борьба экипажа (прежде всего — одиночки) за жизнь становится главной задачей. И тогда, по классификации Е.Гвоздева, главными врагами мореплавателя становятся: переохлаждение, жажда, голод, травмы и болезни, пираты и морские хищники.

Переохлаждение

Маршруты обеих кругосветок каспийского яхтсмена 1992–1996 и 1999–2003 гг. тяготели к экваториальной зоне по той простой причине, что оба его судна — 5.5-метровый швертбот “Лена” и 3.7-метровый утюжок “Саид” — совершенно не приспособлены к плаванию в холодной воде: ни термоизоляции, ни отопления. Единственную возможность согреться гарантирует сухая одежда. Поэтому Евгений Александрович хранит на яхте три комплекта в трех герметичных 40-литровых пластмассовых канистрах с широкими горлышками и надежными крышками.

Первый комплект предназначен на случай катастрофы. Его Гвоздев привез обратно нераспечатанным. Слава богу, НЗ не понадобился. Во второй канистре — запасная одежда на случай падения за борт и других неожиданностей, после чего возникает острая необходимость переодеться в сухое. И, наконец, в третьей находится комплект “постоянного обращения” по системе “стирай — носи”.

В обоих плаваниях у мореплавателя были спасательные термозащитные костюмы, позволяющие продержаться в воде с нулевой температурой до 12 часов. Их подарили меценаты в Пуэрто-Рико и Ласт-Пальмасе. Костюмами он не воспользовался, но уверяет, что они имели большое психологическое значение.

Основательно замерзал путешественник (еще до обретения костюмов) трижды. Самым тяжелым считает случай на Черном море в начале первого плавания на “Лене” (декабрь 1992 г.). На подходе к Феодосии — шторм. Температура в каюте начала понижаться до –13°. Промок и чуть не замерз: грел на газе алюминиевую канистру с водой и спал с ней в обнимку, что и спасло.

Во второй раз, в Магеллановом проливе, где явственно ощущается ледяное дыхание Антарктиды, в каюте “Саида” было не более 5–6° тепла. Но бороться приходилось не столько с холодом, сколько с сыростью. Выручал газовый калорифер, которым удобно сушить одежду. Правда, при этом в крохотной каюте становилось совершенно невоз-

можно дышать, приходилось открывать люк и отапливать пятидесятые широты.

Третий случай замерзания произошел, как ни странно, в Африке, вернее, в Красном море. Зимой 2003 г. “Саид” выбросило на песчаный берег, и капитану пять ночных часов пришлось провести в воде, температура которой была +20°. Задубел, но не простудился. Через

двое суток с помощью местных рыбаков суденышко стащили на воду. За услугу пришлось расплатиться видеокамерой.

Кроме термозащитного костюма, калорифера на газе, спирту или соляре совершенно необходимой мерой безопасности является постоянное ношение страховочного пояса, пристегнутого карабином к яхте. Е.Гвоздев не расстается с этой страховкой в море никогда и, возвращаясь домой, первое время на суше чувствует дискомфорт и беспокойство при ее отсутствии.

Если остальные советы капитана "Саида" носят субъективный характер, то наличие страховочного пояса он считает абсолютно необходимым. История знает немало случаев, когда в море обнаруживали пустые яхты без экипажа — классическим результатом подобного необъяснимого пренебрежения к страховке является, например, гибель Эрика Табарли...

Движение яхты в районах, близких к экватору, делает угрозу гипотермии не столь злободневной, как перегрев на солнце. Тем более, что рабочий день на лодке длится по 18-20 ч. Поэтому главными из одежды здесь становятся панама и рубашки с длинным рукавом. Когда появляется загар, без рубахи можно работать на палубе по три-четыре часа. Купаться за бортом Гвоздев не рискует — обливается из ковшика, да и то, если это не Австралия, где полно ядовитых медуз.

Жажда

"Не есть долго можно, а вот не пить — нельзя", — повторяет Е.Гвоздев старую истину и относит жажду на второе место в списке “врагов” мореплавателя-одиночки.

В первой кругосветке на переход Рас-Хафун—порт Джибути ему понадобилось 14 суток, а в его распоряжении было только 40 л воды, т.е. почти по три литра в сутки. И это в условиях, когда температура в каюте достигала +32° ночью и +46° днем, и, кроме питья, он не мог себе позволить ни купания, ни хотя бы умывания. А обливание очень соленой водой Красного моря положение только усугубляло.

Во втором походе 1999–2003 гг. самым длительным был этап Арика (Чили) — о. Таити: 120 суток хода, а в его распоряжении всего 225 л питьевой воды. Вдобавок за первые три месяца плавания не упало ни капли дождя, поэтому обычный суточный расход в 4 л пришлось урезать до скудных полутора. По записям в дневнике Е.Гвоздева можно судить, как человек переносит нехватку воды: в течение первого месяца сохраняется нормальное самочувствие, на второй месяц — уже тяжело и подробностей в дневнике поубавилось; на третий месяц появились боли в почках и приходилось периодически добавлять в рацион кипяченую воду, после чего боли проходят через два-три дня. Вода хранится в пластиковых канистрах и, если стоит не на свету, то зацветает не сразу.

На исходе третьего месяца плавания пошли дожди, и Гвоздев собрал достаточно влаги с помощью паруса, предварительно хорошенько промыв его от соли. Потом на Таити французские друзья подарили ему ручной мембранный опреснитель, и проблемы с водой кончились: час качаешь — получаешь 2 л. При недостатке движения на яхте это “упражнение” даже полезно. Самостоятельно позволить себе покупку такого прибора за 500 долларов капитан “Саида” не мог.

Когда в далекие 70—80-е гг. прошлого столетия не имевший заграничного паспорта Гвоздев метался по Каспию, как тигр по тесной клетке, в одном из длительных походов (по периметру моря по часовой стрелке и против нее) он установил для себя норму потребления жидкости — 3.5—4 л в сутки. За последние 20 лет эта норма не изменилась, как и вес самого моряка: 83—85 кг при росте 181 см. Правда, при длительных переходах, когда пищевой рацион становится скудным, капитан худеет на 15—20 кг, но потом быстро свой вес восстанавливает.

Голод

Из лексикона участников даже кругосветных современных гонок non-stop этот термин — голод — уже давно исчез. А встреченные Е.Гвоздевым за годы плавания сотни яхт, в том числе с семейными экипажами, десятки из которых шли “вокруг шарика”, убедили его, что ничего исключительного, а тем более героического в этих походах нет — все определяет уровень их организации и финансирования.

Е.Гвоздев в двух кругосветках жил всего на 30 долларов в месяц (при необходимых 100—150). Столь суровые нормативы диктовались не только прорехами в финансировании и отсутствием спонсоров, но и ограниченной автономностью яхты, не превышающей четырех месяцев — больше 120 кг продуктов на борт не возьмешь. Конечно, можно затариться изюмом, орехами, шоколадом и прочими сублимированными деликатесами. Но все эти рационы полярников, альпинистов и других экстремалов рассчитаны на короткое время — неделю, месяц, полгода. Четыре года на изюмчике не продержишься — нужна хотя бы видимость полноценного суточного рациона, обеспечивающего 3500—4000 ккал в сутки.

У Гвоздева, располагавшего одним долларом в сутки, он выглядел так: по 100 г (в разных сочетаниях) мясных и рыбных консервов, круп разных и макарон, овощных и фруктовых консервов, сгущенного молока и сахара, чая, кофе, специй. От хлеба Гвоздев отвык — обходился галетами; свежими овощами и фруктами, по его же словам, объедался на берегу и запасался ими в дорогу. Но без холодильника они быстро портились.

Приведенный рацион ни в коем

случае нельзя воспринимать как категорические рекомендации — это не больше, чем рассказ о выживании конкретного яхтсмена в конкретных условиях. Изменятся условия — изменятся и способы выживания. На мой вопрос, как можно заполнить разрыв между реальными 30 и хотя бы 100 необходимыми долларами на питание в месяц путешественник ответил: “Помогает международное морское братство яхтсменов, российские диаспоры, разбросанные по миру, и “подножный корм” — рыбалка”. Охотился Гвоздев только по необходимости, используя гарпун, добывая плывущих за яхтой дорад, бонит или тунцов. Подвяливал нарезанное кусочками или лентами рыбное филе и даже без соли получал "лучший в мире балык". В океане, где нет ни мух, ни вредных бактерий, он действительно получался замечательным.

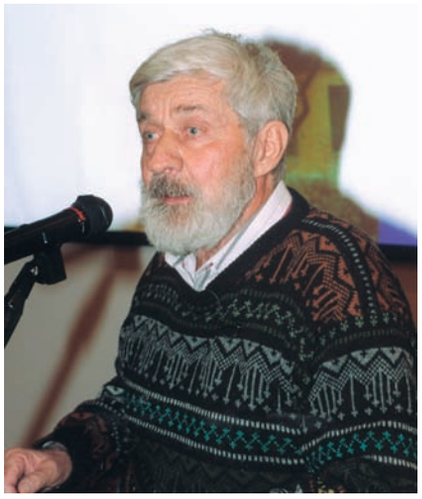
“Не бедствовал, но терпел лишения”, — дважды записал Евгений Александрович в дневниках первого похода. Зимой 1992–1993 гг., еще у стенки в Новороссийском порту, он начал растягивать трехмесячный запас продуктов, и ему удалось затянуть этот безрадостный процесс на восемь месяцев. Правда, к приходу в Лас-Пальмас, где с помощью фирмы "Совиспан" удалось пополнить припасы, Гвоздев похудел на 20—22 кг и “обзавелся” явными признаками цинги. Зато следующий за этим океанский переход Лас-Пальмас—Пуэрто-Рико оказался вполне благополучным, и ему удалось даже слегка отъесться и поправиться.

Вторая аналогичная запись сделана осенью 1995 г., когда при нападении пиратов яхта “Лена” подверглась разграблению у мыса Рас-Хафун, после чего чудом спасшийся капитан в течение двух недель питался размоченным рисом, пока не достиг Джибути, где обратился за помощью в российское консульство. Там же его поддержали моряки с французского фрегата "Жюль Верн", подарившие несколько коробок с продуктами. И это был далеко не первый встречный пароход, команда которого отнеслась к российской яхте по-братски. Еще Евгений тепло вспоминает теплоход "Максим Горький" и научно-исследовательское судно "Южморгеология" (оба встретились в Чили), с помощью которых его продовольственные проблемы решались на недели и месяцы вперед. Вдобавок российские капитаны всегда охотно отправляли на родину гвоздевские телеграммы близким.

И две технические детали в заключение темы: еду Гвоздев готовил на плитке "кэмпинг-газ" (четыре удобных в хранении миниатюрных баллончика на месяц). Сыпучие продукты — соль, сахар, рис, крупы, макароны, сухое пюре, спагетти, чай и кофе — он хранит в пластиковых бутылках из-под минералки. Причем такой порядок заведен не только на яхте, но и на домашней кухне.

Травмы и болезни

На все случаи жизни медикаментов не напасешься, поэтому главным условием работоспособности в океане остается хорошее здоровье. Из постоянных травм мореплаватель называет порезы и уколы. Иногда от перегрева может болеть голова, а при нехватке питьевой воды — почки. Случаются падения и ушибы, доходит до трещин на ребрах. За многолетнюю карьеру яхтсмена у него случилось четыре падения за борт, но выбирался на палубу всегда сам (без страховочного пояса — ни шагу)! В судовой аптечке, которую обычно пополняют меценаты, у него всегда есть перевязочный материал, антибиотики, стрептоцид и аспирин, средства от головной боли, от грибков, вазелин, крем от загара (но нужна вода, чтобы его смывать), марганцовка (ее слабый раствор — способ борьбы с легкими пищевыми отравлениями).



В конце второй кругосветки, уже в Черном море, капитан "Саида", перепрыгивая с яхты на яхту, поскользнулся и сильно ударился боком о край борта. Долго потом не мог глубоко вздохнуть, боялся трещин на ребрах, но обошлось.

Пираты и хищники

Маленькая яхточка с экипажем из одного человека беззащитна и необычайно привлекательна для всякого рода морского хулиганья и прибрежных бандитов. Поэтому надо знать традиционные места пиратского промысла, откуда может исходить реальная угроза ограбления или даже гибели. Это, перечисляет Евгений, все острова Индонезии (о чем его предупреждал сам индонезийский консул), Малабарское побережье (Юго-Западная Индия), вход в Аденский залив, о. Сокотра, окрестности порта Бербера и злополучный мыс Рас-Хафун (Сомали), оба берега и вся акватория Красного моря. Опасны также браконьеры на Дону, Волге и на Каспии. Иногда они делятся хлебом, иногда агрессивны, и от них лучше держаться подальше.

Из морских хищников Е.Гвоздев больше всего опасался акул и прибрежных австралийских крокодилов и никогда не купался в незнакомых местах, т.е. в тропиках — практически нигде.

Оружия на яхтах Евгения Александровича, кроме кухонного ножа и ракетницы, никогда не было.

(Окончание следует)

Олег Санаев,
г. Махачкала

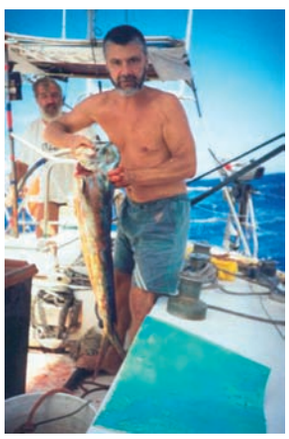
аренда яхт и катеров по всему миру
СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
WWW.SOLPAR.RU/KATER
официальный представитель компаний
Sunsail Crown Blue Line Stardust Yacht Charters
28 лет успешной работы, 8-ой год в России
ОТДЫХ НА ПАРУСНЫХ И МОТОРНЫХ ЯХТАХ
(без капитана, во флотилии или с командой)
ЗИМА-2004/05: Карибы, Таиланд
Сейшелы, Таити, Малайзия
ЛЕТО-2004 : о-ва Греции, Турция
Хорватия, Франция, Италия
о-ва Майорка и Корсика
Двухкаютная яхта в Греции от 1000 € в нед.
Местный или русский шкипер: 90-180€ / дн.
КРУИЗЫ НА КАЮТНЫХ КАТЕРАХ ПО КАНАЛАМ
ФРАНЦИИ, ГОЛЛАНДИИ, ВЕНЕЦИИ, оз. ЛОХ-НЕСС
(не требуется даже прав на управление автомобилем)
аренда катера на 6 человек от 1555€ в неделю
С.-Петербург, ул. Восстания, 55, E-mail: kater@solpar.ru
тел. (812) 322-96-86, 327-35-25, 973-65-24, www.solpar.ru/kater
Москва: (095) 740-34-06 Срочный заказ: 8 (901) 373-65-24

ПЕРВАЯ КРУГОСВЕТКА КАМЧАТСКИХ ЯХТСМЕНОВ

2 июня 2003 г. июня в Авачинскую бухту вернулась яхта “Камчатка”, завершив первую кругосветную парусную экспедицию камчатских яхтсменов. В свое плавание 10.5-тонная яхта отправилась в июне 2000 г. под командованием капитана Зигмаса Витаутовича Жилайтиса. Он намеревался обогнуть земной шар в ознаменование 200-летия первого российского кругосветного похода И.Ф.Крузенштерна и Ю.Ф.Лисянского на парусниках “Нева” и “Надежда”. Однако злой рок прервал смелый поход камчатского яхтсмена — 6 декабря 2002 г. морская полиция Коста-Рики обнаружила бездыханное тело Зигмаса на палубе “Камчатки”. Смерть настигла его на якорной стоянке в бухте залива Гольфито. Был констатирован сердечный приступ, а оказать первую помощь было некому. Пройдя Панамский канал, капитан оставил в порту Бальбоа последнего члена экипажа, продолжив плавание в одиночку...

17 января в Коста-Рику вылетел новый экипаж под командованием президента Камчатской федерации парусного спорта Евгения Панченко. Друзья решили завершить кругосветку, доставив на родную землю урну с прахом Зигмаса. Финансовую помощь в реализации этого плана оказала администрация Камчатской области. Дипломатическое сопровождение и все юридические формальности взял на себя посол России в Коста-Рике Николай Елизаров.

На причале “Камчатку” встречали первый заместитель губернатора Камчатской области Владислав Грибков, вице-губернатор Владислав Скворцов, представители командования объединенной группировки войск и сил на северо-востоке России, яхтсмены из Петропавловска и Вилючинска. Под звуки военного оркестра почетный караул отсалютовал государственному флагу России, который яхта пронесла через моря 19 государств, посетив 33 порта мира.



Наступил траурный момент церемонии. Евгений Панченко передал урну с прахом Зигмаса Жилайтиса родным покойного. Настоятель Петропавловского католического прихода отец Мартин пропел над прахом“Кюрио Эллейсон”. Небо Камчатки, ставшее Зигмасу родным, оплакало отважного российского морехода холодным дождем. Его капли падали в тихую воду Авачинской бухты, откуда капитан вышел в свой последний рейс. Флаги всех государств, встречавших Зигмаса Витаутовича как российского посла доброй воли, были подняты на мачте яхты в знак того, что ее капитан исполнил свой гражданский долг до конца.

Завершая церемонию, вице-губернатор Владислав Скворцов поблагодарил экипаж “Камчатки”, отметив, что светлая память о Зигмасе Жилайтисе как о человеке, ставшем настоящим народным героем, навечно останется в сердцах земляков.

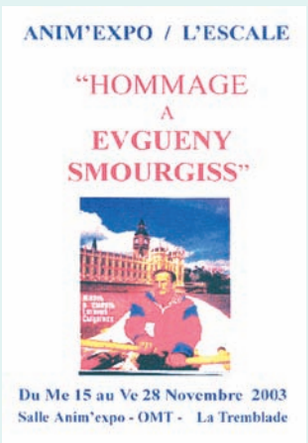
Дмитрий Билец,
г. Петропавловск-Камчатский
Фото Евгения Панченко

ПАМЯТИ ЕВГЕНИЯ СМУРГИСА

В конце прошлого года исполнилось десять лет со дня трагической гибели большого друга редакции, известного российского путешественника Евгения Павловича Смургиса, совершавшего кругосветное плавание на весельной лодке.

Эта дата была отмечена французской общественностью: в городе Ла-Тремблад, в Морском музее которого хранится смургисовская “MAX-4”, две недели работала выставка, посвященная его плаванию. Редакция “КиЯ” подготовила для этой выставки серию из шести небольших плакатов, рассказывающих о весельных плаваниях Е. Смургиса, и отправила несколько фотоснимков.

Координатор последнего плавания, личный друг Евгения Павловича и участник ряда его проектов Василий Галенко, в свою очередь, в виде подарка переслал нам фото, которое сделал Смургис в далеком 1987 г. на пути с Белого моря в Москву. Смургис очень дорожил этим непритязательным снимком и много лет возил с собой. Кадр с котом в собачьей конуре он считал “символом содружества” или иначе — “уживчивости”, полагая, что неплохо было бы и людям повсеместно следовать примеру наших меньших братьев. Попутно отметим, что Евгений Павлович, много лет работавший в тайге как охотник-промысловик, был великолепным знатоком природы. Его перу принадлежит несколько охотничьих и рыболовных рассказов. В своих путевых очерках он всегда с любовью упоминал четвероногих соратников по плаваниям — медвежонка, собак и котов. Героем одного из лучших рассказов был соболек.



РАССКАЗЫ О ПУТЕШЕСТВИЯХ

На “Корсарах” к Соловецким островам!

(Окончание)

Немало удивив местных жителей — “кто мы и как здесь оказались” — заказываем в торговой палатке скромный завтрак:

— Нам, пожалуйста, сестра, пирогов разных, курей жареных, рыбы вкусной, пива холодного и что у вас есть на горячее! — делает заказ брат-матрос, в миру повар-кок и просто на все руки мастер.

— Сколько? — спрашивает местная красавица Анна, стоящая за стойкой.

— Так все по четыре неси, голуба, — ласково уточняет матрос.

Едим громко, гордясь собой. Затем звоним родным и неродным по NW GSM. После еды заказываем баню у местных пожарных по 50 рублей в час за всех (божеские цены). Намывшись и напарившись, отправляемся вкушать духовную пищу. Новый знакомый, ученый из Питера, берется показать нам монастырь. Проникнув внутрь через потаенную дверь, оказываемся за его стенами, выложенными из огромных валунов. Успенский собор с Трапезной и Келарской палатами, Спасо-Преображенский собор, храмы Благовещенской Пресвятой Богородицы — везде ведется строительство. Работают братья, послушники и наемный люд — строят, штукатурят, белят, красят, в общем, приводят в божеский вид то, что разрушалось годами. В Спасо-Преображенском соборе матросы падают на колени и давай бить поклоны, осеняя себя крестами. Поставив по зажженной свече перед образами, идем далее. Кельи, переходы, крутые лестницы, полукруглые своды стен, бойницы — все сделано основательно и на века. Монастырь выдержал все вражеские нападения. Да, настоящие мужики здесь трудились, бились с врагами, выживали... Низкий поклон им от нас. Крепко зауважали мы этих людей и загордились ими.

Рассыпая нелитературные эпитеты, выходим через главные ворота к морскому доку монастыря. Там стоит несколько яхт и катеров. Местный МЧС разъезжает на лодках “Stringer” и на вопрос: “Как лодки?”, отвечает: “Никак, требуют доработки”. Уточняем, какой доработки, и узнаем, что МЧС здесь не только несет функцию спасателей, но и имеет полицейские полномочия: запрещает, разрешает и наказывает. Причем последнее — штраф и выдворение с острова “без шуму и пыли” — по словам местных жителей, исполняется незамедлительно. Ребята патрулируют акваторию, ловят браконьеров и просто нарушителей правил: палатки ставить в отведенных местах, монастырь посещать с группой, рыбу сетями не ловить, зверей и птиц не стрелять, в лес не ходить, костры не жечь и прочее... А охранять есть что: рыбы полно и в море, и в пресных озерах,

соединенных между собой каналами, проложенными силами монахов. Стадо оленей пасется на соседнем острове. Тюлени и дельфины плещутся в заливах. Леса богаты ягодами и грибами. Повсюду исторические, археологические и природные ценности...

Получив необходимые разрешения и узнав, что стоит посетить, тащим лодки по осушенному отливом каменистому дну бухты к воде, которая то есть, то ее сразу нет, и неизвестно когда дадут. Решив заночевать у Белужьего мыса (он в 10 км), прощаемся с новыми знакомыми и отчаливаем.

Выйдя из бухты Благополучия по фарватеру, берем вправо и, держась в 2–3 км от берега, чтобы не наскочить на подводные камни, которых тут в изобилии, идем по попутной волне. Корги — так называют каменные отмели — далеко вдаются в море. Увидев на берегу домик, решаем подойти. Сделать это во время отлива непросто даже для наших лодок. Вода чистая и прозрачная, но и в километре от берега ее по колено! Глушим и поднимаем моторы, лодки тянем к берегу в обход огромных валунов, которые скоро скроет прилив. Нарастив швартовы, привязываем лодки за огромные сосны.

Чтобы приготовить горячий ужин, понадобилась вода, а в море она оказалась неожиданно соленой, и матрос отправляется в лес искать ручей или одно из сотен пресных озер. Обустроившись, заглядываем в лес. Грибов много, но что с ними делать, неясно.

В который раз прогорел костер, стемнело, а матроса все не было. Вслух высказываются разные предположения: "Ушел за водой в мужской монастырь и принял постриг". — "Съели дикие звери". — "Забодали самцы-олени". — "Наткнулся на женский монастырь".

Но все оказалось банальнее — он плутал по лесным дебрям, залезал на высокие сосны и, вконец измученный, вышел к нам без воды, сообщив, что на другом краю острова вода также соленая. Спать ложимся голодные.

Прилив, конечно, мы проспали, и потому опять тащим свои лодки чуть меньше километра, но уже от берега и в дождь. Когда днища нагруженных лодок перестали шоркать морское дно, берем в руки весла и мощными гребками выводим их с мелководья. Конечно, проще было ждать прилива, но в команде никто не боится физической работы. Домчав до знакомого места, съедаем в торговой палатке почти все. Быстро позабыв о злоключениях, беседуем с туристами, которые определили нас по лодкам и флагам или знали о наших прошлых походах из журналов. Хочется отметить, что это был не первый случай в походе, когда совершенно сторонние люди подходили к нам, интересовались и желали удачи. Популярность приятна!

Подходит знакомый ученый, и мы решаем продолжить осмотр достопримечательностей. Очень уж хочется попасть в Свято-Андреевскую пустынь на острове Большой Заяцкий, где в 1702 г. Петр I приказал построить на высоком берегу деревянную церковь в честь Св. апостола Андрея Первозванного, к чему и сам "руку приложил". В этой церкви он освятил Андреевский бело-голубой флаг, под которым позже крушил врагов.

Ученый садится в лодку "Роджер", и мы, получив разрешение на посещение этого острова, двигаем туда. Погода обычная поморская — моква и ветрище. Волна разгулялась, но мы быстро преодолеваем расстояние в 10 км и входим в каменную гавань, построенную еще в XVI в. Нас встречает вахтенный МЧС; передаем ему разрешение, и он объясняет правила нахождения на острове: ходить только по тропам, зайцев не ловить, ничего не трогать и т. д. В первую очередь идем к деревянной 300-летней церкви, которая чудом уцелела, хотя ее не раз грабили французы и англичане, осаждавшие Соловецкий монастырь. Святое место. Ставим свечи перед образом апостола Андрея Первозванного и благодарим его за покровительство в прошлых, настоящих и будущих наших плаваниях. Батюшка освящает флаг "Корсаров". И мы, искренне радуясь нахождению в месте, с которого начиналось становление российского флота, решаем обойти весь чудо-остров.

"Каменные лабиринты" — еще одна загадка времен II–I тыс. до н. э., над которой ученые ломают головы по сей день: что это за неглубокие траншеи, шириной 40–50 см, имеющие особую форму круга-лабиринта, слегка напоминающую спираль?

После направляемся к святому источнику, дивясь местным карликовым березкам и сосенкам. Вода в колодце оказалась действительно вкусной, ладно сложенный терем и ковш с ведром добавили колорита в общую картину. Окончательно просветлившись, решаем оставить чудный остров и направиться к островам Русские Кузова, что в 20 км. Через полчаса, застегнув костюмы на все молнии и клапана, мчим на полной скорости по двухметровым волнам Белого моря, стараясь не срываться с крутых гребней, а соскальзывать чуть лагом, беря на время скольжения право или лево руля. Шумахер отдыхает! Взлетая на идущую впереди волну, мгновенно соображая, в какую сторону дать руля, чтобы винт не хватанул воздуха, несемся, обгоняя друг друга. Между островами волнения нет, но

мы сбавляем скорость, опасаясь поцарапать подводную скалу нашими крепкими днищами. Справа команда на катамаране занимает пляж из белого песка. Решаем не тесниться и продвинуться в глубь островов. Берем правее и сразу "узнаем" свое место, хотя нам только предстоит там высадиться — шикарный золотой пляж с небольшими деревьями у скал. Причалив, начинаем обживать новые владения. Надежно привязав лодки, натягиваем тент и веревки для сушки одежды. Разжигаем сразу два костра — слишком много одежды оказалось влажной. Смекалистый матрос предлагает матросу Бывалому поносить свой мокрый свитер, чтобы тот просох на нем. В ответ последовало предложение любой мокрой вещи на выбор. Помощь и взаимовыручка в команде часто помогают в сложных ситуациях плавания. Во время сушки прогорает надувная кровать одного из матросов — вся команда помогает советами: "Теперь ее можно использовать, как коврик". — "Или как гамак, привязав канаты". — "Набить ее соломой или мхом". Вода находится недалеко в роднике, и ужин, скрашенный мужской беседой о женских монастырях и странных лабиринтах, затягивается заполночь.

Утром, сняв лагерь, направляемся в Кемь, где нас должен ждать "КАМАЗ". Быстро пройдя знакомый путь между островами, спешим удалиться от берега, чтобы разыгравшаяся волна не бросила лодки на скалы. В шторм берег опаснее, чем открытое море, где волны более пологие и, имея опыт, можно запросто двигаться в нужном направлении. Предельная внимательность необходима, если входишь в зону "толчеи", когда встречаются огромные волны разных направлений, но одинаковой силы. Они возникают хаотично и непредсказуемо, лодки взлетают и проваливаются совершенно неожиданно. Их кидает в стороны, держать приличную скорость в таких условиях становится опасно, и мы снижаем ее на треть, стараясь не трогать руль, чтобы сохранять скорость на курсе и иметь достаточно мощи противостоять стихии. Лодки ведут себя великолепно. Крепкий пластиковый корпус "Роджера" то обнажается на две трети, то снова погружается в пучину волн по красную линию привального бруса, идущего вдоль всего надувного борта лодки. Изящно скользя между горами волн, она вырастает на одной из вершин и вдруг исчезает на время, чтобы вновь мелькнуть между ними.

Переспорив волны, подходим к причалу г. Кемь. Входя в сгоревшую гавань, "Командор" нарывается правым бортом на торчащую из-под воды железную скобу для крепежа бревен. Один из пяти баллонов рвется, "выдохнув" воздух. Но лодка, не осев, продолжает движение, хотя порвана камера у транца, мотор не перекосило, винт исправно молотит воду. Заткнув дыру кроссовкой, чтобы вода не попадала, привязываем лодки за обгорелые бревна. Договариваемся с архангельскими ребятами с лесовоза о подъеме лодок в машину, но операция задерживается.

Стоящее рядом судно заинтересовало нас. Представляемся:

— Мы — команда "Корсар", совершаем поход Петербург—Соловки, желаем познакомиться и ступить на борт вашего судна.

— Не верю! — "режет" кэп.

— Что сможет убедить вас?

— Ничего!

— Вы читаете популярные журналы о море?

— Нет!

Тут же захотелось взять на абордаж красивое деревянное судно, напоминающее шхуну, с пеньковыми канатами и тяжелыми парусами, принадлежащее этому надутому болвану, который и журналов не читает. Тем временем подходит машина: вытягиваем краном из воды лодки, опускаем их в прицеп "КАМАЗа". Протерев насухо рваные края дыры, накладываем латку изнутри камеры, а через пару часов, когда заправляли баки бензином, наклеиваем наружную заплату. Так что в Медвежьегорске выгружали краном туго накачанные лодки. Ночуем на золотом пляже города горы-медведя. Часть команды спала в лодках, часть — на берегу в спальных мешках. Утром осматриваем лодки и снаряжение, купаемся и загораем. Завтракаем и обедаем в портовой столовой — очень понравилось. Уходить не хочется...

После обеда решаем посетить Кижи — это 150 км в сторону Питера. Через некоторое время мы

уже несемся по острым и злым волнам. Они короткие, и на скорости ощущаешь непрерывные удары о корпус лодки. Поэтому приходится скорость снижать, чтобы идти в более комфортном режиме. По пути на несколько минут останавливаемся у "Казанки" с рыбаками и покупаем окуней на уху. Весь путь занимает около четырех часов. Увидев, как мы причаливаем, выходит познакомиться с нами местный милиционер. "То да се, правила такие, пожалуйста, не нарушайте". "Что мы, дикие? Не будем". Узнав, что местная "карусель" скоро закрывается, решаем искать место для ночлега, а поутру на ней "покататься". Через десяток километров, зайдя за тростник, привязываем лодки за огромную сосну, вытянув их на лежащие поперек бревна, подальше от острых камней. С кормы бросаем якоря, ставим лодки врастяг. Матрос, уронив свои именные часы в воду во время постановки якоря, дотемна веселит нас, ныряя в одежде и разыскивая их. Ночь проходит спокойно, лишь на костре сгорает паратройка носков, обгорели чьи-то сапоги и кроссовки. Со дна озера звенит будильник в часах, утреннее солнце освещает воду, и луч, попав на циферблат, указывает их место. Матрос, нырнув, достает часы, убедившись, что утро вечера мудренее. Холодная настоявшаяся окуневая уха прибавляет сил.

На пристани музея-заповедника "Кижи" в буфете заказываем на завтрак несколько метров вареных сосисок и кофе с круассанами — больше там ничего нет. Дальше — духовная пища: история, архитектура, народное творчество.

Главный объект Кижского погоста — летняя 22-главая Преображенская церковь (1714 г.). "Поражает необычность, почти фантастичность этого многоголовья... Чем больше всматриваешься в эту несравненную сказку куполов, тем яснее становится, что зодчий, создавший ее, — неподражаемый творец форм и мотивов... Перед нами подлинное народное искусство," — писал известный академик. История не сохранила имен создателей этой церкви, но породила красивые легенды. "Не было, нет и не будет такой!" — сказал легендарный мастер Нестор. Мы с ним соглашаемся, когда осматриваем Кижский архитектурный ансамбль.

Разговариваем с местными жителями "за жизнь" и двигаем в сторону Питера. Пройдя сотню километров, замечаем стаи то ли птиц, то ли дичи. Сезон охоты открыт, и матрос заряжает свой 12-й калибр. Выбираем из стаи одного самца (по словам "охотника"), стрелок занимает позицию на носу лодки, которая несется за жертвой. Жирная дичь не особо и старается убегать от быстрого катера, а подныривает под него, когда мы приближаемся. Сухие выстрелы и плевки дроби из ружья поднимают водяную пыль. Такая охота немного утомляет и нас, и дичь. В очередной раз вынырнув из воды, она вдруг останавливается и начинает нас ругать, судя по ее "жестам и мимике". В этот момент дуплет дроби в упор сносит ей башку. Матрос поднимает за шею черно-белый трофей и показывает нам.

— Пингвин... — легко узнаем мы добычу.

— Когда приготовлю в фольге со специями — обалдеете, — объявляет стрелок-кок-матрос.

— Не пугай! — настораживаемся мы.

Заправившись с помощью старого знакомого в Вознесенье, находим удачное место для ночевки на берегу Свири. На костре, меж двух огромных елей и березы булькает похлебка, рядом накрыта скатерть-самобранка, мы — в ожидании "дичи", которая уже давно томится в золе.

— Ну пора, — говорит кок и начинает палкой выкапывать серебряный сверток. Берет его в руки, как–то неаккуратно сжимает, фольга коробится и "блюдо" неожиданно рассыпается черным пеплом.

— Ты его кремировал! — не выдерживает один из нас.

— Передержал малость, — оправдывается кок...

Утром, накупавшись, пьем чай с разговорами. Подплывает на лодочке лесник с кокардой.

— Вы, ребята, как пойдете, костерок-то залейте, — беспокоится дед.

— Конечно, зальем.

Костер заливаем и двигаем по Свири. Два шлюза плюс заправка в Лодейном Поле, ночуем на "своем" месте, где останавливались в первую ночь. Лодки за остров не ставим, а вытягиваем на берег. Выходим в полдень, решив идти Ново-Ладожским каналом до Невы, посмотреть, что да как. В нужном месте сворачиваем влево и идем

www.katernik.ru

Катер пластиковый каютный «CORTINA 555»
длина 5.55 м, ширина 2.25 м,
подвесной мотор — 125 л.с.

также
алюминиевые каютные
катера «НИКОЛЬ»,
моторы для катеров,
парусные яхты «Delphia»

ООО "БГК"
тел. (095) 109 4085
тел./факс (095) 105 3539

GPS ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН. АКСЕССУАРЫ.
РУСИФИКАЦИЯ. ПОДРОБНЫЕ КАРТЫ ДЛЯ GPS.

INTERPHASE. GARMIN. FURUNO. JRC. KVH И ДР.
GPS НАВИГАТОРЫ. ЭХОЛОТЫ. РАДАРЫ.
СПУТНИКОВЫЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ И СВЯЗЬ.
ПРИГЛАШАЕМ ПОКУПАТЕЛЕЙ И ДИЛЕРОВ

ТЕЛЕВИДЕНИЕ
НАВИГАТОРЫ
ЭХОЛОТЫ
РАДАРЫ

АО "ИНФОРТ"

www.nav.ru
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, УЛ. ПИОНЕРСКАЯ, 30
(812) 325-4444

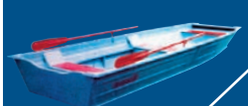
г. Красноярск тел: (3912) 44-42-65
г. Сургут тел: (3462) 28-90-55
г. Якутск тел: (4112) 44-70-11

ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ
MERCURY

РЕЗИНОВЫЕ ЛОДКИ
QUICKSILVER
www.navigator-mercury.ru

МОТОРЫ "YAMAHA"

КАЗАНКА-5М4



kazanka.spb.ru

КАЗАНКА-6М

ПРИЦЕПЫ ДЛЯ
ТРАНСПОРТИРОВКИ
КАТЕРОВ

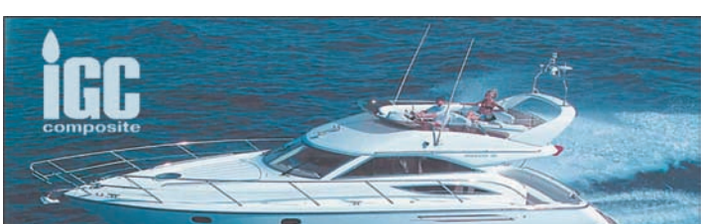
(812) 115-5662; (812) 116-6697

Санкт-Петербург, ул. Оптиков, дом 8.
Факс: (812) 393-7300
E-mail: office@kazanka.spb.ru
Internet: http://www.kazanka.spb.ru

СТОЯНКА КАТЕРОВ
•продажа
•комиссия
•мастерская
широкий слип•
www.stoyankakaterov.ru

на Каменном острове
ФРАНКАРДИ СПб., Наб. Б. Невки, 24. тел. (812)320-3171

IGC composite



Полиэфирные смолы, гелькоуты,
топкоуты, стекломаты, ровинг
производства "SCOTT BADER" (Англия)
Продукция сертифицирована "Lloyd's Register"
НГК-КОМПОЗИТ
тел. (095) 429-8090, http://www.igc-composite.com
тел./факс (095) 730-5056(многоканальный)
филиал в г. Новосибирске, тел. 8(3832)37-70-90, e-mail: ngk-nsk@hotmail.ru

свобода движения
моторные масла motul

Представительство:
(095) 443-0424, 443-1084
e-mail: info@motul.ru
www.motul.ru
MOTUL
fluid force
Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров

мимо какой–то деревни. Канал достаточно широк для прохода катеров, крохотных суденышек и лодок, которые то и дело встречаются. По берегам народ отдыхает. В чистой воде плещет рыба. Ни волны, ни ветра — благодать. Только многочисленные топляки грозят из воды своими верхушками: “гляди, не зевай”. Матрос лег на нос лодки с ружьем, желая подстрелить дичь, которая не успевает спрятаться от несущихся лодок. Бах! Бах! Жирные домашние утки стряхивают дробь с перьев и провожают нас недобрым взглядом. Бац! Бац! Выстрелы! Плюх! Плюх! Дробь ложится рядом с удивленной тощей птицей.

— Ох, блин, эту же нельзя, — беспокоится охотник.

Вдруг канал перекрывает железный понтон, по которому туда-сюда проезжают машины.

— Как нам пройти? — спрашиваем барышню, руководящую переправой.

— Все по расписанию, ждите, — говорит она, явно слегка во хмелю.

— А если поправить расписание? — показываем початую бутылку “Гжелки”.

— Так бы и сказали, что вы не частники, а организация.

“Девица” лихо справляется с оборудованием, немного “отвернув” в сторону понтон, и пропускает нас.

— Девушка, а девушка! А как это все называется? — интересуется матрос, отливая из бутылки “плату” за проход.

— Это называется “лава”, а я — вахтенный, — отвечает серьезно барышня.

— А сколько еще таких “Love” до Невы?

— Еще четыре, я вторая, а всего пять, — по-военному чеканит она.

В арифметике разбираться не стали.

Весь оставшийся путь до устья Невы занимает чуть более четырех часов, плюс полтора часа по Неве. Мы, перегруженные событиями, но счастливые, возвращаемся на родную Фонтанку, швартуясь у нашего фирменного понтона с “танцующим пиратом”. Огромную массу положительных эмоций венчает главная — уверенность в лодках, их добротности. Тест выполнен — лодки можно пускать в продажу!

Джентльмены команды “Korsar”

Воронеж"Альта Спорт"(0732)39-25-5
Екатеринбург ИП "Мезенцев О.Г." (3432)73-40-40
Иркутск КНОР (3952) факс: 38-02-62; 43-69-09
Иркутск Мега-Альянс(Высш.лига) (3952)29-04-93; 25-82-99
Иркутск ЧП "Осипова" (Хоумстрой) (3952)53-87-85; 39-13-87
Краснодар ООО "Астоп торговый дом"(8612)32-88-64
Магадан ДВС-Тур(41322)21-09-5; 23-29-6
Мончегорск ИП "Беляева С.М." (81536)3-06-34

Набережные Челны м-н Спорт(8552)59-42-74
Новороссийск Югморсервис(8617)22-05-82
Пермь ЧП Садартинов(3422)44-23-17
Рязань Споринт(Мистраль-2) (0912)21-27-00
Сургут Yamaha-Сургут(3462)25-72-02; 72-45-77; 35-76-86
Тула ЧП "Ченцов"(0872)31-67-11
Улан-Удэ м."Автомобить"(3012)44-89-50
Хабаровск Элснаб(4212)52-66-25

Хабаровск Электрик-Плаза-2(4212)21-68-58;
Хабаровск ЧП "Гроховский"(4212)27-46-67; 32-23-25
Чебоксары Мольков(8352)56-52-23; 62-83-57
Челябинск ЧП "Логинов"(3512)65-92-31
Челябинск ЧП "Собакин"(3512)66-52-11
Череповец Куница8-921-723-93-49
Южно-Сахалинск МПК "Купец"(4242)55-28-11; 47-48-70
Южно-Сахалинск ООО "Сахалин Дайвинг"(4242)42-97-38 т.факс 42-01-36

МАРШРУТОМ КОЛЧАКА

сто лет спустя

РАССКАЗЫ О ПУТЕШЕСТВИЯХ

Александр Васильевич Колчак

Предыстория колчаковского похода на о. Беннетта* летом 1903 г. началась 13 августа 1886 г. Тогда 28-летний кандидат зоологии Эдуард Толль, участник полярной экспедиции под начальством доктора А. Бунге, оказался на северном побережье о. Котельный. Там в северной части горизонта он увидел неведомую землю, которую еще в 1810 г. обнаружил первопроходец Новосибирских островов промышленник Яков Санников. С тех пор Толлем овладела идея организовать экспедицию для поиска этой земли. Усилия ученого привели, наконец, к успеху, и в 1898 г. ему из казны были отпущены 150 тысяч рублей золотом. В конце 1899 г. Толль был назначен начальником Русской полярной экспедиции Академии наук. По совету Ф. Нансена он купил за 60 тысяч рублей норвежский китобойный трехмачтовый барк "Harald Harfager" водоизмещением 450 т и осадкой 5 м. Строитель "Фрама" К. Арчер переоборудовал его в более легкое для управления судно. Для этого прямые паруса оставили лишь на фокмачте, и трехмачтовое экспедиционное судно превратилось в шхуну-барк или баркентину, чаще именуемую шхуной или парусно-моторной яхтой, поскольку ее приписали к Невскому яхт-клубу. Перед отплытием в экспедицию в начале июня 1900 г. яхту, которую назвали "Заря", посетили император Николай II и греческая королева Ольга.

21 июня 1900 г. яхта покинула Петербург. В надстройке находились каюты и салон начальствующего состава: руководителя экспедиции барона Эдуарда Толля, командира яхты лейтенанта Николая Коломейцева, его помощников лейтенантов Федора Матисена и Александра Колчака, а также трех ученых-исследователей. В носу разместилась палубная команда, возглавляемая знаменитым впоследствии боцманом Никифором Бегичевым. В корме жили мотористы, обслуживающие 220-сильную паровую машину и другие механизмы.

В сентябре того же года "Заря" стала на первую зимовку у берегов Таймыра, где участники экспедиции встретили новый XX в., вторую зимовку она после безуспешных поисков Земли Санникова в навигацию 1901 г. провела в бухте Нерпалахт у о. Котельный. Летом 1902 г. Толль планировал увидеть новую землю с высокого скалистого о. Беннетта, находящегося к северу от о. Новая Сибирь. Считая обнаружение Земли Санникова делом своей чести, он в июне 1902 г. отправился по льдам к острову с астрономом Ф. Зеебергом и двумя промышленниками: якутом В. Гороховым и эвенком Н. Дьяконовым. С собой они взяли два каяка — на случай самостоятельного возвращения, если яхта, как было условлено, не снимет их в августе с мыса Эмма на южной оконечности острова. Так и случилось: "Заря" не сумела пробиться из-за льдов и стала на зимовку в бухте Тикси. В последней телеграмме Толль сообщал семье, что, возможно, останется на зимовку на о. Беннетта, но просил не беспокоиться, поскольку "нам одни птицы дадут годовой запас мясного провианта".

В Петербурге решили не надеяться на оставшуюся без топлива "Зарю", хотя академик Ф. Чернышев настаивал на использовании именно яхты. Участники Русской полярной экспедиции предложили организовать в 1903 г. спасение Толля с товарищами на собачьих упряжках и вельботе — для плавания к Беннетта. Спасательную операцию возглавил лейтенант А. Колчак, которому активно помогал боцман "Зари" Н. Бегичев.

Однако в нашей "литературе" немало искажений об открытиях в Арктике по идеологическим причинам. Колчак — тоже жертва такого искажения. Так, в книге Н. Болотникова "Последний одиночка" (Мысль, 1976) он изображен эдаким трус-

* Остров назван его первооткрывателем Де Лонгом в честь издателя Беннетта, вероятно, финансировавшего этот поход.

Перед отплытием в порту Тикси. Слева направо: А. Першин, Е. Летков, И. Айсин, А. Драгунов, В. Горохов — работник Усть-Ленского заповедника, А. Гуков — директор заповедника, отец Павел, А. Толпегин — ученый-геолог из Москвы, П. В. Селезнев — вице-президент Полярного фонда, А. Леванов, О. Волынкин.

ливым хлюпиком, на всем пути мешавшим "инициативному" Бегичеву. Между тем именно настойчивость и упорство Колчака — кстати одного из инициаторов доставки 7.3-метрового вельбота на о. Котельный на двух нартах с упряжкой из 30 собак! — дали блестящие результаты. От этого острова семеро смельчаков шли по первым проталинам на вельботе под парусом и на веслах и достигли 17 августа 1903 г. о. Беннетта, где Колчак и его спутники нашли документы, приборы и записки Толля. Из них выяснилось, что Толль не рискнул зимовать на острове без запасов пищи (птицы к тому времени улетели!) и после 8 ноября 1902 г. отправился на нартах, взяв с собой на случай открытой воды каяки, на Новую Сибирь, но на этом пути следы отважной четверки исчезли навсегда.

В уникальном же походе Колчака, который длился с 14 мая по 7 декабря 1903 г., проявились его мужество и организаторские способности. Так началась блестящая карьера этого флотского офицера, впоследствии вице-адмирала и командующего Черноморским флотом.

Восстановить историческую справедливость и реабилитировать доброе имя Александра Васильевича Колчака по-своему решили путешественники из г. Иваново. Они организовали экспедицию "Беннетта-2003", целью которой было повторить нелегкий маршрут колчаковской спасательной экспедиции.

К о. Беннетта — последнему пристанищу Толля — экстремалы пошли на надувном парусно-моторном тримаране "Русь", глядя на который, начальник порта Тикси обещал не выпускать экспедицию в море. В далеком 1903 г. идею Колчака перевезти на нартах с собачьими упряжками вельбот по торосистым льдам до чистой воды, чтобы затем добраться до этого острова, тоже не все считали благоразумной, но препятствий никто не чинил, да и другого выхода тогда не было.

На встречу с участниками экспедиции 2003 г. — научным руководителем этой заполярной затеи Александром Першиным, ивановским путешественником и альпинистом Олегом Волынкиным и капитаном тримарана Александром Левановым — я и отправился в Институт океанологии им. П. П. Ширшова.

Дают интервью участники плавания:

— Кто организовал экспедицию?

А. Першин: Организаторами "Беннетта-2003" являются опытные путешественники из города Иваново во главе с Олегом Волынкиным при научной поддержке Института океанологии им. П. П. Ширшова. По своей инициативе я взял на себя научную часть экспедиции.

— И в чем состояли задачи этой части экспедиции?

А. Першин: 2003 г. был объявлен ЮНЕСКО годом Арктики, и потому инициативу ивановцев поддержало руководство нашего института. К тому же столетний юбилей спасательной экспедиции А. В. Колчака — хороший повод вновь вспомнить о его выдающемся вкладе в освоение Арктики, исследованию которой он отдал много лет в качестве гидрографа и картографа. Экспедиции предстояло по возможности повторить путь вельбота Колчака, установить на о. Беннетта памятный православный крест, провести исторические поиски, связанные как с походом Колчака, так и с пребыванием на острове Толля и его спутников. Планировались видеосъемки и сбор материалов для создания фильма и написания книги с привлечением исторических материалов. После окончания морского этапа экспедиции эта работа будет продолжена и в республике Саха(Якутия) — поселках Тикси, городах Верхоянске, Якутске, Иркутске, Архангельске, Мезени, в селе

Долгощелье Мезенского р-на Архангельской области и в Санкт-Петербурге — в основных точках маршрута спасательной экспедиции. Выпуск фильма и книги планируется на конец 2004 г.

Во время похода по р. Лене проводились пресс-конференции в городах Усть-Кут Иркутской области, Якутске и поселке Тикси.

— Кто же вошел в состав экспедиции?

О. Волынкин: Экспедиция разделялась на две команды. На борту тримарана "Русь" кроме меня были капитан и создатель судна Александр Леванов, механик судна Александр Драгунов, известный в Иванове человек, работник местного отделения МЧС. В его заведовании — два 9-сильных подвесных мотора "Johnson" и шесть бочек довольно опасного груза — бензина марки А-95. Обязанности боцмана взял на себя работник водоканала Евгений Летков. Врач ивановской "скорой помощи" Ильдар Айсин стал нашим походным лекарем, альпинист-верхолаз Николай Давидовский — матросом.

— Получается вместо "семерых смелых", как у Колчака в вельботе, вас было шестеро.

О. Волынкин: Да, это так. Вторую команду, вернее наш береговой штаб, представляли Александр Першин, фотограф Евгений Веселов и отец Павел, священник Ивано-Вознесенской и Кинешемской епархии. Они сопровождали нас на непростом пути до Тикси и оставались в этом порту до окончания экспедиции.

— А что собой представляло ваше судно?

А. Леванов: Зимой 2002 г. был построен трехбаллонный тримаран. Работа эта рутинная, и процесс хорошо отлажен. Надувные суда отличаются от судов с жестким корпусом не только относительно небольшим весом, но и удобством транспортировки. А ведь нам предстояло доставить судно к месту старта в Тикси. И, несмотря на его внушительные размеры на плаву — 9х4 м и высоту мачты 8 м, при спущенных баллонах это обычный багаж, доступный для перевозки на автомобиле. Тримаран принимает на борт до 3 т груза и развивает под треугольным парусом на двух реях или под двумя подвесными моторами скорость до 5 уз. Своеобразная каюта или салон на нем защищают от непогоды и вполне обеспечивают комфортное размещение команды для отдыха и приготовления горячей пищи.

— А как проходили испытания вашего детища?

А. Леванов: Мы не питали иллюзий о будущем общении с Арктикой и потому полномасштабную проверку нашего корабля решили провести в августе—сентябре 2002 г. в похожих условиях, что ожидали нас в районе Новосибирских островов. Более того, мы не просто отправили тримаран к месту испытаний, а добровольно обрекли себя на сизифов труд при плавании внутренними водными путями от Кинешмы в Ивановской области до Беломорска. На мелководьях Онежской и Двинской губ на пути в Архангельск мы испытали тримаран в условиях "короткой" беломорской волны. Затем отправились в Мурманск, ощутив на себе все "прелести" плавания в условиях мощных приливно-отливных течений и северных ветров Баренцева моря. Тримаран показал пригодность для похода в суровых условиях арктических морей.

— А потом вы отправили тримаран в Тикси?

А. Леванов: Ну, до этого было еще далеко. С 26 апреля по 12 мая 2003 г. на акватории Нижегородского водохранилища прошел завершающий этап ходовых испытаний тримарана. Он показал отличные мореходные качества не только в штормовую погоду, но и при плавании в слаборазреженных ледовых полях. Одновременно был выполнен комплекс работ по организации КВ- и УКВ-связи, апробирован канал спутниковой связи "Иридиум", позволяющий поддерживать устойчивую связь и получать синоптические и ледовые карты. Отработаны функции аварийно-спасательных действий на борту тримарана и эвакуация экипажа в гидрокомбинезонах на спасательный плот ПСН-6 на случай чрезвычайных ситуаций.

— Как говорят в МЧС и не только в нем, на время "Ч".

О. Волынкин: Вот именно. 12 июня 2003 г. в Свято-Успенском мужском монастыре (г. Иваново) архимандрит Зосима освятил пятиметровый крест, который предстояло установить на Беннетта. Он был изготовлен в Ремонтно-строительном управлении "Телефонстрой" и почти в точности повторял размеры и форму монастырского поклонного креста. Красивую резьбу на нем выполнили монахи во главе с отцом Павлом, который по поручению архиепископа Иваново-Вознесенского и Кинешемского Амвросия сопровождал

Участники экспедиции у памятного креста. Слева направо: А. Драгунов, Н. Давидовский, А. Леванов, Е. Летков, И. Айсин, О. Волынкин.

крест до порта Тикси.

Под звуки колоколов монастырской звонницы архимандрит Зосима по поручению Патриарха Московского и Всея Руси Алексия II благословил всех участников экспедиции.

И 23 июня 2003 г. часть участников со снаряжением и оборудованием выехала из Иваново по железной дороге в Усть-Кут, где транссибирская магистраль пересекает р. Лену. Отсюда начинался переход по Лене на теплоходах Верхне-Ленского и Ленского объединенного речных пароходств. Все участники экспедиции с грузами благополучно (правда, с пятью пересадками!) достигли Тикси.

— А как проходила экспедиция и каковы ее главные итоги?

О. Волынкин: Своего рода хроника экспедиции в сжатом виде выглядит так: 31 июля тримаран "Русь" с шестью участниками экспедиции стартовал при большом стечении народа от причала в порту Тикси. 4 августа экспедиция достигла о. Столбовой, пройдя четверть намеченного пути. 11 августа, обогнув с запада о. Бельковский, мы остановились для отдыха у самого мыса Анисий на севере о. Котельный. После кратковременного отдыха экспедиция устремилась к конечной цели — о. Беннетта. Тримаран шел в основном под парусами со средней скоростью 3–4 уз. Погода благоприятствовала: над морем Лаптевых преобладали северные и северо-западные ветра со скоростью 4–5 м/с, волнение на море было до 3 баллов, температура воздуха — около нуля, проход между о. Котельный и многолетними льдами Арктики был свободен от дрейфующих льдов.

13 августа в 6 ч 40 мин надувной парусно-моторный тримаран "Русь" достиг 76° 40' с. ш. и 149° 00' в. д., т. е. о. Беннетта.

На мысе София (названном Колчаком в честь своей невесты Софьи Омировой) в южной части бухты Павла Кеппена экипаж тримарана установил памятный крест, у его подножия в насыпанный гурий закрепили мемориальную доску в честь 100-летия похода Колчака и его спутников, а также вымпелы "Телекома" и Института океанологии им. П. П. Ширшова. Члены экспедиции нашли развалины избушки-поварни барона Э. В. Толля, которую он и его товарищи построили летом 1902 г. На борт тримарана взяли два бревна от поварни, которые будут переданы в музеи Арктики и Антарктики в Санкт-Петербурге и Мирового океана в Калининграде.

Через два дня в час ночи (солнце все еще стелилось над горизонтом — полярный день!) мы покинули о. Беннетта так же торопливо, как когда-то и Колчак, опасаясь подвижки дрейфующих льдов, способных перекрыть нам возвращение к северной оконечности о. Котельный.

16 августа, пройдя мыс Анисий, тримаран прибыл на полярную станцию "Котельный" в северо-западной части одноименного острова. Передохнув сутки на станции, мы отправились дальше проливом Заря.

19 августа в 14 ч 00 мин "Русь" достигла последней точки пути — полярной станции "Санниково" в юго-западной части Котельного. Команду тримарана тепло встретили полярники. По предварительной договоренности с руководством Мурманского Морского пароходства и Штабом ледовых морских операций 22 августа "Русь" взял на борт атомный ледокол "Вайгач", который шел в Певек (Чукотка), ведя танкер "Усинск". 6 сентября экспедиция прибыла в Мурманск.

Всего за 19 дней тримаран "Русь" в сложных метеорологических и ледовых условиях прошел 1147 миль по маршруту порт Тикси—о. Беннетта—"Санниково". А уже 11 сентября научный руководитель экспедиции А. Першин доложил результаты экспедиции на VII Международном конгрессе по истории океанографии (г. Калининград). Позднее участники экспедиции были приняты мэром г. Иванова А. Грошевым, а затем губернатором Ивановской области В. Тихоновым.

— Каковы основные итоги экспедиции?

А. Першин: Впервые в мире парусно-моторный тримаран "Русь" с экипажем из шести человек пересек море Лаптевых и достиг о. Беннетта, расположенного в Восточно-Сибирском море, тем самым был установлен мировой рекорд для судов данного класса.

Собраны обширные фото- и видеоматериалы, геологические и ботанические коллекции для государственного природного заповедника "Усть-Ленский".

— Верите ли вы сами в историю с Землей Санникова, поиски которой для наших героев в прошлом стали трагедией?

О. Волынкин: Готовясь к экспедиции, мы изучили множество документов. Мне не хочется перечислять всех сторонников существования таинственной земли, сошлюсь только на статью В. А. Обручева "Земля Санникова существовала" в журнале "Природа": "Земля Санникова, которую с северной оконечности острова Котельного в 1810 г. видел промышленник Санников, а в 1886 г. геолог Толль и его спутник Джергели, была сложена из ископаемого льда и представляла небольшой остров. Разрушение, которое постигло Землю Санникова, наблюдается и на других островах Новосибирского архипелага — Васильевском и др."

А. Першин: Хочу дополнить: о. Васильевский, обнаруженный в 1823 г. и имевший тогда длину 7 км, полностью исчез в 1945 г. То же самое в 1949 г. произошло с другим островом, Семеновским, длиной почти 15 км. Сегодня Новая Сибирь проходит те же стадии, и наши праправнуки на его месте обнаружат лишь небольшую отмель...

— Традиционный вопрос: каковы планы на будущее?

О. Волынкин: Мечтаем построить крепкую яхту и пройти в одну навигацию без помощи ледокола и без зимовок трассой Северного морского пути с востока на запад. Этой надеждой живем и для ее осуществления уже делаем первые шаги.

Интервью с участниками полярной экспедиции провел ***Василий Галенко***
Фото Евгения Веселова и Олега Волынкина

P.S. В январе 2004 г. все члены экспедиции "Бенетта—2003" получили грамоты Русской Православной Церкви, а О. Волынкин, А. Першин и отец Павел (Малышев) — медаль Преподобного Сергия Радонежского 2-й степени.

ASTRON marine boats

ПРОИЗВОДСТВО, ПРОДАЖА, ТЮНИНГ КАТЕРОВ

импортные лодочные моторы (мало б/у и новые)

надувные лодки
тросы
винты

info@astron-marine.ru
www.astron-marine.ru
г. Санкт-Петербург
ул. Бабушкина, 119
(812) 115-17-57
(812) 973-25-91

ЗАО «ВАРЯГ»

ПОСТРОЙКА ДЕРЕВЯННЫХ СУДОВ

от лодки до парусно–моторной шхуны

Http://varyag.onego.ru

185005, Карелия, г. Петрозаводск,
ул. Онежской флотилии, 43
Т./ф.: (8142) 73 35 80, e-mail: varyag@onego.ru

Навигатор-Меркури

www.navigator-mercury.ru

г. Красноярск тел: (3912) 44-42-65
г. Сургут тел: (3462) 28-90-55
г. Якутск тел: (4112) 44-70-11

Постройка парусных и моторных яхт
Палубное оборудование для яхт

Украина, г. Николаев
тел. (0512) 35 33 16, тел.81038 067 442 45 44
www.aw.mk.ua; baa1@mksat.net

Вокруг Света

МОТОРСЕРВИС

г.Москва Дмитровское шоссе д.46 корп.2
WWW.MDIESEL.RU

Ремонт и обслуживание судовых дизельных двигателей
CUMMINS, YANMAR, PERKINS, VOLVO PENTA, VETUS, MAN
и поставка запчастей на них.
Установка двигателей на катера и яхты.
Судовая конверсия автомобильных двигателей

тел. (095) 482-43-11 485-11-00 482-77-01 факс 481-69-00

надувные моторные лодки из ПВХ-ткани!

Г. УФА, [3472] 330-800

горячая линия для дилеров

AERO BOATS

WWW.AEROMAG.RU E-MAIL:INFO@AEROMAG.RU

ВЕТРОГЕНЕРАТОРЫ

- мобильные ветрогенераторы легкие и удобные, для яхт, автомобилей, экспедиций и путешествий
- для морских условий и климата крайнего севера
- автономные навигационные системы для яхт и автомобилей
- доставка по России и СНГ

НАВИГАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

тел.: (812) 970-43-51, (812) 373-54-30, факс: (812) 373-89-29
e-mail: info@windgen.ru ; интернет-каталог с ценами: www.windgen.ru

SMELNE YACHTS

Первоклассные стальные яхты из Голландии

Новые и подержанные яхты
от 7 до 17 м
Цены от 50 тыс. до 1 млн. евро

info@homarbv.nl, www.homarbv.nl
тел. + 8 10 (31) 653 321 280
факс + 8 10 (31) 512 531 602

Авиационная Компания «РУССЭЙР»

RUSSAIR

ПРОДАЖА АРЕНДА ОБУЧЕНИЕ

196233, Санкт-Петербург, пр.Космонавтов, 47Б
тел. (812) 380-2160; info@russair.spb.ru, www.russair.spb.ru

ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ «КиЯ»

МАСТЕРСКАЯ

ВЫПУСК №16

стр. 122

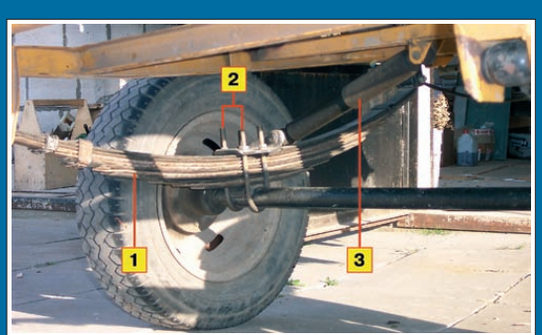
“КАВАЛЕР 800”–
круизно-гоночная трейлерная яхта

О плавдачах вообще

и об “Эдеме” в частности

стр. 126

Самодельный трейлер



на базе “Зубренка”

стр. 131

Лодка из бересты

стр. 134

Двенадцать лет пути

стр. 132

“БРИЗ-42”
под парусом

стр. 133

Т800 СВОИМИ РУКАМИ

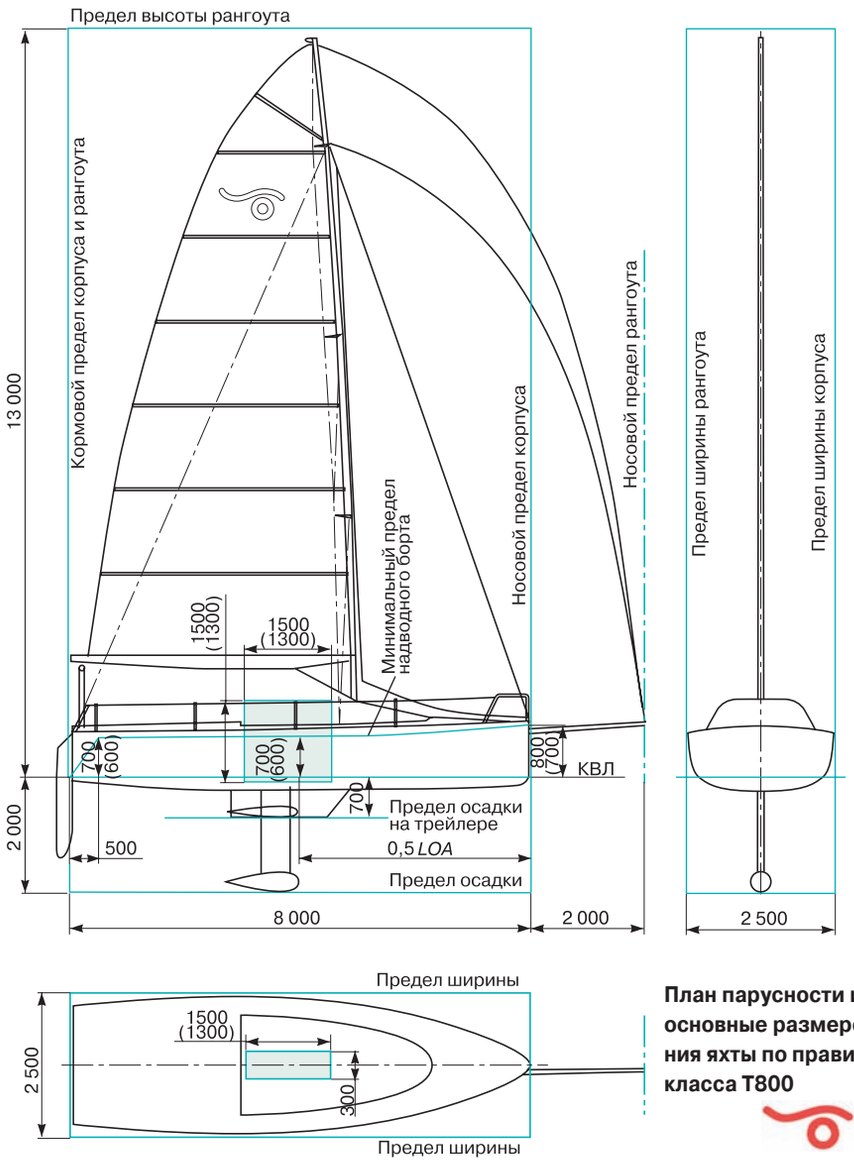
В продолжение начатого в “КиЯ” № 185 разговора о новом классе трейлерных круизно-гоночных яхт Т800 предлагаем вниманию читателей проект такого судна в рубрике “Для самостоятельной постройки”.

ДЛЯ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ ПОСТРОЙКИ

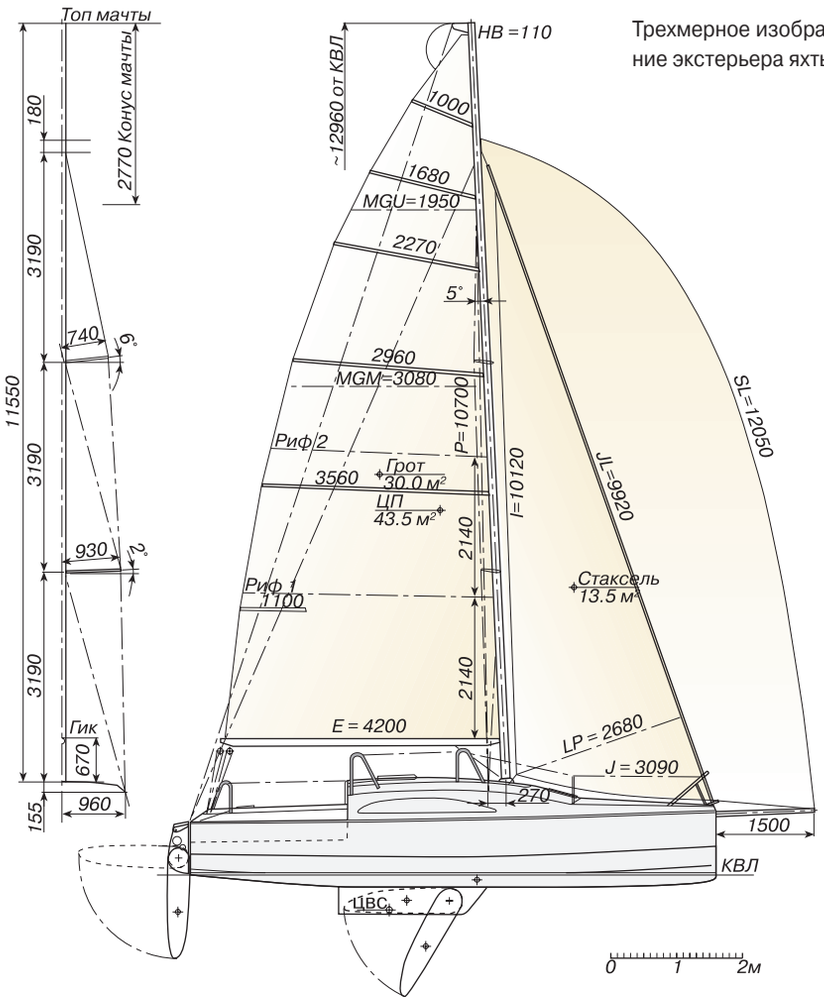
“КАВАЛЕР 800” – круизно-гоночная трейлерная яхта

“Кавалер 800” задуман и спроектирован нами как лодка, которую можно построить в мастерских яхт-клуба или в домашних условиях из доступных материалов. Кроме того, поскольку класс Т800 предполагается свободным, то заранее предусмотрены варианты модификации этого проекта. Мы вовсе не настаиваем на постройке лодки «один в один» по проекту, а просим воспринимать публикуемые чертежи как прототип и предоставляем строителям простор для полета конструкторской мысли (разумеется, при надлежащем техническом обосновании).

Несколько слов о работе, пред-



План парусности и основные размерения яхты по правилам класса Т800

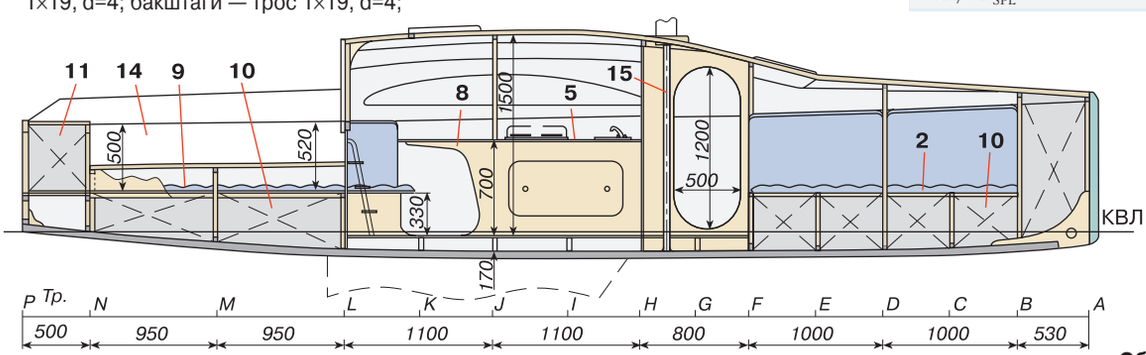


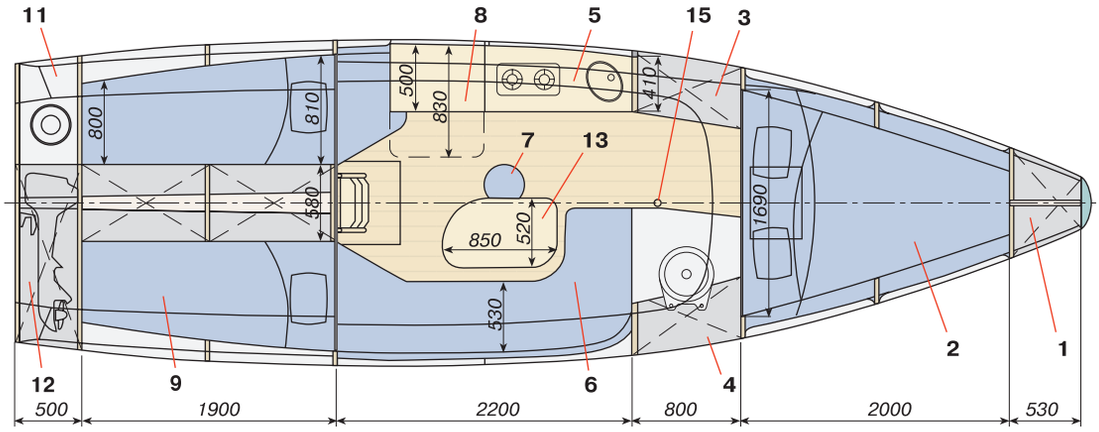
Трехмерное изображение экстерьера яхты ▶

План парусности

Рангоут: мачта — профиль 130×80×2.5 мм, к топу уменьшить до 100×80×2.5 мм, АМг; гик — труба 120×2 мм, АМг; бушприт — труба 80×2 мм, АМг; краспицы — труба 28×3, АМг; стоячий такелаж: ванты основные — трос 1×19, d=5; ванты средние — трос 1×19, d=4; ванты верхние — трос 1×19, d=4; форштаг — трос 1×19, d=5; ахтерштаг — трос 1×19, d=4; бакштаги — трос 1×19, d=4;

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЯХТЫ “КАВАЛЕР”	
Длина наиб., м	**8.00**
Длина по КВЛ, м	**8.00**
Ширина наиб., м	**2.50**
Осадка, м	**0.63 / 2.00**
Вес порожнем, кг	**1200**
Площадь парусности, м²:	
– грот	**30.0**
– стаксель	**13.5**
– спинакер	**38**
Динамические характеристики:	
– относит. длина корпуса $L/\sqrt[3]{D_{SPL}}$	**7.52**
– относительная энерговооруженность $\sqrt{SA}/\sqrt[3]{D_{SPL}}$	**6.21**

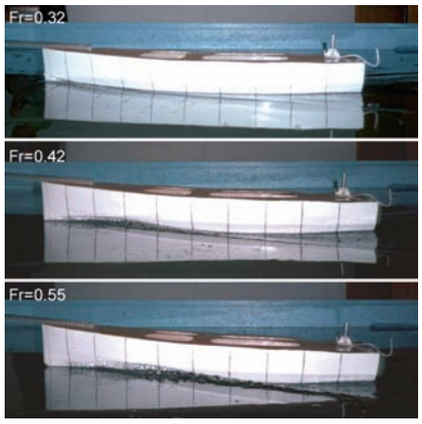




Общее расположение яхты

1— форпик; **2** — койка двуспальная; **3** — шкаф платяной; **4** — гальюн; **5** — камбуз; **6** — диван; **7** — сиденье; **8** — штурманский стол; **9** — койка; **10** — рундук; **11** — отсек газового баллона; **12** — отсек для хранения подвесного мотора; **13** — стол; **14** — кокпит; **15** — подмачтовый пиллерс.

Буксировочные испытания модели корпуса

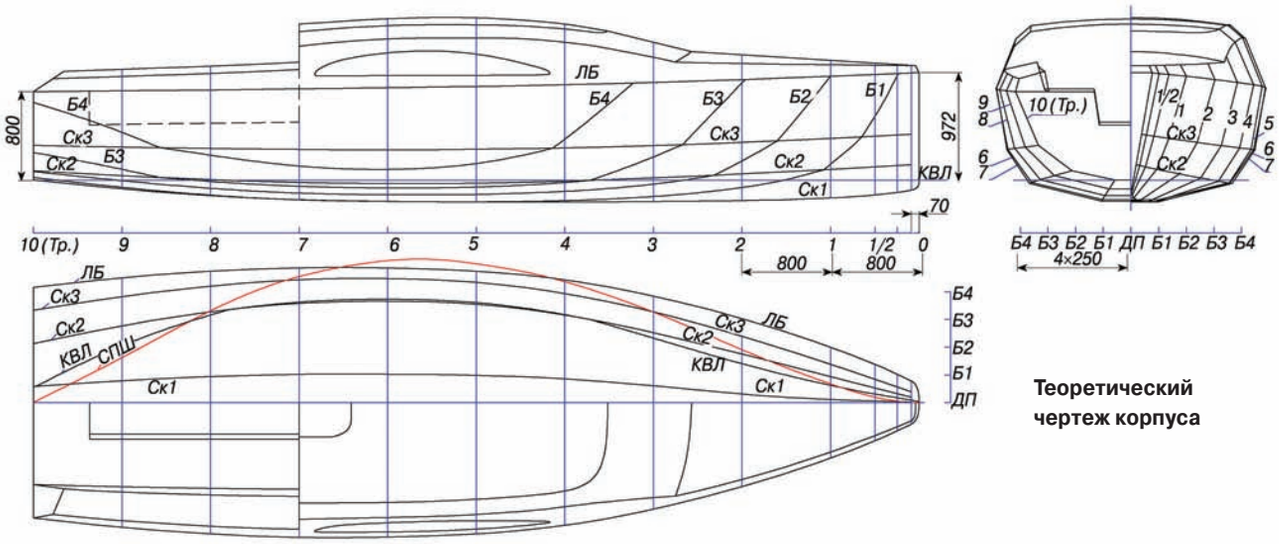


шествовавшей непосредственно разработке чертежей. Она несколько облегчалась тем, что ранее нами был разработан аналогичный по обводам и конструкции проект 5.9-метрового круизера "Пилигрим 590"*. С одной стороны, нам хотелось обеспечить достаточно высокие гидродинамические характеристики лодки для возможности успешного участия в гонках. В то же время обводы должны быть достаточно технологичными — для обшивки листами фанеры, что в наших условиях наиболее доступно. Известно, что для минимизации отрицательного влияния скул необходимо ориентировать их по линиям тока и избегать пересечения скулами ватерлинии, в том числе и при ходовых углах крена.

Для детального изучения вопроса с помощью специалистов судостроительного предприятия "AWL" была изготовлена модель корпуса в масштабе 1:8 и проведены ее буксировки в лаборатории мореходных испытаний Севастопольского национального технического университета. Помимо измерения буксировочного сопротивления, выполнялась фото- и видеосъемка модели. На малых относительных скоростях, как и ожидалось, сопротивление несколько больше, чем рассчитанное для традиционных "круглоскулых" обводов. Но при высоких числах Фруда за счет лучшего отрыва воды от скул сопротивление корпуса "Кавалера 800" меньше. Подводная видеосъемка движущейся модели была выполнена с помощью дайвинг-центра "Юнион-Крым". Просмотр видеозаписей для различных скоростей показал, что обтекание подводной части модели с прикленными к днищу "колдунчиками" происходит вдоль

* Назаров А., Ковалев М. "Пилигрим 590" - семейная трейлерная круизная яхта // "Шкипер" №6 – 2001. — С.12-15. и №1 – 2002. — С.13-15.

Подводная видеосъемка движущейся модели корпуса



Теоретический чертеж корпуса

ТАБЛИЦА ПЛАЗОВЫХ ОРДИНАТ КОРПУСА

	Номера шпангоутов											
	0	**1/2**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**
	Полуширoты от ДП, мм											
Киль	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ск1	5	13	27	78	153	214	246	256	255	234	195	144
Ск2	47	131	234	438	630	790	887	915	895	818	691	533
Ск3	96	209	344	598	817	984	1086	1120	1109	1051	955	835
ЛБ	195	345	500	758	961	1108	1185	1214	1217	1186	1125	1041
	Высоты от КВЛ, мм											
Киль	-89	-138	-159	-183	-192	-196	-195	-190	-176	-138	-76	2
Ск1	-89	-138	-159	-183	-192	-196	-195	-190	-176	-138	-76	2
Ск2	140	121	99	58	21	-7	-25	-29	-19	6	43	86
Ск3	415	398	378	342	314	293	280	280	280	289	301	315
ЛБ	970	956	940	909	883	862	848	836	826	816	808	800

линий скул. Доказал свою эффективность и примененный в проекте слегка погруженный транец. Материалы этих проектных исследований позволили усовершенствовать обводы окончательного варианта “Кавалера 800”.

Концепция проекта

Разрабатывая этот проект, мы ставили перед собой цель предложить яхтменам современную трейлерную круизно-гоночную яхту, экономичную и технологичную в любительской постройке из листов фанеры. Яхтсмен-гонщик найдет в этом проекте необходимую “базу” для совершенствования ходовых качеств для гонок в “круизном” дивизионе*. Для семейного экипажа первостепенными качествами окажутся простота в управлении, достаточно высокий комфорт, безопасность в эксплуатации на внутренних водах и в прибрежной зоне морей. Базовый вариант “Кавалера 800” снабжен швертом, что делает доступными мелководные акватории. Вспомогательным средством движения служит подвесной мотор мощностью около 12 л.с., навешиваемый на транец. В то же время, сразу оговоримся, “Кавалер 800” — это достаточно быстроходная, но все же не экстремальная лодка. Любителям экстрима мы можем порекомендовать проект “Pluto 800” (см. “КиЯ” №184, теоретический чертеж выложен на сайте www.katera.ru).

Архитектура корпуса и палубы

Обводы корпуса многоскулые, с разворачивающейся на плоскость обшивкой; расширяющийся выше КВЛ нос улучшает всхожесть на волну. Широкая кормовая оконечность со слегка погруженным транцем, коэффициент продольной полноты корпуса C_P=0.57 и положение центра величины по длине L_{CB}=3.5% L_{WL} оптимизированы на движение с высокими относительными скоростями.

Применение надстройки “от борта до борта” позволяет получить более просторную каюту, упростить постройку и существенно повысить остойчивость на больших углах крена.

Просторный “двухъярусный” самоотливной кокпит длиной 2.4 м — основное место пребывания экипажа в хорошую погоду. В палубе предусмотрены входной люк и форлюк, используемый для работы с парусами.

Мы постарались уделить внимание дизайну экстерьера “Кавалера”. Применены более эстетичные многоскулые обводы, граненая форма надстройки и современные контуры иллюминаторов. В то же время, экстерьер яхты не должен быстро устареть, как это бывает с “ультрамодными” лодками.

Общее расположение

“Кавалер 800” имеет несимметричную компоновку каюты. Эффект объемности помещений усиливается просторной надстройкой и большими иллюминаторами. В форпиковой части яхты выгорожен рундук; далее — носовая каюта фактически представляющая собой изолированную носовую койку. Далее по правому борту расположен санузел, напротив – шкаф. В салоне по правому борту размещены Г-образный диван и стол, по левому – камбуз и штурманский стол. Высота в каюте составляет 1.50 м. По бортам от кокпита устроены койки в гробах, незаменимые для отдыха на ходу. Пространство под кокпитом отведено под рундуки. Для хранения подвесного мотора, газового баллона и шкиперского имущества используется изолированный рундук ахтерпика, доступный через открывающуюся кормовую банку кокпита.

Балластный плавник, шверт и руль

Профилированный шверт — поворотного типа, он заподлицо убирается в балластный плавник, закрепленный под днищем. Навесной руль имеет подъемное перо.

Парусное вооружение и палубное оборудование

Мачта раскреплена фор- и ахтерштагами, бакштагами и вантами, отнесенными в корму. Проектом предусмотрены: грот с большим серпом, стаксель с закруткой, асимметричный спинакер на выдвижном 1.5-метровом бушприте. Деталировку палубного оборудования и парусного вооружения мы оставляем на усмотрение строителя — у опытного яхтсмена всегда есть свои предпочтения...

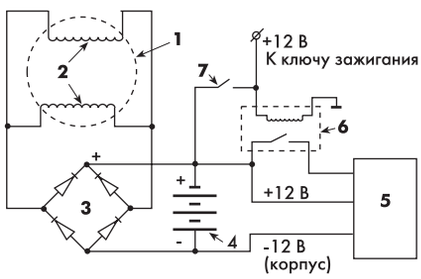
В заключение хотелось бы поблагодарить всех коллег-конструкторов и яхтсменов, кто поддержал идею и помогал в работе над Т800. Искренне признательны за ценные советы и дельные предложения.

Альберт Назаров,
Максим Ковалев,
Дмитрий Долинский

В следующем номере журнала будут опубликованы конструктивные чертежи корпуса яхты.

* Правила класса Т800 см. на сайте www.kompanmarine.com

Вниманию читателей!



В статье Ю. Жуковского “Самостоятельный тюнинг “Нептуна-23” (“КиЯ” № 187) была неточно воспроизведена электрическая схема подключения стартера и генераторных катушек (рис. 6, с. 133). Ниже приведена схема, в которой учтены неточности.

В связи с возможным разночтением, поясняем: в случае эксплуатации в аварийном режиме необходимо перевернуть основание магнето в штатное положение, предусмотренное заводом-изготовителем, и выставить угол опережения зажигания в соответствии с инструкцией по эксплуатации мотора.

Следует помнить, что приведенная переделка ПМ марки “Нептун” требует аккуратности и достаточной квалификации исполнителя. Вся ответственность за возможные отрицательные последствия ложится на непосредственного исполнителя работ.

Редакция приносит извинения за допущенную ошибку в схеме.

ДЛЯ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ ПОСТРОЙКИ

О ПЛАВДАЧАХ ВООБЩЕ и об “Эдеме” в частности

В круг вопросов, освещаемых в “КиЯ”, входит один, любопытный уже тем, что внимание к нему за 40 лет, хотя и существенно ослабело, но окончательно не пропадает и периодически возникает снова и снова. Речь идет о плавдачах (далее — ПД).

Возьмем самый первый выпуск журнала (1963 г.) и откроем первую — основополагающую — статью классика отечественного малотоннажного судостроения Ю. В. Емельянова “Выбор типа туристского катера”. Процитируем ее:

“К малым туристским мотосудам должен быть отнесен и такой специальный и своеобразный класс судов, как самоходные плавучие дачи. Отличительной их особенностью является подчинение всех элементов конструкции удобному пользованию судном на стоянке. Помещения обязательно имеют полную высоту (не менее 1.9 м). Ходовым качествам обычно не уделяют большого внимания — наиболее целесообразна скорость 8–12 км/ч)”. В качестве примера приводится эскиз большой тихоходной ПД (9.75х2.44 м). А рядом в статье Е. Л. Потинг “Суда-дачи” напечатаны эскизы другой ПД (на прямоугольном понтоне; 8.40х2.40 м), но ни о мощности моторов, ни о скорости ее не говорится вообще, зато упоминается возможность буксировки за шлюпкой с подвесником.

Однако, будучи составителем выпуска, тот же Ю.В.Емельянов помещает в нем и статью В. А. Гартвига, противоположную по смыслу: приводятся чертежи для постройки ПД — “катамарана с глиссирующими корпусами” (6.60х3.0 м), рассчитанного на скорость до 35 км/ч с двумя 10-сильными моторами “Москва” (что вызывает некоторые сомнения).

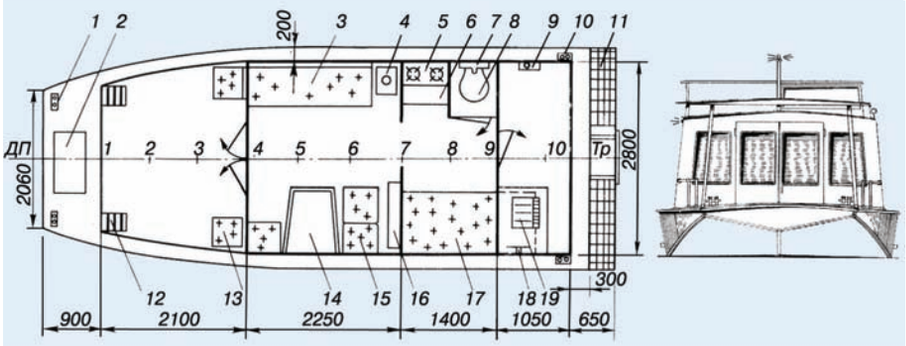
Эти два принципиально различных подхода к идее ПД можно проследить по публикациям всех 40 последующих лет. Одни конструкторы считают, что ПД — это “обычный” быстроходный катер, но — в ущерб мореходным качествам — с необычно развитой и высокой надстройкой и низким бортом. Другие имеют в виду плавучий домик (коттедж, палатку), который может передвигаться самостоятельно на небольшие расстояния. Этим и объясняется необыкновенное разнообразие предлагаемых к постройке и реально существующих ПД, которые упоминаются в “КиЯ”.

Непримиримые различия существовали и существуют буквально по всем вопросам, относящимся к особенностям использования ПД. Одни уверенно считают, что дачу необходимо рассчитывать на семью, отдыхающую “в одиночестве” (и соответственно нужна одна каюта; в крайнем случае — добавляется детская каютка). Другие полагают, что ПД нужно строить для отдыха двух дружественных семей (т. е. число изолированных кают и площади общих помещений придется удваивать). Одни считают, что будущая ПД будет в основном стоять в укромном месте “вдали от цивилиза-

Тихоходная плавучая дача “БЕРЕЗКА”

Типичная тихоходная плавдача “Березка”, построенная А. Истоминым (см. “КиЯ” № 146). С одним ПМ “Нептун-23” скорость в полном грузу — 11 км/ч. Размерения: длина наиб. — 8.35 м; ширина по палубе — 3.2 м, по скуле — 3 м; высота борта — от 0.85 до 0.78 м; осадка корпусом — 0.15 м. Водоизмещение — от 2.05 до 2.9 т. Обводы упрощенные, обшивка из фанеры 10 мм.

За основу взяты чертежи В. Аладьина, опубликованные в “КиЯ” еще в 1964 г., но устаревший проект переработан по 17 пунктам (в части повышения комфортабельности).



Общее расположение плавдачи “Березка”
1 — носовой кнехт; **2** — люк для хранения якорей; **3** — диван-кровать; **4** — камелек; **5** — газовая плита; **6** — выдвижной столик; **7** — раковина умывальника в откинутом состоянии; **8** — унитаз; **9** — ручная помпа; **10** — кормовой кнехт; **11** — площадка; **12** — трапик; **13** — рундук для штормовой одежды; **14** — стол; **15** — банкетки; **16** — навесная полка; **17** — диван, задвигающийся под пост управления; **18** — штурвал и рукоятки ДУ мотором; **19** — кресло водителя.

Быстроходная плавучая дача “ЭДЕМ”

Редакции приходилось слышать упреки в том, что в разделе “Мастерская” публикуются проекты, мало отличающиеся один от другого, тогда как “ни разу, например, не было в печати, — это мы цитируем одно из писем, — чертежей плавучей дачи”. Конечно, правильнее было бы вместо “никогда не было” сказать “давно не было”, ибо подробные чертежи ПД публиковались 14 лет назад, но в принципе упрек справедлив. Юрий Александрович Зимин разработал новый проект такого судна. Мы публикуем основные чертежи и таблицу ординат корпусов, но сразу же хотим подчеркнуть: плавдача относится к одному из самых сложных и в постройке, и в эксплуатации типов судов. Предложить проект, который устраивал бы всех, практически невозможно — слишком велико влияние конкретных условий плавания, использования и хранения, личных вкусов и возможностей. Одному необходимы скорость и мореходные качества, другой считает, что это может быть буксируемый понтон. Кому-то нужна малая осадка, а кому-то — возможность прохода под низкими мостами. Вариантов требований, не совместимых в одном судне, великое множество.

Имеет значение и то, что у нас в принципе совершенно нет опыта эксплуатации ни плавдач, ни открытых “понтонных” лодок, популярных за рубежом.

Другими словами, мы далеки от мысли, что “Эдем” без всяких изменений проекта начнут строить сотни любителей отдыха на воде. Надеемся, однако, что публикация этого проекта оживит интерес к постройке и эксплуатации плавдач.

Плавдача “Эдем” — это комфортабельный домик площадью 20 м^2, в котором имеются: две отдельные каюты, кухня-бар, санузел; в корме под жестким тентом находится открытая терраса — площадка (6.2 м^2), на которой можно разместить столовую. Вход в жилое помещение в корме — через откатную дверь на шп. 10 и в носу — через сдвижную дверь-люк на лобовой стенке дачи.

По трапу, через люк на крыше надстройки, и по скоб-трапу на лобовой стенке можно подняться на крышу — в солярий площадью 10 м^2; а если оборудовать здесь тент, получится помещение для отдыха, по периметру обнесенное леерным ограждением.

По правому борту расположены в самом носу — закрытый пульт управления, далее — хозяйственный блок с камбузом и холодильником. По левому борту расположены две каюты с двуспальными диванами. Между каютами, по центру салона, — санузел: туалет—душ в барабане диаметром 900 мм с откатной дверью. Над кормовой спальней и санузлом для вентиляции должны быть сделаны откидные люки (желательно — с матовым стеклом).

Ящики с якорями предусмотрены в носу — по правому борту, у пульта водителя и в корме — по левому борту.

В корпусах катамарана — по четыре герметичных отсека; горловины выходят на понтон и закрываются люками.

Кормовой и носовой отсеки каждого корпуса за-

ции” и, следовательно, отдыхающим потребуются большие объемы для запасов провизии, а то и холодильник. Другие полагают более привлекательными туристские путешествия вдоль берегов с посещениями торговых центров и осмотром достопримечательностей*.

Были и интересные по замыслу предложения создать прокатную сеть небольших ПД на Чудском озере, но сделать подобное предприятие рентабельным при ограниченном сезоне эксплуатации и сложностях зимней стоянки дач вряд ли удалось бы. По этим же причинам в северных широтах целесообразность постройки ПД у многих вызывает вполне определенные сомнения. Стоит еще сказать, что бурное развитие автомобилизма, как и появление сети гостиниц-мотелей, также наносят ощутимый удар по претворению в жизнь идеи самоходной ПД.

Так или иначе, попытки серийной постройки ПД, предпринятые, например, Свирской верфью (№ 21), Горьковским авиазаводом (№ 65) и НПО “Ритм” (№ 35), оказались безуспешными именно потому, что создать универсальную дачу, удовлетворяющую крайне противоречивым потребительским требованиям, не удалось. Однако судостроители-любители и сегодня строят иногда довольно диковинные ПД, проекты которых продиктованы местными условиями, а также собственными вкусами и возможностями будущих владельцев.

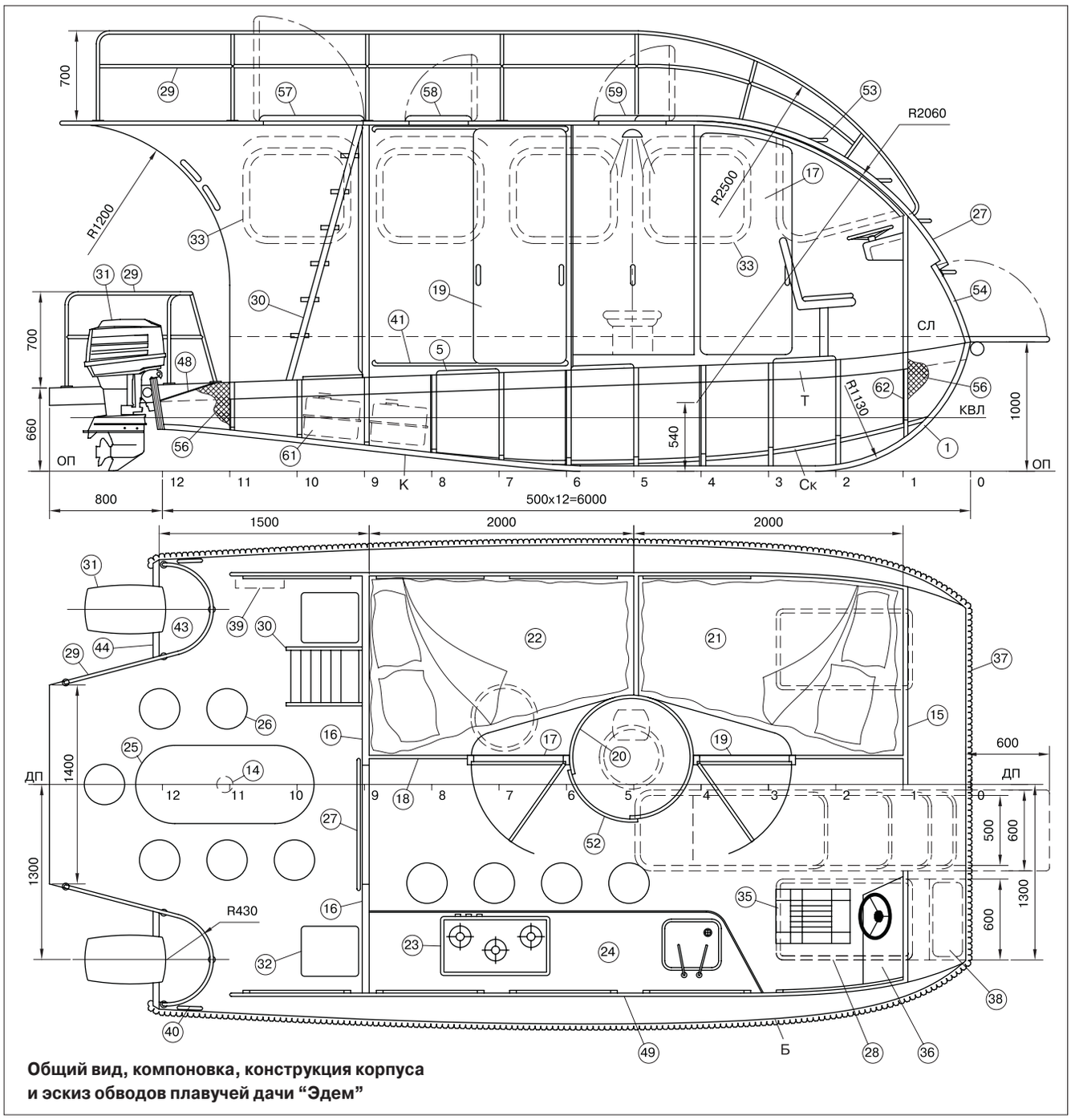
Приводимый ниже проект “Эдем”, разработанный в 2003 г. по просьбе ряда читателей известным конструктором Ю.А.Зиминым, представляет собой очередную попытку воплощения идеи относительно крупной и быстроходной ПД, что, естественно, связано с возрастанием сложности постройки и оборудования судна и необходимостью всемерной борьбы за снижение веса. Это катамаран, снабженный двумя достаточно мощными ПМ и развитой высокой двухкаютной надстройкой, с одной стороны, создающей большое сопротивление движению, а с другой — осложняющей эксплуатацию судна (нет открытой носовой палубы, пост управления оказывается внутри надстройки). Тем, кого заинтересует этот проект, мы посоветовали бы увеличить клиренс — повысить высоту борта корпусов хотя бы на 100 мм. Несколько завышенной представляется названная максимальная мощность (80 л.с.); на наш взгляд, стоило бы ограничить ее величиной 50–60 л.с. Желательно установить ПМ с “длинной ногой”. Разумеется, любые серьезные изменения проекта стоит согласовать с его автором.

Альтернативой “Эдему” остается гораздо более простой вариант тихоходной “Березки”, усовершенствованные чертежи которой были приведены в № 146.

Ю. К., А. Д.

* За рубежом (в США) для подобных целей получили распространение так называемые “понтонные” лодки — двухкорпусные открытые площадки-веранды с мощным подвесным мотором. Для плаваний по европейским внутренним водным путям строятся ПД иного типа — узкие плоскодонные “баржи”, как правило, — со стационарными двигателями малой мощности.

Перечень публикаций о плавдачах в “КиЯ” см. на стр. 130.



Общий вид, компоновка, конструкция корпуса и эскиз обводов плавучей дачи “Эдем”

полнены пенополиуретаном или легким пенопластом. Отсек 11–8 шп. можно использовать для размещения бензобаков. Отсеки 8–6 шп., 6–4 шп., 4–1 шп. служат рундуками для хранения припасов, снаряжения, инвентаря.

Катамаран по предлагаемому проекту “Эдем”, по идее, будет эксплуатироваться больше на стоянке, чем на ходу. Район плавания его ограничен внутренними водными путями с выходом на открытые акватории лишь в тихую погоду.

“Эдем” — дача остойчивая и мелкосидящая (осадка — 0.4 м), что очень важно на стоянке и переходах на мелководье. Для стоянки, естественно, лучше выбирать укрытые от волн бухты, устья тихих речек.

На плавдаче для обеспечения надежности применена спаренная установка — два ПМ мощностью от 10 до 40 л.с. Обводы и облегченная конструкция из дерева позволяют при определенных условиях и общей мощности 60–80 л.с. развивать скорость, соответствующую переходу на режим глиссирования.

Постройка плавдачи

Плавучая дача строится из дерева. Водостойкую фанеру, сосновые рейки, стеклоткань, эпоксидную смолу и крепеж нужно приобрести, руководствуясь спецификацией и рабочими чертежами. Постройка корпусов ничем не отличается от традиционного процесса, многократно описанного в “КиЯ”.

Пользуясь таблицей плазовых ординат, вычерчивают все шпангоуты в натуральную величину. Изготовляют шпангоутные полурамки — два комплекта для обеих лодок (они одинаковы, ПБ и ЛБ — симметричны).

Стапель для сборки катамарана вверх килем представляет собой два отфугованных бруса, выставленных в горизонт, на расстоянии один от другого (по

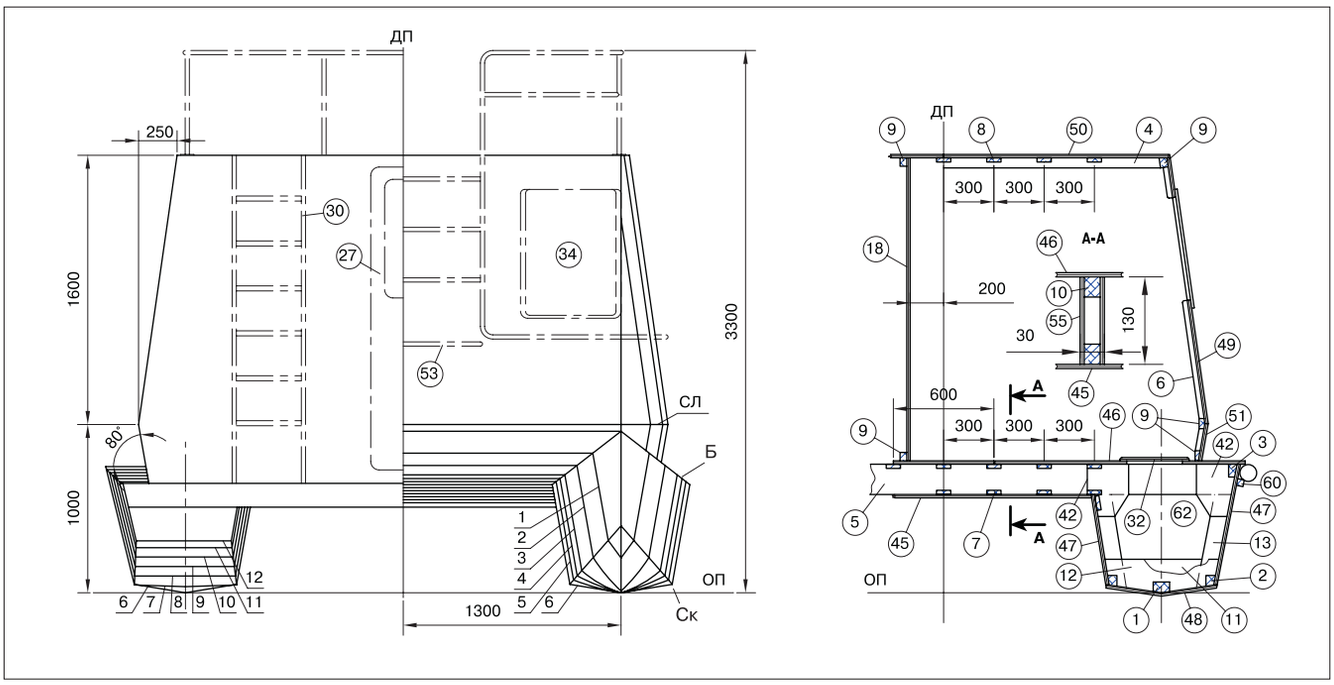


ТАБЛИЦА ПЛАЗОВЫХ ОРДИНАТ ДЛЯ ПОСТРОЙКИ КОРПУСОВ ПЛАВДАЧИ “ЭДЕМ”

Линия	Шпангоут												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Высота, мм													
Киль — К	1000	200	2	0	0	0	0	50	102	153	205	256	300
Скула — Ск	—	308	182	102	55	10	0	50	102	153	205	266	300
Борт — Б	1000	915	860	825	803	787	770	755	740	725	710	695	680
Тоннель — Т	870	785	730	695	673	657	640	625	610	595	580	565	550
Полуширота, мм													
Борт — Б	0	193	290	355	385	415	430	440	440	437	430	417	405
Скула — Ск	—	88	175	230	261	293	300	320	333	340	343	345	340

Примечание: Шпация — 500 мм; все толщины от теоретических линий — в нос.

осям) 2600 мм. Поперечные балки (дет. 5) устанавливают по разметке на высоте от стапеля, указанной в таблице, и крепят на прочных стойках. На них ставят и после проверки перпендикулярности и вертикальности всех элементов конструкции крепят шпангоуты; ставят кницы.

Продольные связи врезают в шпангоуты и балки, после крепления их и просушки выставленный набор малкуется. Теперь корпуса и мост можно зашивать фанерой. Зашивка производится на клею шурупами (по шпангоутам) и гвоздями взагиб (по ребрам жесткости).

Корпуса и днище моста оклеивают стеклотканью в несколько слоев, после просушки и зачистки окрашивают.

Только после этого катамаран бережно (пока не зашита палуба) можно перевернуть, чтобы установить в горизонт, убрать обзол в корпусах и окрасить водостойкой краской изнутри. Мост заполняется по всей высоте поперечных балок легким пенопластом.

Мост зашивается фанерой. Вырезают палубные отверстия (350–450 мм, 8 шт.), устанавливают комингсы и люки. Боковые стенки надстройки, переборки и крышу лучше собирать в объем — в виде отдельных

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ПЛАВДАЧИ “ЭДЕМ”

Длина (габарит.), м	**6.00 (6.80)**
Ширина (габарит.), м	**3.48 (3.64)**
Высота (габарит.), м	**2.60 (4.50)**
Осадка, м	**0.40**
Водоизмещение, т:	
— при осадке по КВЛ 370 мм	**1.7**
— при осадке по ВЛ 500 мм	**2.9**
Пассажировместимость, чел.	**4–8**
ПМ мощностью, л.с.	**2x(10–40)**

СПЕЦИФИКАЦИЯ ДЕТАЛЕЙ КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЯ ПЛАВДАЧИ

1 — киль, 60×40; **2** — скуловой стрингер, 40×40; **3** — привальный брус, 40×40; **4** — бимс, 30×30; **5** — балка коробчатого сечения, 13 шт.; **6** — ребро жесткости, 30×30; **7**, **8** — ребро жесткости 15×30; **9** — стрингер, 30×30; **10** — рейка, 18×30, 30×30; **11** — заполнитель, фанера, *d* = 30; **12** — флортимберс, 100×30; **13** — топтимберс, 80×30; **14** — пиллерс, труба; **15** — переборка на 1 шп., *s* = 4–6; **16** — переборка на 9 шп., *s* = 4–6; **17**, **19** — дверь; **18** — продольная переборка, *s* = 4–6; **20** — выгородка санузла, барабан из фанеры *s* = 4; **21**, **22** — спальня; **23** — кухонный блок; **24** — стол (кухня-бар); **25** — стол (корм. столовая); **26** — стул (столовая); **27** — дверь (откатная); **28** — дверь-люк; **29** — леерное ограждение; **30** — трап; **31** — двигатель; **32** — люк; **33** — окно; **34** — стекло; **35** — кресло водителя; **36** — пульт управления; **37** — кранец; **38**, **39** — якорное устройство; **40** — кнехт; **41** — полоз; **42** — кница, фанера *s* = 6; **43** — рецесс; **44** — транец, фанера, *s* = 6; **45** — обшивка, днище моста, *s* = 6; **46** — настил палубы моста, *s* = 6; **47** — обшивка борта, *s* = 6; **48** — обшивка днища, *s* = 10; **49** — обшивка, борт надстройки, *s* = 4; **50** — крыша надстройки, *s* = 6; **51** — обшивка, борт надстройки, *s* = 6; **52** — дверь; **53** — скоб-трап; **54** — лацпорт, аппарель; **55** — лист фанеры, 6×130; **56** — заполнитель; **57** — люк (трап на крышу); **58** — люк (корм. спальня); **59** — люк (санузел); **60** — опора, рейка, 30×30; **61** — бензобак; **62** — переборка в корпусах (1, 4, 6, 8, 11 шп.), *s* = 6.

НАША СПРАВКА

ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ В “КиЯ” ПО ПЛАВДАЧАМ

1. Самоходные ПД – в статье Ю. В. Емельянова; № 1.
2. Е. Л. Потинг. Суда-дачи, № 1.
3. В. А. Гартвиг. Быстроходная ПД, № 1 и № 43.
4. ПД “Уют” (7.0x2.3 м), № 2.
5. В. Н. Аладьин и др. ПД “Березка” (8.0x3.2 м), № 3, 21, 65 и 146.
6. В. М. Куплянский. Простейшая ПД (5.5 м), № 21.
7. За рубежом: ПД выходят в море, № 25.
8. За рубежом: Быстроходная ПД “Галеон” (12.6 м), № 31.
9. В. Н. Аладьин. ПД “Пеликан” (4.8x2.44 м), № 34.
10. О ПД “Аленушка”, № 35 и № 65.
11. М.В.Михайлов. Мореходная ПД “Окулус-104” (10.4x3.1 м), № 36.
12. За рубежом: ПД-трейлер (5.7x3.9 м), № 36.
13. Ю. П. Гурко. ПД “Ивушка”, № 43.
14. За рубежом: Итальянские ПД “Н-20” (7.2x2.9 м), № 43.
15. М. И. Лигман и др. ПД “Аленушка”, № 65.
16. Ю. В. Врачев Катер-ПД “Янта”, № 65.
17. Дача-амфибия “Дон” (серийная, ал., двухсекционная мотолодка-автоприцеп), № 65.
18. За рубежом: Японская ПД для открытого моря (9x3.3 м), № 65.
19. За рубежом: Понтонные ПД-катамараны, № 65.
20. В. Б. Осипчук. Проект “КиЯ”: ПД-катамаран “Золушка” (4x2 м), № 65.
21. О ПД “Краб” под парусом, № 70.
22. Быстроходная ПД-катамаран “Пингвин” (6.7x2.2 м), № 70.
23. Буксируемая ПД Ю. Соломенцева (5.4x2.9 м), № 70.
24. Быстроходная ПД-катамаран В. Ивашечкина (7.5 м), № 70.
25. Д. Антонов. Катера-платформы, № 103.
26. Ю.Буланов. Серийная лодка-плот “Кит” (5x2.5 м; под палатку), № 135.
27. А.Истомин. Для самост. постройки: ПД “Березка” (8.35x3.2 м), № 146.

секций, сразу проклепать ребра жесткости и вырезать окна.

Лобовую стенку надстройки надо изогнуть по радиусу 2060 мм и закрепить на предварительно выклеенной из плоских реек (изогнутых по тому же радиусу) обвязке, затем можно установить обвязку двери и окон.

Барабан выгородки санузла ставят враспор от палубы до крыши. Устанавливают подкрепления под узлы хозблока и диваны, которые надо сделать откидными, чтобы открывался доступ к люкам в корпусах.

Разумеется, можно собирать надстройку и иначе — выставить каркас и затем зашивать его отдельными листами фанеры.

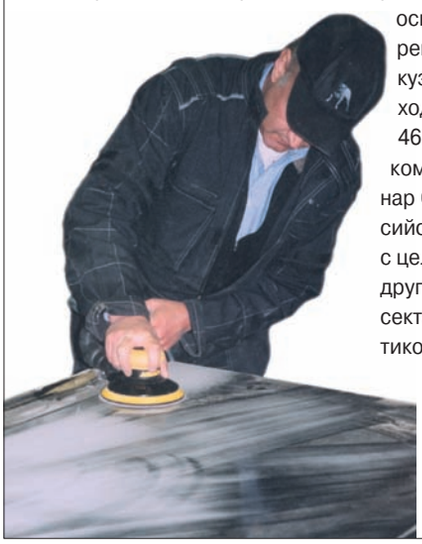
Остается установить остекление, навесить двери, смонтировать люки и леерное ограждение (труба, нержавеющая сталь). Плоские баки с питьевой и технической водой можно разместить на крыше, в нос от шп. 5.

Затем монтируют дистанционное управление моторами и навигационные огни.

Юрий Зимин,
мастер спорта

ШКУРИМ эффективнее

В начале года, в преддверии нового водного сезона, финская компания “Mirka”, специализирующаяся на разработке и производстве абразивных шлифовочных материалов



провела в Санкт-Петербурге семинар-презентацию своих новейших технологий для представителей российских судостроительных фирм. Абразивы “Mirka” известны в основном специалистам по ремонту автомобильных кузовов, именно на них приходится большая часть — 46% — объема выпуска компании. Прошедший семинар был организован ее российским представительством с целью изучения спроса в другом, тоже существенном, секторе сбыта — стеклопластиковом производстве, судостроительном в частности. Одновременно была представлена новая серия шлифовочных материалов под торговой маркой “Abranet”, внедрение которых в технологический процесс позволит существенно повысить производительность труда рабочих, занятых на изготовлении оснастки для стеклопластиковых изделий. Шлифовальные круги и шкурки “Abranet” имеют в качестве подложки не привычную ткань или бумагу, а специально разработанную мелкоячеистую сетку из полиамида. Это придает материалу ряд ценных свойств: существенно возросшую — в 3—5 раз — долговечность за счет улучшенной очищаемости абразива от пыли и более полного вовлечения в работу его зерен на волокнах подложки, а также возможность работы всухую, с применением пылеотсоса. По словам представителей, специалисты, перешедшие на новую технологию шлифовки, отказываются снова возвращаться к традиционным способам работы с использованием обычных шлифшкурок и промывочных жидкостей. Компания продемонстрировала также широкий ассортимент других шлифовочных материалов и приспособлений, многие из которых запатентованы и позволяют достигать высокого качества обрабатываемых поверхностей из пластиков, дерева и металла.

А. Д.

АВТОграф
ГРУППА КОМПАНИЙ
официальный дистрибьютор компании “Mirka”
(812) 449-4102,
(812) 449-0642
info@avtograph.com
www.avtograph.com

ВЫСОКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ И КАЧЕСТВО ШЛИФОВАНИЯ!

САМОДЕЛЬНЫЙ ТРЕЙЛЕР
на базе «Зубренка»

Владельцы мотолодок знают, насколько практична комбинация судна с автомобильным прицепом-трейлером. Он значительно облегчает спуск лодки на воду, помогает решить проблему зимнего хранения. Но всегда ли нужно приобретать специализированный трейлер? Опыт наших читателей показывает, что для транспортировки лодки общим весом 300—500 кг может оказаться более выгодным дооборудование стандартного автомобильного прицепа, как это сделал Юрий Жуковский из Беларуси.

При разработке проекта многофункционального трейлера на базе широко распространенного прицепа “Зубренок” производства Минского автомобильного завода (МАЗ) был внимательно изучен материал статей серии “лодка плюс автомобиль”, опубликованных в “КиЯ” № 173–175.

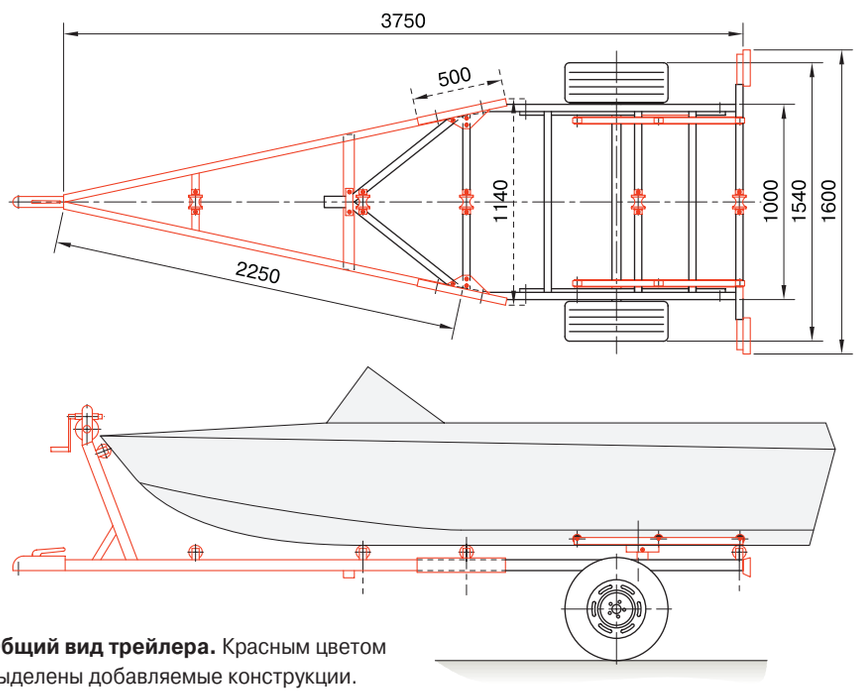
Так как длина прицепа была недостаточной для перевозки нашей лодки “МКМ” длиной 4.10 м, предстояло увеличить раму, удлинив дышло или грузовую площадку. При удлинении площадки ось располагалась бы слишком близко к тягачу, а центр тяжести оказался далеко за пределами, что могло привести к возникновению отрицательной вертикальной нагрузки на фаркоп, чреватой отцеплением прицепа или “складыванием” поезда. Поэтому остался один вариант – удлинение дышла, причем, согласно задаче, прицеп должен еще и оставаться многофункциональным, чтобы со снятым оборудованием можно было без проблем проходить техосмотр прицепа, да и при эксплуатации в роли трейлера использовать те же документы.

После долгих раздумий была выработана следующая концепция прицепа:

- штатная рама не должна подвергаться никаким переделкам;
- дышло и дополнительное оборудование (направляющие и ролики) должны быть легкосъемными;
- дополнительное электрооборудование тоже должно быть легкосъемным.

Новое дышло

Из трубы прямоугольного сечения 60х40 изготавливается новое дышло треугольной в плане формы и посредством накладок-обхватов крепится к раме прицепа. При такой конструкции повышается общая прочность трейлера за счет того, что старое дышло притягивается к поперечной балке нового при помощи хомута, образуя жесткую на изгиб ферменную конструкцию. Длина нового дышла выбирается,



Общий вид трейлера. Красным цветом выделены добавляемые конструкции.

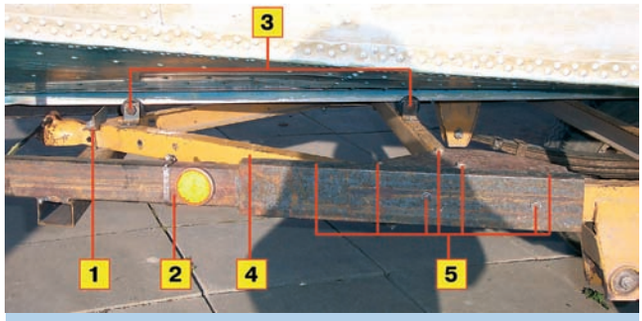


Рис.1. Крепление нового дышла
1 – хомут; **2** – хомут крепления электропроводки и боковой катафот; **3** – килевые ролики; **4** – штатное дышло; **5** – болты крепления М8

Рис.2. Вид спереди
1— стропы; **2** — страховочная шпилька; **3** — ролл-блок

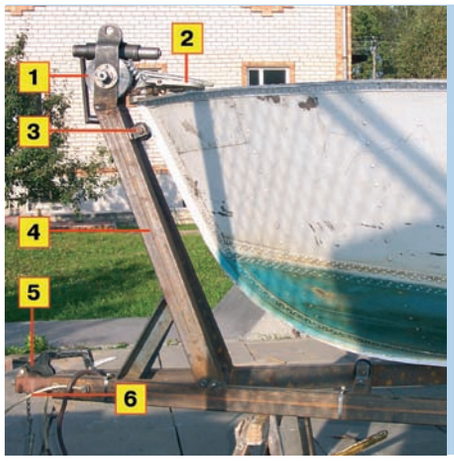


Рис.3. Установка лебедки и прицепного устройства
1 – червячная лебедка; **2** – крюк; **3** – упорный ролик; **4** – стойки; **5** – прицепное устройство; **6** – страховочные тросики

Рис.4. Установка поддерживающих ролл-блоков
1 – ролл-блок; **2** – опорные ролики

исходя из длины лодки и примерного положения центра тяжести, который определяется с учетом массы навешенного мотора, топлива и загрузки багажом. С верхней стороны обхватов привариваются разносящие нагрузку кницы. Дышло к раме крепится при помощи болтов М8 в горизонтальном и вертикальном направлениях.

Технология изготовления следующая. До середины накладки из швеллера вкладывается направляющая и проваривается по периметру. В оставшуюся часть накладки вкладывается косынка и приваривается к полке швеллера так, чтобы после сборки она оказалась с верхней стороны **(рис. 1)**. В торцах направляющих с внутренней стороны вырезаются окошки, вкладывается прицепное устройство и все прихватывается сваркой. Получившийся “циркуль” прикладывается к прицепу и выравнивается по осевой линии. Затем привариваются сначала малая поперечина, потом большая, она должна располагаться под шейкой штатного прицепного, а сама перемычка приваривается широкой стороной под боковины дышла. Перед сверлением отверстий необходимо выставить дышло строго по осевой, затем прихватить на пару болтов и попробовать прицеп на ходу, для того чтобы выяснить, не тянет ли вбок. Если все нормально, можно сверлить остальные отверстия и закреплять. Штатный сцепной узел притягивается к большой поперечине при помощи отрезка уголка и двух болтов или подходящего хомута. Через боковины и прицепное устройство было просверлено отверстие и заложена страховочная шпилька **(рис. 2)**.

Для установки подъемного устройства **(рис. 3)** к дышлу привариваются стойки, по верху которых закрепляются червячная лебедка и упорный ролик. Расположение стоек выбирается с учетом ЦТ лодки с навешенным мотором, т. е. так, чтобы нагрузка на сцепку была в пределах нормы. Увеличенная высота стоек объясняется тем, что при втягивании лодки часть усилия направляется не только вперед, а еще и вверх, облегчая затягивание. При определении длины и места расположения стоек следует учесть, что при движении прицеп может отклоняться от горизонта до 45° вверх, и их концы могут упираться в тягач. Тросик лебедки имеет диаметр 5 мм и длину 25 м, на его конце закрепляется мощный авиационный крюк. Такая длина тросика позволяет на топком берегу вытянуть при помощи лебедки трейлер из воды и подтянуть его к машине, поэтому стойки должны быть прочными и жестко приваренными к дышлу. Полезно также установить под сцепное устройство опорную стойку с колесиком.

Опорные ролики

Для поперечной фиксации лодки на трейлере монтируются боковые опорные ролл-блоки **(рис. 4)**. Центр качания у них смещен, чтобы при спуске, подъеме и транспортировке лодки они “обыгрывали” профиль днища. В качестве роликов используются резиновые втулки от москвичевских или жигулевских амортизаторов. Внутрь запрессовываются куски медной трубки, а в качестве оси взят болт М10. Стойки изготавливаются из отрезка трубы квадратного сечения **(см. рис. 2)**. Для жесткости крепления стоек к раме привариваются отрезки уголков. Их высота подбирается в зависимости от килеватости лодки.

В качестве килевых роликов были также использованы втулки от жигулевских амортизаторов с углубле-

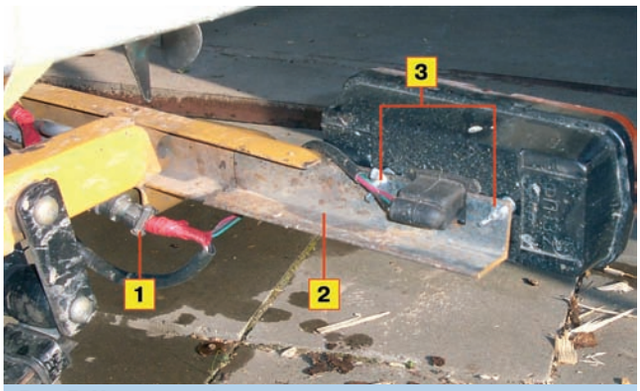


Рис.5. Установка фонаря
1 – разъем типа ШР; **2** – уголок; **3** – барашки

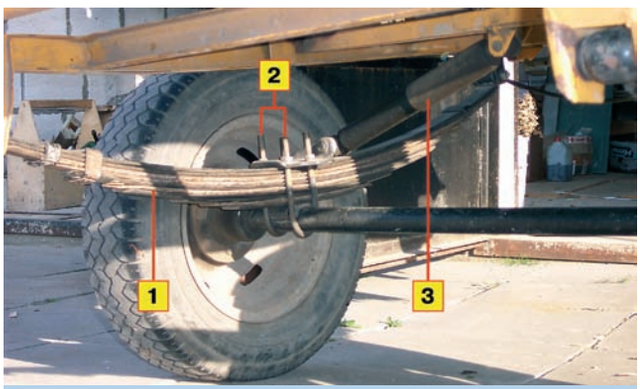


Рис.6. Узел подвески
1 – рессора; **2** – новые хомуты; **3** – амортизатор

ПРИ ПЕРЕОБОРУДОВАНИИ "ЗУБРЕНКА" ИСПОЛЬЗОВАЛИСЬ СЛЕДУЮЩИЕ МАТЕРИАЛЫ:

Для трубы прямоугольного сечения 40х60:
— боковины дышла *l* = 2250 мм* ..... 2 шт.;
— перемычка малая *l* = 600 мм* ..... 1 шт.;
— перемычка большая *l* = 900 мм* ..... 1 шт.;
— стойки *l* = 800 мм* ..... 2 шт.;
— направляющие поддерживающих роликов *l* = 1000 мм ..... 2 шт.;
для швеллера №8:
— обхваты *l* = 500 мм 2шт.;
— опоры поддерживающих роликов *l* = 150 мм ..... 2 шт.;
— для уголка 40 мм (всего 1500 мм).

* размеры взяты с запасом.

ПРИМЕРНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ЗАТРАТЫ, долл. США:
металлопрокат — 30; прицепное устройство — 5; шнур с вилкой — 3; тросик и крюк — 7; крепеж, ролики — 10; работа сварщика — 15. **Итого — 70.**

нием посредине, в них запрессовывается медная трубка для жесткости и облегчения вращения, весь узел смазывается большим количеством консистентной смазки **(см. рис. 1)**.

Как показала практика, решение оказалось не очень удачным. Так как моя лодка имеет киль, ширина которого всего 5–6 мм, при поднятии ее до того момента, как она ляжет на направляющие ролл-блоков, вся нагрузка приходится на последний ролик. В случае малейшего "заедания" киль просто разрезал его до медной трубки. Данный вариант подойдет для лодок, не имеющих киля подобной конструкции. Для себя планирую вместо последнего ролика установить два широких колеса большого диаметра.

Рессоры

Штатные рессоры состоят из шести листов, и ось располагается поверх рессоры. Такая конструкция позволяет перевозить только одну пустую лодку весом около 150 кг. При навешивании мотора лодка ложится днищем на колеса. Перенесение оси под рессоры, т.е. поднятие рамы на 5–6 см **(рис. 4, 6)**, положения не спасло, так как жесткость штатных рессор недостаточна. Я добавил еще четыре листа от старых рессор "Москвича". При подобной доработке расстояние от днища до колеса, даже с навешенным мотором достаточное **(см. рис. 4)**, что позволяет еще "принять на борт" дополнительный груз. В качестве амортизаторов использовал подходящие — от мотоколяски.

Светотехника

Поскольку прицеп должен быть многофункциональным, штатную проводку придется удлинить обычным шнуром с вилкой. Проводка закрепляется при помощи хомутов. В поперечный концевой швеллер вваривают уголки с вырезанными углублениями под электрический разъем и делаются отверстия для его крепления. Фонарь закрепляется при помощи двух барашков с подкладыванием пружинной шайбы **(рис. 5)**. Провода от обоих огней сводятся в один разъем типа ШР. Штатные фонари прицепа негерметичны, в связи с этим при спуске лодки их приходится на время снимать и вилку отключать.

Все вновь изготовленные части конструкции следует грунтовать и красить эмалью в несколько слоев.

Как выяснилось в процессе эксплуатации, пустая лодка излишне перегружает опору сцепки. С навешенным на транец мотором (50 кг) и находящимися в кормовом отсеке инструментами (10 кг) и баком бензина (20 кг) нагрузка на дышло составляет всего порядка 10–15 кг, и с трейлером легко справляется один человек.

В целом конструкция получилась удачной. Когда ехали порожнем, то новое дышло просто положили сверху на прицеп и привязали — с коротким все же легче ездить, чем с 4-метровым "хвостом". Удлиненный вариант можно использовать для перевозки крупногабаритных вещей. За счет того, что ось находится далеко от фаркопа, стало удобнее двигаться задним ходом — он менее верткий. За это лето прошел около 1000 км, проблем не возникало. Ездил постоянно со скоростью около 100 км/ч. Несмотря на высокое расположение лодки, склонности к опрокидыванию не выявлено — трейлер идет как нитка за иголкой, а по грунтовой и ухабистой дороге даже мягче, чем сама машина.

Юрий Жуковский,
г. Минск, Беларусь

Двенадцать лет пути

Конструкция баллонов большого разборного парусника

Мы долго думали, как определить дату рождения нашего клуба “Одиссей”, о котором рассказывалось в “КиЯ” № 179. Решили начать отсчет с того момента, когда контуры наших катамаранов стали ложиться на листы ватмана. Это был август 1992 г., когда все кругом рушилось, а мы занялись созиданием. Мы — это группа учащихся средней школы № 110 и автор этих строк.

Итак, что же построено? Это в основном разборные туристские парусники на надувных баллонах. Некоторые из них даже строились небольшими сериями (по три — шесть единиц), чтобы можно было проводить внутриклубные соревнования.

Вот характеристики отдельных наших судов.

1. Микрошвертбот на базе надувной двухместной лодки. Площадь паруса — 2.5 м². Конструкция взята из “КиЯ”. Предназначен для обучения новичков.

2. Микрокатамаран. Длина — 2.9 м, ширина — 1.3 м, площадь паруса — 3.5 м². Конструкция получилась очень удачной, лодка используется для проведения соревнований младших ребят.

3. Катамаран с парусностью 5–7 м². Длина — 4 м, ширина — 1.8 м. На них соревнуются более опытные члены клуба.

4. Катамаран длиной 6 м, шириной 2.2 м с площадью парусов 10 м². На нем проводятся тренировки ребят, готовящихся пересесть на более крупные парусники.

5. Мореходные, надежные и быстроходные катамараны оригинальной конструкции для крупных водохранилищ. Длина — 7–7.5 м, ширина — 2.7–2.8 м, площадь парусов —15–20 м². На них мы не только проводим внутриклубные командные соревнования с пересадкой экипажей и даже участвуем во “взрослых” соревнованиях, но и проводим походы по Новосибирскому водохранилищу. Эти суда — настоящая “кузница” наших парусных кадров.

6. Мореходный катамаран-гигант длиной 9 м, шириной 4 м и высотой мачты (от КВЛ) 12 м. Площадь его основных парусов — до 40 м². Это судно, по нашему мнению, могло бы занять свое место в Книге рекордов Гиннесса как самый большой разборный туристский парусник с надувными баллонами.

7. Построен небольшой жесткокорпусный швертбот, испытания которого продолжаются.

В июне 2002 г. спущен на воду 7-метровый катамаран с жесткими корпусами из алюминиевого сплава.

Таким образом создан размерный ряд судов, способный удовлетворить все наши потребности для эксплуатации в самых разных условиях.

В учебных мастерских школы создана хорошо оснащенная верфь. Здесь не только строятся и модернизируются суда для клуба. К нам приходят любители парусного туризма со всего Барнаула, чтобы отремонтировать старый парусник, а то и построить новый. Появилось у нас свое постоянное место на причале водно-моторной станции “Обь”, мы начали строительство базы для зимнего паруса, чтобы было где отогреться после выходов

Наш парусник с “жестким” штагом. Здесь стаксель — фактически второй грот на наклонной мачте.

Самое большое судно в клубе. Площадь грота — 22 м², стакселя — до 18 м². Стоит стаксель площадью 6,5 м².

За рулем — воспитанник клуба, победитель гонки капитанов среди взрослых 2001 г. Тимофей Насонов

на буерах, а также ранней весной и поздней осенью.

За первые 10 лет к парусному туризму приобщились более 150 детей и подростков, совершены десятки походов, пройдены тысячи километров по рекам, озерам и водохранилищам Западной Сибири; 35 человек стали спортсменами-разрядниками по парусному туризму, а 7 наших воспитанников успешно сдали экзамены в ГИМС.

Мы регулярно проводим внутриклубные соревнования в двух группах: "новичков" и "старичков". В последние годы они превратились в соревнования на Кубок краевого детско-юношеского центра по туризму.

Ежегодно на Новосибирском водохранилище проводятся соревнования туристов-парусников. Теперь проходят они в семь этапов: 1-й — короткие гонки по треугольной дистанции (от трех-четырех до семи-восьми гонок); 2-й — соревнуются капитаны, управляя судами в одиночку; 3-й — аварийно-спасательные упражнения (гонки без парусов, с "порванным" баллоном; спасение человека, упавшего за борт, и т. д.); 4-й — маршрутная гонка до базового острова (30–40 км); 5-й — радиальные гонки-ралли (40–80 км) от этого острова; 6-й — полушутливая "пивная" гонка; 7-й — кольцевые гонки вокруг островов.

Борьба со взрослыми соперниками идет на равных, а иногда и с перевесом в нашу сторону. Так, начиная с 1996 г., мы неоднократно занимали призовые места и выигрывали отдельные этапы соревнований, а в 2001 г. добились еще большего успеха — победили в четырех этапах из семи и заняли в общем зачете первое место.

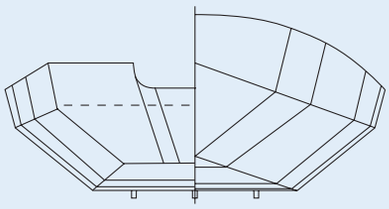
Прочитав все это, вы можете подумать — какая идиллия! Совсем не так. Все достигается страшным напряжением сил и базируется главным образом на энтузиазме. Средств на развитие клуба выделяется очень мало. Нет денег на дальние поездки, на современные материалы для модернизации парусников, во время летних походов руководитель клуба почти не получает зарплаты... Остается только надеяться, что это положение изменится и органы народного образования станут к нам внимательнее, а потенциальные спонсоры заметят нас.

Владимир Шадрин, *г. Барнаул*

Наш сайт: www.altnet.ru/~parus

"Бриз-42" под парусом

Прошло уже два года с тех пор, как "КиЯ" опубликовали в №177 чертежи деревянной многоцелевой весельно-моторной лодки* под этим названием, разработанные конструктором и постоянным автором журнала Ю.Зиминым. С тех пор в редакцию стали поступать письма и звонки от судостроителей-любителей, которые воспользовались этим проектом. В одном из последних писем своим опытом делится Владимир Тимофеевич Афонин из Уссурийска.



Здравствуйте!

Большой привет с Дальнего Востока от давнего читателя "КиЯ". Мне 56 лет. Работал на строительстве теплоэлектростанций во многих регионах Союза — от Москвы до Средней Азии и Дальнего Востока. Так что география страны и водных путей известна не понаслышке. Начиная со школьной скамьи строил всевозможные лодки, вначале примитивные, затем, с приобретением опыта, — все сложнее. Ваш журнал очень помогал в этом. Свои самоделки — байдарку, складной катамаран, "Радугу-34", виндсерфинг и джонбот — дарил друзьям.

Спасибо и за публикацию в № 177 чертежей "Бриза-42". По ним я построил из дерева и фанеры лодку-двухпарку, а в дальнейшем — немного модернизировал ее, превратив в парусный швертбот с оригинальным стаксельным вооружением. Шверт и руль сделал по проекту "Креветки-2". Поставил А-образную мачту из дюралевых труб. Парус площадью около 6 м^2 сшил из капрона, пропитал резиновым клеем с добавкой уайт-спирита. Выполнил закрутку паруса — очень удобно. Весь крепеж — из нержавейки. В результате постановка и уборка мачты занимают 10–12 минут.

Весла стандартные; двигатель — "Сузуки-5".

Получилась очень хорошая лодка — все наши ожидания оправдались. По р.Раздольная вышли в Амурский залив. Переходили его под парусом. В швертботе было пятеро: я с женой, брат и двое внуков. Ни у кого не было ни капли сомнений, что дойдем до другого берега. И Амурский залив мы перешли. Правда, скорость не замеряли, но при хорошем ветре швертбот шел быстрее, чем под мотором. Жена довольна, хотя поначалу была против — затраты все же оказались для нас большими. Но теперь говорит, что эмоций и впечатлений, полученных за неделю отдыха, да еще впервые такого, как поход на лодке под парусом, хватит на год.

Если кого-нибудь заинтересует мой вариант "Бриза", готов поделиться.

В. Афонин, *г. Уссурийск*

* Длина лодки "Бриз-42" — 4.2 м, ширина — 1.6 м, высота борта в носу — 0.90 м, на миделе — 0.52 м, в корме — 0.66 м; пассажировместимость — 4 чел.; мощность ПМ — 2–8 л.с. — Прим. ред.

Лодка из бересты

Дай коры мне, о Береза!
Желтой дай коры, Береза,
Ты, что высишься в долине
Стройным станом над потоком!
Я свяжу себе пирогу,
Легкий челн себе построю,
И в воде он будет плавать,
Словно желтый лист осенний,
Словно желтая кувшинка!

Г. Лонгфелло,
"Песнь о Гайавате"

Мой тесть, Юрий Дмитриевич Соколов, 1939 г. рождения, бывший заядлый водномоторник, до сих пор любит выехать на лодке, отдохнуть у костра, половить рыбку. У него есть два мотора "Нептун-23" и три лодки, но эксплуатировать моторку стало очень затратным делом, тем более для пенсионера. И тогда он перешел на старенькую резиновую лодку еще советского производства. "Резинка" со временем расклеилась, сил латать ее у него больше не было, и решил он сделать себе маленькую лодку по типу нашей местной "ветки", которая изготавливается из трех досок: две — на борта и одна — на дно. Эта лодка чем-то напоминает байдарку, только открытая сверху, ну и значительно тяжелее. А так как в разгар лета ему приходится до реки проходить около 3 км, неся на себе лодку, рюкзак со снастями и суточным запасом продовольствия, а также весла, то 3–4-метровая лодка из досок была бы ему тяжеловата. Вот он и обратился ко мне с просьбой разработать легкую лодочку не более 3 м длиной, чтобы и таскать легко было, и построить просто.

Прикинув так и сяк, выбрал длину лодки, равную 2.9 м, чтобы хватило двух стандартных листов фанеры (1500х1500). Ватерлиния достаточно узкая — 450 мм; для увеличения остойчивости сделал большой развал бортов, ширина на миделе получилась 800 мм. Поперечный набор — три шпангоута из реек на кницах. Предполагалось использовать фанеру всего 3–4.5 мм толщиной, посему на днище, помимо килевой балки, добавил еще по стрингеру с каждой стороны от ДП, а также, наряду с внутренним привальным брусом, — стрингеры по борту. Так родился проект маленькой лодки, вес которой не должен был превышать 18 кг, при допустимой полезной нагрузке около 100 кг (для наших целей — более чем достаточно).

Швертовый колодец в днище

Вот так, на "живую нитку", и был прошит берестяной борт

Юрий Дмитриевич никогда в жизни не строил своими руками лодки, дело для него новое, это не баню построить или сарай какой-нибудь. Поэтому к вопросу он подошел очень серьезно. Взял у меня напрокат книгу Д. А. Курбатова "15 проектов судов для любительской постройки" и прочитал все, что его интересовало по существу дела.

Пенсионер — звание нынче малопочтенное, денег хватает только на содержание дома и еду, покупка фанеры и рейки никак не вписывалась в бюджет расходов. Но, как говорится, вода камень точит. Лес рядом, а значит, вот он — пиломатериал. Срубил несколько сосен, высушил, распустил на рейки. Может, кто-нибудь подумает, мол, деревья загубил, но, во-первых, все-таки для дела, а, во-вторых, никто точно не знает, сколько тысяч гектаров леса сгорает каждое лето в Якутии, и никого это не интересует, разве что статистиков. Нашел Юрий Дмитриевич кусок фанеры толщиной 4.5 мм, которого хватило только на днище, а на борта, увы, нет. А поскольку он постоянно работает с берестой, мастерит длинными зимними вечерами разные поделки — туески и прочую домашнюю утварь, решил и борта на лодке сшить из этого вполне доступного и бесплатного материала. "Надергал" бересты — на авианосец хватило бы. Сшил ее в два слоя капроновыми нитками, получив таким образом два бортовых листа. На уже готовый каркас лодки с помощью тех же ниток и клея ПВА пришил заготовки. Фанерное днище покрыл одним слоем стеклоткани. В результате при минимальных затратах получилась очень легкая весельная лодка.

Испытания прошли успешно, что подтвердило ведро свежевыловленной рыбы. Но, оказалось, это — начало истории. Откатался тесть на ней один сезон и говорит: "Устал я веслами работать, особенно против течения, надо парус ставить!". Сказано — сделано, лодка стала тримараном: две поперечные балки с пенопластовыми поплавками, маленькая мачта с прямым парусом площадью около 1 м^2, и опять в путь! Теперь при попутном ветре лодка легко поднимается против течения (скорость которого составляет 4–5 км/ч), при этом не надо напрягаться, последние силы тратить. Мало того, однажды он умудрился на буксире против течения притащить резиновую лодку, имея на своем борту еще и пассажира.

Опять проходит лето, а Юрий Дмитриевич уже думает о новом парусе увеличенной площади, и чтобы ходить не только по ветру. А для хозяйственных целей построил еще одну берестяную лодку, маленькую, 2.5-метровую. Говорит, таскать ее на себе намного легче, чем "резинку".

И вот наступает новая весна, "яхта" удлиняется до 3.5 м, наращивается корма, такая же узкая, как и нос. Из старого стакселя от "Летучего голландца" сшит новый парус площадью 2.5 м^2. На лодке появились швертовый колодец и навесной руль. Лодка ходит даже в бейдевинд! Мой тесть просто "заболел" парусами, вошел во вкус. Сейчас планирует поставить новый парус еще большей площади, а также заменить деревянные балки на дюралевые, с новыми поплавками. Очевидно, будет и третий сезон.

Игорь Седельников, *г. Якутск*

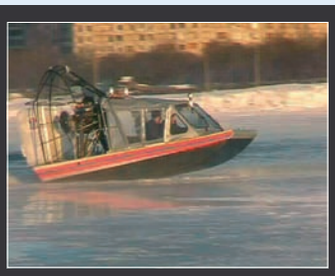
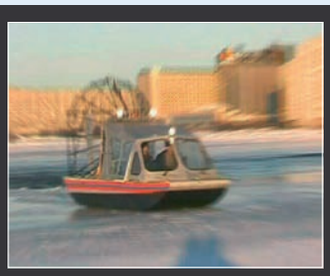
ЗАО «Меркурий – НИИ ТМ»

официальный дистрибьютор по России

195256, Санкт-Петербург, тел. (812) 321 6103, 321 6104, факс. (812) 535 2496

E-mail: info@mercury-niitm.spb.ru, http://www.masterboat.com

ДИЛЕРЫ:	**Москва**	«Катера, Лодки, Моторы», тел./факс (095) 747 7347, 136 5368, 737 3311(455)
	Санкт-Петербург	«ТехноСпортЦентр», тел./факс (812) 322 6050, 322 6060
	Самара	«ВолгаИнтерПроект», тел. (8462) 79 5435, 79 5436
	Мурманск	«ТехноСпортЦентр», тел./факс (8152) 27 4900
	Тольятти	«Диана-Спорт», тел./факс (8482) 48 1733, 48 5769
	Ростов-на-Дону	ПБОЮЛ Кузнецов С.А., тел./факс (8632) 95 1864

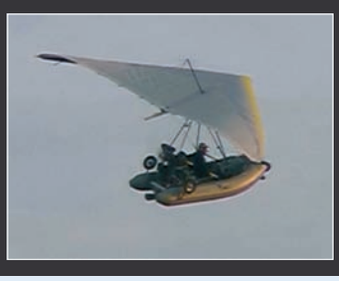
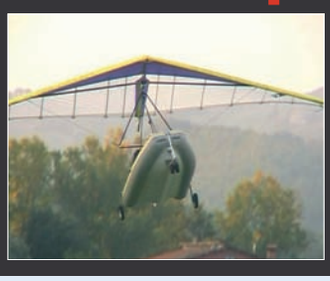



ТехноСпортЦентр ... искусство нестандартных перемещений

- Аэроботы, аэроглиссеры (производство Россия-США).
- Флайботы – летающие лодки (Италия). НОВИНКА!!! Убирающиеся шасси!
- Суда на воздушной подушке (Канада)
- Водные велосипеды и горки, аттракционы (Канада)
- Аквапарки сборные надувные (Германия)
- Модульные быстросборные платформы (причалы, садки, рекреационные системы, переправы и пр.) (Австрия)
- Лодки и катера любые
- Моторы подвесные
- Трейлеры для перевозки любой техники
- 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

Катамараны и однокорпусные яхты «Marlyn»
мачтовый профиль и готовые мачты
из материалов повышенной прочности
(значительно превосходящих АД31Т1)
изготовление такелажа
тел. (095) 504-7595
www.marlyn.ru

ПРОДАЕТСЯ
«SMELNE TRAWLER 1500»
Длина 14.95 м, ширина 4.60 м, осадка 1.20 м, дв. "Volvo Penta TAMD 63L" 318 л.с. Год постройки – 1997. Первоклассная комфортабельная яхта с полным набором доп. оборудования.
(В наличии имеются и другие подержанные моторные яхты).
info@homarbv.nl, www.homarbv.nl, тел. +31 653 321 280, факс +31 512 531 602

ООО "Ринзай"
предлагает к продаже:
Катера "Амур-3", "Амур-2", "Восток" со стационарным двигателем "Москвич 4123", катера под ПМ класса "Стрела-3,-4,-5", лодки "Казанка 5М4", "Казанка 5М", катера "Аквалайн-170". Заключаем договора на поставку лодок и запчастей. Индивидуальный подход к каждому клиенту. г.Самара, тел: (8462) 662370, 638528; тел/факс: (8462) 664734, 662654

Лодки "Казанка 5М4", "Казанка 6". Продажа по заводским ценам, отправка в регионы, комплектация двигателями. Производим д/у к моторам "Вихрь", "Нептун". Выпускаем жилеты спасательные (4 вида) утвержденные Речным Регистром.
г.Казань, т. (8432) 600-222, 4019-929; ф. (8432) 660-699

«YAMAHA V MAX 250 HPDI»
2003 г., 3342 см³, V6,
все навороты. Цена 14 000 долл. (торг.)
г. Краснодар, т. (8612) 72 55 28. Дима

Bavaria 38
Яхта в аренду на Эгейском море
+7(812)9621434 www.SeaWind.ru

катер "Glastron"
1992 г.(кап.рем. 2003 г.)
длина 6.3 м, ширина 2.4 м,
235 л.с., бак 175 л.,
транцевые плиты,
эхолот, стереосистема.
17 900 у.е.
тел. (812) 377 9445, 377 4324; soglasie@ctinet.ru; www.russianwkumbo.ru, Михаил

Продаются: катер "Амур" с каютой, под ПМ и вариант с водометом. Новая поворотно-откидная колонка, водомет, редуктор, винты и др. запчасти.
г. С-Петербург, т. (812) 307 6297, (911) 942 2219

ИЗ ДЕРЕВА
Гребные, моторные и парусные суда
Строим и проектируем,
в том числе по проектам журнала
«КАТЕРА и ЯХТЫ»
С.-Петербург, тел. 8 911 955 7610

Продается двигатель "Volvo Penta TAMD41P"(2 штуки), 1997 года выпуска, 193 л.с. (142 кВт), 3800 об/мин, с редуктором.
г. С-Петербург, т. (812) 327 6202, 957 3741

Навигатор-Меркури

www.navigator-mercury.ru

г. Красноярск тел: (3912) 44-42-65
г. Сургут тел: (3462) 28-90-55
г. Якутск тел: (4112) 44-70-11

105122, Москва, Щелковское шоссе, 5 ф-ка "Сокол"
тел. (095) 967 1636
163 4487
местный **215**

МОТО РЭСТ

- **подвесные моторы** "Selva", "Mercury", "Yamaha", "Honda"
- **надувные лодки** "Лидер", "Баджер", "Quicksilver", "Мнев и К", "Корсар", "Ямаран"
- **лодки Воронежского завода** "Мини", "Кейс", "Воронеж-М", "Аргонавт", "Максим", "Дельфин"
- **мотолодки "Казанка"** всех моделей
- **катера из фибропластика** "Selva", "Маринтек"
- **прокат лодок, катеров и прицепов**
- **ремонт моторов, их установка и ремонт надувных лодок**
- **прием на комиссию лодочных моторов**
- **запчасти и аксессуары**

www.motorest.ru
e-mail: info@motorest.ru

ДЖЕНТЛЬМЕНСКИЙ КОМПЛЕКТ

7.64x2.2x1.2 м,
1930 кг, паруса 24 кв.м,
30 778 евро (на верфи)

7.36x2.35x0.6 м, 1550 кг, 13/15 уз,
дизель «Volvo Penta» 55 л.с.
59 390 евро (на верфи)

Датская верфь «Folkebad Centralen AS» известна своими круизно-гоночными яхтами класса «Nordic Folkboat», которые считаются лучшими в мире последние 60 лет. За это время более 4000 лодок построено и «разлетелось» от Скандинавии до Новой Зеландии, некоторые из них даже совершают кругосветные плавания.

Сегодня верфь предлагает понимающим людям логичное продолжение этих лодок – моторный классический катер «Nordic Cruiser». Он удобен и для дневных прогулок экипажа до 8 человек, и для небольших путешествий.

Катер имеет экономичный дизельный двигатель 55 л.с. и развивает скорость до 15 уз. Обе лодки перевозятся на трейлере, но главное — это высокое качество самих лодок и нестареющий классический дизайн.

www.morozov-yachts.com; info@morozov-yachts.com
Тел (812) 237-0602 Факс (812) 230-3803

НАВИКОМ

СРЕДСТВА СПУТНИКОВОЙ СВЯЗИ И ТВ,
КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ОСНАЩЕНИЮ СУДОВ,
КАРТ-ПЛОТТЕРЫ, GPS-ПРИЕМНИКИ,
ЭЛЕКТРОННАЯ КАРТОГРАФИЯ,
РАДАРЫ, ЭХОЛОТЫ,
РАДИОСТАНЦИИ

GPS/ЭХОЛОТ
Chartmaster
169CS

INTERPHASE
Forward Looking Technology

www.navicom.ru
Тел.: (095) 730-2140
Факс: (095) 116-7511

МИРОВОЙ ЛИДЕР МОРСКОЙ ЭЛЕКТРОНИКИ
Raymarine
ПРЕДСТАВИТЕЛЬ В РОССИИ
ON BOARD

ЭХОЛОТЫ • РАДАРЫ • КАРТ-ПЛОТТЕРЫ
НАВИГАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ • GPS
РАДИОСТАНЦИИ • АВТОРУЛЕВЫЕ СИСТЕМЫ
КАРТОГРАФИЯ C-MAP

расширяем дилерскую сеть
Компания МИКСТ www.mikstmarine.ru info@mikstmarine.ru т/ф: (095) 202 2626

ВЫСТАВКА

ЭКСПО-ВОЛГА

ПЕРВАЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ ВЫСТАВКА С МЕЖДУНАРОДНЫМ УЧАСТИЕМ

САМАРА-2004
8-11 апреля

ТУРИЗМ
СПОРТ-ЭКСТРИМ

- РАЗРАБОТКА И ОРГАНИЗАЦИЯ ПУТЕШЕСТВИЙ
- САНАТОРНО- КУРОРТНЫЕ, ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫЕ ЦЕНТРЫ
- СПОРТ-ЭКСТРИМ
- СПОРТИВНЫЙ ИНВЕНТАРЬ И ОБОРУДОВАНИЕ

Выставочный центр "Экспо-Волга"
443110, Россия, г.Самара, ул. Мичурина 23А
тел./факс +7 (8462)70-34-04
e-mail: jane@expo-volga.ru; www.expo-volga.ru.

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:
АДМИНИСТРАЦИИ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ
АДМИНИСТРАЦИИ ГОРОДА САМАРЫ

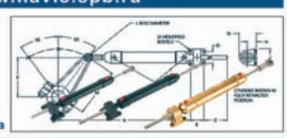
АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63

Международные перевозки габаритных и крупногабаритных яхт и катеров по Европе, России. Страхование. Логистика и проектирование крупногабаритных перевозок.

тел. (812) 302-1755 (59),
(812) 320 9023,
факс (812) 302 1203,
(812) 938 1364
info@cheval.spb.ru

ЗАО "НАВИС"
http://www.navis.spb.ru

Рулевые машины
✓ручные гидравлические
✓электрогидравлические
✓с приводом от ГД
Авторулевые
Подруливающие устройства
Системы управления техническими средствами судна



Наш адрес: 192019, С.-Петербург, наб. Обводного канала, д.14
тел./факс (812)567-3763 тел. (812)567-2858 e-mail marketing@navis.spb.ru

1000 РАЗМЕРОВ
www.1000size.ru

ОТПРАВКА ВО ВСЕ РЕГИОНЫ РОССИИ

КАТЕРА, ЯХТЫ, ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ, ВОДНЫЕ МОТОЦИКЛЫ

НОВЫЕ ЗАПЧАСТИ НА ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ И ГИДРОЦИКЛЫ

СНЕГОХОДЫ

г. Владивосток, ул. З. Космодемьянской, 19а, т./факс (4232) 52-01-85, тел.(4232) 49-90-09
www.1000size.ru, E-mail: 1000size@vl.ru

ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРЫ
"ВЕПРЬ" 4-250 кВт
судовые, стационарные, аварийные

Вепрь

СУДОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ 9-500 л.с.
YANMAR PERKINS

Тел/факс (095) 967-33-07, (812) 162-51-04
E-mail: generator@vepr.ru www.generator.ru

vmax-motors@vbg.ru
тел./факс (812) 560-7193
(812) 568-0051

VMAX MOTORS

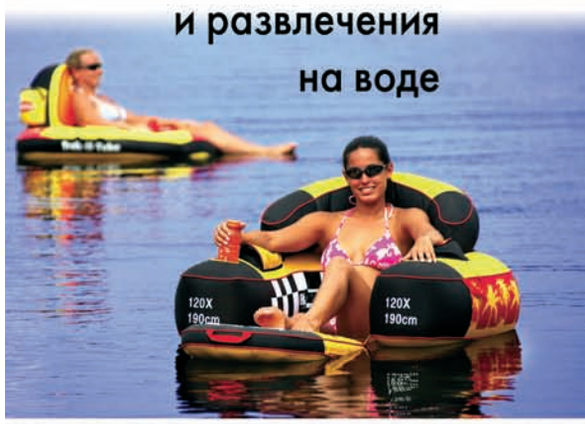
СНЕГОХОДЫ В КРЕДИТ
YAMAHA

мототехника, снегоходы | ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ
лодочные моторы, лодки, катера | Санкт-Петербург, ул. Дудко, 18

Вышла в свет книга Р. В. Страшкевича «Моторы «Вихрь» — ремонт своими силами». Справочник предназначен для судоводителей-любителей, которые найдут в нем полезные рекомендации по ремонту моторов и ответы на вопросы, наиболее часто возникающие при их эксплуатации.

Цена книги с учетом стоимости пересылки – 100 руб. (См. стр. 5).

ТОРГОВЫЙ ДОМ
Царь
Товары для отдыха и развлечения на воде



121108, Москва, ул. Кастанаевская, 42.
Тел. (095) 144-4401, 144-0024, 144-0047, 144-2483, 146-7626;
факс (095) 146-8445
e-mail:czarao@dol.ru; www.czar.ru

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).
“Мореман”, 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. 265-2755, 265-0588;
info@mnev.ru; mnev@lek.ru

Катера, яхты, виндсерферы, гидроциклы, снегоходы, лодки, байдарки, каноэ.
“Франкарди”, СПб, т. (812) 320-1771;
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

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; СПб, т. (812) 431-1118;
т/ф 431-0163; 431-1122

Фирма **“Курс”** предлагает свои лучшие произведения: мотолодки “Дельта”, “Омега”, “Омега-люкс” с жесткой рубкой, катера “Кальмар”, “Фантом”.
СПб, т. (812) 970-5402;
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

Гидроциклы “Yamaha”, 2002-й модельный год. Надувные лодки “Yamaran”. Пассажировместимость 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”.
“БГК”, Москва, т/ф (095) 105-3539, 109-4085;
г. Саратов, **“ТЛС-БИО”**, т. (8452) 94-8010

Катера “Гарпун”, “Вектор Si”, СВП “Пегас”, мотолодка “Мираж”, “Касатка”.
“Пласт”, Н. Новгород,
т. (8312) 66-0194, 63-5893, 63-1389;
www.plast.nnov.ru; pkfplast@kis.ru

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

Катера “Yamarin 6110”, “Lema”, “ACM”
“Акватрейд”, СПб, т/ф (812) 442-0052,
326-2869; www.aqua-trade.spb.ru;
kater@aqua-trade.spb.ru

Мотолодки “Казанка 5М4” и “-6М”. Самые низкие цены, гарантия, сервис, тюнинг. Пластик. катера “RYDS”, от производителя. 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

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”, “Flipper”. Двигатели “Honda” и “Suzuki”.
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

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

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. (8632) 27-8356.

Каютные катера “Cortina 555”.
ООО “БГК”, Москва,
т/ф (095) 105-3539, 109-4085; www.katernik.ru

Моторные яхты класса “люкс” “Galeon-330”, моторные катера для отдыха, рыбалки и туризма.
ООО “Автопик-М” — эксклюзивный дистрибьютор P. P. H. U. “Galeon” в России, Москва, т.
(095) 778-1641, 504-3926,
т/ф (095) 491-6366; galeonrus@mail.ru;

Катера и лодки “Aquador”, “NordStar”, “Masmar”, “Bella”, “Flipper”, “Castello” и др. В наличии и на заказ.
Компания “ХардТопМарин”,
СПб, т. (812) 115-4578; 8 (901) 300-3206;
htmarine@mail.ru; www.hardtop.ru

Амфибийные катера на воздушной подушке “Хивус” вместимостью 6 и 10 человек. Проектирование амфибийных транспортных средств на воздушной подушке.
“Аэроход”, Н. Новгород, т/ф (8312) 43-7318;
27-9309. Aerohod@r52.ru; www.aerohod.r52.ru

Новый мотосейлер “Мак Грегор-26” США. Поставка на заказ от 45 дней.
СПб, ф. (812) 230-3803, т. 237-0602
www.macgregor26-com;
www.morozov-yachts.com

Катера, яхты, водные мотоциклы, лодочные моторы и др. Отправка во все регионы.
Компания **“1000 размеров”**,
г. Владивосток; т/ф (4232) 52-0185, 49-9009;
www.1000size.ru; 1000size@vl.ru

Постройка деревянных судов — от лодки до парусно-моторной шхуны.
ЗАО **“Варяг”**, г. Петрозаводск,
ул. Онежской флотилии, 43;
т/ф (8142) 73-3580;
varyage@onego.ru; www://varyag.onego.ru

Надувные моторные лодки из ПВХ-тканей.
“Аэромаг”, г. Уфа, т. (3472) 330-800;
ibfo@aeromag.ru; www.aeromag.ru

Катера “Амур-3”, “Амур-2”, “Восток” со стационарным двигателем “Москвич-4123”; катера под ПМ “Стрела-3”,“-4”,“-5”. “Аквалайн-170”; лодки “Казанка 5М”, “Казанка-5М4”.
ООО “Ринзай”,
г. Самара, т. (8462) 662-370, 638-528;
т/ф (8462) 664-734, 662-654

Производство и продажа катеров. Продажа импортных лодочных моторов новых и б/у. Надувные лодки, тросы, винты.
“Астрон Марин”, СПб, т. (812) 115-1757,
973-2591; www.astron-marine.ru

Произв-во надувных лодок и катеров “Корсар”.
СПб, т. (812) 388-1095, 310-8900;
www.korsar.spb.ru; Москва, т. (095) 741-2833

Лодки “Buster”.
Официальный дистрибьютор “Buster” по России — **фирма “Форс”**, СПб,
т. (812) 449-1430; force@brandt.spb.ru;
www.busterboats.com

Катера “Crosswind 210”.
г. Саратов, т. (8452) 55-6363. **ТД “Борей”**,
г. Самара, т. (8462) 46-3060, 58-9610, 58-6744;
borey@samara.ru; www.borey-boat.ru

Металлические лодки “Вельбот-51”.
ВМС “Литек”, Ленингр. обл., г. Отрадное;
т. (81262) 45-066, (901) 302-4648,
(901) 302-4549; chupailo@mail.ru

Катера “Марлин” собственного производства, а также катера, мотолодки и гидроциклы зарубежных производителей.
Компания “Спорт-Элит”, Москва,
т. (095) 234-1661, 961-1794;
info@sport-elit.ru; www. sport-elit.ru

Катера “Marino Miracle”.
Компания **“СТК”**, г. Петрозаводск, т. (8142)
797-000, 797-081; ф. 797-031; www.ctk-com.ru

Катера “Stingray”. Яхты “Beneteau” и др.
“Трейд Марин”, СПб, т. (812) 331-0055,
115-0757

Разработка, постройка и поставка любых моторных яхт до 50 м длиной. Большой судостр. опыт и хорошее знание голланд. индустрии яхтостроения.
“Homar B.V.”, Голландия;
info@homarbv.nl; www.homarbv.nl

Продаем катера “Bayliner 175” с дв. “MerCruiser 3.0L” 135 л.с. с колонкой “Alpha I” — 21 109 долл.; “Bayliner 192” с дв. “MerCruiser 3.0L” 135 л.с. с колонкой “Alpha I” — 26 246 долл.; “Bayliner 212” с дв. “MerCruiser 5.0L” 220 л.с. с колонкой “Alpha I” — 38219 долл. и другие модели; “Stingray 190CS” с дв. “Volvo Penta 3.0 Carb.” 135 л.с.; “Stingray 200 CS” с дв. “Volvo Penta 5.0 Carb.” 220 л.с. и др. А также катера “Атлас”, “Нептун”, “Казанка 5М4” и др.; комплектуем двигателями “Mercury”, “Yamaha”, “Suzuki”, “Johnson”. Доставка по регионам.
Магазин-салон “Лодка-Хаус”, г. Саратов,
ул. Бахметьевская, 49 (угол Рахова);
т/ф (845-2) 43-4915, 43-4916;
yulia@lodkahaus.ru; www.lodkahaus.ru

Катера типа “Амур”, “Восток”, “Стрела”, “Максим”, “Дельфин”, “Аргонавт”, “Обь”, “КС”, “Редан”, “Арго” и др. Лодки “Казанка”, “Обь”, “Воронеж”, “Лидер” и др. Зап. части на катера “Амур”, “Восток”.
ООО “ГАЛС-ПЛЮС”, 107014, Москва,
ул. Стромынка, д. 13А, оф. 56;
т/ф (095) 269-4732, т. 268-6478; www.boat.ru;
info@boat.ru

От мотолодки до океанской моторной яхты! Катера, моторные яхты в наличии и на заказ: “Meridian motor yachts”, “Ferretti”, “Bayliner”, “Nimbus”, “Trophy”, плавдачи. Продажа, первичный и вторичный рынок, trade-in, сервис, тюнинг, подбор стоянок, капитанов, помощь в оформлении, консультации (весь спектр обслуживания), перегон судов.
“Катер Лайф”, Москва,
т. (095) 998-3834, 130-8515; www.kater.ru

Стр-во гребных прогулочных лодок, катеров и яхт из фанеры и дерева. Для детских парусных школ — швертботы типа “Оптимист”, “Кадет”. Изготовление элементов палубного оборудования из армлена: лопасти весел, бесшумные уключины и подуключины, утки, полипласты и др.
ООО “Италпласт”, г. Кострома,
т/ф (0942) 54-2372, 54-3182

Катера, яхты, лодки, гидроциклы, рулевые системы. Электростанции, снегоходы, мотоциклы фирмы “Yamaha”. Автоприцепы для перевозки катеров, гидроциклов, ремонт и аксессуары.
Краснодар, т. (8612) 23-9791, 72-5528;
tehno-sport@mail.ru

Катера “Four Winns”, “Salpa”; катера для спортивной рыбалки “Triton”; надувные лодки “Bombard” (Франция); доски и принадлежности для виндсерфинга “Fanatic”.
Торговый Дом “Царь”, 121108, Москва,
ул. Кастанаевская, 42; т. (095) 144-4401,
144-0024, ф. (095) 146-8445

Катера “Galia”, “Doral”, Bayliner”, “Yamarin”, “Buster”, “Bella”. Лодки надувные “Yamaran”.
“V-MAX MOTORS” — официальный дилер “Yamaha” в России. СПб, ул. Дудко, д. 18,
т/ф (812) 560-7193, т. (812) 568-0051;
www.vmax-motors.ru; vmax-motors@vbg.ru

Официальный дистрибьютор надувных лодок “Quicksilver”, пластиковых катеров “B2”.
“Навигатор-Меркури”, т/ф (095) 979-6150,
979-6160; www.navigator-mercury.ru
Представительства в регионах: г. Якутск, т. (4112) 44-7011; г. Сургут, т. (3462) 28-9055, 28-9348;
г. Красноярск, т. (3912) 44-4265; г. Тюмень, т. (3452) 41-9978; г. Ханты-Мансийск, т. (3467) 17-0530;
г. Салехард, т. (3492) 23-1256; п. Приобье, т. (3467) 83-2855; п. Игрим, т. (34674) 6-1109

Моторные яхты “Идель”, амфибийные катера на воздушной подушке “Гепард” строительство, модернизация, ремонт. Переоборудование катеров “Амур” под подвесной мотор. Алюминиевые корпуса, рубки, надстройки.
Подробнее — на www.neptunsm.msk.ru
АОЗТ **“Нептун-Судомонтаж”** (Свидетельство о признании Российского Речного Регистра № 1709-2), 141700, Московская обл., г. Долгопрудный, пос. Водники, т/ф 408-2209; info@neptunsm.msk.ru

Надувные лодки “Сплав”, производство и продажа. Доставка по России. А также рафты, байдарки, аппараты на воздушной подушке “Сплав-350”, турснаряжение.
ОКГ “Сплав”, г. Н.Новгород,
т. (8312) 789-231, 789-295; www.splav350.ru

Двигатели

Подвесные моторы “Mercury” 2.5-250 л.с. Ремонт и техническое обслуживание.
“Меркурий-НИИ ТМ”, СПб,
т. (812) 321-6103, 321-6104; ф. 535-2496

Лодочные моторы: “Selva”, “Mercury”, “Honda”, “Yamaha”. Ремонт ПМ и установка.
“МотоРэст”, Москва,
т. (095) 967-3799, 163-4487, местн. 215

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. (ходовые “Sterndrive”, “Saildraive”, “Bobtail”). Судовые генераторы “Вепрь” 6–100 кВт с двигателями “Yanmar”, “Perkins”, “Lombardini”.
“Перпетуум-Мобиле”,
Москва, т/ф (095) 967-3307;
СПб, (812) 162-5104; generatior@vepr.ru

Стационарные и подвесные моторы “MerCruiser”, “Yanmar”, “Mercury”, “Marine”. Продажа и сервисное обслуживание.
“ДСК”, г. Самара, т. (8462) 478-578;
active@dsk.ru; office@dsk.ru

Лодочные моторы из США и Японии.
“БГК”, Москва,
т/ф (095) 105-3539, т. 109-4085; www.katernik.ru

ПМ фирмы “Yamaha”. Мощность от 2 до 250 л.с. 2- и 4-тактные. 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 и техническое обслуживание.
“Лакор”, Башкортостан, г. Уфа,
т/ф (3472) 528-500, 528-666

Подвесные моторы “Tohatsu, “Mercury”, “Selva”, “Вихрь”, “Нептун”, “Ветерок”.
“ТехноСпортЦентр”,
СПб, т/ф (812) 322-6060, 322-6050;
www.technosportcenter.ru

Подвесные лодочные моторы “Suzuki”, 2- и 4-тактные, 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

Подвесной водомет “Jet PacTM”. Комплектация с бензиновым дв. 275 л.с. и с дизельным дв. 150 л.с. Поставка от 3 месяцев. Морские дизеля: “Yanmar”, “Perkins”, “Vetus”. Доставка по России.
СПб, т. (812) 237-0602; ф. 230-3803
www.morozov-yachts.com;
info@morozov-yachts.com

Судовые конвертированные двигатели для катеров и яхт мощностью 50–230 л.с. Дв. ЯМЗ-238М2ср для замены судовых дв. 3Д6.
Богородский машиностроительный завод,
г. Богородск,
т. (83170) 214-24, 201-04; ф. (83170) 233-64
www.bogorodskmash.ru; bmzmark@sinn.ru

Продаем подвесные лодочные моторы “Mercury”, “Yamaha”, “Suzuki”, “Johnson”, стационарные двигатели “MerCruiser”. Весь модельный ряд в наличии и на заказ.
Магазин-салон “Лодка-Хаус”, г. Саратов,
ул. Бахметьевская, 49 (угол Рахова);
т/ф (845-2) 43-4915, 43-4916;
yulia@lodkahaus.ru; www.lodkahaus.ru

Подвесные лодочные моторы фирмы “Ямаха” со склада и на заказ. Гидроциклы и снегоходы фирмы “Ямаха” по заявкам на заказ.
ООО “ГАЛС-ПЛЮС”, 107014, Москва,
ул. Стромынка, 13А, оф. 56; т/ф (095) 269-4732,
т. 268-6478; www.boat.ru; info@boat.ru

Подвесные моторы “Yamaha”, “Suzuki” от 2 до 250 л.с. 2- и 4-тактные новые и подержанные. Сервис, запчасти, аксессуары.
г. Краснодар, т. (8612) 23-9791, 72-5528;
mailto:tehno-sport@mail.ru

Подвесные лодочные моторы “Johnson”, “Evinrude”.
Торговый Дом “Царь”, 121108, Москва,
ул. Кастанаевская, 42; т. (095) 144-4401,
144-0024, ф. (095) 146-8445

Лодочные моторы “Yamaha”.
“V-MAX MOTORS” — офиц. дилер “Yamaha” в России. СПб, ул. Дудко, д. 18,
т/ф (812) 560-7193, т. (812) 568-0051;
www.vmax-motors.ru; vmax-motors@vbg.ru

Офиц. дистрибьютор лодочных моторов “Mercury”, “MerCruiser”, запчастей и аксессуаров.
“Навигатор-Меркури”, т/ф (095) 979-6150,
979-6160, www.navigator-mercury.ru.
Представительства в регионах: г. Якутск,
т. (4112) 44-7011; г. Сургут, т. (3462) 28-9055,
28-9348; г. Красноярск, т. (3912) 44-4265;
г. Тюмень, т. (3452) 41-9978; г. Ханты-Мансийск,
т. (3467) 17-0530; г. Салехард, т. (3492)
23-1256; п. Приобье, т. (3467) 83-2855;
п. Игрим, т. (34674) 6-1109

Оборудование и услуги

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!
“Техномарин”,
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

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

Широкий выбор навигационных электронно-картографических систем морского исполнения и для офисных персональных компьютеров. Бумажная продукция — атласы, карты. Радионавигационное оборудование.
“Моринтех”,
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, сувенирная 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, /ф (095) 202-2626;
www.mikstmarine.ru; info@mikstmarine.ru

Стоянка катеров. Продажа, комиссия.
“Франкарди”, СПб, наб. Б. Невки, д. 24,
т. (812) 320-3171 www.stoyankakaterov.ru

Системы холодного вакуумного прессования “Global Vacuum Press” испанской компании “Nabuurs Developing” для пластикового и деревянного судостроения, формования досок для виндсерфинга и сноубординга.
Компания **“Норд”**, СПб, т. (812) 325-3452, 568-0994; ф. (812) 325-3453; nord@kromka.ru;
www.kromka.ru; Москва, т. (095) 775-8723;
г. Ростов-на-Дону, т/ф (8632) 91-3322

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

Продается новый понтон-площадка 6х12 м, высота — 60 см, грузоподъемность — 2.5 т, 4 поплавка, диаметр трубы — 510 мм. Понтон находится в СПб. Стоимость — 4900 у.е.
Т. (812) 380-2160, 380-2161.

Международные перевозки габаритных и крупногабаритных яхт и катеров по Европе, России. Страхование. Логистика и проектирование крупногабаритных перевозок.
ЗАО “Шеваль”, т. (812) 302-1755(59),
320-9023; т/ф (812) 302-1203; м/т (812) 938-1364 info@cheval.spb.ru

Вездеходы-амфибии “Argo”; водные лыжи “HO”; вейкборды “Hyperlite”; виндсерферы “Fanatic”; оборудование для дайвинга “Mares”; лодочные трейлеры “Shorelandr”; дельные вещи и оборудование разных фирм.
“Мореман”,
123098, Москва, а/я 53; т. (095) 101-3362

Шлифовальные круги и шкурки финской фирмы “Mirka” для обработки поверхностей из дерева, металла и пластиков.
Компания **“Автограф”**, СПб,
т. (812) 449-4102; 449-0642;
info@avtograph.com; www.avtograph.com

Ремонт и обслуживание судовых и дизельных двигателей “Cummins”, “Yanmar”, “Perkins”, “Volvo Penta”, “Vetus”, “Man”; поставка зап. частей, установка двигателей на катера и яхты.
“Моторсервис”, Москва, т. (095) 482-4311,
485-1100, 482-7701; ф. (095) 481-6900;
www.mdiesel.ru

Моторные масла “Motul”.
Москва, т. (095) 443-1084, 443-0424;
info@motul.ru; www.motul.ru.

Сервис импортных катеров и моторных яхт, обслуживание двигателей, дооборудование (установка подрул. устр-в, эхолотов, отопителей, судовой электроники и радиоаппаратуры и т. д.), тюнинг, корпусной ремонт, покрытие “необрастайкой”. Подбор капитанов, стоянок, перегон судов, консультации.
“Катер Лайф”, Москва,
т. (095) 998-3834, 130-8515; www.kater.ru

Аренда любых парусных и моторных яхт (без шкипера или с командой, дайвинг). Карибы, Таиланд, Сейшелы, Куба, Таити, Греция, Турция, Франция, Хорватия. Аренда яхт в Греции от 1000 евро в нед. Финский залив, Ладога, Финляндия. Круизы на каютных катерах по каналам Франции, Голландии, Италии (не требует даже прав на управление автомобилем). Катер на 6 чел. в мае от 1555 евро в нед.
“Солнечный Парус”, СПб, ул. Восстания, 55,
т/ф (812) 322-9686, 973-6524, 327-3525;
www.solpar.ru/kater

Рулевые системы (машины): ручные, электрогидравлические, с приводом от главного двигателя. Подруливающие устройства. Авторулевые. Системы управления техническими средствами судна. Поставка, пусконаладочные работы, сервисное обслуживание.
“НАВИС” — официальный представитель фирмы “Jastram”. СПб, т/ф (812) 567-3763, 567-2858; marketing@navis.spb.ru; www.navis.spb.ru

Гарантийный и послегарантийный ремонт подвесных лодочных моторов, надувных лодок, снегоходов, вездеходов. Широкий выбор запчастей.
Торговый Дом “Царь”, 121108, Москва,
ул. Кастанаевская, 42; т. (095) 144-4401,
144-0024, ф. (095) 146-8445

Инжиниринг, консалтинг в малом судостроении. Сюрвейерские услуги.
Подробнее — на www.neptunsm.msk.ru
АОЗТ “Нептун-Судомонтаж” (Св-во о признании Российского Речного Регистра № 1709-2), 141700, Московская обл., г. Долгопрудный, пос. Водники, т/ф 408-2209;
info@neptunsm.msk.ru

SUZUKI
MARINE

АРХАНГЕЛЬСК	(8182)624566
ВОЛГОГРАД	(8442)726044
ВОЛГОГРАД	(8442)944089
ВОРОНЕЖ	(0732)392555
ВОРОНЕЖ	(0732)554396
ВЫБОРГ	(81278)93624
ЕКАТЕРИНБУРГ	(3432)755883
ИЖЕВСК	(3412)761633
ИРКУТСК	(3952)290250
КАЗАНЬ	(8432)729078
КРАСНОДАР	(8612)239791
ЛИПЕЦК	(0742)346519
МОНЧЕГОРСК	(81536)75970
МОСКВА	(095)3260230
МОСКВА	(095)2105101
МОСКВА	(095)7803219
МОСКВА	(095)1956939
МУРМАНСК	(8152)493863
МУРМАНСК	(8152)274928
НАБ. ЧЕЛНЫ	(8552)592344
Н. НОВГОРОД	(8312)177391
Н. ТАГИЛ	(3435)244344

Официальный дистрибьютор SUZUKI в РОССИИ
ООО «Морской Скат»
г. С.-Петербург
(812)230-18-79
stingray@suzuki.spb.ru
http://www.suzuki.spb.ru

НОВОСИБИРСК	(3832)271588
ПЕРМЬ	(3422)442047
ПЕРМЬ	(3422)940626
ПЕТРОЗАВОДСК	(8142)780215
РОСТОВ	(8632)907067
РЯЗАНЬ	(0912)765481
С-ПЕТЕРБУРГ	(812)5423711
САМАРА	(8462)419333
САМАРА	(8462)993090
САМАРА	(8462)930495
САРАТОВ	(8452)261581
САРАТОВ	(8452)434915
СУРГУТ	(3462)267188
СУРГУТ	(3462)257202
ТВЕРЬ	(0822)368360
ТОЛЬЯТТИ	(8482)356767
УФА	(3472)602590
ЧЕРЕПОВЕЦ	(8202)505668

YACHTING RUSSIA CLUB

Длина — 4.07 м,
ширина — 1.65 м; вес — 205 кг;
пассажировместимость — 4 чел.
Мощность мотора 20 — 30 л.с.

"Colibri"

Длина — 4.45 м,
ширина — 1.95 м; вес — 300 кг;
пассажировместимость — 4 чел.
Мощность мотора 30 — 50 л.с.

"Beaver"

Длина — 4.85 м,
ширина — 1.95 м; вес — 350 кг;
пассажировместимость — 5 чел.
Мощность мотора 40 — 50 л.с.

"Fox"

"Hawk"

Длина — 5.2 м,
ширина — 2.07 м; вес — 380 кг;
пассажировместимость — 6 чел.
Мощность мотора 50 — 90 л.с.

Silver

Лодки "Silver" в комплекте с двигателями "Suzuki":
"Beaver" + "Suzuki 50" стоимостью от 10400 €
"Fox DC" + "Suzuki 50" стоимостью от 11000 €
"Hawk DC" + "Suzuki 115" стоимостью от 16000 €
"Eagle Star Cabin" + "Suzuki 140" стоимостью от 32000 €

Возможна комплектация лодок двигателями "Honda"

YACHTING RUSSIA CLUB

ОБЩЕСТВО
СОДЕЙСТВИЯ
РАЗВИТИЮ
СПОРТИВНОГО
РЫБОЛОВСТВА

Тел. (812) 513-8511,
тел./факс (812) 513-8400
e-mail: aradion@hotmail.com
www.yachtingrussia.ru

"Eagle"

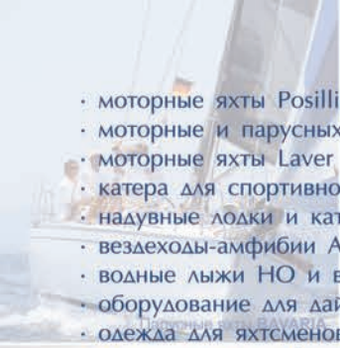
Длина — 6.30 м,
ширина — 2.40 м; вес — 640 кг;
пассажировместимость — 7 чел.
Мощность мотора 90 — 150 л.с.

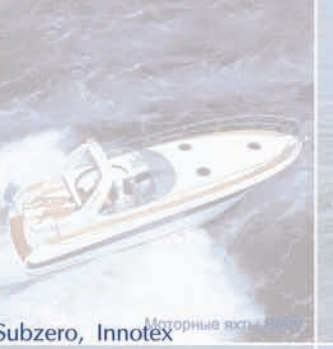
"Shark"

Длина — 5.80 м,
ширина — 2.25 м; вес — 600 кг;
пассажировместимость — 6 чел.
Мощность мотора 70 — 115 л.с.

Лучшие в мире винты
американской фирмы "Michigan"
для любых лодочных двигателей.
В наличии и на заказ

- моторные яхты Posillipo и Rizzardi (Италия)
- моторные и парусных яхты Bavaria (Германия)
- моторные яхты Laver (Италия)
- катера для спортивной рыбалки Triton (США)
- надувные лодки и катера Zodiac (Франция)
- вездеходы-амфибии ARGO (Канада)
- водные лыжи HO и вэйкборды Hyperlite (США)
- оборудование для дайвинга MARES (Италия)
- одежда для яхтсменов Prorainer, Dubarry, Gotop, Subzero, Innotex
- яхтенные краски International
- разнообразное судовое оборудование и другие товары для яхтсменов




Моторные яхты

Моторные яхты FOUR WINNS

Надувные лодки ZODIAC

Водные лыжи HO Sports

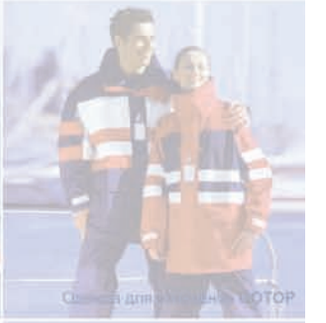
Буксируемые баллоны HO Sports

Вейкборды HYPERLITE

Спасательные жилеты HO Sports

Вездеходы-амфибии ARGO

Одежда для яхтсменов PRORAINER

Обувь для яхтсменов DUBARRY


Снегоходы HAWK

МОРЕМАН

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

Кранцы и буи

Штурвалы

Рынды

Якоря

Цепи Catenificio

Морские сувениры

Шкотовые лебедки

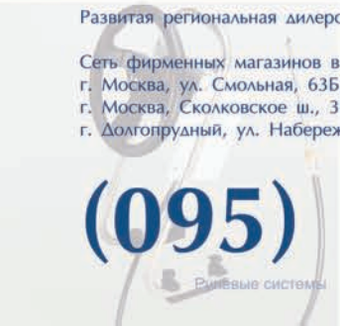
Топливные баки

Лакокрасочные материалы

Навигационное оборудование

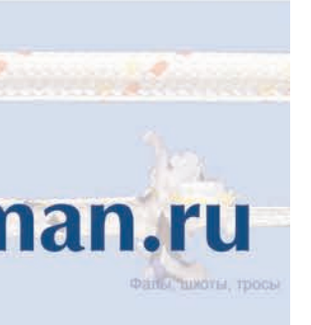
Развитая региональная дилерская сеть, представленная практически во всех крупных городах России

Сеть фирменных магазинов в Москве и Московской области:
г. Москва, ул. Смольная, 63Б, Торговый центр "Экстрим", 1-й этаж
г. Москва, Сколковское ш., 31, Торговый центр "Спорт Хит", 1-й этаж
г. Долгопрудный, ул. Набережная, 22, яхт-клуб "Аврора"


Рулевые системы

Морские светильники

Электрооборудование

Дельные вещи

Фалы, шкоты, тросы

(095) 1013362 www.moreman.ru