

КАТЕРА И ЯХТЫ

№2 (189) май 2004

POWER & SAIL BOATS

**“Messe Düsseldorf” —
другое
измерение**

**“Verado” —
революционные
четырёхтактники
от “Mercury”**

**Покупаем
подержанный
импортный мотор**

**Рекорды
под парусами**

**“Бриз”,
“Буревестник В-530Н”,
“Yamaha SuperJet”,
“Utopia 185”**

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

**Подарок
читателю —
билет на петербургскую
бот-шоу (стр.139)**

ISSN 0320-9199



02

9 770320 919009



Экономичность

Экономия топлива до 40% без потери производительности



SmartCraft

Интеллектуальная система управления SmartCraft дает полный контроль над мотором



M-CARD

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



www.mercuryonline.ru

- Архангельск «Барс» – (8182) 642626 ■ Великий Новгород «Золотая рыбка» – (8162) 176390 ■ Вологда «Мир Рыбалки» – (8172) 756141
- Выборг «Аква – Марин» – (81278) 93697 ■ Екатеринбург ЧП Каримов – (3432) 782692, «Торговый дом «Спорт» – (3432) 623970, «Беркут» – (3432) 626407 ■ Калининград «Подеста» – (0112) 328708 ■ Кандалякша «Рокан» – (81533) 94363 ■ Луга «Лотос» – (81272) 25353 ■ Мурманск «Техно Спорт Центр» – (8152) 587263, «Снегоходы МКТИ» – (8152) 239787, «Рыболов» – (8152) 459946 ■ Нижний Тагил «Комплексные технологии» – (3435) 244344 ■ Новосибирск ЧП Худяков – (3832) 433788, «Рыбачьте с нами» – (3832) 222081, «Меркурий-М» – (3832) 271588 ■ Омск ЧП Андреева – (3812) 167740, ЧП Томашев – (3812) 272133, «Западно-Сибирский альянс» – (3812) 658290 ■ Оренбург «Регона» – (3532) 940888 ■ Пермь «Дилос» – (3422) 449937, «Автопрестиж» – (3422) 196758, «ТехноСпорт» – (3422) 195433 ■ Петрозаводск «ТОМ» – (8142) 780215 ■ Псков «М-Моторс» – (8112) 725012
- С.-Петербург «Меркурий – 2000» – (812) 3330203, «ТехноМарин» – (812) 4494078, «Франкарди» – (812) 3201771, «Лодки, моторы, снаряжение» – (812) 5520921
- Серов «Рыбак» – (3415) 22386 ■ Уфа «Робинзон» – (3472) 745999 ■ Челябинск «ТехноСпорт» – (3512) 754393 ■ Череповец «Рыболов» – (8202) 505668

Товар сертифицирован. Предложение моделей может меняться в зависимости от региона.



GALEON 280

Длина	8,77 м.
Ширина	2,94 м.
Осадка	0,55 м.
Объем топливного бака	400 л.
Объем бака для воды	200 л.
Вместимость	6 чел.
Двигатель	Volvo-Penta KAD 300 (285 л.с)- дизель
Цена от	135 000 EUR

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

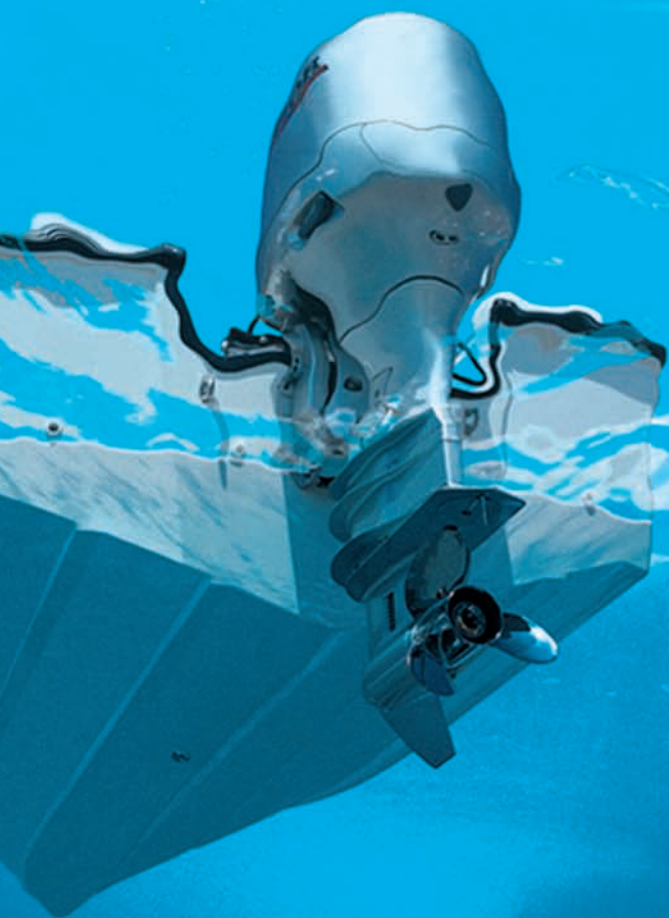
Торговый Дом
Царь®

121108, Москва, ул. Кастанаевская, 42;
Тел.: (095) 144-44-01, 144-01-58, 144-0024,
146-76-26, 146-78-66; Факс: (095) 146-84-45
E-mail: info@czar.ru, http://www.czar.ru



ФИЛОСОФИЯ СОВЕРШЕННОГО КАЧЕСТВА

HONDA
MARINE



HONDACENTER

ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ
КАТЕРА BUSTER, СКУТЕРА
СИЛОВАЯ ТЕХНИКА

193015, Россия, Санкт-Петербург
Набережная Робеспьера, 6-8 литера А

ТЕЛЕФОН ТОРГОВОГО ЗАЛА:
+7 (812) 449-41-40

ТЕЛЕФОН СЕРВИСА:
+7 (812) 279-12-43



Нам все чаще задают два вопроса: почему редакция не проводит соревнования на призы журнала? Почему мало устраиваете акций от своего имени? Например, многие читатели просят возродить водно-моторные гонки на приз “Золотой винт”, некогда пользовавшиеся большой популярностью. Ведь здесь, считают некоторые, нет ничего трудного и дорогостоящего: выбрали водоем, бросили несколько буйков, погонялись, пообщались и разъехались с призами.

Действительно, соревнования на приз “Золотой винт” были очень популярны. Практически это была традиционная всесоюзная встреча, на которой производители судов и моторов народного потребления могли показать товар лицом — в реальных условиях гонок проверить свою новую продукцию, обменяться опытом, внести в проект коррективы. За двадцать три ежегодные встречи не одна новинка получила путевку в жизнь, стала известной всей стране, пошла в серию. В лучшие годы наши встречи собирали более 350 участников, привлекали тысячи зрителей. Это событие полностью соответствовало своим девизам: “Техника проверяется в гонках” и “Массовые гонки на массовых лодках и моторах”.

Соревнования служили мощным стимулом развития отечественного прогулочного флота, что признавали ведущие конструкторы и руководители предприятий, представители курирующих отрасль министерств.

Заводские команды пользовались поддержкой руководства при подготовке к гонкам, на предприятиях им выделялась лучшая техника, нередко лодки и моторы к месту соревнований доставлялись заводскими самолетами. А победителей встречали всем цехом, на некоторых заводах до сих пор хранятся завоеванные фирменными гонщиками призы. Обладая статусом всесоюзных официальных соревнований, наши гонки вырастили не один десяток мастеров спорта, сотни разрядников.

С приходом рыночных отношений все изменилось. Из 35 предприятий, выпускавших лодки и моторы, на сегодня мы насчитали только семь, которые еще продолжают хотя бы малыми сериями выпускать такую продукцию. Экономическое положение лодочного и моторного производства на них таково, что иногда и зарплата выплачивается нерегулярно. Стоит ли говорить о финансировании новых разработок или выездах заводской команды на гонки? Ведь бюджет проводимых ранее всесоюзных соревнований формировался в основном за счет долевого взноса команд-участниц...

Возродить подобные соревнования в прежнем формате, конечно, очень трудно. Как говорится, нужна новая идея. Нужно привлекать и вновь появившихся производителей, и продавцов зарубежной техники, и спонсоров; сегодняшних финансовых и организаторских возможностей журнала явно недостаточно. Стоит напомнить, что те, кто считает, что здесь нет особых

трудностей, ошибаются. Для проведения любых серьезных гонок необходимо получить разрешение местных властей, внести встречу в календарь официальных соревнований Федерации, создать Положение и организационный комитет, утвердить судейскую коллегию. Найти подходящую трассу и получить на нее официальный паспорт. Водно-моторные соревнования — это прежде всего безопасность. Поэтому необходимы спасатели, медицина, пожарные, охрана и т. д. А кроме этого — размещение команд и зрителей, топливо, транспорт, призовой фонд и еще много чего. Только предварительной организацией прошлых общесоюзных встреч редакция занималась весь текущий год — и это при полной поддержке ряда министерств и Всесоюзной федерации ВМС.

Однако и сегодня, конечно, уже не с таким размахом, мы проводим водно-моторные соревнования на призы журнала, организуемые в рамках питерской бот-шоу. Как хорошо знают читатели “КиЯ”, состоялось уже пять таких встреч. На этих гонках мы собираем производителей и продавцов надувных мотолодок — самого динамично развивающегося класса моторных судов. Привязка к ежегодной выставке оказалась удобной формой встречи как для участников, так и для зрителей. И эти гонки активно развиваются. В 2004 г. они состоятся 12 июня. Соревнования включены в официальный календарь Федерации, а это значит, что спортсмены-победители смогут рассчитывать на присвоение спортивных званий.

Особенностью очередных соревнований будет появление в классе 500 см³ еще одной отдельной гонки на судах с жестким корпусом. Положением предусмотрено участие серийных лодок отечественного и импортного производства. Это еще один шаг к постепенному возрождению наших полномасштабных гонок.

Хотим пригласить к участию в соревнованиях всех желающих.

И еще одна новость. В дни работы бот-шоу журнал наградит своими дипломами и призами лучшее судно и лучший мотор из числа прошедших тест на нашей “мерной миле” и представленных на выставке. Этой акцией журнал хочет поощрить лучших производителей и продавцов и привлечь внимание посетителей к их продукции.

В этом номере на стр. 139 вы найдете пригласительный билет, по которому можно будет бесплатно посетить Петербургскую бот-шоу.

До встречи на выставке!



ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ:

“Nuova Jolly King 750 Cabin”

Этот мореходный РИБ, протестированный нами в Италии, в ходе заводских испытаний совершил пробег Рим—Суэц—Рим—3100 миль открытого моря. Одна из его главных особенностей — наличие каюты.



Строим “Чиж-2”

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



“Кальмар-Компакт”

Как явствует из названия, эта лодка представляет собой уменьшенный вариант популярного РИБа “Кальмар”, производимого петербургской компанией “Курс” и протестированного на нашей “мерной миле” еще в 1999 г.

ТЕСТ
2019 г.

Большой путь маленького класса

История класса “Mini 6.5”. В статье рассматриваются наиболее интересные лодки, которые не только стали этапными для “мини-трансата”, но и оказали значительное влияние на развитие более крупных океанских гоночных яхт.



Какая мощность допустима?

Не секрет, что многие владельцы лодок и даже некоторые их производители считают, что чем больше мощность мотора, тем лучше. Однако это далеко не так — копейный выигрыш скорости может быть чреват резким снижением уровня безопасности...

Впрыск без секретов

Карбюратор на подвесных моторах все чаще уступает место системам впрыска топлива. Какие они бывают? Как они устроены? Какие особенности эксплуатации мотора с ними связаны?

Незнакомые американцы

Отчет нашего специального корреспондента Игоря Воронина о посещении им двух известных яхтенных верфей США — “Tartan Yachts” и “C&C Yachts”, и его знакомстве с технологией производства пластиковых яхт в Америке.



Лодка для рыбаков

Публикуем очередной проект Юрия Зимина — рыболовной, очень устойчивой для своего малого размера (3.6 м) лодки-платформа под маломощный мотор.



ВЕНЕТЕАУ

Трейд Марин

КАТЕПАРИХТЫ
TRADEMARINE.COM
(812) 33-100-55
(812) 115-07-57

ВЫ ВСЕ ЕЩЕ СПРАШИВАЕТЕ ЖУРНАЛ В КИОСКЕ? ТОГДА ПОДПИСКА ИДЕТ К ВАМ!

375 р.
6 x 80 р. = 480 только до 1 сентября 2004 г.

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 <small>наименование банка</small>	
	г. Санкт-Петербург, БИК 044030653, ИНН 7825700479 <small>другие банковские реквизиты</small>	
	<small>почтовый индекс, адрес, ФИО</small>	
	Вид платежа	Сумма
	За журналы "Кия" 2005 г. № 193, 194, 195, 196, 197, 198	375=00
	Платательщик	Сумма платы за услугируб.коп.
	"....." 2004 г.	ИТОГОруб.коп.
	Кассир	
КВИТАНЦИЯ Кассир	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 <small>наименование банка</small>	
	г. Санкт-Петербург, БИК 044030653, ИНН 7825700479 <small>другие банковские реквизиты</small>	
	<small>почтовый индекс, адрес, ФИО</small>	
	Вид платежа	Сумма
	За журналы "Кия" 2005 г. № 193, 194, 195, 196, 197, 198	375=00
	Платательщик	Сумма платы за услугируб.коп.
	"....." 2004 г.	ИТОГОруб.коп.

**В 2005 г. выйдут
шесть номеров:
№ 193, 194, 195,
196, 197, 198**

← ВПИШИТЕ

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

**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.
177, 182 55 руб.
183, 184, 186 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
190	июль	01.07
191	октябрь	01.10
192	декабрь	01.12

Предложение действительно до 01.07.04 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**

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@nnp.ru ООО «Фоликом» (Книга – почтой), тел. (812) 323 7004**

Фамилия, имя, отчество

Почтовый индекс, адрес

Год	1992-93	2001	2002	2003				2004			
№ выпуска	156	157	177	182	183	184	186	189	190	191	192
Кол-во экз.											

Ориентировочная цена за № 156, 157 – **30 руб.**, 177, 182 – **55 руб.**
за экземпляр, за №183, 184, 186, 189-192 – **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.

ПОДПИСНЫЕ КАТАЛОГИ

Россия, СНГ "Почта России" индекс — **84748**
по каталогу "Роспечати" индекс — **70428**
по каталогу KSS (Киев) индекс — **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@mnkiga.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.

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.



От редактора 3

НА МЕРНОЙ МИЛЕ “Кия”

“Буревестник В-530Н”: скорость и выносливость* 8

“Бриз”: мал, да удал* 12

“Yamaha SuperJet”: тренажер с мотором* 15

Фантастическая “Utopia”** 18

Материалы раздела подготовили: * А.Лисочкин, ** А.Даняев

ТЕХНИКА СПОРТУ И ТУРИЗМУ

“MIBS-2004”: светлое завтра, которое нам обещают, А.Даняев 20

Стеклопластиковые лодки “Стрингер” 26

Станет ли “Валет” королем, А.Гроховский 28

Новый российский крейсер, Ю.С. 32

Первым делом — водометы 33

Во что “одевается” надувная лодка, В.Шпаков 34

Торговый Дом “Царь” — репутация, испытанная временем ♦ 38

Поиск ведет “Цезарь Сателлит” ♦ 40

ЗА РУБЕЖОМ

“Мессе Дюссельдорф” — другое измерение, О.Ш. 44

Из экспонатов Дюссельдорфской бот-шоу 48

Подвесные моторы 2004 года (часть 2), И.Владимиров 51

Черные акулы в Майами, А.Великанов 54

Встреча с российским бельгийцем, А.Великанов 60

“Большая пятерка”: сбылись ли прогнозы? Н.Вардомский 62

Необычная концепция РИБа, А.Лисочкин 66

“Open 60” от Брюса Фарра, А.Гроховский 68

“First Class 7.5” от “Beneteau”, П.Игнатьев 72

Класс “Open 30” ожил! П.И. 74

“Extraterrestrial” — на воде! А.Гроховский 76

Новости мирового ботинга 78

На воде и на суше (обзор амфибий) 80

СУДОВОДИТЕЛЮ НА ЗАМЕТКУ

Покупаем подержанный импортный подвесник, А.Лисочкин 82

Нам отвечает ГИМС: Документы для регистрации, Ю.Яхненко 85

Как выбрать масло для двигателя, Д.Семенов 86

Чехлы для подвесных лодочных моторов, Н.Веденева 91

■ Страницка рыбака:

Катер глазами рыбака-любителя, К.Левикин 92

Кое-что о “крокодилах”, А.Великанов 94

СТАРТ, ФИНИШ, ПОБЕДИТЕЛЬ

Предолимпийские старты 96

Новый рекорд скорости под парусами, А.Гроховский 99

“Обратная” кругосветка завершена! П.Игнатьев 100

Рекорд, о котором раньше никто не думал, П.И. 101

Российскому водно-моторному спорту — 100 лет, П.Пылаев 102

Бизнес помогает спорту ♦ 104

КРУГОЗОР

Арктическое кольцо, С.Епишкин 106

“Русская рулетка” Евгения Гвоздева (часть 3), О.Санаев 112

На “Корсарах” по Ладожским шхерам 114

“Золотая Лань”, А.В. 118

Наши в океане 120

МАСТЕРСКАЯ — журнал в журнале, выпуск 17

■ Для самостоятельной постройки: “Кавалер 800” — круизно-гоночная трейлерная яхта, А.Назаров, М.Ковалев, Д.Долинский (часть 2) 122

■ Из почты редакции: Мой вариант рижского “Викинга”, В.Василькун 126

Два предложения любителям водного туризма, В.Власов 128

“Блоха-5” с подвесным мотором на базе бензопилы, К.Терентьев 131

Корректировка шага и диаметра гребного винта, И.Фарбер 133

Самодельный привод Арнесона, Б.Половинкин 134

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





Виндсерфист Бьорн Данкербек на скорости 43.87 узла (стр. 99). Фото Рейнхардта Мюллера

№ 2 (189) 2004

contents

Editorial 3

ON THE MEASURED MILE OF "P&SB": "Burevestnik B-530H": Speed and Endurance* 8

□ "Breeze": Small But Smart* 12 □ "Yamaha SuperJet": Motorized Bodybuilding* 15 □ Fabulous "Utopia"*** 18

The tests have been performed by: * A.Lisochkin, ** A.Daniaev

TECHNOLOGY FOR SPORT AND TOURISM: "MIBS-2004": Bright Future Being Promised,

by A.Daniaev 20 □ Fiberglass Boats "Stringer" 26 □ Could "Valet" Become King, by A.Grokhovski 28 □ New Russian Cruiser, by Y.S. 32 □ Jet Drives Experts Conference 33

□ "Clothes" for Inflatable Boats, by V.Shpakov 34 □ Trade House "Czar" — Proved Reputation 38 □ Search and Protect by "Caesar Satellite" 40

ABROAD: "Messe Dusseldorf" — Another Dimension, by O.S. 44 □ Displays of Dusseldorf Boat Show 48

□ Outboard Motors-2004 (Part 2), by I.Vladimirov 51 □ Black Sharks in Miami, by A.Velikanov 54 □ Meeting with Russian Belgian, by A.Velikanov 60 □ "The Spendid Five": Have Prognosis Come True? By N.Vardomsky 62 □ Unusual RIB Concept, by A.Lisochkin 66 □ "Open 60" of Bruce Farr, by A.Grokhovski 68 □ "First Class 7.5" of "Beneteau", by P.Ignatiev 72 □ "Open 30" Comes Alive! By P.I. 74 □ "Extraterrestrial" Launched! By A.Grokhovski 76 □ World Boating News 78 □ On Water and on Land (amphibian crafts) 80

FOR NAVIGATOR'S NOTE: Buying Used Foreign Outboard, by A.Lisochkin 82 □ Official:

Papers for Registration, by Y.Jaknenko 85 □ Our Bookcase 85 □ How to Choose Outboard Oil, by D.Semenov 86 □ Protecting Cases for Outboard Motors, by N.Vedeneeva 91 □ Fisherman's Column: Boat by Eyes of Amateur Fisherman, by K.Levikin 92 □ Something about "Krokodiles", by A.Velikanov 94

START, FINISH, WINNER: Pre-Olympic Starts 96 □ New Speed Record under Sails,

by A.Grokhovski 99 □ "Wrong Way" Circumnavigation Finished! By P.Ignatiev 100 □ The Record Which Is Never Been Thought, by P.I. 101 □ 100 Years of Russian Powerboating Sport, by P.Pylaev 102 □ Business Helps Sport 104

LOOKING AROUND: "Polar Passage" Expedition, by S.Epishkin 106 □ "Russian Roulette"

of Eugeny Gvozdev (Part 3), by O.Sanaev 112 □ By "Korsar" Inflatables to Ladoga Skerries 114 □ The "Golden Hind", by A.V. 118 □ Our People in Ocean 120

WORKSHOP — a magazine inside the magazine, issue seventeen:

For Self-Building: "Kavaler 800" — Trailerable Cruising Racer, by A.Nazarov, M.Kovalev and D.Dolinsky (Part 2) 122 □ **From Editorial Mailbox: My Version of "Viking", by V.Vasilkun**

126 □ Two Proposals for Water Tourists, by V.Vlasov 128 □ "Blokha-5" with an Outboard Made of Shainsaw, by K.Terentiev 131 □ Propeller Pitch and Diameter Correction, by I.Farber 133

□ Self-Made Arneson Drive, by B.Polovinkin 134



НА ОБЛОЖКЕ: Яхта "Grosse Freiheit No. 7" на старте трансатлантической гонки. Фото Даниэля Форстера/DCNAC (Daniel Forster)

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 ДАНИЯЕВ danev@katera.ru

Специальный корреспондент

Андрей ВЕЛИКАНОВ

Литературный редактор

Татьяна ИЛЬЧИЧЕВА

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 28 540 экз.

Подписано в печать 5.04.2004 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 телефона.**

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.

ОТКРЫТА ЛЬГОТНАЯ ПОДПИСКА НА 2005 г. (см. стр. 5)

на мерной миле “Кия”

“БУРЕВЕСТНИК В-530Н”: СКОРОСТЬ И ВЫНОСЛИВОСТЬ



ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

Испытания этого РИБа, производимого петербургской компанией “Мобиле Груп” совместно с фирмой “Мнев и К”, мы проводили в ходе пробега по Неве от центра Санкт-Петербурга до Усть-Ижоры, организованного прошлой осенью спортивным клубом “24 часа” по случаю закрытия сезона. Участие в подобном мероприятии было вполне объяснимо: многие технические решения, воплощенные в новой лодке, были продиктованы условиями известного водно-моторного марафона — чемпионата мира по гонкам на выносливость “24 часа Санкт-Петербурга”, участие в котором принимал тот самый образец, что был предоставлен на тест.



Дебют новинки состоялся в ходе прошлогодней петербургской бот-шоу. Знатки сразу вспомнили, что РИБ с таким же названием, но только с индексом “430” уже проходил испытания на редакционной “мерной миле” (см. № 185). Однако, как выяснилось, “Буревестник-530” представляет собой не просто увеличенный вариант предыдущей модели — это совсем другая лодка, и главное отличие таится ниже ватерлинии. Обводы “пятьсот тридцатого”, в чем-то сохранившие опробованные на его предшественнике решения, отличает прежде всего наличие поперечного редана — характерного атрибута современных лодок спортивной направленности. Надо сказать, что уже при первом знакомстве новый РИБ с блеском подтвердил свою скоростную сущность во время гонок на приз “КиЯ”, традиционно проводящихся в рамках питерской бот-шоу, и уверенно занял первое место в свободном классе, оставив за кормой конкурентов с более мощными моторами. Завидную прыть проявил “пятьсот тридцатый” также в ходе главного спортивного события сезона — 24-часовых гонок вокруг Петропавловской крепости, и только проблемы с мотором не позволили ему добраться до финиша. Увы, с нынешнего года доступ на эти гонки “Буревестнику-530” закрыт: правила Международного водно-моторного союза (UIM), под эгидой которого проводится встреча, категорически запрещают поперечные реданы и вообще любые элементы обводов, способствующие подаче воздуха под днище. Однако на директивах заморских командиров для “Буревестника” свет клином не сошелся. Жизнь продолжается — в том-то и главная прелесть любого РИБа, что при любой изначальной специализации он все равно остается лодкой универсальной, пригодной и для забав, и для тяжелой работы.

РИБ или не РИБ?

Те, кто не знает о сложных обводах с поперечным реданом, со стороны вполне могут принять “Буревестник-530” за обычную разборную надувную лодку. Силуэт у него и впрямь куда более “стройный” и легкий на вид, чем, скажем, у того же “Мустанга-540” (см. № 173), одного из наиболее распространенных отечественных РИБов, подходящего ему практически полным одноклассником. Из-за относительно небольшого подъема носовой части стороннему взгляду открыт в основном надувной баллон, да и оборудова-

ние кокпита не отличается массивностью.

При почти той же, что и у “Мустанга”, наибольшей длине “Буревестник” имеет совсем иную планировку, близкую к автомобильной: место водителя располагается практически на миделе, а не в корме, и снабжено отдельным мягким креслом с боковой поддержкой. Такое же поворотное кресло для пассажира слева немного смещено вперед — очевидно, это сделано для того, чтобы увеличить ширину прохода, хотя и в этом случае приходится буквально протискиваться между сиденьями, чтобы попасть в нос. Компактная обтекаемая консоль полностью заимствована у предыдущей модели и несет в основном “рулевые” функции, хотя заодно с ней отформовано дополнительное сиденье, под которым скрывается небольшой рундучок. Крышка кормового рундука тоже служит пассажирским сиденьем, на котором по принципу “в тесноте, да не в обиде” можно устроиться даже втроем — несмотря на внешнюю компактность, “Буревестник” шире “Мустанга” почти на 10 см. В кормовом отсеке во время испытаний были установлены переносные топливные баки (стационарный 70-литровый бак в районе миделя мы решили не задействовать), но при этом оставалось достаточно места и для прочей поклажи, которой не противопоказаны бензиновые пары и соседство аккумулятора. Треугольный носовой рундук тоже пригоден на роль дополнительного сиденья, хотя, как показывает опыт, здесь наименее комфортно, особенно в волну.

Кокпит, хоть и просторный по площади, все же не выглядит особо объемистым — во многом по той причине, что пайол расположен достаточно высоко. В этом есть и определенный плюс: забортная вода не поступает в кокпит через отливные шпигаты даже при полной нагрузке, чем грешил упомянутый “Мустанг”. Кроме того, “пол” здесь сплошной и гладкий — вода (к примеру, дождевая) без помех скатывается к корме и удаляется наружу. В общем, даже при длительной стоянке вполне можно обойтись без тента — в отличие, к примеру, от еще одного одноклассника, РИБа “Спрут-540” (см. № 181), объемистая носовая часть кокпита которого образует собирающую воду “ванну”, требующую использования отливной помпы. Поблизости от пассажирских мест на баллон наклеены поручни (применены стандартные ручки для переноски), что для скоростной лодки абсолютно необходимо.



Конструкцией предусмотрен также мягкий леер на верхней части баллона, но на предоставленную для теста лодку — бывшую гоночную — он установлен не был.

Создавая ветер

Среди желающих закрыть сезон на невской воде оказалось несколько “безлошадных” членов клуба, поэтому на старт пробега “Буревестник” вышел с четырьмя седоками на борту, а на обратном пути из Усть-Ижоры к нам подсадили еще и пятого. Перед нагрузкой “спортсмен” не спасовал — мы стабильно держались во главе лодочной кавалькады, и пару раз были вынуждены останавливаться, чтобы подождать отставших. С “легким” алюминиевым винтом шагом 13 дюймов максимальная скорость с учетом влияния течения составила 64 и 61 км/ч с нагрузкой 4 и 5 чел. соответственно. Расположение места водителя ближе к миделю, прямо над поперечным реданом, намекало на изначальную кормовую центровку, однако даже с двумя

довольно увесистыми пассажирами на заднем сиденье кормовой дифферент при выходе на глиссирование оказался более чем умеренным, а на ходу с целью достижения максимальной скорости пришлось основательно откинуть мотор триммером.

Поскольку мероприятие проводилось поздней осенью, было очень холодно. Больше всех повезло конструктору “Буревестника” Александру Филипову, который догадался захватить с собой гоночный шлем с закрывающимся забралом — пронизывающий ветер его мало беспокоил. А вот остальным изрядно досталось. Водитель большей частью управлял лодкой, согнувшись за консолью и чуть ли не упираясь носом в “баранку”, что со стороны смотрелось, наверное, довольно забавно. Но иначе встречный напор воздуха резал по глазам, словно ножом — небольшое ветровое стекло наподобие мотоциклетного щитка здесь было бы очень кстати (создатели лодки нас уверили, что на серийных лодках такая ветровая защита уже

предусмотрена).

Присоединившийся к нам на обратном пути пятый член экипажа поначалу устроился на ковшеобразном сиденье перед консолью, но вскоре, основательно промерзнув, перебрался назад, что оказалось только к лучшему — водитель вновь обрел свободный обзор по курсу (маячившая впереди голова мешала высматривать топляки, которыми столь богат невский фарватер), а скорость за счет более выгодной центровки выросла примерно на 2 км/ч.

По волне высотой 0.3–0.4 м лодка идет мягко, без ударов и прыжков — и это при том, что 19-градусную килеватость на транце не назовешь запретельной. Очевидно, свое действие оказывает и “воздушная подушка”, образуемая при ходе поперечным реданом. Понравилось, что в инструкции по эксплуатации погодные ограничения указаны “по-честному” и с большим запасом — на деле “Буревестник” уверенно чувствует себя и на более высокой волне, чем приведенная в технических данных полуметровая, однако ответственность за возможные последствия при этом несет рулевой, а не фирма-производитель. Один из нас в одиночку пару раз прошелся на скорости около 70 км/ч поперек крутой кильватерной волны высотой более метра, разведенной тудягой-буксиром. Естественно, без прыжков, полностью обнажавших винт, при этом не обошлось, но и “взлет”, и “приводнение” не сопровождалось пугающими жесткими ударами.

Устойчивость на курсе хороша. Единственно, при движении вдоль кильватерного следа от идущей впереди лодки “Буревестник” стремится “съехать” в ложбину между гребнями,





словно автомобиль, угодивший в обледеневшую колею, что требует дополнительной работы штурвалом. На циркуляции лодка уверенно держит траекторию, и любые попытки сорвать корпус в боковое скольжение окончились ничем — даже с минимальной нагрузкой.

Максимальная скорость (73 км/ч) с нагрузкой 2 чел. была достигнута с 17-дюймовым алюминиевым винтом, но испробовали мы и “экспериментальный” вариант, установив 21-дюймовый стальной “Ballistic” с подрезанными по боковым кромкам лопастями (по нашим прикидкам, получившиеся его характеристики должны были соответствовать “нормальному” винту шагом примерно 19 дюймов). Результаты оказались в чем-то неожиданными — более “тяжелый” винт действи-

тельно не позволил мотору добрать около 500 об/мин на полном газу, отчего максимальная скорость оказалась чуть ниже, но приемистость, столь ценная на кольцевых гонках, словно опровергая все теоретические выкладки, оказалась при этом на порядок лучше.

Резюме

Лодка для тех, кто на первое место в числе характеристик ставит скорость. Именно этой цели подчинена конструкция “Буревестника-530” — прежде всего спортивные обводы с поперечным реданом, нечасто встречающимся на потребительских лодках. Однако создателям этой “гоночной машины” удалось полностью сохранить такие присущие всем РИБам качества, как безопасность и грузоподъ-

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

(нагрузка — 2 чел. плюс 25 л топлива, ПМ — двухтактный “Selva 80”, скорость ветра — 2–3 м/с, высота волны — 0.1–0.2 м, темп. воздуха — 3°C, место испытаний — р. Большая Невка, Санкт-Петербург*)

об/мин	Скорость, уз (км/ч) с различн. ГВ	
	Алюм. шагом 17 дюймов	Стальной шагом 21 дюйм**
1000	3.3 (6.1)	3.2 (6.0)
1500	4.6 (8.5)	5.3 (9.8)
2000	5.8 (10.5)	9.5 (17.5)
2500	9.9 (18.3)	15.1 (28.0)
3000	16.3 (30.2)	19.5 (36.0)
3500	20.5 (38.0)	25.1 (46.5)
4000	24.9 (46.1)	19.2 (54.0)
4500	29.2 (54.0)	36.3 (67.2)
5000	33.7 (62.3)	38.1 (70.5)
5500	39.4 (72.8)	—

* Основные испытания без пошаговых измерений скорости проводились на маршруте Санкт-Петербург—Усть-Ижора—Санкт-Петербург (р. Большая Невка) общей протяженностью около 60 км.

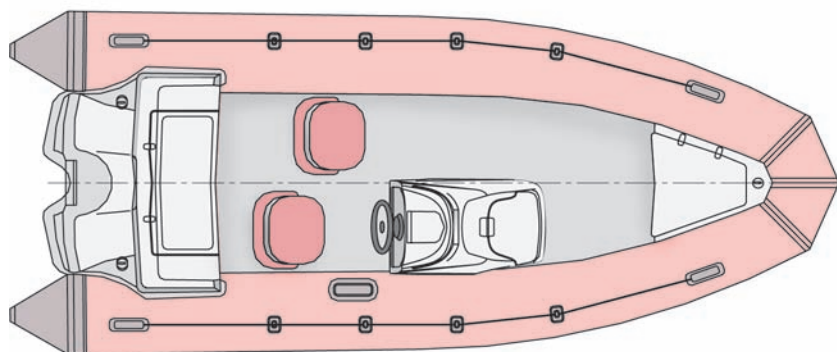
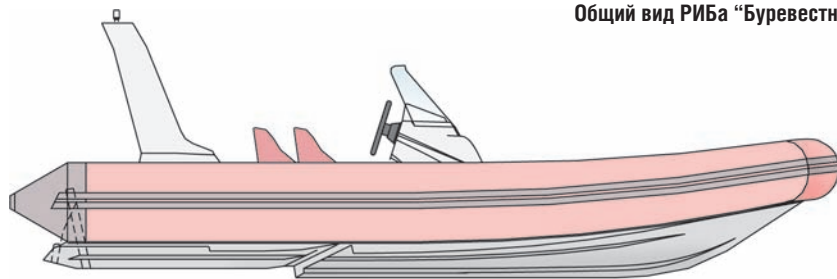
** “Ballistic” с самостоятельно уменьшенной площадью лопастей. Результаты приводятся только для общего сведения.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

РИБа “Буревестник В-530”

Длина наибольшая, м	5.30
Ширина наибольшая, м	2.20
Диаметр баллона, м:	
– в носу	0.4
– в корме	0.5
Кол-во отсеков баллона	5
Вес, кг:	
– в стандартной комплектации	270
– в максимальной комплектации	300
Килеватость на транце, град.	19
Грузоподъемность, кг	1000
Пассажировместимость, чел.	9
Мощность ПМ, л.с.:	
– максимальная	90
– рекомендуемая	70
Разрешенная высота волны, м	0.5
Цена в стандартной комплектации, руб.	228 360

Общий вид РИБа “Буревестник”



емность. К недостаткам “Буревестника” можно отнести некоторую тесноту в кокпите — при использовании его, например, для рыбалки (оптимальный экипаж при этом, на наш взгляд — 2–3 чел.) вполне можно обойтись без отдельного пассажирского кресла, что заметно увеличит оперативный простор.

*Артем Лисочкин
Фото Алексея Даняева*

РИБ “Буревестник” предоставлен для испытаний компаниями “Мобиле Груп” (Санкт-Петербург, тел. (812) 972-6468, aknyaz501@hotmail.com) и “Мнев и К” (Санкт-Петербург, ул. Ольги Берггольц, 40, тел. (812) 265-2012, 265-2755, info@mnev.ru, mnev@lek.ru, www.mnev.ru).



“БРИЗ”: мал, да удал

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

По сравнению с 5.1-метровой моторолдкой “Вельбот-51”, тест которой проводился в тот же день (отчет см. в № 188), “Бриз”, тоже производимый петербургской верфью “Литек”, гляделся этакой детской игрушкой. Сказывались и заметно меньшие габариты, и мирный добродушный облик с пластиковыми округлостями, которых на brutальном цельнометаллическом “Вельботе” не было и в помине. Однако, несмотря на свой легкомысленный “игрушечный” вид, “Бриз” доказал, что ему по плечу и вполне взрослые задачи.

Действительно, в нынешние времена лодка длиной менее 4 м представляется совершеннейшей крохой. Ведь даже в советские годы подавляющее большинство предлагавшихся на рынке посудин были крупнее — исключение представляла собой разве что не очень распространенная серия “Неман”, имевшая, тем не менее, своих ярких приверженцев. Правда, тогда основным аргументом в пользу малюток была скорость, которую можно было достичь с отечественным мотором мощностью 20–30 л.с. Сейчас не проблема купить подвесник и вдесятеро более мощный — были бы деньги. Как показывают результаты проведенных “Кия” опросов, большинство судовладельцев успели “вырасти” из своих лодок и мечтают поменять их на более крупные и вместительные. Хотя и на категорию “мини” по-прежнему существует устойчивый спрос, далеко не всегда диктуемый одними только финансовыми соображениями.

Лодка для эгоиста

Отдых на воде нередко ассоциируется с большой и шумной компанией, которую приходится каким-то образом размещать на борту. Но если общения и без того хватает во время ра-

бочих будней, редкое время отдыха обычно хочется провести в полном одиночестве — наедине с природой и, естественно, с лодкой. В этом случае большая посудина не только не нужна — эксплуатация ее в одиночку создает и ряд неудобств, способных омрачить удовольствие от отдыха. Маленькая лодка хороша в первую очередь тем, что позволяет обойтись без дополнительных рук, что в полной мере относится и к испытанному нами “Бризу”.

Трейлер с ним легко буксировать и за обычными “Жигулями”, причем процедура спуска-подъема не создаст проблем даже на необорудованном берегу, а при “сезонной” транспортировке можно использовать легкий грузовичок вроде “Газели”. Не оттянут руки и канистры с запасом топлива, даже если маршрут выходного дня исчисляется десятками километров воды — тридцати “лошадок” вполне достаточно для уверенного движения даже в грузу (об этом чуть ниже). Вытащить “Бриз” на пологий бережок, чтобы его не унесло ветром во время стоянки, или сняться с мели тоже легко в одиночку. Кроме того, компактные габариты позволяют исследовать неизведанные узкие протоки и речуш-

ки, сунуться в которые на более крупной посудине вы бы поостереглись. И, наконец, душу “эгоиста” наверняка согреет сравнительно умеренная сумма расходов — что на приобретение, что на дальнейшую эксплуатацию.

Между тем, несмотря на скромные размеры, “Бриз” и по конструкции, и по оборудованию практически ничем не отличается от своих более вместительных собратьев. Лодка выполнена по той же концепции, которую использует, например, финская компания “Silver” — прочный сварной корпус из легкого сплава АМг дополняет стеклопластиковая секция палубы и кокпита, обеспечивающая эстетику и комфорт. Кстати, в silverовском модельном ряду имеется практически полный одноклассник “Бриза” — 4.05-метровая лодочка “Colibri”, изготавливаемая по той же схеме.

И впрямь все по-взрослому: самоотливной пластиковый кокпит оборудован довольно объемистыми кормовым и носовым сухими рундуками, играющими также роль сидений, и полноценной водительской консолью. На предоставленной на тест лодке она была снабжена только блоком выключателей и предохранителей, хотя предусмотрено место и для полного комплекта контрольных приборов. Честно говоря, сама конструкция консоли не показалась нам особо удачной. На вид она слишком массивна для столь компактной лодки, и при этом ее общая жесткость оставляет желать лучшего — штурвал вместе с ней ощутимо шатается вправо-влево и в крайней пра-

вой позиции даже задевает за ручку дросселя, поставленную в положение “полный газ”. Да и сам штурвал излишне смещен вправо — лучше было бы поставить его ближе к центру: так и рулить удобнее, и с точки зрения центровки выгодней. А вот откидывающееся влево дополнительное мягкое сиденье, которым снабжена отформованная перед консолью “ступенька”, представилась нам довольно удачным элементом. Четвертый пассажир, для которого оно предназначено, не мешает водителю обзору, да и нагрузка распределяется более равномерно, не вызывая излишнего крена на правый борт, что при ограниченных размерах лодки немаловажно.

Понравилось также, что лодка снабжена распашными веслами, а не гребком, как это в последнее время принято. На многих акваториях — например, у северного побережья Финского залива — перед запуском мотора приходится на 50–100 м выгребать от берега по усеянному валунами мелководью, что удобнее делать при помощи “нормальных” весел. Создатели “Бриза” нашли оригинальное решение: разборные весла, которые убираются в кормовой рундук, заимствованы от обычной разборной надувнушки — равно как и подключины, мягкие основания которых попросту наклеены на пластиковый борт, словно на надувной баллон. Гребец при этом удобно располагается на треугольном носовом рундуке, разгружая корму, которая меньше тащит за собой воду. Удачно расположены швартовные утки — две в корме по бортам и одна на короткой носовой деке, на форштевне имеется мощный рым для крепления якорного конца. В стандартную комплектацию входят ходовые огни и даже водоотливная электропомпа — все как на большой лодке.

В одиночку и не только

На транце предоставленного на тест “Бриза” был установлен двухтактный “Mercury 30” — с электрозапуском, но без гидрооткидки. Уже при первом же выходе в одиночку обнаружилось, что хоть выход на глиссирование и очень легкий, нос лодки на ходу явно “прилипает” к воде, поэтому мы сразу переставили упор в подвеске мотора на одно отверстие повыше. Максимальная скорость выросла почти на 3 км/ч, штурвал стал более “легким”, но при разгоне начал появляться заметный кормовой дифферент — выход на глиссирование замедлился примерно на 2 с.

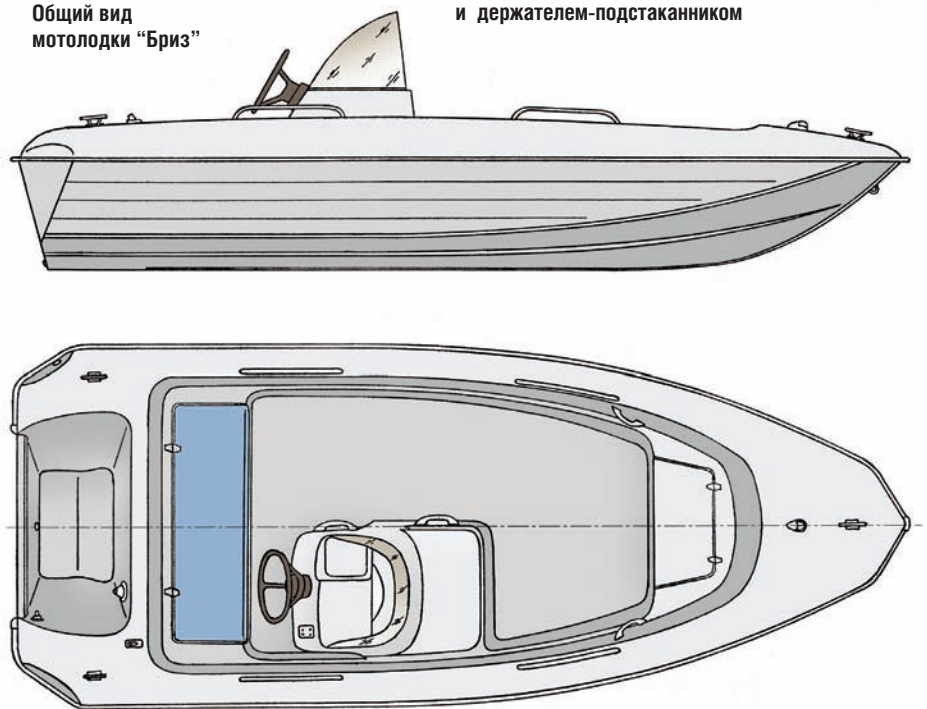
С одним водителем “Бриз” вплотную подобрался к отметке 50 км/ч —

очень достойный показатель (при наличии гидравлического триммера, обеспечивающего более тонкую настройку, этот рубеж наверняка удалось бы преодолеть). Ни к устойчивости на курсе, ни к прохождению поворотов нареканий при этом не возникло, хотя штурвал, как и ручка газа, оказались туговатыми (впрочем, это особенность конкретной системы дистанционного управления). Правда, при особо крутом “адреналиновом” повороте с полного хода все же удалось пустить “Бриз” в боковое скольжение, в ходе которого корпус, доселе лежащий в неглубоком внутреннем крене, резко выпрямился и даже качнулся наружу поворота. Впрочем, маневр был не из



На более поздних версиях “Бриза” консоль дооборудована герметичным бардачком и держателем-подстаканником

Общий вид
мотолодки “Бриз”





Откидное сиденье для четвертого пассажира

характерных для нормальных условий эксплуатации, а нештатной ситуации, чреватой опрокидыванием, при этом не возникло.

Некоторая склонность “Бриза” к заносу в крутом повороте легко объяснима — килеватость на транце составляет всего лишь 12°. Именно по этой причине при встрече с волной более 0.2–0.3 м лучше сбрасывать газ, чтобы избежать жестких ударов днищем, особенно если подвеска мотора настроена на увеличенный кормовой дифферент.

Объем сухих рундуков в корме и в носу — как на большой лодке



На компромисс приходится идти конструктору любой лодки, а маленькой — в особенности. Умеренная килеватость “Бриза” накладывает определенные ограничения по мореходности, но при этом позволяет обеспечить высокие скорости не только с одним водителем, но и под нагрузкой. Способность этой малютки нести груз нас восхитила: каждый очередной пассажир помимо водителя, легковесов среди которых не было, вызывал уменьшение скорости всего лишь на 1–1.5 км/ч — закономерность, вообще характерная для корпусов, разработанных Вячеславом Чупайло. Единственно, при выходе четвером одному из нас пришлось кратковременно приналечь на нос, чтобы ускорить выход на глиссирование при “отпущенном” моторе.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

(нагрузка — 1–4 чел. плюс 15 л топлива, ПМ — двухтактный “Mercury 30”, ГВ — алюминиевый шагом 13 дюймов, скорость ветра — 2–4 м/с, высота волны — 0.1–0.15 м, темп. воздуха — 2°C, место испытаний — р. Большая Невка, Санкт-Петербург)

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	26.8 (49.6)
2	23.7 (43.9)
3	23.0 (42.6)
4	22.3 (41.3)

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ МОТОЛОДКИ “БРИЗ”

Длина наибольшая, м	3.95
Ширина наибольшая, м	1.65
Высота борта на миделе, м	0.65
Вес корпуса, кг	220
Килеватость на транце, град.	12
Пассажировместимость, чел.	4
Рекомендуемая мощность ПМ, л.с.	30
Цена, руб.*	153 000

* В комплектации “люкс”

Резюме

Компактная и транспортабельная лодка, предназначенная в основном для выходов в одиночку или вдвоем, но способная при необходимости управиться и со значительной нагрузкой. Наиболее уверенно чувствует себя в озерных и речных условиях. При всех достоинствах металлического корпуса во многом свободна от такого его недостатка, как грубоватый внешний вид — за счет стеклопластикового “верха”. Может быть рекомендовано не только “убежденному эгоисту”, но и в качестве “стартовой площадки” для начинающих водномоторников, а также дополнения к уже имеющемуся крупному судну. Не совсем понравилась только конструкция рулевой консоли, которую, впрочем, после теста подвергли ряду доработок, оправдывающих ее размеры: появился герметичный объемистый “бардачок”, запирающийся на ключ (те же документы, например, теперь надежно защищены от влаги), а также удобный подстаканник, который можно использовать в качестве держателя для мобильного телефона или карманной рации.

Артём Лисочкин

Фото Александра Фрумкина

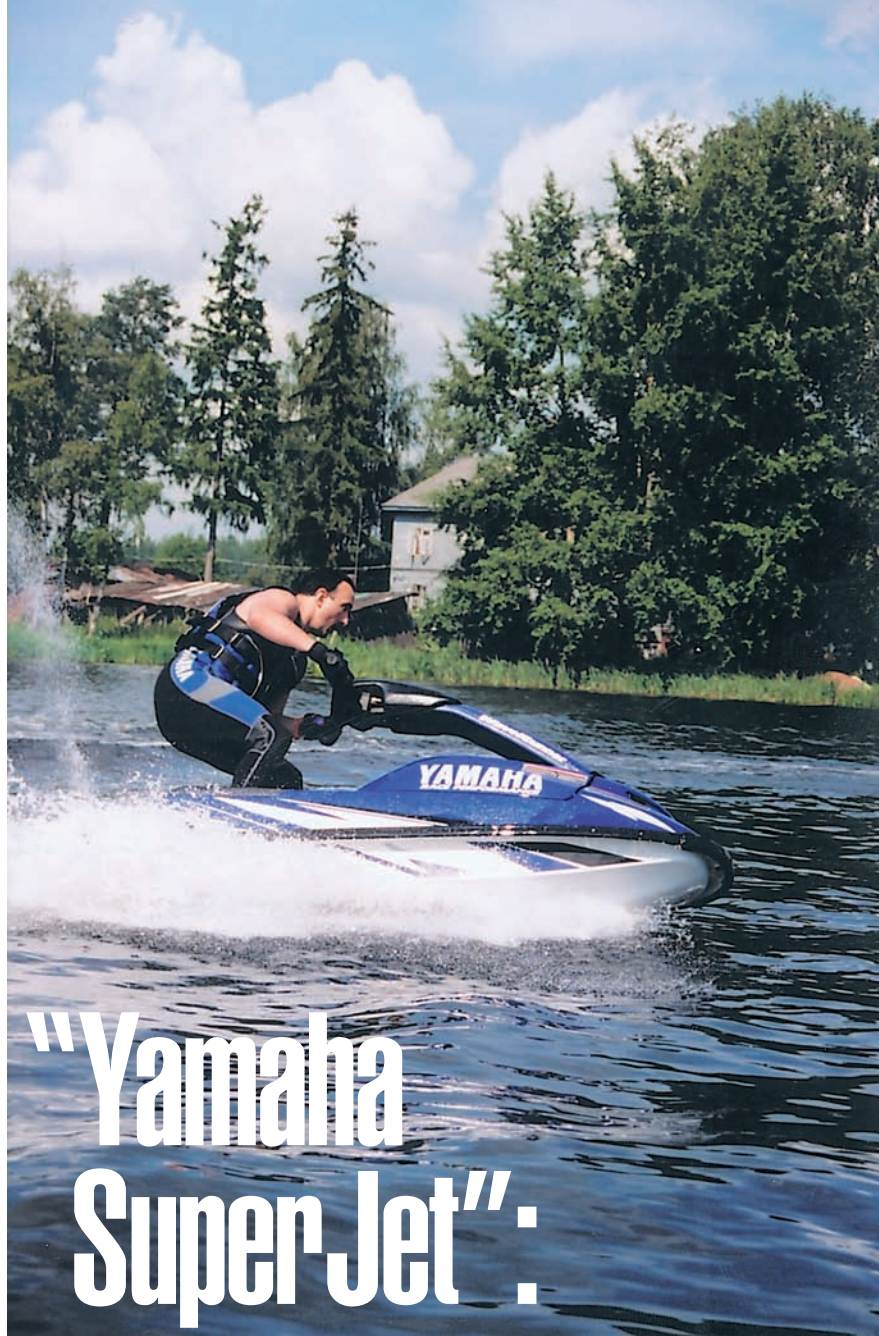
Мотолодка “Бриз” предоставлена для испытаний верфью малого судостроения “Литек”:

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.



“Yamaha SuperJet”:

Тренажер с мотором



Предположим, происхождение синяка на левой ноге я более-менее помню. Но откуда, интересно, взялись еще пять? “Кетлер” отдыхает — равно как и все прочие сооружения с блоками, пружинами и чугунными блинами. На следующий день после катания на “SuperJet” дали о себе знать и те мышцы, о существовании которых я даже не подозревал — словно полный “чайник”, перекачавшийся в тренажерном зале на первом же занятии. Мое общение с этим своенравным снарядом тоже было первым, но повышенные нагрузки объяснялись скорее отсутствием навыка, вынуждавшим нерационально тратить силы, а также азартом — ведь с каждым разом попытки обуздать снаряженное 73-сильным мотором корытце становились все более успешными.



Вы, но без “периода борьбы” в ходе овладения должной сноровкой мало кому удастся обойтись — исключение составляют разве что опытные воднолыжники и вейкбордисты. И кому только пришло в голову окрестить эту машину гидроциклом, пусть даже и “стоячим”? Отечественная терминология явно хромает: “SuperJet” объединяет с классическим “водным мотоциклом” разве что водометный движитель. За рубежом такие машины обычно именуют “jet ski” — “водомотная лыжа” или “реактивная лыжа”, что больше соответствует действительности.

Во-первых, под весом взрослого человека “SuperJet” с выключенным мотором попросту тонет — чтобы держаться на поверхности, нужна скорость, и чем больше, тем лучше. Во-вторых, мотоциклетный руль, поворачивающий вправо-влево сопло водомета, здесь скорей для блезиру — управляется машина прежде всего за счет перемещения веса водителя и манипуляций газом. В-третьих, глिसсирующая поверхность днища у него, как у лыжи или доски, длинная, узкая и практически плоская. И, наконец, в-четвертых — водитель (за неимением лучшего термина приходится пользоваться этим) располагается стоя, а не сидит на привычном сиденье мотоциклетного типа.

Хотя “SuperJet” со всеми его акробатическими возможностями действительно можно рассматривать в качестве тренажера, для спокойной езды умелому катальщику вовсе не требуется запредельных усилий — у меня на глазах на нем спокойно разъезжала девушка лет восьми. Правда, детям проще — “стоячка” выдерживает их вес даже без хода, словно крошечная лодочка, поэтому можно двигаться даже при минимальных оборотах мотора. А вот с тяжеловесами все наоборот — спортсменам более 100 кг “SuperJet” обычно не рекомендуют, хотя есть и исключения.

Как он устроен

В кормовой части легкого и узкого корпуса — огороженная невысокими травмобезопасными бортиками площадка для ног; в носовой, под капотом, расположены 73-сильный двухтактный двухцилиндровый движок рабочим объемом 701 см³ с электростартером, аккумулятор и топливный бак. Вал мотора напрямую приводит расположенный в корме осевой водомет с алюминиевым трехлопастным импеллером (приемная часть водовода частично образована углублением в са-



Сопло водомета можно регулировать по дифференту



"Ловушка" для воды во впускной системе

мом пластиковом днище корпуса). Угол наклона сопла в вертикальной плоскости можно настроить под себя, но дистанционного управления дифферентом нет. Система подачи воздуха, необходимого для работы мотора, снабжена дополнительной воздушной камерой-"ловушкой", предотвращающей попадание воды в карбюраторы при переворотах и трюках вроде "субмарины", сопряженных с подныриванием на глубину. Длинная подпружиненная рулевая колонка качается вверх-вниз на шарнире в носу; практически прямой руль поворачивается в одной с ней плоскости. На правой рукоятке — курок газа, на левой — кнопка "старт-стоп" и аварийный выключатель зажигания с витой стропкой, крепящейся на руку при помощи широкого браслета. На панели перед площадкой для ног установлены обычная рукоятка "подсоса" и переключатель бензобака на 5.5-литровый резерв, вещь очень нужная, поскольку указателя уровня топлива и вообще контрольных приборов здесь нет, и "обсохнуть" в спортивном азарте где-нибудь вдали от берега вполне реально. "SuperJet" по-прежнему остается в числе тех немногих гидроциклов, которые не имеют системы раздельной смазки и питаются смесью (бензин АИ-95 с маслом в пропорции 50:1) — по мнению фирмы-производителя, спортсменам так удобней, да и вес немного экономится.

Как на нем ездят*

Как уже говорилось, "SuperJet" должен находиться в постоянном движении — даже на малом ходу под весом взрослого человека он "проваливается" и норвит завалиться набок, поэтому

* Более подробное описание техники езды для начинающих читайте в "Кия" № 164

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ГИДРОЦИКЛА "YAMAHA SUPERJET"

Длина, м	2.24
Ширина, м	0.68
Высота, м	0.66
Сухой вес, кг	132
Двигатель:	
- кол-во цилиндров	2
- рабочий объем, см ³	701
- степень сжатия	7.2
- мощность, л.с.	73
Запас топлива, л	18
Цена, долл.	7790*

* Компании "Петросет-Большой" на сезон 2004 г.

попытки новичка "для начала" прокатиться потихоньку вызовут только разочарование. Если стартовать с мелководья, то техника примерно такая: взявшись за руль, нужно поставить одно колено на площадку, нажать кнопку стартера, прибавить газ и сразу же утвердить на площадке второе колено. Сброс газа при этом неминуемо приведет к падению, но начинающим

рекомендуют брать за правую ручку так, чтобы средний палец был подсухнут под курок дросселя — такой "ограничитель" не позволит сразу дать полный газ, тем более что при стартовом рывке можно сделать это непроизвольно, так как курок расположен впереди рукоятки и нажимается указательным пальцем. Мощности при этом хватит, чтобы "SuperJet" попросту вырвался из рук.

Относительно дальнейших действий мнения инструкторов разных школ расходятся — одни считают, что для начала можно поехать на колесах, чтобы немного пообвыкнуться, другие требуют сразу после выхода на режим вставать на ноги. Я попробовал и так, и эдак. В сидячем положении действительно чувствуешь себя несколько более уверенно, но о полноценном управлении за счет перемещения веса при этом говорить не приходится. Как ни странно, несмотря на внешнюю замысловатость, старт проблем не вызывает — удержать "SuperJet" на ходу куда сложнее. В первый раз мне удалось проехать метров сто, не больше — снаряд завалился набок, и я рухнул в воду, основательно "хватив огурца". Вдобавок, после переворота он встал на ровный киль и по инерции уплыл в сторону, отчего пришлось догонять его вплаву. (Продвинутые спортсмены предпочитают не использовать аварийный выключатель со стропкой — на управление поворотом ставится отклоняющая сопло пружина, и сбросивший седока "SuperJet" начинает нарезать круги на малом ходу, возвращаясь к хозяину). Стартовать из воды тоже несложно: ложишься на корпус животом и после запуска мотора подтягиваешься на руках, упираясь локтями в бортики площадки.



Моторный отсек отличается плотной компоновкой



Одной из причин первых падений было то, что по устоявшейся привычке я пытался управлять исключительно рулем, да еще, вдобавок, силился повернуть его *перпендикулярно* колонке, а не параллельно ей, чем напрасно напрягал мускулы. Однако после нескольких попыток дело пошло на лад — когда “SuperJet” в очередной раз начал сам собой крениться, я выжал газ до упора и легко удержался в повороте (начинающим надо экспериментировать только на свободной акватории, где нет лодок, купальщиков и т.п., а от берега держаться подальше — поначалу машина далеко не всегда идет туда, куда было намечено). Эйфория, правда, длилась недолго: на выходе из очередного плавного виража на скорости около 60 км/ч машина качнулась в обратную повороту сторону и я опять полетел кувырком — как говорят знатоки, “поймал обратку”.

Как бы там ни было, несмотря на падения и усталость, к концу дня я начал более-менее чувствовать “SuperJet”, к которому оказались не-

применимы давние рефлексy, выработанные при управлении обычными сидячими гидроциклами и тем более лодками. Впоследствии, примерно пару месяцев спустя, мне пришлось еще раз покататься на таком же “SuperJet”. Как оказалось, мышцы и вестибулярный аппарат не “забыли” особенностей своенравной машины — хоть до истинных мастеров мне было по-прежнему далеко, как до луны, по крайней мере удалось не опозориться.

Истинная стихия “стоячих” гидроциклов — это фристайл, акробатика на воде. То, что способны вытворять на нем опытные трюкачи, порой находят за гранью человеческого воображения — прыжки, “бочки”, сальто, вращения, нырки под воду... А в последние годы машины такого типа стали все чаще использовать и для кольцевых гонок (на чемпионатах мира и Европы их относят к классу “Ski Division”). Немало представительных встреч мирового уровня выиграно именно на “Yamaha SuperJet”. А в ходе нашего теста, в полной мере относящегося к

категории первого знакомства, продвинутые аквабайкеры продемонстрировали такие фокусы, которые и на соревнованиях не увидишь — например, буксировали за “SuperJet” воднолыжника и вейкбордиста. Они даже умудрялись кататься на нем с пассажиром!

Резюме

Спортивный снаряд, не несущий равно никаких утилитарных и хозяйственных функций, машина для удовольствия. Многие любители дополнительного адреналина покупают его даже при наличии мощного скоростного гидроцикла “классической” схемы — то, на что он способен, не повторить ни на чем ином. В процессе овладения навыками управления не обойтись без изрядных физических усилий и мелких травм вроде синяков и шишек (даже при высокой травмобезопасности самого аппарата вода на высокой скорости обретает твердость деревянного пола), но забава того стоит. Единственным ограничением для желающих овладеть искусством управления “стоячкой” может оказаться разве что излишний вес. Впрочем, при известном упорстве его можно и согнать — при помощи того же “SuperJet”!

Артём Лисочкин

Гидроцикл “Yamaha SuperJet” предоставлен для испытаний компанией “Петросет-Большой”, официальным дистрибьютором “Yamaha Motor Co., Ltd”: 199026, Санкт-Петербург, В.О., Средний пр., 86, тел. (812) 320-5475, факс 322-2480; office@petroset.ru; www.petroset.ru

ПЕТРОСЕТ-БОЛЬШОЙ
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР YAMAHA MOTOR CO LTD

YAMAHA

Почувствуйте разницу
гидроцикл YAMAHA SuperJet ***



*** 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) 103-55-05. www.petroset.ru



Фантастическая “Utopia”

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

Бывают изобретения, которые порождают целый класс изделий, и он начинает жить по собственным законам, распространяя свое влияние на смежные вещи с другой “родословной”. Так было, например, с виндсерферами, подарившими нам новый вид парусного вооружения, или с жестко-надувными моторными лодками, чей внешний облик переняли даже некоторые престижные моторные яхты. Подобное произошло и со ставшими столь популярными гидроциклами-аквабайками. Водометный движитель, обычно использовавшийся на катерах по причине своей повышенной защищенности и безопасности, на этих сверхмалых спортивных снарядах доказал превосходство перед обычным гребным винтом в маневренных качествах и динамике разгона. Неудивительно, что приобщившаяся к “водо-метному” досугу часть водномоторников пожелала увидеть полюбившийся движитель на малых судах и других, негонимых, видах — разъездных, прогулочных и т. п. Описания “пляжных” водометных катеров “Sea-Doo” спортивной серии от канадской компании “Bombardier” не раз появлялись в средствах информации, в том числе и в нашем журнале (см. №161). Мощные и скоростные, с непревзойденными маневренными качествами, они полюбились водномоторникам-адреналинщикам, предпочитающим импозантность

“настоящего” катера спортивному аскетизму аквабайка. Нам довелось проверить на ходу одну из старших моделей ряда — 5.6-метровую “Utopia 185”.

“Utopia” вблизи

Первая, самая отчетливая мысль, посещающая при виде этого аппарата: “Вот она, как есть, самая американская фирма...”. Заокеанская “Утопия” предстает во всей красе, текуче поблескивая пластиком корпуса и отделки. Стыки секций и молдинги плотно подогнаны друг к другу. Ступая на палубу кокпита, не услышишь ни звука от напрягающихся конструкций. Остойчивость высока — тяжелый катер сидит в воде основательно, в одиночку его не раскачать. По компоновке это типичный “боурайдер” с носовым кокпитом, отделяемым от кормового откидной форточкой в широком ветровом стекле. Закрытые аккуратными подушками банки-рундуки в носу предоставляют место для хранения сухого багажа, жилетов и прочего имущества. Кормовой диван достаточно широк, чтобы сложить под него водные лыжи или доску-вейкборд. Кокпит просторен ровно настолько, насколько это диктуется спортивным назначением судна. Между диваном и рулевой консолью свободно размещается поворотное кресло водителя, а соседнее с ним левому борту может быть опционально даже двухместным, “приятель-

ским”, также поворотным, с таким расчетом, чтобы в развернутом положении образовать с кормовым диваном уютный уголок. Правда, без съемного столика — настоящему любителю водного спорта он вроде ни к чему. Банки с напитками, обязательные по американской традиции, можно поставить в глубокие гнезда на отформовках перед сиденьями и в консоли. Приборная панель лаконична: только самые необходимые приборы и выключатели. Зажигание — на предохранительном шнуре: со скоростной маневренной лодкой возможны любые неожиданности. Сидеть на водительском месте довольно комфортно, если не сказать — приятно. Приборная панель нейтрального серого цвета не бликует на солнце, так же как и матово-черная окантовка триплексного стекла. Все органы управления расположены на расстоянии вытянутой руки, и управлять катером можно, не отрывая спины от мягкого кресла. Подобным образом, не отрываясь от сиденья, любой из пассажиров может в крутом повороте ухватиться за ближайший к нему поручень. Чувство защищенности усиливает высокий борт кокпита. Ничего не скажешь, конструктивная безопасность на высоте.

Пытаемся выяснить, как устроена двигательная установка. Богато отделанную мягким винилом крышку моторного отсека открыть удалось с тру-

дом, замок оказался туговат. Зато поднялась она на газовых толкателях с легкостью дверцы магнитофона-кассетника. Внутри нас ждал сюрприз: взору открылся не мотор, а компактный черный пластиковый ящик, под крышкой которого, второй по счету, наконец обнаружился водометный комплекс от “Mercury” — “M2 Jet Drive”. Яркая наклейка на его кожухе сообщала, что двигатель выполнен по схеме V6, оборудован системой прямого впрыска EFI и имеет мощность в 240 л.с.! Впрочем, высокая мощность водометных приводов не должна вводить в заблуждение покупателя. Водометы, при многих своих положительных качествах, пока несколько проигрывают обычным винтам в эффективности, поэтому для судна равных размерений потребуется более мощный двигатель. Промежуточный пластиковый капот покрыт изнутри мощным слоем звукоизоляции. Отметим, что крышка моторного отсека скрывает не только сам двигатель, но и сложенный солнцезащитный тент на стальных нержавеющей дугах — решение, подкупающее своей радикальностью и добротностью.

Жажда скорости

В тестовый выход мы отправились группой из четырех человек. Грузоподъемность катера достаточна, чтобы нести восьмерых среднестатистических (по 75 кг весом) пассажиров, поэтому наша четверка впривле была ожидать полного раскрытия его динамических возможностей. Мотор легко завелся и тихо заурчал в корме. Мы двинулись вверх по течению Малой Невы к центру города. Понемногу добавляем газу. Интересно, что на рост оборотов с 1000 до 3000 в минуту судно реагирует неохотно — скорость возросла с 4,5 км/ч всего до 14. По-видимому, сказывается неоптимальность низкооборотного режима работы водомета. При достижении 4000 об/мин катер начинает уже выходить на глиссирование, скорость сразу вырастает до 33 км/ч. Замеряем время разгона до стандартной скорости в 48 км/ч (30 миль/ч). Получается около 16 с — довольно долго. Такое чувство, будто спортивному мотору нелегко справиться с относительно тяжелым прогулочным судном, он просит добавить газу. Добавляем. На полном ходу разгоняемся до 71 км/ч.

Шум воды заглушает пение мотора, ветровое стекло прекрасно справляется со своим назначением — кепки держатся на головах, задувает только в центральном проходе под форточкой.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

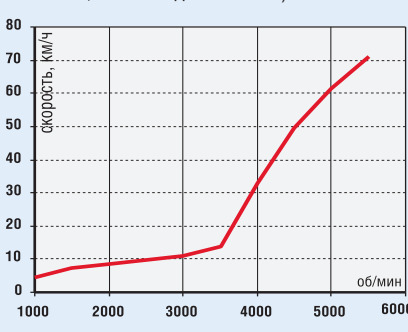
КАТЕРА “УТОPIA 185”

Длина, м	5.56
Ширина, м	2.44
Осадка, м	0.30
Килеватость, град.	20
Масса порожнем, кг	957
Пассажиروместимость, чел.	8
Грузоподъемность, кг	600
Запас топлива, л	150
Мощность двигателя, л.с.	200/240



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

(мотор — “MerCruiser M2 Jet Drive” 240 л.с., нагрузка — 4 чел., воздух — 18°, волна — 0.1-0.2 м, место — дельта Невы)



Погода выдалась нетестовая, спокойная, и мы пытаемся развести собственную волну крутыми виражами. Маневренность — почти фантастическая, с полного хода можно заложить циркуляцию диаметром в корпус, только держись за поручни! При этом скорость несколько падает, но никаких прохватов и завываний двигателя — водомет все-таки. Широкий полный нос не позволяет катеру зарываться при выходе из поворота, поддерживает нормальный дифферент, а килеватое



дно не дает проскальзывать наружу. Крен на циркуляции кажется большим, но он не страшен благодаря высокому борту. Со стороны “Утопия” напоминает характер движений очень большой аквабайк — так же резко подкидывает нос при маневрировании, рассыпая тучи брызг. Тем не менее повышенная плавучесть носа имеет и побочный эффект: при пересечении волны кильватерного следа катер получает ощутимый толчок.

Резюме

Добротная сделанная, красивая и надежная “большая игрушка” для любителей скорости, которые по той или иной причине желают пересечь с аквабайком в более презентабельное и комфортное транспортное средство. Сочетает отличительные черты как спортивного аппарата для веселого досуга, мощной платформы для буксировки разнообразных развлекательных снарядов наподобие парашютов, “бананов” и “ватрушек”, так и довольно комфортного развездного судна. Скоростные и маневренные качества на высоте, но складывается впечатление, что размер катера уже предельный для водомета данной серии.

Алексей Даняев

Фото Андрея Великанова

Компания “ROSAN”

192288, Санкт-Петербург, ул. Софийская, 79.
Тел. в СПб: (812) 102 4040 (многоканальный),
(812) 320 7997, факс (812) 101 7811,
тел. в Москве: (095) 730-0492,
info@rosan.spb.ru



MIBS-2004

СВЕТЛОЕ ЗАВТРА,
КОТОРОЕ НАМ ОБЕЩАЮТ

Такое трудно было предвидеть еще пару лет назад. Юбилейная, 10-я по счету, московская бот-шоу, проходившая по традиции в Экспоцентре на Красной Пресне с 11 по 14 марта, сделала замечательный рывок по количеству экспонентов и занимаемой выставочной площади. Впервые стенды самого большого, первого, павильона занимали только организации (более 110), которые имели непосредственное отношение к теме выставки — судостроению, отдыху на воде, торговле катерами, яхтами и товарами “водного” ассортимента. Более того, вне павильона представленными судами была занята открытая площадь — свыше 2000 м².



По общему впечатлению, наша самая большая лодочная выставка наконец стала внешне выглядеть как полноценная бот-шоу. Размах еще не мировой и даже не европейский — относительно скромная хельсинкская “Vene” больше в несколько раз, тем не менее на MIBS в этом году уже был представлен полный “джентльменский набор” лодочно-развлекательной продукции, в том числе весь диапазон малых судов, от охотничьих каяков до представительских яхт, всевозможное мелкое и крупное оборудование для них и все то, что принято называть сопутствующими товарами: одежда, аксессуары, расходные материалы, информационные издания. Произошедшие перемены не могут не радовать — они свидетельствуют о том, что лодочный рынок в целом у нас сформировался, сейчас происходит рост его отдельных сегментов, сопровождающийся расширением и спроса, и предложения.

Столица есть столица. Открытие выставки прошло с полным соблюдением протокола: приветственные речи от городских властей и организаторов, перерезание ленточки под гром военно-морского оркестра, пресс-конференция для журналистов. Директор выставки Т. Э. Лукьяненко отметила, что “по сравнению с предыдущим годом бот-шоу выросла более чем в два раза, а это значит, что представленные товары пользуются популярностью, люди готовы покупать и покупают не самые дешевые средства передвижения”. На вопрос тележурналиста, когда малые суда будут распространены так же, как и отечественные автомобили, президент Всероссийской федерации парусного спорта А. А. Котенков ответил: “Мне не хотелось бы проводить такой аналогии. Наши яхты будут приобретаться, как “BMW” и “Mercedes”, но по цене, которая соответствовала бы “Жигулям”, и при качестве, не уступающем западному”. Он также выразил сожаление по поводу того, что на нынешней выставке парусная тематика показана слабо, и пообещал, что в следующем году все будет по-другому.

Выше планку!

Проанализируем состав участников. Почти две трети экспонентов составили торговые организации — официальные представители и просто дистрибьюторы, а также многопрофильные фирмы-магазины. Подавляющее большинство, как и следовало ожидать, — российского происхождения. Иная ситуация с производителями, среди



На стенде ТД “Борей” мирно соседствует и отечественная, и зарубежная продукция



Катера и лодки “Финнспорт” российской сборки



Новые “Сильверы” малозаметны только в прибрежных камышах, но не на выставке



Широта и разнообразие ассортимента — путь к успеху для магазина морских товаров

них отечественных предприятий оказалось меньше половины, или примерно 8% всех участников выставки. Этот факт надо расценивать как прискорбный: лишь небольшое число “настоящих” производственных фирм сочли возможным для себя участвовать в этой выставке, причем среди них не оказалось таких авторитетов нашего малого судостроения, как КАПО им. Горбунова, КнААПО, ВАСО или даже “Мнев и К”. Некоторые наши производственники выставили свою продукцию через московских дилеров. О причинах этого можно рассуждать, но одна из них лежит на поверхности: это поистине космические расценки за выставочную площадь в Краснопресненском экспоцентре. Даже европейские бот-шоу запрашивают существенно меньшие суммы, предоставляя при этом многие услуги бесплатно.

А вот факт выхода на российский рынок производителей зарубежных довольно интересен сам по себе. Много итальянцев — строителей крупных моторных яхт, а также известная моторостроительная фирма “Selva”, которых объединил стенд итальянской ассоциации морской индустрии UCINA. Одна из зарубежных компаний — турецкая “Aytur Marine” —

могла бы претендовать на номинацию “самое интересное среди незаметного”. Она предлагала нашим дилерам шести-семиметровые пластиковые моторные лодки необычной стилистики внешности, а также моторные яхты итальянского дизайна по очень привлекательным ценам и с гарантией на корпус пять (!) лет.

Вообще повышенный интерес к “большим” моторным яхтам можно назвать отличительной чертой MIBS-2004. Достаточно сказать, что ими была занята большая часть открытой выставочной площади и увесистая доля закрытой. Волшебные формы “Принцесс”, “Азимут” и “Ферретти” вызвали учащенное сердцебиение еще на дальних подходах к первому павильону, а самым заметным экспонатом бот-шоу можно назвать полированную итальянскую красавицу, с классически-изысканными линиями корпуса “Argeamare” со стенда московского дилера “ГТЦ Яхтинг”.

Корабелы Николаева, Нижнего Новгорода, самой Москвы наперебой предлагали разборчивой местной публике 15–20-метровые суда класса “люкс”, хотя, согласно опросу, основная масса посетителей все же интересовалась малыми судами стоимостью до 10–20 тысяч “условных”...

Все те же и...

Тон всей экспозиции — привычный интернациональный, что объясняется ростом желающих купить “иномарку”. Аналогичный антураж, когда на стендах сверкают хромом и пластиком все те же “Bayliner”, “Quicksilver” и “Aquador”, можно встретить на многих европейских выставках. Эти и другие американские, итальянские, финские бренды довольно хорошо известны, имеют устойчивую репутацию и всегда находят своих покупателей. Но нам было интереснее узнать о родной, российской специфике ассортимента товаров предлагаемого немногочисленными отечественными производителями, само присутствие которых здесь достойно уважения. Остановимся на них подробнее.

Наиболее представительно, хотя и несколько аскетично смотрелся стенд петербургского предприятия “Спортсудпром”, выпускающего финские алюминиевые катера и лодки “Silver”. Фирма выставила практически весь свой модельный ряд, включая новинки сезона с камуфляжной раскраской корпуса. Что показательно, все ее экспонаты были проданы со стенда за дни работы выставки, и недостатка в заказах на предстоящий сезон предприятие не испытывает. Скром-



Моторные лодки с алюминиевым корпусом традиционно интересны нашему покупателю



Катера "Ferretti" на бутафорских волнах встречают посетителей



Украинская алюминиевая лодка "UMC-50" привлекала внимание оригинальным дизайном



Набор "два в одном" для тех, кто слабо ориентируется в достоинствах моторных яхт

нее выглядели экспозиции нижегородского "Пласта" и подмосковного "Финпромтрейда". Первый из них наряду с известным читателям "Вектором-Si" представил доработанный экземпляр "Касатки", испытанной нами в прошлом году на мерной миле "КиЯ" (№ 187). Ее высокая рубка теперь приобрела более гармоничный вид. По словам представителя верфи, производственные планы на эту весну уже расписаны. "Финпромтрейд" предлагает выпускаемые по лицензии финские катера и лодки "Финнспорт". Их дизайн выглядит немного архаично, но в доброй репутации марки сомневаться не стоит.

Под открытым небом на стенде Торгового Дома "Борей" разместились стеклопластиковые моторные лодки "Crosswind", также испытанные нашим журналом (№ 188). В этом году выйдут их новые модели: "175" с носовой каютой и "160" открытой компоновки. Поблизости нашлось место для небольшого, но примечательного экспоната от питерской компании "Арт-Марин" — пластикового швертбота в корпусе популярной в недавнем прошлом гребной лодки "Фофан" с гафельным вооружением "гуари". По отзывам специалистов, видевших его на ходу, по волне он идет весьма уве-

ренно, и при наличии в едином месте нескольких таких однотипных судов уже можно было бы открывать гонки нового, довольно демократичного парусного класса.

Вот, вообще говоря, и все наши производственники, нашедшие возможность присутствовать на MIBS "живьем", с натурными экспонатами. Внутри павильона, кроме того, были стенды фирм, которые с натяжкой можно назвать отечественными производителя-

ми — "Корсар" и "Баджер" со своими надувными лодками, чьи баллоны собирают в Корею. Новый РИБ "Роджер" от "Корсара" был одним из немногих "серьезных" экспонатов, способных вызвать интерес профессионалов. В ближайших планах фирмы — пойти дальше по пути повышения качества своей продукции и применить для своих лодок материалы и технологии уровня хай-тека. "Баджер" намерен пополнить ряд своих надувнушек новинками — экспериментальной 3.6-метровой моделью с катамаранной формой днища, потенциально более скоростной, хотя и не столь комфортной на волне, по сравнению с традиционными разборно-надувными лодками, а также расширить диапазон моделей с пайолом типа "Аэродек", более безопасных и простых в сборке.

Одинокий парус от российского производителя — компании "Арт-Марин"



"Приглашаем к сотрудничеству дилеров..."

Расширение спроса на средства отдыха на воде автоматически ведет к росту числа компаний-посредников, желающих вложить капитал в уже готовую продукцию. Таких на выставке наблюдалось абсолютное большинство, и надо отметить положительную тенденцию к развитию предложения товара мелкого, требующего интенсивного



Многочисленные моторные яхты — отличительная черта нынешней бот-шоу



А вот парусные яхты в пору было включать в Красную Книгу

оборота. Это вам не одну суперяхту продать и жить потом целый год безбедно, тут работать надо с клиентом, привлекать, обещать гарантии, скидки и прочие бонусы. Если лет пять-семь назад на рынке комплексных поставок доминировал Торговый Дом “Царь”, то сейчас стало довольно тесно — укрепились конкуренты “Адмирал Маркет”, “Мореман”, множество менее крупных магазинов, в том числе и при развивающихся яхт-клубах. Доходит до курьезов, когда сразу несколько фирм, претендующих на дилерство какого-либо товара, работают на одни и те же регионы страны и вынуждены выяснять между собой, кто из них официальнее и эксклюзивнее. Скажем, на моторах популярной японской марки одни продавцы оставляли фирменный шильдик с серийным номером, а другие клеивали его собственным лейблом, принимая всю полноту ответственности за исправную работу изделия на себя. Покупателю поневоле приходится проявлять бдительность, наводить справки о продавце, а зачастую возить свою технику на обслуживание в сервис-центры конкурентов. Отчасти в этом можно винить и руководство самих компаний-хозяев, недостаточно четко проводящих маркетинговую политику в подведомственных регионах либо выжидающих, когда у нас все утрясется само собой. Интересно, что многие моторостроители не торопились с выводом на наш рынок своих новых разработок. Серия “Verado” от “Mercury” только рекламировалась на видеозэкране, новинок от “Selva” и “Evinrude” вообще не было, лишь “Tohatsu” показала практически все то же, что и месяцем раньше в Хельсинки.

При всем том, на стендах дилеров-посредников все же было достаточно интересного для массового зрителя. Очень выигршно смотрелась украинская моторная лодка “УМС-50” с корпусом из крашеного листового алюминия. Строителям удалось за счет изящной линии планширя лишить ее обычного для подобных лодок топорного внешнего вида. ЗАО “Москанелла” привезло в Москву серию американских лодочек “Walker Bay” из штампованного термопласта. Интересны они тем, что при относительно невысокой цене (в упавших долларах) их можно вооружать простым парусом, а для большей остойчивости пристегивать по периметру надувной борг. Такой вот парусный РИБ. Как мы отмечали вначале, парусная тема вообще оказалась слабым местом нынешней MIBS. Кроме упомянутых швертботов, паруса выставили только представители финской “Bellamer” и французской “Beneteau”, да и те по одному экземпляру от каждой. Еще немного, и их перегнали бы авиаторы со своими вертолетами и летающими лодками. Немного успокаивает лишь то, что в последние годы отмечается некоторый подъем интереса московской публики к парусным судам.

Возвращаясь к статистике, нельзя не отметить большое представительство — около четверти экспонентов — информационных компаний и специализированных изданий на водную тематику. Тут мы отметим не без гордости, что небольшой стенд журнала “КиЯ” посетители время от времени брали в осаду, так что взятый с собой солидный запас только что вышедшего №188 разошелся еще до окончания выставки.

Крокодилы слезы

Москва всегда была и будет центром притяжения потребителей из регионов страны. Останется ли MIBS выставкой номер один для лодочной индустрии будущего? Складывается ощущение, что если курс организаторов выставки “ITE Group plc” останется неизменным, стенды мартовского Экспоцентра прочно оккупируют наиболее крупные торговые и посреднические компании, способные вложить в выставку и затем оправдать немалые деньги, непосильные для большинства производственных, научных и общественных организаций. Уже получают развитие в этом году альтернативные проекты в выставочных комплексах “Адмирал—Маркет Марин” и “Крокус Экспо”. А на MIBS у входа в первый павильон Краснопресненского центра происходило очень симптоматичное мероприятие: люди с плакатами-“бутербродами” предлагали всем проходящим купить байдарки и каноэ напрямую от производителя. Такой вот способ арендовать выставочную площадь без удобств, зато по минимальным расценкам.

Алексей Даняев



Можно было “арендовать” выставочную площадь и таким способом...

АКВА – ДЖЕТ

официальный дистрибьютор



MERCURY

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ:

ИРКУТСКАЯ ОБЛ.
БУРЯТИЯ
ТАЙМЫРСКИЙ АО
КЕМЕРОВСКАЯ ОБЛ.
АЛТАЙСКИЙ КРАЙ

г. Кемерово

КАНТРИ-СПОРТ
(3842) 36-00-25

г. Новокузнецк

(3843) 74-92-17 доб.: 216
213

г. Иркутск

АЛЬПИНДУСТРИЯ
(3952) 27-79-79

г. Норильск

(3919) 42-03-83 (84)
(3919) 46-59-19

г. Барнаул

КАНТРИ-МОТОРС
(3852) 33-64-28
33-79-24

приглашаем региональных дилеров к сотрудничеству

тел.: **(095) 768-73-52**

факс: **(095) 210-35-87**

e-mail: **aqua-jet@inbox.ru**



ТехноСпортЦентр

... искусство нестандартных перемещений



199106, Санкт-Петербург, В.О., пл. Морской Славы, д. 1, тел./факс (812) 322-6060, 322-6050; sportcenter@ctinet.ru

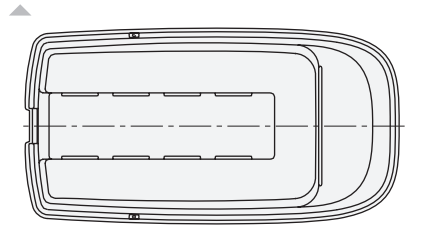


www.technosportcenter.ru

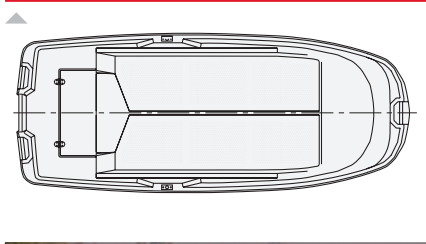
Стеклопластиковые лодки "СТРИНГЕР"



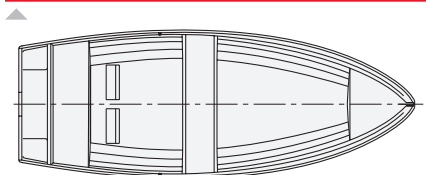
"Стрингер-250"



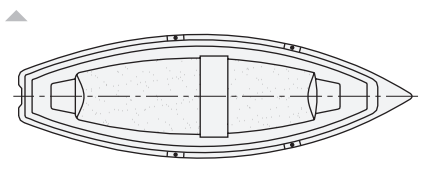
"Стрингер-265"



"Стрингер-415"



"Форель"



Моторные и гребные стеклопластиковые лодки "Стрингер" выпускаются одноименной фирмой уже почти 15 лет. За время ее работы многие сотни малых судов разошлись по акваториям России и Европы, от Камчатки до Атлантики. Благодаря продуманной конструкции, привлекательному дизайну, качественным материалам и комплектации, а также высокому профессионализму персонала эта продукция компании вполне соответствует европейским и российским потребительским стандартам. Лодки "Стрингер" исправно служат многие годы и частным владельцам, и общественным и государственным организациям. Высокое качество лодок — результат оснащения собственного производства современным общим и специализированным технологическим оборудованием для изготовления стеклопластиков. Поскольку кроме лодок фирма выпускает другую стеклопластиковую продукцию, спрос на которую не подвержен сезонным колебаниям, производство удается постоянно поддерживать в рабочем состоянии, что позволяет регулярно пополнять склад готовой продукции.

Индивидуальный стиль работы с клиентами дает возможность комплектовать лодки и даже модифицировать их конструкцию в соответствии с пожеланиями заказчика. Предприятие поддерживает прямые контакты с рядом официальных дилеров моторостроительных фирм и поставщиками различного дополнительного оборудования — трейлеров, навигационных приборов и т. д., поэтому, заказав судно "под ключ", клиент выигрывает в общей стоимости. Фирма дает полноценную гарантию на лодки и оказывает сервисную поддержку.

Наработанный за полтора десятка лет модельный ряд, который практически каждый год обновляется и расширяется, охватывает суда длиной от 2.5 до 7.1 м. На сегодня в каталоге фирмы — 12 моделей различного назначения, информация о многих из них проходила в прошлых номерах журнала.

"Стрингер-250"

Картоп-лодка с продольной банкой-рундуком, допустимая вместимость — 3 чел., но намного удобнее пользоваться лодкой вдвоем. Остойчивость ее достаточна, чтобы стоя без опаски забрасывать спиннинг или стрелять из ружья. Ширина соответствует размерам верхнего багажника легкового автомобиля. Надувная лодка подобных размеров, возможно, окажется более практичной, но если проблема хранения не стоит остро, жесткий корпус все-таки надежнее.
Длина — 2.5 м; ширина — 1.2 м; вес — 40 кг; мотор — до 5 л.с.

"Стрингер-265"

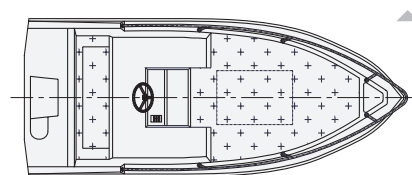
Аналогичная картоп-лодка, но более легкая на ходу под веслами. Кокпит, благодаря сдвижной деревянной банке, более просторен, а общий вес немного меньше. С этих двух небольших популярных моделей когда-то началась деятельность фирмы.
Длина — 2.65 м; ширина — 1.1 м; вес — 38 кг; вместимость — 3 чел.; мотор — до 3 л.с.

"Стрингер-415"

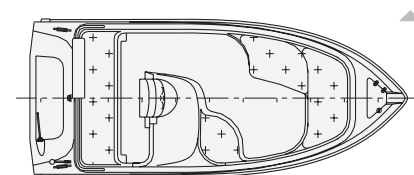
Полноценная гребная лодка с обшивкой "под клинker". Легко идет под веслами, но широкая транцевая корма с рецессом позволяет установить и небольшой подвесной мотор. Запас плавучести размещен под банками. Комплектуется финскими деревянными веслами. Лодку охотно приобретали базы проката, рыбаки и охотники.
Длина — 4.15 м; ширина — 1.55 м; вес — 95 кг; вместимость — 4 чел.; мотор — до 8 л.с.



"Майами-15"



"Стрингер -450"



“Форель”

Лодка-двухпарка, еще более ходкая под веслами. Спроектирована по образцу финских рыболовных лодок с узкой кормой. Благодаря двухкорпусной конструкции ее непотопляемость исключительно велика.

Длина — 5.0 м; ширина — 1.56 м; вес — 120 кг; вместимость — 5 чел.; мотор — до 5 л.с.

“Майами-15”

Открывает ряд производимых ЗАО “Стрингер” моторных лодок. Когда-то права на изготовление этой популярной итальянской модели были переданы фирме одним из соучредителей. Благодаря своему происхождению, имеет хорошие мореходные качества, хотя ее открытая компоновка может кому-то показаться излишне “южной”.

Длина — 4.50 м; ширина — 1.80 м; вес — 260 кг; вместимость — 5 чел.; мотор — 30-50 л.с.

“Стрингер-450”

Переработанная под умеренный климат “Майами”. Она сохраняет оригинальную мореходность и предоставляет лучшую защиту от встречного ветра, а планировка кокпита более комфортна. Для установки более тяжелых четырехтактных моторов может дополнительно комплектоваться транцевыми плитами-кринолинами, заметно улучшающими поведение лодки на ходу. Наибольшая скорость — до 60 км/ч.

Длина — 4.50 м; ширина — 1.80 м; вес — 280 кг; вместимость — 5 чел.; мотор — 30-50 л.с.

“Стрингер-480”

Более импозантная и комфортабельная открытая моторка с изящными гнутыми ветровыми стеклами на оба борта. Комплектуется ходовым тентом и при желании дополнительно кринолинами, как у предыдущей модели. Наибольшая скорость* — 65-67 км/ч.

Длина — 4.80 м; ширина — 1.85 м; вес — 350 кг; вместимость — 5 чел.; мотор — 50-75 л.с.

“Стрингер-510”

Популярная модель пятиметрового класса. Планировкой кокпита близка к “480-й”, но отличается наличием пары кресел для водителя и пассажира. Соответственно увеличены грузоподъемность и разрешенная мощность мотора — до 115 л.с. Наибольшая скорость — 75-78 км/ч. В комплекте — тент, дополнительно можно установить топливный бак на 140 л.

Длина габарит. — 5.75 м; ширина — 1.95 м; вес — 420 кг; вместимость — 7 чел.; мотор — 60-115 л.с.

“Стрингер-510Р”

Туристский вариант “510-й” модели. Оборудована жесткой остекленной рубкой-убежищем и спальными местами. Кокпит может закрываться тентом, расширяющим обитаемое пространство внутри. Стандартно комплектуется топливным баком на 115 л. Скорость — до 60 км/ч.

Длина габарит. — 5.75 м; ширина — 1.97 м; вес — 650 кг; вместимость — 5 чел.; мотор — 65-125 л.с.

“Стрингер-550”

Универсальная моторная лодка-РИБ с надувным бортом. Благодаря тримаранной форме жесткого днища имеет просторный кокпит, очень остойчива и мореходна. Мягкий борт облегчает швартовку к другим судам, придает дополнительную плавучесть, безопасен для экипажа и при спасательных работах. Активно используется рыбаками, аквалангистами, спасательными и инспекционными службами. Разработаны спортивные модификации для буксировки лыжников и участия в водно-моторных соревнованиях. Может комплектоваться стальным топливным баком на 120 л.

Длина габарит. — 5.50 м; ширина — 2.20 м; вес — 280 кг; вместимость — 8 чел.; мотор — 40-150 л.с.

“Стрингер-550Р”

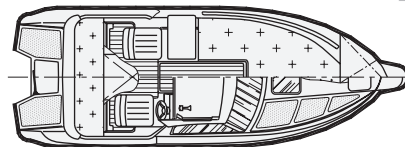
Вариант 550-й модели немного увеличенных размеров. Пост управления расположен в остекленной полурубке, улучшающей условия работы экипажа. В кокпите установлены поворотные кресла и сиденья-рундуки. Комплектуется стационарным топливным баком на 120 л. Возможна дополнительная установка тента-палатки над кокпитом.

Длина габарит. — 5.60 м; ширина — 2.45 м; вес — 640 кг; вместимость — 8 чел.; мотор — 50-150 л.с.

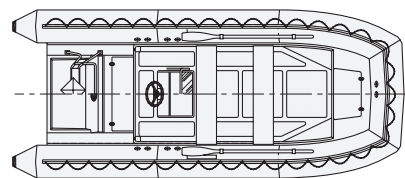
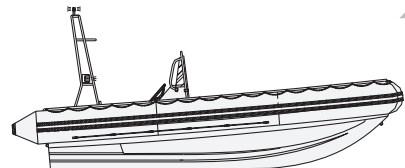
*Скорость, полученная под мотором предельно допустимой мощности.



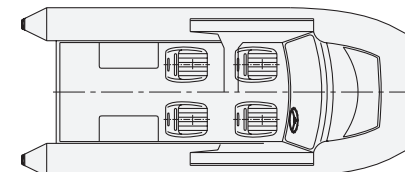
“Стрингер-510Р”



“Стрингер-550”



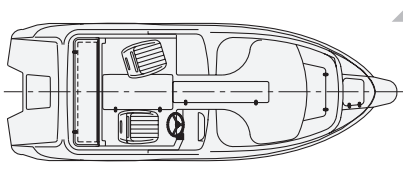
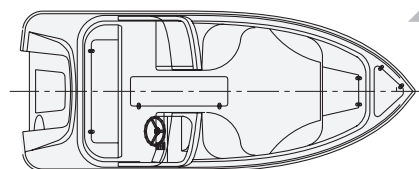
“Стрингер-550Р”



“Стрингер-480”



“Стрингер-510”



ЗАО «СТРИНГЕР»
Санкт-Петербург, Севастопольская, 26,
тел./факс (812) 186 84 57, 464 42 05,
<http://www.stringerboats.spb.ru>
E-mail: boats@stringer.spb.ru

Станет ли “Валет” королем, или Младший брат “Playstation” родом из России

В конце 90-х гг. Королевский океанский гоночный яхт-клуб Великобритании (RORC) впервые допустил до участия в знаменитой Фастнетской гонке многокорпусные суда – катамараны и тримараны. Тогда для многих гонщиков и журналистов, внимательно наблюдавших за этими соревнованиями, стало полной неожиданностью удачное выступление “темной лошадки” – 30-футового катамарана “Gazprom” под российским флагом. Многокорпусник, построенный по проекту “Иван-30” (см. “Кия” № 164) доселе практически никому не известной компанией “Мультимар” под руководством Виталия Беякова, в 1999 г. стал победителем знаменитой гонки в своем классе, опередив куда более именитых соперников (см. “Кия” № 171).



Сам класс океанских многокорпусников S-multi ориентирован на большую “спортивность” участвующих судов. Формула обмера была до последнего момента закрытой. В результате экипажи на тримаранах и катамаранах зачастую имели на финише почти одинаковое исправленное время, хотя фактические приходы на Фастнете различались порой сутками. На закрытых акваториях легкие тримараны обходили “Ивана-30”, а в открытом море он уходил от них. Конструкторам стало ясно, что требуется более легкое и быстроходное судно — пусть даже в ущерб гоночному баллу. Работа над ним началась в марте 2001 г.

И, когда нам стало известно, что в сентябре 2003 г. В.Беляков спустил на воду катамаран новой серии “Валет-32”, полностью соответствующий обновленным правилам RORC S-multi, мы не смогли пройти равнодушно мимо этого события (что по-



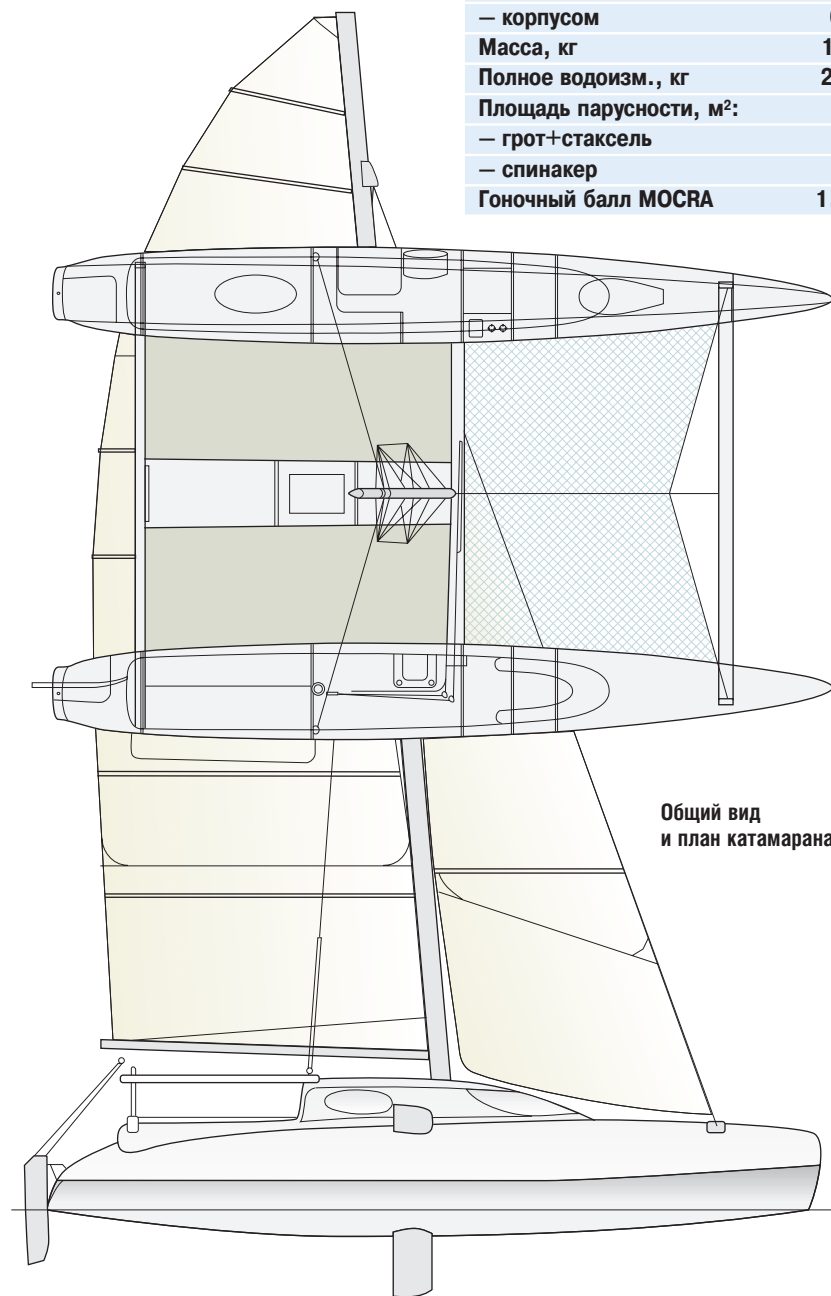
ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ
КАТАМАРАНА “ВАЛЕТ-32”

Длина, м:	
– макс.	11.0
– корпуса	9.7
Ширина, м:	
– макс.	6.3
– на трейлере	2.5
Осадка, м:	
– швертом	1.6
– корпусом	0.3
Масса, кг	1377
Полное водоизм., кг	2100
Площадь парусности, м²:	
– грот+стаксель	54
– спинакер	85
Гоночный балл МСРА	1.308

делаешь: Россия — не Франция, где появление нового гоночного многокорпусника — почти рядовое явление) и уже под самый конец навигации холодным осенним утром оказались в московском яхт-клубе “Водник”, где и базировалась лодка.

Внешний вид новехонького, еще не прошедшего полноценную обкатку катамарана заслуживает того, чтобы сказать о нем отдельно. Обтекаемые “зализанные” корпуса агрессивной желто-голубой раскраски с вкраплениями черного выглядят очень эффектно — машина еще у пирса как бы заявляет: “Вот она я — смотрите все”. А общий дизайн аппарата ощутимо напоминает уменьшенную копию фоссетовского “Playstation” — те же изогнутые линии затемненных иллюминаторов и вырастающих из корпусов обтекаемых рубок, с наружной стороны которых у “Валета” торчат поднятые шверты.

Палуба лодки выполнена по ставшей уже классической для гоночных машин схеме — сетка в нос от мачты, тканевая зашивка в корме. Корпуса соединены тремя поперечными балками — массивной центральной, выполняющей одновременно роль подмачтовой опоры, относительно легкой носовой, на которую заведен форштаг, и кормовой, на которой размещен погон гика-шкота. Погон стаксель шкотов находится на центральной балке. Над кормовой балкой проходит поперечная тяга, соединяющая румпели катамарана, что позволяет управлять им, находясь на любом борту или в его ДП. По бортам корпусов в корме — продольные скамьи для ходовой вахты, позволяющие эффективно открепивать катамаран. В центре кормового настила — вырез для подвесного мотора, дистанционно (с места рулевого) опускаемого и поднимаемого ори-



Общий вид
и план катамарана



гинальным выносным транцем. К сожалению, на момент нашего тестового выхода еще не был закончен монтаж системы ДУ двигателем, что привело к забавным приключениям при швартовке.

В узких и длинных корпусах катамарана расположены жилые помещения — схема, с легкой руки одного из патриархов быстроходных многокорпусных “ракет” А.О.Эглайса ставшая уже традиционной. В кормовой части каждого из корпусов — сдвоенные спальные места, в центральной части правого корпуса оборудовано штурманское место (стол с комплектом приборов над ним), в носу этого корпуса размещаются галюн и форпик с парусами и боцманским имуществом. В центральном отсеке левого корпуса находится обеденный столик, ближе к носу расположен камбуз с газовой плитой и мойкой, носовой отсек занят двуспальной койкой. В корпусах, конечно, особого простора не чувствуется, тем не менее двое довольно крупных и рослых мужчин смогли одновременно переодеться в одном из них, не стучаясь головами о подволоки и не цепляясь локтями друг за друга и за элементы интерьера. Позднее втроем мы сидели в крохотной кают-компании, не чувствуя все же особой тесноты.

Качество изготовления деталей внутренней обстройки лодки приятно поразило — довольно часто (особенно на быстроходных

судах) приходится сталкиваться с тем, что наружные поверхности и органы управления судном выполняются достаточно качественно, а уж интерьер — как бог на душу положит. В данном случае дело обстоит иначе — корпуса и все детали сияют полировкой не только снаружи, но также изнутри.

Корпуса судна, соединительные балки и все детали внутренней обстройки, включая такие незначительные, как откидные крышки шкафчиков и съемные крышки рундуков, выполнены из сэндвичевого углепластика. Все основные материалы, использованные при изготовлении “Валета” (углеткань, пенопластовый наполнитель и эпоксидная смола), — отечественного производства. Весовая культура при изготовлении “Валета” была, судя по всему, высочайшей — взвешенный катамаран оказался на 150 кг легче, чем “Corsair F-9”, и на 250 кг — чем “Dragonfly-920”. Вообще, на процессе изготовления этой яхты стоит остановиться особо. Корпуса катамарана строились в матрице — технология более дорогая, чем при

изготовлении на болване, но позволяющая достичь, как правило, наиболее высокого качества. Сами матрицы формировались на болване, за основу для изготовления которого была взята компьютерная модель будущего судна. Снятые с нее поперечные сечения были преобразованы в отдельные файлы и пересланы в один из подмосковных НИИ, где лазерный станок с недоступной для любых других технологий точностью вырезал из фанеры шпангоуты, промежутки между которыми потом заполнялись пенопластом. После шлифовки и полировки с болванов сняли матрицы, в которых и формовались впоследствии половинки корпусов будущего судна.

Подобная технология, за рубежом уже становящаяся нормой даже при производстве прогулочных, а не экстремальных гоночных судов, в России пока экзотика. Хотя очевидно, что в ближайшее время она если и не полностью заменит, то сильно потеснит любые другие — именно благодаря высокому качеству конечного “продукта” и минимуму усилий по подгонке и доводке отдельных деталей. Правда, и от самого конструктора судна при этом потребуются определенные усилия...

Еще одним принципиальным отличием нового катамарана от старого проекта стала возможность его перевозки на трейлере. Трейлер представляет собой нечто вроде ступень-кондуктора, на него корпусами на выдвигные штанги устанавливается катамаран. Поперечные балки снимаются и укладываются вдоль корпусов, которые затем сдвигаются и на них укладывается мачта. Габариты прицепа с катамараном — 10.7×2.5×2.8 м — полностью отвечают требованиям европейских дорог. Из-за “трейлерности” корпуса стали уже — всего по 1250 мм, пришлось отказаться от



центрального стола в кают-компании. Но кормовые двуспальные койки удалось сохранить за счет больших наружных высадок-брызгоотбойников.

Особая гордость конструктора — углепластиковая 13-метровая мачта: она весит без такелажа всего 37 кг. Технология ее изготовления основана на высокопрочных клеях ВК-9 и ВК-27, разработанных Всероссийским институтом авиационных материалов (ВИАМ) еще в советские времена. Поворотная «капля» мачты имеет сечение 260×90 мм, внутреннюю перепонку-лонжерон по всей длине и прикрепленный на винтах алюминиевый рельс-ликпаз. Аналогичный же углепластиковый профиль знаменитой фирмы «Malstrom» весит 42 кг.

Переодеваемся, заводим мотор и выходим на тесную акваторию яхт-клуба. Ставим паруса (постановка грота на «Валете» требует определенных усилий — как, впрочем, почти на всех аналогичных многокорпусных судах) и направляемся на Клязьминское водохранилище. Легкий катамаран быстро набирает ход — и через несколько минут мы уже проходим мост и оказываемся на более или менее открытой воде. Безусловно, назвать это полноценным «тест-драйвом» нельзя: для раскрытия всех качеств гоночной машины нужна свободная акватория — если не океанская, то хотя бы морская. На узком водохранилище, где постоянно нужно уворачиваться от идущих навстречу барж и беспокоиться, как бы не задеть мачтой низко свисающие над водой провода, условия для испытания быстроходного парусника — не самые подходящие. Тем не менее даже в таких условиях «полет» на этой машине завораживает. После более привычных тяжелых однокорпусных судов старого поколения со свойственной им немалой инерцией, «Валет» резок и стремителен. И при относительно слабом ветре (4-6 м/с), господствовавшем

над водохранилищем в день нашего выхода, ненастроенный и невыхоженный катамаран с негоночной командой быстро разогнался до 11–12 уз, отрываясь одним корпусом от воды, и длительное время удерживал эту скорость. Вопреки ожиданиям, машина довольно легко шла на оверштаг, не вызывавший у команды никаких затруднений. Конечно, интересно было бы оценить поведение яхты на более или менее заметной волне — но, увы, волновую обстановку на водохранилище в то утро иначе, как рябью, назвать было нельзя. Катамаран устойчиво держался на курсе, не лежал на руле и не был склонен к рыскливости. Однако повторим, это все — на относительно гладкой воде. На крупной попутной волне поведение судна может стать совсем другим, хотя, учитывая опыт его создателя и успехи предшественников «Валета», будем надеяться, что подобного не произойдет.

Возвращаясь с короткой ознакомительной пробежки, мы невольно проверили судно на прочность — на одном из галсов, лавируя вне фарватера яхта на полном ходу зацепила швертом подводный камень. Несмотря на довольно ощутимый и громкий удар, тросовый механизм дистанционного подъема и опускания швертов продолжал работать безупречно. На поднятом по приходе в гавань шверте не обнаружили ни малейших видимых повреждений.

Уже отогреваясь чайком в кают-компании, мы завели разговор о перспективах этого катамарана. Конечно, было бы здорово видеть на морских



акваториях России целый флот подобных быстроходных, технологически изысканных и изящных судов. Но пока такие перспективы нам, судя по всему, не грозят. Не очень дешевое (для условий России) судно со спартанским интерьером может оказаться малопривлекательным для частных лиц — ведь оно мало подходит для вальяжного отдыха на воде. Для полной отдачи вложенных в него денег «Валет» должен гоняться. Гоняться и побеждать!

Станет ли катамаран «Валет» королем на океанских трассах — это, видимо, будет зависеть от того, найдутся ли в России спонсоры, готовые поддерживать отечественных гонщиков на дистанциях открытого моря...

Артур Гроховский
Фото автора



Катамаран погружен на трейлер...



... и готов к транспортировке

Новый российский крейсер

■ В начале марта фирма ООО «Рикошет Дизайн Группа» закончила разработку проекта крейсерско-гоночной парусной яхты «Рикошет 1220». Этот проект является продолжением программы обновления модельного ряда яхт «Рикошет», выпускаемых фирмой «Спрей» в содружестве с фирмой «Казарин и К» (г. Нижний Тагил). Напомним, что в 2002—2003 гг. фирма «Спрей» уже выпустила несколько новых моделей современных парусных яхт — «Рикошет-микро», «Рикошет 747», «Рикошет 930».

В соответствии с современными тенденциями в мировом яхтинге два последних проекта можно классифицировать как «быстроходные круизеры», о чем свидетельствуют высокие скоростные характеристики яхт, подтвержденные призовыми местами в парусных регатах 2002—2003 гг. Новая яхта «Рикошет 1220» является логическим продолжением этого направления, но уже на более высоком уровне. Она предназначена для длительных морских путешествий и гонок открытого моря с экипажем численностью шесть-восемь человек.

Планировка внутренних помещений яхты, которую можно назвать классической, в то же время имеет ряд особенностей и преимуществ перед «одноклассниками». В качестве примера: в салоне яхты, который по сути является наиболее представительным помещением, вы не увидите ни мачты, ни узлов крепления вант-путенсов, что сплошь и рядом присутствует на аналогичных яхтах западного производства. Согласитесь, несмотря на то, что все эти элементы изготовлены из «благородных» металлов (анодированный алюминий и полированная нержавеющая сталь), в салоне без них все-таки уютнее.

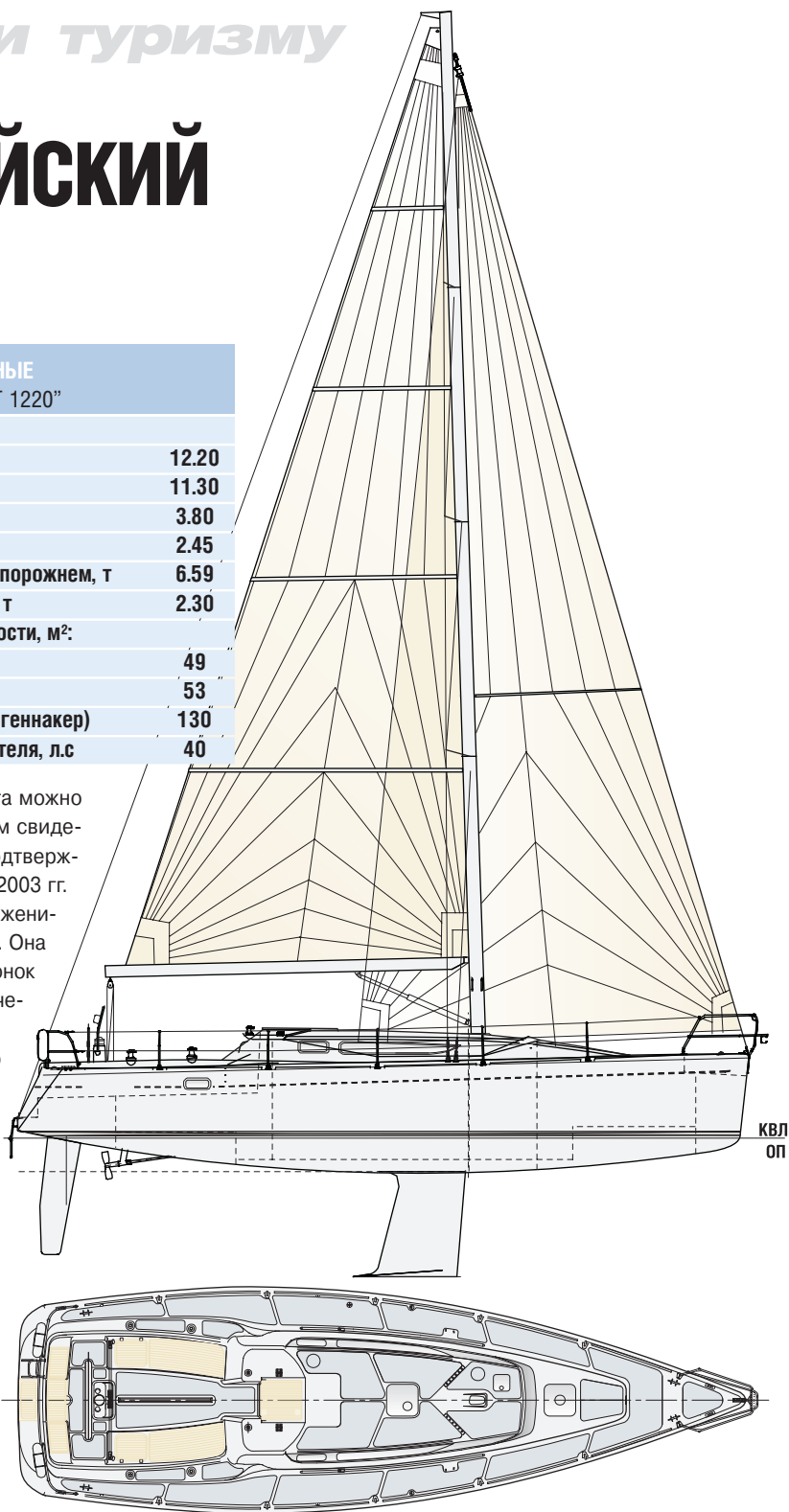
Хочется также отметить, что при наличии и достаточном комфорте всех обязательных помещений внутри яхты, достигнут хороший баланс с размерами и геометрией рубки и кокпита. Относительно невысокая изящная рубка с характерными наклонными комингсами кокпита создают узнаваемый силуэт фирменного стиля «Рикошета», а размеры и форма кокпита, насыщенного всем необходимым оборудованием, позволяют команде разместиться без суеты даже при повороте фордевинд под спинакером.

Корпус нового судна изготавливается из стеклопластика на основе стеклотканей, стекломатов и поликор-матов. Яхта имеет очень малое водоизмещение, тем не менее она оснащена элементами, создающими комфорт на борту (включая отопитель или кондиционер), а каюты и мебель отделаны красным деревом. Очень хорошие весовые характеристики достигнуты, во-первых, за счет многоосной схемы армирования внешних слоев высокопрочными стеклотканями, что дает большую сопротивляемость пластика разнонаправленным нагрузкам, во-вторых, путем применения для внутренних слоев стеклопластика поликор-матов, и, в-третьих, благодаря введению в конструкцию корпуса яхты мощной алюминиевой рамы в качестве силового элемента. Эта рама связывает в единое целое флоры, к которым крепится фальшкиль, а также вант-путенсы и палубные бимсы в районе установки мачты. Буду-

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

ЯХТЫ «РИКОШЕТ 1220»

Длина, м:	
— макс.	12.20
— по КВЛ	11.30
Ширина, м	
3.80	
Осадка, м	
2.45	
Водоизмещение порожнем, т	
6.59	
Масса балласта, т	
2.30	
Площадь парусности, м²:	
— грот	49
— гюня 140%	53
— спинакер (или геннакер)	130
Мощность двигателя, л.с	
40	



чи заформованной в корпус еще на стадии его изготовления в матрице, рама воспринимает значительную часть действующих нагрузок, освобождая от них стеклопластик.

Легкий корпус в сочетании с глубоким бульбиком позволил обеспечить яхте очень высокую остойчивость — угол заката диаграммы статической остойчивости равняется 145°.

В настоящий момент уже идет изготовление оснастки (болванов и матриц) для серийного производства яхт «Рикошет 1220». Начало работ по сборке головного судна намечено на июль 2004 г.

Ю.С.

ООО «РИКОШЕТ ДИЗАЙН ГРУППА»

- Проектирование парусных яхт
- Проектирование моторных яхт
- Проектирование прогулочных и рабочих катеров
- Консультации

Тел/факс (812) 272 1024, (812) 273 7818
 Санкт-Петербург, пр. Чернышевского, 8 - 37
 ricochet@atlant.ru; www.ricochet.ru





Первым делом – водометы

■ Принципы водометного движения известны еще с XVII в. Тем не менее в последние 15 лет этот движитель (ВД) переживает поистине пору ренессанса. Причина уважительная: скорости современных кораблей и пассажирских судов значительно возросли, и привычные гребные винты уже начинают терять эффективность из-за возникающей кавитации. У ВД эта проблема стоит не столь остро. Неудивительно, что именно они стали темой международной конференции, приуроченной к 100-летию кафедры теории корабля Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, которая собрала около полусотни представителей различных судостроительных организаций.

Доклад, посвященный достижениям одного из лидеров мирового водометостроения — шведской фирмы «KaMeWa» (ставшей недавно отделением британской компании «Rolls-Royce»), прочел ее представитель Рольф Свенсон. Он касался в основном проблем проектирования, постройки и эксплуатации «больших» движительных комплексов с диаметром рабочего колеса до

2 м, используемых в первую очередь на скоростных паромах и, в меньшей степени, на быстроходных военных кораблях-фрегатах. Докладчик отметил следующие преимущества ВД, делающие их конкурентоспособными с обычными гребными винтами: меньшая подверженность кавитации и более высокий КПД при скоростях выше 25 уз, существенно более высокая маневренность по курсу и упору, значительно меньшая (примерно на 10 дБ) шумность и лучшие



нагрузочные характеристики, удлиняющие срок службы главных двигателей. Пониженная склонность к шуму и вибрациям обусловила создание фирмой такой экзотической разновидности движителя для военных кораблей, как ВД с подводным выбросом, представляющий собой по существу «винт в трубе». отметил он и слабые стороны ВД, ограничивающие область их применения. Это худшие массогабаритные характеристики, значительная стоимость изготовления, необходимость высокой культуры производства и обслуживания. Концерн «Rolls-Royce» держит приоритет по ряду технических решений, которые применены в выпус-



каемых им ВД, таких как модульность конструктивного исполнения (двигатель и движитель в едином быстромонтируемом агрегате) или активная система управления зазором между ротором и статором движителя. При нынешнем уровне технологии водометы «KaMeWa» позволяют перерабатывать мощность до 25 МВт и развивать скорость до 60 уз.

Об истории и достижениях отечественного водометостроения присутствующим рассказал доктор технических наук А.А. Русецкий. Нашим специалистам-судостроителям принадлежат многие ставшие классическими конструктивные решения, такие как многорежимные водозаборники, двухконтурные схемы водотоков, вентилируемые импеллеры ВД для судов на воздушной каверне. В 60-70-е гг. ВД оснащались сотнями глиссирующих и крылатых судов. Последняя разработка ученых ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова — водомет со щелевым соплом — позволяет существенно улучшить массогабаритные характеристики движителя, упростить конструкцию реверсивно-рулевого устройства и получить в итоге сопоставимый с гребными винтами КПД — до 65–70% (см. «КиЯ» №184).

К сожалению, как показывает опыт судостроения в нашей стране, при отсутствии развитой производственной базы и стабильного госзаказа самые передовые проектные решения остаются на стадии опытных разработок. □



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»,
пластиковые каютные
катера «КОБРА»,
моторы для катеров



ООО «БГК»

тел. (095) 109 4085
тел./факс (095) 105 3539

балльной шкале, причем за 10 баллов принимают параметры сопоставимых по основным характеристикам и классу лодок фирм “Zodiac” и “Bombard”. При этом принимаются во внимание качество исполнения, надежность, гарантии, наличие у производителя международного сертификата системы качества, дизайн, упаковка, комплектация, время сохранения рабочего диапазона внутреннего давления без необходимости подкачки, яркость окраски и др. Российские лодки, попавшие в исследуемую группу, были оценены экспертами шести зарубежных фирм в 7 баллов, но зато имели стоимость на 30% ниже, чем самые дешевые южнокорейские лодки.

В последние годы ассортимент НЛ, предлагаемых покупателям России, существенно расширился. Появились новые отечественные производители, увеличился поток импортной продукции, начиная от самых дорогих изделий всемирно известных фирм и до одноразовых пляжных дешевых лодок, которые изготавливаются методом высокочастотной сварки как из армированных материалов, так и из пленки ПВХ.

Необходимо отметить, что и наши традиционные отечественные поставщики НЛ — заводы резинотехнических изделий — в нынешних рыночных условиях принимают меры по расширению ассортимента и повышению конкурентоспособности своей продукции, улучшению дизайна и потребительских свойств, включая надежность.

Перед неискушенным покупателем НЛ обычно встает проблема выбора: ему нужна лодка, которая будет полностью соответствовать его запросам по качеству, а по конструктивным параметрам подходить для конкретных условий применения (бортовой тендер

яхты, рыбная ловля, сплав по горным рекам, отдых на воде, охота, спортивные гонки и т. п.).

В настоящей публикации постараемся рассмотреть вопросы выбора надувной лодки в основном с учетом особенностей применяемых материалов и технологии изготовления, а также оценки опыта конструирования и производства, имеющегося у крупнейших производителей, поскольку это неотделимо друг от друга.

Подавляющая часть НЛ в мире изготавливается из **полиэфирных** (торговые марки — лавсан, тревира, дакрон, диален, терилен и др.) или **полиамидных** (торговые марки — капрон, нейлон 6.6, нейлон 6, перлон) синтетических тканей полотняного переплетения из ниток с низкой круткой.

Некоторые производители в облегченных высокопрочных материалах специального назначения используют ткани на основе **ароматического полиамида** — АЛА (арамид, кевлар, тварон, аренка и др.).

Снаружи и изнутри на ткань наносят двухстороннее покрытие на основе либо **пластифицированного поливинилхлорида (ПВХ)**, либо комбинации резин на базе каучуков **полихлоропрена (ПХП)** — неопрена, скайпрена, байпрена и других его фирменных марок и **хайпалона** — хлорсульфированного полиэтилена (ХСПЭ); см. рис. 1 и 2.

Типичные технологии изготовления — это склейка (холодная или с термоактивацией) или сварка (контактная тепловая, токами высокой частоты, горячим воздухом, ультразвуком). Часто эти технологии комбинируют.

Ни тот, ни другой тип материала не имеют какого-либо существенного преимущества. Действуют одновременно слишком много переменных факторов, что и не дает возможности

однозначно выбрать материал для производства.

В то же время в мире лодок уже появились так называемые материалы “третьего” поколения с покрытием на основе новых полимеров (это — “Strongan” от “Zodiac”; “EMC” — “Eurovinil”; “Alcrin” — “Avon”; “Elvaloy” — “Achilles” и т. д.), однако до сих пор в нашей стране их можно отнести лишь к области экзотики.

Большие перспективы имеет также применяемый ведущими фирмами жесткий надувной пайол — “аэродек”, состоящий из двух слоев загерметизированной по периметру прорезиненной ткани, внутренние поверхности текстиля которой в процессе ткачества соединены густой системой гибких нитей длиной 30–80 мм. Такое днище, способное выдержать внутреннее давление до 1 кг/см² и стать при этом жестким, как доска, уже используют и некоторые российские фирмы, но в нашей стране подобный материал не выпускается.

Рассмотрим подробнее свойства широко известных материалов с герметизирующими покрытиями на основе пластифицированного ПВХ и резин из каучуков полихлоропрена ХСПЭ и других каучуков общего и специального назначения.

Учитывая возможность эксплуатации НЛ во всех климатических зонах страны — от полярного круга до субтропиков, материал оболочки лодки и выполненные из этого материала швы должны обладать рядом качеств, а именно — иметь в максимальной степени высокие свойства:

■ **механические (сопротивление разрыву и раздиру, истиранию, проколу, расслаиванию), эластичность, гибкость;**

■ **сопротивление старению под воздействием атмосферных факторов,**

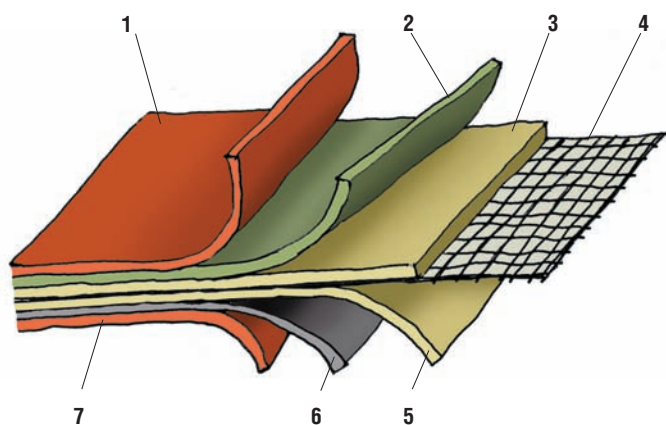


Рис. 1. Типичная конструкция прорезиненной ткани для производства лодок

1, 7 — слой цветного хайпалона; 2 — неопреновый цветной слой; 3, 5 — неопреновый адгезионный подслой; 4 — текстиль (полиэфир, полиамид); 6 — неопреновый черный слой

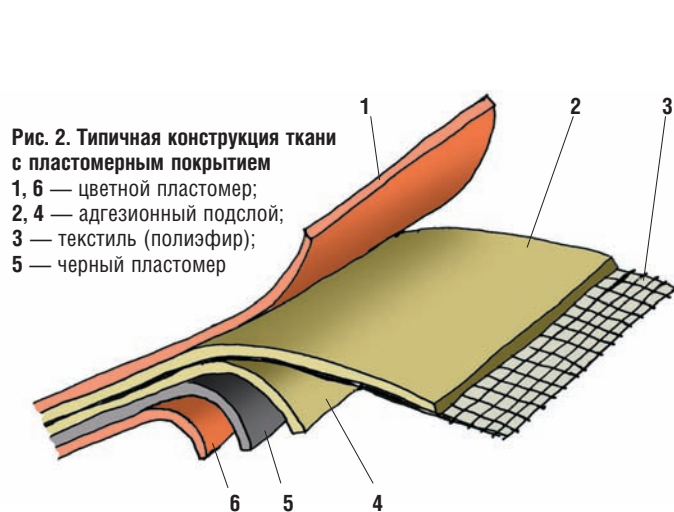


Рис. 2. Типичная конструкция ткани с пластомерным покрытием

1, 6 — цветной пластомер; 2, 4 — адгезионный подслой; 3 — текстиль (полиэфир); 5 — черный пластомер

Во что “одевается” надувная лодка

Начиная с 60-х гг. прошлого столетия производство надувных лодок из тканей с полимерным покрытием является динамично развивающейся отраслью промышленности. Особое внимание потребителей такая продукция привлекла после того, как француз Ален Бомбар доказал высокую надежность надувных лодок, переплыв Атлантический океан на “Еретике”.



По данным голландской фирмы “ОЕМ-data”, надувные лодки выпускаются в настоящее время в 35 странах мира 230 фирмами. Общий объем их выпуска, по экспертным оценкам, превышает 500 тысяч штук в год (не считая России). Больше всего фирм — производителей таких лодок в Италии, США, Англии и ЮАР. Количество фирм, предлагающих надувные лодки на рынке, еще больше — свыше 300, так как многие дистрибьюторы заказывают у производителей лодки под своей собственной фирменной торговой маркой.

Безусловным лидером среди производителей надувных лодок (далее — НЛ) является группа “Zodiac” (Франция), которая не только выпускает наибольшее количество лодок, но и является законодателем в области разработки новых конструкций и в частности — требований к материалам. В эту группу входит ряд известных фирм (“Bombard”, “Angevinier”, “Jumbo”, “Metzeller”, “Sevylor”, “Serie Z” и др.). Обладая широким спектром применяемых материалов и технологий, “Zodiac” выпускает на четко специализированных предприятиях весь ассортимент НЛ — от дорогих лодок высочайшего класса, используемых в военном деле и при чрезвычайных ситуациях, до дешевых пляжных с низким (даже односезонным) сроком службы. Подобной же тактики освоения широкого ассортимента придерживается и ряд других как международных, так и национальных групп производителей: “BTR” (Англия); “Continental” (Германия); “Viking” (Дания); “Quicksilver” (США); “Eurovinil” (Италия) и др.

Репутацию добротных и надежных завоевали и некоторые НЛ, выпускаемые в сравнительно малых количествах многими относительно мелкими фирмами развитых стран мира: Германии, Италии, Испании, Японии, Франции, Англии (это — “Typhoon”, “Dunlop-Beaufort”, “Selva”, “Zeppelin”, “Achilles”, “ОМС-Express”, “Defender”, “Prestige”, “Hatchinson” и др.).

Достаточно сложным вопросом при анализе продаж НЛ является ценовая политика. Законодатели цен на мировом рынке — это обычно самые крупные производители, которые способны и удерживать цены на высоком уровне, и проводить демпинговую политику.

На российском рынке, безусловно, наилучшее соотношение “цена—качество” имеют отечественные производители, хотя сегодня им наступают на пятки фирмы из Юго-Восточной Азии. Например, контрактные цены на южнокорейские лодки фирмы “Yam” длиной 4.4 м составляют 500—550 долл., тогда как гораздо меньшие лодки фирмы “Zodiac” (“Cadet 310S” длиной 3.1 м) имеют контрактную цену 1100 долл., а розничную — свыше 1600 долл. Отечественные двух-, трехместные гребные лодки можно в наших магазинах купить по цене от 1700 до 8700 руб., а моторные длиной 3—5 м — от 6000 до 17 300 руб. (Отметим, что на текущие цены, конечно, сильно влияет конъюнктура, в том числе время года и степень инфляции. Приведенные цены указаны на начало 2003 года.)

Поступающие на рынок России НЛ южнокорейского и югославского производства, а также украинской фирмы “Бриг”, петербургской фирмы “Мнев и К”, ОАО “Ярославрезинотех-

ника” и ОАО “НИИРП”, изготавливаемые из импортных материалов и с импортными комплектующими, по качеству практически не уступают среднеевропейскому уровню, отличаясь лишь конструктивными особенностями. Менее популярны польские лодки фирмы “Stomil”, чешские “Bogum” и китайские НЛ из прорезиненных тканей, так как имеется информация, что они изготавливаются из хлопчатобумажных текстилей (а китайские также — из неармированных тканью пленок ПВХ) и соответственно менее надежны.

Наша страна, в которой объем производства НЛ (в основном — мелких) в лучшие времена достигал 300 тыс. штук в год, по качеству основной массы этой продукции не являлась и не является конкурентом ведущим фирмам мира. В то же время можно говорить об относительной дешевизне и добротности давно освоенных НЛ, которые удовлетворяют основных массовых потребителей — рыбаков, охотников, туристов. Подобные лодки по-прежнему большими сериями выпускают такие фирмы, как ОАО “УЗЭМИК” (г. Уфа), ОАО “Ярославрезинотехника”, “Саранскрезинотехника”, “Барнаул-РТИ” и некоторые другие. Основной материал российских лодок этой массовой группы — прорезиненная ткань, а технология сборки — конфекционная (ручная) клейка.

По данным маркетингового исследования рынков сбыта НЛ зарубежного и отечественного производства, покупатели и дистрибьюторские фирмы стран Европы оценивают коммерческую привлекательность лодок по 10-

морской воды или физико-химических воздействий;

■ **стойкость к воздействию микроорганизмов (гниению);**

■ **стойкость к отрицательным температурам, позволяющую надувать лодку в мороз без растрескивания материала и образования “мертвых” складок;**

■ **непроницаемость к жидкостям и газам (герметичность);**

■ **стойкость к нефтепродуктам;**

■ **теплостойкость;**

■ **огнестойкость (желательно);**

■ **яркость и сочность окраски, не изменяющейся с течением времени;**

■ **технологичность в переработке, позволяющую получать сложные конструкции со швами, равнопрочными материалу.**

Некоторые национальные стандарты предъявляют к материалам и ряд дополнительных требований: по слипаемости, стойкости к ультрафиолетовым лучам, сопротивлению прорыву и разрастанию надреза, по стабильности размеров, по прочности швов. Наиболее полно основным требованиям отвечают комбинированные материалы на синтетической основе с нанесенной с двух сторон резиной на основе ПХП и дополнительным покровным слоем из ХСПЭ, а также ткани с покрытием из ПВХ. При этом можно подчеркнуть, что разработчики сумели достичь нужных показателей лишь после многолетних усилий, путем опытного подбора специальных рецептур покрытий, структур нитей и текстилей и пропи- точных составов.

Для шлюпок, спортивных лодок и морских лодок используют более тя-

желые ткани из волокна 1940 dtex* с 90–100 нитями основы и утка на 100 мм. Для лодок среднего размера число нитей меньшей толщины (940–1100 dtex) должно быть примерно 120 на 100 мм для каждого направления. Для больших лодок требуется более высокая прочность на раздир и могут подойти ткани переплетения “рогожка 2×2”, причем размер волокна должен быть повышен до 1889 dtex.

Полиэфирные ткани имеют некоторые преимущества перед аналогичными нейлоновыми, связанные с более высоким модулем полиэфиров.

В производстве НЛ часто выявляются проблемы искажения формы в наполненном состоянии, вызванные особенностями технологии изготовления материала.

В настоящее время требования к материалам этих лодок и методики испытаний регламентированы Международными стандартами ISO и национальными стандартами Германии (DIN), США (ASTM), Великобритании (BS), Франции (NFG), России (ГОСТ) и других стран.

ПВХ в последнее время используют главным образом в массовом производстве более дешевых лодок, поскольку его термопластичные свойства позволяют применять высокомеханизированную технологию сварки. Сварочное оборудование довольно дорого, но оно дает возможность получить стабильные показатели швов, а при больших масштабах производства — снизить стоимость лодок.

* Текс – принятая в технике единица, обозначающая вес в граммах одного километра нити.

Главными недостатками материалов с покрытиями из ПВХ являются более узкий диапазон свойств, низкая морозостойкость, ползучесть швов при повышенных температурах, что может привести к разгерметизации или даже к разрыву лодки. Еще один недостаток лодок из ПВХ — сложность ремонта в домашних условиях, поскольку эффективный и технологичный для данной цели клей (как правило, на основе полиуретана и комбинации достаточно токсичных растворителей) отечественной промышленностью не выпускается, а приобрести импортный бывает сложно.

Лодки универсального и специального назначения (рабочие, дежурные шлюпки, десантные лодки, лодки для экстремального спорта и т. п.), которые должны эксплуатироваться в различных климатических зонах, изготавливаются из материалов с покрытием из вулканизированных резин. Поскольку технология склейки конструкций из этих материалов трудно поддается механизации, используется высококвалифицированный ручной труд, что, естественно, удорожает продукцию. Однако почти вековой опыт применения резины при производстве НЛ позволил довести технологию практически до совершенства.

В литературе можно найти информацию о том, что лодки из прорезиненных тканей плохо держат воздух и их приходится подкачивать через несколько часов, в то время как лодки из армированного ПВХ можно эксплуатировать без подкачки до месяца. Однако подобное утверждение о низкой

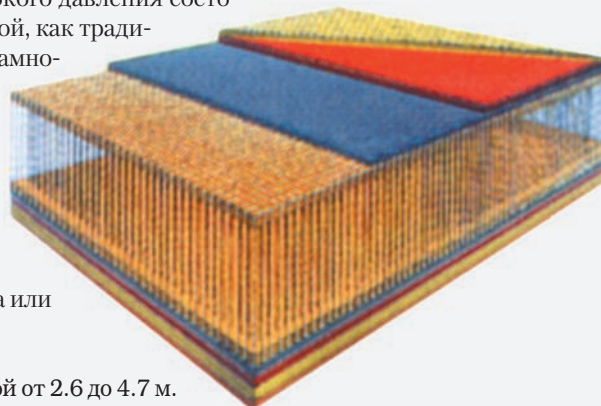
“Воздушный” пайол H2P* (“аэродек”)

Компания “Zodiac” предлагает совершенно новую концепцию пайола надувной лодки: надувной пайол H2P* сделан из двух слоев ткани, соединенных между собой тысячами жгутиков из полиэстера. В надутом до высокого давления состоянии эта “воздушная подушка” становится такой же жесткой, как традиционный пайол из морской фанеры (алюминия и т. п.), но намного легче и занимает меньше места. При этом надувной пайол поглощает удары и к тому же стоек к истиранию.

Сборка:

- простая и быстрая: просто надуйте пайол;
- лодка с пайолом H2P укладывается в один мешок, и вы не рискуете потерять какие-то аксессуары;
- надувной пол легко снимается при необходимости осмотра или ремонта днища.

“Zodiac” комплектует таким надувным пайолом модели длиной от 2.6 до 4.7 м.



* Сокращение H2P расшифровывается как High Pressure Performance.

**ТИПИЧНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МАТЕРИАЛОВ С ПОКРЫТИЕМ НА ОСНОВЕ ПВХ И КОМБИНАЦИИ ПХП И ХСПЭ
ДЛЯ НАДУВНЫХ ЛОДОК СРЕДНЕГО КЛАССА**

Показатель	Метод испытаний	Размерность	Вид материала			
			ПЭ ПВХ	ПЭ ПХП+ХСПЭ	ПА 2 слоя ПХП+БНК	АПА ПХП
Поверхностная плотность	ISO 2286	г/м ²	До 1000	До 1000	630	1250-1650
Сопротивление разрыву, Н/м:	ISO 1421	даН/5 см				
— основа			300	300	200	850
— уток			300	300	200	850
Сопротивление раздиру, Н/м:	ISO 4674	даН				
— основа			8	10-12	15	50
— уток			8	10-12	20	50
Адгезия (прочность связи слоев)	ISO 2411	даН/см	2.0	н/м 3.0	1.0	2.5
Газопроницаемость	NFG 37114	л/м ² в сутки	2.5	2.5	2.5	2.0
Удлинение при разрыве:	ISO 1421	%				
— основа			25	25	25	3-5
— уток			30	30	25	3-5
Нефтемаслостойкость	ISO 1817	—	Отсутствие трещин и расслаивания			
Озоностойкость	ISO 3011	—	Отсутствие трещин			
Температурный интервал	ISO 4646	°С	-30/+70	-40/+70	-50/+80	-40/+70
Стойкость к грибкам			Отсутствие гниения			

герметичности можно отнести и к лодкам из ПВХ, если материал для их изготовления выбран неправильно (часто, например, пытаются делать лодки из тентовых материалов большегрузных автомобилей), лодка изготовлена с нарушением технологии или неправильно выбрана конструкция шва. Высокая герметичность надувных конструкций из прорезиненных тканей, изготовленных при жестком контроле производства со швами, исключаящими «фитиление» воздуха по текстилю, и из проверенных специально созданных материалов, доказана многолетним опытом как отечественных, так и зарубежных производителей.

Конструкции типичных швов НЛ, обеспечивающих высокую надежность и герметичность, показаны на рис. 3.

Цветовая гамма и яркость окраски современных прорезиненных тканей, особенно с поверхностным покрытием из ХСПЭ, не уступает ПВХ.

Положительная сторона резиновых лодок — их высокая ремонтпригодность. Широко известные в России клеи на основе ПХП (типа «Момент», 4НБ, «88», СВ-1, СВ-2А), по имеющемуся у нас опыту, позволяют надежно отремонтировать лодку даже на природе, в походных и сложных погодных условиях. Усложняющим обстоятельством является то, что клеи СВ-1 и СВ-2А относятся к двухкомпонентным составам: добавляемый к основному компоненту (для повышения теплостойкости и прочности) полиизоцианат вносится непосредственно перед употреблением и относится к токсичным составам.

Менее надежны и долговечны материалы на основе хлопчатобумажных

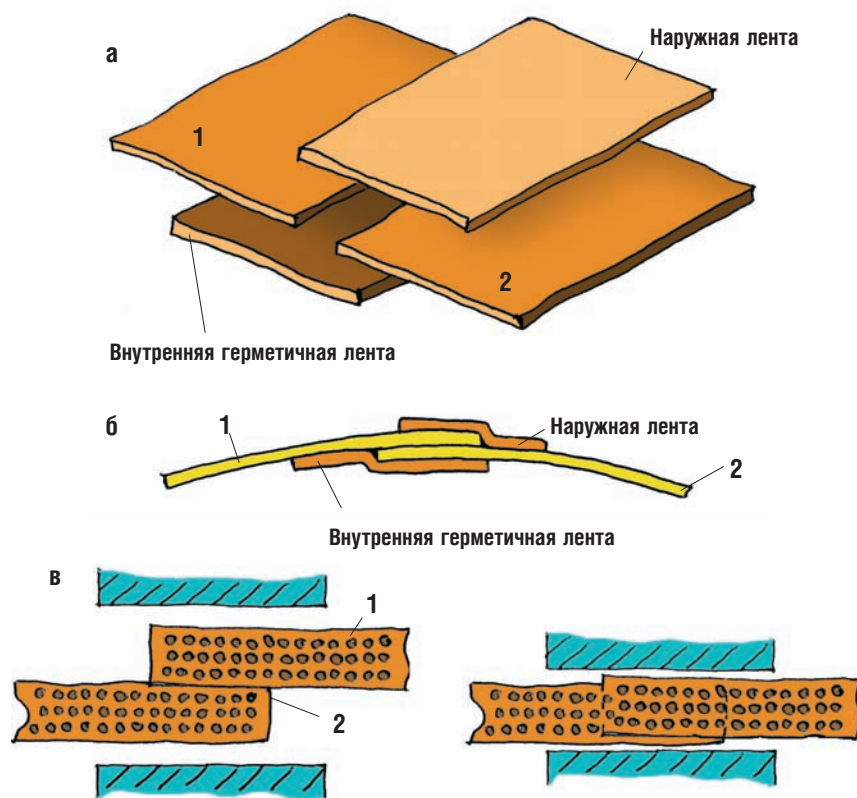


Рис. 3. Основные конструкции герметичных швов, применяемые в производстве лодок: а — шов фирмы “Zodiac”; б — клеевой шов фирмы “Achilles”; в — сварной (высокочастотный) шов фирмы “Evrovinil”. 1, 2 — соединяемые детали.

текстилей, еще выпускаемые отечественными предприятиями и в некоторых других странах со слабо развитой промышленностью РТИ. Для покрытия используют резины на основе каучуков общего назначения (дивинилстирольного, изопренового, метилстирольного, бутилкаучука, полиизобутилена), которые обладают худшей стойкостью к действию атмосферных факторов и к истиранию, меньшей прочностью. Отечественные заводы РТИ в настоя-

щее время все больше переходят на синтетику и покрытия из современных материалов.

В заключение следует сказать, что каждый сам должен решить, что покупать, исходя из назначения лодки и своих финансовых возможностей. Мы надеемся, что вышеприведенная информация поможет сделать правильный выбор.

Владимир Шпаков,
ВНИИРЦ, Московская обл.



Торговый дом "Царь" — репутация, испытанная временем



Торговый Дом "Царь" — один из давних представителей на рынке товаров для спорта и отдыха. В этом году ему исполняется 10 лет, ровно столько же, сколько и московской выставке MIBS, где его стенд из года в год привлекает всеобщее внимание. Там мы и встретились с директором по розничным продажам Георгием Мымриним; он рассказал о том, что есть ТД "Царь" на данный момент.



— Фирма Торговый Дом «Царь» широко известна не только москвичам и жителям Подмосковья. Наш магазин, расположенный в Филевском районе Москвы, совсем рядом с Рублевским шоссе, ежедневно посещают любители активного отдыха, рыболовы и яхтсмены. Приезжающие со всей страны люди приходят сюда даже просто посмотреть и поинтересоваться последними новинками спортивной индустрии.

— **Какие бренды вы представляете?**

— Список наших поставщиков велик. Упомянем только наиболее известных. Это прежде всего надувные лодки от "Zodiac International", из числа которых мы сегодня представляем марки "Bombard" и "Avon".

— **В чем разница между этими марками?**

— "Avon" изготавливается из хайалона, остальные — из ПВХ. Хотя по технологии изготовления "Bombard" в сущности ничем не отличается, конструкция практически та же, качество материалов тем более. Разница — в деталях, например у одной идет сумка в стандартной комплектации, у другой нет. Фабрика, выпускающая "Avon", находится в Англии, а "Zodiac", "Bombard" и "Jumbo" — во Франции. В цене разница тоже невелика, "Bombard" считается чуть экономичнее. Набегает только ± 5% из-за различий в комплектации. Материалы используются не корейские, как у многих, а германские, это много значит. Марка "Zodiac International" — синоним высшего качества. Достаточно сказать, что "Zodiac" дает пятилетнюю гарантию на материал надувных баллонов. А широкая линейка модельного ряда удовлетворит любого покупателя.

— **На испытаниях мы высоко оценили качество "Zodiac", но сложилось мнение, что для рыбаков (а их у нас большинство) эта лодка не слишком приспособлена...**

— Вы не испытывали "Bombard", он ближе к рыбалке. Мы ждем также подхода новой чисто рыболовной серии "Fish & Hunt". Там в комплекте идет специальный вращающийся стульчик с термосом. Это будет совершенно отдельная серия "Zodiac International".

— **Какие еще бренды вы продвигаете?**

— Кроме этих новинок, мы предлагаем традиционные для нашего магазина марки: подвесные моторы «Johnson-Evinrude», катера «FourWinns», «Salpa», «Galeon», рулевые механизмы «Ultraflex», виндсерферы «Fanatic», яхтенную одежду «Henry Lloyd». Моторы «Johnson» и «Evinrude» уже снискали славу простых и неприхотливых двигателей, часть моделей которых работает даже на 76-м бензине. Качество и надежность этой техники позволяет производителю гарантировать бесперебойную работу всего агрегата в течение трех лет. Вы только подумайте: гарантия на любой мотор «Johnson» или «Evinrude» — три года!

— **Чем хороши данные моторы для нашего покупателя?**

— Главное достоинство американских моторов — неприхот-



ливость к качеству бензина. Компания “Bombardier” много сделала для развития инжекторной серии “Ficht”, идущей под маркой “Evinrude”. В отличие от некоторых других “моторных” марок в стандартную поставку включена вся сопутствующая комплектация — винт, бак, приборы, дистанционное управление. Вся техника, от подвешенного трехсильного мотора до катера со стационарным двигателем, проходит строжайшую предпродажную подготовку, проверку и тестирование. Безопасность наших клиентов — главная задача компании. Все инструкции и руководства по эксплуатации к технике и другим товарам написаны на русском языке. От наших менеджеров вы сможете получить самую полную информацию о характеристиках, особенностях и обслуживании интересующего вас товара. Кроме того, у нас существует авторизованный сервис-центр, где работают сертифицированные специалисты, они проведут диагностику и ремонт любой сложности, имеются нужный инструмент и большой склад запчастей. Не всякая компания может это себе позволить.

— **Как бы вы обозначили основы вашей маркетинговой политики?**

— Наш девиз остался прежним: «представлять только лучшие модели и товары от ведущих производителей и только высокого качества». Отсюда и направление нашей маркетинговой политики: нас интересуют прежде всего товары, пользующиеся спросом на мировом рынке, только бренды, ассоциирующиеся с качеством и надежностью. В основе нашей деятельности — популяризация стиля жизни, отдыха и спорта, связанного с водой. Поэтому большое внимание уделяется торговле разнообразными товарами спортивного ассортимента — лыжами, вейкбордами, разнообразными надувными буксируемыми средствами, оснащением для подводного плавания, а также аксессуарами, атрибутами “водного” образа жизни — специализированной одеждой, обувью, сувенирами. Любители дайвинга смогут полностью экипироваться в отделе подводного плавания. Не нужно бегать по другим магазинам и собирать снаряжение к сезону по частям. В нашем отделе можно подобрать любые гидрокостюмы, маски, трубки, регуляторы. А уж с ружьями для подводной охоты придется повозиться, так как выбрать придется из четырех десятков разнообразных моделей даже одного класса.

— **В чем секрет финансового успеха деятельности компании?**

— Трудно сказать однозначно. Мы уделяем внимание всем направлениям. Продав большой катер, стараемся привлечь клиента к сопутствующим товарам для водного отдыха. В отделах магазина можно найти все: от нержавеющей крепежа, дельных вещей и сувениров из бронзы, до катеров и лодок любой комплектации. Полный набор всех комплектующих и расходных материалов для любых катеров и яхт, химия и средства ухода за корпусами судов “Starbrite”, всевозмож-

ные специализированные краски и покрытия “International”, герметики “Sicaflex”. Не отходя от прилавка, вы можете приобрести и топливный бак для любого мотора от 3,5 до 300 сил. В общем, все, что нужно для катера, от кормы до форштевня. Чтобы перечислить весь ассортимент хотя бы одного отдела по продаже техники, не хватит и трети этого журнала.

— **Существует ли у компании своя акватория, где можно опробовать в деле разнообразный водный товар?**

— Собственный яхт-клуб — это совершенно отдельный бизнес, не связанный с общими продажами. Приобретение яхт-клуба входит в наши ближние планы, но это будет не торговая площадь, а место отдыха и общения единомышленников.

— **Кстати, о единомышленниках. Стремитесь ли вы формировать общество своих постоянных покупателей, предоставлять им льготы, дополнительные услуги?**

— Мы считаем, что наша стратегия должна быть другой. Всем покупателям надо предоставлять равные возможности, держать стабильные умеренные цены и всячески способствовать укреплению рынка товаров для отдыха традиционными коммерческими способами. Несколько иная политика по отношению к дилерским фирмам, в частности к производителям, приобретающим у нас комплектующие изделия. Для них существуют отдельные программы скидок. Надо только иметь в виду, что дилерство предполагает определенные обязательства перед поставщиком. Нужны сколько-нибудь определенный бизнес-план и регулярный достаточный объем сбыта. Таким дилерам мы даем до 20% скидки. И, конечно, если розничный покупатель приобретет у нас лодку в комплекте с мотором, то это обойдется ему дешевле, чем если бы он купил их по отдельности.

— **С чем связываете дальнейшее развитие своего бизнеса?**

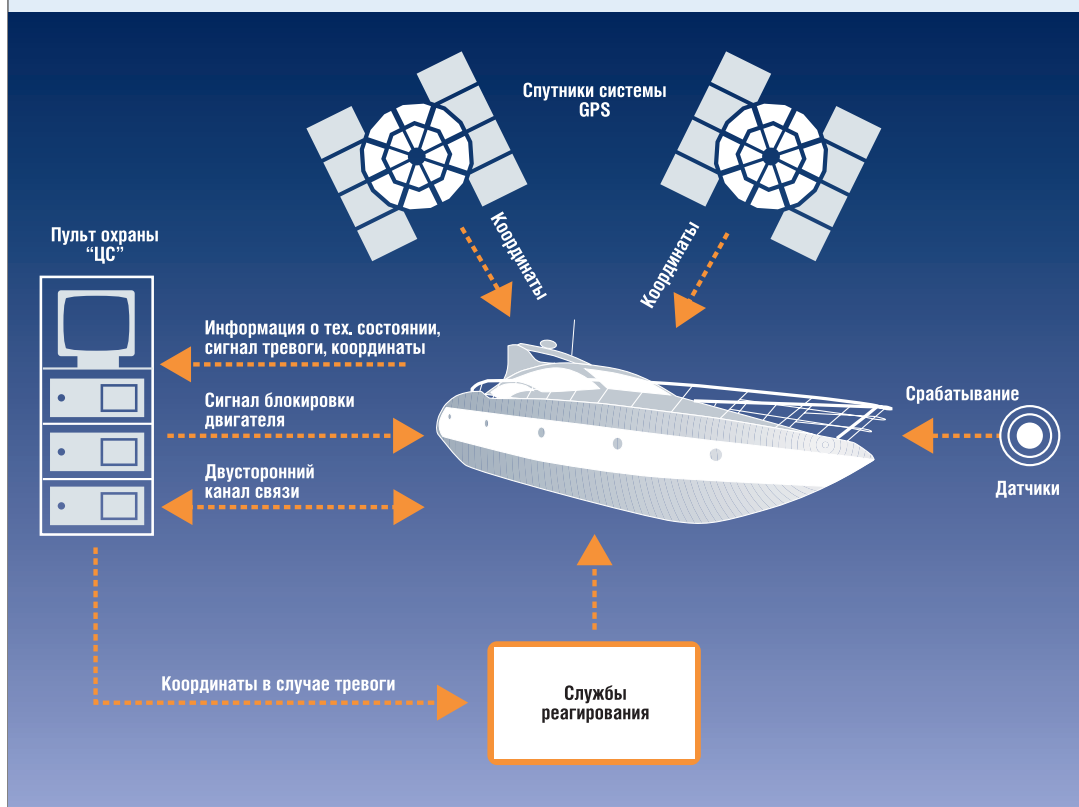
— С расширением предложений “мелочевки”, всевозможных аксессуаров для отдыха и спорта. Активно работая на рынке товаров для отдыха, мы создали большую сеть дилеров по всем регионам России. Так что теперь не обязательно ехать в Москву для того, чтобы приобрести последние новинки к новому сезону. Наши партнеры предоставят вам весь богатый ассортимент товаров, и его вы можете увидеть в нашем магазине. И это одна из основных задач на сегодняшний день: расширить круг товаров и услуг, доступных покупателю. Мы работаем, чтобы вы отдыхали.

Беседу вел Алексей Даняев

	<p>Торговый Дом «Царь», 121108, Москва, ул. Кастанаевская, 42; т. (095) 144-4401, 144-0024, 144-0047, 144-2483, 146-7626; ф.(095) 146 8445. E-mail: czarao@dol.ru; www.czar.ru</p>
--	--

Поиск ведет “Цезарь Сателлит”

Спутниковые системы охраны получили уже достаточно широкое распространение — прежде всего в автомобильной области. Например, под защитой “Цезарь Сателлит” — одной из самых надежных систем такого типа — в настоящее время находится свыше 6000 машин. Как показывает статистика, более эффективного способа сохранить дорогостоящую технику на сегодняшний день не существует: по данным компании “Аларм Сервис”, с ее помощью возвращено 96% угнанных автомобилей, а попытки завладеть ими при разбойных нападениях с захватом заложника были пресечены все до единой. В последнее время федеральная спутниковая система охраны “Цезарь Сателлит” стала применяться и для защиты маломерных судов.



возможность управлять ситуацией — прежде всего с высокой точностью вывести к месту происшествия представителей правоохранительных органов или работников частных охранных структур.

Система надежно работает не только в Москве и Московской области, но и на восьми десятых территории европейской части России, в странах СНГ, Балтии и Западной Европы. Партнером спутниковой системы охраны “Цезарь Сателлит” является “GuardOne” — международная организация, объединяющая крупнейшие европейские системы безопасности.

Изучив статистику и специфику водных происшествий, в том числе и связанных с криминалом,

“Цезарь Сателлит” представляет собой противоугонный поисковый спутниковый комплекс, который на сегодняшний день по количественным и качественным показателям (статистика возврата транспортных средств и предотвращения разбойных нападений, качество связи, скорость реагирования, территория охвата и пр.) является самой надежной и эффективной поисковой системой. Уникальность ее состоит в том, что она защищает как транспортное средство, так и водителя с пассажирами. Отработанная методика действий поможет в критической ситуации, сохранит жизнь в случае захвата.

Принцип действия “Цезарь Сателлит” основывается на одновременном

использовании навигационной спутниковой системы GPS и высокоскоростных каналов радиосвязи (в том числе и мобильных телефонных стандартов), по которым в диспетчерский центр передаются координаты движущегося объекта, а также разносторонняя информация о его текущем состоянии. Система оповещает диспетчера о нештатной ситуации не только автоматически, при срабатывании одного из многочисленных датчиков, но и в ручном режиме — сигналом бедствия может являться нажатие “тревожной кнопки” или даже просто условная фраза, произнесенная в салоне автомобиля или в каюте яхты. Располагая поступающими в режиме реального времени сведениями, диспетчер имеет

специалисты компании пришли к выводу, что рынок обеспечения безопасности, охраны, оказания поддержки в критических и аварийных ситуациях на воде практически не освоен. В июле–августе 2003 г. на озере Селигер была проведена работа по адаптации системы к использованию ее на плавсредствах. При установке и эксплуатации подобного оборудования на катерах и яхтах есть некоторые особенности: это и защита от влаги основного блока, датчиков, иных систем, и различные подходы к блокировке двигателя в зависимости от его типа, и необходимость в дополнительных устройствах и датчиках — в частности, для контроля судовых систем жизнеобеспечения.

Существует несколько вариантов связи плавсредства с пультом охраны, предлагаемых на выбор: сотовая связь стандарта GSM с возможностью работы по каналу данных, голосовому каналу или SMS; спутниковая связь "Orbcomm" и "Global Star"; радиосвязь. На воде планируется задействовать в основном спутниковую связь — в отличие от сетей GSM, которыми пользуются многие иные охранные системы, у нее практически нет зон "провала" или неуверенного приема.

Комплект "ЦС" для использования на воде представляет собой герметичный контейнер (короб размерами 180x250x80 мм) с центральным блоком и основным набором датчиков, который можно дополнить, например, датчиками объема, удара, утечки топлива, осадки, несанкционированного проникновения в машинное отделение, "тревожной кнопкой" и другими устройствами. Как и на автомобилях, есть возможность осуществлять аудио- и видеоконтроль.

Комплектация и сборка устройства производится в сервисном центре. Внешних соединений у системы очень мало, поэтому она может быть установлена на плавсредстве силами самого владельца, хотя для монтажа более сложных вариантов комплектации требуется выезд специалистов.

Система рекомендована к использованию как на частных яхтах и катерах, так и в яхт-клубах, рыбных хозяйствах, речных пансионатах для нижеперечисленных целей (в порядке приоритетности): охрана катера (яхты) на причале или в эллинге; мониторинг технического состояния (систем жизнеобеспечения); возникновение экстренной ситуации (необходимость вызова МЧС, милиции, сотрудников ЧОП, службы спасения через диспетчерский центр); охрана и реагирование на преступные действия (угон, кража, разбойное нападение).

Хотя все вышеперечисленные варианты в результате четырехлетней успешной деятельности компании для автотранспорта досконально проработаны, каждый раз приходится сталкиваться с высокой квалификацией преступников. Одинаковых угонов не бывает! Поэтому специалисты "Аларм Сервис", анализируя методы и способы работы преступников, постоянно совершенствуют как саму систему, так и способы реагирования и слежения.

Многих, например, интересует, не способны ли "отключить" ее средства глушения радиосигналов, используемые преступниками. Такая проблема

действительно существует, но с ней уже давно научились бороться, что подтверждается статистикой по возврату автотранспорта и пресечения разбойных нападений. Во-первых, глушение сигнала очень сложно осуществлять непрерывно. При изменении положения объекта и начале движения высока вероятность возобновления сигнала. Не так давно, 24 декабря 2003 г., в салоне автомобиля "Toyota Land Cruiser", брошенного преступниками после неудачной попытки угона на Нахимовском проспекте, было найдено устройство глушения сигнала. Преступники пытались им воспользоваться, но сигнал беспрепятственно поступил в диспетчерский центр, машина была вычислена, и на место происшествия выехала группа реагирования. (Кроме того, система настроена так, что в случае потери сигнала GPS автоматически передаются последние координаты охраняемого объекта). Во-вторых, имеется возможность установки второго канала на отдельных комплектах системы, который передает сигнал тревоги на иной частоте или имеет плавающую (прыгающую) частоту. Кроме того, существуют некоторые секреты работы, в которые специалисты "Аларм Сервис" предпочитают не посвящать ни преступников, ни возможных конкурентов.

И, наконец, о способах реагирования. Не секрет, что представителей правоохранительных органов на воде меньше, чем на городских улицах, где работают вооруженные мобильные группы ГАИ, патрульно-постовой службы и вневедомственной охраны. Нельзя сравнивать парк автомобилей

(на 1000 жителей Москвы приходится в среднем 230 транспортных средств) с парком катеров и яхт. Плавсредств на сегодняшний день значительно меньше, но при этом большинство их сосредоточено в определенных зонах, что значительно облегчает возможность слежения.

Как показала практика пресечения попытки угона и разбойных нападений на автотранспорте, единственной действенной структурой реагирования являются правоохранительные органы. Однако вопрос о реагировании на происшествие в каждом конкретном случае рассматривается индивидуально, еще при установке системы. Общение с руководителями водных стоянок и яхт-клубов показало, что на воде, воспользовавшись предоставленной диспетчерским центром информацией и имея в своем распоряжении собственные хорошо оснащенные службы охраны, они способны справиться со злоумышленниками самостоятельно. А на суше, как и в случае с автотранспортом, реагирование осуществляют специальные подразделения правоохранительных органов. Кроме того, на всей территории России для оперативной переброски групп реагирования в труднодоступные места и эвакуации пострадавших могут быть задействованы вертолеты.

В конце апреля в московском СК "Олимпийский" пройдет ежегодная выставка "Охрана, безопасность и противопожарная защита", на которой компания "Аларм Сервис" еще раз представит возможности системы по обеспечению безопасности, охране и мониторингу (стенд № В913). □



Цезарь Сателлит

федеральная спутниковая система

www.cssat.ru

КАК ЭТО БЫВАЕТ...

17 февраля 2004 года система **"Цезарь Сателлит"** позволила предотвратить очередное преступление.

Вечером владелец автомобиля марки BMW X5 подъехал к дому по адресу: Липецкая ул., д.Х и припарковался. Он не обратил внимания на трех неизвестных ему мужчин, находившихся в нескольких метрах от машины. Как только водитель открыл дверцу машины, ему в грудь был направлен пистолет. Несколько секунд спустя он сидел на заднем сиденье автомобиля плотно сжатый с боков двумя преступниками, третий сел за руль машины. BMW начал движение в неизвестном водителю направлении.

В 19 часов 25 минут в Диспетчерский Центр **"Цезарь Сателлит"** поступило сообщение от автомобиля BMW X5, регистрационный номер: хХХХхх97RUS, цвет серый о срабатывании системы защиты водителя (anti-hijack). Попытка связаться с водителем по телефону показала, что телефон выключен. После активизации функции аудио-контроля салона стало очевидно, что в машине находятся несколько преступников, захвативших в заложники владельца: были слышны угрозы, ругань и крики заложника. Необходимо было действовать максимально быстро и в то же время аккуратно, так как из разговора преступников было ясно, что они готовы применить оружие. Машина двигалась в сторону области со скоростью 120-150 км/ч. В известность о происходящем были немедленно поставлены соответствующие подразделения правоохранительных органов. В городе был введен план "Перехват", предприняты меры по оповещению патрульных экипажей милиции. На перехват БМВ выдвинулись силы быстрого реагирования ГУВД и ДПС. Через 10 минут на пересечении ул. Красного Маяка и Варшавского шоссе автомобиль с заложником и угонщиками был блокирован двумя экипажами милиции. Бандиты были схвачены и обезврежены, заложник не пострадал.

на 1 марта 2004 года

возвращено **255** автомобилей

предотвращено **38** разбойных нападений с захватом заложников

сохранено **10 679 000 \$** страховых резервов

возвращено автомобилей на сумму **15 045 000 \$**

Москва (095) 785-5353 С.-Петербург (812) 332-0976

Екатеринбург (343) 379-3795 Н. Новгород (8312) 77-8896

Федеральный номер 8-800-200-3800 (звонок по России бесплатный)

#1 On The Water™



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

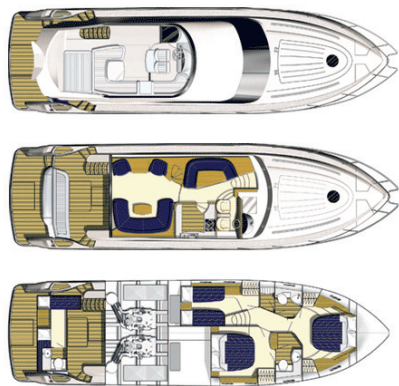
тел: (095) 796-9602, факс: (095) 796-9603, www.trinitysport.ru

Наши дилеры: Анапа: Талеон (86133)582-78; Астрахань: Два Кита (8512)25-13-71; Брянск: Дом автомобиля (0832)56-38-38; Владимир: Бош Центр (0922)32-48-60; Волгоград: Волга Фиш (8442)72-60-44; Н2О (8442)94-40-89; Техника (8442)93-50-64; Воронеж: Альта-Спорт (0732)392-555; Ижевск: Динамо (3412)25-30-33; Экстрим (3412)51-11-09; Казань: Блесна (8432)92-15-86; Скат (8432)57-85-27; Киров: Техномир (8332)56-81-89; Кострома: Правый Берег (0942)53-26-61; Краснодар: Аква Спорт (8612)69-98-89; Лидер (8612)59-27-23; Москва: А-Каплан (095)710-81-82; Атлант Сервис (095)751-44-02; Водомоторный клуб (095)508-76-76; Глиссер-Сервис (095)755-68-77; Дельфин-Спорт (095)184-79-22; Морской Жираф (095)378-87-22; МотоРаст (095)163-44-87; Мототехника (095)700-83-52; Нахимовский 32 (095)129-29-07; Пилон Фиш (095)287-10-61; Пятый сезон (095)101-40-07; Спорт Холдинг (095)267-75-86; Спорт Элит (095)234-16-61; ТД Царь (095)144-44-01; Форс Марин (095)730-53-32; Мореман (095)101-33-62; Центр Моторс (095)318-67-84; Московская Область: Катер Сервис (095)741-28-68; Катера, лодки, моторы (095)747-73-47; Нептун НБ (095)503-41-38; Эскорт-Поларис (095)561-39-87; Н.Челны: Капитан (8552)59-42-74; Нижний Новгород: Yamaha-Центр (8312)19-61-61; Нептун (8312)42-30-11; Хелпер-Спорт (8312)36-24-90; Новороссийск: Югморсервис (8617)22-05-82; Пенза: Турист (8412)44-14-67; Приморско-Ахтарск: Аква Спорт (918)444-24-23; Ростов-на-Дону: Астра Авто (8632)44-68-38; СТК «ПАТРИОТ» (8632)26-07-28; Рязань: Внедорожник (0912)45-58-81; Самара: ВИП Мастер (8462)77-91-46; ДСК (8462)478-578; МТЦ-Нова (8462)99-30-90; СОК Спорт (8462)35-45-60; ЧИКО (8462)419-333; Саратов: Лодка Хаус (8452)43-49-15; Экстрим (8452)64-83-26; Сочи: Ультрамарин (8622)45-22-42; Тольятти: Диана-Спорт (8482)48-17-33; Клевое Место (8482)35-67-67; Тула: Экстрим Моторс (0872)38-88-39; Ульяновск: Диана (8422)21-34-77; Ухта: Знак Зодиака (82147)6-18-15; Ярославль: Марко-Спорт (0852)21-05-08; Арсенал (0852)73-35-85

“Мессе Дюссельдорф” — другое измерение



Как только мы прилетели в Дюссельдорф на 35-ю ежегодную бот-шоу, в аэропорту встретили своего старого знакомого, который как раз обратным рейсом собирался улететь на несколько дней в Россию. Он сказал: “У нас кризис, покупаем мало, большие приобретения тщательно просчитываем. Вот еду за новым автомобилем не куда-нибудь, а в Россию, говорят, у вас сейчас можно купить дешевле...”
Признание это тогда удивило, но теперь уже можно сказать, что случайная фраза довольно точно предопределила наши впечатления от выставки.



С середины 90-х “Messe-Dusseldorf” постепенно начала терять свою популярность. Если в 1994 г. выставку посетило 409 тыс. человек, то в прошлом году — лишь 307 тыс. О причинах этого мы попытались рассказать в прошлом репортаже (см. “КиЯ” №179). Объединение Восточной и Западной Германии привело к обострению многих социальных проблем, в первую очередь — к высокому уровню безработицы. Даже приоритетная политика правительства, нацеленная на решение прежде всего социальных проблем, не дала еще результатов. Прежний высокий уровень жизни среднего гражданина заметно снизился, ощутимый удар некогда сильной немецкой марке нанес и переход на единую европейскую валюту. Немцы горько шутят: “Ценники в магазинах переписывать не пришлось, просто изменили немецкие марки на евро...” Все это, конечно, не могло не сказаться на внутреннем рынке товаров для морского отдыха и спорта.

Заграница им поможет

Тем не менее, несмотря на экономические трудности, “Messe-Dusseldorf” продолжает оставаться крупнейшей международной выставкой. И на се-

Самая крупная моторная яхта “Mangusta 108 Ореп”, представленная на выставке. Яхта строится на заказ, и заказчик может существенно повлиять на внутреннюю планировку.

годня никто еще не смог ее опередить по количеству посетителей (309 тыс. человек). Она по-прежнему наиболее полно характеризует состояние мировой морской индустрии.

Мощное присутствие международного бизнеса компенсировало слабость местного рынка. Около 45% всей выставочной площади (а это 100 тыс. м² в 17 павильонах) заняли 619 иностранных фирм. Всего участвовало 1650 экспонентов. Крупнейшие экспозиции представили Нидерланды (156 фирм), Италия (78), Франция (64) и Англия (40). В ярмарке участвовали все крупные компании Европы и мира. Поэтому “Messe” сохранила значимость для индустрии именно по своей международной составляющей, ни одно другое событие внутреннего календаря не имеет такого большого резонанса.

Международный морской бизнес по главным направлениям демонстрирует здоровый рост. Это прежде всего катера и яхты, сложное оборудование, дайвинг.

Свыше 60% посетителей проявили интерес именно к катерам и яхтам,

причем преимущественно к моторным судам. Это подтверждают и оценки европейских экспертов Федеральной Ассоциации водно-спортивной индустрии. Например, по статистике за 2002 г. в Европе моторные суда составляют 84% общего числа проданных за год (147 392 шт.) при средней цене 16 тыс. евро. Однако отмечается, что за последние два года рынок моторных судов вырос всего на 2.7%, тогда как парусных яхт — на 9.7% при средней цене в 42 тыс. евро. И, по оценкам экспертов, в ближайшие годы темпы роста рынка парусных яхт будут нарастать.

В парусном секторе лидерами по росту продаж являются Англия и Ирландия, а в секторе моторных яхт — Испания и Португалия.

Любопытно, что доля иностранных посетителей бот-шоу заметно возросла. Свыше 50 тыс. чел. пересекло границу Германии, чтобы посетить выставку. Разумеется, эти люди представляли в основном высшие слои населения с высокой покупательной способностью; однако многие имели и сугубо профессиональный интерес.

Из числа пришедших на выставку 74% заявили, что уже сделали покупку или намерены ее сделать; этот показатель на 4% выше, чем в прошлом году. Соответственно почти две трети экспонентов оценили ярмарку как успешную; 95% фирм-участниц уже заявили о своем намерении участвовать в "Messe" и на будущий год.

"Абсолютный победитель" выставки — чартерный рынок. Люди со сравнительно небольшим доходом все чаще предпочитают брать судно в чартер, а не приобретать его в собственность. Особенно это относится к Восточным землям Германии, где, с одной стороны, высока экономическая нестабильность, а с другой — появился мощный импульс: сняты прежние ограничения, и управлять спортивными судами на внутренних водных путях можно без специальной водительской лицензии.

Но были и аутсайдеры — секторы рынка со спадом: это серфинг, отрасль морских услуг и розничная торговля аксессуарами для водного спорта. В этих секторах — слабый местный спрос, структурные проблемы. А ведь именно в этой нише больше всего молодежи и людей со средним и низким уровнем заработка, которые сегодня не могут позволить себе свободно тратить деньги на увлечения. Стремление этой части населения к экономии и привело к снижению числа фирм-участниц в данном секторе бизнеса. Выбранный

организаторами девиз выставки — "другое измерение" — в этой ситуации обретал свой новый смысл.

Большое — великолепно!

Так кратко можно описать общее настроение в секторе суперяхт, крупных моторных и парусных судов. Уже более десяти лет производство именно крупных и дорогих судов испытывает настоящий бум. Два павильона (№ 6 и 7) были целиком отданы под экспозицию суперяхт, которая дополнялась показом полного спектра обслуживания таких судов.

Несмотря на то, что подобные предметы роскоши доступны лишь немногим, эти два павильона осматривал каждый десятый посетитель. Организаторам удалось собрать под крышей павильона № 6 почти 60 великолепных суперяхт, представленных 120 фирмами-экспонентами. К традиционным проблемам с доставкой этих гигантских судов, таким, как всего недельный разрыв между началом работы "Messe-Dusseldorf" и окончанием Лондонской выставки, в которой многие экспонаты также были задействованы, добавились непредвиденные: в этот период (с 17 по 25 января) Рейн, в излучине которого расположен выставочный комплекс, сильно обмелел, и 30 гигантских яхт не смогли самостоятельно прибыть водой, лишь экстренное предоставление понтонов для буксировки спасло положение.

Экспонировались демонстрационные чертежи, модели и фильмы, показывающие те суда, которые оказались слишком велики для демонстрации на ярмарке.

В эти дни был дан старт и некоторым новым конкретным проектам, что, в свою очередь, обеспечило заказы для изготовителей механического оборудования и высококачественной электроники.

В Дюссельдорфе дебютировала "Targa-62" — лидер линейки спортивных крейсеров английской верфи "Fairline".

Другая знаменитая британская верфь "Princess" впервые представила две новые модели "Princess-42" и "-57".

Верфь "Sessa" показала настоящий "итальянский шик", выставив моторную яхту "Mangusta 108 Open" длиной 33.5 м. Она стала центром внимания посетителей выставки. Яхта строится под заказ. Два дизеля "MTU" мощностью 2750 л.с., работающих на водометы "KaMeWa", обеспечивают скорость до 35 уз (65 км/ч).

Сектор суперяхт все больше притягивают к себе новых судостроителей



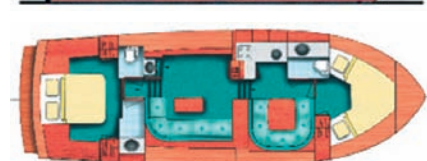
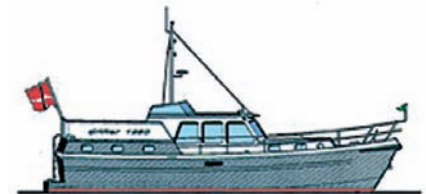
Спортивный крейсер "Targa-62" английской верфи "Fairline"



Новая яхта "Princess-42"



Крупнейшая в мире алюминиевая яхта "Athena" будет спущена на воду этим летом



Голландский "Drifter 1250" с небольшой габаритной высотой



Шведский катер "350 Nova" фирмы "Nimbus"

Новинка немецкой компании "Bavaria Motorboote" — катер "BMB 25DC"



Крупнейшая из парусных яхт на выставке — "Oyster 82" из Англии



из Азии и Восточной Европы. Первые в мире тайваньская компания "Drettmann" выставила сразу пять моторных яхт "Elegance": "48", "64" с кормовым кокпитом и "72", "78" и "90 Dynasty" с летучим мостиком.

Турецкий спортивный крейсер "52 Open" от "Numarine", оборудованный приводом Арнесона, может развивать скорость до 46 уз.

Достоинно были представлены и парусные суперяхты. Последняя новинка в серии "Bestevaer" от нидерландской "K&M" — это алюминиевая яхта "Bestevaer 76S" длиной 23.2 м, спроектированная знаменитым Джерардом Дийкстра. В соответствии с традицией на откуп заказчику было отдано множество решений, включая такие важные, как выбор формы носовой оконечности или обводов киля. Управлять яхтой можно как с поста в открытом кокпите, так и из рулевой рубки. Под палубой расположены четыре каюты с отдельными ванными комнатами и салон. Кубрик экипажа размещен в носовой оконечности и имеет отдельный вход. Площадь парусов — 480 м².

Другая голландская компания "Royal Huisman" представила проект

крупнейшей в мире 90-метровой парусной яхты — шхуны "Athena" (проект того же Дж. Дийкстра). Этим летом готовая яхта с корпусом из легкого сплава должна быть спущена на воду.

Немецкая "Distancia 60" из Манхейма-на-Рейне — не новичок в классе суперяхт, она широко известна как новаторское судно и уже вызвала восторг посетителей и даже удивления профессионалов (см. "КиЯ" №185). На этой выставке "Innovative Yacht GmbH" представила планы новой композитной яхты "Distancia 80".

Крупнейшей из продемонстрированных на ярмарке этого года парусных яхт была "Oyster 82" ("Oyster Marine", Англия), а из моторных — "Mangusta 108" ("Rodrigues Group", Канны).

Что новенького?

Революционных новшеств на выставке мы не встретили, тем не менее на некоторые новинки обратить внимание стоило. Нескольким заметным экспонатам мы посвятили отдельные заметки (см. ниже). Стоит еще отметить следующее.

Привлекал внимание моторный катамаран "Multi" из близкой нам

Скандинавии. Он оказался крупнейшим при длине 5.05 м в модельном ряду норвежской фирмы "Pioneer", которая специализируется на малых судах из полиэтилена. Особенность этой модели еще и в том, что она приспособлена на передвижение по ней человека в инвалидной коляске. Удобно на катамаране будут чувствовать себя и ныряльщики.

Знаменитая шведская компания "Nimbus" представила свою популярную модель "350 Nova" в видоизмененном виде: вместо угловой колонки теперь катер оснащен традиционным валом.

Известная финская компания "Fiskars" показала новинку 2004 г. — 5.6-метровый алюминиевый "Buster XL" вместимостью до 7 чел.

В Европе все больше растет интерес к спортивному рыболовству, поэтому центр рыболовства был одним из самых посещаемых мест на выставке. Это предопределило и повышенный интерес к моделям, которые можно использовать для рыбалки.

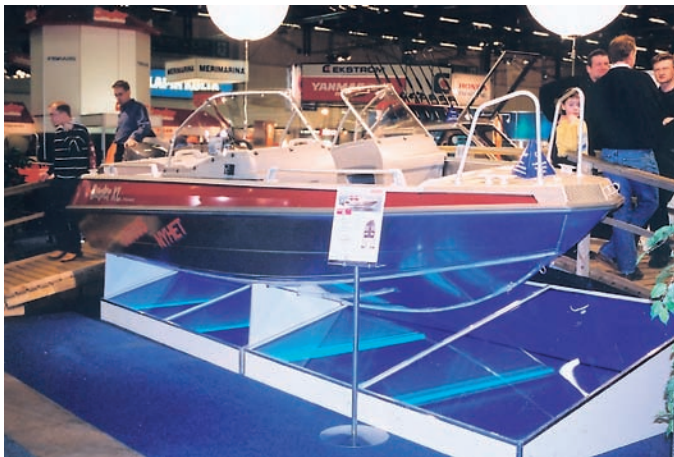
Например, новая версия "Minor 27" (длиной 8.5 м) финской фирмы "Sarins Batar" имела типичную компоновку WA (walkaround), с открытым пультом управления и тремя возможными вариантами привода. Это практичное судно, напоминающее небольшой рыболовный куттер, под палубой имеет достаточно места для ночлега двух человек.

Новинкой от французской компании "Beneteau" была моторная яхта "Swift Trawler St 42", тоже выполненная в популярном "траулерном" стиле. Эта модель может использоваться для морского рыболовства. На высоком мостике выгорожено даже место для кран-балки, при помощи которой можно поднимать и опускать надувную моторную лодку. Уровнем ниже в надстройке размещены салон с диваном, камбуз и внутренний пульт управления. Дальше в нос и ниже расположены две каюты на четырех человек.

Впервые в Германии голландская фирма "Aquanaut" выставила свой "Drifter 1250". Этим судном она провозгласила появление нового поколения так называемых "низкопрофильных" судов. Габаритная высота судна над ватерлинией всего 2.48 м, что позволяет совершать плавания по внутренним каналам даже под низкими мостами. В остальном судно имеет типичную голландскую компоновку: двухместная каюта в носу с душем и унитазом; дальше в корму расположены камбуз и столовая, которую тоже можно превратить в двухместную ка-



Моторная яхта в "траулерном стиле" "Swift Trawler St 42"



Новый 5,6-метровый "Buster XL" финской фирмы "Fiskars"



Стенд российской фирмы "Тритон"

юту; затем оборудованы несколько возвышающийся салон с пультом управления и в корме, ниже салона, еще одна двухместная каюта с душем и туалетом.

Немецкая компания "Bavaria Motorboote" представила две новинки: это "BMB 25DC" длиной 7,8 м и "BMB 37" длиной 11,8 м. Первая рассчитана на однодневные плавания; она имеет большой кокпит и двухместную носовую каюту; еще две койки расположены в районе миделя. Второй крейсер, имеющий две каюты, ванную комнату, салон и камбуз под палубой, вмещает с достаточным комфортом экипаж из восьми человек.

Как всегда блеснула новинками Италия. Знаменитая фирма "Azimut" среди семи выставленных моделей две экспонировала как новинки ("Azimut-685" и "-865"). Большая модель схожа с предыдущей, но имеет композитный корпус из кевлара и углепластика. Увеличение длины позволило разместить в носу еще одну гостевую каюту. Два дизеля "MTU" мощностью по

2000 л.с. в сочетании с приводом Арне-сона обеспечивают скорость в 45 уз.

Две новинки в классе средних "мостиковых" катеров (flybridge) представила верфь "Ferretti".

Как мировую премьеру другая итальянская компания "Gobbi" представила спортивный крейсер "Atlantic 55". Судно рассчитано на 6 чел., которые размещаются в трех шикарных каютах, каждая со своей ванной комнатой; TV и DVD-центр в салоне рассматриваются как нечто выходящее за стандартные рамки.

В целом можно сказать, что наибольшим спросом пользовались суда длиной от 6 до 14 м. Большинство покупателей старались не переступать магический предел в 15 м, после которого для плавания по Рейну и внутренним водам Европы, помимо обычной лицензии на право управления спортивным судном, требуется еще и особый сертификат.

Оживленно продавались и лодки, предназначенные для транспортировки на трейлерах. Особенно привлека-

ли покупателей долларовые сделки, учитывая благоприятный курс относительно евро.

Моторным премьерам года, в том числе и на выставке в Дюссельдорфе, посвящена наша отдельная статья, поэтому нет смысла на них здесь останавливаться.

В заключение хотелось сказать два слова об участии в выставке отечественных производителей. В павильонах мы встретили только одну питерскую фирму "Тритон". Ее байдарки и каяки продавались успешно. Было заключено немало выгодных контрактов. Уровень затрат оказался сопоставим с участием, например, в московской выставке MIBS. И, тем не менее, российские фирмы до сих пор не учитывают это и не спешат выходить на международный рынок.

О. Ш.

В репортаже использована информация фирм-производителей, материалы выставки, а также информация статистических агентств.

ТОHATSU
ОТ ВИНТА ДО КАТЕРА
DRAGO BAYLINER

ФРАНКАРДИ

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



“SOUTHERLY 115” –

еще одна яхта с убирающимся килем

■ Как уже отмечал наш корреспондент на выставке в Лондоне, одной из современных тенденций в строительстве довольно крупных (9–15 м длиной) яхт является отказ от глубоких жестко закрепленных плавников и использование убирающихся килей при нахождении балласта в корпусе яхты.

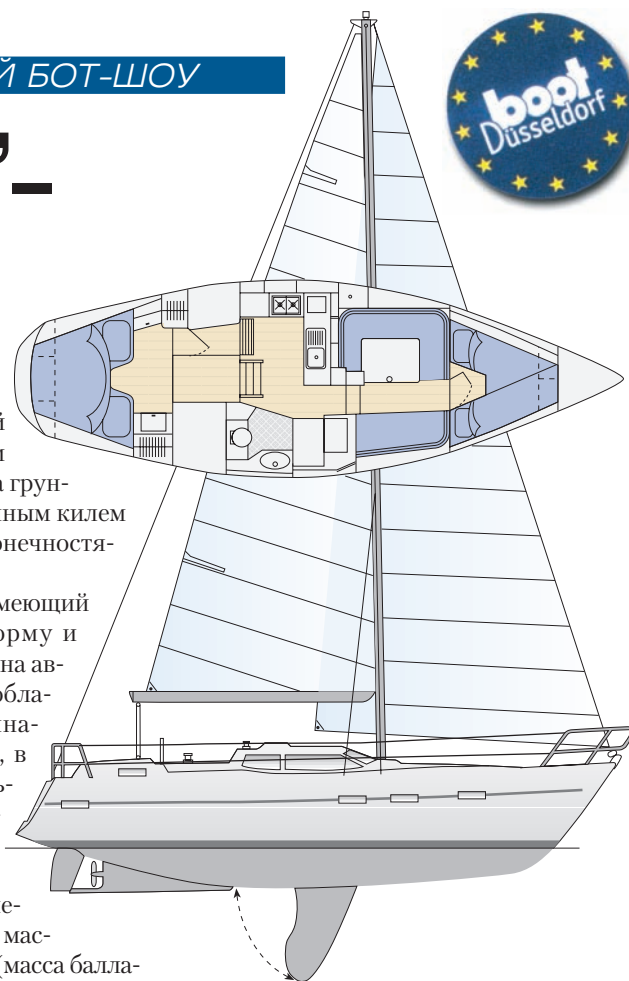
Таких яхт было представлено немало и на выставке в Дюссельдорфе. Одним из экспонатов, особо привлечших внимание, стала английская яхта “Southernly 115 series IV” – 37-футовый компромисс открытого моря, сертифицированный (что стоит отметить особо!) как судно открытого моря по классу “А”: “Ocean”. Надо заметить, что фирма “Northstore Yachts Ltd.” давно известна своими крейсерскими судами с убирающимся килем, но четвертое поколение “Southernly 115” (а первое появилось более 20 лет назад) отличается не только современным внешним видом, но и тем, что киль убирается в корпус полностью, заподлицо с днищем. Винт судна защищен выходящей из скега длинной и массивной горизонтальной шпорой, по обеим сторонам которой располагаются два руля, причем их нижние точки не выходят за уровень днища яхты.

Благодаря такой конструкции владелец лодки, который ходит в районах с большой приливно-отливной амплитудой, может оставлять яхту на осушку, не опасаясь за состояние выступа-

ющих деталей подводной части корпуса. При этом лодка устойчиво стоит на грунте, опираясь на него длинным килем с кормовым скегом и оконечностями массивных рулей.

Убирающийся киль, имеющий не вполне обычную форму и больше похожий в плане на австралийский бумеранг, обладает хорошими гидродинамическими качествами, в результате чего яхта весьма уверенно может лавировать против ветра (лавировочный угол – 36°). Большая масса внутреннего балласта в сочетании с массивным стальным килем (масса балласта в общей сложности превышает 50% водоизмещения) и большой шириной судна позволяет экипажу не опасаться за его остойчивость – угол заката диаграммы статической остойчивости равен 135°.

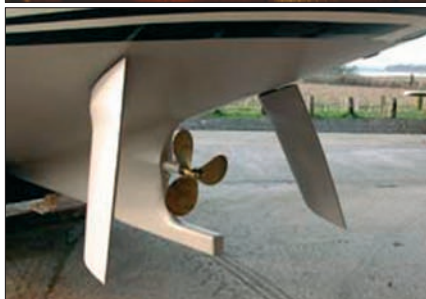
Эта яхта, спроектированная одним из известнейших конструкторов Ричардом Картером, изготовленная и отделанная в духе лучших британских традиций, по всей вероятности, сможет стать достойной наследницей первых трех поколений “Southernly 115”, которые заслужили славу надежных, мореходных, комфортабельных и неприхотливых судов.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЯХТЫ “SOUTHERLY 115 SERIES IV”

Длина, м:	
– макс.	11.28
– по КВЛ	8.90
Ширина, м	3.66
Осадка, м:	
– днищем	0.71
– килем	2.48
Площадь парусности, м ²	55
Водоизмещение, кг	7830
Масса балласта, кг:	
– внутреннего	3437
– в киле	1192
Мощность двигателя, л.с.	38
Количество спальных мест	6+2

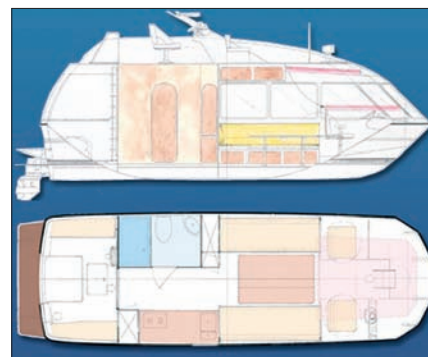
П.И.





“SEACAMPER-795”

быстроходная плавучая дача



■ У этого красивого белого катера постоянно толпились посетители. Привлекало и само название модели, которое можно перевести на русский язык как морская дача или даже вилла, а если отгаликтиваться от привычной автомобильной терминологии, то и как морской микроавтобус. Действительно, перед нами не моторная яхта, не дейкрейсер и не престижный прогулочный катер. Это именно комфортабельная плавучая дача с пятью спальными местами, с высотой в помещениях 1.9 м, с купальной платформой за транцем и солариумом наверху — у легучего мостика.

Проект разработан известным датским конструктором Яном Кьерульфом, который в свое время участвовал в создании популярной модели катера “Cogonet” и парусных яхт. Рекламируется берлинской фирмой Петера Гренлунда как концептуальная новинка под девизом “Мы не такие, как все”.

Любопытно, что при незначительных изменениях пластикового, отформованного вручную корпуса катер выпускается в двух вариантах. В быстроходном, глиссирующем варианте на него ставится 120-сильный дизель “MerCruiser

DTI” с турбонаддувом (объем цилиндра — 1.7 л), работающий на угловую колонку “Alpha I”. Скорость максимальная составляет до 24–25 уз, крейсерская — 18–20 уз.

Журнал “Skipper” (см. № 2, 2003 г.) проводил испытания этого катера (правда, все-таки называл его не морским, а речным автобусом) и дал ему неплохую оценку.

Интересной особенностью катера является устройство, именуемое подъемным килем. Подробности не сообщаются, но можно предположить, что речь идет о своеобразном шверте, с одной стороны, повышающем устойчивость малокилеватого катера на курсе, а с другой — смягчающем качку, делающем ее более плавной. При поднятом шверте катеру категории С (прибрежное морское плавание) становятся доступны внутренние водные пути с малой глубиной фарватера.

Выбор маршрутов плавания этого туристского судна становится поистине безграничным благодаря возможности перевозки на трейлере грузоподъемностью 3.5 т (стоимость — 3841 евро).

Компоновка хорошо показана на приводимой схеме. Особенностью ее является возможность оборудования двух спальных мест в самом носу — над пультом управления и креслами: койки с матрацами опускаются из верхнего положения (под подволоком), окна закрываются шторами. В салоне восемь сидячих мест.

Остается добавить — полная цена глиссирующего варианта катера — 98 000 евро. □

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ КАТЕРА “SEACAMPER-795” (глисс. вариант)

Длина, м:	
— габаритная	8.35
— по корпусу	7.95
Ширина, м	2.48
Осадка корпусом, м	0.40
Высота над КВЛ, м	2.70
Водоизмещение порожнем, кг	2400
Емкость цистерн, л:	
— топливных	2×90
— водяной	120
— сточных вод	120



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

Частота вращения, об/мин	Шумность, дБ(А)	Скорость, уз
800	59	0
1000	69	4.1
1500	67	5.6
2000	70	7.2
2500	72	9.0
3000	77	11.9
3500	79	15.4
4000	83	21.9
4150	84	23.4

Водоизмещающий вариант выпускается с дизелем мощностью 27–50 л.с., навешенным на транец рулем и жесткой линией вала. Соответственно максимальная скорость не превышает 8 уз, а экономическая крейсерская скорость отличается от нее очень мало — всего на 1–2 уз меньше.

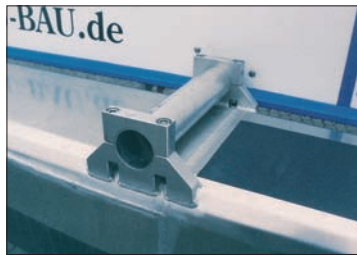




Мобильный катамаран

■ Наклон ветрового стекла на этом сварном алюминиевом катамаране "Regatta" немецкой компании "Alu-Bau", специализирующейся в основном на производстве плавучих причалов, намекает на высокие скорости, однако к спорту лодка имеет лишь косвенное отношение: рассчитана она на мотор мощностью не более 25 л.с., да и оборудована более чем по-спартански — чего стоит хотя бы простенькая деревянная банка для водителя и пассажира, лишенная даже спинки. Скорость с 20-сильным подвесником и нагрузкой 3 чел. на борту составляет порядка 30 км/ч. Главная же изюминка катамарана в том, что он разборный — вооружившись шестигранным ключом Аллена, спонсоны, крепящиеся к поперечным трубам моста, легко снять, благодаря чему "Регату" можно перевозить не только на трейлере, но и на крыше микроавтобуса. Как явствует из названия, лодка может использоваться в качестве тренерской, а также разъездной или прогулочной — в основном в озерных и речных условиях.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ КАТАМАРАНА "REGATTA"	
Длина, м	5.50
Ширина, м	2.20
Вес, кг	180
Пассажировместимость, чел.	2-4
Мощность ПМ, л.с.	20-25
Цена, евро	7760



Складной "банан"

■ Складные охотничьи и рыболовные лодки, превращающиеся в плоский пакет, известны уже давно — нечто подобное под названием "Кулик" выпускалось и у нас в стране. Однако у "Кулика" бортовые и днищевые секции, изготовленные из листового дюрала, соединялись гибкими элементами из прорезиненной ткани, а корпус внешне похожей на него немецкой "Banana-Boot" ("лодки-банана") целиком отштампован из полипропилена — на местах сгиба материал просто чуть тоньше, отчего лодка еще больше напоминает сложенный из бумажного листа кораблик. Жесткость "раскрытому" корпусу придают раскрепляющиеся между бортами деревянные банки. Полипропилен и дерево легче воды, но аварийная плавучесть дополнительно обеспечивается надувными подушками. Обе серийные модели "Бананов" предусматривают установку не только небольших подвесных моторов, но и парусного вооружения — шпринтового, заимствованного от "Оптимиста", и даже латинского.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ СКЛАДНЫХ ЛОДОК "BANANA"	"326 R"	"380 R"
	Габариты корпуса (упаковки), м:	
- длина	3.05 (3.25)	3.60 (3.80)
- ширина	1.35 (0.58)	1.55 (0.65)
- высота	0.43 (0.10)	0.50 (0.10)
Вес корпуса, кг*	22	38
Пассажировместимость, чел.	3	4
Грузоподъемность, кг	270	360
Мощность ПМ, л.с.	2	7.5
Площадь паруса, м²	4.7	5.9

* Без деревянных банок и дополнительного оборудования

И футуризм, и традиции

■ Довольно скромный стенд швейцарской компании "Heinrich", на котором был выставлен стеклопластиковый "Tender 06", привлек наши взгляды словно сам собой и, как выяснилось, не случайно — уже после окончания ботшоу мы узнали, что лодка удостоилась специального приза за оригинальный

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ МОТОЛОДКИ "TENDER 06"	
Длина, м	6.00
Ширина, м	1.70
Осадка, м	0.15
Вес, кг	390
Пассажировместимость, чел.	5
Мощность ПМ, л.с.	40
Категория СЕ	С
Экспортная цена, евро	25 000*

* В комплекте с ПМ "Honda BF 40B LRTG"



дизайн. Действительно, в самобытном облике "Tender 06" совместились, казалось бы, несовместимое — традиционные обводы старинных рыбацких лодок и футуристическая концепция "Стелс", воплощенная, например, строителями авангардной моторной яхты "Wally 118" (см. № 188). Однако необычный внешний вид вкпе с дорогой тиковой отделкой вовсе не были самоцелью — оригинальные обводы рассчитывались под вполне определенные условия швейцарских озер с их короткой ветровой волной, которую, словно нож, режет сверхкилеватая носовая часть с вертикальным форштевнем, обеспечивая плавность хода. На тихой воде, приподняв нос лодки триммером, можно глиссировать на практически плоских кормовых участках днища.

В прошлом обзоре мы попытались представить основные тенденции современного рынка подвесных моторов, в основном японского производства. “В основном” потому, что частично эти же модели производятся в США. Сегодня попробуем разобраться с одним европейским (“Selva”) и “чисто американскими” (“Johnson”, “Evinrude” и “Mercury”) производителями.

ПОДВЕСНЫЕ МОТОРЫ 2004 года

Часть вторая

Что касается единственного европейского изготовителя подвесных моторов, который даже в логотипе пытается подчеркнуть свое происхождение, используя для этого словосочетание “European power”, как будто есть еще “power” (мощность) японская, африканская и т. д., то с ним все более или менее понятно. Наслаждаясь тем, что в Европе он — номер один, этот изготовитель не очень-то активно представляет потребителям различные инновации. Однако, не желая терять рынок из-за отставания на фоне новейших веяний, “Selva” все же вынуждена идти в ногу со временем и

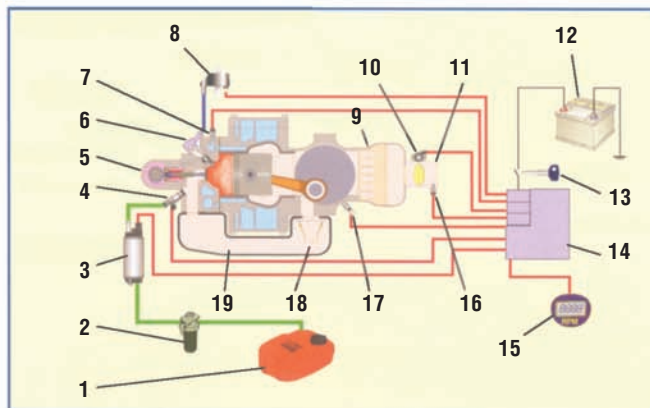
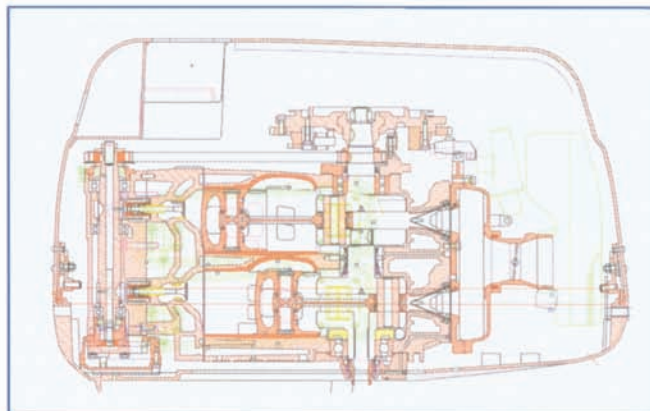
совершенствует конструкцию своих двигателей.

С недавних пор в перечне новинок с этой маркой появилась оригинальная система непосредственного впрыска под названием L.P.D.F.I., которой комплектуется двухтактный “Bull Shark”. (Уместно напомнить о том, что серия двухтактных моторов “Selva” носит имена курортных городов и островов, а четырехтактных — морских животных и рыб.) Однако есть исключения: именно “акул” в производственной программе до сих пор не было. Новый двухтактный мотор с впрыском имеет мощность 50 л.с. и, как утверждает

производитель, экономичнее даже четырехтактных аналогов примерно на 20-30%. А по сравнению со своими двухтактными собратьями “акула” имеет аппетит на 40-50% меньше — в зависимости от режима работы.

Любителей четырех тактов “Selva” порадует в этом году небольшим одноцилиндровым моторчиком “Oyster”, который имеет две версии по мощности: 5 и 6 л.с. Он чем-то напоминает моторы, устанавливаемые на скутеры и мокики. Имея рабочий объем 135 см³, “Oyster” весит всего 27 кг, что для четырехтактного подвесного мотора совсем немного.

Новый 50-сильный двухтактный мотор “Bull Shark” с системой непосредственного впрыска L. P. D. F. I.



Общий вид мотора, продольный разрез силовой головки и схема устройства

1 — топливный бак; 2 — топливный фильтр; 3 — топливный насос; 4 — инжектор системы впрыска; 5 — распределительный вал; 6 — свеча зажигания; 7 — температурный сенсор; 8 — катушка зажигания; 9 — пластинчатый клапан; 10 — датчик положения ручки газа; 11 — воздушный фильтр; 12 — аккумулятор; 13 — ключ зажигания; 14 — процессор; 15 — тахометр; 16 — датчик температуры воздуха; 17 — датчик оборотов; 18 — пластинчатый клапан; 19 — настроенный воздушный тракт



Новый 6-сильный одноцилиндровый четырехтактный мотор "Oyster"

В 2004 г. "Selva" предлагает своим поклонникам достаточно широкий выбор моторов. Доминируют в этом ряду двухтактные двигатели (их примерно на 20% больше). Такое положение дел связано с тем, что эти моторы по большей части продаются в странах Средиземноморья, где калифорнийский жесткий подход к ограничениям вредных выбросов пока не срабатывает. В России моторы "Selva" достаточно известны.

Легендарный "Mercury" известен с незапамятных времен, признан во всем мире как самый "плодовитый" производитель и, по мнению многих знатоков, может считаться самым продвинутым. Продвинутость "Mercury" — это огромный опыт, плюс возможность пожинать плоды колоссальных расходов на развитие и научные разработки. Видимо, в последних и заключается его успех на рынке не только в Америке, но и во всем мире, в том числе у нас.

В 2004 г. патриарх моторостроения предлагает 16 четырехтактных, 24 двухтактных и восемь "гибридных" моделей всем тем, кто уважает американский подход к конструированию и изготовлению техники. Для эксплуатации в условиях моря у "Mercury" есть специальные модификации "SaltWater" (впрочем, теперь есть они и у некоторых конкурентов, однако не выделяются собственным именем)...

Основными новинками этого года можно считать двигатели, которые чуть ранее были названы "гибридными": это двухтактные моторы с впрыском. В версии "от Mercury" они получили общее название "OptiMax". Среди "оптимаксов" новыми в этом году являются модели мощностью 115, 90 и 75 л.с. Более мощные, появившиеся ранее 135–250-сильные V-образные шестицилиндровые модели были плацдармом для испытаний и, выдержав их, стали "конструкционными донорами" для менее мощных, но, види-

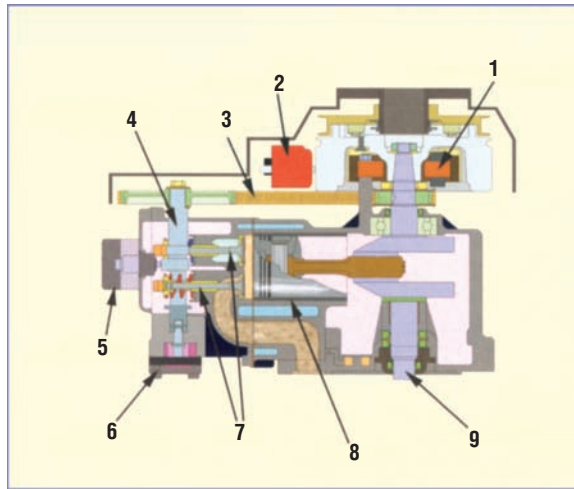


Схема устройства одноцилиндрового 6-сильного четырехтактного мотора "Selva Oyster"

- 1 — генератор; 2 — система электронного зажигания CDI;
- 3 — ремень привода распределительного вала;
- 4 — распределительный вал;
- 5 — топливный насос;
- 6 — масляный насос;
- 7 — клапаны; 8 — гильза цилиндра;
- 9 — коленвал

мо, более нагруженных трехцилиндровых моторов.

К отличительным особенностям двигателей серии "OptiMax" стоит отнести то, что, в отличие от двухтактных моделей серии EFI, у них устанавливается непосредственный впрыск топлива в камеру сгорания. Непосредственный впрыск позволяет значительно уменьшить вредные выбросы в атмосферу, увеличить мощность силовой установки и снизить расход топлива. Как раз этого и требуют последние экологические нормы, особенно пресловутые нормы калифорнийского розлива.

Отметим, что двигатели этой фирмы (прежде всего серии "OptiMax") очень требовательны к качеству не только топлива, но и масла, причем они "любят" лишь родное масло, выпущенное специально для высоконагруженных двухтактных моторов. Дело в том, что система смазки этих силовых агрегатов подразумевает и впрыск топлива в камеру сгорания, и впрыск масла. Для этого устанавливается специальная довольно хитрая система, благодаря которой масло во время работы двигателя проникает в нужные места, и мотор способен функционировать долгое время в режиме максимальных оборотов. Подобная многоточечная система впрыска масла обеспечивает двухтактный мотор смазкой "по полной программе" и исключает всякие сложности, связанные с эксплуатацией на высоконагруженных режимах, даже несмотря на то, что элементы конструкции нагружены больше, чем у простых двухтактных моторов с карбюратором или системой впрыска EFI.

По утверждениям "Mercury", новые моторы расходуют на 45% меньше топлива, чем их двухтактные "братья" с традиционными системами питания, имеющие ту же мощность. А благодаря более полному сгоранию топливной смеси, у моторов с непосредственным впрыском лучше реакция на действия рычагом газа. О революционной серии двигателей "Verado" мы рассказываем в отдельной публикации (см. стр. 54).

Ну и, наконец, о сладкой парочке "Evinrude" и "Johnson". О том, как они будут жить в будущем в связи с реорганизацией "Bombardier", которому они принадлежали до последнего времени, ходит множество слухов, один ужаснее другого. Однако пока они функционируют в прежнем режиме, и для того, чтобы делать определенные выводы о каких-то гипотетических изменениях в их структурах, информации слишком мало.

В этом году "Evinrude" предлагает две мощные новинки, которые будут востребованы, наверное, в основном североамериканским рынком, в частности — любителями "быстрой рыбалки" и фанатами активного отдыха на воде. К прошлогодней серии шестицилиндровых V-образных моторов 200/225 присоединится 250-сильная модель с непосредственным впрыском. Как утверждает производитель, новинка имеет крутящий момент на 40% больше, чем у аналогичных по мощности четырехтактных моделей конкурирующих фирм.

В серии Н.О. (High-Output) появится новая модель "200". Ее производитель позиционирует как самую экономичную в классе. Она выросла из более мощной 225-сильной, однако считается более универсальной и предназначена в первую очередь для любителей рыбалки.



На транце легкой мотолодки новинка от "Mercury": 115-сильный двухтактный "OptiMax" с непосредственным впрыском топлива в камеру сгорания



Новинки с маркой "Johnson" —
четырёхтактные моторы мощностью
225, 200, 30 и 25 л.с.

В серии шестичилиндровых моторов мощностью 135–170 л.с. изменений нет; видимо, продажи прошлого года оказались настолько удачными, что модернизация этим моделям пока не требуется.

"Johnson" продолжает совершенствовать четырёхтактные модели, не забывая при этом выпускать двухтактные. Новинки этого года — четырёхтактные моторы "225" и "200", а также "30" и "25".

Модели "200" и "225" оснащаются многоточечным впрыском. В принципе, основа их системы впрыска EFI аналогична автомобильной, с той только разницей, что сделана поправка на водные условия эксплуатации. Вес этих моторов составляет около

263 кг. Производитель традиционно не сообщает подробностей конструкции, однако о том, что моторы имеют конструкцию V6 с развалом цилиндров 55° и систему ГРМ DOHC с четырьмя клапанами на каждый цилиндр, а также передаточное число трансмиссии 2.29:1, не сказать было нельзя.

В среднем классе у четырёхтактных моторов ожидается появление моделей "30" и "25". Вес этих моторов — 93 кг, они имеют трехцилиндровую рядную конструкцию и по два клапана на цилиндр. Система привода ГРМ SOHS. Передаточное число трансмиссии — 2.09:1. По всей видимости, эти модели предназначены для того, чтобы

составить конкуренцию японским аналогам, особенно моторам фирмы "Honda", которая год за годом упорно отнимает у янки часть рынка.

Судя по тому, что "Evinrude&Johnson" (читай — "Bombardier"), в отличие от "Mercury", ударными темпами продолжают производить двухтактные моторы прежних конструкций и одновременно в срочном порядке тратят немалые деньги на разработку новых четырёхтактных силовых агрегатов, стараясь не упустить рынок дорогих моторов, можно сделать вывод о том, что в ближайшее время в программе этих производителей может что-то поменяться. Хотя делать прогнозы — дело неблагодарное...

А общий вывод напрашивается сам собой — производители стараются отвечать новым требованиям, но при этом не торопятся отказываться от традиционных двухтактных моторов, несмотря на грозящие запреты. Похоже на то, что любимые многими двухтактники проживут еще долго и счастливо не один год, а различные запреты так и останутся локальными (в территориальном смысле, разумеется).

Что касается России, то, скорее всего, любой современный мотор зарубежного производства еще долгие годы будет удовлетворять действующее на местах экологическое законодательство...

Игорь Владимиров

алюминиевые лодки

MASTER
ALUMINIUM BOATS

ЗАО «Меркурий — НИИ ТМ»
официальный дистрибьютор по России
195256, Санкт-Петербург, тел. (812) 321 6103, 321 6104, факс. (812) 535 2496
E-mail: info@mercury-niitm.spb.ru, <http://www.masterboat.com>

ДИЛЕРЫ: Москва
Санкт-Петербург
Самара
Мурманск
Тольятти
Ростов-на-Дону

«Катера, Лодки, Моторы», тел./факс (095) 747 7347, 136 5368, 737 3311(455)
«ТехноСпортЦентр», тел./факс (812) 322 6050, 322 6060
«ВолгаИнтерПроект», тел. (8462) 79 5435, 79 5436
«ТехноСпортЦентр», тел./факс (8152) 27 4900
«Диана-Спорт», тел./факс (8482) 48 1733, 48 5769
ПБОЮЛ Кузнецов С.А., тел./факс (8632) 95 1864

В самодовольных США водно-рекреационный сегмент рынка “оборачивает” около 30 млрд. долл. в год. Это говорит о здешнем внимании к теме нашего репортажа. Штат Флорида стоит на третьем (после Калифорнии и Мичигана) месте по количеству маломерных судов — их на февраль 2004 г. числится 897 741! Поэтому никого не удивляет, что ежегодная флоридская бот-шоу стала одной из самых грандиозных в мире: в 2003 г. в 63-й выставке приняло участие 2300 производителей (только на воде было выставлено более 3 тыс. катеров), а ее кроссвордоподобные залы посетило более 150 тыс. человек. Непосредственно экономике города Майами выставочная семидневка дала как минимум 13 млн. долл.



Черные акулы в Майами

Большинство посетителей приезжает сюда в основном не за покупками (хотя, например, в прошлом году один малоприметный американец сразу выложил 7 млн. за понравившуюся яхту), а приглядеться к новинкам, в том числе к последним образцам электронного оборудования, без которого здесь не выйдет на воду и обычная трехметровая надувнушка, а также получить квалифицированную информацию и помощь непосредственно от производителя. К флоридскому представлению многие фирмы стремятся приурочить и гранд-анонс концептуальных идей, готовят разнообразные презентации, по размаху и колоритности схожие, пожалуй, с голливудскими “Оскарами”. На этот раз гвоздем программы недельного шоу оказался загадочный проект “X”, который представляли улыбчивые молодцы в черных рубашках с надписью “Mercury”.

Заранее вызнать что-либо конкретное об этом проекте было невозможно. Ничего не ведали ни пронырливые американские журналисты, ни знакомые редакторы “водных” журналов из Великобритании и Франции. Не помогли и связи на заводе “Mercury”: и Джим Хегерт (международный отдел), и Стив Флеминг (главный пиарщик) лишь деликатно мычали в телефонную трубку и переводили разговор в другие плоскости. Так что я впервые прибыл в Майами совершенно неготовым к главным событиям.

В первый вечер журналистам, а “Brunswick” позвал сюда человек 150 со всех континентов, демонстрировали только занимательные черно-белые ленты о проделках “меркурийских” гонщиков, правда, имевшие как минимум 30-летнюю давность. Прото, ради чего образовалась тусовка, по-прежнему ни гу-гу...

Нокаут по-американски

На следующий день уже с утра нас собрали на брифинг. Вот так, за здорово живешь, я увидел практически всех козырных тузов из пестрой “меркурийской колоды”. Перед журналистами галантно расшаркивались Патрик Макей (президент “Mercury Marine”) и Фред Киекайфер (президент “Mercury Racing” и сын ее основателя), Том Мелке (всех начальников начальник по моторной части) и Майк Майерс (президент “Boston Whaler” — “Бостонского китобоя”), наконец появился и Клаус Бриесте (вице-президент департамента исследований и разработок). Зал затаил дыхание...

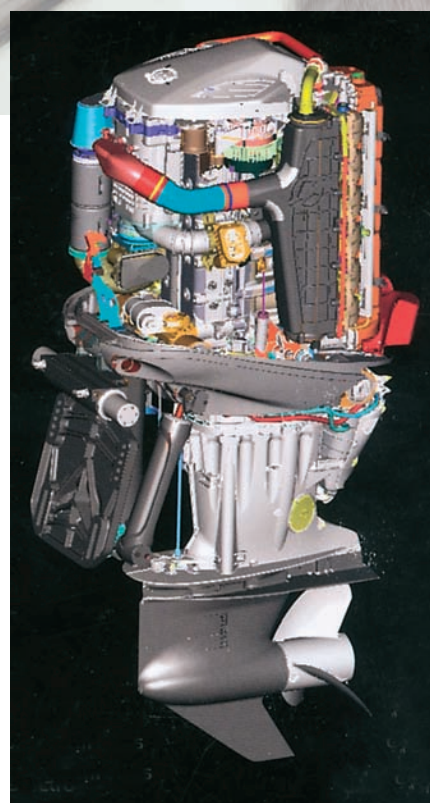
— Сегодня вместе с “Меркури”, — хорошо поставленным оперным басом произнес Макей, — вы вступаете в день, который изменит, поднимет на новый уровень мировое моторостроение! Поверьте, все прочие разработки — это вчерашний день. Так же, как и полвека назад, когда наш “Mercury Lightning” превзошел по всем показа-

телям гораздо большие по размерам двигатели, и когда “Mercury 1000” первым на планете преодолел скоростной рубеж в 100 миль/ч, а семейство инжекторных двухтактников “OptiMax” начало преподносить рекордные сюрпризы. Новый проект — “полностью интегрированная пропульсивная система с цифровым контрольным управлением” — произведет революцию. Ведь мы первыми в морской индустрии получили сертификат ISO 9001-2000 (дизайн, производственный процесс, структура сервисного и гарантийного обслуживания).

При этих словах на экране возникло изображение лобастого подвесника с надписью “Verado”, естественно, черного цвета, с непривычно мощным — даже на вид — транцевым креплением. (Скажу сразу — на его колпак ничего теперь не поставишь, ибо он скошен градусов под 20 в сторону транца!)

— Интересно, это же чисто автомобильный сертификат, — шепнул на ухо сидевший рядом Нил Барт, редактор английского ежемесячника “Катера”.

— История создания шедевра, — продолжал главный “меркуриец”, — уходит в 98-й год, когда на “Brunswick” нам прямо сказали: хватит топтаться на месте, пора создать принципиально новый подвесной мотор, причем в смете ограничений вам не будет! И мы послушались — истратили за четыре с половиной года более 100 млн. долл.,



VERADO

два года ушло на разработку концепции, два — на создание двигателя, остальное время — на тесты.

Зал одобрительно загудел, а к микрофону вылез смешливый очкарик среднего роста. Его, конечно, знали все присутствующие — то был Фред Киекайфер. Оказывается, к нынешней бот-шоу американцы подготовили еще три новинки — двух четырехтактных малышей в 8 и 9.9 л.с. и 8-цилиндрового стационарного монстра “HP 1075 SCT” на 1075 л.с., весом 782 кг, 8.1 л, с двумя инжекторами на цилиндр и исключительно “меркурийским” “PCM-03” — микропроцессорным модулем пропульсивного контроля. Малыши отличаются современным дизайном, малозумны (применены эксклюзивные технологии в камере сгорания, разработан новый шумопоглощающий колпак), весят всего 34 кг с дейдвудом 381 мм и 36 кг при длине ноги в 508 мм. Все управление сидит в румпеле, а трехлетняя гарантия распространяется не только на механику, но и на коррозионные явления. Последнее будет весьма благоприятно воспринято рынком, ведь большинство подобных “маломерок” устанавливается рядом с многосильным “Меркури” исключительно для троллинговой рыбалки в соленой воде либо на надувных лодках, живущих на палубах люксовых океанских яхт.

В тот день в конференц-зале, где лучшие умы “Меркури” патетически прессовали распаренные Флоридой мозги журналистов, создавалось впечатление, что мы присутствуем на автомобильном шоу: только и было

слышно: “Ferrari V8”, “Porsche Cheyenne”, “Volvo LC 90”. Именно эти автомобили и были взяты за основу при разработке концепции 6-цилиндрового четырехтактного двигателя “Verado” (2.6 л, вес 288 кг, мощность 200, 225, 250 и 275 л.с.). В создании новинки принимали непосредственное участие “Porsche Engineering” (оттуда переманили главного инженера), “AVL”, “Lotus Engineering”. “Поршевский” конструктор сказал, что изначально были опробованы шесть типов двигателей с разным количеством цилиндров и расположением (доходило и до восьми под углом 90°), но все же остановились на рядной шестерке. Идеи дизайна цилиндров и клапанов, трансмиссии рождены с помощью “BMW”, предоставившей чертежи от “Sedan” третьей серии. Конечно, не обошлось и без японцев, только теперь это была не “Yamaha”, а компания “Ishikawajimaharima heavy industries”, поработавшая над системой наддува. Вообще же, по мере перечисления участников проекта “X” создавалось впечатление, что компоненты для него поступали со всех концов света...

Под конец нам громко объявили, что новая серия “Verado” обладает аж 24 преимуществами над аналогичными моторами других компаний. Причем все выступавшие тактично опускали названия японских фирм, проставляя в демонстрационных графиках лишь расплывчатые имена — конкурент № 1 и № 2 (читай — “Yamaha” и “Honda”). А для убедительности выступающие прокрутили перед притихшими репортерами кино, мастерски

заснятое... внутри цилиндра “Verado”. Это было страшно занимательно. Ну кто в живую мог себе прежде представить, как искрит свеча и возбуждает смесь, открываются клапана и двигается поршень. (Теперь я с уверенностью дам сто очков вперед любому механику СТО!) Несколькими эпизодами фильма были посвящены надежности: некто раз за разом колошматился новехоньким мотором о бетонную стену, имитируя трейлер, сорвавшийся с тормозов. И смотреть-то было больно, а редуктор у “Verado” все никак не отваливался...

Что же, в конце концов, получилось после многомиллионного объедине-



Самыми внимательными зрителями на стендах "Mercury" были японцы



Одной из первых оценила достоинства "Verado" Татьяна Ершова



ния "бульдога с носорогом"? Получился уникальный и надежный, отменно сбалансированный подвесной мотор, по мощности — не оставяющий надежд даже двухтактникам, с превосходным соотношением вращения и мощности к весу (подробнее об этом будет рассказано в следующем номере). На холостом ходу его и вовсе не слышно. По вибрационным показателям он в 2 раза опережает конкурентов, по экономичности — на 25% обгоняет японские аналоги. Другого и быть не могло, ведь на линии сборки новинки, опять же впервые в морской индустрии, применялись авиационные решения и стандарты.

Транцевой работой "Verado" управляет смарткрафтовый "Mercury ECU" — 32-разрядный микропроцессор. Если сравнивать с технологиями, использованными ранее на космическом корабле "Apollo", что, вроде бы, когда-то высадил астронавтов на Луне, то блок управления новым мотором имеет в 50 раз больший объем памяти, в 20 раз большую скорость операций и точность команд, превышающую "кос-

мическую" в 2²⁴ раза. Впервые в истории подвесных движков применен суперчарджер (нагнетатель воздуха), благодаря чему катер не только разгоняется с невероятной прытью, экономит уйму горючки и эмиссионно безвреден, но и относительно бесшумен.

Отличает "Verado" и футуристическая внешность: косая голова (колпак из высокомолекулярной акустической пены — самый легкий в классе, всего 7.76 кг) и новое транцевое крепление. Теперь оно не просто касается двигателя в одной точке, а как бы с обеих сторон плотно обнимает его по линии центра тяжести, прямо под "головой" (единая отливка, сделанная, как и все прочие главные новаторства, на висконсинском заводе). Благодаря этому прогрессивному решению вибрация на полном ходу сократилась как минимум на 50%. В целом новшеств оказалось такое количество, что перечислить все не хватит целого журнала!

От серии моторов "OptiMax" осталась обработка всех подшипников и валов запатентованным методом алюминиево-тефлонового напыления.

Новый двигатель (было изготовлено в полной секретности 194 опытных образца) испытывали в США (Флорида), в Австралии и даже в горах Колумбии (на высоте 2.5 км). Впервые в индустрии проводились полные ходовые испытания при минусовых температурах. В первый раз (о великий и богатый папа "Brunswick"!) исследовалась износоустойчивость материалов в рабочих цилиндрах с использованием радиоактивных меток. Всего испытания "X проекта" заняли 293 тыс. часов (каждый поршень совершил 11

СРАВНЕНИЕ ВЕСА ВЫСОКОМОЩНЫХ МОТОРОВ

Мотор	Вес, кг	Длина дейдвуда, дюймы
"Verado 200-275"	288	20
"Suzuki 250"	262	25
"Mercury 250 OptiMax"	229	20
"Honda BF225"	267	20
"Johnson 225"	265	25
"Evinrude 250" (V6)	238	20
"Yamaha 250" (76°, V6)	230	25

млн. циклов, коленчатый вал — 108 млн. оборотов), что в переводе на человеческий язык означает 163 года эксплуатации.

Нокаут по-голливудски

После такого потока ошеломляющих новостей захотелось глянуть на это высокоинтеллектуальное детище "Меркури". Но не тут-то было. У стендов компании гудело невообразимое количество зевак. Все двигатели семейства "Verado" были покрыты черными покрывалами, зато на громадных экранах всю крутили кино, где пара угрюмых смельчаков демонстрировала скоростные экзерсисы, умудряясь еще и с рук кормить под водой зубастых акул довольно приличных размеров. Изображениями этих хищников, правда абсолютно черного цвета, было украшено все и вся на многоэтажных стендах "Меркури". А любовью желающий мог получить кепку, где



на козырьке не только читались те же имена “Mercury” и “Verado”, но еще и ехидно расплылась в улыбке неопределенная акула, которая стала символом нового семейства подвесников.

Вдруг из динамиков послышалась надсадная барабанная дробь, вспыхнули прожектора, а обвешанные камерами репортеры, как по команде, сомкнули и без того тесное кольцо вокруг загадочного постамент. На подиуме появился уже известный нам президент Макей. Именно он грациозно сошел с обелиска черное покрывало.

Что тут началось! Народ напирал отовсюду, но что интересно, каким-то изумительным маневром все первые ряды заполнили совершенно одинаковые лица явно японского происхождения, причем многие что-то лихорадочно срисовывали.

А над Майами часами кружил крошечный самолетик, буксирующий за собой на тросе знамя с уже всем знакомым именем “Verado”...

Верхом на “черных акулах”

На десерт нам разрешили еще кое-что и протестировать в водах Атлантики. К величайшему сожалению, до руля дали прикоснуться лишь на стоянке — таковы суровые законы выставки, объяснявшиеся довольно просто: марина всегда битком напичкана судами, а теми днями движение было поинтенсивнее, чем на Садовой в Петербурге. Желаящих проехаться с ветерком было до черта, так что из 19 предложенных программой тестов мне удалось поучаствовать лишь в четырех.

Буквально у самых бонов нос в нос сталкиваюсь с давнишним приятелем, главным редактором американского “Ботинга” Дэвидом Сэйдменом. Он только что опробовал один из двигателей проекта “X”.

— Ну и как впечатление? Действи-

тельно ли “Verado” превосходит все другие подвесные моторы?

— То, что он беззвучный, это бесспорно, — ухмыльнулся Дэвид, — но обо всем прочем говорить пока рано, посмотрим, что покажет эксплуатация. Мы в “Ботинге” никому не верим на слово, все тестируем собственноручно! И вам, в России, советую поступать так же...

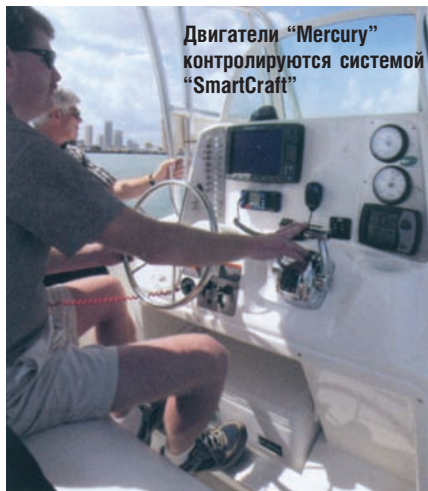
Вот с такими добрыми напутствиями ударная четверка из России (в нее кроме меня входили Татьяна Ершова, Алексей Ишутин и Борис Барклон) забралась на семиметровый пластиковый “Мако 212”, оснащенный всего одним 250-сильным, но уж очень стильным “Verado”. Действительно, работающий двигатель был практически неслышен, а вот мощь присутствовала. Опытный Дин Ламберт даже при нагрузке в пять человек безо всякого напряжения выжал почти 50 миль/ч (80.5 км/ч). Поскольку эта модель оборудована системой “Smart Craft”, мы могли прочесть все данные по расходу топлива прямо на ходу: при скорости 45.5 миль/ч — 10.4 л, при крейсерской скорости 30 миль/ч — 3.4 л, что, по мнению одного из руководителей “Меркурий — НИИ ТМ” Алексея Ишутина, вполне вписывается в нормы потребления для 250-сильных четырехтактников. А поскольку бензобак на данном катере рассчитан на 567 л, то было ясно, как далеко и на сколько подвесная новинка может умчать вас.

Но все вышеперечисленные цифирки покажутся пустяком по сравнению с расходом “MerCruiser 575SCI Bravo One Sport”. Установленный на 11-метровый гоночный катамаран (“MTI 39”) он потребляет на максимальном ходу 1 галлон (3.78 л) на милю! С двумя такими движками скорость нешуточная — 122 мили/ч. Именно поэтому данное судно и занимает первые места в чемпионатах мира по версии

“Poker Run”. Глушителей у чемпиона нет, так что слабонервным приходилось панически зажимать уши. Игрушка стоит, по московским понятиям, “нормально” — один корпус тянет на 371 тыс. долл.

Как ни шептал внутренний голос, что следует больше внимания обратить на “народные” моторы (напомню, самый продаваемый в мире двигатель — мощностью всего 15 л.с.), но проклятые ноги затолкнули нас в гоночный 9-метровый “Eliminator 28 Daytona” с двумя подвесными “меркурийскими” движками “Pro Max 300X”. Массивные кожаные кресла тут почти как у пилотов современных “боингов” — люлечного типа с широкими подлокотниками, только так можно выдерживать резкие повороты на режимах, превышающих 100 миль/ч. Мы, к примеру, несколько раз догоняли стрелку спидометра до отметки 87, что даже при внушительных размерах и спортивных характеристиках корпуса, не говоря уже о мастерстве известного капитана Эрика Оливера, не позволяло расслабиться даже при встречах с совсем небольшой, ну не более полуметра, волнишкой.

Отдельно хочется остановиться на флоридских опытах с чемпионом чемпионов в спортивном катеростроении — “Cigarette” (www.cigarette-racingteam.com) По-моему, представители этой фирмы выигрывали больше оффшорных гонок в прошлом столетии, чем кто-либо. В Майами можно было покататься на 12-метровой “сигаретине” под грозным названием “Американский мускул” (вес 5526 кг, бензобак на 1200 л, два “MerCruiser” по 1075 л.с., 5 кресел). Его приборная панель приличных размеров, куда выведено около 20 разнообразных приборов, уже почти не отличается от самолетной. В отделке кокпита использованы только кожа и прочие дорогие





материалы, все вокруг так и дышит эксклюзивностью. В сознании любого американца, увлекающегося водными забавами, данный катер почти как “харлей-дэвидсон” для мотоциклиста. Это не только скорость и совершенный дизайн, но еще стиль и престиж. Скажу для справки, что давними клиентами этой флоридской компании является семейство президентов Бушей.

О новинках, по разным причинам не попавших на первые полосы газет

В Майами не один “Меркури” мог здорово потрясти давно заевшуюся общественность. “Evinrude” представил на выставке 55-сильный “Vindicator”, который работает на соляре, керосине, бензине, этаноле, масле от нагревательных батарей и даже виски. И это при довольно разумных размерно-весовых характеристиках — около 115 кг. Прибавьте к этому специальную систему продувки, позволяющую использовать двигатель уже через 15 минут после поднятия с глубины в 60 м (именно так поступают “морские котик” — специальное подразделение американской армии, являющейся эксклюзивным заказчиком данной продукции). “Evinrude” планирует выпускать также всеядные движки и для гражданского рынка — мощностью 30, 55, 80, 115 и 200 л.с., но когда это случится, никто из представителей компании сказать не смог. На мою просьбу снять колпак с чудесного превращенца “канадские американцы” (“Evinrude” принадлежит сегодня потомкам основателя компании “Bombardier”) не откликнулись...

Другое сногшибательное слово произнес “Бостонский китобой”, который, как и “Меркури”, принадлежит “Brunswick”. Все уже давно не удивляются половинке “китобоя” — передней

(продукция фирмы экспортируется в 48 стран).

На этот раз “китобой” впервые в катеростроении во всеулышанье демонстрировали активный палубный амортизатор. Правда, шел он только как опция (2100 долл.) на самом большом катере фирмы — “320 Outrage” (длина 9.8 м, ширина 3.3 м, осадка 0.55 м, вес 3855 кг, пассажировместимость 14 чел., два 225-сильных “Меркури”, цена полностью 155 тыс. долл.). Запатентованная система пневматических цилиндров, установленных под частью палубы, ограниченной кокпитом и пассажирскими сиденьями, позволяющая уверенно гасить резонные вопросы встречной волны, выглядела довольно новаторски. При желанной системе можно быстро отключить простым нажатием кнопки.

Веское слово готовилась сказать и “Yamaha”, представившая публике 300-сильный и очень экономичный (3.3 л) двухтактник с прямым впрыском, предназначенный в основном для крутой “оффшорки”. Но японцы, известные своей долгой раскачкой, на этот раз явно недооценили возможности американских конспираторов. И “Tohatsu”, и “Nissan” выглядели очень бледно, а вроде бы достойный “Suzuki”, полностью перешедший на четырехтактники в Северной Америке, чувствовал здесь себя страшно неуютно. Не лучшим эта бот-шоу оказалась и для “Honda”, видимо, достигшей определенного предела как в морских разработках, так и в пиротехнических маркетинговых уловках.

Посетителей завораживали РИБы американской компании “Nautica” (www.nauticaintl.com), производящей всего-то 450 посудин в год. Но каких! Самый большой РИБ этой компании (длиной 10 м) оборудован дизельным стационаром. У “Nautica” много госзаказов, отсюда и цены: на выставке де-

монстрировался прототип модели, созданной для флоридской полиции (стоимость его 410 тыс. долл.). Материал баллонов — исключительно хайпалон. Любопытно, что на использование этой ткани перешло сегодня большинство компаний, присутствующих на местном рынке.

Среди прочих забавностей упомяну “королеву бала” — 50-метровую трехуровневую суперяхту от “Christensen” по имени “Мистика” стоимостью 20 млн. долл. На борту — 16 первоклассных, обильно отделанных вишней и мрамором кают, кинотеатр. Кают-компания отделена от столовой 1000-литровым аквариумом с морской водой. Если уставшим от биржевых акций

глазам надоеет смотреть на экзотических рыбок, то при одном нажатии кнопки аквариум загорит плоский телевизионный экран. На яхте имеется даже лифт, ну и, конечно же, значительных габаритов джакузи.

Из этой же экстравагантной серии — 20-метровая яхта “Magnum 60”, принадлежащая рок-певцу Лени Кравитцу. Судно развивает скорость до 67 миль/ч благодаря двум 1800-сильным дизелям. Интерьеры отделаны исключительно бьющей в глаза нержавеющей и персидскими коврами. А спальня рок-звезды от стены до стены покрыта пушистым мехом, подозрительно похожим на красно-книжного белого медведя с острова Врангеля.

Самую маленькую лодку выставил на бот-шоу французский “Zodiac”. Это был двухметровый “Кадет” за 799 долл., рассчитанный под четырехсильный мотор.

На выставке можно было познакомиться с прибабасами для рыбалки и дайвинга. В первую очередь надо выделить миниатюрный компрессор, соединенный с четырехсильным “хондовским” движком фирмы “Air Line” (www.airlinebyjsink.com). Весит эта конструкция всего 24 кг, но с ее помощью два подводника на одной заправке движка могут работать на 30-метровой глубине до трех часов. Стоит все это около 2000 долл. и вполне может пригодиться для таких целей, как ремонт корпуса судна или замена винта при непредвиденных обстоятельствах.

Уже покидая Майами, мы заметили в иллюминаторе перегревшегося “аэробуса” блестящий в лучах закатного солнца одномоторный самолетик, который устало нарезал круги над курортом и упрямо тянул за собой в будущее черный плакат “Mercury-Verado”...

Андрей Великанов

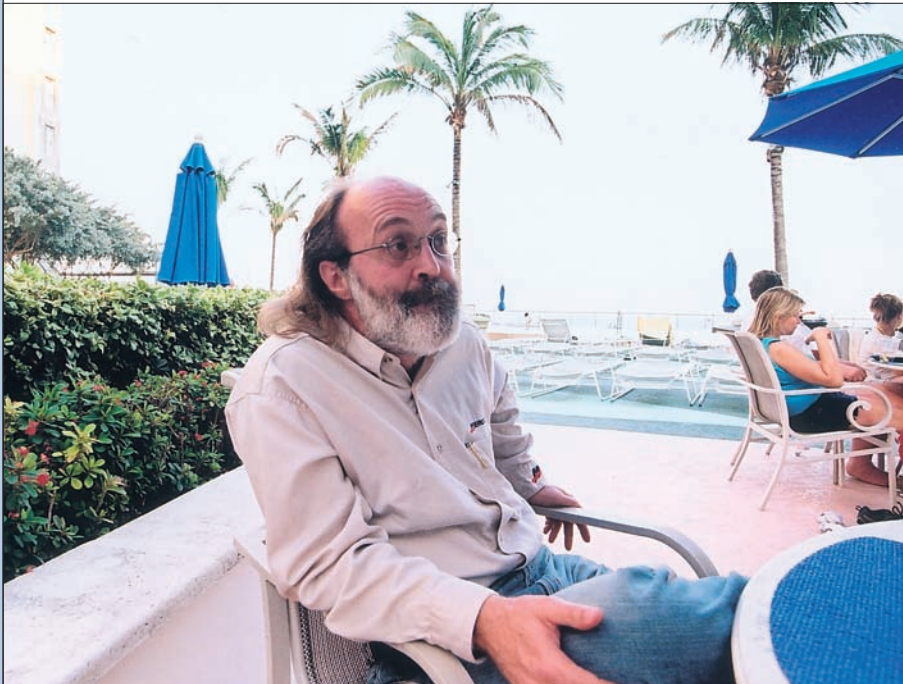
РЕВОЛЮЦИОННЫЙ MERCURY

VERADO™



www.mercuryonline.ru

Встреча с российским бельгийцем



Мы сидим в открытом баре шикарного отеля, что смотрит прямо в теплую и ленивую волну Атлантического океана. Это самое прохладное место сегодня, ведь, несмотря на февраль, в Майами более тридцати по Цельсию, и европейские гости стремятся скоротать время поближе к кондиционерным мощностям. Мы — это специальный корреспондент “КиЯ” и Жан-Клод Клавье — директор московского представительства и менеджер по СНГ “Marine Power Europe”, весьма солидной и известной в водно-моторном мире конторы. И лучше него, конечно, никто не знает, что делает на плодородных просторах бывшего СССР могучий “Brunswick”, в который нынче в интересующем нас сегменте рынка входят “Mercury” (подвесные моторы), “MerCruiser” (стационарные двигатели), “Quicksilver” (запчасти и аксессуары, надувные и пластиковые лодки), “Motorguide” (электрические моторы).

Общаемся по-английски, хотя, по утверждениям российских дистрибьюторов “Меркури”, бельгиец хорошо говорит и по-русски, что неудивительно — начиная с 1998 г. Жан-Клод большую часть времени проводит в Москве, где даже обзавелся семьей, его дочурке — 18 месяцев.

— Россия для моей организации

имеет наиглавнейшее значение, ведь в 2003 г. ваша страна заняла первое место в Европе по продажам подвесных моторов марки “Меркури”, — Жан-Клод сверкает глазами и разбрасывает в сторону руки. — Представь себе, всего за 12 месяцев мы продали на всем пространстве от Мурманска до Петропавловска-Камчатского более 5 тысяч двигателей! По экспертным оценкам, лет через пять удельный вес России на мировом рынке подвесных двигателей будет еще более ощутимым, где-то третьим или четвертым по объему продаж.

— *Расскажите, пожалуйста, подробнее, как в постсоветском пространстве организована структура маркетинга, дистрибуции и обслуживания многочисленных брендов, принадлежащих “Marine Power Europe”?*

— Головной офис находится в Москве, так нам удобнее координировать работу в странах бывшего СССР. Непрямую столичное представительство не торгует, за некоторым исключением. Во-первых, “Brunswick” стремится поддерживать местного производителя, поэтому мы имеем договора на поставку стационарных двигателей некоторым российским катеростроителям. Кстати, данное направление считаем наиболее перспективным, ведь “стаци-

онар” и дешевле, и долговечнее своего подвесного аналога, тем более что у “Меркури” есть и дизельные версии — высокооктановое горючее у нас (Жан-Клод имеет в виду Россию) по-прежнему не везде доступно. Во-вторых, когда появляются исключительные заказы, “выпадающие” из ассортимента местного дилера. Например, в прошлом году мы послали в Астраханскую область несколько сверхмощных “Mercury 300 Pro Max”. На российских же просторах у нас всего семь дистрибьюторов и 80 дилеров, причем каждый работает в определенном регионе, за пределы которого забираться он не имеет права. Поэтому среди представителей “Меркури” не существует конкуренции.

Со многими из них у нас отношения уже более чем партнерские, например, с “Меркурий—НИИ ТМ” из Санкт-Петербурга мы сотрудничаем с 1991 г. Изначально все “меркурийцы” получают продукцию по одинаковой цене, накрутки зависят от транспортных расходов и некоторых местных особенностей. На “подведомственной” территории наши вассалы обязаны заниматься не только маркетингом и продажами, но гарантийным и сервисным обслуживанием.

— *Не могли бы вы, уважаемый российский бельгиец, немного повесть читателям “КиЯ” о структуре российского рынка?*

— О, это очень бурно развивающееся экономическое пространство! — Жан-Клод улыбается, качает головой и делает большой глоток ледяной “коки”. — В 1998 г. мы жили исключительно за счет реализации “меркуриев” маломощного сегмента, а о стационарах никто тогда и не думал. Именно в таком ключе развиваются события сегодня на Украине — по мнению наших аналитиков, в морской области эта страна отстает от вас как минимум на пять лет. В России в прошлом году имелись практически все двигатели семейства “Меркури”. Если же говорить в цифровом переложении, то 89% по-прежнему составляют двухтактные движки, а самый популярный мотор — опять-таки 15-сильный двухтактник. Но вот уже второй год первым номером по продажам значится не Москва, а Волжский регион. Происходит от-

четливая диверсификация рынка, причем по мощностному ряду, и по уровню потребления в различных географических зонах. Ведь запросы инженера из Твери или рыбака с Дальнего Востока, конечно же, неодинаковы, как и условия эксплуатации моторов.

— **Ого! Вы и туда добрались! Хотя исторически Дальний Восток был и остается вотчиной японских производителей.**

— Да, это так! — Клавье без запинки сыплет цифрами. — Японцы диктуют правила в области подвесников, бывших в употреблении. Но по новым двигателям в 2003 г. “Меркури” удовлетворил более 30 % потребностей Дальнего Востока. Тут нам здорово помогли сами конкуренты. Всем известно, что дистрибьюторы “Yamaha” работают без четко ограниченных территорий и сплошь да рядом подсиживают друг друга, что, безусловно, не способствует успешному продвижению продукции. К тому же у японцев принято заказы оформлять за полгода, в то время как “Меркури” гарантирует поставку двигателя в 60-дневный срок.

Со структурной сеткой “Honda” в России происходит еще более занимательная история. Тут бельгиец многозначительно подмигнул, но поскольку рассказ об этом смахивал бы на известные мексиканские телесериалы с Вероникой Кастро, я решил перевести разговор в другую плоскость.

— **А какое отношение у “Меркури” к ввозу бэушных двигателей?**

— Очень даже положительное! Ведь их появление способствует быстрому созданию вторичного рынка и развитию ремонтной базы. Задешево купить мотор за границей еще полдела, со временем все сталкиваются с проблемой обслуживания, значит идут в наш сервис-центр, где есть и классные мастера, и необходимые запасные части. Вот что вредит нашему делу, так это нелегальный ввоз новых двигателей из Арабских Эмиратов. Но здесь у компании есть средства для перекрытия кислорода некоторым серым дилерам.

— **Не могли бы вы назвать свой любимый подвесной мотор?**

— Собственного катера у меня нет, — Жан-Клод опять смеется, — просто нет времени на прогулки. Но считаю одним из лучших произведений “Мерка” классический 60-сильный двухтактник.

— **А что примечательного с вашей точки зрения есть у конкурентов?**

— Вся серия “Е-Тес” (двухтактники



Любимый мотор Жан-Клода Клавье

мощностью 40–90 л.с. с прямым впрыском) у “Evinrude”, “семидесятипятка” “Ямахи”, у “Сузуки” хотелось бы отметить четырехцилиндровые инжекторные четырехтактники мощностью 90 и 115 л.с.

— **Что же заставляет вас, гражданина свободной Европы, проводить почти 12 месяцев в году в непредсказуемой России? Не так много встретишь иностранцев, кто на постоянной основе живет в бывшем СССР.**

— Мне довелось поработать и в Южной Африке, и на Ближнем Востоке, и, естественно, в Европе. — Жан-Клод уже серьезен, да и “кока” давно кончилась, и теперь он яростно терзает пальцами фильтр от недокуренной сигареты. — В европейских странах никто не хочет рисковать, поэтому ежедневно приходится тратить массу усилий непонятно на что. Россия же, как бы правильно выразиться, жжет меня изнутри, я готов здесь работать 24 часа в сутки (видимо, поэтому бельгиец постоянно носит часы и на левой, и на правой руке — А. В.), тут действительно виден прогресс не только на бумаге. А для любого сэйлзмена (продавца — А. В.) это имеет громадное значение. Помогает и привычка, приобретенная на Ближнем Востоке. У арабов принято, когда нечего делать, спать. Вначале этот аспект их жизни приводил меня просто в бешенство, но теперь и я могу отрешиться от насущных проблем в любое время суток.

— **Почему же тогда при такой любви к России и местному производителю вы, мягко говоря, не приветствовали создание предприятия по сборке двигателей “Меркури” в Калининграде? В то же время ходят упорные слухи, что у вас есть уже конкретные наметки по открытию производства в КНР.**

— Во-первых, такие стратегические решения принимаются на значи-

тельно более высоком уровне. Но тут сыграли роль два фактора. Модельный ряд “Меркури” чрезвычайно большой, и было бы технологически нецелесообразно развивать производство, основываясь даже на пяти популярных моделях, тем более что российский рынок, как уже

упоминалось, настолько динамичен, что через год-другой на громадных просторах страны можно будет встретить всю мощностную линейку этих двигателей. А калининградский проект, по-моему, предусматривал выпуск небольшого ряда двухтактных двигателей. Но главное, у нашего

руководства остался неприятный осадок от предыдущего взаимодействия с местными моторостроителями. Несколько лет назад “Меркури” уже предпринимал попытки создать совместное предприятие с производителями “Ветерка”, но оказалось, что современные технологии не очень интересны чиновникам от моторостроения, и проект засох. Тем не менее мы всегда открыты для предложений, и любое значимое и продуманное технико-экономическое обоснование будет оперативно рассмотрено.

— **Что бы вы как человек, знающий всю морскую индустрию, могли пожелать читателям “КиЯ”?**

— По-моему, “КиЯ” единственный серьезный журнал в СНГ, пишущий на морскую тематику. Поэтому и уровень читателей у этого издания значительно выше среднеевропейского. Он сам в силах разобраться, где правда, а где рекламный глянец. Уверен, среди ваших сторонников случается значительно меньше несчастных случаев на воде. А при отдыхе на моторной лодке или яхте техническая грамотность имеет первостепенное значение.

Хочу пожелать им удивительных водных приключений и посерьезнее относиться к выбору двигателя — исходить из задач, которые поставлены. Катеростроителю желаю больше внимания уделять внутренней отделке корпусов и выпуску всевозможных аксессуаров. К сожалению, этому в России до сих пор не придается должного значения.

Андрей Великанов

мне высоковатой, ведь примерно за те же деньги можно приобрести мощный полноразмерный гидроцикл.

А что же приготовили гиганты индустрии — “Bombardier”, “Yamaha”, “Kawasaki”, “Polaris” и “Honda”? Прошлогодние прогнозы оправдались лишь частично. Ощутимый скачок сделала только “Bombardier”. “Yamaha” и “Kawasaki” спокойно эволюционировали, “Polaris” по-прежнему находится в стадии подготовки, а тайна “Honda” оказалась тайной не за семью печатями.

Теперь подробнее. Как известно, компания “Bombardier”, строящая самолеты, железнодорожный транспорт, специальную армейскую технику и средства для отдыха, разделилась в конце 2003 г. на две части. Одна работает на рынке серьезной, но мало динамичной техники, а к другой отошел более веселый и живой кусок от большого индустриального пирога. Теперь “Bombardier Recreational Products”, которой управляют родственники основателя фирмы Армана Бомбардье, имеющие 35% акций компании, занимается снегоходами, гидроциклами, моторными вездеходами, картами, моторками, подвесными моторами под марками “Evinrude” и “Johnson”, а также сопутствующими товарами. В результате в компании образовалось два практически независимых моторных конструкторских бюро. Одно в Австрии — это “Rotax”, там делают моторы широкого спектра применения. Другое в штате Висконсин, на севере США, где выпускают подвесные моторы.

Как мы и предполагали (см. № 186), “Rotax” форсировал свой 185-сильный при 7500 об/мин прошлогодний двигатель, увеличив давление в центробежном приводном компрессоре (за счет изменения передаточного отношения привода) и применив промежуточный охладитель воздуха — как правило, если мощность атмосферного мотора повышается наддувом более чем на 20%, то это требует введения промежуточного охладителя.

Теперь, после увеличения мощности этого четырехтактного трехцилиндрового мотора рабочим объемом 1494 см³ до 215 л.с. и частоты вращения до 8000 об/мин, новый двухместный “RXP” весом 358 кг (рис. 5) стал одним из самых скоростных серийных гидроциклов в мире (к этой категории можно отнести также “Kawasaki Jet Ski Ultra 150” сухим весом 278 кг с двухтактным трехцилиндровым карбюраторным двигателем рабочим объемом 1176 см³ с пластинчатыми впускными клапанами, который имеет мощность

Рис. 5. “Bombardier” не дают покоя лавры конкурентов, поэтому в этом году он уменьшил количество посадочных мест и увеличил мощность

145 л.с. и тягу в 410 кг.) С двумя седоками новинка “Bombardier” развивает скорость 105 км/ч, с одним водителем — 108 км/ч. Уже продается набор скуловых накладок, позволяющий увеличить скорость до 113 км/ч. Эти накладки устанавливаются на корпус и отбрасывают брызги вниз, приподнимая его из воды.

Видно, что “Bombardier” такие показатели дали нелегко, особенно если учесть, что для дизайнерских решений “SeaDoo” пока не характерна борьба за вес. Здесь и последней моде-



Рис. 6. На вкус и цвет товарищей нет, но теперь “Звездные войны” и “Макдональдсы” формируют вкусы местной публики, поэтому товарищ всегда найдется

ли постарались придать вид “мачо” (рис. 6), в стиле спортивных машин 50-х гг., что неизбежно сказалось на ее утяжелении. Однако коммерческий успех зависит не от одного только совершенства конструкции. Надо заметить, что прошлогодняя модель компании была бестселлером в Америке и Канаде.

Старается не отставать и “Honda”. Официально она открыла карты, и мы знаем, что ее четырехцилиндровый турбонаддувный с промежуточным охлаждением двигатель рабочим объемом 1235 см³ развивает 165 л.с. Но его потенциал гораздо выше, как и предполагалось. Удалось выяснить, что если сменить настройку компьютера управления двигателем, то без всяких доработок он выдает 210 л.с. (вспомните подвесные моторы “Honda 200” и “225”, различающиеся только настройкой компьютера?). Ответы на вопрос, как перенастроить электрон-



ные блоки, уже можно найти в интернете.

Ну а что у остальной тройки? “Polaris” в этом году, вопреки всем ожиданиям, ничего принципиально нового не предложил. Революционные скачки даются нелегко, нужно время для “стрижки капусты” и следующего рывка, однако формы и элементы ее прошлогоднего корпуса “MSX” до сих пор пользуются всеобщим вниманием (рис. 7).

Японцы “Kawasaki” и “Yamaha” идут другим путем: они спокойно выпускают по модели в год с неревolucionными усовершенствованиями.

“Kawasaki” приготовила самую шикарную из всех своих моделей — “STX-15F” (рис. 8), ставшую флагманом компании. От 125-сильной 1199-кубовой модели прошлого года “STX-12F” ее отличает увеличенный до 1498 см³ объем двигателя (рис. 9), причем сделано это без привлечения значительных капиталовложений, поскольку основой для нового двигателя является прошлогодний мотор, который, в свою очередь, базируется на легендарном мотоциклетном моторе от “Ninja ZX12R”. Инженеры компании увеличили ход поршня на 13.8 мм и диаметр впускного трубопровода на 4 мм, доведя его до 60 мм. Интересно, вяжется ли “Kawasaki” с этой разработкой в борьбу с “Suzuki” за ленту “короля скорости” для серийных мотоциклов?

Двигатель “STX-15F” имеет мощность 160 л.с. и увеличенный крутящий момент, обеспечивая самый быс-



Рис. 7. Обратите внимание на формы и накладные брызгоотбойники “Polaris MSX” — это намек на более широкое использование вертикальных тонких пластин-реверсоров для преобразования энергии воды в будущем

“Большая пятерка”:

сбылись ли прогнозы?

Технический прогресс не стоит на месте — в том числе и в области персональных средств передвижения по воде (к этой категории, за рубежом объединенной аббревиатурой PWC — Personal Water Craft, принято в первую очередь относить гидроциклы). Этой теме был посвящен обзор “Большая пятерка — кто кого?”, опубликованный в № 186. Что нового появилось с тех пор? Сбылись ли приведенные в нем прогнозы специалистов, предсказывающих дальнейший прогресс в области PWC? Удалось ли производителям “персональной” водной техники осуществить заявленные год назад планы? Обо всем этом рассказывает наш канадский корреспондент Николай Вардомский, который вновь посетил две крупнейшие североамериканские бот-шоу — в Нью-Йорке и Торонто.



Рис. 1. На вираже и в балансе

Рис. 2. Видны заправочные горловины, воздухозаборник и трос-кабель в нейлоновом чулке. Противоскользящее покрытие напоминает по виду каракуль, а на ощупь каучук.



Прежде чем перейти к собственно гидроциклам, стоит упомянуть о развитии такой не столь распространенной категории PWC, как моторные доски, впервые появившиеся на потребительском рынке еще в 60-е гг. (см., например, публикацию в “КиЯ” № 140 за 1989 г.) Технический прогресс — прежде всего в моторной области — оказал свое влияние и на эти экзотические снаряды. Мощность моторов, устанавливаемых на доски, год от года растет, а габариты уменьшаются, позволяя избавиться от выступающих капотов. Новая моторная доска (рис. 1 и 2), представленная в Нью-Йорке калифорнийской компанией “Power Ski”, вызвала даже в чем-то больший интерес, чем борьба за лидерство пятерки производителей гидроциклов.

Сердце снаряда — это плоский (около 200 мм высотой) одноцилиндровый двухтактный мотор рабочим объемом 330 см³ и мощностью 45 л.с. с электростартером (рис. 3), работающий на водомет (рис. 4). Емкость бака — более 11 л, 2,1 л — резерв. Короткоходный мотор изготовлен по самым новейшим технологиям, и такой, например, показатель, как удельная мощность — 136 л.с. на 1 л рабочего объема, вызывает уважение к его создателям. В конструкции пропульсивного комплекса, развивающего около 136 кг тяги, используется ременная передача от коленчатого вала к угловому редуктору привода импеллера, причем маховые массы максимально вынесены из



Рис. 3. Большое внимание было уделено настройке выхлопной системы и снижению шума. Корпусные детали мотора отлиты под давлением и с такой высокой чистотой поверхности, что кажется, будто их специально полировали.



Рис. 4. Вид снизу на алюминиевый воздухозаборник

картера, что позволило минимизировать подпоршневое пространство и тем самым улучшить продувку. Сам мотор расположен в носовой части доски, там же крепится силовой трос-кабель управления двигателем и самой доской, заканчивающийся ручкой с двумя кнопками “Старт” и “Стоп” разного цвета и рычажком управления дросселя.

Таким образом доска, трос и сам катающийся образуют динамически устойчивый свободно движущийся треугольник. В отличие от монолыжи или вейкборда, идущих на буксире, где всегда имеется кильватерная волна того или иного качества, на моторной доске лыжник должен сам создать волну или искать ее, чтобы сделать захватывающий прыжок. Скорость доски превышает 70 км/ч, что позволяет “наезднику” легко выпрыгивать из воды и выписывать весьма замысловатые пируэты. Правда, цена моторной доски — около 12 тыс. долл. — представляется

Рис. 8. Лучший “Kawasaki” с мотором объемом до 1.5 л. Кто первым перепрыгнет красные флажки этого магического рубежа?



Рис. 9. “Kawasaki” все делает обстоятельно, как и подобает фирме, связанной с авиацией

трый разгон среди всех четырехтактных гидроциклов. Лодка сухим весом 337 кг имеет тягу 435 кг, которую обеспечивает импеллер с тремя лопастями переменного шага овальной формы из нержавеющей стали, и сопло диаметром 82 мм. Причем двигатель и импеллер сконструированы так, что пики их эффективности совпадают по оборотам.

Концепция корпуса “пятнадцатой” навеяна гоночной моделью “1200 STX-R”, но добавлены новые спонсоны, стабилизирующие машину на поворотах и при большой скорости. Для улучшения посадки водителя ручки руля подняли на 38 мм и сдвинули их назад на 32 мм — для кого-то это наверняка существенно.

Для сравнения: прошлогодняя модель весит 334 кг при тяге 375 кг. Если посмотреть на удельные показатели, например, на отношение тяги к весу, то у “STX-15F” оно составляет 1.29, у

“STX-12F” — 1.12, а у скоростной “Ultra 150” — 1.48. Становится понятно, почему “Ultra” шесть лет подряд считалась самым быстроходным серийным аквабайком. (Если же говорить об абсолютном мировом рекорде скорости для гидроциклов — 141 км/ч, то его установил в июле 2002 г. на специально подготовленной “Yamaha GP1200 R” американец Форрест Смит, владелец сети ресторанов в Нью-Йорке. К сожалению, в прошлом году он погиб в автокатастрофе в возрасте 58 лет).

У “Yamaha” также обновки — “FX High Output” и ее же круизный вариант, отличающийся от первого сиденьем повышенной комфортности и дистанционным уменьшителем скорости. Сидя на месте пассажира или стоя на берегу, вы можете уменьшить скорость этого болида, если почувствуете, что рулевой не учитывает складывающиеся обстоятельства. Есть и кнопка, совсем останавливающая двигатель. К сожалению, дальность действия устройства не превышает 9 м. Возможно некоторые женщины сожалеют, сидя

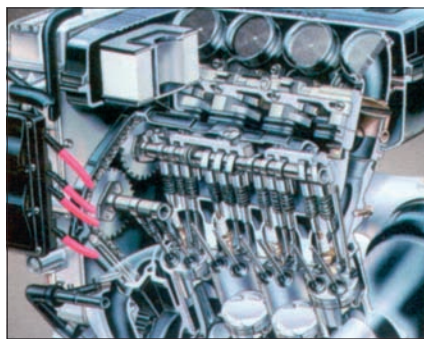


Рис. 10. Три впускных, два выпускных клапана (впуск для поршневых моторов более важен), свеча зажигания, инжектор (его обрезали, но он дует на впускные клапана). Как нашли место для всего этого конструкторы “Yamaha”, видно на заводском разрезе.

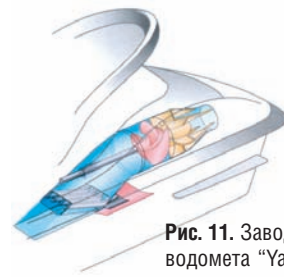


Рис. 11. Заводской рисунок водомета “Yamaha”

на месте пассажира, что такими пультами пока не оснащаются автомобили.

Если вспоминать прогнозы, то больше всего я промахнулся именно с “Yamaha”. Хотя в ее мотоотряде имеется четырехтактный 1296-кубовый двигатель с четырьмя клапанами на цилиндр, “Yamaha” предпочла базирование на 140-сильном 998-кубовом пятиклапаннике от модели “FX 140” 2001 г. Объем его увеличили всего-то на 54 “кубика” и с 1052 см³ сняли 160 л.с. (рис. 10). Как это удалось? Благодаря перепрофилировке кулачковых валов, впускной системе увеличенного сечения, прямому впрыску, улучшенному газообмену в цилиндрах и, возможно, благодаря тотальному электронному контролю настроек мотора. Мощность 152 л.с. с литра четырехтактного атмосферного мотора — представьте себе такой движок на “Таврии” или “Оке”!

Очевидно, что и мотор, и водомет (рис. 11) стали более тяжелыми, но, по сравнению со 140-й моделью (те же размерения корпуса), вес новой лодки снизился с 375 до 350 кг. Этого удалось добиться за счет применения SMC (Sheet Moulding Compound) — листового формованного композита, все чаще используемого для производства бамперов, ванн и вообще всевозможных емкостей, в том числе и лодок. Рулевая колонка может иметь угол наклона от 55 до 35°; 70-литровый бензобак и багажники общим объемом 100 л позволяют совершать длительные поездки. □

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.navigators-mercury.ru

**СТОЯНКА
КАТЕРОВ**

- Продажа
- Комиссионная
- Мастерская
- Широкий слип

www.stoyankakaterov.ru

на воде и на суше
зимой и летом

ФРАНКАРДИ СПб., Наб. Б. Невки, 24. тел. (812)320-3171

Force

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР
BUSTER ПО РОССИИ

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

Buster

BY FISKARS

ПРИГЛАШАЕМ
К СОТРУДНИЧЕСТВУ
РЕГИОНАЛЬНЫХ
ДИЛЕРОВ

- ▶ г. Москва
«Эсорт» (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





Необычная концепция РИБа

На этот РИБ с характерной S-образной седловатостью палубы и высоким баком трудно не обратить внимание. Но, помимо силуэта, напоминающего классические средиземноморские рыболовные лодки, немалый интерес способна вызывать и сама его концепция. По большому счету, это не совсем РИБ в обычном понимании — то, что издала выглядит как носовая часть “подковы” баллона, на самом деле изготовлено из пластика.

“Zar 75” — самая крупная лодка модельной линейки “Царей”, производимых итальянской компанией “ForSea”, расположенной в Колоньо Монцезе неподалеку от Павии. Всего выпускается семь моделей от 4.3 до 7.5 м длиной. Разработчиками ее является коллектив из трех человек во главе с владельцем верфи Пьеро Форменти. Правда, по его словам, сам он больше выступает в роли инженера-технолога, приспособившая к особенностям производственного процесса идеи разработчика обводов и собственно концепции “Царей” Франческо Амброзини и дизайнера Джорджо Пинчелли. Кстати, окончательная сборка корпусов производится непосредственно на территории фамильной усадьбы Форменти.

Франческо Амброзини мы отыскали в одном из удаленных цехов предприя-

тия, базирующихся в местной промзоне. Конструктор трудился над своей последней разработкой — “Царем”, рассчитанным на установку стационарного мотора с водометом.

— Всем хорош классический РИБ, — говорит Франческо, — но наряду с такими плюсами, как остойчивость, грузоподъемность и безопасность, есть у него и немало минусов. Наиболее серьезный из них, на мой взгляд — недостаточная жесткость корпуса, подверженного “скручиванию” на волне. Кроме того, обычно слабым местом является и крепление баллона к корпусу, особенно выполненное по схеме “ликтрос-ликтаз”. Поэтому мы разработали, если так можно выразиться, еще больший “гибрид”, чем тот, что представляет собой обычный РИБ. По сути “Царь” — жесткая лодка, снабженная надувными баллонами лишь в кормовых трех четвертях корпуса. На-

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

РИБа “ZAR 75” — САМОЙ КРУПНОЙ ЛОДКИ МОДЕЛЬНОГО РЯДА “ZAR”

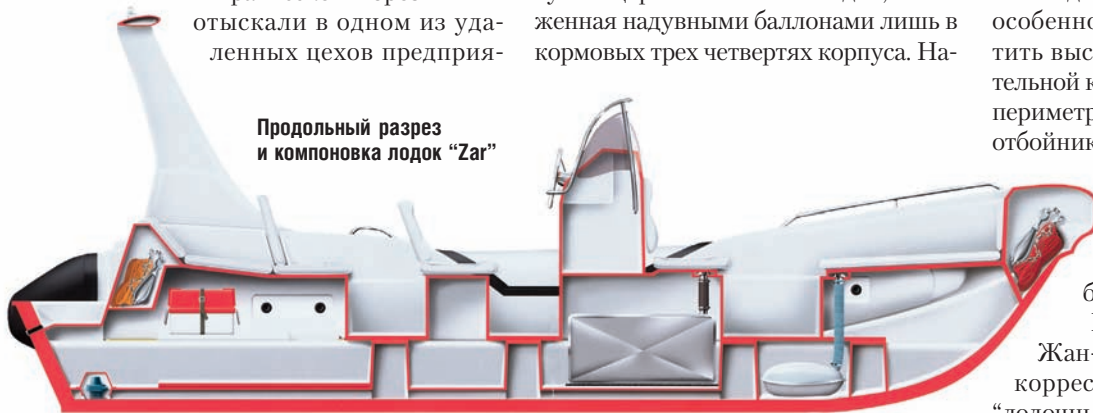
Длина наиб., м	7.42
Ширина наиб., м	2.82
Длина кокпита, м	7.35
Ширина кокпита, м	2.20
Диаметр баллона, м	0.57
Количество отсеков баллона	6
Вес, т	1.10
Пассажировместимость, чел.	14
Объемы, л:	
- топливных баков	2x200
- бака для воды	80
Мощность ПМ, л.с.:	
- максимальная	250
- минимальная	130
Категория согласно сертификату CE	
	B
Цена, евро	26 540

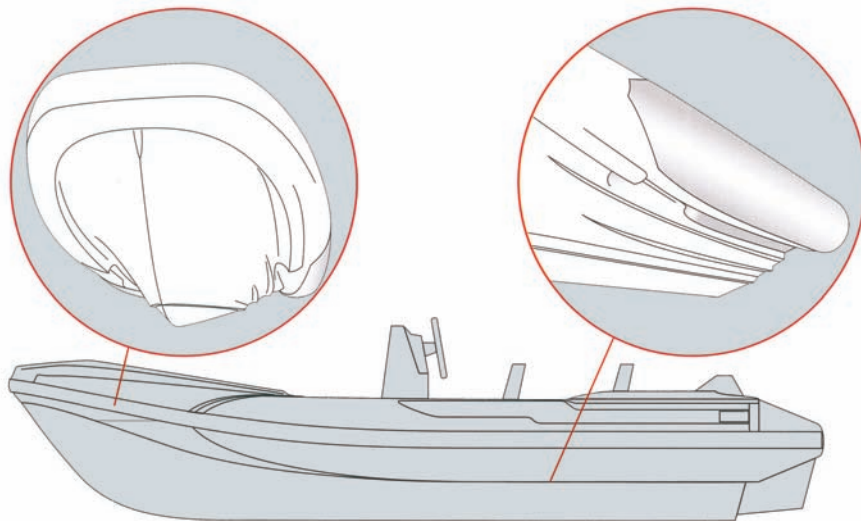
правлена эта мера прежде всего на повышение остойчивости и стабильности хода.

При разработке обводов с поверхностями сложной кривизны широко применялось трехмерное компьютерное моделирование. В числе главных особенностей корпуса можно отметить высокую носовую часть значительной килеватости, обрамленную по периметру подковообразным брызгоотбойником, образованным “фальшивым баллоном” из пластика, продолжением которого по бортам служат уже нормальные надувные баллоны.

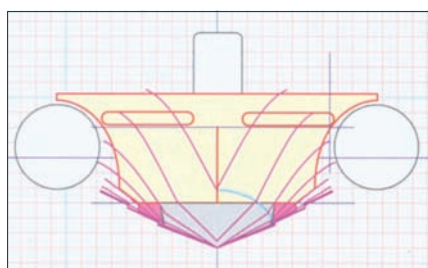
Наш коллега из Франции Жан-Мари Тьерри, внештатный корреспондент сразу нескольких “лодочных” изданий, которому дове-

Продольный разрез и компоновка лодок “Zar”





Одной из главных особенностей обводов лодок "Zar" являются подковообразный носовой брызгоотбойник, большая высота и килеватость носовой части



лось протестировать "Zar 75" на ходу, дал очень высокую оценку поведению лодки в штормовую погоду — быстрый выход на глиссирование, мягкий ход на волне без забрызгивания кокпита, великолепная устойчивость в поворотах.

Также обращает на себя внимание продуманность компоновки, предусматривающей возможность трансформации сидений и диванов (как это принято в Италии, лодку легко пре-

вратить в просторный плавучий пляж), а также обилие вместительных рундуков.

На сегодняшний день компанией изготовлено около 300 лодок модельной линейки "Zar", подавляющее большинство которых продано в Италии. У их владельцев, кстати, есть свой фан-клуб, который в нынешнем году провел слет-фестиваль под несколько двусмысленным названием "Царь-мания". Пьеро Форменти, демонстрируя нам красочный бюллетень фестиваля, особо подчеркнул, что его компания к организации данного мероприятия отношения не имеет.

Артем Лисочкин

Только что выклеенные баллоны из хайпалона-неопрена. Представители компании сообщили, что выклейка производится не встык, а внахлест — что сложнее, но надежнее.



Катамараны и однокорпусные яхты «Marlyn»
мачтовый профиль и готовые мачты
 из материалов повышенной прочности
 (значительно превосходящих АДЗ1Т1)
 изготовление такелажа
тел. (095) 504-7595
www.marlyn.ru

ВЕТРОГЕНЕРАТОРЫ
 - мобильные ветрогенераторы легкие и удобные, для яхт, автомобилей, экспедиций и путешествий
 - для морских условий и климата крайнего севера
 - специальная комплектация, отечественные и импортные
 - доставка по России и СНГ

тел.: (812) 970-43-51, тел/факс: (812) 528-23-18
 e-mail: info@windgen.ru ; интернет-каталог с ценами: www.windgen.ru

МИРОВОЙ ЛИДЕР МОРСКОЙ ЭЛЕКТРОНИКИ
Raymarine
 ПРЕДСТАВИТЕЛЬ В РОССИИ ON BOARD
ЭХОЛОТЫ • РАДАРЫ • КАРТПЛОТТЕРЫ
НАВИГАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ • GPS
РАДИОСТАНЦИИ • АВТОРУЛЕВЫЕ СИСТЕМЫ
КАРТОГРАФИЯ С-МАР

расширяем дилерскую сеть
МИКСТ www.mikstmarine.ru info@mikstmarine.ru т/ф: (095) 202-26-26

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. (3832)37-70-90, e-mail: ngk-nsk@hotmail.ru



Первый выстрел – и сразу в десятку

Новое поколение яхт “Open 60” от Брюса Фарра

Яхты класса “Open 60” довольно часто сравнивают с автомобилями “Формулы-1”. Сравнение, конечно, несколько напыщенное, но по сути – точное, поскольку эти суда, предназначенные в первую очередь для одиночных океанских гонок, являются квинтэссенцией современных технологий и своеобразным полигоном, на котором отрабатываются технические решения, приходящие впоследствии в конструкцию более массовых спортивных, а зачастую – и прогулочных яхт. Так было с системами водяного балласта, поворотными мачтами-крыльями, двойными рулями, отклоняемыми балластными килями, сверхлегким стоячим такелажом из волокна РВО и многими другими инновациями. Как правило, любая новая яхта “Open 60” становится предметом особого внимания и долгого обсуждения яхтсменов, конструкторов и журналистов.

И неслучайно, что первая лодка подобного типа, спроектированная конструкторским бюро “Farr Yacht Design”, уже создавшим множество удачных океанских гоночных судов, сразу вызвала повышенный интерес. И, хотя ранее Б.Фарр никогда не занимался “Open 60”, новая яхта начала свою карьеру с того, что выиграла “девичью” гонку – трансатлантическую “двойку” “Transat Jaques Vabre 2003” по “диагонали” океана (из Франции в Бразилию) – с явным преимуществом. Лодка, названная “Virbac”, возглавила гонку на шестой день плавания и не уступала лидерства все последующие десять дней пути. Подобная удача с первого выстрела заставила всех вновь задуматься над тем, в чем же

заключается секрет “новозеландского волшебника”...

Эта яхта, обозначаемая в технической документации как проект FYD № 498, была заказана спонсором французского яхтсмена Жан-Пьера Дика – новозеландской фирмой “Virbac” – специально для его выступления в главном парусном соревновании 2004–2005 гг.: кругосветной океанской “нон-стоп” гонке яхтсменов-одиночек “Vendee Globe”. Перед этим спортсмен запланировал участие сразу в трех трансатлантических регатах, включая и знаменитую одиночную гонку “The Transat” (ранее – OSTAR). Работы над новым судном начались в 2001 г. (после завершения предыдущей “Vendee Globe”) и продолжались без малого год. Лишь в середине 2002 г. новозеландская верфь “Cookson Boats” (особо известная постройкой катамарана “Playstation”) приступила к изготовлению корпуса лодки, а в начале 2003 г. “Virbac”

была спущена на воду и после ходовых испытаний, некоторой обкатки и настройки направилась в Европу.

Характерно, что проект яхты не является просто калькой, снятой с уже существующих проектов, и содержит ряд новшеств, позволивших



Общий вид и план парусности

Б.Фарру заявить о “Virbac” как о первой яхте третьего поколения “Open 60”. (Первым поколением считаются яхты постройки первой половины 90-х гг. прошлого века, созданные для участия в одиночной гонке “Vendee Globe 1996-1997” (здесь можно упомянуть яхты, спроектированные “Groupe Finot”), вторым – лодки, построенные на границе двух тысячелетий – например, такие, как прославленный “Kingfisher” Э.Макартур).

Первое поколение яхт “Open 60” характеризовалось прежде всего относительно малой массой балластного килля. В погоне за скоростью конструкторы стремились предельно облегчить свои суда, полагаясь в основном на возможность перемещения балласта как на панацею. Типичная “шестидесятка” той поры имела водоизмещение 8–9 т, ширину корпуса порядка 4.5 м и массу балластного килля – всего около 2 т. Площадь парусности колебалась от 200 м² на острых курсах до 400 м² и более на полных. Однако подобные характеристики яхт стали причинами серьезных проблем, связанных с их остойчивостью: в ходе “Vendee Globe 1996-1997” четыре яхты перевернулись и не смогли самостоятельно выпрямиться. Трое яхтсменов были спасены, еще один – канадец Джерри Руффс – погиб.

Произошедшее потребовало серьезного пересмотра правил класса, связанных с остойчивостью и безопасно-

стью. Появилось требование обеспечить на диаграмме остойчивости соотношение площадей, описываемых кривой восстанавливающего момента в зонах положительной и отрицательной остойчивости, не менее чем 5:1 соответственно. Плюс к этому — обязательное практическое испытание остойчивости яхты в присутствии мерителя.

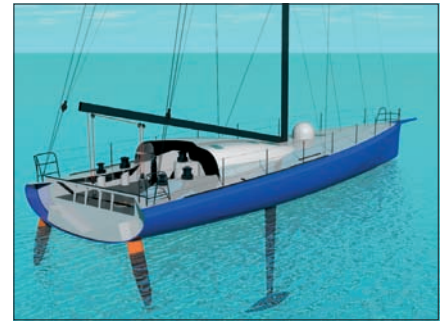
В итоге, яхты второго поколения, построенные с учетом этих требований, несли уже заметно более тяжелый балласт — в среднем его масса возросла на тонну, достигнув 3 т. Заметно выросла и ширина корпуса. Произошла определенная канонизация ТТХ и технических решений, применяемых на “Open 60”. Характерная “шестидесятка” второго поколения — это вооруженная шлюпом прямоштевневая лодка максимально возможной (60 футов = 18.28 м) длины с острым носом и широкой “глиссирующей” кормой, имеющая ширину корпуса 5.40 м*, осадку 4.50 м, узкий и глубокий балластный киль, поворачиваемый с помощью гидравлического механизма (яхты с жестким килем — исключение, хотя встречаются и они — например, старый “Pindar” Э.Ричардс) и два вертикальных шверта кинжального типа, размещенные с небольшим наклоном по обе стороны от ДП в районе мачты. Площадь лавировочных парусов составляет 220–250 м², площадь геннакера — 140–170 м². (Любопытно, что, несмотря на увеличение массы балласта и ширины корпуса, водоизмещение яхт второго поколения за счет совершенствования материалов и методов проектирования практически не изменилось, удерживаясь, в среднем, у границы 8.5–8.6 т.) Нормой стала сэндвичевая конструкция корпуса с использованием в качестве наполнителя сот из волокна номекс.

Неотъемлемой частью планировки “шестидесятки” является так называемая “веранда” — примыкающая к рубке часть кокпита, накрытая жестким козырьком, где в специальном кресле гонщик проводит большую часть времени, не подвергаясь риску быть смытым или выброшенным за борт, держа в то же время яхту под своим контролем. Обязателен теперь и аварийный люк в транце, позволяющий яхтсмену покинуть перевернутую лодку при неблагоприятном развитии событий. Подобная эволюция дала свои плоды — в ходе недавней гонки “Around

Alone” (см. “КиЯ” № 182–184) на “Open 60” возникали различные неполадки (поломки мачт, килевых и рулевых устройств), но ни одна из них не опрокинулась, а сама гонка обошлась без жертв.

Это обстоятельство повысило интерес гонщиков (и спонсоров) к более сложной гонке — безостановочной “Vendee Globe 2004–2005”, старт которой должен состояться в ноябре этого года. В ходе подготовки к ней ряд яхтсменов модернизирует свои старые суда (в частности, серьезной модификации подвергается сейчас хорошо известная “Sill”). Другая часть спортсменов меняет их на более современные из числа уже построенных и обкатанных (к примеру, новой яхтой Э.Ричардс стал бывший “Hexapop” Г.Далтона). Некоторые же гонщики заранее заказали себе новые лодки, наиболее интересной из которых сегодня как раз и считается “Virbac”.

Хотя ее проектирование формально велось, как принято говорить, “с чистого листа”, тем не менее в работе над ней FYD отталкивалось от собственных недавних разработок — в первую очередь, от яхт класса VOR 60 (см. “КиЯ” № 179), ведь из восьми яхт этого типа шесть сошли с чертежных досок FYD. “Virbac” имеет легкий корпус сэндвичевой конструкции с глиссирующими “швертботными” обводами и

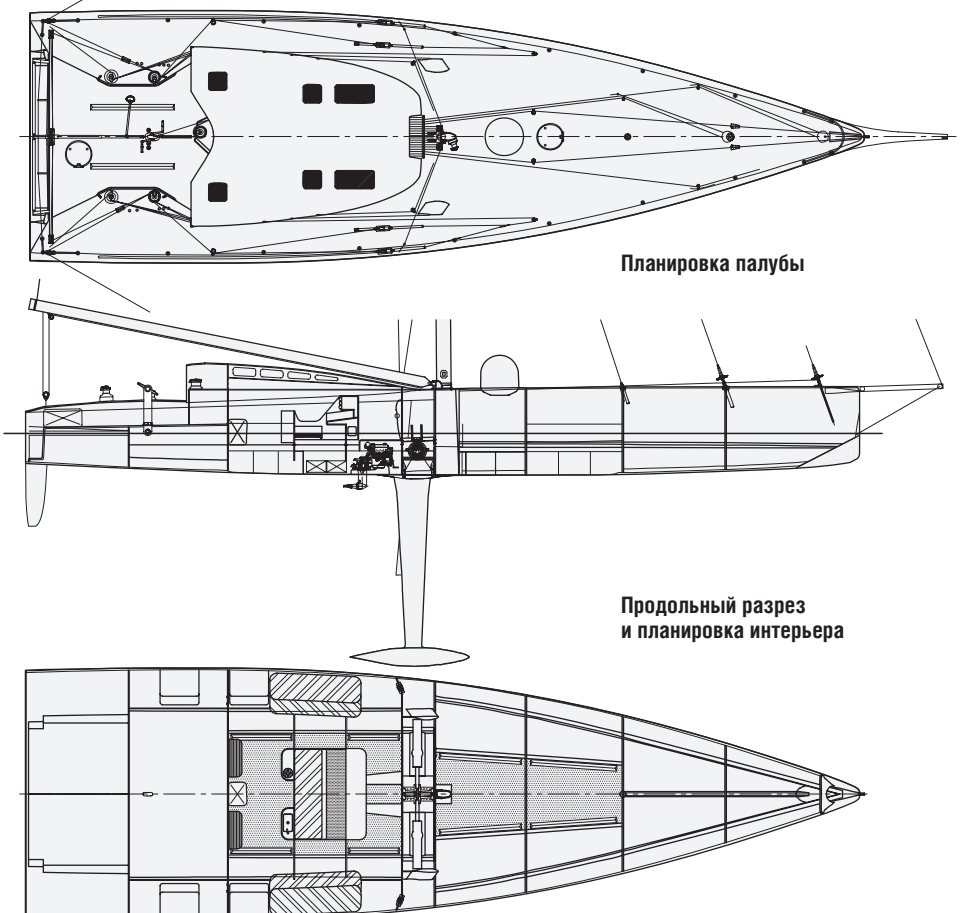


ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЯХТЫ “VIRBAC”

Длина, м:	
- макс.	18.28
- по КВЛ	18.08
Ширина, м	5.55
Осадка, м	4.50
Площадь парусности, м²:	
- на острых курсах	283
- на попутных курсах	574
Водоизмещение, кг	8600
Масса балласта, кг:	
- в бульбкиле	3200
- водяного	800
Угол отклонения киля, град.	35
Угол заката ДСО*, град.	130
Материал корпуса	Кевларовый сэндвич с наполнителем из номекса

*Диаграмма статической остойчивости

широкой кормой (ширина корпуса на последней трети длины яхты практически постоянна). Одновременно применены отклоняемый балластный киль и перемещаемый водяной бал-



* Появились и такие экстремальные проекты, как “Ecover” (1998 г.), имевший ширину корпуса 5.75 м и мачту, поддерживаемую дополнительными ауригерами.

ласт. Все тяжелое оборудование — вспомогательный двигатель, дизель-генератор, гидравлическая система перемещения киля, помпы водяного балласта — размещено как можно ближе друг к другу для уменьшения продольного момента инерции. В маленькой каюте — две побортно расположенные койки и большой стол в виде приплюснутой буквы “П”, в левой “ножке” которой находится плитка, а в правой — мойка. Над столом же находится весь комплекс навигационных приборов. Поверхность надстройки покрыта панелями солнечных батарей.

Готовя материал о новой яхте, мы попросили сотрудников FVD прокомментировать ход процесса создания этой лодки и ответить на ряд вопросов редакции. Ниже мы приводим сокращенный текст нашей беседы, состоявшейся вскоре после финиша гонки “Transat Jaques Vabre”.

— **Что ставилось вами во главу угла при разработке проекта 498?**

— Поскольку нам предстояло создать яхту для безостановочной кругосветной одиночной гонки, мы исходили из двух ключевых для достижения победы факторов.

Во-первых, из оптимизации корпуса лодки и ее парусного вооружения для движения с максимально возможной скоростью по наиболее выгодной дистанции, для чего были проанализированы все доступные метеоданные на этой трассе за последние десять лет.

Во-вторых, из максимального соответствия будущей лодки пожеланиям и физическим возможностям ее капитана, и потому работали в тесном контакте с ним и его командой. Мы считали особенно важным не просто достичь компромисса между скоростью и безопасностью, но добиться решения одновременно двух задач — построить судно легкое и безопасное для управления в одиночку.

— **Каким образом проводился анализ погодных условий?**

— О, это наше know-how. В силу незначительного количества надежных метеостанций в Большом Южном океане получение точных метеоданных для последующего прогнозирования в том районе возможно лишь при условии корректной промежуточной интерполяции имеющихся сведений. Мы располагаем уникальным программным обеспечением (ПО), разработанным исключительно для нужд нашего бюро в тесном сотрудничестве с ведущими метеорологами США и ряда других стран. Среди них, например, была и легенда из числа “раутеров” — знаменитый Боб Райс, приведший к победам и рекордам многих выдающихся яхтсменов, таких как сэр Питер Блэйк, Оливье де Керссон и хорошо известный вам Стив Фоссетт. Выступление яхт в “Volvo Ocean Race” показало, что результаты нашего анализа и последующего прогноза хорошо согласовывались с реальными погодными условиями практически на всей дистанции: мы оцениваем уровень соответствия примерно в 88%. По итогам VOR, в алгоритм работы этого ПО были внесены некоторые коррективы, и сейчас мы располагаем, возможно, наиболее точной системой из имеющихся.

— **Как велась оптимизация проекта яхты под предполагаемую погодную модель?**

— Это была долгая и кропотливая работа. Были созданы девять различных математических проектов будущей яхты. В первый (базовый) вариант заложили известные данные одной из существующих яхт этого класса (не спрашивайте, о каком конкретно судне идет речь). Каждый последующий вариант (а они “обкатывались”, если так можно выразиться о математических моделях, одновременно) имел

одно существенное (наряду с более мелкими) отличие от базового. Варьировались в основном ширина корпуса и его водоизмещение. Данные всех моделей обрабатывались в компьютере при помощи известных VPP-методик*. На основе полученных материалов мы составили своеоб-

разную матрицу, которая позволяет оценивать влияние тех или иных конструктивных изменений как на время прохождения всей дистанции, так и отдельных ее отрезков. Полученные результаты заставили нас сосредоточиться, например, на решении задачи достижения яхтой высоких скоростных качеств на полных и очень полных курсах. Одним из главных результатов такого процесса стала, в частности, конструкция парусного вооружения, значительно отличающаяся от существующих “шестидесятков”.

— **В чем заключаются эти отличия?**

— Во-первых, яхта проекта 498 способна нести заметно большую площадь парусности на попутных курсах — 574 м². У многих наших конкурентов — лишь 500–550 м². В итоге, значительная энерговооруженность “Virbac” способствует достижению больших, по сравнению с соперниками, скоростей на попутных курсах и более быстрому разгону в легкий ветер.

Во-вторых, мы отказались от поворотной мачты-крыла, палубных ауригеров и других, тому подобных экзотических решений. Наши исследования показали, что в условиях классической кругосветной гонки (с запада на восток) подобные конструкции не дают никаких преимуществ. На “Virbac” — обычная довольно гибкая углепластиковая мачта с четырьмя рядами краспиц (большинство конкурентов имеет лишь три ряда) и тремя внутренними штагами, что позволяет капитану яхты точно контролировать ее изгиб.

В-третьих, была применена (хоть это уже и не имеет отношения к компьютерному моделированию) иная схема проводки фалов (центральная, когда идущие на лебедку горизонтальные участки фалов располагаются в ДП яхты), что позволяет гонщику легче оперировать с парусами. Есть и другие отличия, нацеленные на облегчение труда яхтсмена.

— **Однако при возвращении судна во Францию после триумфального финиша в Бразилии мачта все же была потеряна. Вы уже можете что-то сказать о причинах ее поломки?**

— Мы до сих пор окончательно не понимаем причин поломки. Предварительно полученная нами информация свидетельствует о том, что за несколько минут до этого сломался палец в



НАВИКОМ

СРЕДСТВА СПУТНИКОВОЙ СВЯЗИ И ТВ,
КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ОСНАЩЕНИЮ СУДОВ,
КАРТ-ПЛОТТЕРЫ, GPS-ПРИЕМНИКИ,
ЭЛЕКТРОННАЯ КАРТОГРАФИЯ,
РАДАРЫ, ЭХОЛОТЫ,
РАДИОСТАНЦИИ



Chartmaster
169CS

INTERPHASE
Forward Looking Technology

GPS/ЭХОЛОТ

Тел.: (095) 730-2140
Факс: (095) 116-7511

www.navicom.ru

* VPP (velocity predictive program) — общее название специализированного ПО, позволяющего определить скорость яхты в заданных погодных условиях.

путенсе нижнего бакштага, идущего к первому ряду краспиц. Обращаем ваше внимание на то, что вследствие ошибок в переводе с французского во многих англоязычных изданиях была помещена ошибочная информация о поломке самого путенса и даже о том, что якобы путенс был вырван из палубы. Пользуясь случаем, хотим сказать, что это не так. Окончательные же причины потери мачты устанавливаются. Признаков расслоения углеткани на уцелевшем обломке не обнаружено, значит, проблема — не в качестве изготовления.

— **В пресс-релизе FYD указывалось, что большое внимание при создании “Virbac” уделялось отработке выступающих элементов подводной части — килля, рулей и швертов. Какие конкретно работы проводились и были ли это реальные бассейновые испытания или речь шла о компьютерном моделировании?**

— О компьютерном. Финансирование проекта “Virbac” не позволяло воспользоваться тестовыми бассейнами — все же это очень дорогой процесс, учитывая и стоимость изготовления моделей. Но мы обобщили весь тот опыт, который получили при работе над проектами VOR 60 и “BMW/Oracle” для Кубка Америки — а вот там были реальные бассейновые испытания. В случае же с проектом 498 мы оценивали взаимовлияние различных форм и профилей килей и швертов и отработывали варианты их расположения на корпусе будущей яхты с использованием современных VPP и CFD-программ*. Можем отметить, что весь цикл компьютерного расчета и анализа, посвященный выбору оптимальных пропорций отдельных деталей яхты и ее корпуса в целом занял несколько месяцев. Повторю, эта была сложная и кропотливая работа. Идеальные параметры подбирались буквально миллиметровыми приближениями. В результате мы получили, что хотели, и очень гордимся этим. В частности, большим достижением мы считаем конструкцию асимметричных полностью взаимозаменяемых швертов — при поломке любого из них гонщик может пользоваться вторым швертом без потери эффективности.

— **Что вы можете сказать об обводах нового судна?**

— Обводы “Virbac” оптимизированы для продолжительного движения с

попутными ветрами на полных и очень полных курсах за счет способности яхты к серфингу на волне. Мы рассчитываем, что “буерный эффект” сможет проявляться даже на бакштагах. Подробнее рассказать о примененной комбинации обводов и ряде других особенностей яхты не можем. До тех пор, пока все соперники Жан-Пьера по “Vendee Globe” не спустят свои новые лодки на воду, мы не станем раскрывать некоторые особенности ее конструкции.

— **Какие еще особенности проекта вы бы хотели отметить особо?**

— Считаю заслуживающей внимания планировку яхты — ее подпалубного пространства и особенно кокпита. Взгляните, насколько удобно спланирован кокпит!

— **Да, налицо модная ныне схема с двумя сходными люками.**

— Вы правы — это и в самом деле популярная сейчас схема, очень удобная (поскольку центральная проводка фалов выглядит более логичной) и позволяющая расширить надстройку. Но дело не ограничилось ею одной. Обратите внимание на расположение шкотовых лебедок, которые на комингсах вынесены ближе к середине кокпита. Такую схему мы придумали в процессе обсуждения с Жан-Пьером и его командой и считаем ее весьма и весьма удобной. При ней и шкотовые лебедки по бортам, и “кофейная мельница” с переключаемым на разные лебедки приводом находятся в зоне быстрой досягаемости гонщика, располагающегося на “веранде”. Сам кокпит при этом становится меньше, что повышает защищенность спортсмена.

— **Вы отмечаете проект “Virbac” как первую яхту третьего поколения “Open 60”. Какие есть для этого основания — ведь, казалось бы, ничего революционного в ГТХ лодки не содержится?**

— Точнее, поколения “3.5”. Сейчас уже можно считать третьим поколением все яхты, специально построенные для “Around Alone”. В нашем проекте уже учтены результаты последних крупных соревнований с участием “шестидесяток” — гонок “Around Alone” и “Route du Rhum 2002”. Наша яхта имеет большую энерговооруженность, лучшую управляемость, меньшую смоченную поверхность и лучшую гидродинамику по сравнению с другими участниками этих гонок. Благодаря новым методам проектирования значительно усилена жесткость корпуса — это очень важный параметр, о котором порой забывают. Не в последнюю очередь для безостановочной



гонки важны условия пребывания яхтсмена на борту — мы постарались сделать их наиболее комфортными. Проект 498 — в определенном смысле базовый: теперь он послужит основой для создания будущих яхт для “Volvo Ocean Race”.

— **Значит ли это, что старые лодки будут неконкурентоспособны с “Virbac”?**

— По крайней мере, результаты TJV, где наша яхта лидировала более половины дистанции и выиграла с большим отрывом (причем — у довольно сильных соперников), дают основания думать именно так. По нашим оценкам, в ходе будущей “Vendee Globe” она будет иметь преимущество перед соперничающими яхтами, составляющее примерно 3.5% на каждую милю дистанции. Конечно, мастерство гонщика, его умение прогнозировать погоду и, наконец, просто везение, удачу, тоже нельзя сбрасывать со счетов...

— **Раз уж речь пошла о везении, позволите последний вопрос на близкую тему. Руководителя FYD часто называют “новозеландским волшебником”, имея в виду его умение строить победные лодки. Из чего все-таки складывается это “волшебство”?**

— В первую очередь — из определения и грамотного анализа всех составляющих, которые и приводят к созданию яхты, развивающей в заданных условиях более высокую скорость и способной поддерживать ее в течение продолжительного времени. А все остальное — просто кропотливый труд по сведению воедино всех результатов анализа и выработке окончательной концепции будущего судна.

— **Выходит, никакого секрета нет?**

— No comments...

Артур Гроховский
Фото Айвора Уилкинса
и Явана Зедды

Редакция “КиЯ” выражает благодарность Дэвиду Миллетту, Дженнифер Эммет и Стиву Моррису (вице-президенту FYD) за оказанное содействие

* CFD (computer fluid dynamic) — общее название специализированного ПО, моделирующего поток жидкости и обтекание им различных предметов.



Первоклассная лодка!

Первая гонка яхт
“First Class 8”, 1983 г.

Более двадцати лет минуло с той поры, когда Жан-Мари Фино совместно с Жаном Фару и верфью “Beneteau” разработали национальный 8-метровый крейсерский монотип. Лодка эта, без особых затей названная “First Class 8”, оказалась исключительно удачной — в общей сложности было продано более тысячи судов, что сделало “FC 8” самым популярным типом крейсерско-гоночных яхт во Франции.

Достоинством проекта была заложенная в него возможность транспортировки лодки на трейлере, для чего ширину судна конструкторы ограничили 2,50 м, а киль сделали подъемным. В сочетании с относительно небольшим водоизмещением (1400 кг) это позволяло легко транспортировать яхту к месту гонок. Парусное вооружение лодки (шлюп 7/8) с относительно малым стакселем позволяло легко справляться с ним даже семейному экипажу, а достаточно большая длина по ватерлинии обеспечивала судну приличные скоростные качества в средний и свежий ветер.

Обстановка внутри лодки была, конечно, довольно спартанской, но все же там имелись четыре полноценных спальных места и крохотный камбуз, поэтому суденышко можно было использовать и для семейного отдыха. А на старт гонок выходило порой до 300 яхт одновременно, делая такие регаты азартным и захватывающим зрелищем.

Время шло, удачная конструкция старела. “Классу 8” требовалась современная замена — более скоростная и динамичная лодка, но в то же время недорогая и мобильная. И вот год назад такая замена появилась — ею стал новый “First Class” от “Beneteau”, спроектированный все тем же Жан-Мари Фино в сотрудничестве с Пьером Форджиа, но уже не в порядке частной инициативы, а по заказу Французской федерации парусного спорта.

Новая яхта получила еще более изящные и стремительные обводы, меньшее водоизмещение и массу балласта, но зато большую площадь парусности и чрезвычайно просторный кокпит. Ширина корпуса осталась прежней, благодаря чему за судном сохраняется качество “трейлерного”. И хотя на яхте остаются четыре спальных места, новая версия популярной лодки уже вряд ли подходит для семейного отдыха — это чисто спортивная машина, лишь внешне сохра-

Старое и новое поколение яхт — борт о борт



First Class

7.5

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

ЯХТ "FIRST CLASS" СТАРОГО И НОВОГО ПОКОЛЕНИЙ

Длина, м:	"FC 8"	"FC 7.5"
- макс.	8.50	8.25
- корпуса	7.85	7.49
- по КВЛ	7.10	7.16
Ширина, м	2.49	2.54
Осадка, м:		
- корпусом	1.75	2.35
- швертом	0.70	0.70
Площадь парусности, м ² :		
- генуя	18.5	16
- грот	20.3	22
- спинакер	49	58
Водоизмещение, кг	1400	1220
Масса балласта, кг	515	325



Компьютерные эскизы яхты "First Class 7.5"



няющая некоторые черты "круизера". А главное — лодка построена по новой технологии, когда смола подается под давлением в заранее заполненный кевларом и стеклотканью промежуток между матрицей и пуансоном, откуда выкачивается воздух. Подобный метод позволяет изготавливать очень качественные корпуса с высокой весовой культурой, при этом исключается значительная доля тяжелого ручного труда. Поэтому такая технология уже проникает и в производство суперяхт (см. "КиЯ" № 188).

Основными требованиями при проектировании новой яхты были следующие: создать надежную современную быстроходную лодку для участия в крейсерских регатах, при этом легкую и безопасную в управлении, обеспечивающую возможность самоспряжения силами экипажа и легко перевозимую по дорогам общего пользования.

Время покажет, сможет ли новая лодка оказаться столь же популярной, чем ее "первоклассный" предшественник. Ну, а отечественным конструкторам близкого по концепции и размерениям класса трейлерных лодок T800 (см. "КиЯ" №188), причем быстро развивающегося в России, возможно, стоит приглядеться к концепции и конструкции "Beneteau First Class 7.5".

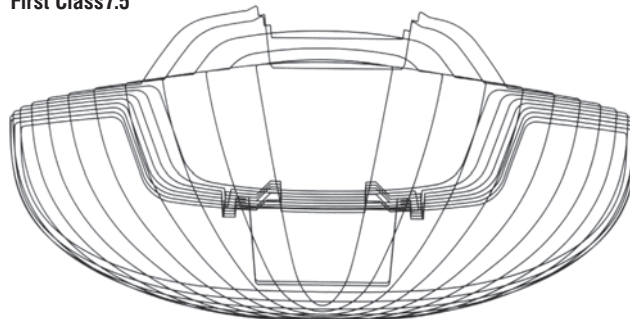


Павел Игнатъев
Компьютерная графика
Пьера Форджиа

Головной образец новой яхты на ходовых испытаниях



Теоретический чертеж корпуса яхты "First Class 7.5"



Класс OPEN 30 **ожил!**

Численность недавно созданного класса океанских гоночных яхт "Open 30", о котором мы писали в "КиЯ" № 187, начала довольно быстро расти. Особенно большой интерес к новому классу проявили, как ни странно, не сами его родоначальники — американцы, а австралийцы. Специально по заказу группы австралийских энтузиастов "Open 30" конструкторское бюро "Van Gorkom Yacht Design" разработало проект "VG-Open 30". Предлагается два его варианта: базовый (или "low-tech"), предназначенный для самостоятельной постройки яхты со стеклопластиковым сэндвичевым корпусом в условиях домашней верфи, и "расширенный" (или "high-tech") — для изготовления яхты из современных высокопрочных материалов на хорошо оборудованном производстве. Любопытно, что, несмотря



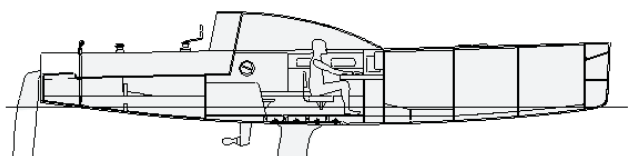
Базовый вариант с фиксированным килем

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЯХТЫ ПРОЕКТА "VG-OPEN 30"

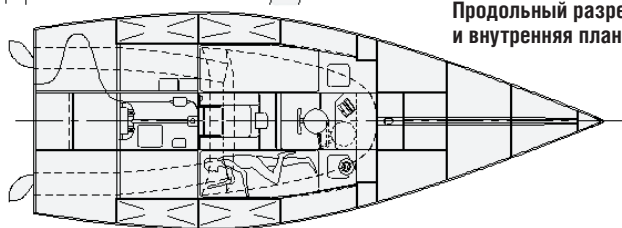
Длина, м:	
— макс.	9.144
— по КВЛ	8.534
Ширина, м	3.500
Осадка, м	2.500
Водоизмещение, кг	1932



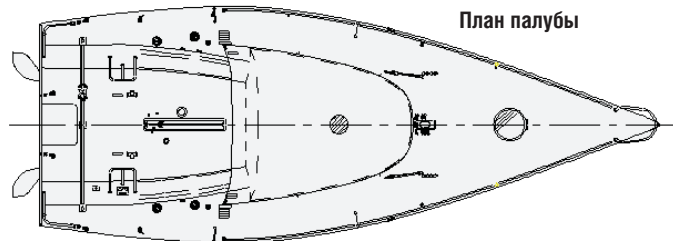
"High-tech" — вариант с поворотным килем



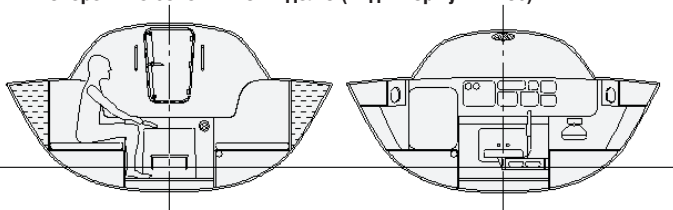
Продольный разрез и внутренняя планировка



План палубы



Поперечные сечения по миделю (вид в корму и в нос)



на широкое развитие современных компьютерных технологий, применяемых для раскроя стеклоткани и вырезания деталей набора яхты, документация для обоих вариантов включает в себя "живые" шаблоны всех деталей набора яхты, ее киля и рулевого устройства, выполненные из майлара.

Цена комплекта довольно велика — даже базовый вариант стоит 2950 долл. США (что, по мнению конструктора, составляет все же не более 5% окончательной построечной стоимости судна). Зато в него входит, помимо собственно строительных чертежей, масса другой полезной документации: подробный температурный график отверждения ламината, технологические карты-схемы монтажа палубного и вспомогательного оборудования, сведенные в таблицу результаты работы VPP-программы, полная оценка гидростатики и гидродинамики судна.

Хочется надеяться, что в обозримом будущем и российские яхтенные конструкторы предложат на рынке свои проекты в таком же цивилизованном виде, а наши яхтсмены — реализуют их на столь же высоком уровне.

Тем временем зарубежные конструкторы рассчитывают, что класс "Open 30", представляющий собой идеальную переходную ступень от "Mini" к "большим дядькам" типа "Open 50/60", ожидает большое будущее — и он станет не менее популярен, чем "полутонники" 20 лет назад.

П. И.



ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ КАТЕРОВ И ЯХТ

Доставка по России
Цены приведены в рублях

НАШИ МАГАЗИНЫ:

г. Москва, ТЦ "Экстрим", ул. Смольная д. 636, 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", "JOHNSON" или "YAMAHA"

Модель	руб.	Модель	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	188 598	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 III HD Pack + Mercury 30EL	255 535	Futura Mark III 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)

Модель	руб.
Сапоги "Ultima" (непром. 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



ОДЕЖДА ДЛЯ ЯХТМЕНОВ

Непромокающие PRO
RAINER (Германия)

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



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

Модель	руб.
Монолыжки	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 фалы	от 2 320
Гидрокостюмы	от 3 480
Фалы	от 870



СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ ДЛЯ ПРОГУЛОЧНЫХ СУДОВ ZODIAC (Франция)

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



КРАНЦЫ

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



БУИ

Модель	руб.
Буй грушевидный, 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



ЯКОРЯ

Стальные, горячей
оцинковки

Модель	руб.
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 Данфорта, 4 кг	714
Якорь Данфорта, 6 кг	1 076
Якорь Данфорта, 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



ТРОСЫ, ФАЛЫ, ШКОТЫ

Модель	руб. п.м.
Трос плавучий, 8 мм	18
Трос плавучий, 10 мм	22
Трос полиэфиновый, 8 мм	22
Трос полиэфиновый, 10 мм	27
Трос полиэфиновый, 14 мм	34
Фал «Дунеета» 1,5 мм	18
Фал «Дунеета» 3 мм	49
Фал «Дунеета» 5 мм	101
Шкот полиэфиновый, 8 мм	38
Шкот полиэфиновый, 12 мм	79
Шкот полиэфиновый, 14 мм	99
Шнур эластичный, 10 мм	14



СУДОВЫЕ ЛАКОКРАСОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ INTERNATIONAL (Англия)

Модель	руб.
Грунты	
Primoson (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
Interspeed Ultra (2,5 л.)	4 995
VC-17-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, полиуретан. (2,5 л.)	3 585
Шпатлевки, смолы	
Waterite (1 л.)	2 227
Interfill (170 мл.)	278
Gelshield (1,44 л.)	3 150



КРЕПЕЖ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ

Модель	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



СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ

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



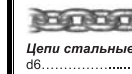
ЭЛАСТИЧНЫЕ ГЕРМЕТИКИ И КЛЕИ ДЛЯ РЕМОНТА И СТРОИТЕЛЬСТВА СУДОВ SIKAFLEX

Модель	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

Модель	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 реллингов	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

Модель	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

Модель	руб.
Бортные огни	340
Бортные огни совмещенные	378
Гакабортный огонь	340
Топовый огонь	340
Клотиковый огонь	352
Клотиковый огонь на флагштоке	780
Клотиковый огонь на стойке	630
Бортные 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 MOREMAN желает подарить Вам, как читателю журнала, свою дисконтную карту. С ее помощью Вы сможете приобретать в магазинах MOREMAN разнообразные товары со скидкой. Карта является именной и накопительной. Для ее получения и активации Вам необходимо вырезать этот купон и предъявить его в одном из наших магазинов до осуществления 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 MOREMAN, либо его интернет-магазин www.moreman.ru.

(095) 101-3362
www.moreman.ru

СЕТЬ МАГАЗИНОВ МОРСКИХ ТОВАРОВ

“Extraterrestrial” — на воде!

Конец прошлого — начало нынешнего года ознаменовались небывалым количеством спущенных на воду самых разнообразных многокорпусных судов. В их числе — и оригинальный двухмачтовый катамаран Ива Парлье “Extraterrestrial” (см. “Кия” № 184), необычное судно, использующее для достижения высокой скорости под парусами одновременно ряд различных принципов динамического поддержания. Здесь и поперечные реданы, и глиссирующие поверхности корпусов, и подводные крылья в кормовой части судна.



Ив Парлье

3 февраля 2004 г. новый парусник был спущен на воду. Теперь его создателям предстоит установка мачт, обкатка и настройка необычной машины.

Поздравив создателя “Внеземельца” с первым успехом, мы решили взять у него краткое интервью, чтобы узнать планы на ближайшее будущее, а также оценку конкурентоспособности нового катамарана по сравнению с такими гигантами, как “Cheyenne” и “Orange II”. Все-таки 18 м длины новой машины — это не 38, и соревноваться на равных им будет затруднительно.

— *Ив, добрый день, позвольте поздравить со спуском на воду нового аппарата. Наверное, это самый долгожданный день для вас?*

— Да, и мы очень рады, что лодку удалось спустить на воду даже чуть раньше, чем запланировано. У нас будет больше времени для тщательной настройки.

— *Сообщалось (в том числе и нами), что вы планируете установить большое количество рекордов на новом судне. Уточните, пожалуйста, есть ли здесь какие-то перемены. Каковы все же, по вашему представлению, реальные скоростные качества судна?*

— Мы немного пересмотрели свои взгляды на реальные возможности “Extraterrestrial”. Сейчас оцениваем его скоростные качества следующим образом — стабильно удерживаемая средняя скорость 35 уз в течение суток. Это пока дает шанс установить рекорд суточного перехода под парусами — критический для нас рубеж еще никто не перешел. Предельно возможная скорость — где-то около 50-55 уз, но это не значит, что лодка способна установить абсолютный рекорд скорости под парусами. Во всяком случае

у нас таких планов нет.

— *А трансатлантический рекорд?*

— Это, конечно, великая и трудная цель. Стив Фоссетт установил очень высокую планку, и с этим нужно считаться. Но это, я полагаю, возможно.

— *Однако насколько легко будет соревноваться вам с машиной вдвое большей длины?*

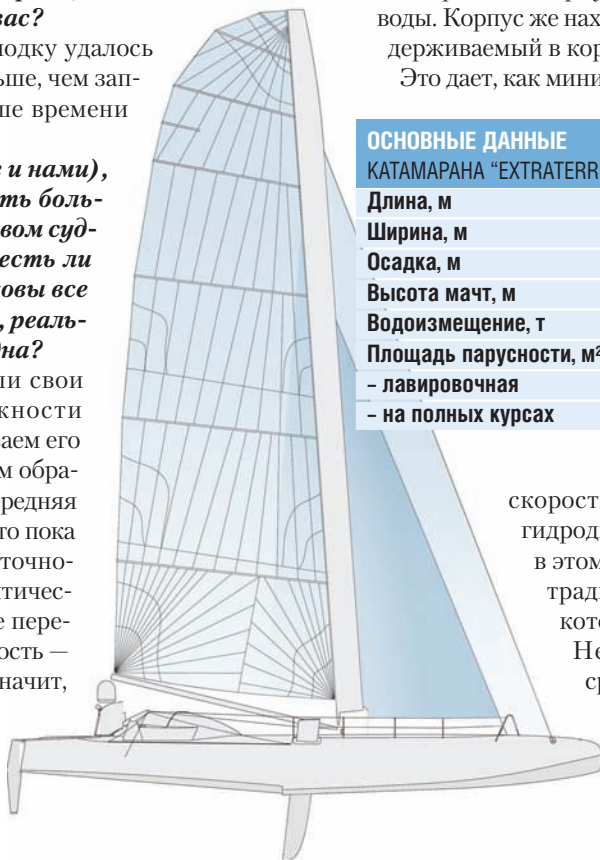
— Ближайшие месяцы должны подтвердить или опровергнуть правильность заложенных в конструкцию катамарана идей. Длина тут играет не самую важную роль — по нашему замыслу, на скорости только незначительная часть подветренного корпуса перед реданом будет касаться воды. Корпус же находится полностью над водой, поддерживаемый в корме лишь подводными крыльями.

Это дает, как минимум, четырехкратное сокращение

смоченной поверхности по сравнению с более крупными лодками — такими, как “Orange II”. Судите сами: на скорости мы имеем всего около 3 м² смоченной глиссирующей поверхности. Сравните это с десятками метров поверхности водоизмещающей....

Наш катамаран на скорости будет поддерживаться только гидродинамическими силами — именно в этом его принципиальное отличие от традиционных многокорпусников, у которых длина по-прежнему бежит. Нет-нет, наши суда даже нельзя сравнивать!

Кроме того, возникающая на редане подветренного корпуса подъемная сила будет способ-



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ КАТАМАРАНА “EXTRATERRESTRIAL”	
Длина, м	18.28
Ширина, м	15.25
Осадка, м	3.8
Высота мачт, м	22
Водоизмещение, т	5.0
Площадь парусности, м ² :	
– лавировочная	240
– на полных курсах	390



ствовать повышению остойчивости машины, фактически увеличивая восстанавливающий момент, а ведь именно он определяет способность судна нести ту или иную площадь парусов в соответствующих условиях. Причем, чем выше наша скорость, тем выше подъемная сила, действующая на редане. А значит, тем выше восстанавливающий момент! И обратите внимание — наши матчи на четверть ниже, чем матчи других 60-футовиков. Следовательно, и кренящий момент заметно ниже. Я считаю, на скорости все это будет работать просто здорово.

— **А на какой скорости корпуса выходят на редан и крылья?**

— Примерно в 18 уз. На скорости ниже отрывной, мы, конечно, будем проигрывать. Придется “подманивать” ветер.

— **При каком ветре можно будет достичь скорости отрыва?**

— По нашим расчетам, примерно 7-9 м/с на галфвинде. Так что мы сможем легко перейти ту грань, за которой наше судно продемонстрирует свои преимущества.

— **И в каких соревнованиях примет участие “Extraterrestrial” в ближайшее время?**

— Прежде всего в “The Transat” в мае этого года. Дальше загадывать пока не будем, но среди планов есть и “Transat Jaques Vabre”, и “Route du Rhum”.

— **Не будем больше отвлекать вас от работы. Пожелаем от имени наших читателей семь футов под килем и удачи в гонках!**

— Спасибо. Передайте мою благодарность читателям вашего журнала.

*Беседу вел Артур Гроховский
Фото Лорана Телле и Тьерри Мартинеза*

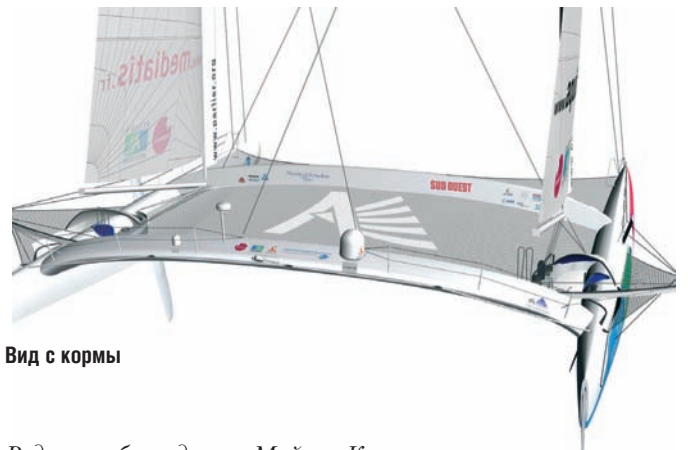
P. S. 28 марта в ходе тестовых испытаний катамаран достиг максимальной скорости в 38 уз. По итогам непрерывного 8-часового плавания средняя скорость превысила 30 уз.

2 апреля в редакцию пришло сообщение, что Ив Парлье успешно завершил одиночное 1000-мильное квалификационное плавание на новом катамаране и допущен к участию в гонке “The Transat 2004”, стартующей 31 мая.



Общий вид

1 – распорная поперечина; 2 – поворотная мачта; 3 – лата грота; 4 – грот; 5 – гик; 6 – кокпит; 7 – место рулевого; 8 – руль с подводным крылом; 9 – место расположения водяного балласта; 10 – надстройка; 11 – место расположения вспомогательного двигателя; 12 – редан; 13 – шверт; 14 – корпус; 15 – форпик; 16 – передняя балка; 17 – подмачтовая опора; 18 – форштаг; 19 – лат-каретка; 20 – трамплин; 21 – кормовая балка; 22 – радар; 23 – внутренние ванты



Вид с кормы

Редакция благодарит Майкла Кристенса за помощь в организации интервью.



Спуск яхты на воду



Экипаж яхты во время первого выхода



ЧЕТЫРЕ В ОДНОМ

■ Производитель морских контрольных приборов “VDO” — подразделение немецкой компании “Siemens”, недавно объявил о начале серийного выпуска новой модельной

линейки “Ocean Line Combi”, предназначенной для прогулочных и спортивных судов. Особенность нового прибора в том, что он способен заменить сразу четыре обычных и тем самым освободить место на приборной панели. Основной стрелочный индикатор показывает глубину воды, а на размещенный под ним цифровой жидкокристаллический дисплей последовательными нажатиями кнопки можно вывести показатели пройденного расстояния, скорости, напряжения в бортовой сети, температуры воды и опять-таки глубины. Кроме того, на сегодняшний день это единственное серийное устройство, которое без использования дополнительных адаптеров считывает информацию не только со своих “фирменных” сенсоров, но и с любых датчиков, работающих по распространенному протоколу NMEA. Несколько приборов легко подключить параллельно друг другу — например, для вывода информации на дополнительные посты управления. Для того чтобы прибор хорошо смотрелся и на респектабельном крейсере, и на скоростной спортивной лодке, разработано около тридцати вариантов внешнего дизайна.

“POLARIS” ОТЗЫВАЕТ ГИДРОЦИКЛЫ

■ Компания “Polaris Industries” объявила об отзыве 7 700 гидроциклов по причине конструктивной недоработки — защелка-петля, которой крепится капот носового отсека, способна самопроизвольно отстегнуться, отчего сорванный встречным напором воздуха капот может нанести травмы водителю и пассажиру. В перечень вошли далеко не новые модели — “SLH”, “SLX”, “SLXH” и “Pro 1200” 1998-го—2001-го модельных годов. “Polaris” не рекомендует потребителям эксплуатировать перечисленные гидроциклы, если местные дилеры еще не заменили защелку на новую (замена производится бесплатно). Одним из инициаторов отзыва выступила Береговая охрана США, спасателей которой насторожили частые случаи отрыва капотов на ходу.



ВЫБОР ЖУРНАЛИСТОВ

АНГЛИЙСКИМ “КАТЕРАМ И ЯХТАМ” — 100 ЛЕТ



■ Исполнилось ровно 100 лет с той поры, как вышел в свет первый номер английского журнала “Motor Boat & Yachting”, выпущенный в 1904 г. издательством “Temple Press”. На сегодняшний день это родственное “КиЯ” издание относится к наиболее крупным и влиятельным морским журналам во всем мире. На юбилейный год редакция запланировала множество праздничных мероприятий — водно-моторных и парусных фестивалей, спортивных соревнований, читательских конкурсов.

■ “Приз симпатий морских журналистов”, учрежденный американским журналом “Motor Boating”, по итогам прошлого года завоевал новый 5.5-литровый дизель “Volvo Penta D6-310”. Новые моторы “D4-210” и “D6-310”, появившиеся на рынке прошлой осенью и предназначенные для лодок от 7 до 13 м длиной, сразу получили высокую оценку как судостроителей, так и тест-драйверов специализированных изданий. Журнал уверяет, что “D6” является “двигателем будущего” сразу по нескольким параметрам, отличаясь хорошей приемистостью и топливной экономичностью.



“ЯМАХ” ПО ОСЕНИ СЧИТАЮТ

сет-Большой” и без раздумий поставил хитроумное факсимиле на двух экземплярах контракта.

Я стал невольным свидетелем свершившегося факта и, как положено заскоружлому папарацци, сделал пару контрольных снимков присутствующих портативной камерой.

Час был поздний, ужин в майамском ресторане отмененный, так что особенно раскидывать мозгами по поводу происшедшего попросту не хотелось.

Тем не менее, как прояснилось несколько позднее, спецкор “КиЯ” присутствовал на знаковом мероприятии — двухгодичном продлении контракта

“Ямаха мотор” с одним из крупнейших российских дистрибьюторов (приблизительно 30 процентов общего числа продаж подвесных моторов на территории нашей страны).

Дело в том, что “ямаховцы” после открытия собственного офиса в Москве (о перспективах российско-японского сотрудничества мы рассказывали в “КиЯ” №187), как и было обещано, значительно ужесточили условия работы региональных дистрибьюторов.

“Петросет-Большой” стал первой российской компанией, удовлетворившие возросшие стандарты кудесников из Страны восходящего солнца.

А.В.

ТЯЖБА ВОКРУГ "AMANZI" ЗАКОНЧИЛАСЬ

■ Представители североамериканского отделения компании "Zodiac" и корпорации "Brunswick" объявили, что конфликт вокруг РИБа "Amanzi 380 Deluxe" к взаимному удовлетворению исчерпан. В прошлом августе "Zodiac" подал судебный иск, утверждая, что при производстве новой лодки, запущенной в серию "Mercury Marine", было нарушено патентное законодательство и задеты интересы его дочерней компании "Avon", являющейся владельцем патента. Однако до судебных санкций дело не дошло — специалисты "Mercury" подвергли РИБ значительным переделкам, что позволило исключить новинку из числа контрафактных изделий. Выразив

удовлетворение по поводу благополучного разрешения инцидента, соответствующая служба французской компании все же не преминула еще раз подчеркнуть, что "Zodiac" будет по-прежнему решительно охранять свою интеллектуальную собственность во всех уголках земного шара.



"SMARTCRAFT" ПО ЛИЦЕНЗИИ

■ "Mercury Marine" объявила, что на выпускаемую ею с 1999 г. систему электронного контроля, которой оснащается большинство впрысковых подвесных моторов "Mercury", а также стационарные двигатели "MerCruiser" серии "MPI", отныне будут выдаваться лицензии сторонним компаниям, производящим навигационные, контрольные и иные электронные приборы. Согласно этому коммерческому предложению, потенциальные партнеры должны напрямую контактировать с подразделением компании "Brunswick", занимающимся созданием программного обеспечения — фирмой "MotoTron", на которую и возложены вопросы сертификации и лицензирования. Производить совместимые с протоколом "SmartCraft", но отличающиеся оригинальным дизайном электронные устройства уже вызвались американская компания "Faria" и производитель катеров "Sea Ray".

ШЕРШЕ ЛЯ ФАМ

■ Корпорация "Genmar" — крупнейший в США производитель прогулочных судов, и ассоциация "BoatUS", объединяющая их американских владельцев, объявили о начале онлайн-исследования, в ходе которого рассчитывают побольше узнать о том, какими приоритетами руководствуется при покупке лодок женская часть потребителей. "Мнения и пристрастия женщин в деле выбора прогулочного судна незаслуженно игнорируются — что в дилерских центрах, что на большинстве бот-шоу, — считает помощник вице-президента "BoatUS" Элайн Дикинсон, — в то время как именно женское слово нередко оказывается решающим на семейном совете, когда заходит речь о том, какую лодку покупать и покупать ли вообще." На интернет-сайтах "Genmar" и "BoatUS" размещены специальные вопросники с многозначительным подзаголовком "Поможем вам встать к штурвалу". Представительницам прекрасного пола предлагается ответить, какие качества прогулочного судна они считают основными, каков их опыт покупки и эксплуатации лодок и не доводилось ли им сталкиваться с фактами пренебрежения или дискриминации со стороны продавцов и представителей фирм-производителей. На основании результатов исследования, которые будут доступны любым заинтересованным компаниям и организациям, "Genmar" планирует выработать рекомендации для своих многочисленных дилеров.

КТО НА СВЕТЕ ВСЕХ ПРОТИВНЕЙ

■ Организаторы бот-шоу в Саванне (США, штат Джорджия) совместно с FM-радиостанцией "Приключение" и оператором мобильной связи "Спринт" затеяли необычный конкурс, призывая всех желающих присылать фотографии "лодок-уродов". Отправить снимок можно обычным письмом, а также по электронной почте или попросту через мобильник. Галерея кошмаров лодочного мира будет представлена на одном из стендов в ходе бот-шоу, а "самых-самых" решено выявить в ходе всеобщего голосования в интернете. Авторы фотографий пяти наиболее отталкивающих посудин получают призы — бесплатные билеты на выставку, ужин на двоих в уютном ресторане на берегу реки и набор лодочных аксессуаров.



СОЗДАТЕЛИ АЭРОБУСА СТРОЯТ ПАРУСНИК

■ Группа английских специалистов по аэрокосмическим технологиям, работающих на предприятии компании "Airbus", которая строит одноименные пассажирские самолеты, взялась за разработку катамарана с парусом-крылом для участия в Малом Кубке Америки. Руководитель проекта, один из ведущих инженеров "Airbus" Норман Вийкер, с детства увлеченный парусным спортом, заявил: "К решению задачи мы подходим с совершенно иной стороны, нежели будущие конкуренты. Поскольку основное направление нашей деятельности — самолеты, то с аэродинамикой и конструкцией высокотехнологичных крыльев мы знакомы не понаслышке. Наш опыт плюс помощь компании "Airbus" с ее производственными возможностями дают нашей команде такие преимущества, о которых в парусном мире можно только мечтать. К примеру, далеко не каждый разработчик парусников может похвастаться возможностью проверить свои идеи в полноразмерной аэродинамической трубе". Катамарану "Airbus" предстоит выйти на старт Малого Кубка Америки уже в сентябре нынешнего года, встретившись с соперниками из Австралии и США. В качестве рулевого выступит известный яхтсмен Поль Ларсен (участник предстоящей попытки установить мировой рекорд скорости под парусами), в качестве шкотового — не менее титулованная Хелена Дарвелд из Швеции. Длина корпусов катамарана — 7.6 м, высота крыла — 12.1 м.



МЕЧТА ДЖЕЙМСА БОНДА

На первый взгляд это транспортное средство выглядит как обычный спортивный автомобиль-родстер. Однако на страницы “Кия” “Gibbs Aquada” попал неслучайно. Это не просто автомобиль — это амфибия! Казалось бы, что тут удивительного, ведь плавающие автомобили известны уже сто лет. Однако существующие до сих пор образцы — например, военного назначения — как и любые “компромиссы”, сочетающие в себе абсолютно разнородные качества, в каждом из них ощутимо теряли: по дороге двигались не особо уверенно, а на воде не отличались ни скоростью, ни мореходностью.

Попытку создать универсальную машину, одинаково хорошо чувствующую себя и на суше, и на воде предприняла англо-новозеландская компания “Gibbs Technologies”. Главными разработчиками амфибии выступили глава фирмы Алан Гиббс и английский инже-



нер-автомобилестроитель Нейл Дженкинс. По ходу работы они запатентовали более 60 изобретений. Самыми сложными задачами были разработка убирающихся колес (процесс занимает 12 секунд), спаренного управления поворотом, работающего и на передние колеса, и на сопло водомета, а также обводов композитного корпуса с пространственной легкосплавной рамой.

Первый образец трехместной машины (водитель располагается по центру) был представлен в прошлом году в Лондоне.

Максимальная скорость на суше составила 160 км/ч, а на воде около 30 уз (55 км/ч) — результаты пусть и более впечатляющие, нежели у существовавших до сих пор образцов, но все равно “компромиссные”, ведь мощность мотора ни много ни мало 175 л.с. И обычный катер, и обычный автомобиль с такой силовой установкой были бы способны двигаться явно быстрее. Да и цена не из маленьких — 150 000 фунтов. Тем не менее от потенциальных покупателей уже поступили первые заказы — кто хоть раз не представлял себя на месте легендарного Джеймса Бонда? □

РИБ НА КОЛЕСАХ

Думается, что киношный супершпион не отказался бы и еще от одной новозеландской амфибии, серийно производимой компанией “Sealegs International”. Правда, если “Aquada” — это больше автомобиль, то “Sealegs Explorer” — ско-



рее лодка. Этот 4.7-метровый РИБ с 18-градусной килеватостью, рассчитанный на установку подвесного мотора мощностью 50 л.с. и развивающий на воде скорость до 60 км/ч, способен самостоятельно въезжать в воду и подниматься из нее, а также преодолевать незначительные расстояния со скоростью около 10 км/ч что задним ходом, что передним. Все три колеса шасси выпускаются и убираются одним нажатием кнопки наподобие самолетного шасси; переднее колесо управляется тем же штурвалом, что и подвесной мотор. И гидроцилиндры, опускающие и поднимающие колесные стойки, и задние гидравлические мотор-колеса работают от одного насоса, приводимого четырехтактным 13-сильным бензиновым мотором с воздушным охлаждением. Широкие



“вездеходные” шины позволяют легко двигаться по песку и преодолевать незначительные препятствия. Стоит такое чудо 40 000 долл. без учета цены подвесного мотора. Необычный гибрид пользуется спросом — недавно компания приступила к выпуску и более крупной 5.6-метровой модификации под 90-сильный подвесной мотор. □

КРЫЛАТЫЙ “КОНЦЕПТ”

По степени оригинальности и необычности примененных решений создатели чуда техники под названием “Splash” — специалисты швейцарской компании “Reenspeed Design” — далеко переплюнули конструкторов “Aquada”. На суше их детище тоже больше напоминает обычный спортивный родстер, но на воде ничего подобного доселе не видывали. Дело в том, что эта амфибия снабжена складными подводными крыльями (кормовое на суше служит заодно и аэродинамическим антикрылом), угол атаки которых можно на ходу регулировать. Регулируется также “степень вылета” длинной угловой колонки с трехлопастным гребным винтом. 140-сильный четырехтактник рабочим объемом всего лишь 750 см³, заимствованный от снегоходов “Polaris”, разгоняет концепт-кар до 200 км/ч на суше и до 80 км/ч на воде в крыльевом режиме (выход на крылья начинается уже при 30 км/ч). Для того чтобы опустить



крылья в рабочее положение, требуется не менее 1.3 м под килем. Машина действительно весьма оригинальная, но ее практическая ценность вызывает вполне обоснованные сомнения. Что произойдет, к примеру, если при движении на крыльях сбросить газ на незнакомом участке акватории? Если там окажется невидимая отмель, то ответ очевиден... □

Эту 12-местную амфибию под названием “Scout” английская компания “Sealander” спроектировала в качестве тузика для мегаяхты — привод на все четыре колеса, два водомета, роскошный 12-местный салон. Расчетная скорость на воде — 6 уз, на суше — 95 км/ч.



ГРЕБНЫЕ ВИНТЫ

SOLAS

ЗДЕСЬ НАЧИНАЕТСЯ
СКОРОСТЬ



ЦЕНТР ВОДНО-МОТОРНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

ТЕХНОМАРИН

ПРЕДЛАГАЕТ СО СКЛАДА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ



ДИЛЕРАМ И ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ ВЫСЫЛАЕМ КАТАЛОГИ ПОЧТОЙ

www.technomarin.ru
192236, СПб., ул.Софийская, 14

магазин: (812) 449-4078, 449-2105; shop@technomarin.ru
опт. отдел: (812) 108-8963, 118-8261; info@technomarin.ru

Доставка курьером по Москве со склада в Петербурге! (812) 449-4078
Отправка заказов посылторгом в любую точку России! (812) 449-2105

Покупаем подержанный импортный подвесник



Согласно результатам блиц-опросов, проведенных “КиЯ” на петербургских и московских лодочных стоянках и акваториях, именно подержанный подвесник иностранного производства становится для многих первым в жизни лодочным мотором. Желающих приобщиться к водно-моторным радостям с каждым годом становится все больше и больше. Спрос велик, велико и предложение. Новичков, предпочитающих для начала остановиться именно на технике “б/у”, вполне можно понять. Однако, как и в случае с любым “секонд-хэндом”, помимо радости обладания заморским чудом техники покупателя могут ждать и серьезные проблемы — причем не одного только технического свойства.

Как избежать этих проблем?

Сразу оговоримся: данная статья ни в коей мере не инструкция, в которой до мельчайших подробностей расписано, что следует делать и как. В таких тонких материях, как вторичный рынок техники, дать четкие указания практически невозможно, поэтому речь здесь пойдет только о совершенно очевидных основных принципах.

Вторичный рынок импортных подвесных моторов во многом повторяет путь, уже пройденный продавцами подержанных автомобилей — пусть и со значительным запозданием и в куда как меньших масштабах. Это и понятно: в ряду приоритетов типа “квартира, машина, дача” моторная лодка располагается отнюдь не на первом месте. И если торговля “бэушными” иностранными автомобилями в нашей стране более-менее “цивилизировалась”, то в

случае с импортными подвесниками этот процесс еще только начинается.

Роднит оба эти явления то, что основным поставщиком подержанной техники по-прежнему остаются зарубежные страны (применительно к европейской части России — соответственно Европа), а доставляют ее в отечественные пределы в основном “челноки”, перегонщики-перевозчики, работающие на свой страх и риск. Подвесной мотор, как и автомобиль, можно с недавних пор купить не только у упомянутых индивидуалов, но и в специализированных фирмах. Помимо прямого импорта, в России в последнее время начинает формироваться собственный вторичный рынок подвесников: подавляющее большинство водномоторников, покатавшись один-другой сезон и приняв решение приобрести новый — как правило, более

мощный и совершенный мотор — первым делом продают старый.

А вот чем вторичный рынок иностранных лодочных моторов, особенно в европейской части России, заметно отличается и отстает от автомобильного, так это происхождением техники, которая далеко не всегда добывается за границей честным путем. Короче говоря, многие моторы попросту украдены. Нередко кража осуществляется с ведома зарубежного владельца, что, в общем-то, криминальной сути явления не отменяет.

— Мы физически не в состоянии проверить происхождение каждого мотора, доставленного из-за границы и сданного нам на комиссию, — говорит генеральный директор петербургской компании “Астрон” Дмитрий Рябец. — Судить об этом можно только по ценам, которые запрашивают



Солидная фирма всегда располагает испытательной ванной, на которой подвесник можно проверить не только на холостых оборотах

продавцы — нередко они относятся к категории демпинговых. Кстати, должен сразу развенчать миф о невероятной дешевизне моторов на близком к Японии российском Дальнем Востоке — какая-нибудь вконец “укатанная” “Ямаха” девяносто пятого года выпуска, да еще и после соленой воды, может стоить там дороже, чем аналогичная модель 2000 г., доставленная из Европы. Причина в том, что в Японии подержанные моторы по-честному покупаются, а не добываются при помощи сомнительных схем. Но, тем не менее, в России мотор без лишних расспросов поставят на учет в ГИМС, если есть все необходимые документы — независимо от того, каким образом мотор добыт за пределами страны. Другое дело, если он украден уже у нас в стране — тогда его нового владельца действительно могут ждать крупные проблемы, причем далеко не всегда со стороны одних только правоохранительных органов.

— Наши цены действительно демпинговыми не назовешь, хотя вторичный рынок подвесных моторов на Дальнем Востоке очень развит, — подтверждает Евгений Хохряков, менеджер по продажам владивостокской компании “Грот”. — Практически все они поставляются из соседней Японии, а центром “бэушной” торговли является город Владивосток. Отсюда моторы расходятся по всей России. И не только моторы. Продажа подержанной техники японского производства — автомобилей, мотоциклов, мотороллеров, специальной и бытовой техники, катеров, гидроциклов — это целая отрасль местной индустрии, на которую так или иначе работает большая часть населения. Моторы попадают на Дальний Восток на тех же судах, что и автомобили. Привозят их вместе с основным товаром в основном “автомобильные челноки”, а также моряки ради дополнительного заработка (что самое интересное, доли у них примерно одинаковые). У каждого свой источник приобретения, но в основном моторы покупают у японцев, которые заранее собирают их по всей стране (причем не только по сервисным станциям и катерным стоянкам) и в условленный день привозят к пароходу. Во Владивостоке есть сразу несколько фирм, занимающихся продажей подержанных моторов, и множество частных лиц, которые скупают моторы у моряков, доводят их до ума и перепродают. Покупают моторы люди, приехавшие в основном за автомобилями и выполняющие чьи-то заказы (естественно, не бесплатно). Нередко подходящий мотор ищут по объявлениям

или через интернет. При этом есть риск получить не то, что хотелось и не того качества, но цена берет свое. Близость Японии и доступность хорошей техники оказывают свое влияние — даже новую модель “Жигулей” на дороге днем с огнем не сыщешь, а встретить у местных рыбаков отечественный мотор — почти тоже самое, что увидеть телегу с лошадью в городе. Новые моторы покупают довольно редко — в основном потому, что есть приличные подержанные. С точки зрения потребителя, у моторов из Японии есть два существенных недостатка: это то, что они ходили по морской воде, и длинная морская “нога”. Цены на моторы растут с каждым годом — сказывается большой спрос и проблемы с приобретением в Японии, включающие сложности с таможней и доставкой. Кроме того, только около трети ввозимых моторов можно продать сразу — к остальным надо приложить руки, а то и деньги (новые запчасти очень дорогие, а “бэушные” приходится добывать с такого же мотора, который тоже куплен за деньги). В Японии хороший мотор стоит столько же (если не больше), как и во Владивостоке. Поэтому, чтобы купить мотор, а потом продать его и заработать, надо потрудиться. Спрос на подержанные моторы из Японии продолжает расти, и мы иногда сами удивляемся, как в такой маленькой стране столько всего помещается — ведь вывозят оттуда технику целыми пароходами каждый день.

С количественным ростом водно-моторной техники активизировались и криминальные элементы. Обычно моторы воруют из гаражей или рундуков во время зимнего хранения, но бывают случаи, когда мотор могут “срезать” с лодки и прямо на акватории — например, пока владелец спит в палатке на берегу. Не раз зафиксированы случаи воровства даже с охраняемых лодочных стоянок! Часто преступники заодно угощают и лодку, чтобы без помех снять мотор в каком-нибудь глухом месте. Потерпевшие, не полагаясь на защиту государства, при этом нередко организуют свои собственные поиски, которые в случае успеха чреватые “добросовестному приобретателю” в лучшем случае потерей денег, уплаченных за якобы “чистый” мотор.

— Настоятельно рекомендую приобретать подержанный подвесник только в специализированных фирмах, — продолжает Дмитрий. — К вариантам покупки у незнакомых людей — скажем, по объявлению в газете или в интернете — стоит относиться с осто-



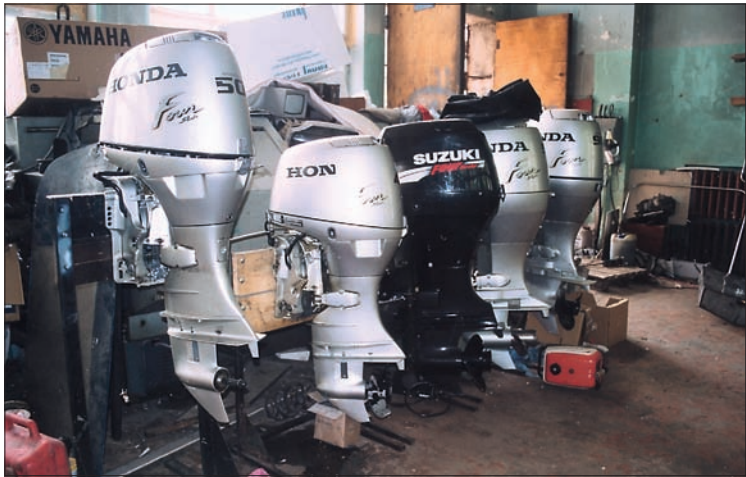
Наварка отломанного пера — вполне рутинное дело для ремонтных мастерских

рожностью. Во-первых, “смотрины” в таких случаях обычно происходят где-нибудь в гараже, и в лучшем случае мотор заведет “всухую” на несколько секунд, так что оценить его работоспособность удастся едва ли, в то время как, например, наша мастерская располагает испытательной ванной, в которой мотор можно не только завести и прогреть, но и включить передний ход и реверс. Кроме того, мы даем на любой проданный мотор двухнедельную гарантию — на тот случай, если какие-либо дефекты “всплывут” в ходе реальной эксплуатации, под нагрузкой. Но самое главное, что у продавца-индивидуала вы больше всего рискуете нарваться на мотор, украденный в России — со всеми вытекающими последствиями. Официально сдавать такие моторы на комиссию опасаются — во многом и по той причине, что практически любая специализированная фирма, подобная нашей, в той или иной мере располагает информацией о случаях воровства водно-моторной техники.

Какими положениями стоит руководствоваться при покупке мотора, приобретаемого даже из надежного и внушающего доверие источника?

Первым делом надо определиться, на какой лодке он будет эксплуатироваться — от этого зависит и мощность, и вес, и длина дейдвуда будущего приобретения. Хотя, как уверяет Дмитрий, не стоит сразу отказываться от покупки приглянувшегося мотора с длинной “ногой”, если высота транца составляет 380 мм — надставить его не проблема, а для надувнушки легко приобрести специальную накладку. В общем, специализированная фирма хороша и тем, что ее механики всегда дадут необходимую консультацию.

Излагая ситуацию на вторичном рынке подвесных моторов, стоит упомянуть и такую систему, тоже заимствованную в автомобильном мире,



как зачет стоимости старого мотора при покупке нового. В Петербурге в настоящее время ее практикует, например, компания “Баджер”, планируют использовать зачет в наступающем сезоне и еще несколько компаний, продающих новые подвесные моторы.

— Базовой при определении суммы зачета является для нас розничная цена нового мотора, — поясняет инженер по обслуживанию и гарантии “Баджера” Павел Шипанов. — От нее вначале отнимается 30%, а затем по 5–10% за каждый год эксплуатации — при условии, что мотор не требует восстановления или серьезного ремонта. Величина “возрастной” уценки, предусматривающая “вилку”, зависит от технического состояния мотора, ведь за один год можно накрутить и 50, и 200–300 часов, что, естественно, на нем сказывается. Уценка производится по минимуму, если компрессия в норме, сальники редуктора держат положенное давление, посторонние шумы отсутствуют, а мотор в целом не имеет признаков восстановления (например, наварки отломанного пера и т.д.). Такие строгости объясняются тем, что на подержанные моторы мы даем гарантию сроком до одного года. Должен добавить, что система зачета в нашей компании применима лишь к моторам “Selva” (необязательно приобретенным только у нас, но имеющим все необходимые документы) при условии покупки в “Баджере” нового мотора.

Как видно, у такой системы есть и свои плюсы, и минусы. При том, что она позволяет избавиться от старого мотора быстро и гарантированно, с денежной точки зрения такой вариант особо выгодным не назовешь. Если искать покупателя самостоятельно, наверняка можно вернуть заметно большую сумму, хотя для этого потребуются и время, и ряд каких-то действий. Простейший подсчет показыва-

ет, что обменять на новый по такой системе есть смысл максимум трех-четырёхлетний мотор.

Продаются такие моторы, естественно, не по цене зачета — после предпродажной подготовки, с учетом гарантии, стоимость его поднимается до среднерыночной на мотор соответствующего года выпуска. Посоветовать определенную марку трудно — свои ярые приверженцы есть у каждой, хотя, по словам механиков, наибольшей популярностью на вторичном рынке пользуются “японцы”, в частности, “Ямаха”. Что же касается денежной стороны дела, то, как показывает опыт специализированных фирм, быстрее всего теряют в цене моторы малой мощности, а также вообще двухтактники, причем нередко такая зависимость никак не связана с техническим состоянием конкретного мотора.

Как оценить его хотя бы в первом приближении?

Мотор следует обязательно запустить на ванне и прогреть до рабочей температуры. При этом оцениваются легкость запуска, устойчивость работы, наличие или отсутствие посторонних звуков, а также бесперебойность выхода воды из контрольного отверстия системы охлаждения. Некоторое время мотор должен проработать при включенном переднем ходу и на реверсе. После этого, отвернув сливную пробку редуктора, проверяют, не образовалась ли в нем белесая эмульсия, говорящая о наличии воды. Если это так, от покупки лучше воздержаться — сальники, конечно, можно заменить, но всегда остается риск того, что детали редуктора повреждены коррозией и долго после этого не прослужат. Состояние сальников можно оценить и при подаче в полость редуктора сжатого воздуха. Неплохо также померить компрессию, чтобы оценить состояние цилиндропоршневой группы — компрессометр в солидной фирме всегда найдется.

О многом способен рассказать и просто внешний вид мотора, свидетельствующий о том, насколько аккуратно обращался с ним предыдущий владелец. Наслоения грязи и обшар-

панная краска сразу вызывают вполне обоснованные подозрения, но не стоит впадать и в другую крайность.

— Если корпус редуктора свежесвыкрашен, можно этого не опасаться, — говорит Дмитрий Рябец. — Многие считают, будто его варили после серьезного повреждения и после пытаются выдать за новый. Поверьте моему опыту — заварить треснувший корпус редуктора нереально. Скорее всего, попросту наваривали отломанную при ударе о камень “шпору” — вполне рутинное дело, некоторые ухитряются повторять эту процедуру по несколько раз за сезон.

Оценить, насколько “живы” детали редуктора, позволяет только контрольная разборка, а дело это дорогое и хлопотное. Косвенным показателем здесь может служить состояние вертикального вала-рессоры, добраться до которого проще — если шлицы на нем скручены, трансмиссия наверняка испытывала серьезные перегрузки при столкновении гребного винта с подводным препятствием.

Короче говоря, приобретение подержанного мотора, даже если вы полностью уверены в его юридической чистоте, все равно представляет собой в некотором роде лотерею.

— Да, но лотерею с очень хорошими шансами на успех, — считает Дмитрий. — По нашим подсчетам, возврат моторов, качество которых не устроило клиента в течение двухнедельного гарантийного срока, не превышает двух процентов от общего числа проданных. У “бэушного” подвесника по сравнению с новым хватает преимуществ и помимо низкой цены. Как правило, все заводские дефекты проявляют себя в первые часы работы — в период обкатки, так что владелец подержанного мотора избавлен от необходимости посещать гарантийные мастерские, устраняя подобные неполадки — это уже сделал за него предыдущий хозяин. Лодочный мотор — не автомобиль, и счетчика “пробега” у него нет (встроенный процессор позволяет проследить режимы мотора и моточасы с момента его первого запуска только на последних “Suzuki” серии “DF”. — Прим. ред.). Но опыт показывает, что среднестатистический мотор накручивает за сезон не более 100–150 ч — в выходные дни и за месяц отпуска, при среднем ресурсе двухтактника примерно в 2000 ч и четырехтактника в 3000–4000. В общем, верой и правдой вам может послужить импортный мотор, которому и все десять лет от роду.

Артём Лисочкин

Документы для регистрации



Какой минимальный пакет документов должен иметь судовладелец, чтобы зарегистрировать в ГИМС подвесной мотор? Если имеются официальные правила регистрации и перерегистрации водной техники, хотелось бы увидеть их на страницах вашего журнала (или ссылку на правила, чтобы их можно было где-то найти).

Максим Егоров, Ярославль

■ Порядок государственной регистрации маломерных судов установлен Правилами регистрации и учета судов, поднадзорных Государственной инспекции по маломерным судам Российской Федерации, утвержденными приказом Минжилкомхоза РСФСР от 11.03.85 № 140 (с изменениями и дополнениями, внесенными приказом Минприроды России от 08.11.95 № 456).

В соответствии с п. 8 этих Правил регистрация судна производится на инспекторском участке (отделении) Государственной инспекции по маломерным судам субъекта Российской Федерации (далее — орган ГИМС) по представлению судовладельцем или лицом, имеющим от него доверенность, следующих документов:

а) заполненной регистрационной карточки-заявления установленного образца (бланк выдается в органе ГИМС);

б) документа, удостоверяющего личность судовладельца или его доверенного лица (предъявляется);

в) документов, подтверждающих законность приобретения судна и двигателей (подвесных моторов) к нему: справка-счет; товарный чек; договор купли-продажи или дарения; свидетельство о праве на наследство; документы таможенных органов, органов социальной защиты населения; судовой билет с отметкой о снятии судна с учета, если оно было зарегистрировано; решение суда; иные документы, предусмотренные законодательством;

г) технических паспортов на судно промышленной постройки, двигатели или подвесные моторы к нему с отметками торговых организаций о продаже или акта первичного технического освидетельствования на судно индивидуальной постройки с заключением государственного инспектора по маломерным судам о признании судна годным к эксплуатации;

д) квитанции о внесении платы за регистрацию.

Документ, подтверждающий получение или приобретение судна (двигателей, подвесных моторов), должен содержать: дату и место его составления, сущность и условие сделки, адреса (реквизиты) и подписи сторон, сведения о судне, двигателях и подвесных моторах (марка, модель, тип, год выпуска, заводской номер и т.д.).

Из изложенного выше следует, что при приобретении двигателя (подвесного лодочного мотора) покупатель во всех случаях должен потребовать, чтобы магазин указал заводской номер двигателя в техническом паспорте или (при отсутствии технического паспорта) в других сопроводительных документах (товарном чеке и гарантийном талоне или в договоре купли-продажи). Магазин (продавец) обязан выполнить это требование покупателя в соответствии с Федеральным законом от 9 января 1996 года № 2-ФЗ “О защите прав потребителей” (п. 3 статьи 4; статья 8; п. 3 статьи 10).

Что касается ситуации, когда гражданин покупает судно, которое было ранее зарегистрировано органом ГИМС, то основаниями для государственной регистрации этого судна являются договор купли-продажи и судовой билет прежнего владельца с отметкой о снятии судна с учета. Если у гражданина, продающего судно, судового билета нет, т.е. судно не зарегистрировано в органе ГИМС, то такое судно покупать не следует.

В связи с передачей ГИМС России в ведение МЧС России в настоящее время начата разработка проектов новых нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность инспекции, в том числе и в сфере регистрации маломерных судов. По мере утверждения новых документов у читателей “Катеров и Яхт” будет возможность ознакомиться с их содержанием на страницах журнала.

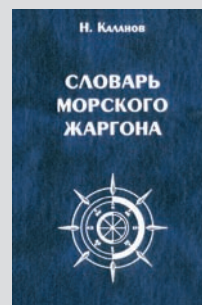
Юрий Яхненко,

начальник отдела безопасности на водах ГУ ГИМС РФ

Наша книжная полка

Н. А. Каланов, Словарь морского жаргона. М., “Азбуковник” — “Русские словари”; 2002; 477 стр.

Это ценное издание, посвященное памяти нашего известного мариниста Льва Николаевича Скрягина, хорошо дополняет скудный ряд существующих у нас морских словарей. Словарь включает около 1500 слов и 1400 идиоматических выражений, принадлежащих профессиональному языку моряков. Будет полезен широкому кругу моряков-любителей.



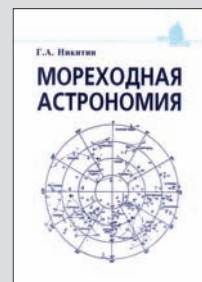
С.О. Мошковский, Управление парусными яхтами. Учебное пособие. М., Ад фонтас; 2003; 304 стр.

Хорошо изданное иллюстрированное (145 рисунков) пособие составлено по материалам лекций, читаемых автором на курсах яхтенных рулевых II класса в Московской яхтенной школе. Рассматриваются все основные вопросы, связанные с управлением яхтой, в том числе и в экстремальных условиях.



Г. А. Никитин, Мореходная астрономия. Упрощенные методы для яхтинга. М., Ад фонтас; 2003; 92 стр.

Краткое пособие, в котором рассмотрены необходимые яхтенному капитану упрощенные методы определения места яхты в море.



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. Книгу можно заказать в редакции “Кия”.

Цена книги с учетом стоимости пересылки — 100 руб.

моторов с водяным охлаждением: “L-E-TD” (ISO); “TD”, “TSC-4” (API); “TC-W”, “TC-WII”, “TC-W3” (NMMA).

В особую категорию можно выделить масла, разработанные производителем исключительно для одной из серий своих моторов, например, двигателей “OptiMax” от “Mercury” и т. д. Найти аналог масла, необходимого для данного типа двигателей среди продукции других, пусть даже очень крупных производителей, просто невозможно. Естественно, для современных моторов требуется хорошо сбалансированное и точно подобранное масло. Оно всегда в наличии у официальных дилеров.

Сегодня предлагаются еще и биоразлагаемые масла для подвесных лодочных моторов, появление которых — результат деятельности борцов за чистоту окружающей среды. Дело в том, что масляная основа — природное вещество, которое разлагается естественным образом до безвредного состояния. Но присадки, применяемые в маслах, бывают ядовиты и, естественно, влияют на процесс разложения. В биоразлагаемых маслах применяются абсолютно безвредные, но более дорогие присадки, которые не меняют эксплуатационные характеристики масла (табл. 1).

Следует помнить, что масла, предназначенные для четырехтактников, нельзя применять для двухтактных двигателей из-за резкого снижения моторесурса вследствие абразивного износа элементов поршневой группы, вызываемого продуктами горения масла (полнота сгорания их жестко регламентируется). Кроме того, в этом случае происходит снижение мощности мотора из-за оседания сажи в выхлопных окнах и в канавках поршневых колец, в дополнение к этому повышенный нагар в камере сгорания приводит к появлению детонации и калильному зажиганию.

Вообще, выбирая масло для четырехтактника, надо обязательно учитывать тип двигателя — стационарный он или подвесной, поскольку для каждого режима их работы существуют свои масла. По этой же причине — из-за отличий режимов работы двигателя — не подойдет и автомобильное масло.

Самый простой путь при подборе масла — это обратиться к ближайшему дилеру, торгующему интересующей вас маркой двигателя. Обратите внимание, не к продавцу масел и других специальных жидкостей, а к дилеру, торгующему самой техникой. Дело в том, что продавцы горюче-

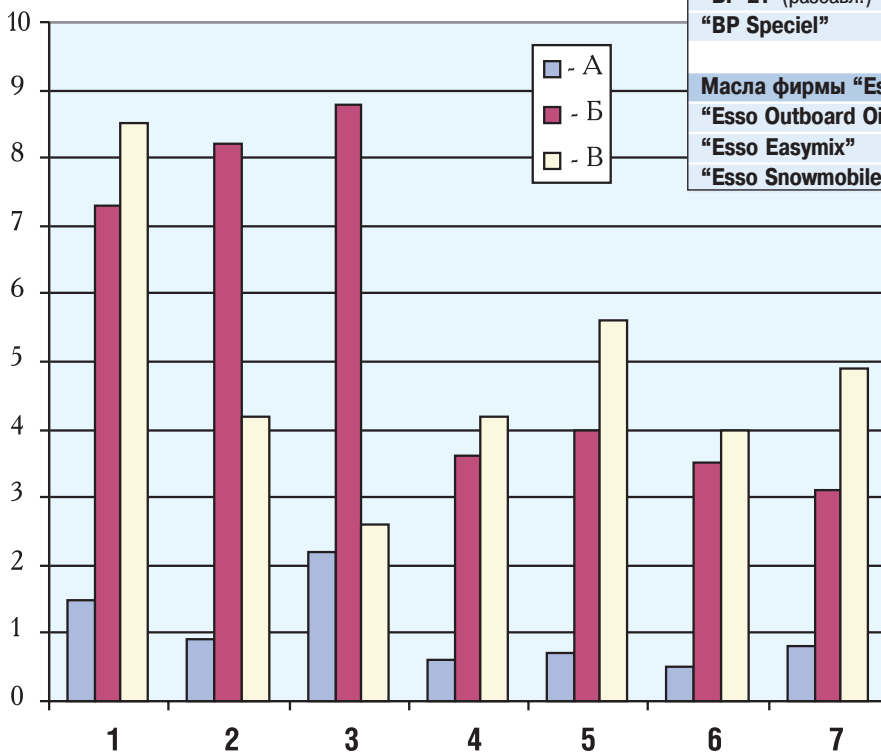


Рис. 1. Сравнение работоспособности различных моторных масел в двухтактном бензиновом двигателе (в условных единицах)
А — масса отложений в выхлопном окне;
Б — масса отложений на поршне и в камере сгорания; **В** — плотность отложений в зоне поршневых колец.
Марка масла и его содержание в смеси:
 1 — “MC-20” (1:33);
 2 — “M-SB” (1:50);
 3 — “M-63/12Г” (1:25);
 4 — “M-12TP” (1:50);
 5 — импортное малозольное (1:50);
 6 — “M12TB3” опытное (1:50);
 7 — импортное типа “Outboard Oil” (1:50)

Таблица 1
ХАРАКТЕРИСТИКИ МАСЕЛ, ПРИМЕНЯЕМЫХ В ДВУХТАКТНЫХ БЕНЗИНОВЫХ ДВИГАТЕЛЯХ

Марка масла	Температура, °C		Сульфатная зольность, %	Вязкость кинематическая при 100°С, мм ² /с
	вспышки	застывания		
Отечественные масла				
“M-12TP” — специальное	215	-15	0.27	12.0
“M-12TPy” — модифицированное	215	-28	0.30	12.0
“MGD-14M” — для компрессоров:				
допущено к применению в ДТБД	215	-15	0.20	14.0
“M-8B” — универс. автотракторное	207	-25	0.95	8.0
“MC-20” — авиационное	250	-18	0.004	20.0
Масла фирмы “Shell”				
“Super-2T Two-Stroke Oil”:				
— неразбавленное	254	-6	0.19	12.5
— разбавленное	88	-24	0.15	5.0
“Super 2TX Two-Stroke Oil”	100	-30	0.07	9.3
“2T Two-Stroke Oil”:				
— неразбавленное	246	-9	0.27	11.0
— разбавленное	96	-27	0.23	4.4
“Super Outboard Motor Oil”	77	-39	0.0	6.5
“Shell sport SX”	302	-22	0.16	22.0
Масла фирмы “Mobil”				
“Mobilmix TT” (разбавл.)	56	—	—	5.0
“Mobil 2T Super”	70	—	—	8.0
“Mobil 2T Synth”	75	-27	—	11.3
“Mobil Outboard Super”				
(для ПМ высокой мощности)	238	-10	—	14.5
Масла фирмы “Labofina”				
“Finamix 2T”	162	-28	0.29	10.0
“Finamix SM (разбавл.)	102	—	0.22	7.7
“Fina Super Outboard Motor Oil”				
(для ПМ высокой мощн.)	165	—	0.0	—
Масла фирмы “British Petroleum”				
“BP 2T” (разбавл.)	105	-24	0.30	6.8
“BP Speciel”	238	-9	0.39	14.5
Масла фирмы “Esso”				
“Esso Outboard Oil”	—	-45	0.0	—
“Esso Easymix”	—	-39	0.26	—
“Esso Snowmobile Oil”	—	-42	0.25	—

Как выбрать масло для двигателя

Кто из владельцев водной техники, оснащенной подвесными или стационарными двигателями, независимо от их мощности и происхождения, не стоял перед выбором подходящего топлива, моторного и трансмиссионного масел, специальных жидкостей и смазок для технического обслуживания (ТО) своего “подопечного”. Какое масло лучше использовать при ТО и при подготовке двигателя к зимнему хранению? Кому из производителей отдать предпочтение? Для принятия правильного решения надо ориентироваться в маркировках и классификациях того же масла и знать конструктивные особенности двигателя. Если вы не специалист в данной области, то докопаться до сути, как правило, довольно сложно. Попробуем разобраться вместе.



В начале рассмотрим разницу между маслами для двухтактников и четырехтактников. Принципиальное отличие между ними — в том, что первое, независимо от того, как оно смешивается с бензином (предварительно, когда масло растворяется в топливе вручную в определенной пропорции, или путем впрыска его масляным насосом в топливную магистраль), в процессе работы двигателя сгорает, второе при нормальной работе мотора в камеру сгорания не попадает. Это определяет и различные требования к маслам. Масло для двухтактников должно как можно полнее сгорать, не оставляя следов нагара, а для четырехтактников — обеспечивать стабильность смазывающих свойств в течение длительного времени.

Напомним, что готовить смесь масла с топливом необходимо в строгой пропорции, рекомендованной производителем и указанной в инструкции по эксплуатации мотора. На разных режимах работы двигателю требуется разное количество масла в смеси (от 1:100 на холостых и малых оборотах до 1:50 на переходных режимах). Поэтому в готовой смеси содержание масла достаточно для нормальной работы мотора в самом неблагоприятном для него режиме. Но излишне богатая маслом смесь приведет к перебоям в работе двигателя на малых оборотах, образованию нагара и быстрому выходу из строя свечей зажигания. Излишне бедная — к масляному голоданию и выходу двигателя из строя. Для обкатки двигателей потребуется смесь в особой пропорции, чаще всего 1:25.

Готовить ее советуем по следующей технологии: в бак вливается небольшое (1/4 от необходимого) количество бензина, затем — нужное для данной пропорции количество масла, взбалтывается, доливаются оставшийся бензин, и все еще раз взбалтывается. Настоятельно рекомендуем уточнить пропорцию смеси и тип применяемого масла у ближайшего дилера, а не у соседа по стоянке, так как эта ин-

формация может варьироваться в зависимости от модели и производителя. Большинство масел для предварительного смешивания относится к категории разбавленных специальными растворителями для лучшего смешивания с топливом и повышения текучести, что, в свою очередь, повлечет за собой значительное снижение температуры вспышки масла и ужесточение мер пожаробезопасности при хранении и работе с ним.

Применение любого доступного масла для двухтактного подвесного двигателя нежелательно — снижение моторесурса, хоть и незначительное, вам гарантировано. Сейчас уже не те времена, когда появление на прилавках магазинов отечественных масел “М-12-ТП” и “МГД-14М” воспринималось водномоторниками как некий прорыв. Практически все крупные производители имеют в активе специализированные масла для двухтактных подвесных лодочных моторов, которые существенно отличаются по своим свойствам от других моторных масел, поскольку в них использованы масляная основа особо тонкой очистки и специальные беззольные присадки. Ресурс работы двигателя на таком масле увеличивается на 5–10%, хотя и цена его возрастает по сравнению с обычным. Основное преимущество таких масел — в значительном снижении образования нагара на свечах зажигания и вероятности выхода их из строя, а значит и количества отказов двигателей по этой причине. Для лодки с одним двигателем этот фактор может стать определяющим в сложных погодных условиях.

Существует несколько классификаций масел для двухтактных бензиновых двигателей и методов лабораторных и моторных испытаний, например API (Американского нефтяного института), ISO (Международной организации по стандартизации), NMMA (Национальной ассоциации производителей судовых двигателей США). Им соответствуют следующие марки масел для подвесных лодочных

смазочных материалов дадут исчерпывающие характеристики своей продукции, но безотносительно к техническим характеристикам и особенностям эксплуатации конкретного мотора, а в ряде случаев именно это бывает наиболее важно. Поэтому целесообразно общаться с теми производителями моторов, которые под своей маркой выпускают и специализированные масла для них ("Mercury", "Yamaha" и т. д.). Такое моторное масло состоит из основы — базового масла — и четко сбалансированного набора присадок к нему, подбор которых осуществляется с учетом эксплуатации двигателей. В этом все и дело.

В ходе долгих и кропотливых исследований формируется определенный набор различных присадок, среди которых — моющие, вязкостные, противопенные, антиоксиданты, ингибиторы коррозии и т. д. Так же находится оптимальное процентное соотношение различных присадок. Результатом труда становится удивительная стабильность свойств высококачественного масла. Здесь уместно заметить, что самостоятельное добавление каких-либо присадок, пусть даже из лучших побуждений, приведет скорее всего к снижению эксплуатационных характеристик масла или в лучшем случае просто не даст никакого эффекта.

Хорошее масло могут испортить любые посторонние добавки. По этой же причине большинство произведе-

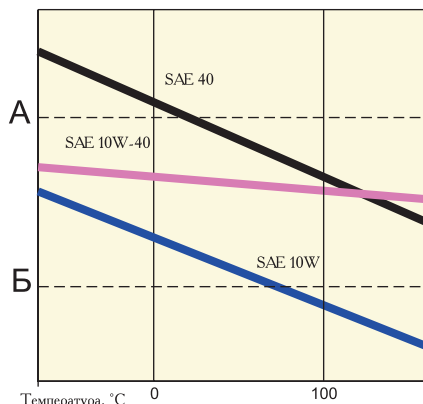


Рис. 2. Зависимость вязкости масел от температуры

лей не рекомендует использовать и специальные промывки при замене масла, так как часть их не сливается до конца, а остается внутри двигателя и нарушает сбалансированность свежего масла и его вязкость. В результате при работе двигателя могут возникать такие побочные явления, как вспенивание масла, образование отложений и т. д. Объяснить, каким образом это может отразиться на ресурсе мотора, видимо, не надо (рис. 1).

Не всегда темный цвет масла указывает на необходимость его срочной замены. Масло может резко потемнеть, если его качество выше качества исполь-

зованного раньше и оно, благодаря хорошим моющим свойствам, вымыло накопленные отложения, или если масло содержит во взвеси продукты окислительных процессов. Когда же вы не в силах бороться с желанием промыть двигатель, то лучше сделать это, сократив вдвое сроки замены масла (качественного, конечно). В этом случае двигатель можно будет очистить постепенно, без риска засорить масляные каналы остатками отложений, которые образуются при использовании агрессивных промывочных жидкостей.

Вполне объяснимо желание многих владельцев катеров побаловать своих "подопечных" дорогими синтетическими маслами. Но стоит ли оно того? Для начала немного о технологии. Основу минерального масла получают путем пе-

QUICKSILVER®

Масла и смазки **QUICKSILVER**

любые запчасти для моторов **MERCURY** и **MERCURISER**

аксессуары и сопутствующие товары

Винты и приборы на все модели **MERCURY** и **MERCURISER**





www.mercuryonline.ru

Магазин «Меркурий — 2000» телефон (812) 333-0203, пр.Непокорённых 47

регонки нефти-сырца. Одна из его фракций — смазочные масла.

Синтетические масла получают из этилена, который вырабатывается из природного газа или нефти. Затем этилен пропускают через катализаторы и получают основу для этого масла. Уже на данном этапе “синтетика” имеет ряд преимуществ перед “минералкой”. У нее более высокий индекс вязкости, лучшая текучесть при низких температурах, более высокая устойчивость к старению, меньшая испаряемость, хорошая стабильность при высоких температурах, превосходные антифрикционные свойства, меньшее загущение, т. е. для получения определенных свойств требуется меньшее количество присадок. Как видно из рис. 2, участок между линиями А и Б является зоной нормальной работы двигателя. Масло класса SAE 40 имеет достаточную вязкость, чтобы обеспечить надежное смазывание при высокой температуре (уровень Б), но оно слишком вязкое при низкой температуре (выше уровня А, при котором еще возможен пуск двигателя).

Масло вязкостью SAE 10W (ниже уровня А) при низкой температуре позволит произвести холодный пуск, но не обеспечит смазывание летом, когда его температура приблизится к 100°С или превысит это значения (ниже уровня Б). Масло вязкостью SAE 10W-40, полученное загущением масла вязкостью SAE 10W до вязкости SAE 40 при 100°С, обеспечит холодный пуск двигателя при низких температурах и надежное смазывание — при высоких.

Синтетическое масло, благодаря своим эксплуатационным характеристикам, лучше минерального, и для определенных двигателей его выбор просто бесспорен, но и “минералка” также позволяет добиться заданных свойств, при этом с меньшими затратами и без риска оказать вредное влияние на уплотнения двигателя, что характерно для некоторых синтетических масел из-за их повышенной агрессивности. Поэтому давайте все же оставим право выбора типа масла за производителем.

Настоятельно рекомендуем придерживаться такой же позиции и по отношению к трансмиссионным маслам, смазкам и жидкостям специального назначения, которых у каждого производителя великое множество. О тонкостях применения всегда можно проконсультироваться у официального дилера.

Чтобы завершить тему моторных масел, познакомим с существующими методами их классификации: по вязкости — SAE (Общества автомобильных инженеров) и по соответствию определенным эксплуатационным требованиям — API (Американского нефтяного института). При описании сортов и характеристик моторных масел обычно используются обе.

Все масла классифицированы по трем основным признакам:

- вязкостно-температурным свойствам;
- области применения и уровню эксплуатационных свойств;
- наличию или отсутствию энергосберегающих свойств.

Моторные масла, прошедшие лицензирование по API, принято маркировать символом, показанным на рис. 3.

В центральном круге указывается вязкостный класс масла по SAE, дающий информацию о диапазоне температуры окружа-



Рис. 3. Маркировка моторных масел, прошедших лицензирование по API

Таблица 2 ХАРАКТЕРИСТИКИ МАРОК БЕНЗИНА				
Сорт бензина	Октановое число		Концентрация свинца на дм ³ , не более	Массовая доля серы %, не более
	по исследовательскому методу	по моторному методу		
AI-92	92	83	0,013	0,05
AI-93	93	85	0,013	0,10
AI-95	95	85	0,013	0,10
AI-96	96	85	0,013	0,05
AI-98	98	88	0,013	0,10

ющей среды, в котором масло обеспечит прокручивание двигателя, прокачивание системы смазки при низких температурах и надежное смазывание при высоких температурах, в режиме длительной работы на максимальных нагрузках.

В верхнем полукольце содержится информация об области применения и уровне ряда важнейших эксплуатационных свойств масла по API. В настоящее время используются два класса (SH и SJ) для бензиновых двигателей и пять классов (CF, CF-2, CF-4, CG-4, CH-4) для дизельных двигателей. Уровни эксплуатационных свойств в порядке их возрастания обозначают первыми буквами латинского алфавита, стоящими за знаками категорий S и C.

В нижнем полукольце отмечается наличие у данного масла энергосберегающих свойств (способности экономить топливо). Для этого используется аббревиатура ЕС и римские цифры: II говорит о высокой степени энергосберегающих свойств, а I — о посредственной экономии топлива.

И в заключение скажем о типе применяемого топлива. Проблема заключается в том, что тип бензина, рекомендуемый для современного импортного мотора, указан по классификации, не соответствующей принятой в нашей стране. Устранить разночтения несложно с помощью табл. 2.

В России на бензоколонках указывают октановое число, полученное при измерении исследовательским методом, в США — среднее арифметическое двух методов: исследовательского и моторного.

Таким образом, получаем: американскому 87-му бензину соответствует наш 92-й: $(92+83)/2=87,5$; 89-му — 95-й: $(95+85)/2=90$; 92-му — 98-й: $(98+88)/2=93$.

Надеемся, что все вышеприведенные сведения помогут при выборе моторного масла для вашего лодочного мотора, хотя все же лучше обратиться к специалистам, чтобы избежать возможных неприятностей. Самостоятельно всех нюансов все равно не учесть. Да и надо ли?

Дмитрий Семенов

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



Эксклюзивный дистрибьютор
P. P. H.U. Galeon



www.katerclub.ru



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.

Наши партнеры в регионах:

г. Барнаул,

ООО "Кантри-Моторс",
тел. (3852) 33-64-28,
33-79-24, 33-78-67

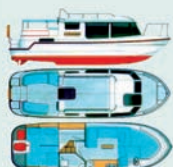
г. Санкт-Петербург,

магазин "V-Max motors",
тел. (812) 560-71-93,
568-00-51

г. Новосибирск,

ООО "Панавто-Новосибирск",
тел. (3832) 25-88-17, 10-62-64

ВНИМАНИЕ - новинка на российском рынке «VOYAGER-860» и «VOYAGER-990». СПЕШИТЕ!



*Для любителей водного туризма тихоходные плавучие "Voyager-860", оборудованные всем необходимым для комфортного проживания вдали от цивилизации 4-6 человек в течение 2 недель. Двигатель - подвесной мотор 10-50 л.с. Цена растаможенного судна в Москве - от 49 800 у.е. Поставка - лето 2004 года.



*Для любителей дальних походов и путешествий с семьей - водоизмещающее судно "Voyager -990", полностью оборудованное для похода протяженностью до 1800 км. Двигатель - дизельный мотор "HS-Marine Deutz" 65 л.с. Класс регистра "А". Цена растаможенного судна в Москве - от 79 000 у.е. Поставка - лето 2004 года.

Компания «Автопик-М», Россия, 123373, г. Москва, ул. Василия Петушкова, д.3, стр.7,
тел. (095) 504-3926, (095) 778-1641, тел./факс (095) 491-6366;



Причалы и
оборудование
для яхт-клубов

TRADEMARINE.COM
(812) 33-100-55
(812) 115-07-57

ПОНТОН
сделано в России



Чехлы для подвесных лодочных моторов



Немаловажный аксессуар водно-моторного обмундирования — чехол для подвесного мотора. Для бережного хранения и перевозки его необходимо достойно одевать. Конструкция лодочного мотора не дает простора для дизайнерских изысков при изготовлении чехлов для них. Поэтому, наверное, у разных “портных” они имеют одинаковую форму и цветовое решение диктуется не столько фантазией, сколько ценой на материал. Консерватизм в данном случае не является архаизмом. Наоборот, потребители этой продукции видят в строгости линий чехлов и тусклости их расцветки практичное решение. В Петербурге их шьют в пяти-шести фирмах.

“Обычно они представляют собой трехслойную конструкцию, — рассказывает Борис Филимонов, директор ООО “Джет Спорт” (Санкт-Петербург). — Верхний слой, как правило, шьется из корейских материалов разной плотности, мы, например, используем ткань “Кордура-600”. Затем идет 5-миллиметровый наполнитель из пенополиэтилена и далее опять же корейская подкладочная нейлоновая ткань “Оксфорд 210”. Дешевле всего материал защитного цвета, популярны черная и синяя расцветки. Компании, заказывающие чехлы оптом, партией по 10 штук для последующей продажи в магазинах, ориентируются на фирменный цвет мотора. Для “Honda” мы шили синие чехлы с нанесением логотипа, для “Меркури” — черные”.

Основной материал чехла, изготавливаемого в ООО “Шторм” (Санкт-Петербург), — нейлон с накатом из ПВХ. Внутри — подкладка с эластичным наполнителем толщиной 8 мм, который предохраняет корпус мотора при случайных падениях. Чехол закрывает мотор полностью. Имеется вырез для румпеля или транспортной рукоятки. “Наши конструкторы за образец берут лучшие зарубежные образцы, — делится опытом работы директор ООО “Шторм” Геннадий Пиданов. — У нас нет готовых чехлов, мы стараемся шить их на заказ, правда, стандартные, без учета особенностей марки мотора. Заказчики приходят из расположенной рядом фирмы “Мнев и К” по строительству и продаже катеров, которая предлагает покупателям все те же стандартные фирменные моторы.

На пошив одного чехла уходит порядка 2 м ткани, так что материал — не самое главное. Гораздо важнее крепеж лямок: чтобы они не отрывались от чехла при переносе мотора, необходимо лямки прошить не обычным

швом, а зигзагообразным. Делаем мы и пластиковые ручки, усиленные ремнями, — для большего удобства при переноске. Регулируемые затягивающиеся ремни обеспечивают более строгую фиксацию мотора в чехле. Оптовые заказы, правда небольшими партиями, приходят обычно из регионов — Екатеринбург, Нижний Новгород и т. д.”

Универсальных чехлов для всех подвесных моторов, по мнению профессионалов, нет и быть не может, так как габаритные размеры разных по мощности моторов различны. Например, в фирме “Джет Спорт” изготавливают чехлы трех размеров в зависимости от величины двигателя (мощностью 2–3, 4–8 и 10–30 л.с.) и двух вариантов расположения: левого и правого в зависимости от того, на который бок его можно положить — левый или правый соответственно (совпадает с бортом лодки; определяют, когда мотор висит на транце, стоя к нему лицом). Чехлы для моторов более 90 л.с. (обычно зарубежных производителей, таких как “Honda”, “Johnson”, “Mercury”, “Yamaha” и др.) шьют только народные умельцы, найти которых можно почти в любом яхт-клубе.

В последнее время потребители данной продукции все чаще высказывают пожелания, чтобы форма чехлов варьировалась в зависимости от модели мотора. Такая тенденция, наметившаяся в связи с появлением разнообразных двигателей зарубежного производства, не очень устраивает “моторных модельеров”. “Нам проще работать, “причесывая” заказчиков до единого знаменателя, — признается Борис Филимонов. — Чехлы для подвесных моторов — не главное направление деятельности нашей компании. Их мы начали шить три-четыре года назад, тогда как фирма существует уже девять лет и основывалась как компания по производству спортивной экипировки для альпинизма, виндсерфинга, кайтинга, сноубординга, бодибилдинга и т. д.”

В московской фирме ООО “ФТЛ-Д” шьют чехлы для подвесных моторов из материала “Кордура-900”, также корейского производства. Эта ткань имеет внутреннюю пропитку (ПУ), которая, в отличие от наружной пленки (ПВХ), более износостойкая и прочная на разрыв, а также защищена от режущих частей. Например, если ПВХ порезать, то ткань будет сыпаться дальше, а ПУ — нет”. В отличие от петербургских производителей, стремящихся унифицировать чехлы, москвичи готовы принимать индивидуальные заказы.

“Заказчик просто снимает размеры и передает их нам, — поясняет директор этой фирмы Алексей Волков, — а затем наши конструкторы разрабатывают оригинальные лекала”. Стоимость такого чехла — порядка 2000 рублей. А вот стандартные, поточные, чехлы в Москве дешевле, чем в Петербурге — от 500 рублей.

В городе на Неве, как правило, новоиспеченные “моторники” заказывают чехлы стоимостью от 3000 рублей из французской ткани “Феррари” или ее китайского аналога, последние тянут на 1000 рублей. В прошлом сезоне чехлы в рознице в зависимости от размеров стоили: для мотора мощностью 2–3 л.с. около 800 рублей, для мотора в 4–8 л.с. — около 1000 рублей, для мотора 10–25 л.с. — от 1200 рублей. В этом году, по-видимому, их стоимость увеличится примерно на 10%. Если же воплотится мечта господина Филимонова и его помощников и они создадут универсальный чехол с двухсторонней укладкой, то он будет стоить еще дороже. В Петербурге продают и готовые чехлы из стран Скандинавии стоимостью от 100 евро.

В Москве также есть еще несколько фирм, кроме названных, где шьют чехлы в основном по заказу владельцев зарубежных “железных коней”. “Я не помню случая, чтобы кто-то заказал чехол для мотора “Вихрь”, — замечает Алексей Волков. — это невыгодно владельцам мотора: стоимость чехла чуть меньше стоимости самого двигателя”.

За год как в Петербурге, так и в Москве, продается примерно 300–400 чехлов, при этом большая часть уходит в период с апреля по август. В “мертвый” сезон удается продать всего чехлов пять. Однако, по словам Геннадия Пиданова, никто не может точно сказать, сколько, например, в Петербурге шьется и продается чехлов для подвесных моторов из-за большого количества частных мастеров.

Срок пошива чехла колеблется от недели до двух.

Наталья Веденева





КАТЕР

глазами рыбака-любителя

Скандинавский хит 2003 г. — финский “Faster Fish 730” — изготавливается только на заказ. Толщина днища — 5 мм, борта — 4 мм.

Буквально каких-то десять лет назад встретить на наших водоемах катер или мотолодку иностранного производства было большой редкостью. А если такое и случалось, то зрителям оставалось только провожать восхищенным взглядом удаляющуюся “посудину”, по всем показателям качества разительно отличающуюся от нашей серийной продукции.

В то время это могли быть только универсальные — многоцелевые — прогулочные суда ведущих фирм, и не факт, что новые. Впрочем, тогда лишь “особо одаренные” могли по обводам хотя бы примерно определить время рождения катера. Если автомобильная мода каждый год дарит и дарит нам концептуально новые произведения, то в области катеростроения заметные изменения можно обнаружить лишь с интервалом лет в десять.

У рыбаков-любителей пределом мечтания было приобретение хорошей снасти, о специализированной рыболовной лодке и речи не шло. Расширение возможностей рыбалки связывалось все с теми же лодками “Пелла”, “Казанка”, “Прогресс” и другими серийными моделями отечественного производства.*

Сначала к нам пришли импортные моторы, а теперь за ними тянутся и лодки, в том числе и специализированные. Стало очевидно, что наша страна в области выпуска товаров для водного отдыха и рыбалки отстала серьезно и, похоже, надолго. А главное, что, в отличие от западников, у нас нет прочной

“Ладога-2”, рыболовный вариант



традиции выпуска продукции, специализированной по областям использования.

Достаточно посмотреть каталоги ведущих зарубежных фирм, чтобы сразу стало ясно, что рыболовные лодки всюду выделены в особый класс. В ассортименте многих американских фирм число чисто рыболовных моделей уже сравнялось с общим числом моделей другого назначения. Но появились также фирмы, выпускающие только рыболовные серии, причем и внутри этого класса судов четко просматриваются специализированные модели, рассчитанные на определенные районы плавания, способы лова и т. д. (“КиЯ” №164).

Вообще, американский и европейский рынки судов рыболовного класса сильно отличаются. В Америке, если, например, говорить о троллинге, отдается предпочтение лодкам 8–10-метровой длины, тогда как европейский троллинг использует меньшие размеры — длины 5–7 м.

В Европе, в частности в Швеции, я знаю только две небольшие фирмы, которые специализируются исключительно на рыболовных моделях: “Beason” и “Rival”. У шведской фирмы “Ryds” была модель “Big Fish 600”, специально разработанная как троллинговая, но ее сейчас сняли с производства. А еще три года назад она держала пальму первенства и ценилась шведской троллинговой общественностью (имела удобную компоновку, подходящий размер и сравнительно невысокую

цену при удовлетворительном качестве). Во всем мире компоновка катера, называемая “walkaround” (ходить вокруг, в данном случае — вокруг рубки), считается чисто рыбацкой. У шведов она в фаворе: так им полюбилась, что все элитные модели “Nimbus” построены по этой схеме, позволяющей “вдыхать морской воздух полной грудью и принимать брызги в лицо”. “Walkaround” — универсальная концепция; такая компоновка удобна для троллинга, но можно заниматься и кастингом (ловля в заброс). На больших катерах каюты сравнительно комфортны, в наличии WC, плита и умывальник.

Открытые модели, удобные для рыбалки, в Швеции популярны, как нигде. Здесь, я думаю, играет роль урбанизация, развитая инфраструктура берегового сервиса: везде есть причалы, стоянки, гостиницы, пункты заправки — подъехал на машине, сел в лодку, заправился — и в море. Нужно остаться еще на день-другой — вернулся в марину, поужинал тут же в кафе, переночевал в гостинице. Где-где, а у шведов рыбалка — это популярнейший вид активного отдыха, доставляющий огромное удовольствие.

Датчане в своих пристрастиях близки к шведам, они также ощущают себя викингами и не боятся ветра и брызг.

А у финнов, наоборот, — в цене уютные катера. “Троллинг с комфортом в любую погоду” — вот их девиз. Финляндия у европейских рыбаков считается страной троллинга. Здесь великое множество внутренних озер, и любой финн, как правило, имеющий дом или дачу у воды, в свободное время “таскает за собой приманки”. Есть у финнов и

* В 1976 г. после серии статей в “КиЯ” “Что такое рыболовная лодка?” (№ 58,63) Волгоградский судостроительный завод сделал опытную рыболовную модель “Сарепта-Р”. — Прим. ред.



◀ **“Rival 706 Wac”**
изготавливается
только
небольшими
сериями



▶ **“Ryds Big Fish 600”**
Специальная
заказная версия
с выносным транцем
для увеличения
свободного места
в корме

4.7-метровый **“Silver Fox”** позволил этой семье выиграть одно из престижных соревнований



“Wellcraft walkaround” длиной 7,5 м.
К сожалению, модель снята с производства



▶ **“Silver Eagle”**
в Финском заливе.
До 2001 г. —
флагман финских
рыбаков.

▶ **“Bella 652”** со
стационарным
дизелем **“Volvo
Penta”**. Даже этот
катер можно
приспособить для
троллинга



море. На небольших озерах они обходятся лодками длиной 4–5 м, а на большой воде, естественно, в ходу более крупные суда длиной 6–7 м.

Размерения и марка катера, равно как и мощность мотора, — визитка их владельца-рыболова, однако тенденция к увеличению длины не безгранична. Семиметровый “размер” является критичным для удобства транспортировки катера в частных поездках по стране, поэтому наиболее универсальные и популярные модели рыболовных лодок имеют длину немногим более 6 м.

Высокий борт (со сплошной зашивкой со стороны самоотливного кокпита) защищает от брызг и обеспечивает удобство для троллингования при большой волне, служит удобной опорой рыбакам во время качки, но в кастинге удобен борт пониже, поэтому многие рыбаки заказывают для своего катера низкие релинги.

Часто возникает вопрос: какой корпус лучше — металлический или пластиковый? Однозначного ответа нет. У металлических лодок есть и неоспори-

мые достоинства, и недостатки. Равно как и у пластиковых. Главное преимущество металлического корпуса — его неприхотливость при причаливании к “дикому” берегу и стоянке у него. Создатели пластиковых лодок стараются придать им такие же качества. Например, инженеры шведской фирмы “Rival” усиливают стеклопластиковый корпус кевларом. Такая композитная конструкция уже может поспорить с металлом — наезд на препятствие для нее не проблема.

Финские рыбаки, однако, на сегодня отдают предпочтение сварным легкосплавным лодкам “Silver” и “Buster”, тогда как у датчан и шведов эти марки популярны в основном среди чартерных капитанов. Финский “Yamaqin” долгие годы держит высокий рейтинг у наших северных соседей. Сейчас стала популярна еще пара моделей фирмы “Aquador”. Почему я все время ссылаюсь на Скандинавию? Дело в том, что там, помимо множества внутренних водоемов с самыми различными условиями плавания, имеется выход к открытому морю.

Германию как “рыболовную державу” не упоминаю. Здесь я знаю лишь один рыболовный клуб, объединяющий владельцев катеров. В нем числится всего около 100 лодок. Несколько членов этого клуба регулярно принимают участие во многих общеевропейских соревнованиях, у этих немцев все пристрастия скандинавских рыбаков.

В конце 80-х—начале 90-х гг. рынок Европы активно наполнялся американскими катерами. Как правило, это были металлические мотолодки “Tracer” и аналогичные им модели фирм “Sea Nymph”, “Smoker Craft”, “Starcraft”, “Lund”... К концу 90-х популярность этих марок в Европе сильно упала. Правда, финский “Buster” недавно закупил несколько американских рыболовных моделей, чтобы, разобрав их поделально, изучить особенности конструкции, в которых учтены пожелания американских рыбаков. Это неслучайно, поскольку “Buster” рвется на рынок США.

Однако в Америке хватает и своих фирм-производителей. Это “Ranger” и ▶

▶ другие изготовители “bass-платформ” с 200-сильными ходовыми моторами и вспомогательным электромотором “Minn-Kota” последнего поколения. Это и алюминиевые лодки от 4 до 7 м и более (их названия я перечислил выше), и стеклопластиковые, как от фирм, строящих только рыболовные серии (например, “Grady-white”), так и от фирм, имеющих в своем модельном ряду большие серии рыболовных катеров. Из известных у нас — “Bayliner Trophy”, “Wellcraft Walkaround”. На Великих озерах в США приспособлено для рыбалки огромное количество универсальных прогулочных судов. Кстати, у хорошо известной в России фирмы “Bombardier” также есть целая линейка отличных специализированных рыболовных лодок.

Чем отличается американское катеростроение, так это внешним видом продукции, сразу внушающим доверие к вещи. В Европе все попроще. Конечно, приятнее ходить по ковровину, чем по пластику, или любоваться красиво раскрашенным корпусом, чем смотреть на голую “железку”. Американцы стараются привлечь потребителя всеми способами, в том числе созданием и максимального комфорта на борту, и современного дизайна. Для американцев цены сравнительно невысоки, но, надо учесть, что попадая в Европу, катер заметно дорожает.

Каждый рыбак должен понимать, что он покупает плавсредство именно для рыбалки, а не для демонстрации на выставках, хотя, если ездить на рыбалку не чаще четырех-пяти раз в год, то все критерии для выбора модели могут быть другими.

В последнее время у нас в России появились свои производители катеров, в том числе и специализированных. Пока они могут привлекать нас только относительно низкой ценой. Что будет дальше — посмотрим. Я уверен, что мы можем и будем строить свои катера лучше многих, благо есть на что равняться!

Константин Левикин

Фото автора



Основателем самой популярной ныне в США компании по производству рыболовных блесен и аксессуаров был Льюр Дженсен, фермер и рыбак со стажем, уверенный, что дополнительный ширк напильником или лишний удар молотком по купленной блесне не только не повредит, а лишь добавит уловистости.



Кое-что о “крокодилах”

В 1932 г. он приспособил выдавший виды ручной пресс для изготовления блесенных лепестков собственной конструкции в необустроенном курятнике. Так родилась “Luhr Jensen”, где помимо отца-основателя трудились и подрастающие дети.

Первоначально у Льюра было 15 моделей, в основном бело-красные вертушки с надетыми на проволоку пурпурными индейскими бусинами. В 1960 г. объем продаж составил 250 тыс. долл., а за миллион завод перевалил всего через 10 лет. Тогда им уже руководил самый младший из семьи, теперешний президент, Фил Дженсен.

Сегодняшнее производство — это уже не 25 работников, а 250, плюс еще предприятие в Мексике, где 100 человек изготавливают трудоемкие деревянные приманки. Всего в день выдается на гора 50 тысяч различных блесен при годовых продажах, превышающих 15 млн. долл.

— Я пришел в компанию отца в 1960 г., сразу же после окончания Орегонского университета, — рассказывает Фил, седой, сухощавый джентльмен. — Основываясь на семейных рыболовных традициях, мы за прошедшие 40 лет не только развили основные собственные разработки, но и приобрели перспективные с рыболовной точки зрения компании, а таких было как минимум полсотни. Начинали мы с железа, оно и сейчас составляет около 50% нашей продукции. На втором месте — дерево, на третьем — пластик. Экспортируем блесны в 50 стран мира, и прибыль компании обычно колеблется в районе 5–7%. Наши работники, как и 50 лет назад, ежегодно получают премиальный бонус. На рыболовной стезе мы — главные специалисты в

мире по троллингу и дорожке, упражнения со спиннингом стоят на втором месте.

Конечно, капиталистическое производство очень впечатляет, тем более что прежде неоднократно приходилось беспомощно шарить глазами в подобных отечественных мануфактурах. Хотя и по технологическому оборудованию, и по условиям труда это даже в сравнении с благополучной Финляндией — завтрашний день. Ручных манипуляций очень много, но достаточно и оригинальных станков, причем не только штамповочных, но и точнейше



Воблер, “оживленный” куском рыбы

загибающих провололочную сердцевину вертушки (стоимостью 15 тыс. долл.) или накрепко приваривающих защитный ус к незацепляйке (150 тыс. долл.).

У одной “вешалки” с полуготовой продукцией я невольно остановился — перед глазами ухмылялся совершенно откровенный... “Blue Fox” пятого номера.

— Не удивляйся, у меня можно увидеть и “Mepps”, и “Panter Martin”. В нашей индустрии, как ни странно, нельзя запатентовать ни размеры, ни цвет блесны, защищается законом только имя. Например, номер первый по продаваемости — “Krokodile” — был привезен моим старшим братом из Норвегии в 1948 г. Оттуда пришел в Америку и известный тебе “Hotrod”. Но большинство “плагиаторов” не может выдержать положенного качества и правильно сформулировать предназначение продукта — сегодня для изобилующего товаром рынка уже недостаточно просто “поймать рыбу”. Надо объяснить, какую, когда и на какой цвет.

Пожалуй, нет другого вида человеческой активности, где каждый занимающийся ею не причислял бы себя к великим специалистам и оракулам. Тем не менее я всегда советую носить с собой пассатижи и чуть что — про-



явить смекалку на залипающем лепестке.

При этом мы бродим по цехам, где владылец не только придирчиво рассматривает заготовки блесен, но еще и отпускает деловитые комментарии.

— Фил, как известно, вы приобрели более 40 различных компаний по производству блесен. С чем это было связано и как выражалось в цифрах?

— Всех перечислить не берусь, но наиболее эпохальные покупки, конечно, отмечу. В 1983 г. за миллион долларов была приобретена компания “Les Davis”, существовавшая на рынке с 1926 г. В конце 70-х это была крупнейшая фирма в мире по производству лососевых приманок. Всем практикующим рыболовам, наверное, известны такие названия, как “Herring Dodger”, “Hot Rod Wobbler”, “Deep Six Diver”, “Bolo Spinner”.

Приблизительно в то же время под нашим крылом появилось и детище легендарного Тони Аксетта. Известная ложка “Tony’s Spoon” наверняка имеется в заглазнике у каждого спиннингиста. А без хвостатой незацепляйки “Нобо” нечего делать на заросшем озере или речке.

Из приобретенных плавающих деревянных приманок обрати внимание на бело-красную рыбку “Bass-Oreno”.



Самые продаваемые блесны — “Krokodile”

Патент на нее был зарегистрирован в феврале 1915 г.! Большой шум на окуневом рынке произвел и разработанный в 1928 г. Эдвардом Брауном воблер “Dalton Special”, выточенный из сосны.

— Разве на “Дженсене” не используется бальса?

— Нет, мы работаем исключительно с калифорнийской сосной, она не только более прочна и долговечна по сравнению с бальсой, но и, по моему опыту, более агрессивно работает при глубинных или рваных проводках, повышенной температуре воды, когда хищнику совсем не до поклевки. Как известно, “Дженсен” любую выпускаемую модель сопровождает подробнейшими рыболовными рекомендациями: где, как и кого ловить.

Самая покупаемая “дженсеновская” рыбка — это вариации “Kwickfish”.

Сейчас у нас их четыре модели в пяти весовых группах и более 30 разнообразнейших раскрасок.

Но главное, конечно, — проводка, умение “играть” блесной. Лишь после начинаются гадания по цветовой рулетке. Тут уж все зависит от погодных условий, времени суток, опыта рыболова и настроения хищника. Я считаю, что у вертушек цвет тела важнее окраски лепестка. Всегда предпочту желтый, зеленый, черный. Если есть возможность ловить на посеребренные блесны, то будь уверен — успех обеспечен, ведь отражающий эффект от хромово-никелевых поверхностей очень резкий, что может привлечь рыбину. Мы, кстати, до сих пор выпускаем посеребренные модели “Krokodile”, “Loco”, “Alpena Diamond”, “Flutter Spoon”. Хочешь, попробуй сам.

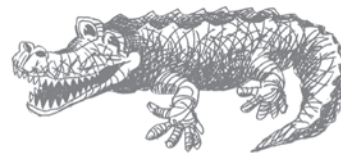
Мы неспешно подошли к стенду готовой продукции.

— Какую пожелаешь?

Я, не раздумывая, опустил в карман десятиграммового “крокодила”...

Андрей Великанов

Фото автора



Река Колумбия — основной испытательный полигон продукции фирмы “Дженсен”



Преодолимпийские старты





В преддверии Олимпийских игр члены российской сборной по парусному спорту приняли участие в Афинской предолимпийской неделе (17–21 февраля), которая стала одним из важных этапов их подготовки к Олимпийским играм. Состязания проходили на акватории будущих олимпийских гонок и имели второй грэйд по классификации ISAF. В регате участвовали 355 экипажей из 41 страны. Перед гонками российские спортсмены провели серию учебно-тренировочных сборов.

К сожалению, плохая погода на Пелопонесском полуострове помешала полноценному проведению регаты — ее пришлось сократить до двух дней. В Афинах шел снег, было очень холодно, ветер стал непредсказуемым, что создавало сложные условия на дистанции, расположенной всего в двух милях от берега. В результате в первый день удалось провести, например в классах “Инглинг”, “Финн” и “Звездный”, три гонки, во второй из-за слабого ветра — одну, в третий и четвертый дни гонки не состоялись вовсе — вначале ветра не было, а потом, наоборот, он оказался слишком сильным (более 17–20 м/с). В остальных классах дела шли чуть лучше: в классе “470” состоялись восемь гонок, по семь — у “Лазера” и “Европы”, шесть гонок — в классе “Торнадо” и по пять — у “49er” и “Мистраля”.

По мнению О.Чугунова — тренера одного из российских экипажей в классе “Инглинг”, регата была не вполне показательна и, хотя в классе “Инглинг” участвовало, например, 17 лодок, оценить расстановку сил по ней было сложно, поскольку гонки проводились очень сжато и в основном при слабых ветрах.

“К сожалению, мы заняли только пятое место. Причины тому — краткость формата регаты (на Олимпиаде все же проводится 11 гонок) и отчасти плохая настройка на нетипичную погоду. Фактически в море мы столкнулись с озерными условиями — “ветровыми пятнами” и постоянными непредсказуемыми заходами в течение одной гонки. Удачно проявили себя новые паруса, но их подбор еще не закончен. Видимо, на Олимпиаду возьмем двойной комплект и уже на месте, в Греции, будем выбирать наиболее подходящий из двух”, — так прокомментировал О.Чугунов выступление экипажа А.Басалкиной в Афинах.

Можно особо отметить российских финнистов, в сложных условиях занявших первое, четвертое и шестое места — правда, надо сказать, что все

сильнейшие финнисты были в этот момент на Чемпионате мира.

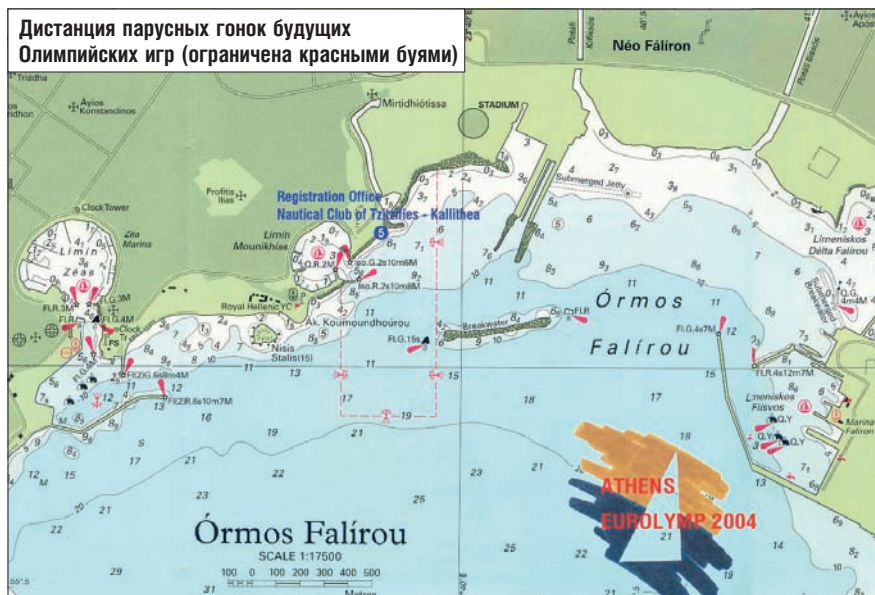
Вторая важная международная регата проводилась с 13 по 20 марта в Италии — на глубоком озере Гарда, расположенном в горной долине, имеющем очень специфические ветровые условия. Богатые парусные традиции этого места и красота горной долины традиционно собирают здесь большое количество участников — в этот раз их было более 400. Регата имела второй и третий грейды ISAF в зависимости от класса участвующих яхт. Состоялось от 9 до 12 гонок в разных классах.

Основной целью выступления членов российской сборной здесь были набор количества стартов, приобретение гоночного опыта и нахождения как своеобразное закрепление зимней работы.

Для питерского экипажа А.Басалкиной самым удачным оказался третий день соревнований, когда вместо обычных двух дневных гонок прошли сразу четыре гонки: две утром и две вечером. В первой половине дня дул сильный ветер, вечером, наоборот, слабый, но экипаж выступил одинаково хорошо: было два третьих прихода и два четвертых. Вообще этот экипаж начал регату с первого прихода и завершил ее тоже неплохо, финишировал в последний день третьим.

В целом, российские тренеры положительно оценивают результаты выступления наших спортсменов на пред олимпийских регатах, подчеркивая в то же время, что основная проверка сил пройдет на весеннем Чемпионате мира и что выкладываться в полную силу сейчас неразумно. Достичь наивысшей спортивной формы слишком рано — значит, потерять ее перед самой Олимпиадой.

Правда, О.Чугунов более критично отнесся к выступлению своих подопечных и оценил работу, проведенную экипажем на этой регате, его тактическую и техническую подготовку на “хорошо”, а вот сам результат счел неудовлетворительным. “При таком составе участников следовало попадать в призы”, — таков был его комментарий по поводу занятого экипажем питерского “Инглинга” пятого места. □



“Athens Eurolymp Week 2004”

“470” (муж.): 1. С.Костер/К.Костер (Голл.) 2. Б.Бонно/Р.Бонно (Фр.) 3. Л.Зеллер/Ф.Краббе (Герм.) ... **13. Д.Березкин/М.Крутиков (Россия);**

“470” (жен.): 1. С.Бекату/Е.Цулфа (Гр.) 2. М.Деконинг/Л.Беркаут (Голл.) 3. И.Петтижен/Н.Дюру (Фр.) ... **6. В.Ильенко/Н.Гапонович (Россия);**

“49er”: 1. М.Баур/М.Грой (Герм.) 2. К.Сандби/Ф.Бовим (Норв.) 3. М.Чайковски/К.Кирковски (Пол.)... **6. (серебряный флот) Э.Скорняков/В.Зацаринский (Россия) ... 10. (серебряный флот) И.Ермаков/М.Логутенко (Россия);**

“Европа”: 1. М.Дезилье (Бельгия) 2.П.Ниеманн (Герм.) 3.В.Глинкевич (Пол.) ... **27. Л.Сорокина (Россия);**

“Финн”: 1. В.Крутских (Россия) 2. А.Драгусис (Гр.) 3. М.Хрубы (Чехия) **4. В.Капитонов (Россия) ... 6. Е.Чернов (Россия);**

“Лазер”: 1. К.Сунесон (Шв.) 2. А.Гериттер (Австрия) 3. М.Грабовски (Пол.) ... **35. М.Семирханов (Россия) ... 38. Ю.Божедомов (Россия);**

“Мистраль” (муж.): 1. П.Мяжински (Пол.) 2. Ю.Ботемп (Фр.) 3. И.Хрисоху (Гр.);

“Мистраль” (жен.): 1. А.Сенсини (Ит.) 2. Ф.Меррет (Фр.) 3. С.-Т.Клепачка (Пол.);

“Звездный”: 1. Р.Бенамати/Ф.Доменикали (Ит.) 2. Л. Пеленакис/Г.Контотурис (Гр.) 3. Ф.Цулафас/И.Лударос (Гр.);

“Торнадо”: 1. К.Гирис/А.Цамитас (Гр.) 2. Т.Зайде/Т.Чайка (Австрия) 3. Н.Маврос/Д.Коконьяс (Гр.);

“Инглинг”: 1. А.Тиз/П.де Джонг/Ф.Без (Голл.) 2. К.Гьякомиду/Е.Манцараки/Е.Дмитракопуло (Гр.) 3. Н.Стегенвальтер/Н.Грунов/А.Кошиньски (Герм.) ... **5. А.Басалкина/Г.Лукашова/В.Украинцева (Россия) ... 11. Е.Скудина/Д.Крутских/Т.Ларцева (Россия).**

“Expert Olympic Garda — Eurolymp”

“470” (муж.): 1. Г.Зандона/А.Трани (Ит.) 2. Э.Фонда/П.Зукетти (Ит.) 3. А.Ишибаши/Х.Гото (Яп.);

“470” (жен.): 1. М.Лью/С.Ротвейлер (Герм.) 2. В.Деклева/К.Мосес (Слов.) 3. С.Воглер/К.Флетчер (Австрия); **“49er”:** 1. С.Пьетро/С.Джанфранко (Ит.) 2. Н.Делле-Карш/Н.Реш (Австрия) 3. Л.Модена/М.Модена (Ит.); **“Европа”:** 1. Л.Смидова (Чех.) 2. С.де Туркхейм (Фр.) 3. В.Глинкевич (Пол.);

“Финн”: 1.Р.Трухильо (Исп.) 2. Е.Панатанассиу (Гр.) 3.А.Е.Эдакан (Турц.)... **11. В.Капитонов (Россия) ... 12. В.Крутских (Россия);**

“Лазер”: 1.Д.Бигмарк (Шв.) 2.Дж.Стюарт (Фр.) 3.Дж.Негри (Ит.);

“Мистраль” (муж.): 1.С.Лоней (Фр.) 2.Т.Вилгельм (Герм.) 3.М.Оберенко (Укр.) ... **20. В.Айвазян (Россия) ... 23. К.Зайченко (Россия);**

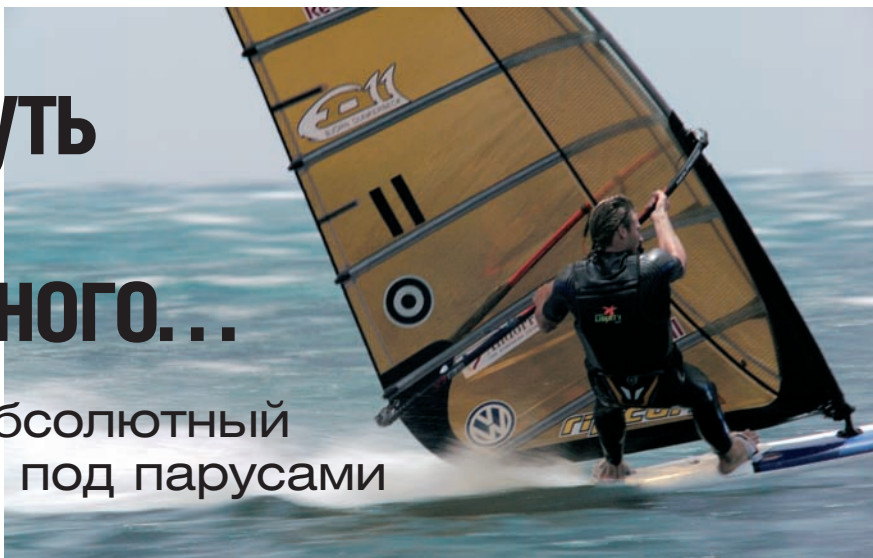
“Мистраль” (жен.): 1. А.Сенсини (Ит.) 2. Р.Кинцл (Герм.) 3. О.Масливец (Укр.);

“Звездный”: 1.Р.Хейнер/А.Брейсекер (Голл.) 2. Л. Пеленакис/Г.Контотурис (Гр.) 3. Н.Целон/С.Ламбертини (Ит.) ... **5. Г.Шайдуко/Н.Смирнов (Россия);**

“Инглинг”: 1. К.Гьякомиду/Е.Манцараки/Е.Дмитракопуло (Гр.) 2.Н.Стегенвальтер/Н.Грунов/А.Кошиньски (Герм.) 3.Дж.Конта/А.Марони/А.Маренци (Ит.) ... **5. А.Басалкина/Г.Лукашова/В.Украинцева (Россия) ... 7. Е.Скудина/Д.Крутских/Т.Ларцева (Россия).** В классе “Торнадо” соревнования не проводились.

А он чуть-чуть недотянул, совсем немного...

Или борьба за абсолютный рекорд скорости под парусами на воде



Прошедший год ознаменовался беспрецедентными атаками на целый ряд рекордов скорости под парусами. Сперва команда Роберта Миллера на яхте "Mari-Cha IV" установила сразу два феноменальных достижения (см. "КиЯ" № 187). Затем парусный мир взбудоражили вести об очередных попытках улучшить действующий абсолютный рекорд скорости под парусами на воде, который установила малобюджетная команда австралийца Симона Маккеона на лодке "Yellow Pages Endeavour" (1993 г., 45.32 уз) и который вот уже более 10 лет долгое время кажется просто недостижимым.

В прошедшем году Симон Маккеон дважды попытался улучшить свое же достижение на лодке "Macquarie Innovation", являющейся дальнейшим развитием YPE (см. "КиЯ" № 183). К сожалению, ни апрельская, ни июльская попытки не увенчались удачей: слабые ветра не позволили судну даже близко подобраться к нужному результату. Истратив всю отпущенную на 2003 г. спонсорами сумму, команда теперь в прямом смысле слова вынуждена ждать у моря погоды, чтобы повторить свою попытку.

Следующим заметным явлением в борьбе за скорость под парусами стало создание группой виндсерфистов под руководством знаменитого Робби Нэйша — многократного чемпиона мира по виндсерфингу — целой серии заездов под общим названием "World Speed Sailing Challenge". Первая серия (официально объявленной целью которой и было установление абсолютного рекорда скорости) прошла на Канарских островах с 4 июля по 4 августа прошлого года. Увы, участникам состязания так и не удалось превзойти достижение десятилетней давности. Лучшим стал показанный уже под занавес результат Бьорна Данкербека — 43.87 уз. Всего полутора узлов не хватило спортсмену, чтобы обновить действующий рекорд. Вторая серия заездов должна пройти весной этого года в Новой Зеландии (первоначально планировалось, что в ее ходе будет впервые в истории взят под парусами 50-узловой барьер ско-

рости), третья — в конце нынешнего года во Франции.

Уэймутская неделя скоростных заездов под парусами, которая состоялась с 4 по 10 октября 2003 г., вовсе разочаровала наблюдателей — большинство спортсменов не смогли показать скорость выше 30 уз. В начале 90-х гг. прошлого века эта неделя (на которой и было установлено большинство рекордов скорости) потеряла былые блеск и величие, а вместе с ними богатых спонсоров и внимание прессы. Уэймут, "нокаутированный" австралийцами, перестал быть своеобразным полигоном, на котором обкатывались самые необычные конструк-



Ф. Мэйнард и Б. Данкербек (справа) — члены "Клуба 45 узлов"

ции парусных судов, а "рекордные" заезды превратились едва ли не в домашний "междусобойчик", существующий на частные пожертвования английских яхтсменов. Лишь в последние два года регата потихоньку стала возрождаться, однако до прежнего уровня — фестиваля конструкторских идей — ей, увы, пока еще далеко. Всего в Неделе 2003 г. приняли участие 20 виндсерфистов, четыре вэйкбордиста и семеро участников на лодках с жестко закрепленными мачтами, представлявшими собой различные вариации на тему глиссирующих и крылатых многокорпусников. Лучший результат показал виндсерфист Бьорн Данкербек — 35.22 уз. И хотя в Уэймуте были показаны несколько небезы-interесных конструкций (в частности, модульная конструкция, позволяющая использовать ее и как катамаран, и как тримаран), но все же все основные события борьбы за рекорд скорос-

ти развернулись в других местах...

В ответ на вызов организаторов "World Speed Sailing Challenge" другой фанатик парусной доски, четырехкратный чемпион мира Финиан Мэйнард подготовил практически аналогичное по смыслу мероприятие под названием "Masters of speed". Все гоночные заезды должны проходить на юге Франции, в Провансе, где вблизи г. Сент-Мери де ла Мер у побережья Лионского залива был специально вырыт 1100-метровый канал шириной 15 м, отделенный от моря узкой дамбой. Он проложен почти в точности по меридиану: таким образом, спортсмены могут с максимальной эффективностью использовать средиземноморский мистраль, двигаясь острым курсом.

Первые заезды начались еще в конце ноября, и почти сразу же на 500-метровой дистанции удалось показать скорость выше 45 уз. Заезды продолжались, и вот 3 декабря при ветре скоростью 20–22 м/с Мэйнард показал результат 46.24 уз! Чуть-чуть, совсем немного — всего 0.14 с — не хватило британцу, чтобы стать обладателем нового мирового достижения! Тем не менее его результат был зафиксирован и утвержден WSSRC как два официальных рекорда скорости сразу: для виндсерферов и для судов с площадью парусности до 10 м². Мэйнард выступал на самостоятельно изготовленной парусной доске экстремальной конструкции — ее ширина — всего 38 см, длина — 2.25 м, площадь парусности — 5.5 м². Вес доски не сообщается.

Сразу же после официального утверждения этого достижения счастливый спортсмен заявил журналистам: "Борьба за абсолютный рекорд скорости не окончена. Мой снаряд прекрасно подготовлен для высоких скоростей, я нахожусь в отличной физической форме и чувствую в себе силы превзойти достижение австралийцев. И я надеюсь стать первым человеком, развившим под парусами скорость выше 50 уз!"

Артур Гроховский

Фото Рейнхардта Мюллера

P.S. Рекордные заезды на канале в Сент-Мери де ла Мер продолжаются.

“Обратная” кругосветка завершена!

Весна 2004 г. ознаменовалась новым парусным достижением: 9 марта французский яхтсмен Жан-Люк Ван ден Хеде, совершавший на борту яхты “Adrien” плавание в “неправильном” (с востока на запад) направлении, пересек финишную линию на меридиане о. Уэссан и установил тем самым новый рекорд в одиночном кругосветном плавании.

До Ван ден Хеде лучший результат подобного плавания принадлежал его соотечественнику Филиппу Моне, который обогнул земной шар на тримаране за 151 день 19 ч 54 мин и 17 с. Новый рекорд равен 122 дням 14 часам 3 минутам и 49 секундам — Жан-Люку удалось улучшить предыдущее достижение ни много ни мало на целый месяц! Причем, что не менее существенно, на однокорпусной яхте, а не на тримаране. Пожалуй, это первый официально зарегистрированный случай в истории, когда многокорпусник проиграл по времени (пусть и заочно) на длинной дистанции, примерно равной по размерам однокорпусной яхте одного с ним поколения. Конечно, в плавании, которое проходит в направлении против господствующих ветров, преимущества тримарана перед однокорпусной яхтой не столь очевидны, но ведь не все 30 000 миль Моне прошел в лавировку...

Плавание Ван ден Хеде, начавшееся 6 декабря прошлого года (см. “КиЯ” № 187), было далеко не первой его попыткой совершить подобный кругосветный переход. Последний раз он пытался сделать это год назад — тогда все завершилась поломкой мачты вблизи Австралии. Со свойствен-



Филипп Моне поздравляет Жан-Люка Ван ден Хеде



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЯХТЫ “ADRIEN”

Длина, м	25.70
Ширина, м	5.40
Осадка, м	4.60
Полная масса, кг	30 000
Балласт, кг	11 800
Площади парусов, м ² :	
– грот	165
– генуя	170
– стаксель	285
– легкий спинакер	420
– тяжелый спинакер	310
Материал корпуса	Алюминий

ным ему юмором опытный моряк (только мыс Горн Жан-Люк обогнул 10 раз) вспомнил этот конфуз перед своим повторным стартом: “Теперь, по крайней мере, дорогу до Австралии я знаю хорошо”...

Эта неудачная попытка, однако, дала яхтсмену возможность серьезно усовершенствовать свое судно — алюминиевую 26-метровую яхту “Adrien”. Первое плавание показало, что при усилении ветра яхта начинала приводиться — да так сильно, что на порывах для ее удержания на курсе не хватало усилий авторулевого. Жан-Люк был вынужден долгое время находиться в кокпите возле руля, что, конечно, не способствовало нормальному отдыху. “Я настолько уставал, что не всегда мог контролировать состояние рангоута, парусов и такелажа. Именно этим в первую очередь можно объяснить поломку — будь я бодрее, возможно, смог бы своевременно обнаружить поврежденный пугенс”, — так прокомментировал журналистам неудачу мореплавателя после своего возвращения во Францию.

Итогом консультаций с конструкторами яхты стала доработка ее гидродинамики. В корме “Adrien” появились два побортно расположенных наклонных плавника с регулируемой высотой выдвигения. Чем сильнее был ветер,

тем сильнее Жан-Люк должен был выдвигать подветренный плавник. Как следствие, при увеличивающемся на порывах крене лодки в действие вступала увеличивающаяся площадь плавника, смещая ЦБС в корму и удерживая яхту от броска на ветер. Это нехитрое устройство, пришедшее с яхт класса “Mini 6.50”, позволило спортсмену довериться своему авторулевному и уделять больше внимания тактике ведения гонки — да-да, именно так. Хотя Жан-Люк находился в море один, свое плавание он рассматривал исключительно как гонку — гонку с заочным противником Филиппом Моне. Одновременно это было и бескомпромиссное соревнование со временем. “Каждые несколько часов я проверял, где находился Филипп на этот час и где сейчас нахожусь я. И так все 122 дня пути”, — рассказал впоследствии Жан-Люк.

Нового рекордсмена одним из первых горячо поздравил именно Филипп Моне — “человек, дважды лишившийся одного рекорда”, как назвала его французская пресса. Действительно, ситуация с достижениями Филиппа может показаться для непосвященных слегка запутанной: первоначально рекорд одиночного “нон-стоп” кругосветного плавания отобрал у него Франсуа Жуайон (см. “КиЯ” № 188). После этого Моне оставался лишь обладателем лучшего результата кругосветного плавания в “обратном направлении”, но и его теперь улучшил Жан-Люк. Тем не менее Филипп Моне по-прежнему остается действующим рекордсменом: быстрее него земной шар с востока на запад на многокорпуснике не огибал никто.

Павел Игнатьев

Фото Бенуа Штихельбота и Винсена Куруче (DPPI)

Рекорд, о котором раньше никто не думал

В последнее время разнообразные рекорды скорости под парусами обновляются с феноменальной быстротой, но занятно, что до сих пор не было официально зафиксировано ни одного кругосветного безостановочного плавания однокорпусной яхты с полным экипажем. Действительно, все известные кругосветные парусные гонки проводились либо в одиночку “нон-стоп” (“Vendee Globe”), либо с полными экипажами и остановками в промежуточных портах (“Whitbread” или “Volvo Ocean Race”).

И вот группа польских яхтсменов под руководством известного парусного гонщика Романа Пашке (победителя гонок на Адмиральский кубок 1997 г.), объединенная в команду “Race Team 2000”, решила восполнить этот досадный пробел в парусной истории. Благодаря генеральному спонсору — одному из крупнейших польских банков — спортсмены приобрели сразу две одинаковые яхты класса VOR 60 — бывшие “Assa Abloy” (см. “КиЯ” № 179). Поскольку де-юре класс VOR 60 приказал долго жить (в следующей гонке “Volvo Race” будут стартовать уже совсем другие яхты), приобретя лодки удалось сравнительно недорого. После ремонта и доработки одна из яхт осталась в Польше для проведения разного рода “спонсорских мероприятий” (попросту говоря, для заработка денег), а вторая, переименованная в честь спонсора “Bank BPH”, 12 февраля вышла из французского порта Бенде в кругосветное 27 000-мильное плавание с экипажем из 10 человек.

Кажется, что поляки просто обречены на успех. В самом деле, от них требуется лишь дойти до финиша, замкнув петлю вокруг шарика. И все — рекорд будет официально зафиксирован WSSRC (и Книгой рекордов Гиннеса тоже). В любом случае польские яхтсмены попадут в историю (в хорошем смысле слова), поскольку последующий подобный переход, с каким



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЯХТЫ “BPH Bank”

Длина, м	19.50
Ширина, м	5.50
Высота мачты, м	29.0
Осадка, м	3.75
Водоизмещение, т	13.50
Масса балласта, т:	
- в фальшкиле	7.00
- водяного	2.30
Площадь парусности, м ² :	
- грот	125
- стаксель	84.5
- спинакер	340

бы временем он не завершился, станет только вторым — первым в списке рекордсменов будут стоять имена Романа Пашке и его команды. Однако не все так просто...

Начать хотя бы с того, что яхты класса VOR 60 физически не приспособлены для кругосветных переходов “нон-стоп” с полным экипажем — на них нет достаточного объема для хранения съестных припасов и воды. Польским спортсменам пришлось провести жесточайшую ревизию, максимально освободив внутренние объемы судна для хранения запасов провизии, и приготовиться к максимальной экономии воды и продуктов. И речи не может быть о том, чтобы, спустившись с вахты, выпить не предусмотренную рационом чашечку чая или кофе.

Немаловажной будет и проблема

экономии топлива для дизель-генератора. Его и без того относительно небольшой запас придется растянуть на весь трехмесячный кругосветный переход, что сильно ограничит, например, возможность яхтсменов пользоваться сушилкой для одежды. Так что на самом деле осуществить переход, за который взялся Роман Пашке сотоварищи, далеко не простая задача, как может показаться неискушенному человеку на первый взгляд.

Правда, для них это был, возможно, единственный шанс отметиться подобным образом в парусной истории, поскольку о своих планах предпринять подобное плавание в течение ближайших месяцев, заявил Роберт Миллер, владелец уникальной “Mari-Cha IV” (см. “КиЯ” № 187). Безусловно, сражаться на равных с его машиной невозможно — в мире просто нет второй яхты хотя бы с близкими к ней ходовыми качествами. Амбициозным полякам нужно спешить.

П.И.

Фото Тьерри Мартинеза

P. S. 30 марта яхта попала в брочинг, результатом чего стали поломки рулевого механизма и гика. Под аварийным вооружением экипаж взял курс на Кейптаун...

Установлен новый рекорд кругосветного плавания! 5 апреля катамаран “Cheyenne” под управлением Стива Фоссетта завершил кругосветное плавание в борьбе за Кубок Жюль Верна с рекордным временем — 58 дней 9 ч 32 мин 45 с, почти на шесть суток улучшив результат Бруно Пейрона, показанный им два года назад (“КиЯ” № 180).

Российскому водно-моторному спорту – 100 лет



Первые в России соревнования на моторных судах прошли 1 августа 1904 г. на реке Средняя Невка вокруг Елагина острова со стартом и финишем у бонов Санкт-Петербургского Речного яхт-клуба. За прошедший век в России и Советском Союзе прошло огромное множество соревнований, отечественных и международных спортивных событий, клубных гонок и чемпионатов мира, сменилось несколько поколений водномоторников, создавались самые прогрессивные спортивные суда, завоевано большое количество званий и наград самой высшей пробы.

Сейчас водно-моторный спорт в России переживает не самые лучшие времена. Популярность этого спорта в 70-х гг., когда в стране насчитывалось несколько десятков тысяч спортсменов, остается для нас верным ориентиром и одной из целей нашей деятельности. Однако четкий и однозначный прогресс последних десяти лет налицо. Россия вновь уверенно вошла в число законодателей мод в мировом водно-моторном спорте.

Усилиями нашей страны в мировую спортивную классификацию введены 15 новых классов спортивных судов, объединенных в три группы, причем одна из них — «Формула будущего» — принципиально новая. Улучшается социальная база спорта, соревнования в новых классах лодок расширяются, расширяются и ряды спортсменов и география соревнований, а присутствие российских гонщиков в «Формуле 1» воспринимается уже не как эксперимент или случайный эпизод.

Только треть российской территории покрыта дорогами с усовершенствованным покрытием — в остальной части нашей Родины лодка с мотором зачастую остается единственным средством наземного транспорта, и если работа Федерации водно-моторного спорта России поможет приобщить молодых граждан страны к спорту и прогрессу, мы будем считать свою задачу выполненной.

Президент UIM Ральф Фрелинг направил Президенту Российской Федерации Владимиру Путину специальное письмо с поздравлениями по случаю столетия водно-моторного спорта в России и просьбой поддержать водно-моторные соревнования как одно из наиболее прогрессивных и перспективных направлений российского спорта. По заявке Федерации водно-моторного спорта России Международный водно-моторный союз (UIM) внес в международный календарь на 2004 г. шесть событий, в числе которых Чемпионат мира и Чемпионат Европы в классах «Endurance Pneumatics».

Программа празднования 100-летия российского водно-моторного спорта включает в себя следующие события:

5–6 февраля, Санкт-Петербург — Всероссийский семинар судей по водно-моторному спорту.

В работе семинара приняли участие 33 представителя из разных регионов России. Среди них были судьи по водно-моторному спорту, организаторы соревнований и тренеры. Участники семинара прослушали курс лекций по судейству, правилам организации и проведения соревнований, обеспечению безопасности, правилам формирования календаря международных соревнований и принципам их финансирования.

6–12 февраля, Хельсинки (Финляндия) — «Helsinki Boat Show».

В работе выставки приняла участие совместная делегация Федерации водно-моторного спорта России и клуба «24 часа Санкт-Петербурга». Были представлены международные соревнования, включенные в программу празднования 100-летия водно-моторного спорта России.

11–14 марта, Москва — «10-я Международная выставка «Катера и яхты».

Состоялось представление программы 100-летия водно-моторного спорта России.

28 апреля, Монако — ежегодное совещание в офисе UIM по вопросам развития водно-моторного спорта в России.

Традиционная встреча администрации UIM и делегации Федерации водно-моторного спорта России, на которой будут затронуты вопросы развития российского водно-моторного спорта, популяризации международных соревнований, проводимых на территории России, организационные вопросы.

30 апреля–1 мая, Руан (Франция) — 41-я гонка «24 часа Руана».

Уже на протяжении нескольких лет представители Федерации водно-моторного спорта России работают на этой гонке. Опыт французских коллег помогает российским организаторам в проведении таких соревнований, как гонка «24 часа Санкт-Петербурга», ривер-марафоны и др.

17-20 мая, Санкт-Петербург — Меж-

дународные соревнования по водно-моторному спорту в классе “Формула будущего”, открытый чемпионат России.

Традиционные детско-юношеские соревнования, зародившиеся в России (Санкт-Петербург) и получившие мировую популярность. Высокая безопасность лодок с надувными бортами (РИБ) позволяет участвовать даже самым юным спортсменам — возраст участников от 8 до 16 лет.

9–13 июня, Санкт-Петербург — выставка “Бот-шоу 2004”.

В работе выставки состоятся соревнования по водно-моторному спорту на приз журнала “Катера и яхты”, на стенде Федерации водно-моторного спорта России и клуба “24 часа Санкт-Петербурга” будут проведены пресс-конференции по соревнованиям, проходящим в рамках столетия водно-моторного спорта и презентация подготовленной к 100-летию водно-моторного спорта России книги “Водно-моторный спорт”.

19–20 июня, г. Приозерск Ленинградской обл. — международная маршрутная гонка “Приозерск–Валаам” (открытый чемпионат России в классах “River Marathon PR750–PR3000”, 1-й этап).

Соревнование будет проводиться второй раз, но уже в международном статусе (гонка включена в календарь соревнований UIM). Гонка 2003 г. вызвала большой интерес со стороны спортсменов, UIM, администраций Ленинградской области и Республики Карелия. Соревнование проходит при благословении настоятеля Валаамского монастыря.

3–4 июля, Санкт-Петербург — Чемпионат мира “24 часа Санкт-Петербурга”.

Сверхэкстремальный марафон — продолжительность гонки составляет 24 часа. Эти соревнования входят в категорию гонок на выносливость, которые сей-

час динамично развиваются в России. Гонка будет проводиться уже в пятый раз и второй раз в статусе чемпионата мира. **10–11 июля, Санкт-Петербург — Чемпионат Европы “6 часов Санкт-Петербурга”.**

Это первое соревнование по гонкам на выносливость в статусе чемпионата Европы, которое будет проходить в России. В классах “Endurance Pneumatics Class 1/2/3/4/5” участвуют лодки с надувными бортами, жестким пластиковым днищем и одним подвесным мотором. Мощность моторов в старших классах превышает 300 л.с. и более, а скорость в гонке — 100 км/ч.

1 августа, Санкт-Петербург — международная маршрутная гонка “Санкт-Петербург–крепость Орешек” (Открытый чемпионат России в классах “River Marathon PR750–PR3000”, 2-й этап).

Ровно 100 лет отделяет эту гонку от первых соревнований моторных судов в России, и она станет одним из основных событий празднования 100-летия отечественного водно-моторного спорта. Маршрутные гонки проводятся на протяженных дистанциях открытого типа, и для победы необходимы не только хорошо подготовленная техника и опыт гонщиков, но и умение ориентироваться на воде и пользоваться лодией. Гонка прошлого года проходила в крайне неблагоприятных погодных условиях — при очень низкой температуре и проливном дожде, но соревнования успешно завершились, а у гонщиков и организаторов тогда остались приятные воспоминания.

20–23 сентября, Санкт-Петербург — Международные соревнования по водно-моторному спорту в классе “Формула будущего” (открытый чемпионат Санкт-Петербурга).

Детские соревнования в классе “Формула будущего” — крайне увлекательное

зрелище, ведь дети очень азартны, и их стремление к победе выражено даже сильнее, чем у взрослых спортсменов. Они соревнуются, побеждают и проигрывают, и всегда очень эмоционально выражают свои чувства и состояние. Присутствие на таких событиях создает хорошее настроение и приносит радость за наших детей.

19–24 октября, Лиссабон (Португалия) — Генеральная ассамблея Международного союза водно-моторного спорта.

Это мероприятие проводится ежегодно в конце октября и традиционно подводит итоги завершившегося спортивного сезона. Здесь утверждаются календарь соревнований на следующий год, а также правила проведения и организации соревнований во всех классах. В 2004 г. особое внимание собравшихся будет уделено 100-летию водно-моторного спорта России.

8 ноября, Санкт-Петербург — “Ледяная” гонка “Санкт-Петербург–Усть-Ижора” (закрытие сезона 2004 г.).

Традиционно соревнования на закрытие сезона проводились в конце сентября, но в 2003 г. это событие состоялось почти зимой — в ноябре. Несмотря на достаточно холодную погоду и близкий ледостав (поэтому гонку и назвали “ледяной”), собралось большое количество участников (13 корпусов). В Усть-Ижоре гонщики были радушно встречены руководством местной администрации и отцом Анатолием — настоятелем церкви Святого кн. Александра Невского, что расположена на берегу Невы.

Кроме перечисленных гонок, как обычно, пройдут и соревнования, предусмотренные календарем Федерации водно-моторного спорта России.

Петр Пылаев,
вице-президент Федерации водно-моторного спорта России

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ КАЛЕНДАРЬ ВСЕРОССИЙСКИХ СОРЕВНОВАНИЙ ПО ВОДНО-МОТОРНОМУ СПОРТУ 2004 г.

Открытые лично-командные Чемпионат и Первенство России:

1. Спортивные и гоночные суда: 1 этап — 10–13 июня, Калуга; 2 этап — 22–25 июля, г. Заречный Свердловской обл.; 3 этап — 19–22 августа, Кинешма
2. Спортивные мотолодки с жестким днищем и надувными бортами: 1 этап — 5–6 июня, г. Москва; 2 этап (Приз Фонда 400-летия дома Романовых и губернатора г. Кострома) — 27–29 августа, Кострома; 3 этап — 4–5 сентября, Москва
3. Зоны России: Запад, Северо-Запад — май-июнь, Санкт-Петербург; Центр — май-июнь, Рязань; Юг — май, г. Краснодар; Урал, Западная Сибирь — июнь, г. Черлак Омской обл.; Восточная Сибирь — 26–27 июня, Красноярск

Открытый лично-командный Кубок России: 15–18 сентября, Краснодар

“Формула будущего” — Первенство России: 17–20 мая, Санкт-Петербург

Открытый лично-командный Чемпионат России в классах водных мотоциклов (аквабайков): 17–18 июля, Москва

Открытый лично-командный Кубок России в классах водных мотоциклов (аквабайков): 1 этап — 1–2 мая, Сочи; 2 этап — 19–20 июня, Санкт-Петербург; 3 этап — 26–27 июня, Калининград; 4 этап — 31 июля–1 августа, Ярославль; 5 этап — 7–8 августа, Казань; 6 этап — 9–11 июля, Краснодар

Личное первенство среди юношей “Юность России”: 9–11 июля, Рязань



Бизнес помогает спорту

За двадцать с лишним лет своего существования ростовскому спортивно-техническому клубу «Патриот» довелось испытать и взлеты, и падения. Как и для подавляющего большинства подобных спортивных организаций, самым тяжелым периодом оказались кризисные времена, связанные с распадом СССР, когда и без того тонкий ручеек государственного финансирования окончательно иссяк. Однако «Патриот» сумел не просто остаться на плаву — преодолев трудности переходного периода, клуб успешно развивается, осваивая новые области деятельности и открывая новые горизонты.

Главный «капитал» клуба — это в первую очередь люди, энергия и энтузиазм которых не дали зачахнуть водно-моторному спорту, имеющему в Ростове-на-Дону давние традиции. Но не секрет, что этот вид спорта относится к категории «дорогих», и на одном энтузиазме здесь далеко не уедешь. Каким же образом «Патриоту» удалось справиться с финансовыми проблемами, которые испытывало и продолжает испытывать российское водно-моторное сообщество?

— Действительно, «золотые» восьмидесятые, когда вопросы спорта решались на правительственном уровне, когда выделялись бюджетные средства на проведение соревнований и походов, закупку лодок и моторов, давно прошли, хотя большая часть приобретенной в те годы техники эксплуатируется членами клуба и по сию пору, — рассказывает директор СТК «Патриот» Сергей Кузнецов. — С началом перестройки нам уже было не потянуть такие масштабные мероприятия, как, например, поход на мотолодках из Ростова-на-Дону в Керчь, который мы организовали в 1985 г. в честь 40-летия Победы. Проведя практически на чистом энтузиазме последний в советской истории чемпионат СССР по водно-моторному спорту, мы поняли, что «кормильцев» у нас теперь нет и что надеяться можно только на собственные силы. Надо заметить, что даже в самые трудные времена никто из нашего коллектива, костяк которого составляют преподаватели, а также бывшие и нынешние курсанты Ростовского речного училища, и не подумал сложить руки и найти себе более спокойное и выгодное занятие. Больше того: наши ряды продолжали пополнять увлеченные люди, такие, например, как В.М. Сисекин, капитан второго ранга, бывший подводник, большой энтузиаст плаваний на морских ялах. С тех пор наши парусники без дела не стоят, а дважды в год проводятся длительные многодневные походы, которые позволяют закрепить навыки, полученные курсантами штурманского отделения, а также «оморочить» новичков. В общем, основной проблемой для нас было финансирование. С переходом страны на рыночные рельсы начался расцвет кооперативов, банков и прочих коммерческих структур. Переняв опыт зарубежных спортсменов, мы стали привлекать новоиспеченных отечественных коммерсантов в качестве спонсоров, размещая их рекламу на гоночных судах и для оформления спортивных мероприятий. Частично это решило денежные вопросы клуба, однако требовался более надежный и прогнозируемый источник средств. И в итоге мы пришли к такому решению: клуб должен сам заниматься коммерческой деятельностью, чтобы не зависеть от капризов сторонних партнеров. Вполне естественно, что остановились мы на той области, которая всегда была нам наиболее близка — на лодках и моторах. Хотя сама по себе торговая деятельность оказалась для нас делом новым, опыт наших механиков позволял рассчитывать на то, что будущие покупатели смо-

гут не только получить грамотные консультации при выборе техники, но и решить возможные проблемы с ее ремонтом и обслуживанием.

Надежды оправдались — на сегодняшний день СТК «Патриот» относится к числу крупнейших поставщиков водно-моторной техники в Ростове-на-Дону. Клуб является официальным дилером компаний-производителей подвесных моторов «Mercury», «Mariner», «Yamaha» и «Tohatsu». Заключены дилерские договоры и с отечественными судостроителями — петербургскими предприятиями «Адмиралтейские верфи» (производителем алюминиевых лодок «Мастер»), «Мнев и К», «Флинт». Кроме того, «Патриот» предлагает ростовчанам широкий выбор другой водной техники и сопутствующих товаров отечественного и зарубежного производства, а также оказывает владельцам катеров, лодок и гидроциклов консультационную и сервисную поддержку.

Однако основной целью СТК «Патриот» по-прежнему остается развитие водно-моторного и парусного спорта, на что и расходуются заработанные средства. В прошлом году, например, без привлечения стороннего финансирования, силами самого клуба было проведено сразу несколько спортивных мероприятий, в числе которых — гонки в честь Дня Победы и Дня города, крейсера гонка по рекам Дон и Маныч, соревнования в рамках акции «Спорт против наркотиков» и на приз капитана Ростовского морского порта.

Планы на предстоящий сезон еще более масштабны — ожидается дальнейший рост популярности открытых гонок на серийных прогулочных судах (по старой терминологии — на судах народного потребления), и уже 9 мая от причала клубной базы стартует маршрутная гонка Ростов—Старочеркасск—Маньчесская—Веселый—Азов протяженностью около 300 км, а на трассе, проложенной вдоль городской набережной, состоятся кольцевые 5-мильные гонки. В обеих спортивных встречах смогут принять участие все желающие на лодках как промышленной, так и самостоятельной постройки. Несколько представительных встреч планируется провести и в разгар сезона. В ближайшие планы «Патриота» входит даже проведение первой в Ростове-на-Дону бот-шоу! Организаторы рассчитывают, что во всех запланированных мероприятиях примут участие не только ростовчане, но и энтузиасты водно-моторного спорта со всей страны. □

**Некоммерческое образовательное учреждение
спортивно-технический клуб «Патриот»**

Ростов-на-Дону, ул. Береговая, 67
тел. (8632) 26-07-28, 26-69-11, факс 95-18-64, s.kuznecov@mail.ru
Водно-спортивная лаборатория: 29-я линия, Зеленый Остров
Магазины: «Отдых-1» — ул. Левобережная, 69; «Отдых-2» — ул. Орская, 31/170, Южно-Российский торговый центр «Меркурий»



Мы рады любимым клиентам...



...тем более, что некоторым
отказать непросто

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>

Оборудование для яхт и катеров со всего мира. Морские сувениры



ПРОДАЕТСЯ «SMELNE TRAWLER 1500»

Длина 14.95 м, ширина 4.60 м, осадка 1.20 м,
дв. «Volvo Penta TAMD 631» 318 л.с. Год постройки
– 1997. Первоклассная комфортабельная яхта с
полным набором доп. оборудования.
(В наличии имеются и другие подержанные мотор-
ные яхты).

info@homarbv.nl, www.homarbv.nl, тел. +31 653 321 280, факс +31 512 531 602

ШЕСТЬЕ ГОНКИ НА ПРИЗЫ «КИЯ»



По уже сложившейся традиции в рамках Петербургской бот-шоу будут вновь проведены гонки на призы «Кия», в которых смогут принять участие все желающие. В нынешнем году заезды состоятся 12 июня на акватории выставочного центра «Ленэкспо». Соревнования включены в официальный календарь Петербургской Федерации водно-моторного спорта, что позволяет участникам рассчитывать на присвоение спортивных званий. И еще одна новость — кроме разборных надувных лодок и РИБов в наших гонках теперь могут соревноваться и классические жесткие суда с подвесными моторами рабочим объемом до 500 см³.

Положение о соревнованиях и бланк заявки на участие можно получить в редакции (иногородним спортсменам мы готовы выслать их электронной или обычной почтой). Кроме того, они размещены на нашем веб-сайте www.katerra.ru в разделе «Полезные документы». Прием заявок уже открыт.

До встречи на старте!

PORT ARTHUR

КАТЕРА, ЛОДКИ, ОБОРУДОВАНИЕ. СЕРВИС.

Компания «ПОРТ АРТУР»:

- официальный дилер катеров «MARINO» и «KARNIC»;
- поставщик комплектующего судового оборудования;
- комплексное, в т.ч. и гарантийное, обслуживание — по корпусу, двигателям, системам и агрегатам.

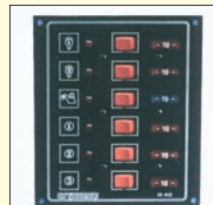


Каталог «ПОРТ АРТУР» включает в себя:

- изделия из нержавеющей стали и пластика
- электрооборудование
- рулевое управление, приборы
- навигационные и осветительные огни
- трим-системы, якорные устройства, тросы
- краски, масла, герметики
- обивочные, изолирующие и поглощающие материалы
- обогреватели



*Используя наши возможности, вы
легко можете переоборудовать
или построить катер!*



Добро пожаловать
в «ПОРТ АРТУР»:

Санкт-Петербург, Среднегаванский пр., 1

Тел.факс (812) 322 38 91, 322 38 95

E-mail: info@portarthur.ru, portarthur@quantum.ru

www.portarthur.ru, www.pilotbook.ru

Арктическое кольцо

Polar
Passage
2000



Беспримерное плавание на мотолодке по периметру Северного Ледовитого океана — вокруг Северного полюса — продолжается



Предисловие руководителя "ПП-2000"

Экспедиция "Полярный Поход-2000" — "Polar Passage 2000" — это современное арктическое приключение, первое в истории плавание на открытой лодке вокруг полюса протяженностью в общей сложности 26 000 км! Затевая его, мы ясно представляли, что в течение одного лета пройти этот путь нереально, ведь вода здесь свободна ото льда в течение всего двух-трех летних месяцев. Авария в 2003 г. стала напоминанием о том, что иметь дело с Севморпутем не так-то просто: нам пришлось воспользоваться спасательным плотом и запросить помощь, включив аварийный буй со спутниковой связью. Тем не менее этот сезон оказался самым волнующим и интересным за всю экспедицию. В Дании и вообще в Европе мало что знают о жизни на Чукотке и в Сибири, и нам было чрезвычайно интересно узнать, как живут люди в северных маленьких деревеньках и городках, которые удалось посетить. Везде, куда бы ни доводилось заходить, мы видели добрых и готовых помочь людей. Никогда не забудем их гостеприимства, которое встречали повсеместно — как, к примеру, в Ванкареме, где нам пришлось остановиться из-за того, что скопления льда перекрыли дальнейший путь на запад. Когда мы выбрались на берег, то буквально падали с ног, однако Фредерик Линге все же нашел в себе силы и направился к каким-то очень бедным на вид домишкам неподалеку от берега. Навстречу ему вышел чукча в обтрепанной одежде. Друг друга они не понимали, однако этот человек сразу догадался, что Фредерик, в его новомодном и ярком экспедиционном наряде, очень устал и в первую очередь нуждается в отдыхе, привел его в свою халупу, приготовил чай и указал на лежанку с парой оленьих шкур. Через несколько часов хорошенько выспавшийся Фредерик присоединился к нам. Эта первая встреча оставила отрадное впечатление, а в дальнейшем бескрайнее русское гостеприимство мы испытали на себе множество раз. В каком бы новом месте мы ни оказывались, нас всегда приглашали в свои дома, обращались с нами очень-очень по-доброму.

Российский маршрут был чудесным приключением, и мы надеемся, что сможем продолжить его летом 2004 г. Однако, чтобы это стало возможным, нужны новые разрешения и очень много денег. Мы успешно сотрудничаем с московским клубом "Приключение" Дмитрия Шпаго и надеемся разрешить все бумажные и финансовые проблемы вместе.

У нас хороший экипаж, на каждого можно полностью положиться. Нам было очень здорово, и, хотя мы очень разные, можем успешно работать совместно.

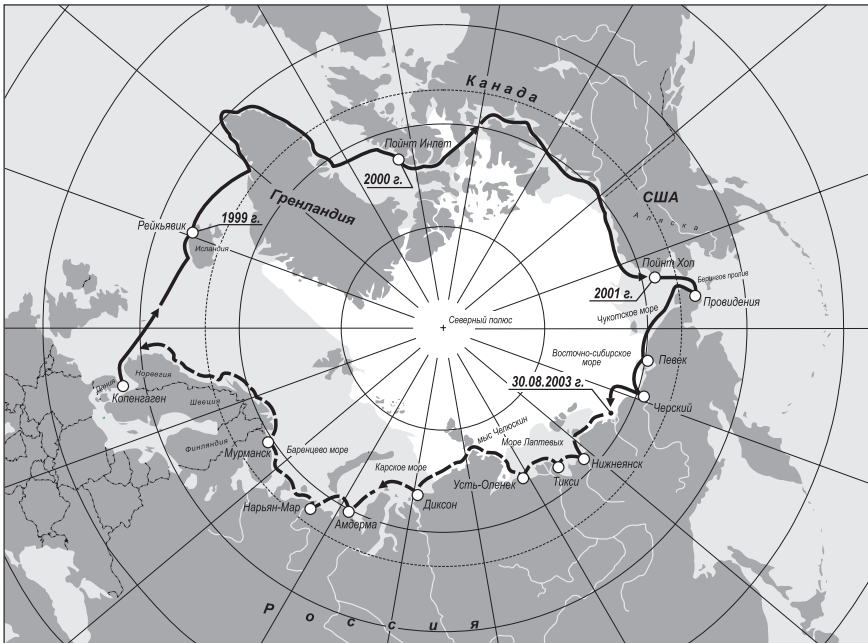
*Андерс Билграм,
Дания, январь 2004 г.*

В течение трех-четырех лет до нас доходили разрозненные сообщения и непонятные слухи о том, что трое датчан во главе с инженером Андерсом Билграмом совершают плавание вдоль берегов Ледовитого океана на моторке. Лишь после появления экспедиции "Полярный Поход-2000" в российских водах стало известно что-то более конкретное. Когда же к датчанам присоединился наш соотечественник С. М. Епишкин, а экспедиция начала проходить при полной поддержке клуба "Приключение", мы смело запланировали материал об этом плавлении в ближайший номер.

Неожиданно пришло тревожное сообщение, что где-то у устья Индигирки 31 августа 2003 г. катер экспедиции перевернулся, затем стало известно, что никто не пострадал и мореплаватели благополучно доставлены в Тикси. По прибытии их в Москву 11 сентября в посольстве Дании состоялась пресс-конференция, на которой можно было и познакомиться со смельчаками, и получить ответы на все недоуменные вопросы. Присутствовавшие журналисты дружно отметили, что, несмотря на неудачный финал первого российского этапа "ПП-2000", члены команды Андерса Билграма выглядели довольно жизнерадостно и даже на каверзные вопросы отвечали с неизменным юмором. Все четверо подчеркивали, что атмосфера на бор-

Цели экспедиции “Полярный Поход — 2000”

История арктических приключений имеет солидный возраст — более тысячи лет. Во всяком случае известно, что первые европейцы — викинги — достигли Гренландии в 982 г. Но стоит подчеркнуть, что если для одних суровые условия севера — испытание силы и мужества, то для других — это привычная среда обитания, где борьба за сохранение жизни — элемент повседневности. Сегодня коренные народы севера испытывают большие трудности. Европейский уклад жизни, утверждающийся в Арктике, приводит к таким негативным явлениям, как иждивенчество и алкоголизм, а в итоге — к опасности деградации населения, вырождения его самобытной культуры. Это наблюдается и в Дании (на территории Гренландии), и в Канаде, и в США, и в России. И, тем не менее, северянам невозможно отгородиться от мирового сообщества, отказаться от достижений цивилизации, таких, как образование, медицина, связь. Правительства стран Арктического региона и местные администрации стараются в каждом конкретном случае найти оптимальный вариант сочетания традиционного образа жизни и современных тенденций. Продуманная целенаправленная политика развития Севера должна дать положительные результаты. Главный результат на сегодня — это то, что Арктика как особая территория Земли существует, не уничтожена национальная культура, в основном сохранены природные ландшафты. Участники многоэтапной экспедиции, начатой в 1999 г., хотят зафиксировать современное состояние природы и национальной культуры народов, живущих на берегах Северного Ледовитого океана, пройдя на открытом катере по его периметру. По мнению организаторов, такой способ путешествия позволяет по-настоящему почувствовать Арктику, рассчитывают на определенный эмоциональный эффект: максимально приблизиться к восприятию древних первопроходцев, увидеть современную действительность глазами викингов. В России несет ответственность за успех экспедиции и оказывает организационную поддержку клуб “Приключение”, широко известный своими рекордными и научно-спортивными экспедициями, морскими проектами, археологическими исследованиями и программами для детей и инвалидов. Клуб возглавляет известный полярный путешественник Дмитрий Шпаро, имя которого дважды занесено в лондонскую Книгу рекордов Гиннесса.



Карта маршрута “Полярный Поход — 2000”. Сплошная линия — пройденная часть, пунктир — предстоящая. На сегодня катер находится в Тикси.

ту катера экспедиции неизменно была самой доброжелательной и ни у кого нет мысли отказаться от продолжения путешествия в 2004 г.

Российский член экипажа **С. Епишкин** согласился подробно ответить на вопросы редакции “Кия”.

— **Сергей Михайлович, как вы оказались в этой компании? Хотя бы несколько слов о себе.**

— Оказался очень просто. Датчанам понадобился переводчик и администратор, отвечающий за контакты с властями и населением. Они обратились в клуб “Приключение”, а я как его сотрудник, знающий Сибирь, был прикомандирован к ним и присоединился к команде Билграма в поселке Провиденция. Уже позже узнал, что первоначально кандидатом на это место был другой россиянин — житель Перми, но у него как раз в это время разыгралась семейная драма, дело завершилось разводом. Самое интересное, что вместо него предложила свои услуги его бывшая жена. Андерс — очень веселый человек. Он так прокомментировал ситуацию: “Дебаты были, размышляли мы долго, но пришли к выводу, что 2000 литров бензина плюс женщина на одной 6-метровой лодке — это уж слишком взрывоопасно”. Ограничились тем, что обещали назвать лодку ее именем...

Теперь о себе. Мне 42 года. По профессии — океанолог, закончил МГУ, служил в ВМФ, три сезона отработал на Новой Земле. Много лет занимался историей полярных экспедиций, участвовал в поисках захоронения капитан-командора Беринга и его соратников, принимал участие в кругосветном автопробеге на российских грузовиках, маршрут которого проходил по

Якутии и Чукотке.

— **Как бы вы сформулировали идею “ПП-2000”? И почему именно “2000”, хотя никто и не предполагал завершить такое плавание за одну навигацию?**

— Идея родилась у Андерса Билграма, который выдвигает на первый план серьезные проблемы жизни коренного населения берегов Ледовитого океана. Это и неудивительно. Он — преподаватель школы сирот в маленьком поселке на севере Ютландии. Его заместитель Фредерик Линге — гренландский полицейский. А третий член “ПП-2000” — директор детдома в Уманнаке, кстати сказать, организатор детского похода на собачьих упряжках вдоль восточного побережья Гренландии. Как видите, все трое тесно связаны именно с этой проблематикой. На мой взгляд, экспедиция носит более спортивный характер. Что фактически дали уже завершённые этапы? Осознание того, что они проходимы на малых моторных судах. Сотни людей используют в море моторные лодки, чукчи и эскимосы ведут на них промысел. Ничего нового в плавании вдоль берега на моторной лодке нет. Новое — в масштабе этого путешествия, плавании по периметру океана. В мире относятся к идее Андерса положительно, иначе не было бы спонсоров, не было бы и неопценимой помощи простых людей. Почему в названии фигурирует только один год — 2000-й? Думаю, что экспедиция названа так не столько в честь конкретного года, сколько в честь завершения XX века, в честь рубежа столетий.

— **А что вы скажете о моторной лодке? Кстати сказать, почему ее называют открытой, когда на**

Состав команды



АНДЕРС БИЛГРАМ

1962 г. р., инженер. Член датского Клуба Путешественников. Участвовал в экспедиции на открытой лодке вдоль восточного побережья Гренландии в 1985 г. В 1993–1995 гг.

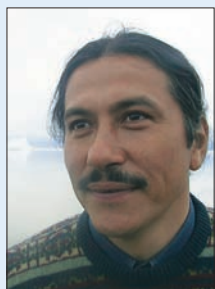
руководил датской экспедицией по Северо-Западному проходу. Проплыл в лодке 3000 км от пос. Туле, Гренландия, до пос. Коппермайн, Канада. Живет со своей женой и двумя детьми в Северной Ютландии, в пос. Бровст.



ФРЕДЕРИК ЛИНГЕ

1956 г. р., офицер полиции, до недавнего времени работал полицейским в своем родном поселке Нуук. Основная задача во время экспедиции — видео- и фотосъемка.

Фредерик также имеет опыт плавания на маленькой лодке в арктических водах. Хобби — изготовление охотничьих ножей очень высокого качества. На пресс-конференции заметили, что он похож на молодого Хемингуэя. «Да, я тоже много пишу, — заметил Фредерик, — составляю полицейские отчеты».



ОЛЕ ХАММЕКЕН

1956 г. р. Опытный путешественник, совершил ряд экспедиций в лодке и на собачьих упряжках. В 1998 г. руководил экспедицией на собачьих упряжках с детьми и охотниками из пос. Умманнак до пос.

Туле. Несколько лет тому назад совершил восхождение на гору недалеко от мыса Мориса Джессепа, на Земле Пири, Северная Гренландия.



СЕРГЕЙ ЕПИШКИН

1961 г. р. Сотрудник Клуба «Приключение», военный моряк в запасе, океанограф, географ, историк.

фото видна объемистая жесткая рубка?

— Я думаю, этим подчеркивается, что лодка, во-первых, беспалубная, а во-вторых, — не имеет закрытых помещений: то, что вы назвали рубкой, открыто с кормы, поперечной переборки нет...

— У нас назвали бы такую рубку «полурубкой» или «рубкой-убежищем», на Западе иногда пишут «хардтоп»...

— Да, в бумагах верфи такое слово встречается. Стенки и крыша этой «полурубки» изготовлены из стеклопластика толщиной 5 мм. Катер построен из композита — стеклопластик плюс кевлар — на верфи датской компании «РОСА АрS», расположенной в городке Хеденстед. Строился специально для такого плавания и принадлежит этой фирме. Днище и борта катера имеют толщину 30 мм, причем 10 мм составляют армирующие слои кевлара, который выдерживает давление 800 кгс/см². Лодка спокойно входит в соприкосновение с однолетними дрейфующими льдами, не страшно даже, если она на полном ходу задевает лед бортом. На малом ходу мы таранили и сдвигали льдины. Несмотря на все испытания, корпус катера и сегодня в хорошем состоянии. Можно добавить, что он спроектирован на базе серийного 6-местного катера «РОСА 600», выпускаемого для датской рыбинспекции, но при той же длине 6.0 м и ширине 2.32 м осадка корпусом и высота борта несколько увеличены, чтобы обеспечить необходимую грузоподъемность: ведь при емкости штатных топливных баков 220 л мы принимаем еще и 2000 л бензина в принайтовленных канистрах (этого хватало на 1600 км хода). Два бензиновых четырехтактных инжекторных подвесных мотора «Suzuki» по 115 л.с., которые стояли на катере в навигацию 2003 г.,

позволяли развивать скорость до 45 км/ч. Тактическая идея путешествия такова: ждать устойчивой благоприятной погоды и за это время быстро преодолевать очередной отрезок маршрута, развивая максимальную при фактической нагрузке скорость. Пока моторы работали без перебоев, тактика себя оправдывала, но в принципе участники экспедиции считают основной причиной неудачи этапа 2003 г. именно ненадежную работу моторов, очень чувствительных к качеству топлива, в столь тяжелых условиях.

— Не думаете ли установить стационарный двигатель?

— Моторы заменяться на стационарный не будут. Но вместо двух бензиновых планируется установить один подвесной дизельный мотор с водометом. Такой выбор обусловлен прежде всего неприхотливостью дизеля к качеству топлива и меньшей осадкой водометного варианта: лодка сможет идти по мелководью в устье Индигирки, у Ямала и Гыданского полуострова. Для обеспечения безопасности будет еще один дизельный подвесной мотор меньшей мощности, например в 36 л.с.

Только что Андерс сообщил, что специально побывал в Норвегии, чтобы посмотреть на самый мощный из имеющихся в продаже дизельных подвесников. Это американская установка «JetPak» (см. стр. 141 в «КиЯ» № 187) мощностью 150 л.с. Компания-изготовитель «OPS LLC» сообщила, что такой двигатель будет достаточным для нашей лодки даже при планируемом общем весе груза в 4 т. Они также заявляют, что мы сможем проходить почти в два раза большее расстояние, чем обычно проходили с нашими двумя бензиновыми двигателями по 115 л.с. Если это на самом деле так, и принимая во внимание, что в Сибири гораздо легче купить дизельное топли-





Серийный 6-местный катер "POCA 600" датской компании "POCA ApS"

во, чем высокооктановый бензин, то "JetPac" — лучшее решение. Хотя есть у него и минусы. Сопло выглядит немного незащищенным ото льда. И сам водомет может быть мало подходящим для использования во льду*. Однако первое впечатление Андерса благоприятное...

Экипажу предстоит избегать штормов, идущих с востока или запада, так как встречные или попутные ветровые волны высотой более метра значительно снизят ее скорость.

— **Как относились к участникам "ПП-2000" россияне? Что говорят по этому поводу сами датчане?**

— Моряки-северяне относились к плаванию нормально. Препятствий нигде не чинилось. В российских портах оказывалось максимальное содействие. Метеопрогноз и ледовый прогноз мы получали из Гидрометцентра, оправдываемость этих прогнозов была очень высока. Датчан поразило не только отношение к ним профессионалов, но и простых людей в России. Они готовились увидеть нищету, считали возможным не всегда дружественное отношение. Рады, что это не так. По их словам, сообщения мировой прессы о положении дел в нашей стране не соответствуют действительности. Особенно поразили их русские женщины: опрятно одетые (они говорили "респектабельные"), в домах —

*Редакция полностью разделяет эти опасения. — Прим. ред.



порядок, все умеют делать, великолепно готовят. С этим связан и самый веселый момент этапа. На нефтебазе Петушки (Колыма) перед самым выходом в море радушные хозяева пригласили нас на уху. Уха была такой, что сели мы за стол в 15 часов, а вышли из-за стола — в 22 часа. Куда-либо плыть было поздно, остались ночевать. А через час поднялся сильнейший встречный ветер, если бы вышли — пришлось возвращаться.

— **А какой момент вы считаете самым опасным?**

— Самый опасный (для меня) момент был в начале этапа — еще в Беринговом проливе, когда в первый раз заглох один мотор. Было сильное волнение, но, к счастью, ветер дул с юга вдоль пролива. Если бы ветер чуть зашел и понес нас на берег, ситуация оказалась бы крайне неприятной, ибо площадок для высадки на берег с российской стороны нет: весь пролив — это круто обрывающиеся в море скалы...

— **А когда и где началось и кончилось плавание?**

— Могу обозначить некоторые вехи нашего пути, а в завершение рассказать о его финише поподробнее. Вот записи из моего дневника:

19 июля. Экспедиция прибыла в чукотский порт Провидения, где прошла пограничный и таможенный контроль.

21 июля. Мы вышли в море и на следующий день миновали Берингов пролив. Перестал работать один из моторов, как выяснилось позже — окислились контакты. На ремонт потребовалось двое суток. Экспедиция посетила поселок Уэлен — самый восточный населенный пункт России, в котором живет около 900 человек, в основном

Предшественники

■ **Северо-Западный проход — морской путь между Атлантическим и Тихим океанами** вдоль берегов Северной Америки:

— Официально открыт экипажем британской экспедиции под командованием Роберта Джона Мак-Клура в 1850–1854 гг. (пройден на двух судах и частично пешком по льду с запада на восток).

— Впервые полностью по воде (с востока на запад) пройден норвежской экспедицией под руководством Руала Амундсена на парусно-моторной шхуне "Йоа" в 1903–1907 гг. Это — фактическое открытие Северо-Западного прохода.

— В обратном направлении (с запада на восток) полностью по воде впервые пройден канадским экипажем под руководством Генри Ларсена на моторной шхуне "Сент-Рок" в 1940–1942 гг.

— За одну навигацию пройден Генри Ларсеном на "Сент-Роке" в 1944 г.

— На яхте (частично в одиночку и за одну навигацию) впервые пройден бельгийцем Вили де Роосом в 1977 г.

■ **Северо-Восточный проход — морской путь между Атлантическим и Тихим океанами** вдоль северного берега Евразии; в России — Северный морской путь:

— Впервые пройден (с запада на восток) шведской экспедицией под руководством Нильса Адольфа Норденшельда на судне "Вега" в 1878–1879 гг.

— С востока на запад впервые пройден русской гидрографической экспедицией под командованием Бориса Вилькицкого на ледокольных пароходах "Таймыр" и "Вайгач" в 1913–1915 гг.

— За одну навигацию впервые пройден советской экспедицией на ледокольном пароходе "Сибиряков" в 1932 г. (начальник экспедиции — Отто Шмидт, капитан — Владимир Воронин).

— На открытой гребной прогулочной лодке большая часть Севморпути (Тикси—Мурманск) впервые пройдена Евгением Смургисом в 1988–1992 гг. Достижение широты 77°44' занесено в Книгу рекордов Гиннеса.

— На крейсерской яхте впервые пройден российским экипажем в 1998–1999 гг. (яхта "Апостол Андрей", владелец — клуб "Приключение", капитан — Николай Литая).

— На крейсерской яхте за одну навигацию впервые пройден французской экспедицией под командой Эрика Бросьера в 2002 г. (яхта "Вагабонд").

■ **Периметр Северного Ледовитого океана:**
— Впервые пройден норвежцем Руалом Амундсеном в 1903–1906 гг. на шхуне "Йоа" (Северо-Западный проход) и судне "Мод" (Северо-Восточный проход).

— Первым судном, обошедшим по периметру Северный Ледовитый океан, стала французская яхта "Вагабонд" в 1982–1988 гг. (Северо-Западный проход) и 2002 г. (Северо-Восточный проход).

Справка подготовлена Клубом "Приключение"



эскимосы, что для датчан было особенно интересно. Они побывали в знаменитой косторезной мастерской и на репетиции национального ансамбля.

30 июля. Впервые льды стали серьезным препятствием у пос. Ванкарем, в 180 км от которого в 1934 г. затонул пароход “Челюскин”.

8 августа. Завершилась вынужденная десятидневная стоянка у пос. Мыс Шмидта. Наконец-то южный ветер отогнал от берега льды, которые полностью блокировали выход в море.

10 августа. Достигли Певека. Работа одного из моторов вызывает серьезные опасения. На нефтебазе удалось найти механика, который смог отрегулировать двигатель.

21 августа. Пережидали шторм в устье Колымы.

27 августа. Вошли в Восточно-Сибирское море. На следующий день один из моторов вновь стал работать с перебоями.

29 августа. Дошли до устья Индигирки. Сильный северный ветер, вскоре достигший скорости 20 м/с, поднял большую волну. Возможности укрыться нет. Стали на якорь на мелководье в 7 км от берега. Глубина — 0,7 м, ближе к берегу не подойти. Чтобы облегчить катер, выбросили за борт все лишнее. Канистры с бензином (900 л) вытащили из лодки и, привязав к ней

тросом, опустили их в воду. Часть этого бензина (180 л) мы потеряли, так как пробки канистр открылись и топливо вытекло. Для облегчения лодки выкинули 300 кг октаноповышающих присадок. Это все означало, что нам уже не хватит горючего до следующего порта. Один мотор полностью вышел из строя, работа другого вызывала опасения. Продолжать экспедицию стало рискованно.

30 августа. В 1 час ночи по местному времени Андерс Билграм, опасаясь переворота лодки или обрыва якорного троса, приказал спустить на воду спасательный плот “Зодиак”. Команда перешла в плот, взяв с собой только самое необходимое. В 5 утра на катере погас свет, руководитель экспедиции решил, что он перевернулся, и подал сигнал бедствия. Я считал, что смертельной опасности нет и был против вызова спасателей, так как ветер дул с моря на берег, но Андерс возразил: “Самое главное — люди, помощь может прийти не скоро, надо подавать сигнал”. Сначала известили по телефону родных, чтобы не беспокоились. Затем Дмитрия Шпаро в Москве, тот вышел на контакт с ВВС. После этого был подан аварийный сигнал как официальный повод для вылета вертолета из Тикси. О наличии судна, стоящего у плавкрана под разгрузкой всего в 10 км от нас, мы не

знали. Это было приятным сюрпризом.

С восходом солнца выяснилось, что катер цел, на плаву, но двигатели не заводятся. Подача аварийного сигнала не прекращалась. В 13 часов подошел сухогруз “Капитан Богатырев” Ленского речного пароходства. Экипаж был поднят на борт, катер взят на буксир, судно вернулось к месту разгрузки в устье Индигирки.

31 августа. В 9.30 по местному времени во время стоянки сухогруза на якоре у плавкрана катер перевернулся из-за очень сильного волнения. Как? Никто не видел. В 9 утра еще все было нормально. Благодаря образовавшейся воздушной подушке катер не утонул. Канатом его подтащили к стоящему рядом плавкрану и тут же подняли на баржу. В дальнейшем на судне Ленского речного пароходства его доставили в порт Тикси.





— Как планируется продолжение путешествия в 2004 г.?

— Андерс Билграм намерен продолжить свое плавание из той самой точки, где мы потерпели аварию. Участники экспедиции придут в Тикси в начале июля. Порт Тикси очищается ото льда 15–25 июля. К этому времени на лодке будут смонтированы навигационное оборудование, помпа для откачки воды, установлен и опробован новый двигатель. Первая задача — подойти к северной оконечности Евразии, мысу Челюскин, до 20 августа, когда освобождается ото льда пролив Вилькицкого. Повышенную сложность из-за позднего таяния льдов представляет первая половина участка между мысом Челюскин и портом Диксон. Далее, экономя топливо, предстоит идти к северной точке Ямала вдали от берегов — напрямую. Именно поэтому данный отрезок маршрута следует признать весьма опасным. Затем нам встретится Новоземельский ледяной массив, миновать который можно только при южном ветре, в противном случае лед неминуемо закроет дорогу. Пройдя Югорский Шар, экспедиция оставит за кормой последние льды. Дальнейший путь не представляет особой сложности за исключением горла Белого моря, где из-за сильных приливных течений и ветров существует опасность образования крутых и высоких волн. В Мурманск экспедиция планирует прибыть не позднее 20 сентября, чтобы успеть миновать Баренцево и Норвежское моря и замкнуть Арктическое кольцо до наступления сезона штормов. По нашим подсчетам, в российской части Арктики (от устья Индигирки до Мурманска) осталось пройти 6550 км. Путь вокруг Скандинавии до Копенгагена — еще примерно 3400 км. Итого — 9950 км. Следовательно, к настоящему моменту экспедиция преодолела больше половины своего маршрута.

С нетерпением жду лета! □

Редакция благодарит за помощь в подготовке материала Вячеслава Венедиктова

Послесловие знатока Арктики

Арктика влекла, влечет и будет привлекать любителей приключений. Мне как капитану, завершившему свою арктическую “кругосветку” в навигацию 2002 г., понятно, зачем Андерс Билграм затеял свою экспедицию. Сложнее это кому-нибудь объяснить. Кто-то из покорителей Эвереста на вопрос, зачем он это сделал, ответил коротко: потому что Эверест есть! Так и с Арктикой. Пока она есть, пока льды не растаяли, будут находиться желающие испытать себя в ее суровых условиях.

Выбор судна зависит от пристрастий. Мне довелось быть гостем на борту канадского ледокола “Louis S. St-Laurent”. Его капитан Стюарт Клебер, владелец 10-метрового стального кеча, на мой вопрос — ходит ли он на яхте в Арктике, решительно ответил, что предпочитает ледокол. Ледокол, конечно, больше подходит для плавания во льдах, но А. Билграм хочет быть “как эскимос” и поэтому выбирает открытую моторную лодку. Выбор скоростного судна мне кажется оправданным: при ограниченной мореходности очень важна скорость, чтобы успеть дойти до следующего порта-укрытия.

Среди льдов канадской части Арктики волнения практически нет или оно незначительно. Центральную часть Северо-Западного прохода занимает Канадский Арктический архипелаг с неширокими проливами, есть бухты, где можно найти укрытие от ветров. Побережье Аляски изобилует лагунами, отгороженными от моря песчаными косами с проходами внутри глубиной около одного метра. К июлю-августу лед в лагунах вытает, мелкосидящая лодка может пользоваться ими для прохода. Имея на “Апостоле Андрее” осадку под 3 метра, мы в 2002 г. очень жалели, что не можем воспользоваться ими.

По-другому выглядит российская Арктика. Почти все ее моря открыты на север, ничто не сдерживает льды, напирание со стороны океана. Есть где разгуляться и ветру. С юга мощные сибирские реки несут теплые воды в океан, вблизи их устьев происходит вытравивание льдов, поэтому образуются большие пространства открытой воды, на которых при сильных ветрах возникает мощное волнение. Преобладают низменные берега с обширными отмелями, убежищ немного, а порой их нет вообще. В такой ловушке и оказалась экспедиция А. Билграма 29 августа. Мореходная яхта ушла бы штормовать в море или к кромке льдов, но на своей лодке А. Билграм этого сделать не смог. В итоге: мель и сигнал SOS. Принятое решение было правильным — жизнь людей важнее всего остального. Последующий переворот лодки подтвердил, что пережидать такое волнение, находясь в лодке, было крайне опасно.

Что подвело экипаж? Наверное, не учли прогноз погоды. Было ошибкой идти на наш север с бензиновыми инжекторными лодочными моторами, которые очень критично относятся к качеству топлива. Свои опасения на этот счет я высказывал организаторам экспедиции перед началом плавания. Жаль, что они оправдались.

Приятно, что мужики не сдаются! Пожелаем им удачи.

Николай Литая,
капитан яхты “Апостол Андрей”

“Апостол Андрей” и “Вагабонд” — две яхты, прославившиеся высокоширотными арктическими плаваниями



“РУССКАЯ РУЛЕТКА”: морской вариант (часть третья)

Продолжение рассказа об одиссее Евгения Гвоздева посвящено морской практике, владение которой позволило капитану “Лены” и “Саида” успешно привести свои яхты туда, где походы и начинались, — в Махачкалинский морской порт.

Необходимое отступление

Не надо, наверное, особенно доказывать, что одиночные кругосветные плавания на малых и сверхмалых судах — это предприятия на грани человеческих возможностей. Но Е. Гвоздев утверждает, что все это обычная морская работа, которой в мире занимаются тысячи яхтсменов, профессиональных и не очень, а ореол героизма она имеет только в России, да и то из-за нашей расхлябанности и бедности. И в подтверждение своего тезиса рассказывает о встрече в Австралии с американской семьей, прибывшей на “зеленый континент” на яхте из Сан-Франциско в поисках работы. Так в ее экипаже из четырех человек (папа, мама, две дочки) вообще не оказалось моряков. Правда, яхта и ее оснащение, не в пример гвоздевским, были современными.

К этим морским историям в исполнении Е. Гвоздева нужно относиться осторожно. Но не как к охотничьим байкам, а наоборот, с другим знаком — не с минусом, а с плюсом. Охотники свои личные достижения преувеличивают, Гвоздев же приземляет, приуменьшает — особенно опасности и проблемы. Выглядит это примерно так. По шкале Бофорта, ветер при скорости больше 20 м/с считается штормовым и “...сопровождается сильным волнением на море и разрушениями на суше”. А по шкале Гвоздева: “Ну, подул, ну, поболтало, промок малость, чего не бывает...” Так что если Е. Гвоздев говорит, что ветер был сильным, то скорее всего — очень сильным.

Кому как, а мне тут слышатся явные интонации сказочного Иванушки-дурачка, который в воде не тонет и в огне не горит.

Почему у Гвоздева нет фотолетописи путешествий

Главное отличие похода одиночки от плавания “колхозом”, заключается, по словам Евгения Александровича, в том, что на маленькой яхте

один человек делает всю ту работу, с которой на большой справляется целая команда: капитан, штурман, боцман, моторист, кок, врач. Поэтому самым трудным является не борьба с одиночеством или угрозой голода (если, конечно плавание проходит в нормальных, а не экстремальных условиях и при нормальном финансировании), а неотвратимая необходимость одному нести почти круглосуточную вахту. То есть следить за облачностью, ветром, встречными судами, плавающими предметами, подводными препятствиями, принимать и самому исполнять решения в соответствии с обстановкой. Вот это и есть важнейшие условия безопасности. При современном оборудовании яхты — наличии локатора, гидролокатора, эхолота — или нескольких членов экипажа несение вахты не составляет проблемы. На маленькой же яхте с одним человеком, да еще вдобавок без локатора, приходится вертеть головой, как летчику-истребителю на войне. И делать это по 18–20 часов в сутки. Дважды Е. А. Гвоздеву пришлось нести непрерывные вахты по 86 часов, и было это в Тихом океане и в Красном море на участках с наибольшей интенсивностью движения торговых судов. После таких 3–3,5-суточных бдений наваливалась беспросветная усталость, наступало безразличие, тяжела голова, восприятие окружающей обстановки становилось неадекватным, зато очень реальной была опасность вывалиться за борт.. “Это как под пыткой”, — вспоминает капитан.

И в океане, и при движении вдоль берега ночью он спал порциями по 15–20 минут, потому что давно высчитал, что с момента обнаружения огней встречного судна на горизонте до возможного столкновения с ним проходит обычно 25–28 минут. Вот и научился спать по чуть-чуть и при этом все же отдыхать.



На яхтах Е. Гвоздева ходовых огней в общепринятом понимании никогда не было, в лучшем случае — круговой огонь на клотике и пассивный радиолокационный отражатель. Верхний фонарь капитан включает только при обнаружении сигналов встречных кораблей. Объясняется такая экономность просто: ни электрогенератора, ни аккумуляторной батареи на лодке нет, солнечной батареи — тоже нет. Тяжело это для миниатюрного “Саида”, да и для кармана путешественника-пенсионера — накладно. Есть у него на борту только ракеты, фальшфейеры и электрофонарь. Вот поэтому Евгений Александрович не спит по ночам и в плавании непрерывно вертит головой. Зато и не может припомнить более серьезных столкновений в разных океанах, чем с парой бревен, досками, черепахами и рыболовными сетями. От лобовой встречи с крупными судами, которые сослепу крохотную яхту попросту переедут, Бог уберет.

Читатель может спросить, почему у Е. А. Гвоздева нет судового колокола? При плохой видимости и тумане он вроде бы вполне оправдывает себя. Но моряк уверен, что по ночам или в тумане лучше слушать, чем звонить. Надежнее.

На яхте “Саид”, обошедшей земной шар, нет и автопилота, а, значит, обеспечение курса круглые сутки — тоже задача не из простых. Румпель закреплен растяжками, и сверяться с компасом нужно каждые пять-десять минут, иначе рыскания на курсе превысят терлимые 25–30 градусов, которые и так заметно удлиняют дорогу. Средняя скорость “Саида” в океане — 40–45 миль/сут, максимальные значения достигнутых суточных переходов не превышали 100 миль. Больше 2000 миль в месяц “Саиду” преодолевать не удавалось. Поэтому и длилась кругосветка на тихоходном “утюжке”, как зовет свою самоделку Гвоздев, четыре года и три месяца.



В первом его кругосветном плавании на швертботе “Лена” в 1992–1996 гг. не было и видеокамеры, она появилась у него только во втором походе, да и то ей пришлось расплатиться с африканскими рыбаками за то, что помогли снять “Саида” с мели (происшествие имело место севернее порта Массаяу). Но на фотографирование тоже нужны силы и время, а после ежедневных 18–20-часовых вахт его то у бессменного капитана оставалось немного — разве что на заполнение вахтенного журнала и дневника. Большинство экспедиционных снимков делал он в портах, где была возможность нормально выспаться и взглянуть на окрестности вплоть до горизонта.

О волне, переворотах и поломках

Важная часть тактики Е. Гвоздева заключается в том, что шторм лучше всего переждать в бухте. Если таковой поблизости не имеется, надо стать на якорь под прикрытие берега, острова, мыса. Если и такой возможности нет, но ветер попутный — ложись в дрейф, убрав паруса, а при встречном ветре — становись на якорь при глубине около 20 м или уходи в океан штормовать. А вот ежели ветер прижимной, это тоска зеленая: выходишь на глубину 20 м и становишься на все свои якоря, вспоминая святых по имени-отчеству. Особое неудобство — спать шторм не дает.

Уборка якоря в такой ситуации — очень тяжелое и опасное дело. При двух-четырёхметровом волнении яхту нужно подтянуть к якорю. И только затем, стоя на ныряющем носу лодки, поднять его, аккуратно укладывая веревку. И, вообще, плавание вдоль берега намного труднее, поскольку таит больше опасностей, чем в океане. Якоря должны быть всегда наготове, а капитан постоянно пристегнут к корпусу яхты.

Шторм в океане начинается со скорости ветра в 21–23 м/с. Крепкий шторм — это 23–25 м/с, жестокий — под 30 м/с. Приходится нести штормовые, уменьшенные до минимума паруса. Если устал, вымотался, то вообще убираешь паруса и становишься на плавучий якорь, задроваешь люки и отсыпаешься. Но выглядывать на свет божий приходится, чтоб не раздавили встречные суда.

Штормы обычно делятся от одного до трех суток. Течения сносят на 10–20 миль в сутки, плюс дрейф. Итого отклонение от курса может достигать 40–50 миль в сутки.

Более шестиметровых волн в океане Е. Гвоздеву видеть не приходилось. Их высоту он определяет, соотнося с собственным ростом или размером мачты. В волне наиболее опасен гребень, его загиб, закручивание, что чаще бывает на прибрежном мелководье. Поэтому шторм в океане переносить легче.

На маленькой яхте очень даже реальные перевороты, и с этим нужно считаться. Более половины случаев происходит из-за ошибок и недосмотра капитана. После переворота балласт все равно поставит яхту на ровный киль,

но пока это произойдет, важно, чтобы груз в каюте не посыпался на голову и не травмировал. Поэтому посуда должна быть пластиковой, а все остальное следует заранее надежно принайтывать, рундуки прочно запереть. Самому капитану можно задраться герметично изнутри в каюте, но, если нет вентиляционных отверстий или они не блокируются клапанами, а затыкаются, будет трудно дышать, да и общение с белым светом необходимо.

Сяхтой “Саид”, которая благополучно, без переворотов, завершила четырехлетний поход вокруг земного шара, произошел курьез уже в родном порту. 9 августа 2003 г. в день встречи с земляками четыре нехилых мужика — болельщики и поклонники Е. Гвоздева — попрыгали на “палубу” яхты, чтобы непременно сфотографироваться с ее капитаном, держась за мачту. Суденышко было уже разгружено, поэтому оно тут же перевернулось и показало дно. В общем, испугались все, включая капитана, который грозно закричал: “Бросьте мачту, мать-перемать!” Как только эта команда была выполнена, “Саид” встал на ровный киль. Е. Гвоздев прокомментировал оверкиль у родного причала в свойственной ему манере: “Никак не мог предусмотреть столь бурного выражения земляками восторга”.

В первой кругосветке у Гвоздева один раз ломалась мачта (зимой 1992/93 г.) в Черном море и 11 раз руль в разных точках Земли, вернее, океана. Во втором походе из-за поломки руля “Саид” был выброшен на берег вблизи Массаяу, потом отбуксирован в порт, где из куска фанеры капитан сделал новый руль, с которым и пришел в Махачкалу. Очень надежным “пароходом” оказался самодельный “Саид”.

Для ликвидации мелких пробоев на борту у него всегда был запас эпоксидной смолы, стеклоткани, проволоки, других ремонтных материалов и инструментов.

К двигателю у мореплавателя почтения меньше, чем к якорю. По его мнению, квалификация и опыт капитана определяются количеством на судне якорей разной конструкции и вида. В первом плавании на “Лене” (1992–1996) Е. Гвоздев потерял 11 якорей, на “Саиде” — семь. “С якорями нужно обращаться на “вы”, — говорит он, — Бога в сердцах могу послать на все стороны света, но не якорь. Ведь если он не держит — все, пропал!” Сам Евгений Александрович уходит в плавание с их запасом — не менее четырех. Якоря он с удовольствием покупает, дарит, обменивается ими. Рассказывает, как в Магеллановом проливе, в безлюдной безымянной бухте в ураган 40–45 м/с при давлении 718 мм рт. ст. отстаивался аж на четырех якорях одновременно: два “гуськом” плюс еще два “гуськом”. Устоял тогда его “Саид” и стал самым маленьким судном, миновавшим легендарный пролив за всю историю судостроения.

Об оснащении “Саида” можно говорить условно. Все записи и расчеты Е. Гвоздев делал на коленях. Набор штурманских инструментов — традиционный. На “Лене” были два компаса, лаг механический, часы ручные, радиоприемник бытовой (для приема сигналов точного времени), секундомер, бинокль, барометр-анероид, прокладочные инструменты, таблицы, навигационные карты. Определялся путешественник трижды в сутки по секстану. Во втором плавании на борту появился GPS “Магеллан-300”, и необходимость в секстане отпала.

Гости и коллеги-яхтсмены других стран, побывав на его яхте “Саид”, дивились ее примитивности и отваге человека, осмелившегося плыть на ней дальше Новороссийска. Гвоздев же наpires на увлечение “ретро” и желание испытать себя в затыжном экстриме. То есть привычно балансирует на грани между Иванушкой-дурочком и Иваном-царевичем.

(Окончание следует)

Олег Санаев, г. Махачкала



В дни, когда этот материал готовился к печати, Евгению Александровичу Гвоздеву исполнилось 70 лет. Надеемся, что осведомленность читателя относительно возраста путешественника придаст его рассказу особый вес.

Редакция “КиЯ” поздравляет Евгения Александровича с юбилеем, желает ему крепкого здоровья, долгих лет и многих замечательных походов!

аренда яхт и катеров по всему миру
СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
 WWW.SOLPAR.RU/KATER2
 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)
ЭКЗОТИКА: Сейшелы, Карибы
 Таити, Канары, Таиланд
СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ: О-ва Греции
 Хорватия, Франция, Италия
 Корсика, Маойрка, Сардиния
 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: kater2@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



тофельное пюре, залил его кипятком, добавил сливок, затем куски сыра "Oltermann" и специи по вкусу. Из кофра вынул сверток в серебряной фольге, развернул — оттуда послышался запах печеного мяса.

— Команда! Подгребай, остынет, — позвал шустрый малый, раскладывая мясо.

В мисках вкусно пахло картофелем с сыром, пряностями и жареным мясом, посыпанным петрушкой. На костре свистел чайник. Помидоры и огурцы были помыты и нарезаны вместе с луком. Первый тост — за удачу, затем — за тех, кто в море. Дальше частить не стали — наслаждались беседой. Рыбаки жалели, что взяли мало соли.

— Десять килограмм мало, рыбы много будет. Жалко, пропадет.

— Да ладно, эту соль съешьте сначала, — переживала команда за рыбаков...

Утром сети были пусты, и рыбаки о соли не вспоминали. После плотного завтрака и намываний пошли к острову Карпянсенсаари, что находится в 20 км к северо-востоку от нас. По пути встретили команду на двух ялах под парусами, которые направлялись в Приозерск.

Яркое солнце, высокое небо, бирюзовая вода с кудрявыми барашками — благодать!

Лодки вели себя отлично. Скорость — 30 км/ч с людьми и грузом. Место нашли классное — высокая гранитная скала в закрытом от ветра фьорде, сосновый лес, полный ягод и грибов, на скале — ладно сколоченный стол со скамьями, кострище, обложенное камнем, и запас дров дня на три. Сказка Венского леса! В нашем случае лес Карельский. Вообще надо сказать, места — дивные: песчаные пляжи, ровные каменные глыбы, плавно уходящие под воду, отвесные скалы и т.д. Так что менять стоянки можно хоть каждый день — одна лучше другой. Мобильный МТС "берет" с макушки скалы, отзвонились кому надо было. Командор экспедиции выдал ценные указания: куда снаряжение сложить, кому снасти готовить, кому — второй завтрак, кто вахтенный и где для всех отхожее место. Никто не возражал.

— Ну что, рыбаки пучеглазые, рыба будет? — вежливо спросил рыбаков командор.

— Так точно, сэр! — громко отчеканил один за всех.

— Ну, так я и не сомневаюсь. С чего начнете, джентльмены?

— Сначала сети поставим — крупную на

глубине, средними фьорды перекроем, мелкую — вдоль тростника. Затем пройдемся со спиннингами вдоль низкого берега. Будет время, удочкой потягаем на червя.

— Сетку ставьте с лодки "Admiral", с двигателем в 30 сил легче будет на глубине сеть подтягивать, да и на волне в ней спокойнее. К тому же скорость — около 40 км/ч — быстрее вокруг осмотритесь. А со спиннингами лучше дорожить с лодки "Flint 330", с мотором 3.3 л.с. идет тихо и плавно, так что вынимайте ее из сумки и накачивайте.

Погода стояла теплая и солнечная. Вдвоем пошли на "Combat" с 15-сильным двигателем по фьордам, огибая острова и огромные камни, выглядывающие из воды. На большой скорости выскочив из-за скалы, испугали голых соотечественниц, которые грелись на ласковом солнце, разместившись кто на малой яхте, кто на катере, а кто просто на голом камне. Русские на родине отдыхают — туркам и не снилось! Шхеры для нудистов, и не только. Поняв, что породниться не получится, поскольку дамы были не одни, искупались с удовольствием. Затем неизвестно зачем стали собирать грибы, которых в тех местах видимо-неви-

На “Корсарах” по Ладожским шхерам



На этот раз мы отправились бороздить бескрайние водные просторы родной страны на лодках фирмы “Korsar” в Ладожские шхеры, что находятся на севере самого большого озера Европы. В Приозерске собрали лодки “Admiral 550” и “Combat 380”, достав их в сложенном виде из сумок. Поставили моторы в 30 и 15 л.с. соответственно, поверх груза — надувные кровати, чтобы комфортнее себя чувствовать. В лодке “Admiral” расположились вчетвером, плюс бензин, снаряжение и прочее барахло. “Combat” взял двоих, бензин и снаряжение. Двадцатикилометровый путь преодолели по метровой волне за 40 минут и вошли по GPS-навигатору в “кочергу” — четырехки-

лометровый проход между скал, по форме соответствующий своему названию. На карте это место называется залив Иятъярви. Вход узкий, шириной всего метров 20, совершенно не виден с воды. В этих местах когда-то проходила знаменитая Линия Маннергейма — система военных финских укреплений, которая блокировала Ленинград с севера во время Великой Отечественной войны.

Неслись по водной глади, поражаясь первозданной карельской красоте: огромные сосны воткнуты в небо, их мощные корни крепко впиваются в крутые гранитные скалы красноватого оттенка; темные ели что-то прячут под своими мохнатыми ветвями-лапами. Воздух свеж и прозрачен. По берегам — несколько стоянок туристобайдарочников. Да, славненько они здесь устроились! Между сосен сушатся развешенное белье и рыба. На костре — похлебка. Поставлены палатки, натянуты тенты от дождя. Люди с берега машут — приветствуют. Ответили тем же.

Еще с час ушло на разведку и выбор места. Остановились в самом конце “кочерги”. Команда разделилась: кто мелкую сеточку ставит вдоль тростника, а кто с удоч-

кой и спиннингом отправился на рыбный промысел. Надо отметить, что в нашей команде с рыбаками всегда было глухо, переплыть море или океан, добыть чего или договориться с кем — это пожалуйста, а вот рыбу поймать — проблема. Поэтому в команду зачислили двух “спецов”, которые клялись-божились, что рыбу могут ловить в любой луже и в огромных количествах. Для этих целей были приобретены с полкилометра сетей, прочих снастей и десять килограммов соли. По джентльменскому уговору, купленную соль рыбаки должны будут съесть, если она останется от засолки пойманной ими рыбы.

С собой мы взяли еще пять моделей лодок “Korsar”: “Komandor 430”, “John Silver 330” с надувным “полом”, “Botsman 360”, “Flint 330” и “Tuz 280”. Получилось в итоге семь моделей — на любой вкус и цвет. Все они находились в сумках и ждали своей очереди, чтобы “надеть” мотор, разместить команду, груз и помчаться, поднимая серебряную пыль. Наша задача — проверить их в деле, выявить недостатки в условиях экспедиции. Ну, Ладога, держись!

Между тем уже темнело, и кок, не дожидаясь улова, готовил ужин: взял сухое кар-





димо, и все белые. Кто-то предложил поискать еще “красных” и “синих”, чтобы получился российский флаг из грибов. Умник.

Вздremнув после обеда, загрузили лодку “Combat 380” по полной программе: шесть человек, мотор в 30 сил. Даем газу. Лодка, подумав, вышла на глиссирование, скорость — 30 км/ч, легко управляема, мореходность великолепная, бортами не раскачивает. Жесткие баллоны и мощный транец позволяют нести этот груз с нормальной скоростью.

— А ну, давай вдвоем на “Комбате” с “тридцаткой”.

Было видно, как “раскаленные” от скорости добела брызги щекочут борта лодки — 48 км/ч!

До Приозерска по прямой — 32 км, до Валаама — 27 км, так что в случае надобности можно сгонять туда и обратно за полтора часа...

Вечерело. Мы разместились в кокпите лодки “Admiral” и пошли рыбачить к месту клева. Червями запаслись впрок, и с час наслаждались дьявольской поклевкой. Рыбаки, позже проверив сети, порадовали уловом.

Повар-кок мучил нас ожиданием ужина недолго. Быстро почистил крупных окуней и пару средних щук, залил ладожской водой и повесил котел над костром. Когда вода закипела, снял пену и добавил головку лука, черный перец горошком и лавровый лист. Посолил. По готовности снял котел с огня, сунул в него горящую бе-

резовую головешку (на мгновение уха забурлила, гася угли), затем влил стопку вкусной водки. Все слотнули слюну. Те, кто поопытней, накладывали себе окуня с юшкой, другие — крупные куски щуки. Ломали черный хлеб, кусали сырой репчатый лук и громко ели вкусную уху под водочку.

— Два года назад мы в эти места своим ходом шли, ведь из Питера до Приозерска всего 240 км, — начал свой рассказ Бывалый. — Жутко интересно было, на двух лодках — “Admiral” и “Komandor” — прошли около 600 км. В шторм попали, потрепало нас тогда немного. Мы под тентами спасались. Лодку на волне резко подбрасывало вверх, ветер, задувая на мгновение под тент, удерживал ее на весу, волна проходила под нами, и наш “Korsar” с грохотом падал вниз. Затем следующая волна — и так до бесконечности. Попадались, прямо скажем, огромные волны, иногда даже не было видно флага “Корсара”, развевающегося на двухметровом древке. Тогда матроса на “Admirale” укачало, всю дорогу кормил чаек.

Путь наш был на Валаам, прямо скажем, — чудо-остров. Пройдя мимо Никольского острова, оказались в Монастырской бухте, слева на холме — Спасо-Преображенский собор с голубыми куполами, затем, свернув вправо и пройдя под сводами Владимирского моста, оказались в центре острова. Да, классная обитель у здешних монахов. Вокруг шторм, а там — благодать: тихо, спокойно и комаров нет. Тишина оглушала! В общем, отдохнули мы тогда здорово, да и впечатлились — на всю жизнь память...

Утром позавтракали: кофе, сыр и пряники. Достали из сумок лодку “Komandor 430”, собрали, набили баллоны воздухом так, что звон стоял. Два ловких молодца поскакали по ее бортам — проверили, достаточно ли. Баллоны не продавливались под их весом. Поставили мотор в 30 л.с., хотя можно было и больше. Лодка великолепна! Точеные формы. Вся конструкция выглядела более чем надежно. Ну что ж, попробуем ее в деле.

Команда из шести человек, разместившись на бортах, отправилась вдоль фьордов, чтобы проверить сети и пособирать грибы. Лодка шла уверенно, скорость — 30 км/ч. Места в лодке для шестерых достаточно. Недаром эта модель пользуется огромным спросом у промысловиков Дальнего Востока, Сахалина, Белого и Черного морей. Да и в свои дальние плавания мы ходим именно на лодках этой модели. А поставив тент — получается дом, “летающий” по воде с огромной скоростью.

Высадив “грибников”, рыбаки проверяли сети. Здорово: у всех свой улов.

Ближе к обеду собрали лодку “Botsman 360”, так же набили ее крепко воздухом, поставили мотор 30 л.с., и два человека начали выжимать из него силы. Скорость 48 км/ч — нормально. А если попробовать вшестером? 35 км/ч — отлично! В этой модели больше места в кокпите, поскольку нос лодки не заострен, но приподнят достаточно вверх, чтобы не было забрызгивания при движении по волне.

После обеда, набив животы жареной картошкой с грибами, решили собрать “John Silver 330”. Эта новая модель лодки, названная в честь знаменитого пирата — героя романа “Остров сокровищ”. Она светло-серого цвета, свое название Silver — Серебряный — оправдала. Лодка выглядела интеллигентно и вовсе не агрессивно. Ее плавные обводы замыкают транец, надежно клеенный в борта. Пол надувной, это уменьшает вес лодки и значительно сокращает время ее сборки. Поставили 15-сильный мотор. С двумя людьми на борту пошли со скоростью 40 км/ч. С мотором в 3,3 силы ровно глиссировали со ско-



ростью 16 км/ч. После все отправились рыбачить.

— Командор, в сети попался крупный язь. Нужны сливки. Приготовлю потрясный ужин, — заявил кок.

— Джентльмены, берите "Admiral" с тридцаткой и ступайте в Приозерск за сливками, а заодно и пивка прихватите, — скомандовал главный.

Через несколько минут два матроса удалились в лодке к Приозерску. Оставшиеся продолжали тягать крупную плотву и окуней из Ладоги, расположившись на огромном камне в полукилометре от острова.

Вечером повар шаманил на "кухне". Край скалы был отведен под это дело. Ровные чурки от спиленной сосны служили разделочным столом. Рыба чистилась, и ее требуха смывалась ладожской водой. Кострище было обложено камнем, чтобы было удобно сгребать пылающие угли под сковороды. На одной жарился аппетитный жирный язь в сливках. Ему явно завидовали крупные окуни, которые томились на другой сковороде, но уже в растительном масле.

Добавленный пассированный лук со специями придал блюду особый смак! Горячие белые куски рыбы таяли во рту, добавленные пряности подчеркивали вкус пресноводной рыбы, а ее аппетитная корочка

слегка похрустывала во рту, и все это отделило вкусное пиво. Аромат потрясающего ужина разносился ветерком по шхерам и фьордам.

Посиделки затянулись до утра, поэтому "Доброе утро" говорили друг другу в обед.

На очереди — лодка "Tuz 280". Собрали ее так же, как другие лодки, набили воздухом, поставили транец и мотор 3.3 л.с. Матрос разобрал весло и рукоятку от него вставил в ручку мотора, удлинив ее. Так он смог управлять лодкой, перенеся центр тяжести от кормы к середине. При движении под мотором очень важно правильно поместить груз в лодке, поэтому центровке уделили особое внимание. Полный газ — и лодка миглом сорвалась с места, набрала бешеную скорость — 20 км/ч! Мотор потреблял бензина что-то около 1 л в час, поэтому не трудно подсчитать, что расход на 100 км составит всего 5 л! Фантастика! Чуть больше канистры бензина на 500 км! Конструкция лодки такова, что при движении образуется что-то вроде воздушной подушки под днищем, которая помогает скользить ей по поверхности воды. Плотно набитые воздухом баллоны не дают им прогибаться и "мертво" держат навесной транец, который не раскачивается под тяжестью работающего двигателя. Скорость при движе-



нии под нагрузкой два человека — 16 км/ч. Хотя эта лодка самая маленькая в модельном ряду "Korsar", но, тем не менее, швы выполнены фирменной тройной корсаровской проклейкой. Лодка сделана из той же ткани, что и более крупные модели. И так же имеет пятилетнюю гарантию на материал и швы! Скорость на веслах — 5 км/ч...

Пара недель путешествия по Ладожским шхерам пролетела. И теперь мы можем сказать, что наши партнеры в Корее профессионально выполняют трехслойные швы, а используемые материалы и комплектующие, транцы, клеенные при минимальной влажности, удачны, и это все вместе — лодки "Korsar".

Команда "Korsar"

На правах рекламы

Korsar
ПРОИЗВОДСТВО
НАДУВНЫХ ЛОДОК
И КАТЕРОВ

ЗАО "Корсар"
Санкт-Петербург
Фонтанка, 93
(812) тел: 388-10-95;
310-89-00; 310-63-32
www.korsar.spb.ru
Москва
(095) тел: 741-28-33

Воронеж*Альта Спорт*(0732)39-25-5
Екатеринбург ИП "Мезенцев О.Г." 8-902-88-42999
Иркутск КНОР магазин "Фанат"(3952) 29-02-50; 29-02-48
Иркутск Мега-Альяс(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."Автомобиль"(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 ИПК "Купец"(4242)55-28-11; 47-48-70
Южно-Сахалинск ООО "Сахалин Дайвинг"(4242)42-97-38 т.факс 42-01-36



Лондон — это почти всегда хмурые тяжелые небеса, мокрые ботинки, намокшие и ярчайшие неожиданности. Вот и сегодня, случайно найдя приют в маленькой гостиничке подле Лондонского моста (справочники утверждают, что в 1014 г. корабли викингов сломали его предшественника, пришвартовавшись всей армадой), обнаружил весьма любопытную историю.

Если протиснуться по мощной улице Клинк, идущей практически параллельно широченной Темзе, то обнаружишь не только одну из первых в мире тюрем, открытую епископом Винчестера в 1161 г., но и знаменитый галион “Голден хайнд”, или “Золотая Лань” (бывш. “Пеликан”), на котором английский мореплаватель и пират вице-адмирал сэр Фрэнсис Дрейк совершил второе (после Магеллана) кругосветное плавание в 1577–1580 гг. Над ним по-прежнему развевается флаг покровителя Англии Святого Георгия — белое полотнище с красным крестом.

Конечно же, это — ладно скроенная реплика; оригинал, построенный где-то около 1560 г., начисто сгнил сотни лет назад, хотя и был королевский приказ сохранять его в доке. Тем не менее, согласно брошюрке, которую можно свободно купить в киоске на ближайшем углу, нынешняя “Лань” — более или менее точная копия корабля, пожалуй, самого известного капера в истории человечества (забавно, но “капер”, или морской разбойник, пиратствующий с разрешения своего правительства, по-английски звучит нынче очень привычно нашему слуху — “приватизатор”). Новая “Золотая Лань” построена в 1971–1973 гг. по проекту калифорнийца Кристиана Норгарда на верфи Алана Хинка в Аппледоре (граф. Девон, Шотландия). Ее длина полная — 31 м, по КВЛ — 22.5 м, по килю — 18 м; ширина по внешн. стороне НО — 6.1 м; осадка кормовым краем руля макс. — 4.05 м. Водоизмещение — около 100 т. Высота фок-мачты — 13.8 и ее стеньги — 7.5 м; грот-мачты — 17.7 и ее стеньги — 8.7; бизань-мачты — 11 м. Площадь парусности — около 382 м². При постройке парусника применялись те же материалы, соблюдались те же пропорции, что и в средние века, и даже традиционные для того времени судостроительные технологии (напри-



“ЗОЛОТАЯ ЛАНЬ”



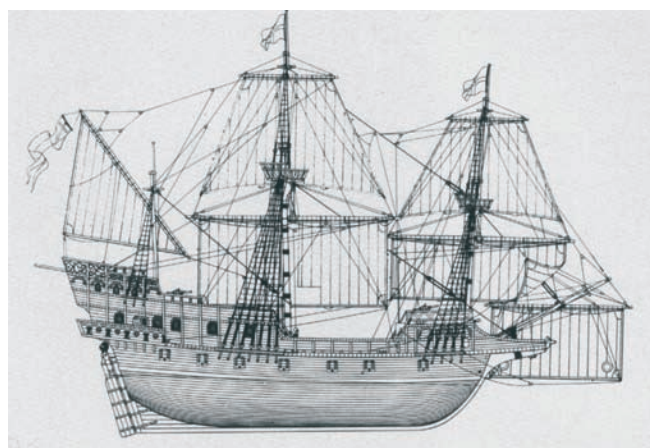
мер, распаривание могучих досок бортовой обшивки).

В июне 1579 г., возвращаясь из тихоокеанского вояжа, на 38° с. ш. Дрейк открыл в западном полушарии одну уютную бухту, где можно было безопасно подлатать судно и передохнуть, а заодно и застолбить новые земли за Ее Величеством королевой Елизаветой I. Теперь в этом месте стоит известный американский город Сан-Франциско...

Сегодня на судне исторический музей, тем не менее с момента спуска на воду в 1973 г. и до 1981 г. оно прошло под парусами (причем не только по пути грозного

флибустьера) более 100 тысяч миль, заметно перекрыв рекорд своего “прародителя”.

Разогнуться в полный рост можно лишь в каюте капитана, кстати единственном отдельном помещении на судне, где, как и прежде, стоит увесистый боевой барабан, а на стеллажах пылятся склянки с “пахнувшей водой”, коей любил себя попрыскать несговорчивый сэр. Конечно, понятно, что в XVI в. средний рост англичанина был 160 см (самого Дрейка — 165 см), а все равно диву даешься, как на 31-метровом судне годами находили приют 20 офицеров и до 60 матросов. При-



бавьте к этому необходимость иметь помещения, где в клетках содержалась “свежати́на” — свиньи, куры, овцы — для командного состава. В трюмах же располагались балласт (из камней) либо нагребленные сокровища, а их, судя по записям корабельного священника Фрэнсиса Флетчера, бывало немало: только с одного испанского “торговца” “Сасафuego” дрейковские молодцы прихватили 26 т серебра, 13 ящиков ювелирных изделий и 50 кг чистого золота! Пальбу вели из 14 пушек-кулеврин.

В те годы декоративные излишества не были в почете, и на паруснике можно раз-

глядеть лишь голову лани на носу; ее же барельеф помещен на корме, под которым высечено по-латыни: “Достоинство есть лучшая защита”. Чуть ниже, над рулевой лопастью, красуется золотая голова льва, необходимая для устрашения морских чудовищ. На главной палубе можно разглядеть небольшие головки рыцарей, ведь считалось, что они не только отпугивают привидения, но и приносят удачу, если их нежно погладить.

Именно здесь, на палубе “Золотой Лани”, после шестичасового доклада королева Елизавета I, пришедшая в восторг, произвела Дрейка в рыцари. А можно ли

было поступить иначе, ведь настырный капитан не только впервые утвердил господство Англии на морских просторах, дав пощечину надменным испанцам (он же фактически командовал разгромом их “Непобедимой армады”), но и запросто отвалил Величеству ровно половину (около 30 млн. фунтов стерлингов в нынешних деньгах) добра, прихваченного в Великом Южном море.

А. В.



Наши в океане

Полным фиаско завершилась попытка одиночного кругосветного безостановочного плавания под российским флагом яхты “Валентина” под командованием О.В.Анисимова. Это было довольно широко разрекламированное мероприятие, которое проводилось под эгидой Русского океанского яхт-клуба.

Яхта “Валентина” (очередная реинкарнация бессмертной “Гидры” К.Рейнке) была построена на одной из таганрогских верфей. Она заметно отличается от оригинального проекта в первую очередь тем, что вместо надстройки во всю ширину корпуса появилась более узкая рубка с потопчинами вдоль борта. В процессе подготовки к походу лодка затонула прямо в гавани Новороссийска (см. “Кия” № 185), после чего ее подняли и привели в порядок силами местного предприятия “Ершов Марин”. Однако, несмотря на старания сотрудников двух верфей, строивших и оснащавших яхту, она вышла в море совершенно неготовая к столь серьезному плаванию. Первые подозрения о несерьезном отношении капитана к оснащению судна появились, по свидетельству яхтсменов, помогавших О.В.Анисимову перегонять его из России к месту старта (им почему-то были выбраны Сейшельские о-ва), еще до выхода из Новороссийска. Не горели ходовые огни, не работали автопилот, эхолот, ветроуказатель, реверс, а приборы контроля двигателя вообще не были установлены. Удивило и то, что яхта, предназначенная для одиночного плавания, не имела закрытого козырьком или надстройкой рубки поста управления. Вместо этого над кокпитом был натянут обычный тент — вещь, приемлемая для прибрежных плаваний, но абсолютно не подходящая для путешествия вокруг “трех мысов”.



“Было очевидно, что яхта не готова не только для кругосветного плавания, а вообще ни для какого — разве что вдоль берега пройтись”, — так охарактеризовал один из участников перегона яхты ее состояние перед выходом в море. Несмотря на мнение опытных яхтсменов, Олег Анисимов все же решил начать свою кругосветку, которая, на его счастье, завершилась много благополучнее, чем могла бы. Через три месяца после выхода в море “Валентина” вернулась на Сейшельские о-ва под одним стакселем. Грот яхты был разорван, аккумуляторы залиты водой (проржавел хомут впускного патрубка системы охлаждения двигателя), не работали помпы.

В середине января О.В.Анисимов вернулся в Москву и теперь, как стало известно, разыскивает спонсоров, для того чтобы привести яхту в порядок и вновь начать свое плавание. Откровенно говоря, вызывает недоумение и сожаление столь странное, легкомысленное, если не сказать халатное, отношение к более чем сложному и ответственному мероприятию, причем со стороны опытного человека, заслуженного боевого летчика, прошедшего путь от лейтенанта до генерала.



Одновременно с описанными событиями продолжается кругосветное плавание катамарана “Благовест”, начавшееся в Санкт-Петербурге 24 августа 2002 г. Изначально запланированный нашими земляками маршрут был следующим: от Санкт-Петербурга вокруг Европы до Канарских островов, далее через Атлантику до Карибских островов, затем на север до Нью-Йорка. Далее на юг, проход через Магеланов пролив, до о. Пасхи, через Тихий океан наискосок до Японии, далее петля вокруг Австралии, переход до Индии, потом обход вокруг Африки — и домой.

Однако в ходе плавания маршрут был изменен. Сейчас из программы похода исключена Япония, а заход в Нью-Йорк, по плану, будет осуществлен под занавес путешествия — после Африки.

Плавание “Благовеста” было осложнено многими проблемами — здесь и поломки, и недостаточный опыт экипажа, и внутренние конфликты, и, как водится, нехватка средств и спонсорской поддержки. Видимо, именно в силу этих обстоятельств на сегодняшний день мореплавателям удалось добраться только до Канарских островов...

Еще одним плаванием, которое привлекло внимание парусной и околопарусной прессы, стал одиночный переход Ф.Конюхова через Атлантический океан на макси-яхте “Алые паруса”. Российский путешественник провел ее в точности по тому же маршруту, по которому год назад прошел с командой на катамаране “Алые паруса” (см. “Кия” № 185). Эта яхта была построена в 1999 г. для французского яхтсмена П.Херольда, который планировал отправиться на ней в одиночное кругосветное плавание. Столкнувшись с массой технических проблем, он позже отказался от своей затеи. Длина его яхты — 27.5 м, ширина — 7.2 м, площадь парусности — 800 м². Перед плаванием Ф.Конюхова лодка прошла тщательную подготовку на верфи в Ла-Сьота (Франция).

Несмотря впечатляющие характеристики судна, лучший суточный переход “Алых парусов” выглядит весьма скромным — всего 137 миль...



П.И.

МАСТЕРСКАЯ

ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ «Кия»

выпуск №17

■ “КАВАЛЕР 800”

трейлерная круизно-гоночная яхта

КОНСТРУКТИВНЫЕ ЧЕРТЕЖИ

(начало — см. №188)

Для самостоятельной постройки

122



■ Мой вариант рижского “Викинга”

126



■ Два предложения любителям водного туризма

128



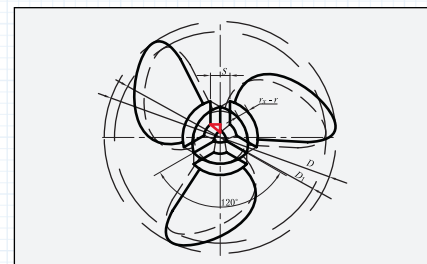
■ “БЛОХА-5” с подвесным мотором на базе бензопилы

131



■ Корректировка шага и диаметра гребного винта

133



■ Самодельный привод Арнесона на крылатом катере

134



Т800 своими руками

КОНСТРУКТИВНЫЕ ЧЕРТЕЖИ



“КАВАЛЕР 800”
 круизно-
 гоночная
 трейлерная
 яхта

(Окончание.
 Начало — см. №188)



Установлены шпангоуты, транцы и киль.

Корпус оклеивается стеклопластиком и шпаклюется...



Идет монтаж элементов обстройки помещений, устанавливается палубный набор, обшиваются палуба и кокпит...

Палуба шпаклюется, устанавливаются элементы палубного оборудования



Интерьер судна. Видны полупереборка штурманского стола, диван, галлеон, пенал бушприта.



Конструктивно корпус “Кавалера 800” выдержан в лучших традициях отечественного “самостроя”. Применена продольная система набора с большим количеством балок главного направления — стрингеров. Как показывает опыт, применение продольной системы набора позволяет снизить вес по сравнению с поперечной примерно на 30% при одновременном уменьшении трудоемкости постройки. При этом расположение рамных шпангоутов и переборок максимально увязано с планировкой лодки, а элементы обстройки одновременно обеспечивают прочность судна. Предусмотрены носовой А и кормовой Р транцы, переборки и полупереборки по шпангоутам В, F, H, L, N, рамные шпангоуты D, J, M и флоры С, E, G, I, K.

Корпус обшивается листами фанеры, разворачивающимися на плоскость.

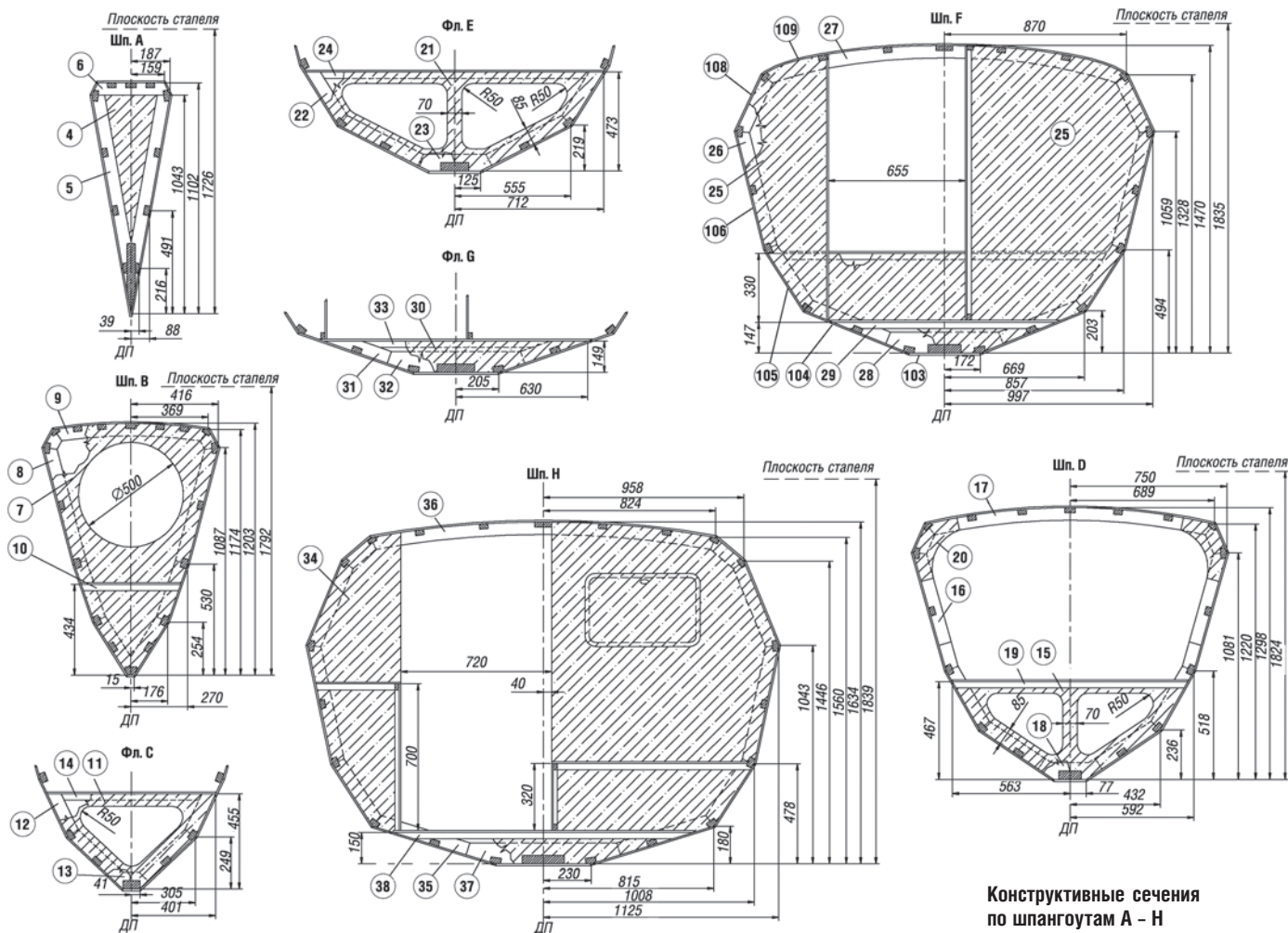
Расчет конструкции выполнен по правилам Американского бюро судоходства (ABS), что на сегодняшний день является общепринятым стандартом в яхтостроении.

Для облегчения плазовых работ советуем воспользоваться файлом плазового чертежа в векторном формате, который можно взять на сайте “КиЯ” (www.katerra.ru/material/drafts/Cavalier.zip). Распечатав чертеж в масштабе 1:1 на листах формата А1 (или даже А0) и склеив их, вы получите высокоточный плаз и сможете избежать распространенных ошибок при разметке шпангоутов.

Принципиальная технология постройки

Постройка корпуса “Кавалера 800” ведется на шпангоутных рамах в положении килем вверх. Подробное описание можно найти в великолепно и доступно написанной книге Д.А.Курбатова “15 проектов судов для любительской постройки”. Вкратце, последовательность работ такова:

- изготавливается сварной стапель из проката, устанавливается и выверяется по уровню;
- с помощью плаза изготавливаются шпангоутные рамы;
- рамы устанавливаются на стапель, выверяются, выполняется малковка кромок;
- килевая балка выклеивается по месту — на шпангоутах, из досок толщиной 10 мм;

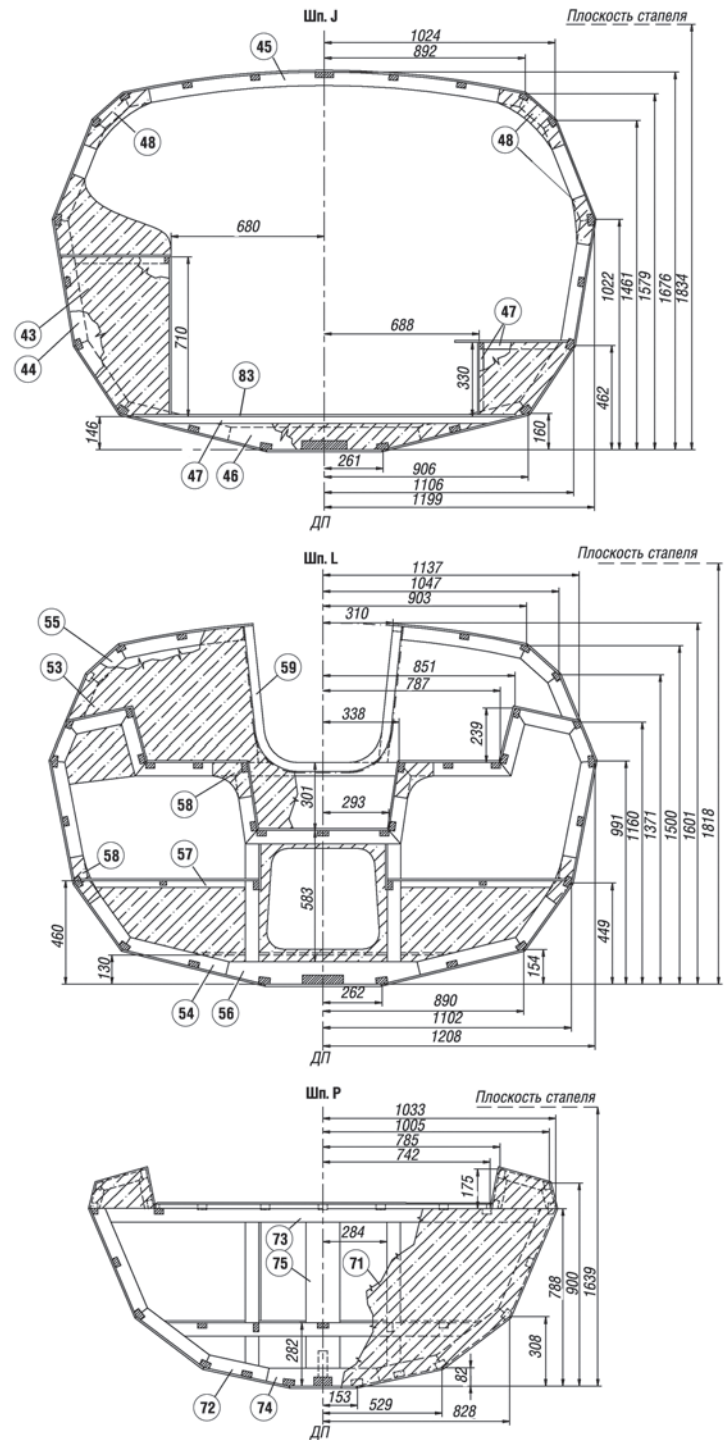
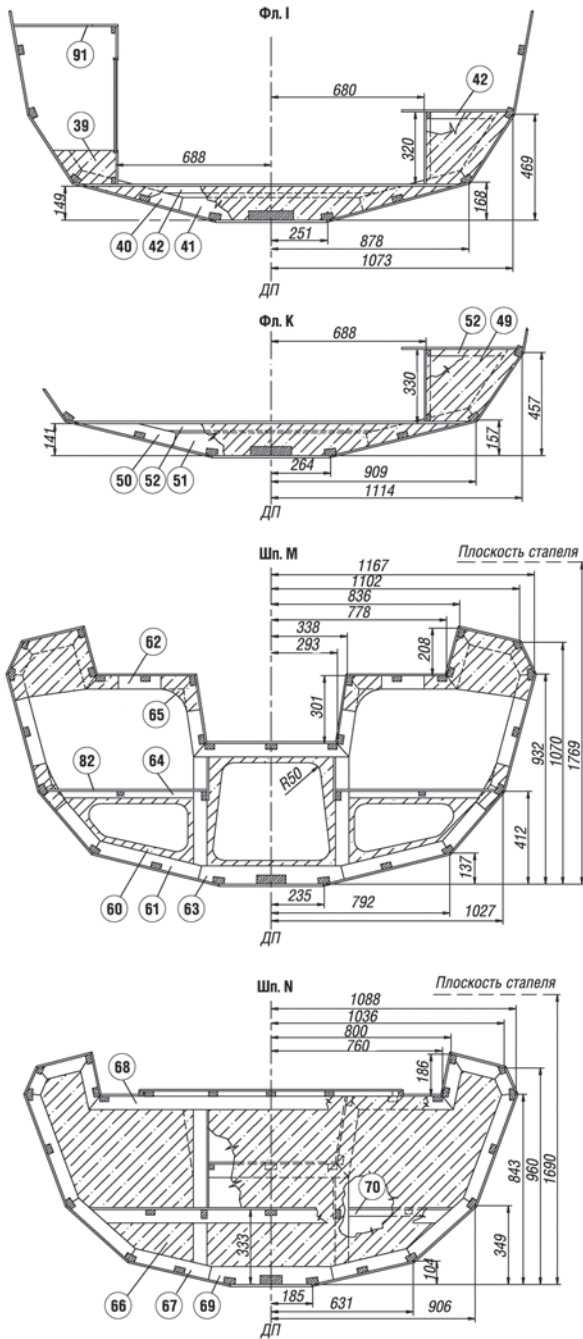


Конструктивные сечения по шпангоутам А - Н

Спецификация деталей конструкции корпуса:

1 – килевая балка, ламинированная из дуба, сечение у миделя 200×40; 2 – кница (носового транца), сосна, δ=40 мм; 3 – старн-кница, сосна, δ=40 мм; 4 – переборка (шп. А), фанера, δ=8 мм; 5 – шпангоут А, 40×60; 6 – бимс (шп. А), 40×60; 7 – переборка (шп. В), фанера, δ=8 мм; 8 – шпангоут В, 40×60; 9 – бимс (шп. В), 40×60; 10 – обвязка койки (шп. В), 20×30; 11 – переборка (шп. С), фанера, δ=8 мм; 12 – шпангоут С, 40×60; 13 – флор (шп. С), 40×80; 14 – обвязка койки (шп. С), 20×30; 15 – переборка (шп. D), фанера, δ=8 мм; 16 – шпангоут D, 40×60; 17 – бимс (шп. D), 40×60; 18 – флор (шп. D), 40×80; 19 – обвязка койки (шп. D), 20×30; 20 – кница (шп. D), фанера, δ=8 мм; 21 – переборка (шп. E), фанера, δ=8 мм; 22 – шпангоут E, 40×60; 23 – флор (шп. E), 40×80; 24 – обвязка койки (шп. E), 20×30; 25 – переборка (шп. F), фанера, δ=8 мм; 26 – шпангоут F, 40×60; 27 – бимс (шп. F), 40×60; 28 – флор (шп. F), 40×80; 29 – обвязка (шп. F), 20×30; 30 – переборка (шп. G), фанера, δ=8 мм; 31 – шпангоут G, 40×60; 32 – флор (шп. G), 40×100; 33 – обвязка (шп. G), 20×30; 34 – переборка (шп. H), фанера, δ=8 мм; 35 – шпангоут H, 40×60; 36 – бимс (шп. H), 40×60; 37 – флор (шп. H), 40×100; 38 – обвязка (шп. H), 20×30; 39 – переборка (шп. I), фанера, δ=8 мм; 40 – шпангоут I, 40×60; 41 – флор (шп. I), 40×100; 42 – обвязка (шп. I), 20×30; 43 – переборка (шп. J), фанера, δ=8 мм; 44 – шпангоут (шп. J), 40×60; 45 – бимс (шп. J), 40×60; 46 – флор (шп. J), 40×100; 47 – обвязка (шп. J), 20×30; 48 – кница (шп. J), фанера, δ=8 мм; 49 – переборка (шп. K), фанера, δ=8 мм; 50 – шпангоут (шп. K), 40×60; 51 – флор (шп. K), 40×100; 52 – обвязка (шп. K), 20×30; 53 – переборка (шп. L), фанера, δ=8 мм; 54 – шпангоут (шп. L), 40×60; 55 – бимс (шп. L), 40×60; 56 – флор (шп. L), 40×100; 57 – обвязка (шп. L), 20×30; 58 – кница (шп. L), фанера, δ=8 мм; 59 – обвязка входного люка (шп. L), 20 x 40; 60 – переборка (шп. M), фанера, δ=8 мм; 61 – шпангоут (шп. M), 40×60; 62 – бимс (шп. M), 40×60; 63 – флор (шп. M), 40×100; 64 – обвязка (шп. M), 20×30; 65 – кница (шп. M), фанера, δ=8 мм; 66 – переборка (шп. N), фанера, δ=8 мм; 67 – шпангоут (шп. N), 40×60; 68 – бимс (шп. N), 40×60; 69 – флор (шп. N), 40×100; 70 – обвязка (шп. N), 20×30; 71 – обшивка транца (шп. P), фанера, δ=8 мм; 72 – шпангоут (шп. P), 40×60; 73 – бимс (шп. P), 40×60; 74 – флор (шп. P), 40×100; 75 – стойка (шп. P), 40×150; 76 – привальный брус, ламинированный из дуба, 50×30; 77 – стрингер, ламинированный из сосны, 40×25; 78 – стрингер, ламинированный из сосны, 45×30; 79 – стрингер, ламинированный из сосны, 45×30; 80 – стрингер, ламинированный из сосны, 45×25; 81 – стрингер, ламинированный из сосны, 50×30; 82 – настил койки, фанера, δ=8 мм; 83 – пайол, фанера, δ=8 мм; 84 – стенка гальюна, фанера, δ=8 мм; 85 – стенка дивана, фанера, δ=8 мм; 86 – настил дивана, фанера, δ=8 мм; 87 – стенка шкафа, фанера, δ=8 мм; 88 – пиллерс, сталь Ø=50 мм; 89 – стенка камбуза, фанера, δ=8 мм; 90 – стенка дивана, фанера, δ=8 мм; 91 – столешница камбуза, фанера, δ=8 мм; 92 – настил дивана, фанера, δ=8 мм; 93 – обвязка дивана, 20×30; 94 – настил койки, фанера, δ=8 мм; 95 – продольная переборка, фанера, δ=8 мм; 96 – рейка, 40×25; 97 – карленгс койки, 20×30; 98 – настил ахтерпика, фанера, δ=8 мм; 99 – рейка, 50×25; 100 – рейка, 40×25; 101 – продольная переборка, фанера, δ=8 мм; 102 – оформитель носового транца, пенопласт; 103 – обшивка днища, фанера, δ=10 мм; 104 – скула 1, фанера, δ=8 мм; 105 – скула 2, фанера, δ=8 мм; 106 – борт, фанера, δ=8 мм; 107 – настил палубы, фанера, δ=8 мм; 108 – комингс надстройки, фанера, δ=8 мм; 109 – крыша надстройки, фанера, δ=8 мм; 110 – карленгс, 50×25; 111 – карленгс, 40×25; 112 – карленгс, 40×25; 113 – карленгс, 40×25; 114 – карленгс, 80×25; 115 – карленгс, 40×25; 116 – карленгс, 40×25; 117 – карленгс, 40×25; 118 – карленгс, 40×25; 119 – полубимс, 40×25; 120 – карленгс, 50×25; 121 – карленгс, 40×25; 122 – карленгс, 40×25; 123 – карленгс, 45×25; 124 – карленгс, 40×25; 125 – карленгс, 40×25; 126 – карленгс, 40×25; 127 – карленгс, 40×25; 128 – карленгс, 40×25; 129 – обвязка комингса, 20×20; 130 – обвязка кормового отсека, 20×15; 131 – карленгс, 40×25; 132 – карленгс, 40×25; 133 – карленгс, 40×25.

Конструктивные сечения по шпангоутам I - P



- ▶ ■ устанавливаются ламинированные стрингера, которые выклеиваются по месту из двух-трех реек по толщине;
- корпус обшивается листами фанеры толщиной 8 мм;
- днище оклеивается стеклопластиком на эпоксидной смоле в два-три слоя, на скулах укладываются дополнительные полосы, после чего корпус шпаклюется и готовится под покраску;
- корпус снимается со стапеля и перекаптовывается в положение палубой вверх;
- монтируются наиболее громоздкие элементы внутренней обстройки;
- устанавливаются карленгсы (по аналогии со стрингерами) (на приводимых фото видны дополнительные бимсы);
- палуба обшивается листами фанеры. Листы надстройки можно собирать на проволочных скрепках с последующей проклейкой швов полосами стеклоткани. Выкройки листов обшивки надстройки и палубы (в векторном формате) можно взять на сайте "КиЯ";
- палуба оклеивается стеклопластиком, шпаклюется и

готовится под покраску;

- корпус окрашивается и выполняется монтаж килля и палубного оборудования.

Киль

Плавник килля изготавливается сварным (набирается из вертикальных пластин) либо литым. Общий вес плавника (без шверта) должен составить 300 кг. При необходимости в корпус можно уложить дополнительный внутренний балласт.

О возможных отступлениях от проекта

При использовании материалов и конструктивных решений, существенно отличающихся от предусмотренных на публикуемых чертежах, рекомендуем предварительно обратиться за консультацией к авторам проекта. Будем признательны за информацию о ходе постройки и... желаем успехов строителям!

А.Назаров, М.Ковалев, Д.Долгинский, г.Севастополь

Мой вариант рижского "Викинга"



До двадцатилетнего возраста я даже не догадывался, насколько захватывающим делом может быть постройка быстроходного катера, не говоря уже о полетах на нем по морским волнам. Зато теперь могу рассказать (и проиллюстрировать фотоснимками) о том, какого нешаблонного, творческого результата можно добиться при наличии желания и упорства.

История эта начиналась как у всех: с приобретения "Вихря", поскольку альтернативы ему не было. Школа, можно утверждать, великолепная. Его постоянное обслуживание дало опыт. Я начал с замены гаек и болтов на изготовленные из нержавеющей стали, затем сделал тягу реверса разрезной и... пошел по кругу, выполняя все те необходимые работы, которые упорно отказы-

меня. Малая длина и почти плоское днище не позволяли выходить в залив: на волне удары корпусом по волне были, как по асфальту!

По случаю я приобрел самодельную лодку 4.6×1.8 м с килеватостью около 26° и при первом же выходе оценил достоинства килеватых корпусов: новый катер на волнении шел мягко, развороты делал — залюбуешься! Но червь сомнения продолжал точить: скорость скоростью, но вида мой корабль не имел. В 1995 г. я сменил "Вихрь" на американский "Меркури-40". К величайшему моему удивлению оказалось, что в этом моторе ничего усовершенствовать и дорабатывать не надо в принципе. Все сделано на заводе, продумано до мелочей.

Получил я некоторую прибавку скорости и снова задумался: "А что мешает наращивать мощность и дальше?" Так или иначе, но через пару лет на транце катера появился 115-сильный "Джонсон". Ре-

зультат — супер! Что-то вроде управляемой торпеды. Старт стал сумасшедшим, лодка буквально летела на винте (четырехлопастной "Renegade" от "ОМС"), и я легко догонял СПК "Полесье". Но червь продолжал точить и точить. Не было мое громоздкое суднышко похоже на те великолепные катера, которые я разглядывал на глянцево-страницах "Кия".

Прочитал я в № 172 интервью рижанина Евгения Слетина, посмотрел на фото его "Викингов" и загорелся. Понял, что мыслю так же, мечтаю о том же, но не обладаю его огромным опытом водномоторника.

Через редакцию удалось с ним связаться, и я заказал у него первую нижнюю скорлупу с новой матрицы "Викинга-19" (5.6×2.1 м); матрица верха у него тогда еще не была готова, да верх мне и не нужен был. Давно уже зрела своя идея: максимально задняя посадка; низкое наклонное стекло, чтобы можно было смотреть поверх него; минимальная высота надстройки, чтобы уменьшить парусность (при сильном ветре — очень важный показатель). Небольшой, но достаточно просторный кокпит для одного пассажира и водителя, маленькие задние сиденья; пассажирам и так будет приятно прокатиться с ветерком, на мелкие неудобства никто не обратит внимание, когда вокруг "вода и солнце", так что рубка-убежище — исключительно для ночевки!

Произведя все обмеры, сделал чертеж, но основную работу по изготовлению верха доверил калининградской фирме "Пеликан", которая имела большой опыт по ремонту и строительству пластиковых яхт.

Верхняя секция сделана из фанеры и оклеена стекломатом на полиэфирной смоле, окрашена гелькоутом в три слоя. Под пайолом установил два бака



ваются делать на заводе и по сей день.

За это время через мои руки прошло несколько мотолодок, от самодельного тримарана (основательное судно, но не для души) до покупного дюралевого "Немана-2". Это очень легкий, быстрый и юркий катерок, но после того как на сравнительно небольшой волне пришлось выполнить фигуру "оверкиль", я понял, что и он не для



ЗАО "НАВИС"
http://www.navis.spb.ru

Рулевые машины
✓ ручные гидравлические
✓ электрогидравлические
✓ с приводом от ГД
Автоматические
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

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

**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 ЗДб**

Новая модификация:
ЯМЗ - 238 ГМ26р
современная разработка
**Ревверс-редуктор
Бр-300 -**
обеспечивает возможность
применения в двухвалных
установках с направлением
левого и правого вращения

Нашим потребителям -
уникальный
"СЕРВИСНЫЙ ПАКЕТ":

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

Приглашаем Вас
посетить наш стенд
на выставке «РЫБА-2004»
г. Москва проспект Мира
ВВЦ, павильон №69
с 21-24 апреля 2004.

Информация по представителям
в Вашем регионе :
www.bogorodskmash.ru
bmzmark@sinn.ru
(83170) 201-04

Набирая!
обороты!

КУРС

**Лодки и катера
из стеклопластика**

**ПРОИЗВОДСТВО
ТЮНИНГ**

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

195197, Санкт-Петербург,
пр. Маршала Блюхера, д. 4/3
www.kurs-boat.ru

на 115 л. Стекла, сиденья и прочее изготовил самостоятельно, выполнил шлифовку и полировку корпуса, постепенно делаю внутреннее обустройство.

Катер нам с сыном очень нравится: хорошая длина и килеватость — залог отличного хода по волне, малая парусность и неплохие обводы. Отдельное спасибо Е. Слестину за скорость: спокойно догоняю "пузыреобразные" катера со 140–150-сильными моторами. Под палубой на ночлег могут разместиться два-три человека. Уверенно чувствую себя на заливе в любой ветер. Удалось испытать катер и в Балтийском море, когда ветерок дул так, что с волн слетали мелкие барашки. Поначалу даже испугался и хотел вернуться к берегу, но буквально пяти минут хватило, чтобы адаптироваться к морской волне — размерения у нее совершенно другие, и ощущения на море иные. Здесь не бьет, как на короткой

волне в заливе: взлетаешь вверх, а потом летишь вниз, точно на американских горках! Особенно понравилось идти по попутной волне. Даже при восходе на крутую волну отрыв ее происходит на расстоянии где-то около 0.5 м от носа, на стекло даже брызги не попадают!

В будущем хочу поставить более мощный четырехтактный мотор; к весне собираюсь переделать полностью стекло и установить низкий реллинг, эскиз уже готов.

Конечно, у каждого свои критерии при оценке катеров. Да и не может катер на все 100% быть универсальным, но то, что нравится именно мне, в этом катере есть: скорость, удобство, уверенность на воде.

У самолетостроителей есть такая фраза: "Красивые самолеты хорошо летают!". В полной мере ее можно отнести и к катерам.



Первые водно-моторные шаги

Валерий Василькун,
г. Калининград

Р. С. Уже точно знаю, каким будет мой следующий катер.



Два предложения любителям водного туризма

Любители водного туризма не перестают удивлять не только “взятием” очередных рубежей — открытием для себя и для нас новых точек на карте, но и оригинальными идеями, которые они реализуют для достижения намеченных целей.

На этот раз с парусным вооружением для надувнушки и конструкцией двухсекционной мотолодки под подвесной мотор в 40 л.с. знакомит Валерий Власов из Санкт-Петербурга.

ИЗ ПОЧТЫ РЕДАКЦИИ

В течение пяти лет мы — четверо бывших военнослужащих в запасе и отставке — путешествуем летом по нашим дивным северным местам. В 1999 г. совершили путешествие по Ладоге на самодельном катамаране из двух соединенных вместе надувных мотолодок “Орион-8” с “Ветерком-8” на самодельном транце. Маршрут: Приозерск—бухта Терву—острова Койонсаари и Лаувансаари—Приозерск. Конструкция вызвала искреннее веселье у видавших виды рыбаков, но мы свято верили в ее прочность и надежность, и она нас не подвела, подарив минуты единения с великолепной северной матушкой-природой, с суровой и могучей Ладогой.

2000 г. — поход на Онегу. К этому моменту команда приобрела надувную мотолодку “Орион-25” и мотор “Вихрь-30”. На машине с прицепом мы добрались до г. Вознесенье в устье р. Свирь и стартовали там, взяв общее направление на о. Кижы. Однако из-за сложностей с пополнением запасов бензина и проблем с мотором достичь конечной цели путешествия нам не удалось. Правда, остались прекрасные воспоминания о красотах Онеги, замечательной рыбалке и бане на песчаном берегу.

2001 г. — путешествие на Валаам и в северные шхеры Ладоги. Старт — из г. Питкяранта, куда мы добрались на машине. Одной из задач похода была проверка возможностей использова-

ния в качестве вспомогательного (запасного) двигателя — паруса.

Воздух держит, воздух движет...

Парусное вооружение (шпринтовый парус со стакселем и шверцами, опускающимися с бортов надувной лодки) было спроектировано и изготовлено автором с учетом собственного опыта эксплуатации подвесного паруса Кайттайнена и многочисленных публикаций в “Катерах и яхтах”. Оказалось оно вполне работоспособным.

Основу крепления всего парусного вооружения составляла съемная консоль с сиденьем для члена экипажа и самодельным дистанционным управлением мотора. Консоль крепилась четырьмя болтами на жестком настиле днища лодки. Мачта паруса состояла из двух отрезков сопрягаемых дюралевых труб. Степс мачты крепился в проушинах на жестком настиле лодки и имел ось вращения. Вторая точка крепления мачты (скоба) размещалась на передней стенке консоли. В походе под мотором мачта в разобранном виде укладывалась в ДП на дне лодки.

Парус передней шкаториной надевался на мачту при ее горизонтальном (походном) положении. Проводка шкотов осуществлялась по бортам лодки через штатные люверсы ограждения и фиксировались на утках, изготовленных из 10-миллиметровой фанеры и брусков.

Профилированные шверцы были



Пара надувнушек превращается в надежный плотик

выполнены также из 10-миллиметровой водостойкой фанеры и крепились с помощью металлических накладок к поперечной трубе, проходящей через отверстия резиновых уключин лодки и стенки консоли. Труба могла вращаться в точках опоры для обеспечения перевода шверцев из походного положения в "боевое" и наоборот. В "боевом" положении шверцы дополнительно раскреплялись для предотвращения их вращения на оси под действием нагрузок.



Парус на надувной лодке — а почему бы и нет?

Определенный интерес может представлять решение проблемы управления лодкой в "парусном" варианте. В качестве руля использовалась подводная часть "штатного" мотора "Вихрь-30", на котором вместо винта на ось устанавливалось профилированное перо руля, изготовленное из 10-миллиметровой водостойкой фанеры. Конструкция крепления пера руля на моторе, разработанная мной, оказалась весьма эффективной, так как сводила в данных условиях к минимуму гидравлическое сопротивление руля и была удобной при эксплуатации.

Такая схема управления позволяла в течение 10–15 минут переводить лодку из "моторного" в "парусный" вариант на открытой воде.

Под парусом лодка довольно устойчиво шла под углом к ветру, и только просчеты в креплении шверцев (вместо стальных накладок были использованы силуминовые, они и не выдержали сопротивления дрейфу лодки с нагрузкой в 700 кг) не позволили на сей раз полностью отказаться от мотора.

2002 г. — новый поход, в этот раз на Белое море и в Соловецкий архипелаг. Сама по себе затея авантюрная, так

как надувная, полностью загруженная лодка с "Вихрем-30" на транце и Белое море, на наш взгляд, понятия несовместимые. На полпути до Соловков отказал мотор — вышла из строя электроника. Пришлось восемь часов работать веслами. Через сутки нас спасли поморы.

Двухсекционная мотолодка

Это происшествие заставило отказаться от уже опробованного средства передвижения: надувная лодка плюс отечественный мотор и перейти к схеме: разборная жесткая мотолодка плюс импортный мотор.

Почему "разборная"? Да потому, что команда наша стремилась каждый раз видеть новые места, причем довольно отдаленные от Санкт-Петербурга. Добраться к месту старта иногда можно было только на автомашине. К тому же подобный автомобильный бросок позволял существенно экономить время отпуска. Наконец, приобрести и эксплуатировать специальный трейлер для перевозки крупной лодки довольно накладно. Да и зачем, когда есть надежный и проверенный годами эксплуатации "Зубренок"!

Почему "импортный мотор"? Ответ очевиден: надежность и безотказность мотора — залог удачи!

В результате купили старенькую "Ямаху-40" и уже под нее стали проектировать мотолодку.

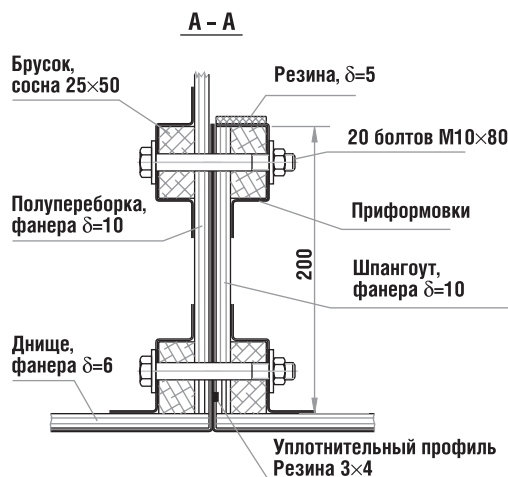
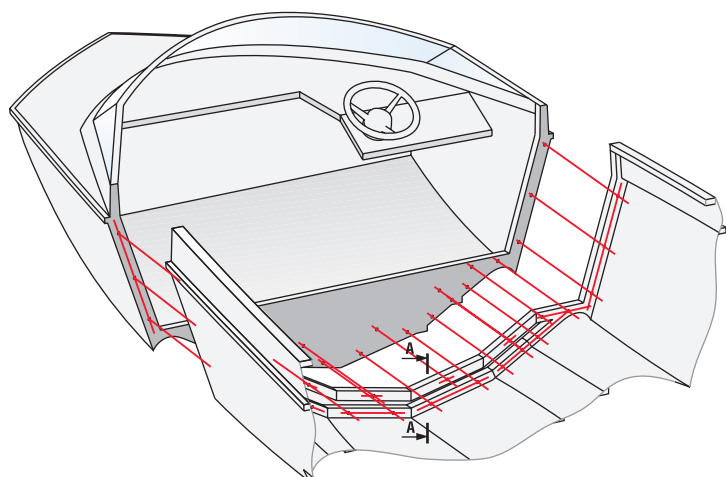
Одним из условий выбора конструкции была возможность постройки лодки от начала до конца силами одного человека. А размеры ее определялись ограниченными размерами помещения для постройки (3х3 м в плане).

За основу был взят изящный, надежный и технологичный тримаран "Радуга-41" ("КиЯ" № 61 за 1976 г.), но в конструкцию его, а именно в конструкцию палубы, рецесса, элементов внутренней планировки, как и в саму планировку, внесены изменения. Заново продуман дизайн, а главное — мидель-шпангоут (№ 3 по чертежу) сделан составным.

Лодка практически была разрезана пополам по мидель-шпангоуту. Обе его половины (для носовой и кормовой части) изготавливались совместно для обеспечения точности стыка. Обе части стыковочного шпангоута вырезались из 10-миллиметровой водостойкой фанеры и укреплялись поперечным набором из сосновых брусков сечением 25х50 мм с креплением их к фанере на клею и оцинкованном крепеже. При этом малка снималась с собранного шпангоута с просверленными отверстиями для болтов крепления до сборки корпуса лодки.

Период с июля по ноябрь 2002 г. ушел на изготовление поперечного и продольного набора лодки и сборку последовательно каркаса носовой и кормовой частей. До наступления холодов каркас носовой части был обшит листами водостойкой фанеры, от-

Схема размещения крепежных болтов и конструкция узла стыка секций





◀ Так обе секции укладываются на стандартном прицепе

Это не кораблекрушение. Носовая секция в ожидании сборки



формованы спонсоны, проклеены все стыки и швы полосками стеклоткани на эпоксидном связующем. В течение зимы были заготовлены и вырезаны “в размер” обшивка кормовой части, детали и элементы конструкции палубы и корпуса, лобовое стекло, закуплены элементы оснастки и дистанционное управление. С наступлением относительно теплой погоды (с конца марта по середину июня 2003 г.) была собрана кормовая часть, установлена палуба, изготовлены рецесс, сиденья, кормовой диван, поставлено ветровое стекло. Лодка была оклеена одним (днище — двумя) слоем стеклоткани на эпоксидном связующем. Особенно тщательно оклеивались плоскости стыка носовой и кормовой частей. Перед оклеиванием в стыковочном шпангоуте носовой части была выфрезерована канавка для последующего размещения в ней уплотнительного водонепроницаемого резинового шнура.

Сборка носовой и кормовой частей лодки осуществлялась последовательно на элементарном стапеле из двух 2.5-метровых досок с отфугованными кромками.

Оклейка корпуса и элементов конструкции стеклотканью выполнялась в условиях довольно низких температур (до -5°C). Для этого использовался строительный фен, с помощью которого поддерживалась требуемая вязкость эпоксидной смолы вплоть до введения отвердителя. После нанесения связующего на поверхность и наложения требуемого слоя стеклоткани производился последовательный нагрев феном оклеенной поверхности с одновременной “прикаткой” стеклоткани и наложением — снятием (при необходимости) металлическим шпателем дополнительного слоя связующего. При соответствующем навыке получалась высококачественная пропитка (без воздушных пузырей и пропусков) всех слоев стеклоткани, а покрытие приобретало однородный “темный” цвет. Отверждение связую-

щего происходило довольно быстро за счет нагрева феном. Качество оклеенной таким методом, разработанным автором, поверхности было высоким: практически отсутствовали подтеки связующего, трудоемкость операций по последующей подготовке оклеенной поверхности к окраске была минимальной.

Корпус лодки был полностью оклеен по этой же методике, и последующая эксплуатация показала высокое качество и прочность покрытия.

12 июня 2003 г. точно в назначенный срок лодка была спущена на воду в районе п. Синявино на Ладожском канале и затем испытана в походах на Онегу (Кижь) и Северо-Запад Ладоги.

Результаты испытаний показали: — прицеп “Зубренок” потребовалось элементарно доработать — изготовить откидывающиеся передний и задний борта и установить съемные ложементы. (Кстати, откидывающиеся борта для удобства эксплуатации были сделаны автором еще задолго до возникновения идеи с лодкой.) Крепление лодки по-походному, которое оказалось высокоэффективным, осуществлялось на специально сконструированном для этой цели переднем ложементе;

— обе части лодки устанавливаются и крепятся на прицепе си-

- лами одного человека;
- все снаряжение и груз размещаются в прицепе и лодке;
- сборка лодки до походной готовности (с установкой мотора и подключением ДУ) занимает 35–40 минут;
- стык носовой и кормовой частей лодки полностью герметичен. Течи воды не наблюдалось даже при самых жестких условиях испытаний: на Онеге при ходе в режиме глиссирования на волне высотой 0.7 м и на Ладоге на волне 1.5 м;
- все имущество и снаряжение удобно размещается в выгородке носового отсека и емкостях, образованных рецессом;
- лодка быстро выходит на режим и устойчиво глиссирует с шестью пассажирами на борту;
- при ходе на крутой волне лодка благодаря глубокому кокпиту и развитому остеклению практически не забрызгивается. Ход лодки мягкий, устойчивый и комфортный;
- примерная скорость с тремя пассажирами на борту и запасом бензина 60 л — 55 км/ч. Расстояние от Петрозаводска до Кижей (по карте — 70 км) при такой нагрузке мы прошли за 1 час 20 минут;
- плавучесть обеспечивается блоками пенопласта, размещенными в необходимом количестве в носовой и кормовой частях. При полном затоплении лодка “держит” на плаву трех человек;
- благодаря “разборности” лодки ее можно хранить в самых нетрадиционных условиях.

Итак, все ожидания оправдались: лодка получилась удачной. В перспективе возможны оснащение ее ходовыми огнями, тентом, оборудование для троллинга, установка “троллингового” мотора, навигационных средств и т. п.



“БЛОХА-5”

С подвесным мотором на базе бензопилы

Давно собирался вам написать, но все сомневался — будет ли это кому-нибудь интересно. А рассказать хочу про подвесной мотор с двигателем от бензопилы. Не велико, конечно, изобретение. К тому же, как я узнал из “КиЯ” № 172, нечто подобное под названием “Кама” уже делалось у нас в Перми.

Все началось еще в 1999 г. Именно тогда надоело ходить по берегу Камы и захотелось по ней поплавать на моторной лодке. Ни лодки, ни мотора еще не было. Но решил: главное — двигатель. За основу взял старенький от бензопилы “Дружба”. Весь дейдвуд пришлось делать с нуля из того, что оказалось под руками. Корпусом редуктора стал водопроводный тройник на 40, а дейдвудом — обычная стальная труба. Шестерни взял тоже от бензопилы, только переточенные. Конечно, потребовались еще куча всякого “железа” и токарный станок, точнее — свободный доступ к нему. Винт использовал от “Прибоа”. В дальнейшем было два винта — штатный (стандартный) и грузовой, уменьшенный по диаметру.

Наконец, в июне 1999 г. мотор был готов. Названия у него еще не существовало, впрочем как и лодки. А мотор очень хотелось испытать, и не когда-нибудь, а сейчас. Поэтому в качестве плавсредства использовал сэндвич-панель. Это полоса гофрированного кровельного железа длиной около 8–10 м и шириной 1 м, покрытая с одной стороны пенопластом. Между прочим, отличная штука — запросто принимает на борт шесть человек и превосходно скользит по воде. На этой штуквине, которую сразу же назвали “Вафля”, и проходили испытания.

На первой модели мотора был подводный выхлоп, но очень быстро от этого пришлось отказаться: двигатель плохо заводился, да и уровень шума на полном газу оказался немалым. Другие механизмы, например центробежная муфта сцепления, живы до сих пор. С муфтой двигатель всегда заводится с первого раза, поскольку на холостых оборотах он не зависит от вала-шестерни. За один рывок двигатель делает намного больше оборотов по инерции, чем тот же “Вихрь”, у которого вместе с коленвалом вращается крыльчатка помпы.

Весной 2000 г. наконец-то купил недорогую и мускулистую гребную лодочку “Омега-21”. На свою “Омегу” сделал седло-транец. (Транец, которым оборудуются некоторые гребные лодки, например “Айгуль”, я сразу отверг — слабоват.) Изнутри оклеил его мягкой пористой резиной и намертво зафиксировал надувным баллоном лодки. Поначалу “седло” было несовершенно и прогибалось корму. До 2000 г. на моторе стоял механизм реверса — при развороте мотора на 180° дейдвуд зацеплялся за транец и не опрокидывался. В дальнейшем весь этот лишний металл я уб-



◀ Так выглядят редуктор и винт

рал — лодка и без этого обладает хорошей маневренностью и запросто разворачивается на месте. На худой конец, есть весла.

Весной 2001 г. двигатель “Дружба” заменил на более мощный — “Урал”. Скорости прибавилось совсем немного, а вот кормовой дифферент и расход бензина увеличились. За зиму 2001/2002 г. проделал большую работу, и к навигации 2002 г. была готова лодка с мотором, которая наконец-то получила название “Блоха-5”.

Вместо воздушного охлаждения сделал водяное, от напора гребного винта. С цилиндра убрал ребра и “поставил” рубашку водяного охлаждения. С воздушным охлаждением двигатель очень быстро перегревался, начинал “завывать”, и падала тяга. “Дружба”, перегревшись, могла запросто заглохнуть посреди Камы, а с водяным охлаждением мотор работает очень устойчиво, повысилась тяга, уменьшилось потребление бензина, исчезло калильное зажигание.

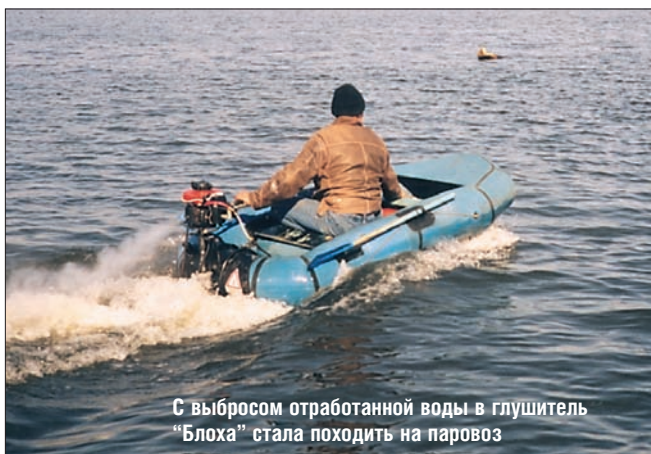
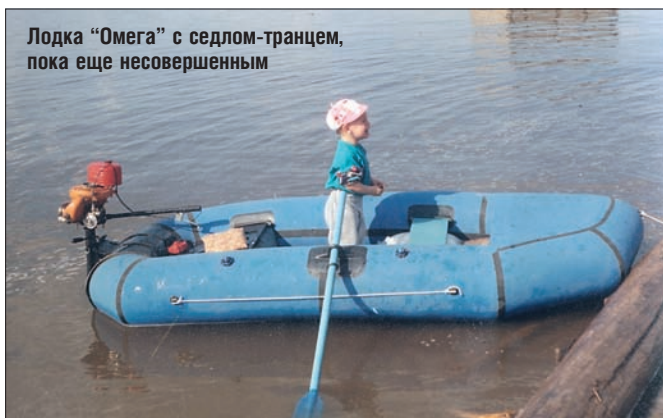
Седло-транец “обзавелось” управляемыми транцевыми плитками, что уменьшило кормовой дифферент. Правда, эффект от транцевых плит ощущался лишь на максимальных скоростях, а вот на стадии разгона двигатель вместе с транцем по-прежнему “гнул” корму.

К лету 2003 г. усовершенствовал и конструкцию лодки: в надувное днище “вдавил” доску, которая под задним сиденьем закреплена надувной подушкой, а под передним сиденьем — бензобаком. Плоскодонная надувнушка стала килевой, благодаря чему улучшилась ее мореходность, а седло-транец, соединенное болтами с доской-килем, идущей вдоль всего корпуса, придало ей невероятную жест-

Пробный выход на укороченной "Вафле" с новым подвесным мотором



Лодка "Омега" с седлом-транцем, пока еще несовершенным



С выбросом отработанной воды в глушитель "Блоха" стала походить на паровоз



кость. В результате всех переделок "Блоха" наконец-то превратилась в очень резвую посудину.

Удачно настроив карбюратор и правильно выбрав угол транцевых плит, лодку удавалось разогнать до 20 км/ч.

Транцевые плиты управляются вращением штурвала. Классическая поворотная ручка газа мне показалась не очень удобной. Поэтому использовал ручку от велосипедного руля в качестве румпеля и велосипедный рычаг переднего тормоза в качестве рычага газа. С торца румпеля поставил кнопку "Стоп", она всегда под рукой — никуда тянуться не надо. Получилась очень удобная и чувствительная конструкция.

Немного об экспериментах. Попробовал делать так, что-

бы отработанная охлаждаемая вода выбрасывалась в глушитель. Завел мотор, поехал — позади пар стеной, ничего не видно. Заглушил двигатель, но больше завести его не смог: и в глушителе, и в цилиндре — вода и пар, и пока все это не охладится и не выветрится, двигатель не заведется. Пришлось оставить все как было — выброс воды вверх.

В будущем планирую сделать кольцевую насадку на винт или водомет.

К. Р. Терентьев,

г. Пермь

Р. С. Очень хотелось бы увидеть и "потрогать" мотор "Кама" на базе "Дружбы", но на заводе в Перми, к сожалению, ничего узнать о нем не удалось.

ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРЫ
"ВЕПРЬ" 4-250 кВт
 судовые, стационарные, аварийные

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

Венеро
 CCC

тел./факс (812)560-7193
 (812)568-0051
 089
 E-mail: vmax-motors@vbg.ru

VMAX MOTORS

www.vmax-motors.ru

ВОЗМОЖНО ВСЕ!

DORAL GALEON
YAMAHA

МОТОТЕХНИКА, СНЕГОХОДЫ
 ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ

ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ, ЛОДКИ, КАТЕРА
 Санкт-Петербург, ул. Дудко, 18

Корректировка шага и диаметра гребного винта

Несколько лет назад я потерпел “кораблекрушение” — погорел — и сразу лишился всего: и судна (алюминевый катамаран), и мотора (переделанный из двигателя от “Явы-50”). Некоторое время находился в трансе, однако отказаться от “жизни на воде” не мог. Поскольку покупная продукция меня не устраивала, решил “повторить” катамаран и мотор, переделав двигатель от бензопилы марки “Урал 2Т электрон”.

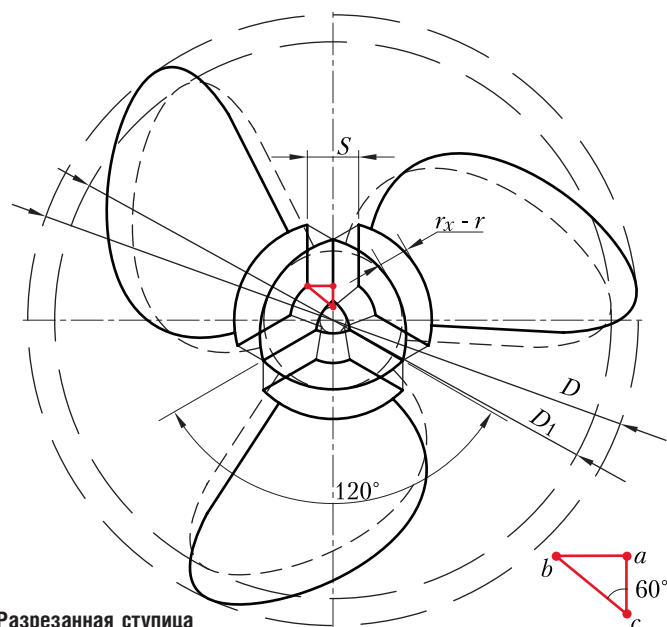
А “споткнулся” я на гребном винте. Предыдущий винт был сделан из винта от мотора “Москва-10” — обрезал по диаметру до 160 мм (шаг — 185 мм). Но мотор уже не производился. Встал вопрос: как быть? Перебрал все известные мне способы изготовления гребных винтов — ни один не подходил: всюду требовались изготовление модели и формы, литье.

Размышляя об изготовлении винта регулируемого шага (чем черт не шутит?), рассудил: ведь изменение шага получают поворотом лопастей, и если не поворачивать лопасть, а “вдвинуть” ее в ступицу, т. е. переместить сечения с меньшим углом наклона в зоны, где они должны иметь больший угол наклона? Результат — уменьшение шага и диаметра винта, что и требовалось.

Технология изготовления винта нужного диаметра и шага такова:

- приобретаем винт (допустим, трехлопастной, левого вращения) заведомо большего, чем требуется, шага и диаметра;
- на фрезерном станке (после точной разметки на делительной головке) ступицу винта разрезаем по образующим цилиндрической поверхности ступицы на всю толщину стенки. Предварительно из ступицы выпрессовываем резинометаллическую втулку;
- полученные три сектора ступицы с лопастями сводим до соприкосновения по плоскостям реза, туго обматываем мягкой проволокой или скрепляем хомутами на винтах; торцы секторов выравниваем в одну плоскость; проверяем угловое расстояние между лопастями (120°);
- скрепив между собой сектора ступицы, свариваем по всем линиям соприкосновения. Провар должен быть по возможности глубоким;
- полученный винт нужного шага обрезаем на станке до требуемого диаметра;
- ручной опилкой скругляем криволинейно-треугольную форму наружной поверхности ступицы, получившейся в результате уменьшения ее диаметра;
- сверлим в ступице отверстие нужного диаметра, в которое запрессовываем новую втулку для гребного вала.

Ниже приведу в качестве примера выполненный мной расчет глубины “вдвигания” и ширины реза, который следует проводить перед разрезанием исходного винта для получения нужного шага.



Разрезанная ступица (до стыковки секторов)

В качестве исходного взят трехлопастной винт левого вращения от “Ветерка-12” с шагом $H = 225$ мм и диаметром $D = 210$ мм.

Мне же нужен винт с шагом $H_1 = 190$ мм и диаметром $D_1 = 160$ мм.

1. Определяем угол наклона лопасти (см. рис.) в сечении $r = 0.6R = 0.6 \cdot 105 = 63$ мм (нельзя вводить в расчет R_1 , так как это — размер подрезанной лопасти):

$$\begin{aligned} \operatorname{tg} \alpha_1 &= H_1 / 2\pi \cdot r = 190 / 6.28 \cdot 63 = \\ &= 0.485; \alpha_1 = 26^\circ. \end{aligned}$$

2. Находим сечение лопасти исходного (непеределанного) винта (r_x), в котором угол наклона лопасти $\alpha_1 = 26^\circ$:

$$\begin{aligned} \operatorname{tg} \alpha_1 &= H_1 / 2\pi \cdot r_x = 0.485; \\ r_x &= H / 2\pi \cdot 0.485 = \\ &= 225 / 6.28 \cdot 0.485 = 73 \text{ мм.} \end{aligned}$$

3. Определяем величину “выдвигания” как разность ($r_x - r$):

$$73 - 63 = 10 \text{ мм.}$$

4. Ширину реза S определяем из треугольника acb , где угол c равен 60° :

$$\begin{aligned} S &= 2 \cdot bc \cdot \sin 60^\circ; \\ S &= 2 \cdot 10 \cdot 0.866 \approx 17 \text{ мм.} \end{aligned}$$

Диаметр получаемого неподрезанного винта $D = 190$ мм.

Это даже не изготовление, а скорее доступная для многих корректировка шага и диаметра винта заводского производства.

И. Фарбер, Москва

МОТОРСЕРВИС
г. Москва Дмитровское шоссе д.46 корп.2
WWW.MDIESEL.RU

Ремонт и обслуживание судовых дизельных двигателей

CUMMINS, YANMAR, MAN PERKINS, VOLVO PENTA, VETUS, LOMBARDINI, VOLKSWAGEN MARINE

Поставка двигателей и запчастей на них.
Установка двигателей на катера и яхты.
Судовая конверсия автомобильных двигателей

Продажа оборудования **VETUS**

тел. (095) 482-43-11 485-11-00 482-77-01 факс 481-69-00

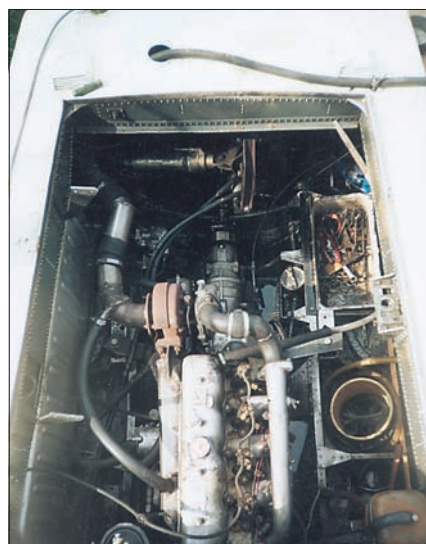


Самодельный привод Арнесона



В 1962 г., когда мне было 11 лет, впервые на Оби увидел катер на подводных крыльях и с тех пор заболел мечтой. В 1973 г., придя из армии, приобрел старенькую “крылатку” с неисправным двигателем от “ГАЗ-52”. Год упорного труда — и катер “полетел”, покрывая расстояния. Через несколько лет приобрел новый корпус, который назывался “Волга”. Установил в него единственно доступный по тем временам двигатель “ЗМЗ-53”. Восторгу не было предела, но радость от бесподобных ходовых качеств часто омрачала повреждения винтовой группы на отмелях и при швартовках у берега. Приходилось два-три раза в сезон поднимать катер, снимать валовую систему и править ее, но, несмотря на аккуратную эксплуатацию катера, он однажды затонул на отмели из-за отрыва пера руля вместе с баллером. Единственным выходом из порочного круга тогда было усиление транца и установка на него угловой колонки “Volvo Penta”. На карту было поставлено все, и через год на катере стояла шведская колонка. И однажды при буксировке лыжника вокруг острова Хреновый на Обском водохранилище нижний редуктор колонки был вдрызг разбит о подводные камни.

К тому времени мне попала книга “Отечественные суда на подводных крыльях” 1967 г. издания со всеми проектами катеров и теплоходов, разработанными конструктором Р. Е. Алексеевым. Из нее взял проект катера “Волга” с трехступенчатым водометным двигателем. Три года заняло изготовление всего устройства от болвана до спрямляющего аппарата, затем — установка на катер и ходовые испытания. Помогал мне в этом деле известный новосибирский водометчик В. Н. Аболенцев. Под дизелем “AVIA-712” на полных оборотах (2800 об/мин) катер легко развивал 60 км/ч.



Турбодизель “AVIA-712” в моторном отсеке катера

Проблема осадки решилась, но этот проект до совершенства довести не удалось.

В декабре 1991 г. получил журнал “КиЯ” со статьей о приводе Арнесона, где были приведены скоростные характеристики оснащенных этими установками катеров, превосходившие характеристики водометных в 1.5 раза. Это значило, что КПД установок, оснащенных ЧПВ, существенно превосходят КПД водометов. Было над чем задуматься. Принял такое решение: оставить водометную тему, спроектировать и изготовить привод с ЧПВ.

За основу передачи принял классический шарнир Гука, выполненный в виде кольца. Гребной вал соединяется с промежуточным валом, выведенным через транец, двойным карданным шарниром, закрытым резиновой гофрой. Эта давно известная конструкция, хорошо зарекомендовавшая себя на угловых колонках, позволяет передавать вращение при повороте гребного вала на 45° для управления по курсу и на 20° в вертикальной плоскости для регулировки заглубления винта. Для исключения попадания воды в подшипники применил оригинальную дренажную систему масляной ванны установки, обеспечивающую выравнивание давления до атмосферного.

Прочитав в одном из номеров “КиЯ”, как какой-то энтузиаст изготовил около 40 винтов, пока добился неких сомнительных результатов, я вновь обратился к изданию “Отечественные суда на подводных крыльях” — нужной технической литературы по расчетам и изготовлению ЧПВ найти не удалось. Уже в те далекие 50-е гг. Р. Е. Алексеевым были разработаны и испытаны мелкосидящие суда на подводных крыльях с ЧПВ. Это теплоход “Ракета-М” (1957), катер “Волга-М” (1958) и теплоход “Беларусь” (1963). Последнее из перечисленных судов с ЧПВ диамет-

ром 700 мм я обнаружил в речном порту Новосибирска, назывался он уже "Полесье". В 30-градусный мороз с товарищем по работе Александром Скобой проник в порт. Залезли мы под теплоход, откопали в снегу винт, наложили на лопасть винта заранее приготовленную свинцовую пластину и отстучали профиль лопасти с переходом на ступицу. Дома полученный свинцовый оттиск аккуратно прибили к заранее приготовленной деревянной ступице, установили изделие на расчерченное поле, и через полчаса шаговая горка ЧПВ диаметром 700 мм была готова. Далее не составило большого труда рассчитать и построить шаговую горку нужного нам диаметра.

Уже в августе 1992 г. катер с дизельным двигателем "AVIA-712", с родной механической коробкой передач, гидроусилителем руля от "ГАЗ-66" и установленным приводом, оснащенный четырехлопастным сварным винтом (вся конструкция выполнена из нержавеющей стали) вышел на ходовые испытания. Заглубление винта регулировал вручную с помощью талрепа. С пятью пассажирами на борту катер легко вышел на крыло, на третьей передаче оставив позади идущую параллельно пустую "Ракету". Раскрутил двигатель до 2800 об/мин. Скорость — около 60 км/ч. Со скрежетом, несмотря на муфту сцепления, включил прямую, четвертую, передачу. На тахометре — 1700 об/мин. Катер, не чувствуя нагрузки, легко шел с прежней скоростью. Гидродинамическое качество катера на подводных крыльях высокое, поэтому для преодоления "горба" сопротивления и при повышенных нагрузках (буксировке лыжника, в штормовую погоду и т. п.) необходим запас мощности, и у нас он есть. Прибавляю газ. Двигатель легко набирает обороты, и скорость растет неимоверно: при 2800 об/мин — около 75 км/ч. Катер становится неуправляемым, начинает рыскать, нужно остановиться и заглубить винт, но вдруг появилась сильная вибрация — стоп машина. Как оказалось, отломилась одна из четырех лопастей. На буксире идем к берегу. "Болгаркой" отрезал лопасть, противоположную потерянной, увеличил загрузку винта и продолжил испытания в двухлопастном варианте. Ходовые показатели практически не изменились, но сильнее ощущается вибрация. С более заглубленным винтом на максимальной скорости катер шел устойчивее. В конце концов отломилась и предпоследняя лопасть. Испытания закончены — идем на зимовку.

В следующий сезон 1993 г. на катер установил трехступенчатую автоматическую коробку передач от "BMW-730", турбонаддув ТКР-7, электропривод заглубления винта. Гидротрансформатор заменила эластичная жигулевская муфта. Пятилопастной нержавеющей винт имел клиновидный профиль лопастей. С загрузкой в десять взрослых пассажиров на полном газу и второй передаче катер уверенно вышел на крыло. Легким движением включаю прямую третью передачу, ощущается приятный рывок вперед и последующее ускорение, точно так же, как на легковом автомобиле с автоматической коробкой передач. С умеренной загрузкой в пять-шесть человек катер легко идет со скоростью 60 км/ч на прямой передаче при 1800–2000 об/мин. Расход топлива на этом режиме не превышает 13–14 л/ч. С загрузкой два-три человека при скорости 60 км/ч (1700 об/мин) расход топлива составляет 11–12 л/ч. При 1500 об/мин чудо-катер с такой же нагрузкой легко развивает 50 км/ч на полном крыле, расход соответственно пропорционален оборотам. Фантастика! В трехбалльный шторм вдвоем с сыном Андреем надеваем жилеты и на второй передаче при 2800 об/мин ходим по волнам любым галсом на полной скорости, не сваливаясь с крыла. В штилевую погоду на полном ходу правый разворот выполняется практически на мес-

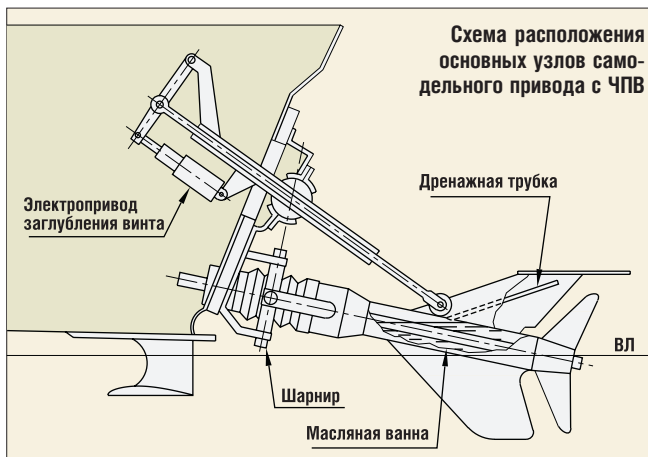


Схема расположения основных узлов самодельного привода с ЧПВ

те, корма буквально "обегают" вокруг носа. Важно только успеть при выходе из виража дать полный газ, включив вторую передачу, и катер выпрыгивает из воды, не успев свалиться с крыла.

Сегодня я работаю над построением автожира с вертикальным взлетом, а сын готовит к жизни новую версию катера "Волга". Новый корпус последнего образца, позволяющий развивать 80 км/ч и более, будет оснащен модернизированным приводом с суперкавитирующим винтом, исключающим рысканье на высоких скоростях. На двигатель будет установлен интеркулер, который повысит экономичность и улучшит и так прекрасную динамику при старте. Также будет установлена лебедка для буксировки парашютиста и старта его с кормы на ходу. Думал ли Р. Е. Алексеев в те далекие 50-е, что закладывает в свое творение — катер-легенду "Волга", который грациозностью хода и изяществом линий никого не оставляет равнодушным, огромный потенциал и что в XXI в. его "крылатка" обретет вторую молодость и новую жизнь?

Борис Половинкин,
г. Новосибирск



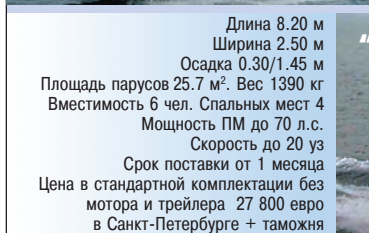


НОВЫЕ МОТОСЕЙЛЕРЫ



"MacGregor-26 M"

Длина 7.90 м
Ширина 2.30 м
Осадка 0.30/1.10 м
Водоизмещение 1100 кг
Площадь парусов 26 м²
Мощность ПМ до 50 л.с.
Скорость до 20 уз
Вместимость 6 чел. Спальных мест 6
Срок поставки от 2 месяцев
Цена в стандартной комплектации с трейлером и без мотора \$22 490 в Санкт-Петербурге + таможня



"ODIN-820"

Длина 8.20 м
Ширина 2.50 м
Осадка 0.30/1.45 м
Площадь парусов 25.7 м². Вес 1390 кг
Вместимость 6 чел. Спальных мест 4
Мощность ПМ до 70 л.с.
Скорость до 20 уз
Срок поставки от 1 месяца
Цена в стандартной комплектации без мотора и трейлера 27 800 евро в Санкт-Петербурге + таможня



"VITA"

Длина 7.90 м
Ширина 2.50 м
Осадка 0.40/1.65 м
Площадь парусов 28 м². Вес 1400 кг
Вместимость 6 чел. Спальных мест 4
Подвесной мотор до 50 л.с.
Скорость до 15 уз
Срок поставки от 4 месяцев
Цена в стандартной комплектации без мотора и трейлера 36 200 евро в Санкт-Петербурге + таможня

Дополнительные услуги: доставка по России, оформление таможни, установка моторов и дополнительного оборудования.

Тел.: (812) 230-2367, 237-0602, факс (812) 230-3803
e-mail: sales@morozov-yachts.com
www.morozov-yachts.com, www.motorsailer.ru

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 С-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

МНЕВ и К[®]
НАДУВНЫЕ ЛОДКИ И КАТЕРА
**ТЕХНОЛОГИИ
БУДУЩЕГО**

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



**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 (812) 115-17-57
ул. Бабушкина, 119 (812) 973-25-91

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

- Ваш удачный выбор! **Leader**



Компания "Лидер" производит более 20 моделей и модификаций надувных лодок и моторных катеров.

2 года гарантии на качественную склейку всех швов и деталей

Санкт-Петербург, 194100, Выборгская наб., 55
тел.: (812) 245-4100, 596-31-89
факс: (812) 596-31-89
E-mail: leader_boats@mail.ru
www.leader-boats.ru



ЗАО «ВАРЯГ»

**ПОСТРОЙКА
ДЕРЕВЯННЫХ СУДОВ**
от лодки до парусно-моторной шхуны

[Http://varyag.onego.ru](http://varyag.onego.ru)




185005, Карелия, г. Петрозаводск,
ул. Онежской флотилии, 43
Т./ф.: (8142) 73 35 80, e-mail: varyag@onego.ru

Яхт-верфь «Вокруг Света»
постройка парусных и моторных яхт



дельные вещи



Украина, г. Николаев тел. 81038 0512 35 33 16, тел.81038 067 442 45 44
www.aw.mk.ua; baa1@mksat.net



10 - 13 ИЮНЯ 2004

Boat Show Petersburg

Бот шоу

КАТЕРА

ЯХТЫ

ДАЙВИНГ

СПОРТ

ОТДЫХ



С.-Петербург **Ленэкспо**

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРИГЛАШЕНИЕ
для читателей журнала
КАТЕРА и ЯХТЫ





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 «Шеваль»

**СИСТЕМА СПУТНИКОВОГО
ТЕЛЕВИДЕНИЯ НА
ВАШЕЙ ЯХТЕ**

(095) 388-11-03
info@swiftcom.ru



ПРИГЛАСИТЕЛЬНЫЙ БИЛЕТ



седьмая международная выставка

В 5 ПАВИЛЬОНЕ - БОЛЕЕ 140 ФИРМ

**У 5 ПАВИЛЬОНА - КАТЕРА, ЛОДКИ,
МОТОРЫ, ГИДРОЦИКЛЫ...**

**В АКВАТОРИИ ГАВАНИ -
ВОДНАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ ЯХТ И КАТЕРОВ...**

12 июня - СПОРТИВНЫЙ ПРАЗДНИК НА ВОДЕ

ПАРУСНАЯ РЕГАТА
ГОНКА НА МОТОРНЫХ ЛОДКАХ
СОРЕВНОВАНИЯ НА АКВАБАЙКАХ
ДАЙВ-ШОУ
КАТАНИЕ НА КАТЕРАХ
ВОДНЫЕ АТТРАКЦИОНЫ
ФЕЙЕРВЕРК

ВПЕРВЫЕ В РОССИИ:

ПРЫЖКИ НА ЛОДКАХ С ТРАМПЛИНА
И МНОГОЕ ДРУГОЕ...

Бот шоу

КАТЕРА и ЯХТЫ

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА

КАПИТАН

СпортМаркет

CityTIP

РАДИА ХИТ

Yachts World.ru

**ЭКСПО
НОВОСТИ**

**ГЛАВНЫЙ
СЕРВИС**

**СПОРТИВНЫЕ
Товары и Услуги**

+7 (812) 3212679, 3212680 www.boatshowpiter.ru



Мотояхта "CARVER 415 European" (США)
12.57×4.22м, N=2×300 л.с., оборудование «Стандарт +», навигатор «Philips Decca» и GPS, радар «Furuno», автопилот «Autohelm ST6000», электроякорь, генератор 6 кВт, электропитание 12 и 220 В, горячая вода, микроволновая печь, холодильник-морозильник, 2 жилые каюты, салон, камбуз, 2 душа, 2 туалета, топливный бак на 900 л, танк питьевой воды на 300 л, гидроцикл, 2 крана балки для его подъема. 1989 г. Конт. тел: (812) 963 7831, 963 7832; e-mail: nensy-elena@peterlink.ru



**Bavaria 38
Яхта в аренду на
Эгейском море**

+7(812)9621434 www.SeaWind.ru

ИЗ ДЕРЕВА

**Гребные, моторные и парусные суда
Проектируем и строим,
в том числе по проектам журнала
«КАТЕРА и ЯХТЫ»**

С.-Петербург, тел. 8 911 955 7610



Лодки «Казанка 5М4» от 37 тыс. руб., «Казанка 6» от 19 тыс. руб. Отправка в регионы, комплектуем импортными и отечественными двигателями, трейлерами. Производим д/у к моторам «Вихрь-30», «Нептун-23». Выпускаем жилеты спасательные (4 вида).
г. Казань, т. (8432) 600-222, 401-929;
ф. (8432) 660-699



«Sea Ray Sundancer 310»

2000 года выпуска, США, длина — 9.48 м, ширина — 3.20 м, двигатели 2×220 л.с., «MerCruiser» (дизельный), отработали 60 моточасов. Туалет, душ, СВЧ-печь, стеклокерамическая плита, холодильник, кондиционер, водонагреватель, дизель-генератор 220 V, GPS-приемник «Raytheon». Имеется зимний стояночный чехол и кильблок.

8 (095) 970-46-49 Владимир

«CROWNLINE 215 CCR»



2000 года выпуска, длина — 6.5 м, ширина — 2.5 м (каюта, биотуалет, плита, раковина), двигатель «MerCruiser 4.3 Alpha», 190 л.с., 98 моточасов, хорошее состояние, учет в Речном Регистре, Москва.

8-916- 687-30-34 Сергей



Катер 1990 года выпуска, лакированное дерево, длина — 12.5 м, ширина — 3.8 м, двигатель «Volvo 200HV Turbo», 6 мест, радар, эхолот, GPS, рация VHF, автопилот, телерадио-CD-центр, сауна, водяное отопление, холодильник, газ, плита и печь. 48 000 евро.

**jukka.rika@myllykoski.com
jukka.rika@pp.nic.fi**



ПРОДАЕТСЯ ЯХТА

Длина — 10.7 м, ширина — 3.1 м, борт — 1.1 м. Пл. парусности 50 м², пассажироместность — 10 чел. Корпус — сталь, 2 каюты, отделка: кр. дерево + тик. Двигель «Volvo Penta» 40 л.с., всп. генератор 220 В, ветрогенератор 12 В, топливн. танк 2×60 л, вод. танк 70 л, «Магеллан», радар, эхолот, рация, аудиосистема, оборудов. камбуз, холодильник, душ с гор. водой.

Цена договорная.

Тел. (812) 973-0548 моб. Игорь



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

ВЕРФЬ «АФАЛИНА» ПРЕДЛАГАЕТ КАЮТНЫЙ КАТЕР



«Афалина-520», цена 290 тыс. руб.
г. Череповец, ул. Ветка Чола-2,
тел/факс (8202) 26-41-87



GPS ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН. АКСЕССУАРЫ.
РУСИФИКАЦИЯ. ПОДРОБНЫЕ КАРТЫ ДЛЯ GPS.

INTERPHASE. GARMIN. FURUNO. JRC. KVN И ДР.
GPS НАВИГАТОРЫ. ЭХОЛОТЫ. РАДАРЫ.
СПУТНИКОВЫЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ И СВЯЗЬ
ПРИГЛАШАЕМ ПОКУПАТЕЛЕЙ И ДИЛЕРОВ

**ТЕЛЕВИДЕНИЕ
НАВИГАТОРЫ
ЭХОЛОТЫ
РАДАРЫ**

АО "ИНФОРТ"

NAVIT

www.nav.ru

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, УЛ. ПИОНЕРСКАЯ, 30 **(812) 325-4444**



НАВИКОМ

СПУТНИКОВОЕ ТВ
НА КАТЕРЕ ИЛИ ЯХТЕ НЕ ПРОПУСТИТЬ
ЛЮБИМЫЙ МАТЧ!

КОНСУЛЬТАЦИИ
СПЕЦИАЛИСТОВ



НТВ+

www.navicom.ru

Тел.: (095) 730-2140



фирма «SAVA»

производит лодки, каноэ, водные велосипеды и катера
www.lodkasava.com



Россия, 172500, Тверская обл., г.Непидово, Шахтерское шоссе, 1, т/ф (082) 66-37638

«ДЕВЯТЫЙ ВАЛ»

Верхневолжская судостроительная компания

www.9wal.ru



Производство катеров и лодок из стеклопластика,
прочные корпуса, богатая комплектация, трейлеры.
Моторы новые «Mercury», «Suzuki» и б/у с гарантией



Тверская обл., г.Конаково, Восточно-Промышленный р-н, стр. 6, т/ф (08242) 4 27 85

**Всё для подводного и надводного мира
отдыха и развлечения**

Подвесные лодочные моторы Mariner - Mercury,
запчасти, аксессуары, масло
Екатеринбург: тел. (3432) 69-46-15 (51, 53)
Челябинск: тел./факс (3512) 64-24-32
E-mail: ditrade@etel.ru

Оптовые поставки высококачественного подводного
снаряжения ведущих мировых производителей
Алапаевск, Свердловская область
Тел. (3434) 658885, тел./факс 655230
E-mail: three-dimensions@002.ru

 CHAPARRAL официальный дистрибьютор	 Cruisers yachts официальный дилер	 SILVERTON официальный дистрибьютор	 Menorquin YACHT официальный дилер
 Campion официальный дистрибьютор	 MARINE официальный дистрибьютор	 YAMARAN YAMAHA официальный дистрибьютор	 FORMULA официальный дилер

АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63 Москва, Ленинградское ш., 52
www.avtoconcept.ru



КАЗАНКА-5М4

КАЗАНКА-6М

kazanka.spb.ru

МОТОРЫ "YAMAHA"

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

vetus
YANMAR
Raymarine

ДОСТАВКА ПО РОССИИ

Тел.: (812) 230-2367, 237-0602,
факс (812) 230-3803
e-mail: sales@morozov-yachts.com
www.morozov-yachts.com



YACHT SERVICE

- производство алюминиевых катеров
- ремонт и обслуживание катеров

Тел./факс (812) 3455485, 9058938
www.yachts-service.spb.ru

**ПРОЕКТИРУЕМ И ИЗГОТОВЛИВАЕМ
надувные моторные лодки из ПВХ-ткани!**



AERO BOATS

ООО "АЭРОМАГ"
450081, Г. УФА, ул. Ш. РУСТАВЕЛИ, 49
[3472] 330-800
WWW.AEROMAG.RU E-MAIL: INFO@AEROMAG.RU

ПРИГЛАШАЕМ ДИЛЕРОВ К СОТРУДНИЧЕСТВУ!


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



МОТОР РЭСТ

- * подвесные моторы "Selva", "Mercury", "Yamaha", "Honda"
- * надувные лодки "Лидер", "Боджер", "Quicksilver", "Мнев и К", "Корсар", "Ямаран"
- * лодки Воронежского завода "Мини", "Кейс", "Воронеж-М", "Аргонвт", "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

● **Производитель**



Полёт

Ивановский
парашютный завод

**80 лет на рынке
парашютостроения**

153000, г. Иваново, ул. Багаева, 14
тел.: +7 (0932) 35-70-31, 41-77-49
факс: +7 (0932) 30-88-64
e-mail: kupol@zavod3.ru
http://www.zavod3.ru

Представительства

● **в Москве**

109432, г. Москва, ул. Трофимова,
д. 1/17 (м. Автозаводская)
тел./факс: (095) 279-93-86,
279-74-90, 279-08-29
e-mail: teks2@mail.ru

● **в Сочи**

моб. тел.: 8-918-402-93-98

**Летать как птица?
Что может быть проще!**



официальный дистрибьютер Tracker Marine

МЕЧТА ОХОТНИКА И РЫБОЛОВА

www.mr-marine.ru



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



ТАХОЕ 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. Зйзинштейна, 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. Дубновская, д. 37 литера А, т.: (812) 431-1118/22, м./ф.: (812) 431-0163



Официальный дистрибьютор
SUZUKI в РОССИИ

ООО «Морской Скат»

г. С.-Петербург
(812)230-18-79(опт)
(812)230-15-22(розница)
stingray@suzuki.spb.ru
<http://www.suzuki.spb.ru>

АРХАНГЕЛЬСК	(8182)624566
ВОЛГОГРАД	(8442)726044
ВОЛГОГРАД	(8442)944089
ВОРОНЕЖ	(0732)392555
ВОРОНЕЖ	(0732)554396
ВЫБОРГ	(81278)93624
ЕКАТЕРИНБУРГ	(343)3755883
ИЖЕВСК	(3412)761633
ИРКУТСК	(3952)290250
КАЗАНЬ	(8432)180867
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

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
ТЮМЕНЬ	(3452)419483
УФА	(3472)602590
ЧЕРЕПОВЕЦ	(8202)505668

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

Лодки «Silver» в комплекте с двигателями «Suzuki»:

- «Beaver» + «Suzuki 50» стоимостью от 11400 €
- «Fox DC» + «Suzuki 50» стоимостью от 12600 €
- «Hawk DC» + «Suzuki 115» стоимостью от 17000 €
- «Eagle Star Cabin» + «Suzuki 140» стоимостью от 33000 €

Silver

Возможна комплектация лодок двигателями «Honda»



«Silver Eagle Star Cabin»



«Silver Colibri»

Длина — 4.07 м, ширина — 1.65 м;
вес — 205 кг; пассажировместимость — 4 чел.
Мощность мотора 20 — 30 л.с.



«Silver Beaver»

Длина — 4.45 м, ширина — 1.95 м;
вес — 300 кг; пассажировместимость — 4 чел.
Мощность мотора 30 — 50 л.с.



«Silver Fox DC»

Длина — 4.85 м, ширина — 1.95 м;
вес — 350 кг; пассажировместимость — 5 чел.
Мощность мотора 40 — 50 л.с.



«Silver Hawk DC»

Длина — 5.2 м, ширина — 2.07 м;
вес — 380 кг; пассажировместимость — 6 чел.
Мощность мотора 50 — 90 л.с.



«Silver Shark WA»

Длина — 5.80 м, ширина — 2.25 м;
вес — 600 кг; пассажировместимость — 6 чел.
Мощность мотора 70 — 115 л.с.



«Silver Eagle DC»

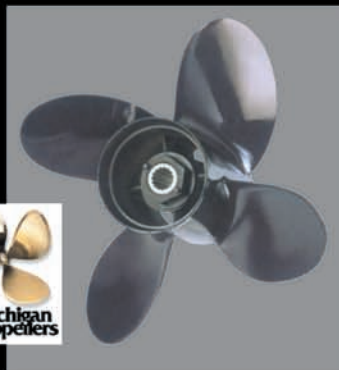
Длина — 6.30 м, ширина — 2.40 м;
вес — 640 кг; пассажировместимость — 7 чел.
Мощность мотора 90 — 150 л.с.



«Silver Eagle Cabin»

Длина — 6.50 м, ширина — 2.40 м;
вес — 950 кг; пассажировместимость — 7 чел.
Мощность мотора 90 — 150 л.с.

Лучшие в мире винты
американской фирмы «Michigan» для любых
лодочных моторов. В наличии и на заказ



YACHTING RUSSIA CLUB

ОБЩЕСТВО СОДЕЙСТВИЯ РАЗВИТИЮ СПОРТИВНОГО РЫБОЛОВСТВА

Выборгское шоссе, д. 362, тел./факс (812) 513-8511, (812) 513-8400
aradion@hotmail.com; www.yachtingrussia.ru



Парусные яхты SIBIRIA

Моторные яхты BELLIPPO

Моторные яхты SIMB

Моторные катера PRITON

Моторные яхты RIZZARDI



Моторные лодки MARS



Бодибординг HO Sports



Самые лучшие инфляторы HO Sports



Водоборды HYPERLITE



Спасательные жилеты HO Sports



Штативы-посуды



TEX



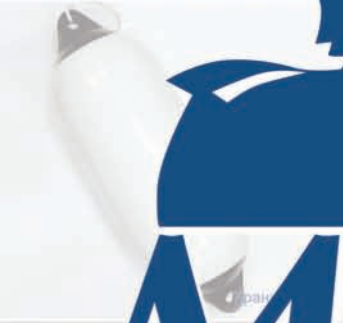
Сухие костюмы FISH MANS



Сапоги GORE TEX



Свитшоты для активного отдыха



Буи



Снаряжение



Снаряжение



Снаряжение



Снегоходы HAWK

МОРЕМАН

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР



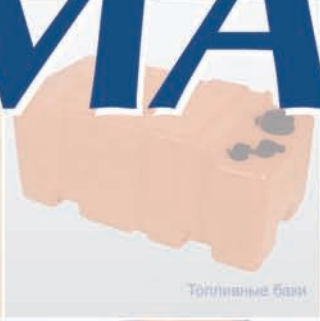
Якоря



Штурвалы



Рычжи



Топливные баки



Цепи Catenificio



Морские сувениры



Оборудование для дайвинга MARES



Оборудование для вейкбординга ARGO



Лакосы и материалы

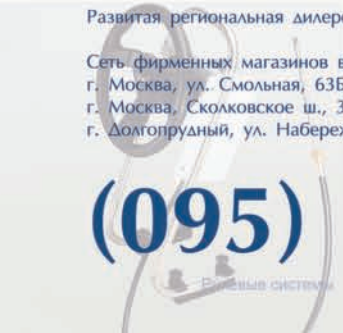


Навигационное оборудование

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"

(095) 1013362 www.moreman.ru



Великие часы



Морские сувениры



Моторное оборудование



Дальние якоря



Фиды, якоря, трюсы