КАТЕРА и ЯХТЫ

№3 (190) июль – август 2004 POWER & SAIL BOATS

“Новая Ладога”, “Nuova Jolly King 750 Cabin”

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

Обретенная скорость

Какая мощность допустима

Впрыск без секретов

Победа Стива Фоссетта

Выставка “Navigare” на Капри

ISSN 0320-9199 03

Рыболовные катера “Triton”

FourStroke 4 6 8 9.9 15 25 40 50 60 75 90 115

Экономичность

Экономия топлива без потери производительности

EFI

Электронный впрыск топлива

Запатентованная передовая технология EFI на моделях 40, 50, 60, 115 обеспечивает уверенный запуск одним поворотом ключа и бесперебойную работу мотора

MERCURY M CARD

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* ■ **Калининград** *«Подеста» – (0112) 328708* ■ **Кандалакша** *«Рокан» – (81533) 94363* ■ **Луга** *«Лотос» – (81272) 25353* ■ **Мурманск** *«Техно Спорт Центр» – (8152) 587263, «Снегоходы МКТИ» – (8152) 239787, «Рыболов» – (8152) 459946* ■ **Новосибирск** *ТП «Охота Рыбалка Туризм» - (3832) 117403* ■ **Петрозаводск** *«ТОМ» (8142) 780215* ■ **Псков** *«М-Моторс» – (8112) 725012* ■ **Санкт-Петербург** *«Меркурий – 2000» – (812) 3330203, «ТехноМарин» – (812) 4494078, «Франкарди» – (812) 3201771, «Лодки, моторы, снаряжение» – (812) 5520921* ■ **Череповец** *«Рыболов» – (8202) 505668*

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

GALEON 380

Длина	11,43 м.
Ширина	3,66 м.
Осадка	0,72 м.
Объем топливного бака	990 л.
Объем бака для воды	500 л.
Вместимость	8 чел.
Двигатель	Volvo-Penta 2x170
Цена от	от 165 000 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

Начало каждой навигации любители отдыха на воде всегда ждут с нетерпением. Это новые походы, яркие впечатления и, конечно, рыбалка. Мы не часто задумываемся над тем, что, отправляясь отдыхать на речку или рыбачить на озеро, пользуемся природными ресурсами. Чистая вода, свежесть прибрежного леса, обилие рыбы — все это побудительные мотивы для выхода на воду, и все это — природные ресурсы, которые по нашей Конституции принадлежат народу. И пользуемся мы этим практически бесплатно. А по необъяснимой, еще советской, традиции для многих из нас общее и бесплатное означает ничье. И, наверное, поэтому в первую очередь загрязняются и мелеют наши реки, вырубаются и горят прибрежные леса, а водоемы вблизи крупных городов уже напоминают огромные свалки, где исчезает все живое. Браконьерство приняло сегодня размеры, которые раньше были просто невозможны. От любительского, если так можно сказать, оно уже часто переходит к профессиональному. И защитить водоемы от разграбления штатный рыбинспектор с зарплатой в 1500 руб. не может. Работники природоохранных структур того же Северо-Запада ("КиЯ" № 185) признаются, что негативно сказывается на рыболовстве бездумная политика выдачи лицензий на "любительский" лов... сетями, отсутствие грамотной концепции рекреационного развития водоемов . Этими вопросами никто не занимается, а у отраслевых институтов на это просто нет денег.

Но, наверное, главная причина сложившегося положения в том, что на воде нет настоящего хозяина.

Заявление нового министра природных ресурсов Юрия Трутнева: "Я наведу порядок с природными ресурсами" в интервью, которое он дал читателям "АиФ" № 19, внушает осторожный оптимизм, но одновременно возникает много вопросов. Государственная Дума и Правительство уже давно обсуждают новый Водный и Лесной Кодексы. Основная их идея заключается в том, что воду и лес хотят отдать в частную собственность или долгосрочную аренду, что, впрочем, сути не меняет. Государство вручает новому хозяину то, с чем не справляется само, и одновременно получает деньги от такой приватизации для государственных программ.

Уже при первых обсуждениях новых кодексов в редакцию стали приходить письма обеспокоенных читателей. А что будет с водой, что нас ждет завтра, сможем ли мы ходить по рекам и озерам? Эту тревогу можно понять, зная наш печальный законотворческий опыт: "Хотим сделать как лучше, а получается..." Мы пытались узнать хотя бы некоторые подробности будущих кодексов, касающиеся, например, Северо-Запада, в ЗАКСе Санкт-Петербурга, но, к сожалению, нам помочь не смогли. Очевидно, что в первую очередь приватизируют прибрежный лес и водоемы вокруг больших городов. Что же, спрашивают читатели, реки и заливы перегородят, вывесят таблички, поставят охрану, а вокруг любимых мест отдыха по берегам возведут заборы? Надо сказать, что перспектива ходить судовым ходом, по фарватеру за речными сухогрузами и баржами, не имея возможности сделать остановку у берега или порыбачить в понравившемся месте, не вдохновляет. Наверняка обеспокоенные читатели сгущают краски, но в одном они правы — хороших законов у нас принимается много, но их еще надо выполнять и осуществлять эффективный контроль за этим. А как с контролем у нас обстоят дела, общеизвестно. И от произвола новых хозяев на воде защиту будет искать трудно. Наверное, еще не скоро станет очевидно каждому, что за отдельным забором отдельного счастья не построишь... Мы все сидим в одной лодке. Та же читательская почта "АиФ" говорит, что большинство против приватизации воды и леса. Надо быть очень большим оптимистом, чтобы поверить, будто вслед за приватизацией, как по волшебству, у нас вместо оскудевших и грязных водоемов появятся чистые и богатые рыбой, как, например, в уютной Финляндии.

Ну, а тогда как же быть? Где найти деньги на те же природоохранные программы, как восстановить рыбные запасы? Чистый и рыбный водоем стоит очень дорого!

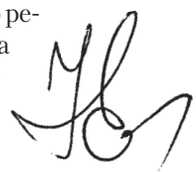
Немалые деньги на эти цели могут дать те, кто свои увлечения и бизнес связывают с отдыхом на воде, — так показывает мировой опыт. Журнал неоднократно рассказывал о спортивном и любительском рыболовстве в США (см., например, "КиЯ" № 164). Лов американского окуня-большеротика стал той движущей силой, которая способствовала развитию рыболовной индустрии — ее ежегодный оборот теперь более 40 млрд. долл. Окуневой охотой занимаются более 30 млн. американцев! Существуют целые правительственные программы по развитию всей рыболовной инфраструктуры. Законодатели Штатов выносят решение о прямом субсидировании экологических программ из фондов прибыли компаний, производящих любую рекреационную продукцию. Зачем заниматься браконьерством, если на спортивной окуневой ловле можно заработать десятки тысяч долларов.

У нас тоже увлечение рыбной ловлей — явление национальное. В бывшем СССР, по данным специалистов, только организованных рыболовов было 2.5 млн. человек, а неорганизованных на порядок больше. Сегодня лишь в четырех городских областях: Ленинградской, Псковской, Новгородской и Вологодской — рыбалкой занимается около 1.5 млн. чел. Более половины всех моторных лодок используются исключительно для рыбалки. А на любом отходящем от причала судне можно видеть как минимум простую удочку. Многократно усложнилось и выросло в цене рыболовное оборудование, включая до-

рогие лодки, моторы и рыбопоисковые приборы. Появился целый слой людей, готовых платить по 500–700 долл. за день элитной рыбалки. И многие уже понимают, что за "страсть надо платить". Но никакая рыбалка невозможна без реальной перспективы "найти и поймать". Люди на воде не организованы, они не имеют своих союзов, объединений. В государственных учреждениях, парламенте нет представителей, отстаивающих их интересы. Когда все это будет реализовано, можно будет перейти от национального увлечения к правительственной программе.

Сегодня жизнеспособно лишь то, что на волне массового увлечения может предоставить новые возможности для возникновения и развития бизнеса.

Нужны идеи и положительный опыт, пусть для начала чужой. И журнал по мере своих сил будет продолжать с ним знакомить. А сегодняшнее редакционное вступление — анонс нашего будущего репортажа с национального чемпионата США по ловле окуня — на него редакция приглашена в начале августа.



ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ:

- **БОТ-ШОУ В АРЕНДАЛЕ И В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ**

- **ЛОДКА + МОТОР = N РУБЛЕЙ.**
Кроме технических данных, очень важным показателем при покупке лодки является ее цена. При этом покупателя ждет еще целый ряд дополнительных трат.

- **ТРЕХМЕРНЫЙ КИЛЬ ИНЖЕНЕРА ЛУКАСА.**
Необычная конструкция яхтенного киля, имеющего три степени свободы.

- **МИНИ-ЯХТА "КАРАСЬ-500".**
Швертбот по мотивам "Тью-16" минимального веса и размерений, пригодный для перевозки на трейлере за легковым автомобилем, в то же время обладающий относительным комфортом для экипажа из 3-4 человек.

- **ХУАН КОУЙОУМДЖИЙЯН И ЕГО ЯХТЫ.**
Рассказ об одном из самых скрытных и одаренных яхтенных конструкторов современности.

- **"THE TRANSAT 2004".**
Репортаж с трассы одной из престижнейших яхтенных гонок.

- **ЛОДКА-КАРТОП "КОМПРОМИСС-2".**
С. Евфратов, построив несколько вариантов картоп-лодок, предлагает наилучший.

- **КАК ЛОВЯТ БОЛЬШЕРОТОГО ОКУНЯ.**
Репортаж "КиЯ" с открытого чемпионата США.

- **ПОМОРСКАЯ ШНЯКА, ШИТАЯ ВИЦЕЙ**

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

6 х 80 р. = ~~480~~ 375 р.*

*только до 1 сентября 2004 г.

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

ИЗВЕЩЕНИЕ

ЗАО “КПНП журнал “КАТЕРА и ЯХТЫ”

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

Северо-Западный банк Сбербанка РФ ОСБ № 1991/0786

наименование банка

г. Санкт-Петербург, БИК 044030653, ИНН 7825700479

другие банковские реквизиты

почтовый индекс, адрес, ФИО

Вид платежа	Сумма
За журналы “КиЯ” 2005 г. № 193, 194, 195, 196, 197, 198	**375=00**

Кассир

Плательщик .....

“ ..... ” ..... 2004 г.

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

ИТОГО ..... руб. ..... коп.

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

наименование банка

г. Санкт-Петербург, БИК 044030653, ИНН 7825700479

другие банковские реквизиты

почтовый индекс, адрес, ФИО

Вид платежа	Сумма
За журналы “КиЯ” 2005 г. № 193, 194, 195, 196, 197, 198	**375=00**

Плательщик .....

“ ..... ” ..... 2004 г.

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

ИТОГО ..... руб. ..... коп.

← 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) КиЯ

№ 156, 157	25 руб.
182	55 руб.
183, 184, 186	65 руб.

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

СРОКИ ОПЛАТЫ ПРИ ПОДПИСКЕ НА ОТДЕЛЬНЫЕ НОМЕРА КиЯ

(с доставкой)

№	выход	оплата до
191	октябрь	01.10
192	декабрь	01.12

Предложение действительно до 01.12.04 г.

СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ КиЯ

при получении в редакции за один экз. 55 руб.

с учетом доставки за один экз. 70 руб.

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

ПОДПИСНЫЕ КАТАЛОГИ:

“Почта России” индекс — **84748**

“Роспечать” индекс — **70428**

“KSS” (Киев) индекс — **10932**

Электронный адрес подписки — www.presscafe.ru

Зарубежные читатели могут оформить подписку в ЗАО “МК-Периодика”: тел.: 7 095 681 9137, 7 095 684 5008 факс: 7 095 681 3798; info@periodicals.ru

Напоминаем, что в Беларуси, Узбекистане, Украине, Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Киргизии, Молдове, Приднестровье, Туркмении вы можете подписаться на журнал в любом почтовом отделении по объединенному каталогу “Почта России”, индекс — 84748, по каталогу “Роспечати”, индекс — 70428.

КУПОН ЗАКАЗА ЖУРНАЛА КАТЕРА и ЯХТЫ

Уважаемые читатели, редакция предлагает вам получать журнал “Катера и Яхты” наложенным платежом **БЕЗ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ОПЛАТЫ**

Для этого заполните купон заказа и отошлите его в конверте по адресу:

ООО “Фоликом” (Книга-почтой), 199053, СПб, Васильевский о-в, 4-я линия, 13 или по E-mail: folipost@yandex.ru Тел. (812) 323 7004

Фамилия, имя, отчество .....

.....

Почтовый индекс, адрес .....

.....

Год	1992-93		2002	2003			2004			
№ выпуска	156	157	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 или книги. Редакция оставляет за собой право изменять цену с учетом инфляции.

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Редакция журнала предлагает заказать книгу

Р.В.Страшкевич

“МОТОРЫ “ВИХРЬ”— РЕМОНТ СВОИМИ СИЛАМИ”.

Рассмотрены наиболее типичные неисправности моторов, даны советы по их обнаружению и устранению. На основе накопленного опыта сформулированы рекомендации по обслуживанию мотора, его самостоятельной разборке и сборке, изготовлению деталей и узлов.

Для любителей-водномоторников, спортсменов, лиц, эксплуатирующих моторы “Вихрь”на малых судах; работников мастерских по ремонту подвесных моторов.

Стоимость книги с учетом стоимости пересылки — 100 руб.

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

№ 3 (190) 2004

содержание

От редактора 3

НА МЕРНОЙ МИЛЕ “КиЯ”*

Новое воплощение “Ладоги-2” 8
“Nuova Jolly King 750 Cabin”: в море — значит, дома 13

* Материалы раздела подготовил А.Лисочкин

ТЕХНИКА СПОРТУ И ТУРИЗМУ

Московская выставка на воде для очень занятых людей, А.Лисочкин 16
Моторная яхта “Буревестник”, Б.Лейкис, В.Середохо, В.Шималович 20
“Летучий Голландец” нашел свою гавань, А.Лисочкин 22
Продукция Богородского машиностроительного завода 26
Новый питерский катамаран 28
“Art Marine”: искусство судостроения 29
“Ямал” — вариант “народной” мини-яхты, Ю.Исатов 30

ЗА РУБЕЖОМ

Сказки об итальянском судостроении, А.Даняев 32
Американцы на Лазурном берегу, А.Великанов 38
На скорости с “Тритоном”, А.Великанов 42
“Verado”: сообщаем подробности, Д.Семенов 48
Новости мирового ботинга 52
Конец озера “Икс” 53
Двухтактники от “Suzuki”, И.Владимиров ♦ 54
Необычная семейная лодка, М.Кристенс 55
Большой путь маленьких яхт, А.Гроховский 58
“Парусная ракета” готовится к запуску, П.Игнатьев 62
Технические новости парусного мира 63

СУДОВОДИТЕЛЮ НА ЗАМЕТКУ

В поход на надувных лодках “Корсар” ♦ 68
Об аварийности и остойчивости, Ю.Саруханов 72
Какая мощность допустима? А.Д. 76
“E-Tec” — эвинрудовский впрыск для больших и для маленьких, Н.Вардомский 78
Впрыск впрыску рознь, И.Владимиров 80
Обретенная скорость: средства по уходу за корпусом, А.Даняев 84
Охранный комплекс принимает сигнал “SOS” ♦ 88
Страничка рыболова:
Оснащение рыболовной надувнушки, А.Спирин 90

СТАРТ, ФИНИШ, ПОБЕДИТЕЛЬ

Завершающая победа Стива Фоссетта, А.Гроховский 94
Малый Кубок “Америки” — история и современность, П.Игнатьев 100
Парусная хроника 102
Чемпионат России в классе буеров DN, Д.Галюта, В.Титаренко 104
Рейтинги ISAF 106
Чемпионаты мира и Европы в олимпийских классах 107
Водно-моторный спорт — первые старты сезона, А.Беляевский 108
IV гонка на веслах через Атлантику, В.Галенко 110

КРУГОЗОР

С чего начинался наш водно-моторный спорт, И.Баскаков, Б.Леонтьев, С.Пылков 118
На веслах путями предков, В.Бухарин 123

МАСТЕРСКАЯ — журнал в журнале, выпуск 18

■ Для самостоятельной постройки:
Рыболовная лодка “Рыба-3.6”, Ю.Зимин 126
Швертбот “Чиж-2”, И.Стрелецкий 130
■ Из почты редакции:
Алюминиевая мотолодка по мотивам “Радуги-34”, А.Галкин 136
Каноэ из Уфы, Р.Урманов 137
О разных разностях, Н.Вардомский 138

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

Катамаран “Cheyenne” — самый заслуженный многокорпусник в мире. Мировой рекорд кругосветного плавания улучшен им почти на шесть суток (стр. 94). Фото Жака Вапиллона.

№ 3 (190) 2004

contents

Editorial 3

ON THE MEASURED MILE OF “P&SB”*: Reincarnation of “Ladoga-2” 8 □ “Nuova Jolly King 750 Cabin”: At Sea Means at Home 13

* The tests have been performed by A.Lisochkin

TECHNOLOGY FOR SPORT AND TOURISM: Moscow Boat Show for Busy People, by A.Lisochkin 16 □ Motor Yacht “Petrel”, by B.Leykis, V.Seredoho and V.Shimalovich 20 □ “Flying Dutchman” Finds Its Harbor, by A.Lisochkin 22 □ Products of Bogoroditsky Machine-Building Factory 26 □ New Catamaran from St.Petersburg 28 □ “Art Marine”: Art of Shipbuilding 29 □ “Yamal” — Variant of “Folk” Mini-Yacht, by Y.Isatov 30

ABROAD: Fairy-Tales of Italian Boatbuilding, by A.Daniaev 32 □ Americans on Cote d’Azure, by A.Velikanov 38 □ Full Ahead with “Triton”, by A.Velikanov 42 □ “Verado”: Supplying Details, by D.Semenov 48 □ World Boating News 52 □ End of “Lake X” 53 □ Two-Strokes of “Suzuki”, by I.Vladimirov 54 □ Unusual Family Boat, by M.Christens 55 □ Great Means of Small Yachts, by A.Grokhovski 58 □ “Sail Rocket” Is Ready to Launch, by P.Ignatiev 62 □ Technical News of Sailing World 63

FOR NAVIGATOR’S NOTE: Put out by “Korsar” Inflatables 68 □ About Stability and Breakdown Susceptibility, by Y.Sarukhanov 72 □ What Power Is Permissible? By A.D. 76 □ “E-Tec” — Evinrude Injection for Big and Small, by N.Vardomski 78 □ All Sorts of Fuel Injection, by I.Vladimirov 80 □ Gained Speed: Hull Cleaners, by A.Daniaev 84 □ Satellite Alarm System Receives SOS 88 □ Fisherman’s Column: □ Equipment for Fishing Inflatables, by A.Spirin 90

START, FINISH, WINNER: Fine Victory of Steve Fossett, by A.Grokhovski 94 □ Little Cup of America — History and Present, by P.Ignatiev 100 □ Sailing Chronicle 102 □ Russian DN Championship, by D.Galiuta and V.Titarenko 104 □ ISAF Ratings 106 □ World and European Olympic Classes Championships 107 □ First Powerboating Events of the Season, by A.Beliaevski 108 □ IV Rowing Atlantic Race, by V.Galenko 110

LOOKING AROUND: Centenary of the First Powerboating Race in Russia, by I.Baskakov, B.Leontiev and S.Pylkov 118 □ Rowing on Ancestry Routes, by V.Bukharin 123

WORKSHOP — a magazine inside the magazine, issue eighteen:
For Self-Building: □ “Ryba-3.6” Fishing Boat, by Y.Zimin 126 □ “Chizh-2” Dinghy, by I.Streletski 130 □ Aluminium Powerboat by “Raduga-34” Motives, by A.Galkin 136 □ Canoe from Ufa, by R.Urmanov 137 □ Technical Medley, by N.Vardomski 138

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

НА ОБЛОЖКЕ: Одна из последних рыболовных моделей американской фирмы “Triton”

Культурно-просветительный научно-популярный журнал

Основан в 1963 г.

Главный редактор
Константин КОНСТАНТИНОВ

Директор Андрей МАКСИМОВ

Ответственный секретарь
Юрий КАЗАРОВ

Общий отдел
Артем ЛИСОЧКИН artiom@katera.ru

Парусный отдел
Артур ГРОХОВСКИЙ grokh@katera.ru

Отдел водно-моторной техники
Алексей ДАНЯЕВ danev@katera.ru

Специальный корреспондент
Андрей ВЕЛИКАНОВ

Литературный редактор
Татьяна ИЛЬИЧЕВА

Секретарь редакции, отдел писем и подписки
Валентина ПОЛУНИНА

Отдел рекламы
Ольга ШУЛЬГА ads@katera.ru

Художник Эдуард БУБОВИЧ

Дизайн, верстка Оксана ПОПОВА

Сканирование и цветоделение
Александр ФРУМКИН

Отдел распространения
Николай МАЗОВКА sales@katera.ru

АДРЕС:

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

ДЛЯ ПИСЕМ:

а/я 621, СПб, 191186, РОССИЯ

www.katera.ru
mail@katera.ru

Розничная цена свободная.
Тираж 28 650 экз.

Подписано в печать 26.05.2004 г.
Отпечатано в Финляндии.

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

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

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

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

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

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

НОВОЕ ВОПЛОЩЕНИЕ "ЛАДОГИ-2"

Водномоторники со стажем наверняка хорошо помнят “Ладогу-2” — пожалуй, самую престижную лодку советских времен. Симпатичный дизайн, наличие рубки, оригинальные тримаранные обводы до сих пор делают ее довольно привлекательным приобретением на вторичном рынке.

Неослабевающая популярность флагмана отечественного малого судостроения, первые опытные образцы которого появились еще в 1978 г.* , навела специалистов петербургской компании “Астрон” на мысль дать “Ладоге-2” вторую жизнь — создать на ее основе более совершенную и отвечающую современным требованиям лодку. Новинка, во многом сохранившая фамильные черты, получила условное название “Новая Ладога”.

С прошлого года “Новая Ладога” выпускается “Астроном” серийно — в содружестве с петербургским предприятием “СПЭВ”, взявшим на себя разработку и изготовление стеклопластиковых секций корпуса и палубы. Возрожденная “Ладога” стала на 85 см длиннее и на 25 см шире — за счет появившейся на борту дополнительной “ступеньки”-брызгоотбойника, и большего развала бортов. Ширина по скуле была также немного увеличена. Подверглась существенным изменениям и сама концепция планировки — старая “Ладога-2” имела открытую с кормы полурубку-хардтоп, что при ее относительно компактных размерениях было оправдано, в то время как увеличенная длина “Новой Ладоги” позволила оборудовать полноценную каюту с кормовой переборкой. Транец рассчитан на установку одного подвесного мотора с “длинной” ногой, а в качестве опции предлагается дополнительная подмоторная доска для вспомогательного подвесника мощностью 3–8 л.с. В отличие от советских времен, при изготовлении стеклопластиковых секций используются компоненты только зарубежного производства — в основном известной компании “Reichhold”. Для основного армирования применяется поликор-мат, а особо ответственные места усилены стеклорогожей. Большинство деталей оборудования и дельные вещи — тоже импортные. Непотопляемость обеспечивается заполнением бортовых полостей вспенивающимся полиуретаном, объем которого (700 л) согласно расчетам должен удерживать на плаву залитую водой лодку вместе с паспортной нагрузкой. Объем выпуска пока невелик, но с увеличением числа региональных дилеров, поиском которых →

* Отчет об испытаниях “Ладоги-2” на “мерной миле “КиЯ” помещен в № 95 за 1982 г.

активно занимается “Астрон”, производство намечается значительно расширить.

Задуманный рыболовами

За дизайн “Новой Ладоги” мы бы поставили твердую пятерку. Доставшийся нам экземпляр с нечасто встречающимся фиолетовым гелькоутом корпуса и белоснежной надстройкой смотрелся нарядно и броско. Разработчики решили внешний облик возрожденной “Ладоги” в неувядающем стиле “биодизайна” с его характерными обтекаемыми округлостями. При этом эстетические требования вполне удалось увязать с функциональностью.

Забортный трап скомпонован довольно удачно

При всей универсальности планировки — лодка позиционируется и как дейкрейсер, и как прогулочная — все равно чувствуется, что изначально намечалось создать специализированный рыболовный вариант. Издалека можно даже принять ее за популярный у рыбаков “walkaround”, поскольку рубка выглядит довольно компактно. Создаваемое впечатление не так уж обманчиво, ведь новинка и впрямь наделена рядом качеств, присущих лодкам с такой компоновкой. В частности, вокруг рубки действительно имеется свободный проход по широкой потопчине, которая кажется еще шире на фоне округлого невысокого “колпака” рубки, а благодаря мощным высоким релингам чувствуешь себя и на борту, и на баке уверенно и безопасно. Кроме того, за счет тримаранных обводов “Новая Ладога”, как и ее прародитель, отличается великолепной статической остойчивостью — даже два человека, стоящие на одной из потопчин, не вызывают опасного крена.

Благодаря большой ширине носовой части корпуса, характерной для тримаранов, в каюте на удивление просторно для 5.5-метровой лодки — расположиться на ночлег здесь можно и втроем (ее внутренние габариты — 2.15x1.7 м). Хотя снаружи рубка выглядит достаточно компактно, сидя здесь без проблем помещаются четверо. Высота подволока, замеренная от мягкой подушки дивана, составляет ровно 1 м. Кстати, съемную среднюю часть дивана, накрывающую проход, в будущем намечено использовать в качестве столика.

Довольно просторен и кокпит, оборудованный двумя поворотными креслами — на рыбалке можно с удобством расположиться лицом к транцу. Единственно, не помешали бы приступочки для ног внизу переборки каюты — водителю и пассажиру невысокого роста сидеть было бы удобней. А вот привычный владельцам старой “Ладоги-2” мягкий кормовой диван заменяет простенькая банка из деревянных реек. Понравились отформованные по бокам от подмоторного рецесса ступеньки, облегчающие вход в лодку с кормы и обслуживание мотора. Сюда так и напрашивается откидной купальный трап (это “опция”, приобретаемая за дополнительную плату) — он будет хорошим дополнением к ступенькам и обрамляющим кокпит поручням, простирающимся до самого транца.

Каюта оборудована световым люком, который можно использовать в качестве запасного выхода, а в носу предусмотрен самоотливной якорный ящик, объем которого позволяет уложить кроме якоря с концом и прочие не боящиеся сырости вещи — например, комплект резиновых сапог. Рундуки имеются только в каюте, под бортовыми диванами — места для вещей достаточно даже на случай продолжительного путешествия. Кроме того, по периметру дивана имеются удобные полки для мелочевки, которая должна быть под рукой. Впоследствии еще один рундук планируется разместить под настилом кокпита. Кокпит — самоотливной, а высота пайола такова, что вода через шпигаты не поступает в кок-

Формы носовой части остались практически теми же, но пластик корпуса применен более качественный

В настиле кокпита пока нет ни единого люка

Основные данные мотолодки "Новая Ладога"

Длина наибольшая, м	5.50
Ширина наибольшая, м	2.25
Высота борта на миделе, м	1.10
Осадка, м	0.35
Сухой вес, кг	550
Объем топливного бака, л	160
Мощность ПМ, л.с.	50–115
Цена в стандартной комплектации, долл.	11 000

Корпус стал шире и по КВЛ — за счет развитых брызгоотбойников

Красным цветом показаны новые очертания корпуса

пит даже при нагрузке 7 чел. Вход в каюту снабжен комингсом высотой 12 см (на старой "Ладоге-2" отсутствие такого "порожка" приводило к попаданию в каюту воды, в том числе дождевой).

Серьезные нарекания вызвали у нас только конструкция ветрового стекла, не гармонирующая с основным дизайном лодки и глядящаяся совершеннейшей самоделкой, а также грубовато сработанная деревянная дверь каюты. Нам сообщили, что на последующих лодках серии ветровое стекло намечено полностью переделать — оно будет выполнено заодно с закрывающими боковины кокпита бортиками, а дверь каюты, скорее всего, станет складывающейся по вертикали. Существующая конструкция стекла ограничивает использование тента — пусть и красивого, в тон гелькоуту корпуса — в качестве ходового. Видимость сквозь его прозрачные вставки оставляет желать лучшего, поэтому при поставленном тенте приходится двигаться с минимальной скоростью, особенно в дождь.

Предельный вариант

На транце предоставленной на тест "Новой Ладоги" был установлен 115-сильный четырехтактный "Mercury-115" — предельно разрешенный вариант силовой установки (некоторым вполне хватает и 50-сильного мотора).

Несмотря на высокую мощность и очень умеренный кормовой дифферент, выход на глиссирование оказался достаточно плавным, без резкого рывка, и занял примерно 3–4 с. При среднем положении триммера лодка немного "прилипает" широким тримаранным носом к воде, но после нажатия на соответствующую кнопку легко переходит в скоростной режим и глиссирует на двух третях корпуса. Обороты мотора в положении "полный газ" при этом увеличиваются примерно на 500 об/мин, а скорость переваливает за 70 км/ч. Разработчики старой "Ладоги-2" вряд ли рассчитывали корпус под такие режимы, но новая лодка никаких проблем не создала и шла стабильно — единственно, при чрезмерно откинутом моторе принималась плавно дельфинировать. Такое поведение служило своеобразным сигнализатором того, что мотор излишне откинут — на большинстве прочих лодок это определяется по резкому росту оборотов, когда винт теряет упор.

А вот при первом же повороте все пошло не столь гладко — даже в довольно плавном вираже на скорости около 70 км/ч появилась самопроизвольная бортовая раскачка. Опытным путем удалось определить беспроблемную скорость прохождения поворота, которая составила примерно 45 км/ч. Кроме того, отметили мы и довольно значительный крен — на небольшой скорости он может составить почти 45°, хотя подобно большинству лодок, отличающихся глубоким креном в повороте, "Новая Ладога" продемонстрировала великолепную маневренность: при желании ее можно вогнать в циркуляцию диаметром чуть больше длины корпуса!

Вода на Неве в день испытаний была практически гладкой, поэтому мы по давней традиции устроили охоту за речными буксирами, способными обеспечить нас необходимой волной. Кстати, вполне жизненная ситуация — с преодолением кильватерной волны от встречных судов приходится сталкиваться и при нормальной эксплуатации лодки, особенно в рай-

Очень не хватает опоры для ног водителя

Результаты испытаний

(нагрузка — 3 чел. плюс 50 л топлива, ПМ — четырехтактный “Mercury 115”, ГВ — алюминиевый шагом 19 дюймов, скорость ветра — 1–2 м/с, высота волны — 0.1–0.2 м, темп. воздуха — 24°С, место испытаний — р. Большая Нева, Санкт-Петербург)

об/мин	Скорость, уз (км/ч)
500	2.3 (4.2)
1000	3.4 (6.3)
1500	5.0 (9.3)
2000	6.6 (12.2)
2500	8.8 (16.2)
3000	15.0 (27.8)
3500	20.6 (38.1)
4000	25.1 (46.5)
4500	30.3 (56.1)
5000	34.0 (62.9)
5500	38.4 (71.1)*

* При максимальном кормовом дифференте на грани возникновения дельфинирования

онах интенсивного судоходства. Подлетая к разведенным каким-то суденышком крутым валам высотой 0.5–0.6 м, мы сбросили скорость примерно до 50 км/ч, но этого все равно оказалось недостаточно. Последовал жесткий удар, и лодка резко “притормозила”. Утешением послужило лишь то, что в кокпит при этом не попало ни капли воды — с защитой от брызг у “Новой Ладоги” явно все в порядке. Здесь тоже пришлось поэкспериментировать со скоростью — выяснилось, что более-менее комфортно упомянутую волну можно преодолевать примерно при 40 км/ч. А вот при движении лагом к волне, вдоль ее гребня, можно смело давать полный газ — лодка держится на курсе, как влитая, не проявляя склонности скатиться в ложбину между гребнями.

Впрочем, в таком поведении “Новой Ладоги” нет ничего удивительного — глиссирующая поверхность корпуса представляет собой практически плоскую “лыжу” большой площади, а широкий тримаранный нос с отвесными форштевнями бортовых спонсонов создает высокое сопротивление при встрече с крутой волной. Плюс таких обводов в другом, в чем мы убедились уже под занавес испытаний, выйдя на воду с экипажем в 7 чел. Выход на глиссирование без дополнительного вмешательства занял примерно 15 с (процесс можно было значительно ускорить, слегка покачав лодку с борта на борт поворотами штурвала), но после этого стрелка тахометра уверенно подошла к 5000 об/мин, а цифры на экране навигатора перевалили за 60 км/ч — словно и не было всей этой набившейся в кокпит оравы! Мореходным лодкам с обводами “глубокое V” такие результаты и не снились.

Резюме

Трейлерный дейкрейсер популярных размерений, отличающийся привлекательным и функциональным дизайном. При традиционной каютной компоновке обладает рядом качеств, свойственных лодкам “walkaround”, и, являясь лодкой универсальной, может приглянуться также любителям рыбалки. Благодаря тримаранным обводам небольшой килеватости отличается высокой статической остойчивостью, большим объемом каюты, свойственным обычно лодкам классом повыше, и хорошими скоростными характеристиками, в том числе с максимальной нагрузкой. Скорость при этом не требует запредельной мощности — по нашим прикидкам, “Новой Ладоге” вполне хватит мотора в 70–90 л.с. Однако при всех перечисленных плюсах особенности обводов накладывают и определенные ограничения — в частности, от движения поперек волны и выполнения резких маневров на высоких скоростях лучше воздерживаться. Качество изготовления в целом высокое, хотя имеется ряд огрехов в мелочах, которые, как мы надеемся, в скором времени будут устранены.

Артем Лисочкин
Фото Алексея Даняева

Тест-группа “КиЯ” выражает признательность Александру Смирнову и Герману Лебедеву (п. Металлострой) за помощь и содействие в проведении испытаний.

Мотолодка “Новая Ладога” предоставлена для испытаний компанией “Астрон” (Санкт-Петербург, ул. Бабушкина, 119, тел. (812) 115-1757, 973-2591, www.astron-marine.ru, info@astron-marine.ru) и компанией “СПЭВ” (Санкт-Петербург, Химический пер., 18, тел. (812) 252-6815, факс 252-0739, www.spev.spb.ru, spev@peterlink.ru).

“NUOVA JOLLY KING 750 CABIN”

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

в море – значит, дома

Средиземноморский городок Санта-Маргерита Лигуре, в котором Ассоциация морской индустрии Италии (UCINA) традиционно устраивает свои “тестовые дни”, в очередной раз не порадовал теплом и солнцем. Небо закрывали низкие серые тучи, а на море разгулялся самый настоящий шторм. Фотографы дружно ругали плохой свет и соленые брызги, то и дело попадавшие в объективы. Однако той части интернациональной журналистской братии, которой предстояло выйти в море за штурвалами предоставленных на тест лодок, свежая погода была только на руку. Действительно, далеко не всегда выпадает шанс проверить технику на пределе возможностей — особенно если производители особо подчеркивают ее мореходные качества. Относился к этой категории и 7.5-метровый каютный РИБ “Nuova Jolly King 750 Cabin”.

Верфь “Nuova Jolly” в местечке Колоньо Монцезе на окраине Милана, которую мы посетили через пару дней после теста, работает с 1968 г. и выпускает более десяти моделей РИБов. Самый крупный из них — протестированный нами “King 750 Cabin”, а самый маленький — “TT-250”, обычно используемый в качестве яхтенного тузика. Строят здесь около 200 лодок в год, но бывает и больше, когда подворачивается госзаказ — крупные РИБы “Nuova Jolly” охотно берут представители силовых структур: портовой полиции, финансовой гвардии, таможни, береговой охраны. Продаются эти лодки в основном в Италии, хотя есть дилеры также во Франции, в Греции и Великобритании. Предприятие семейное, что вообще характерно для итальянского малого судостроения — всем заправляют четверо братьев Айелло (три их сестры отвечают за более дамское направление семейного бизнеса — ресторан и бар). Каждый из братьев занимается всем понемногу: и конструированием, и производством, и коммерческими вопросами.

Производство достаточно компактное — и изготовление стеклопластиковых корпусов, и выклейка надувных баллонов, и окончательная сборка осуществляются в двух соседних цехах. В одном из них мы обнаружили с десяток спортивных кубков, завоеванных на соревнованиях по рафтингу — штучно здесь производятся и лодки для сплава по горным рекам. Знакомя нас с верфью, Антонио Айелло, который выступал в роли сопровождающего в ходе теста, особо обратил наше внимание даже не столько на обводы “King 750 Cabin”, сколько на методы обеспечения прочности. Так, например, надувной баллон из французского хайпалона-неопрена не просто приклеен к корпусу — края стыка усилены длинной лентой, поверх которой пу-

Основные данные РИБа “Nuova Jolly King 750 Cabin”

Длина наибольшая, м	7.50
Ширина наибольшая, м	3.13
Диаметр баллона, м	0.56–0.62
Количество отсеков	6
Ширина кокпита, м	1.85
Сухой вес, т	1.05
Пассажировместимость, чел.	16
Число спальных мест	2–3
Мощность ПМ, л.с.	до 270
Категория согласно сертификату CE	B

щен еще один дополнительный усилитель. Все это делается с той целью, чтобы место крепления баллона лучше противостояло ударным перегрузкам при волнении. Такая технология себя полностью оправдала: первый опытный экземпляр “King 750 Cabin” в ходе заводских испытаний совершил пробег по маршруту Рим–Суэц–Рим с заходами в Грецию и на о. Крит — 3100 миль открытого моря! Вдобавок, все это расстояние было пройдено в одиночку. Как выразился Антонио, “один водитель, одна лодка и два “Suzuki DF140” — в связи со значительным удалением от берега спаренная силовая установка оказалась предпочтительнее.

Сибарит и аскет в одном флаконе

А вот во время “тестового дня” на “Nuova Jolly King 750 Cabin” был установлен только один мотор — двухтактный “Suzuki 225” с “морским” сверхдлинным дейдвудом под транец высотой 635 мм и 20-дюймовым стальным винтом. Кстати, этот “японец” красовался на транце далеко не случайно — согласно специальному договору, “Suzuki Marine” использует РИБы “Nuova Jolly” для европейских презентаций своих новых моделей. Факт этот лишний раз свидетельствует о том, что итальянская компания пользуется известностью и доверием.

У нас в России РИБ рассматривается обычно как “рабочая лошадка”, и каюту на нем можно встретить сравнительно редко (в качестве примера можно привести разве что “Кальмар” или, с некоторой натяжкой, “Стрингер-550Р”). В Южной Европе, где РИБы продолжают пользоваться устойчивой популярностью, подход несколько иной — при всех преимуществах, которые дает надувной баллон, потребители хотят иметь “нормальную” лодку с высоким уровнем комфорта на борту. Не зря в той же Италии не редкость и 30-метровые РИБы, без всякой натяжки относящиеся к классу моторных яхт...

Несмотря на заявленное стремление к категории “люкс”, палуба и кокпит “King 750 Cabin” оставили у нас несколько двойственное впечатление. Отдельные элементы роскоши здесь действительно наличествуют, но все равно лодка продолжает глядеться этаким аскетом. Многочисленные мягкие подушки веселенькой расцветки позволяют без всяких трансформаций использовать ее как плавучий пляж, что вполне в южных традициях — широченный лежак имеется на седловатой крыше каюты, а сиденья на крышке безразмерного кормового рундука, в котором можно запросто разместить стационарный мотор, оригинальным образом расположены в два уровня. В тумбу перед водительской консолью встроен камбуз с мойкой и холодильником. Однако при этом просторный кокпит выглядит каким-то стерильно-пустым, а основная функция упомянутой тумбы так и осталась для нас не совсем понятной. По идее, она может использоваться и как водительское сиденье, и как спинной упор при управлении стоя, однако сидеть на узенькой покатой подушке, упираясь ногами в дополнительную приступочку на кормовой переборке каюты, не совсем удобно, тем более что спинки нет, а штурвал оказывается где-то между коленями. Стоя, особенно в волну, не лучше — нет и намека на боковую поддержку (но об этом чуть ниже).

Чистенькая каюта оборудована весьма по-спартански (встроенное в переборку зеркало — не в счет). На вид здесь довольно просторно, но устроиться на койках сидя можно максимум вчетвером — сказывается седловатая конфигурация подволока, резко пони-

жающегося к носу. И это, надо заметить, при паспортной пассажировместимости аж в 16 чел.! (Кстати, даже с учетом двухуровневого заднего сиденья обеспечить сидячими местами такую ораву никак не выйдет). Простенькая дверь каюты снабжена примитивными щеколдами и странной утопленной ручкой, которую удалось поддеть пальцем далеко не с первой попытки. Даже такой, казалось бы, “предмет роскоши”, как якорная электролебедка, мы бы переквалифицировали в предмет первой необходимости — хотя бы по той причине, что носовая дека не оборудована релингами, и в качку там лучше не показываться.

Для столь испытанного путешественника, как “Nuova Jolly King 750 Cabin”, принцип “ничего лишнего” вполне уместен, но странно, что в категорию “лишних” попали и совершенно необходимые вещи.

Только держись!

Этому совету мы бы с удовольствием вняли — было бы за что держаться. С этим действительно возникли проблемы, что было вдвойне обидно — ведь сама по себе лодка буквально творила чудеса.

При скорости ветра 10–12 м/с даже в более-менее закрытой бухте валил метровый накат, а в открытом море попадалась волна и под два метра высотой. Для 7.5-метровой лодки, пусть даже и РИБа — испытание более чем серьезное. Поначалу я предпочел держать 225 “лошадей” в узде, инстинктивно сбрасывая газ при виде вырастающего перед тупым носом “King 750 Cabin” особо крутого вала, но вскоре понял, что этого не требуется. Лодка, разваливая волну напополам и плавно покачиваясь, настолько уверенно катила от берега, что стало теряться ощущение скорости. Правая рука сама собой начала подталкивать ручку газа вперед, и цифры на дисплее навигатора замелькали в пределах 36–38 уз (67–70 км/ч). Появилась некоторая тряска, а с гребней волн высотой более 1.5 м лодка стала летать по воздуху — правда, достаточно мягко приводняясь. На метровой волне ход с ростом скорости оставался почти таким же мягким — нос уверенно прорезал волну. От скул с шипением отлетали плоские веера воды, причем в кокпит не попало ни капли. Крутой поворот даже на склоне волны, лагом к гребню, не вызывал опасного крена — в подобной ситуации начинает “работать” объемистый надувной баллон. Сказка!

Таким поведением “Nuova Jolly King 750 Cabin” во многом обязан довольно оригинальной вариации на тему “глубокого V”: легкость выхода на глиссирование и поддержание высокой скорости на ходу корпусу значительной килеватости обеспечивают три пары довольно узких продольных реданов, начинающихся в районе изгиба форштевня и далее простирающихся по батоксам в корму, в то время как носовая часть абсолютно гладкая — на ней нет низко расположенных реданов или брызгоотбойников, создающих дополнительную подъемную силу при встрече с волной и провоцирующих “экстремальные” прыжки. Борьба с брызгообразованием возложена на высокий развитый отбойник, подковой опоясывающий носовую часть. Кстати, мы только на берегу обнаружили, что носовая часть лодки полностью выполнена из пластика, хотя со стороны надувной баллон выглядит цельным — по такому же принципу устроен и РИБ “Zar” итальянской компании “Formenti”, о котором мы рассказывали в предыдущем номере. Отсутствие надувного “бампера” способно немного обескуражить завзятого “рибомана”, привыкшего к лихим швартовкам.

Сам корпус вел себя на волне великолепно, но пассажирам изрядно досталось — держаться было попросту не за что. Два вертикальных поручня по краям кормовой переборки — вот и все спасение на случай неожиданного прыжка, никаких ограждений нет и у высоких задних сидений. Водителю оставалось держаться исключительно за руль и покрепче упираться ногами, поскольку устройство тумбы-сиденья не предусматривало страховки от боковых перемещений.

Резюме

Главный плюс “Nuova Jolly King 750 Cabin” — его исключительная мореходность, позволяющая поддерживать высокую скорость даже в штормовую погоду. Увы, но созданные для водителя и пассажиров условия заметно отстают от возможностей, заложенных в корпус. Вероятны ситуации, когда от прибавления газа удержит лишь опасение, что кто-нибудь выпадет за борт. Комфорт — понятие относительное. Для одного это каюта и лежаки-солярии, для другого — полное слияние с лодкой в любых условиях. А “Король” все-таки способен на нечто большее, нежели роль плавучего пляжа.

Артем Лисочкин

МОСКОВСКАЯ ВЫСТАВКА НА ВОДЕ

ДЛЯ ОЧЕНЬ ЗАНЯТЫХ ЛЮДЕЙ

В ряду выставок, посвященных прогулочным судам, бот-шоу на воде занимают особое место. Есть среди них гиганты вроде Генуэзской, есть и "камерные" — вроде той, например, что проводится в норвежском Арендале (репортаж читайте в следующем номере). Для небольшой выставки наличие воды и возможность проводить тест-драйвы тем более актуальны, поскольку главным ее "клиентом" обычно становится конкретный покупатель, частное лицо, а на первый план выступают розничные сделки — заключать дилерские и производственные договоры обычно предпочитают в ходе более крупномасштабных мероприятий. К числу таких выставок-продаж на воде можно отнести и бот-шоу в клубе "Адмирал" на Клязьминском водохранилище, хорошо известном любому московскому водномоторнику и яхтсмену благодаря характерному силуэту одноименного корабля-отеля. В отличие от подобных зарубежных выставок, всегда полных народа, здесь довольно немноголюдно, но организаторов и участников это не смущает — ставка на элитарность предусматривает появление на территории выставки исключительно заинтересованных и платежеспособных людей.

Организатором "Московского бот-шоу на воде" уже традиционно выступила группа компаний "Адмирал", включающая в себя торгово-сервисный комплекс водно-спортивных товаров "Адмирал Маркет-Марин" и Морской Клуб "Адмирал", на территории которого и размещалась экспозиция. У клуба хороший опыт в организации праздников, поэтому слово "шоу" в названии мероприятия было оправдано на все сто. Церемония открытия проводилась с большой помпой: с парадом катеров, над которыми кружили вертолет и мотодельтаплан, длинноногими барабанщицами, стрельбой из пушки, фейерверком, эстрадным концертом и дискотекой.

— Наша выставка практически открывает сезон на воде, — говорит директор бот-шоу Армен Есаян. — Как показывает многолетний опыт, именно в этот период возрастает потребительский интерес к водной технике, а продажи ведутся наиболее активно. Главный плюс нашего мероприятия — это возможность испытать лодки, катера и яхты в деле, поскольку большая часть экспозиции располагается на воде. Такой вариант выгоден и потенциальным клиентам, и продавцам, ведь одно дело, когда лодка стоит в выставочном зале магазина или на береговой площадке, и совсем другое, когда можно сесть за штурвал, завести мотор и совершить хотя бы непродолжительный пробный выход. Длительный период работы выставки (восемь дней, из них две субботы и одно воскресенье), а также расширенный рабочий день (с десяти утра до девяти вечера) позволяют выкроить время для ее посещения и очень занятым людям, для которых, собственно, и создан сам клуб "Адмирал", где во время бот-шоу можно по-прежнему совмещать полезное с приятным, пользуясь всем набором предоставляемых услуг. А экспонентам, представляющим технику, мы постарались создать все условия для плодотворной работы, и в первую очередь я хотел бы обратить внимание на невысокие цены экспомест.

Опрос нескольких участников показал, что стоимость выставочных площадей действительно оценивается ими как вполне разумная, тем более по московским меркам — квадратный метр открытой площадки на весь срок работы бот-шоу обходится всего в 35 долл.; на воде — 40 долл., а под крышей (в качестве выставочных павильонов используются разборные тенты) — 80. Кроме того, та часть услуг клуба, которая имеет непосредственное отношение к лодкам (использование подъемного крана, слипа и т.д.), в обычное время далеко не дешевая, предоставляется участникам абсолютно бесплатно.

При всем том нельзя сказать, что выставка оказалась по-настоящему массовой. Честно говоря, иногда создавалось впечатление, будто вооруженных рациями секьюрити и вообще обслуживающего персонала здесь больше, чем участников и посетителей вместе взятых. В официальном каталоге перечислены всего лишь 13 компаний (правда, общее количество представленных ими лодок переваливало за сотню), а центральное место среди

Генеральный директор ТСК "Адмирал Маркет-Марин" Юрий Пильчин выступал и как организатор, и как участник

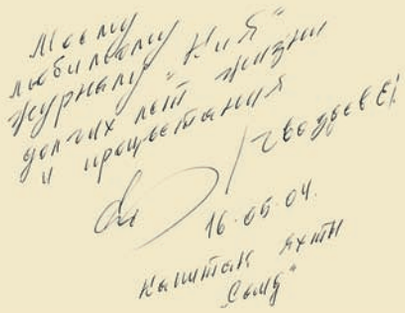
экспонентов занимали "хозяева" выставки — "Адмирал Маркет-Марин" и клуб "Адмирал".

— Отсутствие толпы нас ничуть не смущает — и как организаторов, и как участников, — говорит хорошо известный в яхтенных и водно-моторных кругах Юрий Пильчин, бывший тренер сборной СССР по парусу, а ныне генеральный директор ТСК "Адмирал Маркет-Марин". — Обеспечить массовость в принципе просто, но, боюсь, в этом случае среди посетителей окажется слишком много случайных людей, обычных зевак. Главная же задача большинства участников — это бизнес. Опыт показывает, что в нынешнем формате посещают выставку в основном те, кто преследует вполне определенную цель — выбрать и купить лодку. Хотя согласен, самих участников могло быть и больше, как, например, в прошлом году. По имеющимся у меня сведениям, многие не приехали на ботшоу по очень отрадной причине, свидетельствующей о быстром развитии рынка прогулочных судов — у них попросту успели закончиться торговые запасы. А представлять свою продукцию только по каталогам, сидя у воды, согласитесь, не совсем оправданно.

К числу компаний, успешно открывших новый сезон, относится, к

К одним из наиболее оригинальных экспонатов можно отнести тихоходную плавучую дачу "Voyager-860". Помимо просторного салона, здесь имеются еще одна отдельная каюта, камбуз, гальюн с душевой кабиной. Подвесной мотор мощностью 15-50 л.с. устанавливается в закрытом колодце. Постов управления два — в салоне и в кокпите (скорее, на кормовой палубе), за транцем предусмотрен широкий кринолин. Лодки такого типа пока не получили в России широкого распространения, но, судя хотя бы по интересу посетителей, имеют очень неплохие перспективы, прежде всего в речных и озерных районах. Технические данные лодки: длина — 8.6 м, ширина — 2.55 м, осадка — 0.3/0.5 м, вес — 1500 кг, число спальных мест — 4-6.

Главный "аттракцион" бот-шоу в "Адмирале" — 5.5-метровая мини-яхта "Лена", на которой легендарный яхтсмен-одиночка Евгений Гвоздев первый раз обошел вокруг света в 1992–1996 г. (напомним, что с той поры он успел совершить еще одну кругосветку, на сей раз на самодельной яхточке "Саид" длиной всего 3.7 м — подробности читайте в последних номерах "КиЯ"). "Лена" поставлена на вечную стоянку в клубе "Адмирал" практически в том виде, в



каком вернулась из плавания — с разводами океанской соли на потускневших бортах, серыми от непогоды деревянными деталями и носящими следы ремонта парусами и такелажем. На цилиндрическом ограждении пьедестала изображен маршрут плавания и приведены наиболее заметные события, которые довелось пережить яхтсмену. Почетным гостем бот-шоу был и сам Евгений Гвоздев, автограф которого мы с удовольствием публикуем.

примеру, московская фирма "Нептун-НБ", официальный дистрибьютор компании "Quicksilver". По словам ее генерального директора Олега Ровнера, всего за две недели перед выставкой было продано 120 стеклопластиковых мотолодок и катеров этой марки, однако и для экспозиции в "Адмирале" кое-что осталось, так что с несколькими потенциальными клиентами заранее договорились встретиться на бот-шоу, чтобы провести тест-драйвы. По этому же пути пошла и компания "Автопик-М", представившая в числе прочего судно пока что не очень распространенного типа — тихоходную плавдачу "Voyager-860", и временами желающим осмотреть ее изнутри приходилось дожидаться своей очереди. В общем, часть посетителей по предварительной договоренности сразу шла на определенные стенды.

Москвичам, составлявшим львиную долю участников, было в этом смысле проще, но положительно оценивает свое участие в выставке и единственный иногородний экспонент — нижегородская фирма "Пласт", представившая лодки "Гарпун", "Вектор" и "Мираж".

— Народу действительно немного, но подавляющее большинство относится к категории заинтересованных покупателей, имеющих определенную цель, — говорит генеральный директор "Пласта" Павел Плева. — Зримый экономический эффект был виден уже после первых двух дней работы нашего стенда.

Возможно, что в определенных условиях ставка на элитарность, которую делают организаторы Московской бот-шоу на воде, имеет право на жизнь. Надо сказать, что на отсев "случайных людей" направлены и стоимость входных билетов (150 руб. — гораздо выше, чем даже на "MIBS"), и цены в открытых кафешках. Однако российский "лодочный" мир меняется буквально на глазах, о чем свидетельствует, в частности, чуть ли не ажиотажный спрос на определенные виды недешевой техники, наметившийся еще в самом начале сезона. Да, выставка в "Адмирале" ориентирована в основном на крупные лодки и очень богатых и занятых людей, но не рискует ли она в ближайшем будущем замкнуться в своем тесном элитарном мирке? Ведь то, что совсем недавно считалось эксклюзивом, в наши дни может стать вполне обыденной вещью. И тогда хочешь не хочешь, а придется обеспечивать массовость — чтобы удержать позиции среди растущей на глазах "элиты".

Артем Лисочкин
Фото автора

Моторная яхта "БУРЕВЕСТНИК"

После успешного завершения программы государственных испытаний Главнокомандующий ВМФ подписал акт о приемке рейдового разъездного катера проекта 21270 "Буревестник", построенного ОАО Судостроительный завод "Северная верфь" для Ленинградской военно-морской базы.

Катер "Буревестник" предназначен для служебных разъездов и доставки командования и сопровождающих лиц на корабли, стоящие на рейде, принятия военно-морских парадов и осуществления представительских функций. Командование ЛенВМб планирует использовать его в Финском заливе и на Неве. По своим мореходным качествам и дальности плавания катер способен делать переходы между базами ЛенВМб при волнении моря до 5 баллов включительно. Естественно, возможно использование катера на реках и внутренних водоемах, на которых осуществляется речное судоходство.

Государственные испытания подтвердили (с запасом) спецификационную скорость полного хода 22 уз и высокие маневренные характеристики катера.

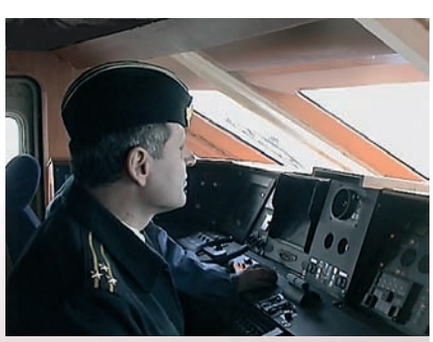
По архитектурно-конструктивному типу "Буревестник" — типичный представитель класса морских моторных яхт.

Особо следует отметить, что заказчиком одновременно были выдвинуты жесткие требования по габаритной высоте (для прохода под мостами Невы), водоизмещению и осадке катера, а также заданы тип и основные элементы главной энергетической установки. Этими требованиями в решающей степени определились компоновка катера и его главные размерения.

На стадии проектирования и постройки "Буревестника" был отработан и внедрен ряд прогрессивных технических решений, которые дают основание считать, что построенный катер отвечает современным мировым стандартам. К таким решениям относятся, например, использование "плавающей" платформы для размещения жилого отсека с целью снижения шума и вибрации, современный дизайн внешнего облика и отделки интерьеров, использование самого современного импортного и отечественного оборудования (система очистки и обеззараживания сточных вод; вакуумная фановая система; сантехническое оборудование и пр.).

Общая компоновка проекта подчинена прежде всего требованию обеспечения комфортного и безопасного нахождения пассажиров. Планировка гостевых помещений отличается простотой, что позволяет легко ориентироваться с первых минут пребывания на катере.

Закрытый салон связывает все помещения пассажирской зоны, в него же выходит дверь отдельного кабинета VIP-каюты, из которого, спускаясь по трапу, можно попасть в каюты пассажиров и в пост радиосвязи. VIP-каюта наиболее комфортабельна, состоит из трех помещений — кабинета, спальни и санузла — и имеет улучшенную отделку. Под верхней палубой среднюю часть катера занимают спальня с санузлом VIP-каюты, комфортабельные двухместные каюты на 10 пасса-



жиров, туалеты и душевые.

В носовой части надстройки находится ходовая рубка. Особого упоминания заслуживает расположенный здесь интегрированный пульт, с которого происходит управление энергетической установкой, электроэнергетической системой, общекорабельными системами и устройствами, радиотехническими средствами, средствами связи и навигации. Интегрированный пульт разработан ФГУП ЦМКБ "Алмаз" совместно с ФГУП "Завод им. Кулакова"

Салон на 20 человек занимает большую часть надстройки и может быть использован как для проведения различных встреч, так и в качестве обеденного.

Открытая площадка на палубе надстройки защищена от ветра фальшбортом и прозрачным козырьком. Для защиты от дождя и солнца предусмотрена возможность установки тента. Здесь же расположен выносной пульт управления катером.

В кормовой части имеются спуско-подъемное устройство и четырехместная шлюпка, а также спасательные плоты.

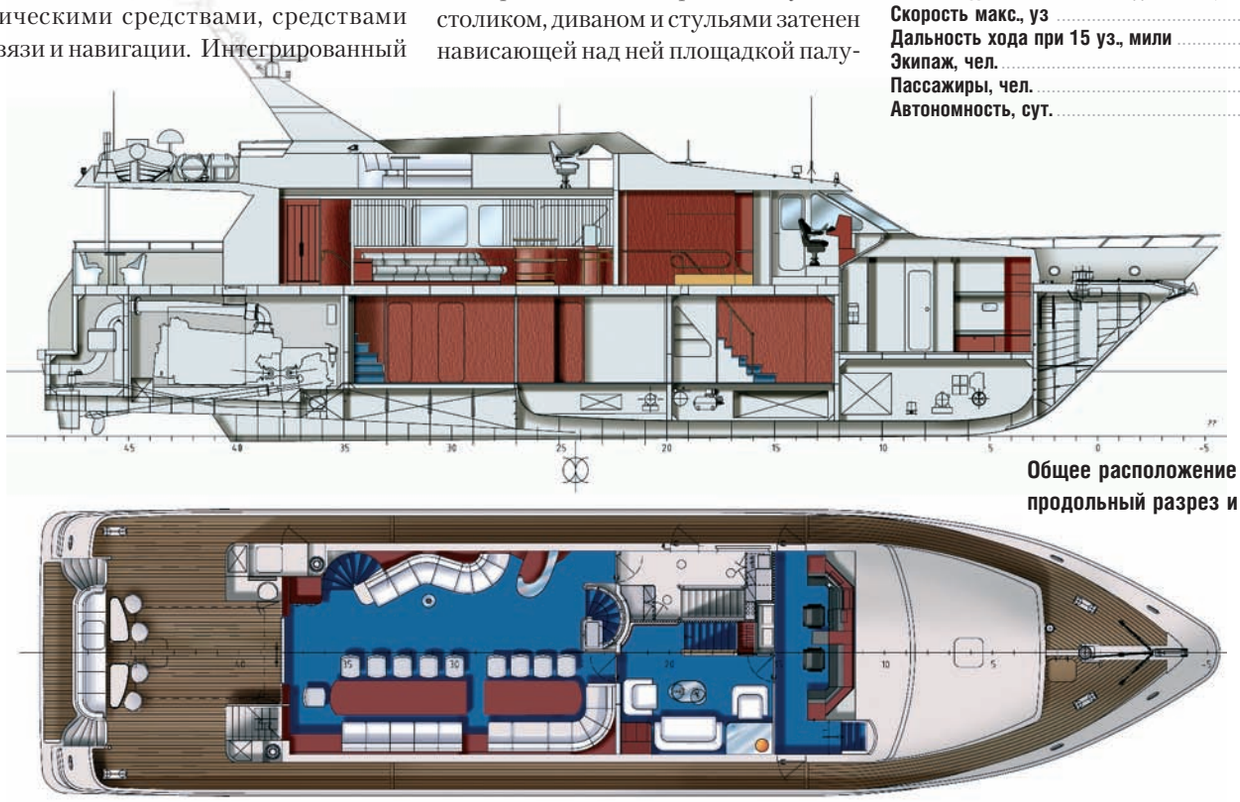
Кормовой салон верхней палубы со столиком, диваном и стульями затенен нависающей над ней площадкой палубы надстройки. Из кормового салона спускаются трапы на кринолин, расположенный невысоко от поверхности воды. Открытые участки палуб покрыты настилом из тика.

Служебные проходы, используемые экипажем в нормальной повседневной эксплуатации, находятся вне пассажирской зоны.

Безусловно, проект 21270 "Буревестник" представляет собой заметный шаг вперед в области создания отечественных катеров подобного класса по отечественным проектам.

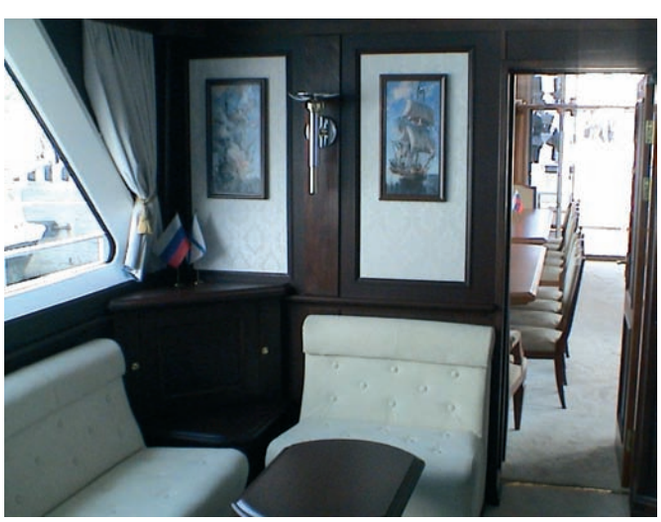
Основные данные

Длина:	
— наиб., м	27.4
— по КВЛ, м	24.3
Ширина наиб., м	6.5
Высота борта:	
— в носу, м	3.52
— на транце, м	3.45
Осадка макс., м	1.66
Водоизмещение полное, т	95
Главные двигатели	"Звезда М473", 2×990 кВт
Скорость макс., уз	22
Дальность хода при 15 уз., мили	350
Экипаж, чел.	6
Пассажиры, чел.	12
Автономность, сут.	До 5



Общее расположение катера: продольный разрез и план

***Б. А. Лейкис**, гл. конструктор проекта, ЦМКБ "Алмаз",*
***В. А. Середохо**, зам. ген. директора ОАО СЗ "Северная верфь",*
***В. А. Шималович**, гл. наблюдающий ВМФ, нач. отдела ЦНИИ МО РФ*



Алюминиевая яхта, спроектированная "Литеком" по заказу "Адмиралтейских верфей"

"ЛЕТУЧИЙ ГОЛЛАНДЕЦ"

НАШЕЛ СВОЮ ГАВАНЬ

Продукцию верфи малого судостроения "Литек" вряд ли можно отнести к особо "раскрученным" отечественным брендам, хотя предприятие работает уже почти 14 лет, а количество выпущенных за этот срок корпусов исчисляется четырехзначной цифрой — производство не останавливалось даже в тяжелые для страны годы дефолта, когда большинству наших сограждан было, мягко говоря, не до лодок. До недавних пор "Литек" можно было сравнить разве что с Летучим Голландцем, который странствует по воле стихии и показывается лишь посвященным — мало какому предприятию в области малого судостроения, да еще и алюминиевого, довелось испытать столько ударов судьбы, ставящих под угрозу само его существование, и претерпеть такое количество переездов вместе со сложным оборудованием и оснасткой. Однако энергия и упорство принесли свои плоды — "корабль-призрак" наконец-то обрел постоянный порт приписки, что повлекло за собой существенные изменения в политике компании, в том числе и маркетинговой.

Многим наверняка доводилось видеть алюминиевые лодки "Литека" на воде — и при этом гадать, кто же их выпускает. Знакомы с ними по тестовым отчетам и читатели "КиЯ". Правда, у некоторых могло сложиться впечатление, будто компания занимается исключительно тем, что поставляет корпуса для сторонних партнеров — например, для РИБов "Кайман" и "Фаворит" фирмы "Мнев и К" или каютной мотолодки "Касатка" нижегородской компании "Пласт". Лишь недавно испытания на "мерной миле "КиЯ" прошли полностью самостоятельные разработки "Литека" — мотолодки "Вельбот-51" и "Бриз" (см. № 188 и 189).

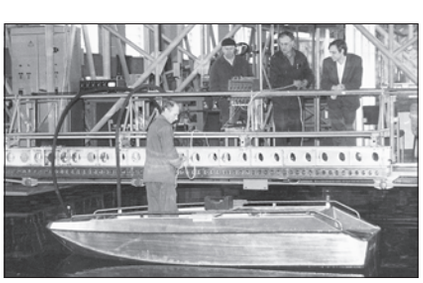
Подобная ситуация объясняется прежде всего тем, что многие годы "Литек" предпочитал выступать в основном в качестве судостроительного "ателье" и работать без всяких посредников непосредственно с заказчиками — как с предприятиями, так и с частными лицами, которые вскоре образовали нечто вроде фанклуба, вовлекая в него все новых и новых сторонников. В условиях неопределенности и преодоления организационных трудностей такая "широкая известность в узких кругах" позволяла не только поддерживать производство на плаву, но и экспериментировать с новинками.

Идея основать собственное судостроительное производство зародилась у братьев Вячеслава и Игоря Чупайло в 1991 г. Оба — выпускники Ленинградского кораблестроительного института, хотя после окончания этого престижного вуза каждый пошел своим путем. Вячеслав обратился к более близкому ему конструкторскому творчеству, а Игорь пробовал свои силы в организационной области, занимая руководящие должности на судостроительных предприятиях. Оба признают, что такое "разделение по интересам" оказалось просто находкой, и приобретенный братьями опыт в разных областях очень пригодился уже на первых этапах работы "Литека".

Вячеслав вспоминает, что первым толчком к зарождению интереса к судостроению вообще и малым лодкам в частности послужил номер "КиЯ", невесть как попавший в далекий от "большой воды" шахтерский поселок, в котором он жил еще школьником. По чертежам журнала тогда были построены несколько моделей-игрушек, а дощатая отцовская лодка превращена в швертбот, к удивлению местных рыбаков ходивший против ветра. Увлечение конструированием во многом определило и выбор института. Впрочем, после окончания Корабелки о маломерных судах пришлось на время забыть — недавнему выпускнику поручили руководство строительством корпуса большого противолодочного корабля.

К тому, к чему больше всего лежала душа, Вячеслав вновь пришел три года спустя, вернувшись в ЛКИ уже в ином статусе и возглавив студенческое конструкторское бюро "Океан" — уникальную организацию, не имевшую аналогов ни в одном судостроительном вузе. При всех своих педагогических целях, направленных на освоение будущей профессии, это было самое настоящее действующее КБ, с конкретными заказами серьезных организаций, предоставляющее будущим корабелам возможность не только работать, но и зарабатывать. В основном оно специализировалось именно на маломерных судах, что позволяло достаточно быстро воплотить задуманное в металле, дереве или пластике. Кстати, первым реализованным

"Мокрая" подводная лодка "ПНВ-1"



Испытания в опытовом бассейне

проектом Вячеслава в роли руководителя СКБ стало небольшое и очень своеобразное суденышко — "мокрая" подводная лодка для аквалангистов, опытный образец которой под условным названием "ПНВ-1" был построен и успешно испытан в 1981 г.

Десять лет, проведенные на посту руководителя СКБ "Океан", Вячеслав вспоминает с искренней благодарностью. Он не только учил других, но и учился сам, активно занимаясь научной работой. Теоретические изыскания — заготовки до сих пор ждущей своего часа кандидатской диссертации — преследовали сугубо практические цели. В первую очередь Вячеслава интересовала теория проектирования мореходных скоростных корпусов, и большая часть полученных выкладок лежит в основе его сегодняшних проектов, заслуживающих, если судить хотя бы по результатам редакционных испытаний, достаточно высокой оценки. Рассказывая о своих подходах к проектированию, главный конструктор "Литека" обычно напирает на "математическую" сторону дела, в которой действительно очень силен, но все же нам кажется, что Вячеслав немного лукавит: наряду с фундаментальными знаниями, несомненно, присутствует и нечто "от бога" — то необъяснимое конструкторское чутье, что позволяет придать теоретически обоснованным замыслам окончательный блеск.

Первый серьезный опыт работы Вячеслава с алюминием относится к 1991 г., когда он вместе с известным конструктором и постоянным автором "КиЯ" Виктором Вейнбергом приступил к работе в КБ компании "Стрингер", в те времена часто выполнявшем заказы сторонних предприятий. "Адмиралтейские верфи" попросили разработать проект сварной алюминиевой яхточки, и вскоре небольшая серия оригинальных суденышек с "транцевыми" обводами и стаксельным вооружением на Л-образной мачте сошла со стапелей. Этот материал, при всем его непростом "характере", способном озадачить проектировщика и технолога, сразу привлек внимание конструктора — прежде всего открывающимся простором для творчества и эксперимента. Желание воплотить в металле собственные идеи, не укладывающиеся в установленные заказчиком тесные рамки, вполне логичным образом вылилось в создание собственного предприятия, зарегистрированного братьями Чупайло в том же 1991 г.

"Литек-59" с одним из многочисленных вариантов надстройки

Главный конструктор "Литека" Вячеслав Чупайло

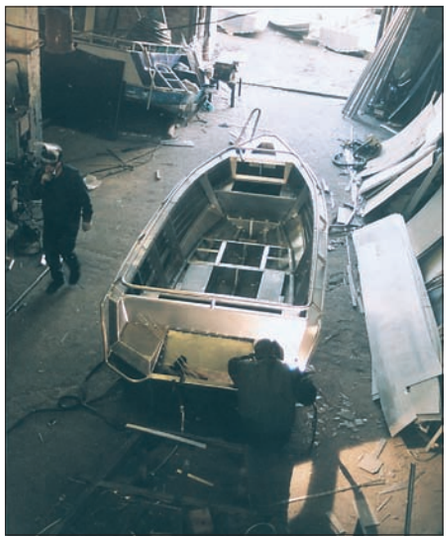
Заказ на изготовление первых лодок с маркой "Литек" разместили на знакомых "Адмиралтейских верфях" — на сей раз это крупное государственное предприятие выступило в качестве исполнителя. Это были 3.1-метровая лодочка под 2-сильный мотор, в основу концепции которой лег разработанный еще в СКБ "Океан" картоп "Аргон-360" (кстати, испытанный на нашей "мерной миле" еще в 1991 г. — см. № 149), а также 3.9-метровая мотолодка — прототип уже упомянутого "Бриза". Обе были выставлены на одной из первых специализированных выставок "Интурфест", и заключенные договора позволили без проблем реализовать около сотни "31-х" и полтора десятка "39-х", изготовленных за первый год работы "Литека".

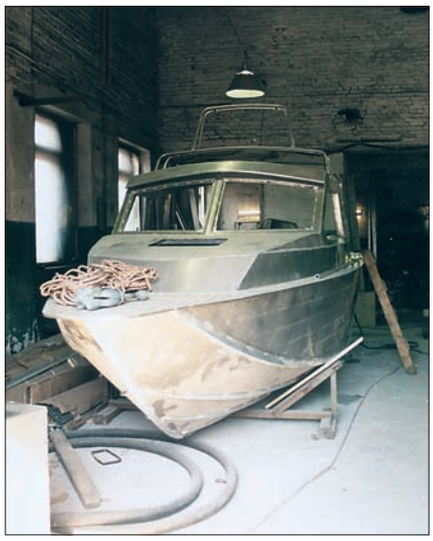
Однако производство лодок сторонним предприятием братьев не совсем устраивало. Судостроительному гиганту было выгодней остановиться на какой-то одной модели и выпускать ее большой серией, в то время как у Вячеслава уже были готовы эскизы сразу нескольких экспериментальных лодок, призванных расширить модельный ряд. Кроме того, технологов "Адмиралтейских верфей" больше устраивали упрощенные обводы с носовым транцем по типу "джонбота", в то время как конструктор видел свои лодки пусть и более сложными в производстве, но привычными российскому глазу "классическими".

Поэтому в 1993 г. было принято смелое решение открыть собственное производство, арендовав площади на опытном заводе в Петрокрепости и закупив необходимое оборудование. Дело пошло — за ворота выкатывали по два десятка лодок в месяц. В дополнение к уже отработанному "Литеку-32" (модифицированному варианту "31-го") появились модели 3.6 и 4.5 м длиной. Кстати, "36-я" имела стеклопластиковую секцию палубы и кокпита, причем Вячеслав не знал, что двумя годами ранее подобную комбинированную лодку впервые выпустила финская компания "Силвер" — идея витала в воздухе! Лодки самостоятельно развозили по спортивным магазинам, где они успешно продавались, но для дополнительного заработка молодое предприятие не гнушалось также заказами, не имевшими отношения к судостроению — изготавливало, например, алюминиевые топливные емкости и прочие сварные металлоконструкции.

Специалисты "Литека" брались сделать все что угодно даже без чертежей — достаточно было корявых карандашных эскизов на клочках бумаги или просто словесного описания. Все это оказалось серьезной школой и для Вячеслава, которому пришлось совмещать в одном лице обязанности проектанта, конструктора, технолога и мастера, и для рабочего персонала, костяк которого был заложен именно в эти годы. Примерно по такому же принципу вскоре заработало и лодочное "ателье". "Каждый из наших заказчиков приблизительно представлял себе, какой должна быть "лодка его мечты", — говорит Вячеслав Чупайло. — Мы просто помогали воплотить ее в реальность, располагая определенными знаниями и возможностями". При этом лодка, строящаяся по индивиду-

"Вельбот-51" на "мерной миле "КиЯ" (см. № 188)





Серийная лодка (слева) и катер под два дизеля, строящийся на заказ

альному заказу, не обязательно базировалась на серийном корпусе — бывало, что судно целиком и полностью делалось "с нуля". Размеры тоже особой роли не играли — например, в 1994 г. по заказу самарских энергетиков были построены два 8-метровых катера.

Такая свобода творчества во многом определялась разработанной Вячеславом технологией сборки корпуса вверх килем на типовых стальных "постелях", пригодных для лодок разной длины и обводов. Единственно, что объединяет теоретические чертежи — это длина шпации, под которую рассчитаны крепежные отверстия "постелей" для установки шпангоутов.

"Аренда — это самое узкое и непредсказуемое место любого производства, тем более требующего громоздкого оборудования, — считает Игорь Чупайло, директор "Литека". — Особенно сложно арендные отношения складывались в девяностые годы. Поэтому главной нашей мечтой было в конце концов обзавестись собственными производственными площадями".

Действительно, нет нужды перечислять все мытарства, которые довелось испытать компании в тот период. Достаточно упомянуть, что место базирования пришлось менять шесть раз, каждый раз перевозя с место на место полуторатонные "постели", сварочные аппараты, зиговочные станки, гильотины и прочее оборудование. При этом "Литек" не только ухитрялся оставаться на плаву, но и постоянно расширять модельный ряд, который дополнили лодки длиной 3.0, 3.3, 5.1, 6.3 и 6.9 м, причем наиболее крупные из них имели каютные модификации. Предприятие работало в основном в режиме "ателье", опираясь на своих старых заказчиков и привлеченных ими знакомых. Тяжелее всего было во время подкосившего страну дефолта, когда пришлось довольствоваться тесным помещением на территории некоего ПТУ, откуда готовые корпуса можно было вытащить через узкие двери лишь боком. Спрос на лодки был практически нулевым, но производство не останавливалось — для оплаты хотя бы одной только аренды приходилось заниматься "отхожим промыслом", выполняя заказы на сбор и резку негабаритного металлолома.

Однако, несмотря на все трудности, "Литеку" удалось выстоять, и с недавних пор компания является собственником 920 м^2 производственных площадей с четырьмя просторными цехами на территории бывшего автохозяйства в Отрадном Ленинградской обл. Помещения пока находятся не в лучшем состоянии, но при целеустремленности братьев это не самая большая проблема. Полным ходом идет ремонт, причем начат он с таких обязательных атрибутов настоящего завода, как раздевалки, столовая и душевые для рабочих.

"В связи с этой знаменательной переменой в нашей истории мы приняли решение немного пересмотреть свою производственную политику, — сообщил Игорь Чупайло. — Финансовый успех — основу для выхода на принципиально иной уровень как в производственном, так и в творческом плане — способно обеспечить лишь хорошо отлаженное серийное производство. Поэтому с появлением собственных производственных площадей именно серия становится для "Литека" приоритетным направлением деятельности. "Ателье" при этом закрывать не собираемся, хотя метод "индпошива" планируется применять прежде всего к "флагманским" лодкам — на основе корпуса длиной 6.9 м."

Заодно решили сменить и торговую марку — теперь все лодки "Литека" будут носить имя "Вельбот" (латинскими буквами оно пишется "Wellboat" или просто "WB"). Серийно намечено выпускать модели "30", "36", "39" и "51", причем последняя, испытанная "КиЯ" в открытом варианте, обретет каютную версию. Самый крупный "Вельбот-69" почти полностью отдается на откуп фантазии заказчиков — в одном из цехов мы увидели находящийся в стадии постройки каютный экземпляр под два 115-сильных дизеля "MerCruiser" с угловыми колонками, а рядом — открытую модификацию под подвесной мотор. Запланированный на ближайшее время общий объем выпуска — более 30 лодок в месяц. А на рабочем столе Вячеслава Чупайло тем временем дожидаются своего часа эскизы новых моделей...

Мотолодка "Бриз" (см. № 189) теперь выпускается под названием "Вельбот-39"

Артем Лисочкин

Фото автора, Александра Фрумкина и из личного архива Вячеслава и Игоря Чупайло

МОРЕМАН

ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ КАТЕРОВ И ЯХТ

Доставка по России
Цены приведены в рублях

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

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

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

	руб.
Cadet 240 + Mercury 3,3M	47 543
Cadet 260S + Mercury 4M	60 323
Cadet 285S + Mercury 8M	88 944
Cadet 310S + Mercury 8M	91 005
Cadet 310S + Mercury 15M	97 791
Zoom 310S + Mercury 8M	86 729
Zoom 340S + Mercury 15M	104 906
Classic Mark I ST + Mercury 15M	135 311
Classic Mark II ST+ Mercury 30M	180 666
Futura Mark II C ST + Mercury 30M	188 598
Futura Mark II HD Pack + Mercury 30EL	255 535
Futura Mark III HD Pack + Mercury 50ELO	294 432

	руб.
Cadet 240 + Johnson 3R	46 108
Cadet 260S + Johnson 3R	53 145
Cadet 285S + Johnson 8R	87 639
Cadet 310S + Johnson 8R	89 700
Cadet 310S + Johnson 15R	97 530
Zoom 310S + Johnson 8R	85 424
Zoom 340S + Johnson 15R	104 645
Classic Mark I ST + Johnson 15R	135 050
Classic Mark II ST+ Johnson 30R	178 004
Futura Mark II C ST + Johnson 30R	185 936
Futura Mark II HD Pack + J 30EL	255 561
Futura Mark III HD Pack + J 50PL	311 241

	руб.
Cadet 240 + Yamaha 2CMHS	42 656
Cadet 260S + Yamaha 4ACMHS	60 414
Cadet 285S + Yamaha 8CMHS	87 235
Cadet 310S + Yamaha 15 FMHS	101 080
Cadet 310S + Yamaha 8CMHS	89 309
Zoom 310S + Yamaha 8CMHS	85 032
Zoom 340S + Yamaha 15 FMHS	108 208
Classic Mark I ST +Yamaha 15 FMH	138 599
Classic Mark II ST +Yamaha 30HMHS	175 263
Futura Mark II C ST + Yamaha 30HMHS	183 201
Futura Mark II HD Pack + Yamaha 40VEOL	280 240
Futura Mark III HD Pack + Yamaha 50HETOL	332 800

СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ

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

ЯХТЕННАЯ ОБУВЬ "DUBARRY" (Ирландия)

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

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

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

КРАНЦЫ

	руб.
Кранец 9х30 см	277
Кранец 12х42 см	406
Кранец 15х60 см	650
Кранец 19х68 см	975
Кранец 22х72 см	1 259
Держатели кранцев (нерж.)	от 4 108

ЯКОРЯ

Стальные, горячей оцинковки

	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 Дэнфорта, 4 кг	714
Якорь Дэнфорта, 6 кг	1 076
Якорь Дэнфорта, 10 кг	1 744
Из нерж. стали, полированные	
Якорь Брюса, 5 кг	5 840
Якорь Брюса, 7,5 кг	8 753
Стальные с пластиковым покрытием	
Якорь Attwood (США), 4,5 кг	810
Якорь Attwood (США), 7 кг	1 168

ОДЕЖДА ДЛЯ ЯХТСМЕНОВ

Непромоканцы PRO RAINER (Германия)

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

СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ ДЛЯ ПРОГУЛОЧНЫХ СУДОВ ZODIAC (Франция)

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

БУИ

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

ТРОСЫ, ФАЛЫ, ШКОТЫ

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

СУДОВЫЕ ЛАКОКРАСОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ INTERNATIONAL (Англия)

	руб.
Грунты	
Primocon (0,75)	731
Interprotect, эпокс. 2-комп. (5 л)	5 017
Gelshield-200 (2,5 л)	3 259
Необрастающие краски	
Micron extra, эрод. (5 л.)	10 236
Trilux, тверд., для алюминия (5 л)	9 154
Interspeed Ultra (2,5)	4 995
VC17-m, тефлон, тонк. пленка (2 л)	4 510
VC-Offshore, тефлон (2 л.)	4 067
Prop o drev, аэрозоль (0,5 л.)	1 161
Эмали	
Toplac (2,5 л.)	2 681
Brightside, полиуретан., (2,5 л.)	2 194
Perfection, полиуретан. (2,5 л.)	3 585
Шпатлевки, смолы	
Watertite (1 л.)	2 227
Interfill (170 мл.)	278
Gelshield (1,44 л.)	3 150

КРЕПЕЖ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ

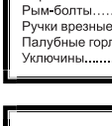
	руб.
Гайки	5,20
Гайки колпачковые	6,50
Гайки-барашки	10,21
Болты	8,36
Винты	4,64
Саморезы	2,22
Шурупы	10,21
Шайбы плоские	1,44
Шайбы декоративные	1,56
Заклепки вытяжные	10,21
Шплинты	5,57
Кнопки для ткани, защелки для тента	от 3,90

СРЕДСТВА УХОДА ЗА СУДНОМ STARBRITE

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

ЭЛАСТИЧНЫЕ ГЕРМЕТИКИ И КЛЕИ ДЛЯ РЕМОНТА И СТРОИТЕЛЬСТВА СУДОВ SIKAFLEX

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



ТАКЕЛАЖ И ДЕЛЬНЫЕ ВЕЩИ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ

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

"CATENIFICIO RIGAMONTI", Италия

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

НАВИГАЦИОННЫЕ ОГНИ

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

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

МОРЕМАН

КЛУБ ПОСТОЯННЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ

СЕТЬ МАГАЗИНОВ МОРСКИХ ТОВАРОВ

ПОКУПАЙТЕ ЕЩЕ ДЕШЕВЛЕ !

Компания МОРЕМАН желает подарить Вам, как читателю журнала, свою дисконтную карту. С ее помощью Вы сможете приобретать в магазинах МОРЕМАН 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 МОРЕМАН, либо его интернет-магазин www.moreman.ru.

(095) 101-3362
www.moreman.ru

Продукция Богородского машиностроительного завода

ОАО "Богородский машиностроительный завод" вот уже более полувека производит судовые двигатели для маломерного флота, став к настоящему времени лидером по их конвертации на российском рынке. Основанный в 1943 г. на базе эвакуированных во время Великой Отечественной войны ремонтных мастерских, завод не один десяток лет выполнял госзаказы оборонного комплекса страны, выпуская конвертированные двигатели для ВМФ. Однако современная экономика изменила ситуацию, и специалистам предприятия приходится учитывать не только основные тенденции отрасли, но и потребности рынка. Сегодня приобретение легкого современного маломощного дизеля для небольших судов — трудная, в основном по финансовым соображениям, проблема для судовладельцев. Технически законченные судовые стационарные силовые установки на базе современного легкого дизельного двигателя предлагают только зарубежные производители, стоимость продукции которых близка к заоблачной для основной массы владельцев водного транспорта. Это и определяет их повышенный интерес к продукции отечественных производителей, таких как "Богородский машиностроительный завод".

ИСО 9001
БОГОРОДСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД
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.

Двигатель ЯМЗ - 238М2БРР
для замены судовых двигателей 3Д6
в двухвальных установках

ТМЗ-450Д/90Грр
Судовой конвертированный
двигатель для маломерных
судов (11 л. с.)

Нашим потребителям -
уникальный
"СЕРВИСНЫЙ ПАКЕТ":
"Программа поддержки клиента"
Специальная программа
"VIP - сервис"
Комплектация по требованию
заказчика

Информация по представителям
в Вашем регионе :
www.bogorodskmash.ru
bmzmark@sinn.ru
(83170) 201-04

Набирая обороты!

Одна из последних конструкторских разработок предприятия — конвертация лодочного дизеля "ТМЗ-450Д/90Грр-1". По мнению специалистов, он может пользоваться спросом в качестве силовой установки для яхт и катеров при снабжении его соответствующим оборудованием. Эту проблему и решает Богородский завод — он оснащает тульский двигатель дизель-генератором; помпой забортной воды; устройством охлаждения масла; кронштейнами для гашения вибрации; собственным реверс-редуктором.

Четырехтактный одноцилиндровый дизель "ТМЗ-450Д/90Грр-1" предназначен для установки на водоизмещающие суда, эксплуатирующиеся в пресных водах в условиях умеренного климата (при температуре от -50° до +50°С и относительной влажности воздуха 98% при +25°). Цилиндр объемом 454 см^3 расположен вертикально, имеет диаметр 85 мм; ход поршня — 80 мм. Мощность при частоте вращения коленвала 3600 об/мин — 11 л.с.; впрыск непосредственный. Смазка комбинированная: под давлением от масляного насоса и разбрызгиванием. Дизель снабжен воздушной системой охлаждения от центробежного насоса и имеет 14-вольтовый генератор переменного тока с реле-регулятором, встроенный в маховик.

Двигатель "Богородского машиностроительного завода" весьма экономичен: удельный расход топлива на номинальном режиме — 280 г/кВт.ч. Запуск дизеля осуществляется механическим ручным или электрическим стартером.

Дизель имеет датчики сигнализатора давления и температуры масла.

Одно из достоинств "ТМЗ-450Д/90Грр-1" богородской конвертации — компактный, легкий реверс-редуктор собственного производства. Одноступенчатый шестеренчатый реверс-редуктор "рр-1" имеет передаточное число 2.5 на переднем ходу и 2.14 — на заднем; снабжен водяной системой охлаждения забортной водой от водяного насоса. Смазка "рр-1"

Генеральный директор ОАО "Богородский машиностроительный завод" Н. А. Чистов

осуществляется разбрызгиванием из масляной ванны. Гребной винт правого вращения имеет диаметр 280 мм, шаг — 302 мм, наибольший упор — 1500 Н (150 кгс).

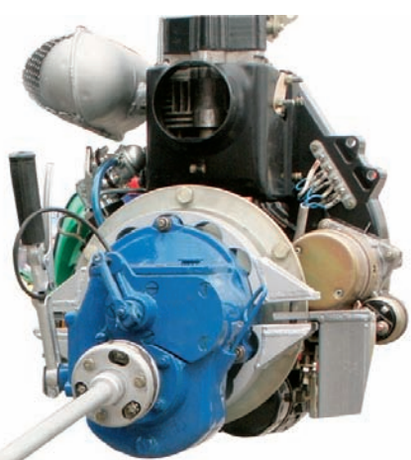
Среди особенностей "рр-1" конструкторы отмечают осуществление реверса за счет переключения фрикционной муфты, а также возможность дистанционного переключения и наличие самовсасывающего водяного насоса для охлаждения.

Комплект поставки включает дизель "ТМЗ-450Д/90Г"; реверс-редуктор "рр-1"; валопровод с гребным винтом. По заявке клиента в комплект поставки могут быть добавлены воздухофильтр и глушитель.

Кроме представленной модели ОАО "Богородский машиностроительный завод" производит судовые двигатели мощностью 11-300 л.с. Из особенностей этих двигателей можно отметить оптимальный вес, высокую ремонтопригодность, адаптированность к жестким условиям эксплуатации. А обязательное освидетельствование российскими Речным и Морским Регистрами судоходства делают эти двигатели безопасными, надежными и удобными в эксплуатации.

Достоинства продукции предприятия были оценены не только потребителями, но и экспертными комиссиями всероссийских конкурсов. Так, двигатель "ЯМЗ 238 ГМ2ср" стал обладателем серебряного знака "100 лучших товаров России" и золотого знака качества XXI в.

Для своих заказчиков завод предлагает не только продукцию, отвечающую ГОСТ ИСО 9001, но и уникальный "Сервисный пакет", который позволяет каждому потребителю выбрать оптимальную схему сотрудничества. Предприятие строит свою политику на индивидуальной работе с каждым клиентом, поэтому менеджеры ОАО "Богородский машиностроительный завод" обязательно найдут возможность удовлетворить все пожелания покупателя и обеспечат полное сопровождение заказа, а также гарантийное и послегарантийное обслуживание.



Основные данные мотора "ТМЗ 450Д/90Грр-1"

Габаритные размеры, мм	1500×465×545
Масса дизеля, кг	75 (ориентировочно)
Число цилиндров	1
Расположение цилиндра	Вертикальное
Степень сжатия	19±1
Угол опережения впрыска, град.	25–32
Номинальная мощность, кВт (л.с.)	8,0 (11,0)
Частота вращения коленвала, об/мин:	
— при номин. мощности	3600±50
— при макс. крутящем моменте	2700±100
— миним. на режиме холостого хода	1000±100
Макс. крутящий момент, Нм (кгс.м)	Не менее 22 (2.2)
Средний уровень шума, дБ	Не более 101
Уровень общей вибрации, дБ	Не более 107

На правах рекламы

НОВЫЙ ПИТЕРСКИЙ КАТАМАРАН

Нынешней зимой на петербургском предприятии “Арт Марин” была заложена сразу целая серия однотипных небольших крейсерских катамаранов. Головное судно спущено на воду в майские дни и проходило самые первые ходовые испытания.

Новый катамаран создан “по мотивам” проекта под названием “Гардемарин” хорошо известного читателям “КиЯ” питерского конструктора Г.С.Адрианова, однако есть существенные отличия от оригинала. Главное — длина: для повышения мореходности и обитаемости корпуса удлинены почти на метр. Кроме того, вместо жестко установленных плавников применена пара кинжальных швертов — это, как полагают создатели нового катамарана, позволит повысить крутизну хода на лавировке, что может сделать его довольно интересным гоночным снарядом.

Уже сейчас в постройке находятся еще две лодки “Артмарин-26”, и есть вероятность, что их флот станет быстро пополняться. Однотипность яхт позволит их владельцам вести азартную спортивную борьбу с зачетами “по приходам”. Возможно, что сейчас зарождается новый отечественный класс парусных яхт — тем более, что конструкторы в настоящий момент приводят всю документацию в соответствие с требованиями IMMCA (International Multihull Micro Class Association). Как следствие, владельцы яхт “Артмарин-26” смогут участвовать в зарубежных гонках наравне с другими малыми крейсерскими многокорпусниками.

Корпуса новых яхт строятся традиционным для отечественного малого судостроения — в матрице ручным формованием с использованием полиэфирной смолы. Для обеспечения прочности и жесткости в конструкции чередуются три слоя стекломата и четыре — стеклоткани, дополнительно корпус усиливают вклеенные фанерные переборки и приформованные элементы внутренней обстройки. Палуба судна имеет сэндвичевую конструкцию с наполнителем из пенопласта. Корпуса судна одинаковы (они выклеиваются в одной матрице) и соединяются между собой в носу и корме алюминиевыми трубчатыми балками. Центральная же балка судна выполнена объемной из стеклопластика и представляет собой весьма вместительный “багажник”, позволяющий убрать из нешироких корпусов нежелательные в жилых помещениях, но необходимые в походе газовые баллоны, канистру с топливом, аккумулятор и другие массивные вещи. Помимо прочего, это позволяет сосредоточить тяжелые грузы вблизи ЦТ, что уменьшает продольный и поперечный моменты инерции, снижая размах и амплитуду качки судна.

Планировка судна стандартная — с жилыми помещениями в корпусах. В кормовых отсеках расположены спальные места, в центре — камбуз (в правом) и штурманский стол (в левом корпусе), дополнительные спальные места предусмотрены в носовых отсеках. Для упрощения и удешевления конструкции на яхте нет сдвижных поворотных люков наподобие тех, что применены на катамаране “Валет” (“КиЯ” № 188) — на новом судне обычные откидные люки на задрайках.

Яхта оснащена поворотной мачтой (предусмотрены два варианта — алюминиевая и углепластиковая). На мостике предусмотрен выносной транец для установки подвесного мотора.

Подробный отчет о редакционных испытаниях яхты “Артмарин-26” будет опубликован в одном из ближайших номеров “КиЯ”, а, кроме того, один из наших корреспондентов планирует принять участие в первой крейсерской гонке катамаранов такого типа, которая стартует 30 июля по маршруту С.-Петербург—Котка—Стокгольм.

А.Г.

Основные данные катамарана “Артмарин-26”

Длина, м:	
— макс. с бушпритом	9.2
— корпуса	8.0
Ширина, м	4.9
Осадка, м:	
— с поднятым швертом	0.35
— с опущенным швертом	1.50
Высота мачты, м	12.5
Площадь парусности*, м²:	
— грот	34.6
— генуя	16.1
— стаксель	10.5
— геннакер	63
Водоизмещение, кг	900
Пассажировместимость, чел.	6
Мощность вспомогательного двигателя, л.с.	10
Скорость под мотором, уз	6-7

* Возможна комплектация катамарана парусами уменьшенной площади (в сумме — 25 м²), что позволит управлять им и новичкам, прошедшим только годичный курс обучения в ГИМС.

ART marine

ИСКУССТВО СУДОСТРОЕНИЯ

Фирма “Арт Марин” более 12 лет специализируется на разработке и производстве стеклопластиковых изделий в области маломерного судостроения. Накопленный опыт позволил реализовать ряд наиболее востребованных проектов гребных и парусных лодок, водных велосипедов.

■ Народная шлюпка “Фофан” (проект инженера А.П. Фан-дер-Флита) выпускается в двух вариантах: как гребная лодка — она получила заслуженное признание охотников и рыболовов, а как швертбот —достаточно эффективно применяется при проведении парусных регат юных моряков. Обе модификации с успехом эксплуатируются на многочисленных прокатных базах туризма и семейного отдыха.

Лодки-картоп “Фордевинд” и “Тузик” благодаря небольшому весу, позволяющему транспортировать их на обычном багажнике легкового автомобиля, были высоко оценены автолюбителями. Парусные варианты картопов особенно полюбились детям, делающим первые шаги в освоении искусства плавания под парусами.

Водный велосипед пользуется большой популярностью как средство отдыха на воде: в парках, на пляжах, санаториях и турбазах. Его надежность, простота управления и максимальная безопасность плавания заслужено привлекают и детей, и взрослых.

ПРОЕКТЫ ФИРМЫ “Арт Марин”:

■ В 2004 г. завершено строительство новой модели судна на воздушной подушке для широкого потребления. Основным его достоинством, помимо высоких скоростных характеристик, является практически неограниченная проходимость на труднодоступных участках бездорожья (вода-суша), что, безусловно, привлечет внимание любителей охоты, рыбной ловли, туризма и водного экстрима. СВП займет достойное место и в использовании медицинскими, охранными и оперативными службами. Трудно переоценить его возможности и при оказании помощи в экстремальных условиях работы МЧС!

Разработана конструкция 15-местного экскурсионного речного мини-трамвайчика для использования на внутренних реках и каналах. Благодаря его конструкции обеспечивается полностью круговой обзор акватории, что гарантирует высокую безопасность плавания и достаточную комфортабельность для пассажиров.

И, наверное, самое интересное для читателей “КиЯ”: в этом году “Арт Марин” приступает к производству незаслуженно забытой в России, но по-прежнему популярной за рубежом нестареющей яхты “Фолькбот” в стеклопластиковом варианте!

Директор фирмы “Арт Марин” Олег Горский

СТЕКЛОПЛАСТИКОВЫЕ ЛОДКИ фирмы “Арт Марин”:

	Длина, м	Ширина, м	Вес, кг
ГРЕБНЫЕ И ПАРУСНЫЕ ЛОДКИ			
“Фофан”	4.60	1.60	80
“Фордевинд”	3.15	1.25	54
“Тузик”	1.90	1.17	25
ВОДНЫЕ ВЕЛОСИПЕДЫ			
“Бетман”	3.00	1.60	74
“Дельфин”	3.60	1.80	110
СУДНО НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ	4.20	2.40	200

WWW.ARTMARINE.RU
artmarin@rambler.ru
Факс: (812) 356 4890
Тел: (812) 973 5338
(812) 909 2220

На правах рекламы

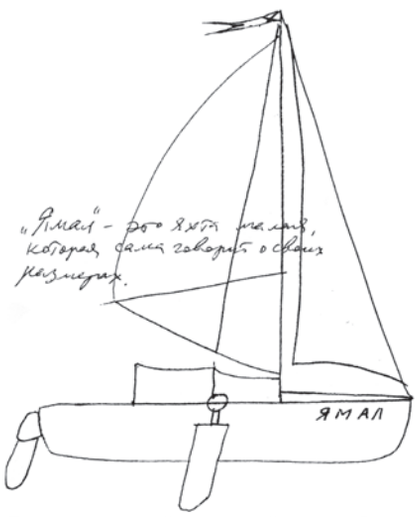
“Ямал” — вариант “народной” мини-яхты

“Парусники — аристократия морей”. Звучит красиво, но, как все действительно аристократичное, они далеко не всем доступны. Очень немногие могут позволить себе держать яхту где-то на море или хотя бы на Клязьминском водохранилище. Даже небольшую. А уж тем более — совершить недельный круиз на “Sea cloud” за 2500–10 000 долларов. Как быть представителю “среднего класса”, который достроил себе, наконец, “фазенду”, заменил “шестерку” на “девятку”, отремонтировал квартиру (почти под евростандарт) и не знает, чего еще в этой жизни желать? К тому же, он начитался в детстве Грина и Стивенсона, а неподалеку расположено чудесное озеро, в котором отражаются облака, приплывающие из-под Зурбагана.

В прошлом веке недорогая разборная яхточка “Мева” (“Чайка”) польской постройки позволяла простым смертным ощутить прелесть хождения под парусами. Причем гораздо острее, чем на большой яхте: вода-то рядом, а кроме того — каждый сам себе лоцман, боцман и капитан. Три упаковки общим весом 80 кг легко размещались и на багажнике автомобиля, и в вагоне поезда. Кати себе, хоть в Коктебель, хоть на Рижское взморье, а то и на Байкал или Телецкое озеро. Напомню, что “Мева” — 3.5-метровый швертбот с мягкой оболочкой на деревянном каркасе, имеющий надувные борта, гарантирующие непотопляемость. По общему убеждению, очень удачный был корабль, но, увы, поляки его давным-давно сняли с производства (не пользовался спросом?), а наши заводы, тот же “Салют”, так и не смогли освоить что-то подобное.

Прошлым летом у “Мевы”, которую владельцы единичных уцелевших экземпляров устали латать, наконец-то появился серьезный российский конкурент. Точнее — преемник. Идея та же, но со всеми признаками усовершенствованного изделия “нового поколения”.

Разборная каркасно-надувная вооруженная шлюпом яхта-швертбот “Ямал” (название само говорит о размерах лодки: “я — маленький”, хотя “Ямал” крупнее и вместительнее “Мевы”) спущена на воду Московского моря и прошла испытания по полной программе и методике ВНИЛТЭ для туристских разборных парусных судов. Наличие “мягкой” каюты, увеличенные размеры (шире “Мевы” на 35 см и длиннее на 1.4 м), на 4 м² большая парусность, а главное — повышенная благодаря не только непотопляемости, но и незаливаемости при оверкиле безопасность — это главные ее отличия. Отметим еще ускорение сборки (втроем можно собрать за 30 минут против 1.5–2 часов сборки “Мевы”) и также меньший вес: 58 кг (всего две упаковки — пенал и рюкзак) — все это очень существенно.



Первоначальный авторский эскиз “Ямала”

В прогулочном и круизном вариантах “Ямал” может изготавливаться без занимающего много места центрального швертового колодца; тогда его пассажировместимость увеличится до четырех-пяти человек. Профилированные бортовые шверцы при смене галса автоматически устанавливаются под оптимальным углом атаки к набегающему потоку. Подводные камни и мелководья такой конструкции не страшны. Гоночный, безкаютный, двухместный вариант снабжен центральным швертом.

Проект разработан а В.А.Строгоновым. Его первый “Таймень” был изготовлен “на коленке” из непременной раскладушки и двух хоккейных клюшек, в конструкции же “Ямала” (по авторской терминологии это проект “Таймень-4”) используются детали серийных “Альбатроса”, “Простора”, того же “Тайменя” и виндсерфера “Мустанг”. Прогресс! Стал более прочным и каркас, изготовляемый уже не из дерева, а из алюминиевого сплава. Наконец, большим плюсом является то, что для этого 4.7-метрового парусного суд-

Сравнительные характеристики швертботов “Ямал” и “Мева”

	“Ямал”	“Мева”
Длина наибольшая, м	4.7	3.5
Ширина наибольшая, м	1.65	1.3
Масса, кг	58	78
Пассажировместимость, чел.	3–4	2–3
Парусность, м²	10	6.4
Время сборки, ч	0.5–1	1.5–2
Материал каркаса	Легкий сплав	Дерево
Наличие походной каютки	Да	Нет
Заливание при оверкиле	Нет	Да
Габариты упаковок, м	1.8×0.25×0.20 1.10×0.40×0.30	1.20×0.40×0.25 1.12×0.48×0.22 0.61×0.55×0.20

Коротко об авторе проекта:

ВАЛЕНТИН АЛЕКСЕЕВИЧ СТРОГОНОВ — выпускник МВТУ им. Н. Э. Баумана. Поработав пять лет в "оборонке" конструктором и испытателем, в частности по теме "Шквал" (подводные ракеты), перешел на мирные рельсы. Он — автор широко известных байдарок "Таймень"*, которые без малого вот уже 30 лет выпускаются московским заводом "Салют". Увлекался водным туризмом, не только сам плавал под парусом и на веслах, но и сплавлялся по рекам высшей категории сложности, организовал во ВНИЛТЭ ЦСТЭ (теперь это — Академия туризма) отдел испытаний, через который когда-то проходило все, что выпускалось для туризма. Так, первые надувные байдарки "Ласточки" побывали на Кавказе, первые "Альбатросы" два раза пересекли Байкал (за что пришлось получить нагоняй от начальства), первые "Просторы" побывали на Азове и т. д. В. А. Строгонов в советские времена получил 15 авторских свидетельств на изобретения в области разборных плавсредств, он и сейчас продолжает творить, выдумывать, строить.

* О них рассказывалось в "КиЯ" № 64 и № 70. Проект одноместного прототипа "Ямала" был опубликован в "КиЯ" № 99.

на не нужны ни штатная охраняемая стоянка, ни трейлер для перевозки; "Ямал" удобен для хранения и ремонта своими силами.

В настоящее время готовы к внедрению прошедшие длительные испытания образцы одноместного каяка, парусного туристского катамарана и парусно-гребного прогулочного катамарана. Есть даже проект двухместного парусного веломобиля-амфибии, а как "это" выглядит, я даже вообразить себе не могу. Для меня самый замечательный проект Строгонова — это установленный еще в 1999 г. на парусно-моторном катамаране разборный храм во имя Архангела Михаила, предназначенный для совершения богослужений в прибрежных деревнях вдоль цепочки верхневолжских озер. Этот плавучий храм совершил великий крестный ход от истока Волги по водам трех великих славянских рек (Волга, Днепр, Западная Двина) , завершившийся в Москве у храма Христа Спасителя.

Проект многоцелевой народной яхты "Ямал" уже сейчас готов для выпуска первой промышленной серии на базе небольшого опытного производства "Истринский экспериментально-механический авиационный завод", которому, однако, необходимы спонсорские гарантии. Желание рассмотреть строгоновский проект заявили и некоторые другие предприятия. Можно предположить, что со сбытом сложностей не будет. "Ямал" гораздо проще, удобнее в эксплуатации и безопаснее, чем известные у нас серийные туристские катамараны. Судя по почте, уже сегодня на "Ямал" обратили внимание многие школы (в первую очередь, московские), детско-юношеские парусные и туристские клубы и кружки, морские кадетские классы и даже морские и речные училища. Одна из баз отдыха на о. Селигер готова рассмотреть вопрос о заказе серии "Ямалов" для собственных нужд и для продажи их автотуристам.

Парусные путешествия и прогулки, как и спортивные встречи на "Ямалах", могут, на мой взгляд, послужить развитию яхтинга и туризма в нашей стране.

Юрий Исатов, *Москва*

Сказки об итальянском судостроении

Моторная яхта “Baia”

Великий пролетарский писатель нисколько не покривил душой, назвав цикл своих вполне реалистических в сущности рассказов об Италии “сказками”. Такая она, эта замечательная европейская страна, что о чем бы самом обыденном ни пытаешься рассказать — все обретает привкус прекрасной нереальности.

Плывем на Капри

Выставку “Navigare” уже в двенадцатый раз организует Ассоциация мореплавания южноитальянской области Кампана (ANRC). В этом году она проводилась в месте, хорошо известном нашему воспитанному на соцреализме читателю — на острове Капри в Неаполитанском заливе, а организована под патронажем региональных государственных властей и при содействии заинтересованных служб — каприйского муниципалитета и яхт-клуба администрации портов Неаполя и Капри. Особенность “Navigare” в том, что она предназначалась прежде всего для специалистов. Выставке регионального масштаба слишком тяжело конкурировать с Генуэзской или Римской выставками, поэтому организаторы пошли по пути целевого вложения средств: собрали группу лиц, от которых в наибольшей степени зависит коммерческая успешность мероприятия — зарубежных дилеров и журналистов специализированных изданий — и предоставили им все возможное, чтобы они за несколько дней смогли ознакомиться с состоянием дел местного малого судостроения. Кроме яхтенных дилеров из Испании, Швейцарии, Франции среди приглашенных оказались коллеги из испанских и французских журналов, а также представители заинтересованных московских компаний. Спрос на “большие” моторные яхты в Москве в этом году небывало велик, счет проданным судам ведется на десятки, поэтому неаполитанским судостроителям был прямой резон продемонстрировать нашим соотечественникам все прелести итальянского дизайна и передовой инженерной мысли.

Официальное название выставки “Navigare a Capri” (в вольном переводе — “Идем на Капри”) оказалось верным: все представляемые суда волей-неволей должны были прийти в акваторию порта Капри своим ходом, перейдя через слегка туманный в это время года Неаполитанский залив с двух-трехбалльной волной. Такой вот своеобразный входной тест, дающий право считать все экспонаты стопроцентно работоспособными и надежными в деле. Преодолели и мы этот путь на быстроходном пароме-катамаране, оставив по левому борту едва проступающий в дымке силуэт Везувия, в шумной компании разноязыких туристов и в сопровождении представителей фирмы “Eurosportello”, ответственных за надлежащее обхождение с нашей делегацией.

Капри вблизи оказался очень милым гористым островком, покрытым кустарником и лимонными садами, в зелени которых маленькие аккуратные домики прижимались к крутым склонам известняковых скал. От крохотного морского вокзала до центра Капри всего около полукилометра по склону вверх, однако подъем по узкой извилистой дороге на микроавтобусе занял довольно много времени. В основном из-за того, что для разъезда со встречным транспортом водителю приходилось снижать ход до самого малого — зазор между бортами обычно не превышал десятка сантиметров. Местные жители предпочитают пользоваться мотороллерами и экономят стояночные площади со скряжьей дотошностью: под парковки оборудуются даже крыши сараев, оказывающиеся по причине гористого характера жилых участков вровень с дорожным серпантином.

Из разговоров с Данило — представителем “Eurosportello”, помогающим нам побыстрее освоиться в этом райском уголке Европы, выясняется, что со

На этих бесхитростных по дизайну катерах красуется шестизначная цена в евро

Шоколадная "Rivarama" эффектно выделяется даже на фоне других итальянских моторных яхт

РИБ в Италии — вполне серьезное судно

Каприйская Марина Гранде обычно заполнена судами до отказа

свободными площадями на Капри действительно большие проблемы, не хватает свободных мест даже в Марина Гранде — главной лодочной стоянке острова. Свое судно можно поставить там только по знакомству, и обходится это очень недешево. Узнаем также и то, что государственные власти итальянских регионов достаточно самостоятельны в экономическом отношении и вольны расходовать на развитие местной промышленности через посредничество региональной торговой палаты немалые бюджетные суммы. Выставка "Navigare" — один из пунктов обширной, на два года вперед, программы помощи малому и среднему бизнесу, к которому относятся итальянские верфи, преимущественно неаполитанские, специализирующиеся на строительстве прогулочных моторных яхт длиной 10–25 м. Доля "малых предприятий" региона в национальном судостроении весома — 6.5%, причем многие торговые марки хорошо известны за границей. В развитие этих предприятий, обучение персонала, проведение рекламных кампаний, направленных на прорыв на мировые рынки, местными властями вложено порядка 1 375 000 евро.

Направляемся в выставочную гавань. Сверкающие хромом суда, на глаз порядка сорока корпусов, стоят тесно — борт о борт, гостеприимно перекинув с кормы на причальную стенку раздвижные трапы. На бортах многих из них читаются название и порт приписки — значит, катера любезно предоставлены уже действующими владельцами и работают на благо фирмы-строителя. Экспонируются в основном "большие" каютные катера и моторные яхты прибрежного и неограниченного районов плавания. Много РИБов, довольно серьезных как по оборудованию, так и по мощности установленных подвесников и стационарных двигателей. Характерная деталь итальянской жестконадувной лодки, уже отмеченная нашим журналом — наличие прочной секции-накладки на самом носу, облегчающей сход на берег и работу с якорем. Сам якорь "по-взрослому" выглядывает из специального клюза в форштевне. Среди моторных яхт — полное разнообразие, от небольших 10-12-метровых "карманных крейсеров" до представительных "кораблей" в 20-25 м длиной. Многие имена знакомы по прошлым публикациям и тестам "КиЯ" — "Apreamare", "Salpa", "Gagliotta", "Sarnico". Линии корпусов особенно гармонично выглядят на фоне морской синевы, доказывая самоценность и экспортную силу "итальянского дизайна", одной из неотделимых составляющих сказочной местной обыденности. Приз симпатий, без сомнений, заслуживала изысканно-стильная лимузиноподобная "Rivarama" цвета красного дерева с кокетливым именем "Chocolate" на транце. Впрочем, попадались образцы и довольно заурядной внешности, но с неизменно многозначным ценником на сопроводительной табличке.

Итальянцы знают цену своей работе. Директор одной из небольших миланских верфей признался, что стоимость килограмма готового пластикового корпуса составляет у него около 20 евро, что процентов на 60–80 выше среднероссийских показателей. Но надо отдать должное европейскому качеству постройки: только лучшие материалы, ручная формовка корпусов в сочетании с передовым технологическим оборудованием, соответствие конструкции жестким требованиям правил ЕС. И это уже не сказки.

“Pershing” — прогулочная ракета средней дальности

Шкипер маневрирует с помощью подруливающего устройства

В кормовом ангаре уместился РИБ со стационарным мотором

На простор выруливает младший брат 76-го — “Pershing-52”

Вокруг острова со скоростью “Pershing”

Выставка на воде подразумевает демонстрацию образцов “живьем”, на ходу. Надо признать, итальянцы не проявляли особого рвения покатать любого желающего, даже из “узкого круга”, но на несколько выходов в море договориться удалось. Заслуживает отдельного рассказа тур вокруг острова на одном из самых примечательных экспонатов — 76-футовом “Pershing”, представленном одноименной верфью под эгидой “Ferretti Group”. К нему применимо определение “самое”: самая яркая внешность, самые высокотехнологичные машины и оборудование, самые изысканные интерьеры, все собрано воедино без компромиссов и подано под агрессивным, легко запоминающимся именем. Угадывается хорошая работа маркетологов. “Pershing” можно безошибочно узнать в строю близких по размеру катеров по фирменному серебристому цвету корпуса с темно-синей цветовой отделкой, причем раскраска “наружная” — нанесена поверх декоративного слоя корпусного пластика. Есть модели и традиционного белого цвета, как наша “76-я”.

На борту собралось человек 15 — на всю паспортную пассажировместимость. В ожидании выхода рассматриваем как следует устройство судна. Первое сильное ощущение — от свободно спланированного просторного салона под жесткой крышей рубки. Он не стеснен никаким вспомогательным оборудованием, доминирует огромный темно-бордовый кожаный диван для деловых, надо понимать, переговоров. Пространство салона отделено от кормы только стеклянной, не закрывающей обзора переборкой со сдвижной дверью. По степени нагруженности интерьера технологическими “чудесами” с этой яхтой может спорить разве что замок Фантомаса. Легким нажатием кнопки крыша рубки медленно отъезжает назад, открывая доступ свету и воздуху. Столь же легко можно поднять широченную крышку ангара на корме, под которой скрывается целый десантный комплекс: небольшой водометный РИБ в паре с аквабайком и поворотная шлюпбалка для спуска аппаратов на воду. Из небольшой тумбочки в салоне сразу за местом водителя нажатием очередного рычажка выползает плоская

панель телеэкрана, а высокая стеклянная перегородка за ней способна в момент превратиться из прозрачной в молочно-белую, чтобы не затруднять просмотра телепередач, и при необходимости отделить шкипера от салонного общества. Сам пост управления радует отсутствием нарочитой "самолетоподобности", приборы управления сосредоточены на компактной центральной панели и частично — под лобовым стеклом к левому борту. С большого экрана карт-плоттера прямо над штурвалом легко читается вся необходимая навигационная информация. Сам штурвал, впрочем, кажется расположен излишне низко, особенно если учесть, что рулить удобнее стоя — обзор с места водителя довольно ограниченный.

Осматриваем помещения. В подпалубное пространство из салона ведет забавный изогнутый коридорчик, как будто заимствованный с какого-нибудь торпедного катера, но оканчивается он совсем не военно-морскими по отделке каютами. Мебель теплого цвета вишневого дерева не имеет ни одного острого угла. Всего кают четыре, разной степени комфорта, и три из них — со своими просторными ванными комнатами. Помещения экипажа предусмотрительно отделены от гостевых, вход в них — из кормовой части салона по винтовому трапу. Там же расположены и камбуз, и очень полезный проход напрямую в моторный отсек, который хочется уважительно называть машинным отделением. Яхта приводится в движение парой дизелей "MTU" по 2000 л.с., работающих на приводы Арнесона с частично погруженными винтами через двухступенчатые редукторы "ZF".

Довольно интересно понаблюдать за работой столь мощного и технологически совершенного пропульсивного комплекса. Шкипер запускает моторы, сначала один, чтобы потихоньку выбраться из гавани, маневрируя носовым подруливающим устройством, затем второй. Минимальная скорость под двумя — целые 8 уз при 625 об/мин. Выйдя за мол, прибавляем ходу, при 1700 об/мин. скорость за 21 уз, и катер выходит на глиссирование. Обзор, как и следовало ожидать, неважный, особенно при увеличенном дифференте. Конструктор разместил рычаги газа под левой рукой, у самого сиденья, и поза шкипера выглядит спортивно-динамичной, как если бы он управлял судном с помощью румпеля — итальянский дизайн. Обороты двигателей растут, доходят до отметки 2100, и стрелка тахометра останавливается. Скорость же продолжает возрастать: 36, 38 уз. Это включилась вторая передача, позволяющая увеличить обороты вышедших на расчетный режим полупогруженных винтов. На низкий гул моторов накладывается протяжный свист турбин наддува, но шум держится в рамках приличия — в салоне можно разговаривать не повышая голоса. За кормой поднимается шикарный белый петух из-под взрывающих поверхность моря лопастей. Экран навигатора показывает 46 уз, около 86 км/ч. На такой скорости в горячее нутро моторов улетает около 600 литров топлива в час — где-то 7 л/км. Светло-серые скалы острова проносятся по правому борту, нас слегка покачивает на двухбалльной морской волне. Осторожным движением штурвала шкипер закладывает циркуляцию. "Pershing" накренивается градусов на 15 и описывает пологую кривую. Радиус поворота около — 200 м. На одной из водяных "кочек" нас ощутимо встряхивает. Хорошо водителю, он держится за штурвал, простому же "стоячему" гостю ухватиться практически не за что — везде округлые обтянутые мягким винилом панели. На такой скорости пассажиру лучше все-таки пребывать в мягком кресле. Мы завершаем круг почета длиной около 30 км и горделиво входим в гавань. Шкипер твердой рукой вписывает корму в тесный промежуток между соседними бортами. Ощущения от прогулки просто фантастические.

Римские галеры и высокие технологии

Побывать желанным гостем на выставке "Navigare" и не посетить какую-либо итальянскую судоверфь было бы просто неразумно. Переговоры с принимающей стороной были недолгими, и вот наша делегация катит по неаполитанскому шоссе в сторону залива Байя, где, говорят, еще древние римляне строили свои галеры. Там вдоль береговой полосы у подножия одноименного средневекового замка расположились несколько малотоннажных верфей, одна из которых — "Baia" — выпускает пластиковые моторные яхты, называющиеся, как ни странно, так же. Нас встречает менеджер по продажам Энрика де Лука, и за крошечной чашкой неповторимого итальянского кофе рассказывает, чем живет ее фирма. Верфь — семейное предприятие, существующее уже более сорока лет. Начав с небольших деревянных лодок, в последние годы она выпускает высокотехнологичные (класса "high performance") моторные яхты длиной от

По ходу сборки корпус продвигается все ближе к выходу из цеха, прямо к морю

Основные данные некоторых упомянутых в статье моторных яхт

Модель	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Вместимость, чел.	Каюты	Моторы, л.с.	Скорость, уз
"Rivarama"	13.4	3.89	1.19	12	2	2×700	40
"Pershing 76"	23.5	5.5	1.35	16	4	2×2000	48
"Baia Atlantica 78"	24.3	6.03	1.15	18	4	2×2000	48

Все модели "Baia" оборудуются приводами Арнесона

Формовщик неспешно укладывает слой за слоем в палубную секцию

Моторная яхта "Baia"

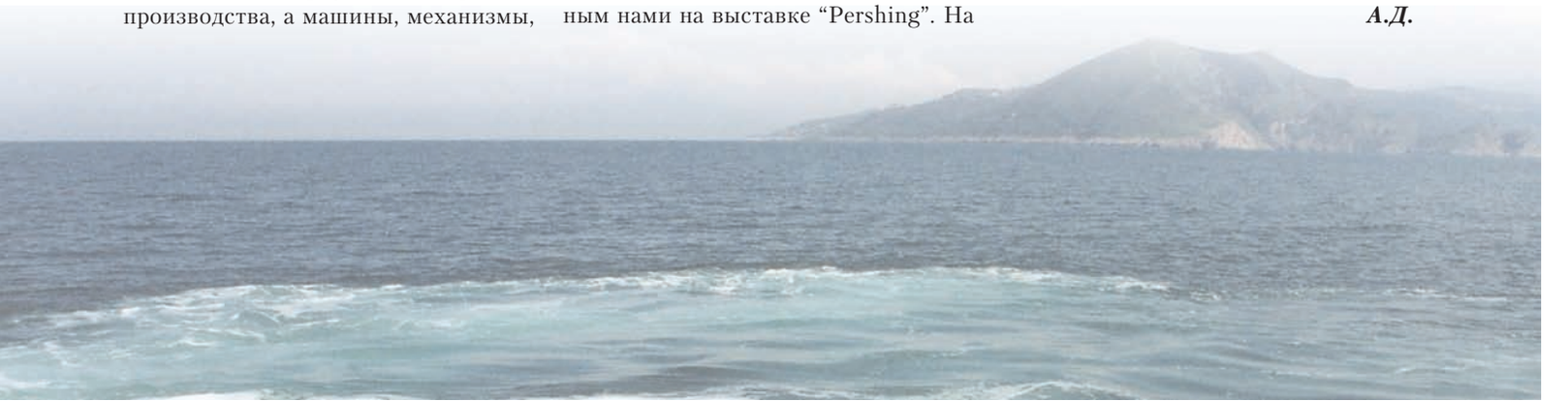
14.5 до 24 м (48—80 футов), рассчитанные на достижение скоростей полного хода в 50 и даже 60 уз. Все шесть выпускаемых моделей оснащаются мощными дизелями "Volvo Penta", "Caterpillar", "MAN", "MTU" и приводами Арнесона, в корпусах применяются современные материалы — винилэфирные и изофталевые смолы, арамидные волокна и сэндвичевые конструкции.

Мы проходим по просторным цехам. Кругом нет ни застарелой пыли, ни свойственного стеклопластиковым производствам стойкого запаха стирола. Смола готовится не в отдельных емкостях, а в специальных смесительных машинах и по шлангам подается внутрь матриц на рабочие места формовщиков. Сама формовка традиционная, ручная, требующая высокой квалификации рабочих — при таком способе пропитки легко "перебрать" с пропорцией смола/стекломатериал. По организации технологических процессов предприятие можно смело отнести к типичным судостроительным верфям с поточно-позиционным методом постройки. Развиты в достаточной степени лишь корпусное и сборочное производства, а машины, механизмы, комплектующие изделия и даже деревянные элементы интерьеров заказываются у контрагентов. Вся фурнитура, дельные вещи — не азиатский ширпотреб, приобретается у местных поставщиков и имеет эксклюзивный дизайн. Дисциплина поставок высока. Как правило, моторные яхты заказываются клиентами с осени. За три-шесть месяцев построечного цикла конструкторская группа прорабатывает интерьерные решения с учетом их пожеланий, отдает заказ поставщикам, верфь получает всю необходимую комплектацию и к весне выдает готовое судно. Надо отдать должное и благоразумию клиентуры: вряд ли кому приходит в голову потребовать яхту в состоянии "под ключ" прямо здесь и сейчас, что довольно часто встречается у российского потребителя. Общая производственная мощность верфи составляет 23-25 новых судов в год, из которых 70% отправляются на экспорт, преимущественно в страны Средиземноморья, а также в Америку и, что показательно, на Украину.

Судя по всему, моторные яхты "Baia" напрямую конкурируют с опробованным нами на выставке "Pershing". На вопрос, каким образом верфи удается держаться "на плаву", Энрика отвечает: "Мы делаем ставку на классический и вместе с тем узнаваемый дизайн. Увидев судно серебристо-серого цвета вы скажете: "А, это "Pershing"!". Мы же хотим, чтобы моторные яхты "Baia" безошибочно узнавались под любой раскраской". Конечно, залог долгой и успешной жизни предприятия не только в продуманном подходе к проектированию продукции. Много значат и гибкая сбытовая политика, и разнообразие форм работы с заказчиком. К примеру, если клиент пожелает приобрести судно другого размера, верфь готова принять его прежнюю "Baia" возрастом до шести-семи лет с вычетом 10% стоимости за каждый год использования. Причем бывает, что старая яхта оказывается дороже новой, как хорошее вино. Это признак доброй репутации марки, одной из примет итальянского прогулочного судостроения.

Впечатления от выставки "Navigare" не исчерпываются одной этой статьей. Мы будем продолжать знакомить читателей с итальянским судостроением и в следующих номерах журнала.

А.Д.



BENETEAU
Трэйд Марин
КАТЕРА И ЯХТЫ
TRADEMARINE.COM
(812) 33-100-55
(812) 115-07-57

СТРАХОВАНИЕ
катеров и яхт
страховое общество
СКАНДИНАВИЯ
(812) 346-69-04
www.marinsurance.ru

ГОЛОВА ПОВЯЗАНА, КРОВЬ НА РУКАВЕ...

Мое фото с окровавленным лбом (на стр. 56 в № 187) заинтересовало многих читателей. Поскольку редакция обещала привести подробности печального случая, остановлюсь на них. "Ранение" получено при тестах американских катеров на волне у Лазурного берега. Вот почему седобородый Клаус Бейртельфельд (редактор "Wassersport") сразу же посоветовал сделать вокруг шрама татуировку с названием конкретного катера-"обидчика" — "Bayliner". Естественно, мне ничего другого не оставалось, как глупо растянуть губы в попытках улыбнуться.
Но давайте обо всем по порядку.

АМЕРИКАНЦЫ НА ЛАЗУРНОМ БЕРЕГУ

ПОКАЗ НОВОЙ СЕРИИ КАТЕРОВ "BAYLINER" И "MAXUM" В НИЦЦЕ

Скорый поезд на всех "парусах" нес большую группу журналистов в Ниццу, где европейское представительство компании "Brunswick" впервые устраивало полноценный двухдневный тест для ведущих водномоторных изданий Старого Света. Этот экономический и культурный центр французской Ривьеры исторически считается самым "русским" на всем Средиземноморье. Говорят, что вплоть до Первой мировой войны по маршруту Санкт-Петербург—Ницца даже курсировал шикарный состав, который так и называли — "поезд великих князей".

Сегодня "Brunswick" привез сюда — в набитую битком Вильфраншевскую марину — перспективные модели из серии "Bayliner" и "Maxum". Мы уже упоминали эту старейшую транснациональную корпорацию (зарегистрирована в 1845 г. в США, объем продаж в 2003 г. превысил 4 млрд. долл.) в репортаже с "Меркури", двигатели от которого устанавливаются на суда всех фирм, принадлежащих "Brunswick". Напомню, что кроме двух вышеупомянутых катерных имен за гигантом развлекательной индустрии (основную прибыль приносит производство столов для бильярда и оборудования фитнесс-центров) значатся следующие известные во всех уголках света судовые бренды: "Sea Ray", "Baja High Performance", "Boston Whaler", "Trophy", "Princecraft Deck", "Hatteras Yachts", "Meridian Yachts", "Sealine Sportcruisers and Yachts". Список, как видите, представительный. Да и сам "Bayliner", которому уже 48 лет от роду, считается компанией номер один в мире по количеству производимых катеров. В прошлом году 10 заводов фирмы (семь находятся в США, по одному в Бразилии, Мексике и Болгарии) выдали на гора более 20 тыс. корпусов! Причем братский славянский народ под чутким американским руководством сумел преодолеть уже 1000-й рубеж, выпуская три модели "Bayliner".

По грубым подсчетам, на сегодня мировые воды бороздят около 150 тыс. (из этого числа 60 тыс. — в США, 15 тыс. — в Европе) катеров с "бейлайнеровской" фамилией или отчеством. Ес-

тественно, их очень много и на вторичном рынке.

Главный девиз компании — "сделать семейное удовольствие на воде общедоступным". Посудите сами, где вы еще умудритесь приобрести катер из композита да еще с мотором и трейлером за 15 тыс. долл.* (именно столько стоит один из хитов прошлого сезона — 7-местный "B175", оборудованный стационарным 3-литровым 135-сильным "MerCruiser"). Ровно за такие деньги "Honda" продает лишь 150-сильный подвесной мотор.

"B175" чуть дешевле, чем следующий в модельном ряду "B184" (5.49 × 2.29 м; 852 кг) со 115-м "Mariner OptiMax". По словам Франсуа Себирэ — управляющего директора европейского отделения "Брунсвика", на "стосемьдесятпятку" создалась очередь даже в пресыщенной всеми судостроительными баловствами Франции. По планам же на 2004 г. будет выпущено около 4400 единиц данной модели — приблизительно 22 катера в день.

— *За счет чего компания достигла таких показателей?* — мы сидим с Франсуа в баре старинной гостиницы. Окна ее смотрят на уютную бухту, вокруг которой в тесноте и в совершенном беспорядке прилепились строения различных эпох, самых причудливых стилей и размеров.

— Как ты знаешь, "Брунсвик" — весьма солидная корпорация, — широко улыбается высокий, чуть с сединой на висках, породистый француз, — которая практически без потерь преодолевает многие болячки, присущие ныне практически всему рекреационному катеростроению. Мы, например, можем приобретать расходные материалы и производить отдельные компоненты для любой модели в разных странах, использовать инженерно-конструкторские наработки от других собственных брендов, не беспокоиться о ходовых соответствиях между двигателем и корпусом — тут помогут испытатели из "Меркури". Кстати, все обводы "бейлайнеровских" катеров сразу проектируются в объеме и разрабатываются лишь под двигатели этой марки.

— *И какие же общие особенности этих корпусов?*

— У нас нигде и ни в какой форме не присутствует дерево. Применяется оригинальная и особо прочная конструкция узла пересечения поперечного и продольных реданов, отформованных за единое целое с корпусом, наружные слои которого образованы на основе винилэфирной смолы.

Точность воспроизведения обводов при изготовлении стандартного корпуса равняется 0.25 мм.

— *Конкуренты уверяют, что "бейлайнеровская" дешевизна базируется на штамповке и малом запасе прочности корпуса как раз при использовании композита. Как однажды сказал один менеджер с "C-Dory", такие катера покупают лишь зеленые новички, ни разу не выходившие на воду. Якобы все владельцы "Bayliner" впоследствии дорастают до более полноценных "имен".*

— Все наши модели проходят очень суровые ходовые испытания, — уже серьезно кивает головой Себирэ, — и строго соответствуют требованиям Службы Береговой охраны США, ведь около 90% "Bayliner" продается в Северной Америке. К тому же, у нас лучшие в индустрии гарантийные обязательства, как по целому изделию, так и по материалам корпуса (пять лет). Вообще же география продаж — это поистине весь мир! В этом году мы реализовали 400 позиций в Австралию, первые катера ушли в Индию и Казахстан, даже ледяная Гренландия купила 20 штук...

— *А что происходит нынче в Европе и на просторах бывшего Советского Союза?*

— Европейские дилеры, а их 150, продали в текущем году около 2000 катеров. Румыния приняла 40 штук, 80 плавают где-то на Украине, стремительно развивающийся российский рынок лишь официально "проглотил" 200 катеров.

"Брунсвиковские" воротилы пригнали для журналистов ведущих евро- →

"Bayliner 175" — самая популярная модель серии из восьми прогулочных катеров фирмы.
Длина — 5.33 м, ширина — 2.13 м, вес — 862 кг, топливный бак — 68 л.

* На выставках катера можно приобрести еще дешевле — например, на январском Портлендской шоу каютную модель "B192" (5.72×2.31 м; 987 кг; бак на 87 л; 3-литровый стационар) в рыболовном исполнении (полностью закрывающийся тент, эхолот, держатели для спиннингов, троллинговая пластина для мотора и оцинкованный трейлер продавали за 16 500 долл. А упомянутый ранее "B175" — "революция в катеростроении", как его гордо называют сами "бейланеровцы", со всей начинкой был оценен всего за 9995!

“Maxum 1800 MX” — наименьший катер в модельном ряду фирмы.
Длина — 5.33 м, ширина — 2.13 м, килеватость — 19°, осадка корпусом — 0.46 м, вес — 907 кг, топливный бак — 79.5 л.

пейских изданий семь новинок из своей конюшни — четыре модели под именем “Bayliner” и три “Maxum”. Нам предоставлялась возможность не только послушать лекции и поглядеть слайды, но и самим выйти на блестящих белых глянцем красавцах в открытое море. Оно, к величайшему сожалению, не слишком радовало — штормило. Плюс еще сверху беспрестанно что-нибудь да лилось. Напрямую скажу, семейный отдых в такую погоду был бы не самой удачной придумкой. Зато сразу стали видны слабые места тестируемых “лошадок” — недостаточное количество поручней и ручек, за которые можно схватиться, чтобы уверенно держаться в случае непредвиденной болтанки. Но уж если занял козырную позицию у лобового стекла (например, на “B225” для пассажиров есть только одно такое место, где можно удобно взяться обеими руками за поручни), то оно как раз придется тебе по центру переносицы, и при неосторожном вождении можно легко оказаться в серьезном нокауте.

“B225” рассчитан на 10 пассажиров; на нем установлен 5-литровый “MerCruiser Alpha 1”. При стоимости 27 тыс. долл. катер очень хорош для проведения выездных “научных семинаров” — тут даже водительское кресло вращается на 180°, что позволяет быстро развернуться к столу по известной команде: “Налито!”. По всей ширине транца расположена площадка для купания с трехступенчатым ненржавеющим трапом. Очень много рундуков и комфортных сидений, но вот прочных держалок на случай чего — нету! Именно эта конструктивная недоработка и стала причиной моих кровавых разборок с опционным умывальничком, установленным на палубе в корме, на уровне моторного отсека. Рулил в то утро бесшабашный мореман Жозе Кариано, решивший показать писакам, как надо прорезать на полном ходу двухметровую волну. Хитрый англичанин сразу же вцепился в место с двумя поручнями, я же волею судьбы оказался у единственной ручки чуть позади этого треклятого умывальника, когда пришлось на практике изучить гравитационную составляющую человеческого пребывания на Земле.

“Bayliner 225” — самая крупная из прогулочных моделей. Длина — 6.71 м, ширина — 2.59 м, вес — 1528 кг, топливный бак — 189 л, запас воды — 38 л.
При установке 220-сильного “MerCruiser Alpha 1” фирма указывает следующие значения максимальных скоростей: при миним. оборотах — 3.5 км/ч; при 1000 об/мин — 7.4 км/ч; 2000 — 14; 3000 — 38.6; 4000 — 57.6; 4500 — 64.5; при макс. оборотах — 68.9 км/ч (крейсерская — до 51.0 км/ч).

Организаторы пытались нас убедить, что представленные на обозрение бренды — конструктивно различные модели. На деле же мы видели одни и те же корпуса (добавим сюда еще близнецов под именем “Trophy”*, ориентированных исключительно на рыболовный мир) только с разной раскраской и различной комплектацией.

Катера “Bayliner” стремятся быть базовыми и более доступны по цене, тогда как “Максумы” выпускаются с претензией на “супер”. Отличить по ходовым качествам “M 1800 MX” со 135-сильным “Меркруйзером” от “B175” не удалось ни мне, ни зарубежным коллегам. Зато, по словам хозяев, во Франции последний стоит 16 тыс. евро, а окрашенный в темно-вишневые тона “1800-й” тянет на целых 19 тыс.!

Если тебя, уважаемый читатель, не волнуют дополнительные рундуки, стильность покраски и дорогие отделочные материалы, а магнитолу ты в состоянии установить собственноручно, то путь твой прямиком к букве “B”. Если же ты любитель с расстановкой и удобством пролистать свежую прессу в хорошо оборудованном гальюне, без задирания ног выйти на транцевую платформу, убрать лыжи в специальное отделение и после обеда подремать в уютном кокпите (все это относится

* Сейчас и у чистых катеров “Bayliner” стали появляться рыболовные варианты. Когда я поинтересовался на головном заводе фирмы, что под Сиэтлом, то там сразу разъяснили, что позиционируя “Трофи”, маркетологи делают акцент на морскую рыбалку, а вот “Bayliner”, по их мнению, должны прийтись по душе любителям поспиннинговать в пресной воде.

Каютный катер "Maxum 2400 SC 3". Длина (без платформы) — 7.92 м, ширина — 2.59 м, килеватость — 22°, осадка корпусом — 0.51 м, вес — 2084 кг, топливный бак — 265 л, запас воды — 38 л.

При установке 220-сильного "MerCruiser Alpha 1" фирма указывает следующие значения максимальных скоростей: при миним. оборотах — 3.5 км/ч; при 1000 об/мин — 7.2 км/ч; 2000 — 12.2; 3000 — 32.5; 4000 — 50.2; 4500 — 56.8; при макс. оборотах — 61.9 км/ч (крейсерская — до 44.1 км/ч).

к 38 000-долларовой модели "2400 SCP" с 5-литровым "Меркруйзером" и трейлером, то идти тебе, конечно, следует на букву "М". Этот катер очень хорошо слушается руля (установлен гидроусилитель) даже на скорости 80 км/ч. Можно выжать еще больше, если заказать опционный движок мощностью 375 л.с. (8.1 л, "MPI Bravo 3"). Кстати, в последнем случае на 2400-й предусмотрена установка специальных спортивных сидений. Современная приборная доска чем только не напичкана, есть даже небольшая затемненная пластиковая каемка для своевременного отлова непрошеных солнечных зайчиков. А вот объемистая каюта, хоть и оборудована многочисленными полками и стереосистемой, все-таки смотрится довольно дешевой для пижонистых "Максумов". Из положительных моментов, кроме изумительной окраски корпуса и отлично продуманной деталировки оборудования кокпита, надо отметить тихую работу мотора, легкий доступ в моторный отсек и разъяснительные надписи на всей электрике, включая провода.

Катера обоих семейств могут оборудоваться подвесными моторами в диапазоне от 50 до 115 л.с., стационарными бензиновыми движками объемом 3; 4.3; 5; 5.7; 8.1 л или 1.7-литровым дизелем (такая опция, например, предусмотрена для модели "B602").

Как общую закономерность можно выделить хорошо продуманную планировку и оборудование внутренних помещений — испытываешь ощущение, что есть где развернуться, хотя находишься всего-то на шестиметровом катере. Как мне сказал представитель компании, у модели "Bayliner 552 Cuddy" каюта — самая большая среди всех конкурентов в данном размерном классе.

— *В текущем году,* — провожая меня, заметил мсье Себирэ, — *"Bayliner" планирует как минимум в три раза увеличить продажи в России.*

Что ж, после всего услышанного и увиденного трудно было ему не поверить.

Андрей Великанов

На скорости с "Тритоном"

Когда подлетаешь к Нэшвиллу, столице Теннеси, видишь исключительно аккуратно вычерченные ухоженные фермерские поля, рассеченные крохотными перелесками, широченные автострады и многочисленные низкорослые поселки городского типа. Это и неудивительно, ведь штат издавна славился выращенными тут фруктами, овощами и табаком. Именно из-за плодородия этих земель индейцев-чероки "попросили" навсегда уйти с берегов Миссисипи. Еще Теннеси известен тем, что 150 лет назад, во время гражданской войны, конфедераты нанесли сокрушительное поражение северянам под Чаттанугой. Сегодня же южный штат законно гордится баскетбольной командой «Гризли из Мемфиса» и «Тритоном». Конечно же не сыном Посейдона, когда-то оказавшим неоценимую услугу аргонавтам у берегов Ливии, а чудом современного катеростроения. Посудите сами, ну кто еще в водно-моторной индустрии может похвалиться тем, что, открыв предприятие в 1996 г., стал прибыльным уже через два года, а в 2003 г. продал почти 10 тыс. корпусов!

История гонщика

"Трайтона" (так название завода звучит по-английски) возглавляет человек под невозможным именем Ерл Бенц. Родился он в Южной Каролине и с 16 лет не только вовсю помогал своему дяде продавать катера и моторы, но и принимал участие во всевозможных соревнованиях, а к 20 годам уже попал в основную команду "Mercury racing". За восемь лет выступлений Бенц девять раз выигрывал чемпионат США, два раза становился первым на чемпионатах мира. Примерно в это же время он подписывает контракт с лидером рынка того времени фирмой "Hydra-Sports" на разработку катерных корпусов для "басятников" ("басс" — североамериканский окунь). И к моменту окончания спортивной карьеры (1981) Бенц уже вице-президент и генеральный менеджер предприятия. Еще через два года он организует собственное производство пластиковых катеров для рыбной ловли — "Stratos". Качество лодок соответствует названию (стратосфера), а продажи бьют все рекорды. Законодателю мод девяностых — "OMC" — ничего не оставалось делать, как с потрохами приобрести бренд, а Бенца назначить своим вице-президентом. В те годы лишь в секторе пластиковых корпусов вышеупомянутой корпорации-монстра, в который входили "Stratos", "Hydra-Sports", "Qwest", "Javelin", трудилось почти 900 человек. Напомню, что "OMC" плюс к этому владела такими известными марками подвесников, как "Johnson" и "Evinrude".

Ерлу удалось добиться от законодателей штата решения о прямом субсидировании экологических программ из прибыли компаний, производящих любую рекреационную продукцию. Но когда прозорливому Бенцу не удалось предостеречь совет директоров от при-

нятия ошибочных стратегических решений, он добровольно покинул президентское кресло. За ним из "OMC" последовало несколько ведущих конструкторов и топ-менеджеров. Результат известен — водномоторный гигант уже через четыре года после этого обанкротился. Добавив к благодатному человеческому субстрату 6 млн. долл., одолженных под свое имя у друзей, Бенц в 96-м без колебаний построил в Теннеси наисовременнейший завод. Так, в общем-то случайно, и родился знаменитый ныне "Triton". Правда, сегодня это уже не только пластик (54 наименования), но и алюминий — в штате Миссисипи, на втором предприятии Бенца, производится 44 сварные модели для охотников и рыбаков и 17 модификаций рекреационных понтонов. А для силовых структур выпускаются сверхнадежные модели под маркой "Triton Enforcer"

Внезапные испытания

Я приехал на Ашландский завод, чтобы досконально выведать истоки той безапелляционной репутации, что сопутствует любым изделиям с маркой "Ерл Бенц". Но уж никак не ожидал, что прямо с порога попаду на испытания очередной тритоновской новинки — 7-метрового желтого красавчика "Tr 21 X" стоимостью 49 тыс. долл. вместе с 250-сильным мотором и трейлером. Мало того, для каталожных фотосъемок заводчане подтянули к многокилометровому водохранилищу с мутноватой весенней водой еще и алюминиевый "DV176 Magnum" со 115-сильным "Evinrude" с прямым впрыском на транце (19 тыс. долл. в данной комплектации плюс трейлер).

— Кстати, кстати ты подъехал, — как-то даже радостно приветствовал меня начальник международного отдела Брэд Ламонтанья, — давай побыстрее переодевайся и прыгай в катер!

Ламонтанья продает новоиспеченных "Тритонов" по всему свету (в списках дистрибьюторов я вычитал и российского "Моремана", но на первом месте тут Испания — около 30 катеров в год), хотя все-таки 90% потребительского рынка фирмы приходится на Северную Америку.

Бесшумный подвесной электромотор с педальным управлением и эхолот — обязательные аксессуары рыболовной лодки

Вот так — из огня да в полымя — оказался я в серьезном деле с классической лодкой для "басятника". Дело все в том, что ловля американского окуня (их два вида — большеротый и малоротый) в Северной Америке давно уже не только развлечение для усталых дядек и их сыночков, но и громадный многомиллиардный бизнес. Ежегодно проводятся десятки турниров, где разыгрываются немалые, вплоть до сотен тысяч долларов, призы. Подсчитано, что на спортивной окуневой ловле 21 американец заработал более миллиона долларов, а в целом данной страстью охвачено около 30 млн. человек. Сам президент Буш "заражен" этой рыбалкой и не гнушается устраивать приемы в Белом Доме для членов Ассоциации "басятников"! Углубляться в данном направлении более не стану, поскольку журнал уже запланировал в начале августа "прямой" репортаж с финала состязаний "Bass Master Classic". Скажу только, что соревнования проводятся, как правило, на крупных озерах или водохранилищах, а награждение победителей проходит на стадионах, куда набиваются до 30 тыс. человек!

Так вот, умнейший этот окунь постоянно в водоеме мигрирует и может оказаться как на 20-метровой глубине, так и там, где Пушкину по колено. По правилам соревнований, рыбу надо предъявить судейской коллегии в добром здравии, а после скрупулезного взвешивания отпустить рекордные "хвосты" на волю. Этими требованиями и обусловлены главные конструктивные особенности "бассовых" катеров, будь они пластиковые или алюминиевые, или еще какие; их скорость должна сочетаться с маневренностью, рыболов должен уверенно перемещаться по палубе и при случае вставать во весь рост в любой точке судна, а на борту должно умещаться великое множество рыболовных прибамбасов, и в первую очередь садки с проточной водой для трофеев.

По историческим сведениям, первую типично "окуневую" лодку построил в 1948 г. техасец Холмс Турмонд и назвал ее "Skeeter" (москит).

По счастью, ходовые испытания проводились исключительно на органолептическом уровне, без единого прибора, учитывались только объективные мнения наездников (меня и Брэда) и суждения именитых тузов с катера сопровождения, где за рулем сидел один из старейших конструкторов предприятия Хомер Макинтер, а сразу позади него на специальной вышке с фотокамерой в руках парил над головами вице-президент "Тритона" Нил Харт. Кстати, именно он привлек на щит фирмы имя посейдонова сына, правда, не за помощь в поисках золотого руна, а за умение повелевать штормами.

Установка набора

Забавно, что дизайнерские способности Хомера уже несколько лет не востребованы, поскольку он так и не научился обращаться с компьютером, зато в кабинете до сих пор с гордостью держит самый настоящий кульман. К стрингерам седой Хомер отношения не имеет, а лишь заведует бортовой графикой.

Под 250-сильным "Verado" желтый стиляга мгновенно вышел на глиссирование и мигнул нам цифиркой на спидометре — 75 миль. Все маневры выполнялись в скоростном диапазоне от 60 до 70 миль/ч — самое то для профессионального бассиста. Рулевое управление "Tr 21 X" снабжено гидравликой, так что вращать баранку можно преспокойно и одним пальцем. Сидеть во всех позах было чрезвычайно комфортно: кресла люлечного типа не только регулируются по высоте, но и снабжены специальными пружинами для своевременного сглаживания непредвиденных водных шероховатостей.

В поворот катер входил уверенно, причем можно было не бояться оверкиля или незапланированной водной процедуры и практически не сбрасывать скорость. Возникала на мгновение иллюзия срастания в единое целое человека и "Тритона". Корпус последнего никак не реагировал и на небольшую боковую волну, что мы периодически ловили, меняя туда-сюда галсы. Ничто не скрипело и не гремело, создавалось ощущение добротной серьезности. Не появлялось на "деке" и брызг, даже при резких разворотах они оставались далеко позади.

— Корпуса — это "тритоновское" ноу-хау! — перекрикивал теплый ветер Брэд. — Никто из современных стеклотанщиков не обладает нашими технологиями. У "Тритона" на борту — ни грамма дерева, даже в транце!

— Чем же отличается данная серия "X" от всего модельного ряда? — про кили и стрингеры я говорить был не готов, поскольку толком ничего не знал и в цехах еще не отирался.

— Вообще, отличий около 35. Когда мы задумывали "иксы", то во главу угла ставили поведение катера на большой воде, рыболовную продуктивность и безопасность. Именно за последнюю "Тритон" получил в конце прошлого года специальную премию от Национального совета по безопасности на воде. Катера этой серии оборудованы оригинальным складным пластиковым трапом, который под силу вытянуть из транцевой части по левому борту даже самому малосильному горемыке, нечаянно свалившемуся за борт. Ведь, что греха таить, забраться на любую "басс-лодку" без посторонней помощи невозможно.

Алюминиевый 700-килограммовый пятиметровый зеленый "Магнум" и внешне, и по поведению гляделся более тяжеловесным, нежели галантный семиметровый "X" водоизмещением 900 кг. И дело тут не только в том, что на заводе в Миссисипи вручную варят 7-миллиметровый алюминий (раскрой листов ведет компьютер), а просто мотор чуть послабее, да и гидравлика на руле не стоит. Вообще "Магнумы" со своим корпусом "глубокое V" предназначены в первую очередь для любителей потролить окуня в любую погоду, даже при солидном волнении — такое тоже иногда случается!

Здесь рождаются дети Посейдона

Ашландский завод, где ежедневно трудится около 250 человек, я честно промерил вдоль и поперек не менее трех раз и могу смело вас уверить, что столько ручного труда в самом центре "загнивающего капитализма" еще не встречал. Может быть, поэтому руководство предприятия разрешило совать нос куда угодно, фотографировать все, что в голову взбредет, и спрашивать кого угодно и что угодно. Весь тритоновский эксклюзив — не в мудреных гейтсовских программах для ПК и новейших станках, а в глубоком понимании сути классического катеростроения, причем и с охотницкого, и с рыбацкого пригорка.

Во-первых, как упоминалось выше, дерево у Бенца запрещено, значит, даже теоретически ничто никогда не загниет. Корпуса фирмы "покрыты" пожизненной гарантией для первой руки (при перепродаже новый владелец получает ее на 10 лет). Во-вторых — монолитный стрингерный скелет

На киль «Тритона» наклеивается опционная защитная накладка

Идет приформовка привального бруса, разумеется, не деревянного

(система запатентована под названием “Zero Flex”) соединен с цельным композитным транцем. Толщина и состав стекловолокна в различных местах разные, но есть критические точки, где этот “легкий пластик” может выдержать нагрузку в 200 т! К корпусу все крепится полиуретановыми мастиками с применением реагентов, используемых в авиационной промышленности. Полости заполняются под давлением пенонаполнителем, что делает лодку непотопляемой. Все выполняется вручную, в несколько слоев, в цехах очень вонюче и грязно так, что подошвы к полу липнут — могу показать испорченные кроссовки. Зато труд этот вызывает огромное уважение и веру в завтрашний день. В конце концов, получается цельная корпусно-стрингеровая конструкция со 100%-ным контактом. Например, подсчитано, что у испытанного мною семиметрового “икса” общая длина соединения сплошной секции набора с корпусом около 90 м!

Идем далее. Все палубные элементы намертво крепятся к корпусу связующим, которое применяет “Дженерал моторс” в автомобилях, после чего для пущей надежности все стягивается нержавеющими болтами. В результате получается почти рамный внедорожник для любых морских забав, где и палуба, и корпус — все работает в едином режиме.

Ежедневно тут может производиться до 30 корпусов, на окончательную сборку катера потребуется еще около недели (для самых крупных морских моделей — до трех).

Теперь переходим к внешним обводам. Налицо куча оригинальных новшеств. У Бенца “по корпусу” запатентовано много всего, но прежде всего следует упомянуть так называемую “килевую подушку”: отчетливо выступающий в кормовой части киль, как-то плавно переходящий в ложбинку, а ближе к носу и вовсе в ровную поверхность. Это конструктивное решение, когда под днищем идущего с малым

Спецкор “КиЯ” и Ерл Бенц

углом атаки судна с водой активно смешиваются пузырьки воздуха, увеличивает эффективность работы движителя, заметно влияет на скорость, снижает восприимчивость корпуса к волне и смягчает удары.

В целом внешний “скелет” выглядит очень продуманно и поучительно — ни одного прямого угла, все ребра с каким-то заметным выпендрежем. Но зато внутрь любого “Тритона” вряд ли когда залетят непрошеные брызги, и рыбак с уверенностью может вываживать 10-килограммового окуня с самого носа, без боязни свалиться за борт.

Кофе под оленьей головой

Еще Ерл Бенц, как оказалось, не только заядлый рыбак, но и страстный охотник. Поэтому все стены кабинета президента и владельца “Тритона” украшены рогатыми головами добытых им по всему миру трофеев. В этом году, например, он собирается к нам на Камчатку за снежным бараном и медведем.

— Так что же все-таки является приоритетом для “Тритона” в XXI веке — скорость, охота и рыбалка или путешествия? — я с чашечкой кофе уютно расположился в кожаном кресле под задумчивой головой оленя Вапити — мечте любого местного охотника.

— Ни то, ни другое, ни третье, — очень добродушно улыбаясь, причем не только губами, но и глазами, заговорщически — полушепотом — ответил Бенц. — “Тритон” — это все вместе взятое.

— А понятнее?

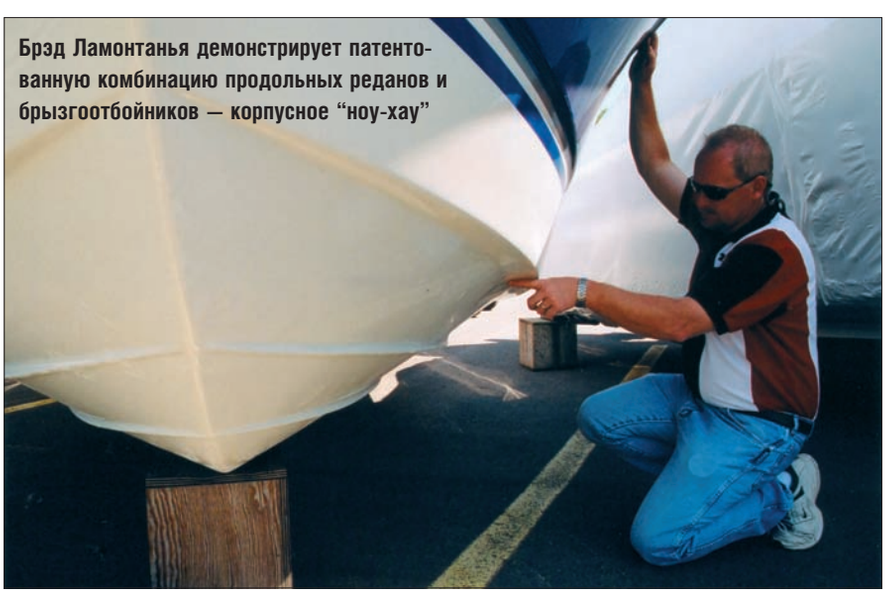
— Например, “X-press” будет посильнее нас в скорости, “Ranger” и “Skeeter” имеют отменные характеристики корпусов, “Bayliner” и “ Sea Ray” сегодня признанные лидеры в рекреационном сегменте, “Tracker” успешно реализует 23 тысячи катеров в год. Тем не менее собрать все воедино удалось лишь здесь, в Теннеси. Да, мы не самые быстрые, не самые дешевые, не самые стильные, но, не побоюсь сказать, первые в индустрии по эргономичности, универсальности и продуманности всех элементов катера в зависимости от его назначения. К тому же “Тритон” никому не навязывает пакетных соглашений, покупатель может приобрести как отдельно катер, так и в комбинации с мотором и трейлером. Конечно, подвесные двигатели от “Mercury” пользуются большим спросом, но ты, видимо, подметил в цехах, что на транцах стоят и “Yamaha”, и “Honda”, и “Evinrude”.

— Но все ваши модели оборудованы исключительно эхолотами “Lowrance” и электромоторами “ Minn Kota”.

— Эти рыболовные аксессуары идут как опция, а отмеченные тобой фирмы предложили такие контрактные условия, что отказаться от них было бы просто непростительно. Успех маломерного судостроения сегодня зависит далеко не от электроники и демпингового пакетирования корпуса со всем и вся. Главное — понимание того, для каких целей будет использоваться катер и, конечно же, собственноручное предметное и жесткое тестирование продукции.

С последними словами профессионального гонщика трудно было не согласиться, тем более что во время всей беседы Ерл Бенц вертел в руках покусанный окунями зелено-коричневый воблер, один из тех, что украшали трофейную стену его кабинета.

Андрей Великанов


Брэд Ламонтанья демонстрирует патентованную комбинацию продольных реданов и брызгоотбойников — корпусное “ноу-хау”

ЗАО «Меркурий — НИИ ТМ»

официальный дистрибьютор по России

195256, Санкт-Петербург, тел. (812) 321 6103, 321 6104, факс. (812) 535 2496

E-mail: info@mercury-niitm.spb.ru, http://www.masterboat.com

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

QUICKSILVER®

Масла и смазки **QUICKSILVER**

любые запчасти для моторов **MERCURY и MERCRUISER**

аксессуары и сопутствующие товары

Винты и приборы на все модели **MERCURY и MERCRUISER**

www.mercuryonline.ru

Магазин **«Меркурий — 2000»** телефон (812) 333-0203, пр.Непокорённых 47

РЕВОЛЮЦИОННЫЙ MERCURY

VERADO™

"VERADO" сообщаем подробности

Наши постоянные читатели уже, видимо, прочли в предыдущем номере "КиЯ" отчет о выставке, которая проходила в Майами в этом году, и о сюрпризе, преподнесенном компанией "Mercury" в виде семейства четырехтактных моторов "Verado". Они, надо сказать, однозначно заслуживают внимания, причем не только знатоков техники. Любой сторонний наблюдатель сразу заметит конструктивные особенности, явно отличающие двигатель от своих собратьев. Причем капот для этого снимать совсем не обязательно, хотя и под ним скрываются вещи, способные потрясти даже видавших виды ценителей передовых технологий и нестандартных технических решений. Но об этом скажем чуть позже.

Информация о том, что "Mercury" готовит к выпуску новую серию четырехтактных моторов и что они будут чем-то принципиально отличаться от своих собратьев, появилась еще несколько лет назад. Но любые попытки узнать хоть что-нибудь натыкались на стену информационного молчания, умело создаваемую топ-менеджерами фирмы. Все терялись в догадках. Интрига при этом только нарастала. Было очевидно, что компания, занимающая передовую позицию в области подвесных лодочных моторов, явно готова потрясти всех.

К этому моменту в ее моторах уже использовалось солидное количество технических разработок, без которых теперь трудно представить современный "морской" двигатель. Достаточно напомнить о резиновой крыльчатке водяной помпы, обратном клапане механизма гидроподъема, позволяющего двигателю откидываться при наезде на подводное препятствие. Наконец, надо вспомнить революционные технологии, примененные в двигателях системы "OptiMax": прямой впрыск частично приготовленной топливной смеси в цилиндры с продувкой камеры сгорания чистым воздухом в комплекте с точечной распределенной смазкой и блоком управления, следящим за всеми этими процессами. Потрясающе! Ничего подобного у конкурентов до сих пор нет (тем, кто сомневается, следует глубже разобраться в принципе работы данных двигателей). И хотя моторы "OptiMax" из числа двухтактников, я бы выделил их в отдельную группу.

Относительно четырехтактного "Verado" моей фантазии просто не хватало, пришлось терпеливо ждать. Думаю, понятно, какое волнение я испытал, узнав, что темой очередной конференции, проводимой "Mercury", будут эти моторы. Пропустить такое было нельзя, и, следовательно, надо было собираться во Флориду. Мой коллега, вернувшийся к тому моменту с бот-шоу в Майами, где прошла презентация "Verado", привез море впечатлений от увиденного и несколько фотографий. Кроме того, ему удалось попробовать мотор в работе. И все это, конечно, только разогревало мое любопытство.

Прилетев в Штаты и пообщавшись с другими участниками конференции, я понял, что совсем не одинок в своих ощущениях. А организаторы позаботились о том, чтобы представить свое детище во всей красе, но без излишней помпезности. Во взглядах американских коллег читалась гордость за марку. И, надо сказать, им было чем гордиться.

Увидев воочию "Verado", мы поняли, что нет предела совершенству. Двигатель, на создание которого потребовались сотни миллионов долларов и тысячи часов рабочих испытаний, доводки, не выглядел громоздким, что было бы вполне естественным для такого мощного четырехтактника. Более того, за счет рядной компоновки блока цилиндров он оказался доволь-

но узким. Это очень серьезное преимущество при многомоторной установке или ограниченных монтажных габаритах. Совершенно необычен силуэт пластикового капота, состоящего из двух несимметричных частей. Снимая верхнюю часть, вы получаете свободный доступ со стороны лодки к узлам, требующим регламентного контроля, обслуживания и замены. Нижняя половина также легко демонтируется, открывая элементы двигателя. Эти нехитрые манипуляции и были выполнены.

Ну что сказать? Увиденное, безусловно, впечатляло. Народ на конференции собрался технически подкованный, но и при таком раскладе потребовалось некоторое время, чтобы понять что есть что, разобраться в переплетении трубок и проводов, а ряд элементов, их назначение и принцип работы требовали комментариев.

После того как мы удовлетворили первое любопытство, представители завода продемонстрировали нам всевозможные графики и диаграммы, иллюстрирующие конструкцию, технические параметры (табл. 1) и возможности "Verado". Постараюсь объяснить характер некоторых кривых как можно доходчивее.

Внешняя характеристика (рис. 1) выглядела довольно непривычно. Вместо плавного увеличения до пикового значения кривой мощности (в диапазоне рабочих оборотов) и последующего падения она начинала подниматься при гораздо меньших значениях оборотов двигателя, причем значительно круче обычного и, достигнув номинального значения, оставалась почти постоянной, т. е. очень медленно продолжала расти с увеличением оборотов. Причем выход на номинальную мощность происходил при меньших оборотах двигателя.

Кривая крутящего момента (рис. 2) практически копировала подобную характеристику аналогичного по мощности двигателя конкурента, но проходила на четверть выше и не имела провалов во всем диапазоне оборотов.

Показатель, определяющий энерговооруженность, оказался у "Verado 275" лучшим из всех четырехтактных моторов других фирм.

Достаточно интересно выглядели диаграммы испытаний "Verado" мощностью 225 и 250 л.с. и аналогичных моторов других фирм на скорость и ускорение: 225-й мотор был значительно лучше ближайших конкурентов, 250-й мотор не имел столь существенного отрыва, но все равно превосходил остальные в своем классе.

Все это хотелось проверить на практике, и такая возможность представилась. У причала нас ждали инструктор и 7-метровая лодка для рыбной ловли "Тритон" с 250-м "Verado". Надевая спасательные жилеты всего в метре от мотора, мы не заметили, что он уже работает, и поняли только, когда уселись в лодку и увидели струйку воды, вытекавшую из контрольного отверстия системы охлаждения. Полностью отсутствовала и вибрация, обычная даже для хорошо отрегулированных двигателей.

Сильный ветер и небольшая волна несколько смущали, тем не менее это не помешало, как говорится, "оторваться по полной". На полном газу, работая триммером, мы разогнали лодку до 64 миль/ч, и чувствовалось, что это еще не предел. Мотор здорово подхватывал на всех режимах, хотя после 4000 об/мин это удавалось ему особенно лихо. Динамика двухтактника у четырехтактного двигателя! Это впечатляло. Надо добавить, что разговаривать на ходу можно было бы, практически не повышая голоса, если бы не встречный ветер. Двигатель и на максимальных оборотах работал значительно тише, чем любой из тех, с которыми доводилось общаться до этого. Лодка вела себя очень послушно, мгновенно реагируя на малейшее движение руля или рукоятки "газ-реверс". Никакого дискомфорта не ощущалось. Такая чувствительность рулевой системы на ходу меня просто поразила, поскольку, вращая руль этой лодки на берегу, я насчитал четыре полных оборота от одного крайнего положения двигателя до другого. При движении же вполне достаточно поворота рулевого колеса градусов на 45 на каждый борт, чтобы маневрировать без каких-либо проблем (люфта в рулевой системе нет совсем). Впоследствии, когда мы детально разбирали конструкцию и принцип работы подвески "Verado", все встало на свои места.

Сдвоенная установка ПМ "Verado"

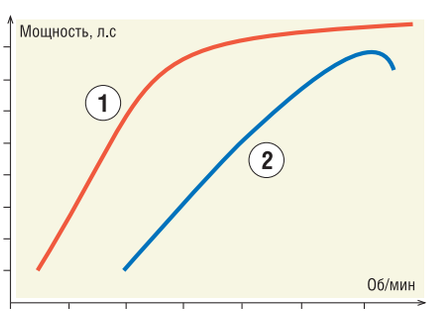


Рис. 1. Качественное сравнение внешних характеристик "Verado" (1) и ближайшего четырехтактника-конкурента (2)

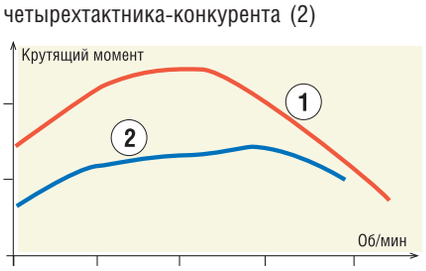


Рис. 2. Качественное сравнение характеристик крутящего момента "Verado" (1) и ближайшего четырехтактника-конкурента (2)

ком топлива, двумя распредвалами и четырьмя клапанами на каждый цилиндр. Концепция данного блока разработана подобно ряду автомобильных двигателей с компьютерной оптимизацией по весу и равномерности температурного режима. Но отмечу отдельно, данный блок — собственная разработка "Mercury".

Поршни имеют специальные отверстия для циркуляции через них масла. Это позволяет, с одной стороны, отводить тепло, избегая излишнего нагревания поршня при высоких нагрузках, с другой стороны (работа при низких температурах) — быстрее нагревать масло и выводить двигатель на рабочий режим.

В двигателе осуществляется постоянный контроль температуры масла во избежание образования конденсата и одновременно поддержания масла в наилучшем рабочем состоянии.

Воздух в камеры сгорания подается нагнетателем воздуха и клапаном, который управляется электронным блоком в зависимости от режима работы двигателя. Это позволяет получить при блоке объемом 2.6 л мощность, которую до этого снимали только с объема в 3.0 л. При этом динамика разгона "Verado" вполне сопоставима с динамикой двухтактных двигателей.

Практически бесшумная работа мотора стала возможна благодаря специально настроенному резонатору, установленному на впуске системы подачи воздуха, а также настройке системы выхлопа и особой конструкции верхней части капота.

Еще одна особенность: в топливной магистрали отсутствует подкачивающая груша, а в сепараторе — запирающий игольчатый клапан.

Система гидроподъема двигателя имеет два режима: "Trim" (плавная регулировка дифферента от –6 до –14°) и "Tilt" (быстрая откидка от –6 до 67°). Крайние положения программируются при помощи SmartCraft в зависимости от конструктивных особенностей лодки.

Все каналы системы охлаждения двигателя покрыты специальным составом, обеспечивающим длительную надежную работу в соленой воде. Фотографии, подтверждающие это, были вполне убедительны.

Редуктор "Verado" — фактически доработанный редуктор 3-литрового "Mercury", правда, все элементы внутренней начинки значительно усилены. И еще одно: корпус редуктора имеет двойной водозабор для повышения надежности работы системы охлаждения.

Подвеска ПМ

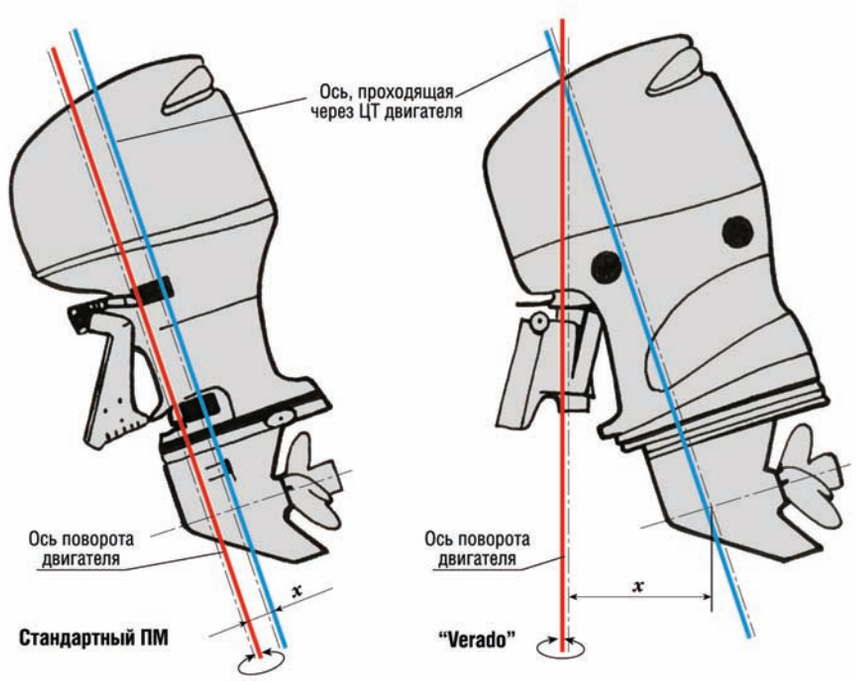


Рис. 3. Принципиальная схема подвески "Verado" на транец.
Ось вращения мотора не меняет своего положения относительно корпуса катера. Здесь x — плечо между вертикальным валом и осью поворота двигателя.

Возможно, что-то я и упустил, но, по-моему, и этого уже вполне достаточно, чтобы понять: "Verado" — принципиально новый стандарт в мире подвесных двигателей. Очень не хотелось бы, чтобы данная публикация воспринималась кем-то как некая рекламная акция, надеюсь, как только у читателей будет возможность все проверить самостоятельно, подобные подозрения отпадут.

Дмитрий Семенов,
сервис-менеджер
ЗАО "Меркурий НИИ ТМ"

P. S. Когда мы улетали с конференции домой, уже в аэропорту нам на глаза попался известный многим журнал "Boating" со статьей про "Verado". В ней были приведены результаты тестирования катера "Boston Whaler 270 Outrage" с двойной установкой "Verado 250". Результаты теста приведены в табл. 2, может быть, кого-то они заинтересуют. Обратите внимание: здесь указан суммарный расход топлива сразу двух моторов.

Таблица 1

Основные данные семейства моторов "Verado"

Характеристика	Модель "200"	"225"	"250"	"275"
Мощность, л.с./кВт	200/148	225/168	250/186	275/205
Макс. частота вращения, об/мин	5800–6400	5800–6400	5800–6400	5800–6400
Блок цилиндров	Рядный 6-цилиндровый			
Объем двигателя, л/см³	2.6/2598	2.6/2598	2.6/2598	2.6/2598
Диаметр/ ход поршня, мм	82/82	82/82	82/82	82/82
Индукционная система	SmartCraft DTS; управляемая дроссельная заслонка с нагнетателем воздуха, охладителем и электронным клапаном			
Топливная система	Распределенный электронный впрыск топлива			
Рекоменд. топливо	Не ниже 87 по стандарту США		92 по станд. США	
Система:				
зажигания	SmartCraft PCM 03 цифровая индуктивная			
зарядки	Генератор с приводом от ремня 70 А, 882 Вт			
запуска	Электростартер			
выхлопа	Через винт			
охлаждения	Водяное охлаждение с термостатом и стравливающим клапаном			
смазки	Стандартная проточная четырехтактная с отдельным масляным картером			
Рекомендуемая марка масла	NMMA FCW SAE 25W-40	NMMA FCW SAE 25W-40	NMMA FCW SAE 25W-40	NMMA FCW SAE 25W-40
Вместимость масляного картера, л	8	8	8	8
Передаточное число редуктора	1.85:1	1.85:1	1.85:1	1.85:1
Длина дейдвуда	20"(L) 25"(XL)	20"(L) 25"(XL) 30"(XXL)	20"(L) 25"(XL) 30"(XXL)	20"(L) 25"(XL) 30"(XXL)
Контрвращение	25"(CXL)	25"(CXL) 30"(CXXL)	25"(CXL) 30"(CXXL)	25"(CXL) 30"(CXXL)
Система гидроподъема (диапазон):				
"Tilt"-режим	73°	73°	73°	73°
"Trim"-режим	20°	20°	20°	20°
Рулевая система	Электрогидравлическая с встроенным цилиндром			
Вес, кг:				
20"(L)	288	288	288	288
25"(XL)	294	294	294	294
30"(XXL)		302	302	302

Таблица 2

Результаты ходовых испытаний "Verado", установленного на катере "Boston Whaler 270 Outrage"

Скорость			Расход топлива		Дальность, мор. мили	Угол накл. ПМ к транцу, град.	Уровень шума, дБ
Об/мин	уз	мили/ч	галлон/ч	мор. мили/ галлон топлива			
1000	3.0	3.4	1.8	1.6	295	2	63
1500	7.0	8.1	3.1	2.3	409	2	68
2000	8.1	9.3	5.9	1.4	247	4	71
2500	9.6	11.0	10.1	0.9	170	7	76
3000	18.9	21.8	12.6	1.5	271	5	82
3500	26.1	30.0	17.0	1.5	276	3	82
4000	30.6	35.2	19.8	1.5	278	2	84
4500	35.3	40.6	27.2	1.3	233	1	85
5000	39.5	45.5	36.8	1.1	193	1	85
5500	43.4	49.9	47.0	0.9	166	1	87
6100	48.1	55.3	53.9	0.9	160	1	92

Дальность плавания оценивалась при 90% объема топлива; ходовые качества — с двумя человеками на борту при полном запасе топлива и воды — 200 и 40 галлонов соответственно; 1 галлон США равен 3.785 л.

Основные данные катера "Boston Whaler 270 Outrage"

Длина максимальная, м 8.1
Ширина, м 2.55
Осадка максимальная , м 0.5
Водоизмещение (без ПМ), кг 2340

Тест проводился с двумя 250-сильными моторами "Mercury Verado" (объем цилиндров – 2.6 л). Винт 14 5/8" × 19" 4-лопастной "Mercury Revolution", передаточное отношение (число редуктора) 1.85.

У многих читателей может возникнуть вопрос: "Какое отношение имеет рулевое управление собственно к конструкции двигателя?" В данном случае прямое. Все двигатели "Verado" изначально оснащены встроенной электрогидравлической системой рулевого управления и системой бестросового управления переключением газа и реверса (система DTS). Электроника отслеживает малейшее изменение положения ручки управления и подает команды силовым приводам, установленным на двигателе — отдельно на газ и на реверс. DTS является составной частью SmartCraft — семейства цифровых приборов, позволяющих не только выводить на экран определенные параметры двигателя и информировать о возникающих в нем неисправностях, но и выполнять некие расчетные функции относительно пути, расхода топлива, времени, оповещать о критической глубине и т. д. Конечно, и "Verado" доступны все эти функции. Что же касается рулевой системы, то и техническая информация, и собственные наблюдения сводятся к одному — усилия на руле практически не чувствуется, причем независимо от типа лодки и количества установленных моторов, а люфты, которые обязательно есть в тросовом рулевом управлении (даже при наличии гидроусилителя), здесь отсутствуют. Есть еще одна особенность рулевого управления, правда, касающаяся именно многомоторной установки: при работе триммером и откидывании двигателя в крайнее верхнее положение элементы конструкции, отвечающие за повороты мотора вправо-влево, остаются неподвижными. Иными словами, не надо опасаться перекоса и скручивания тяги, соединяющей несколько моторов между собой. Естественно, значительно упрощаются и работы по монтажу и регулировкам.

Конструкция самой подвески двигателя – это то, что поразило меня больше всего. Двигатель крепится к ней в четырех точках, расположенных вокруг центра тяжести. За счет этого происходит значительное снижение (до 50%) нежелательных вибраций, передаваемых на корпус лодки. В живую это выглядит очень непривычно, ну а по поводу управляемости все уже сказано.

Получив на воде изрядную дозу адреналина, мы перешли к детальному знакомству с устройством двигателя. Итак, мотор представляет собой рядную шестерку с электронным впрыс-

ПАРУСНИКОВ ВСЕ МЕНЬШЕ, КАТЕРОВ ВСЕ БОЛЬШЕ

■ Согласно отчетам американских компаний-производителей за 2003 г., производство парусных лодок в США продолжает сокращаться, хотя и не столь быстрыми темпами, как раньше — по сравнению с 2002 г. количество выпущенных парусников снизилось на 4%, в то время как два предыдущих года спад измерялся двузначными цифрами. Об уменьшении объемов производства объявили больше трети компаний-производителей, а восемь верфей вовсе отошли от дел. В 2003 г. в Штатах было произведено 16 302 парусные лодки — на 671 меньше, чем годом ранее (пик производства парусников пришелся на 2000 г., когда их было построено 22 164 штуки). Специалистов немало насторожил тот факт, что в первую очередь "попали под сокращение" наиболее демократичные лодки длиной от 6 до 10 м, которых было выпущено всего 2 117 единиц — на 9% меньше, чем в прошлом году (в более узком диапазоне "крейсеров" от 8 до 10 м ситуация и того хуже — спад составил 21%). Более-менее стабильно идут дела лишь у тех верфей, которые строят супер- и мегаяхты по заказам чартерных компаний. Между тем производство моторных прогулочных судов в США продолжает неуклонно расти. Наиболее динамично развивается такой класс, как стеклопластиковые катера со стационарными моторами и угловыми колонками — по сравнению с прошлым годом уровень их продаж вырос более чем на восемь процентов.

ФИННЫ НАСТРОЕНЫ ОПТИМИСТИЧНО

■ По мнению руководителей Федерации морской индустрии Финляндии ("Finnboat"), новый 2004 г. тоже станет успешным для компаний-производителей прогулочных судов. Несмотря на то, что в общемировом масштабе этот сектор финской экономики относительно невелик, в нем наблюдается устойчивый рост. Лодки местных производителей успешно продаются как в самой Суоми, так и за рубежом — общий объем продаж составил 70.7 млн. евро. Увеличиваются размеры судов — наиболее популярной категорией в прошлом году оказались лодки свыше 8 м длиной. В числе наиболее динамично развивающихся зарубежных рынков, потребляющих продукцию финских судостроителей, называется и Россия. В 2003 г. количество построенных малых судов увеличилось на 7–8%, и примерно такой же уровень увеличения объемов выпуска прогнозируется в нынешнем году. В пользу подобного прогноза говорят масштабы бот-шоу в Хельсинки, прошедшего в начале года, расширившееся участие финских судостроителей в лодочных выставках за пределами страны и значительное увеличение числа дилерских заказов, в том числе и экспортных. По мнению руководства "Finnboat", некоторые трудности могут ждать финских экспортеров только на американском рынке — по причине высокого курса евро к доллару.

БЫТЬ ЛИ ЧЕТЫРЕХТАКТНИКАМ В "ФОРМУЛЕ-1"?

■ В нынешнем году UIM планирует представить новые правила, которые откроют производителям четырехтактных моторов широкую дорогу в мир водно-моторного спорта. Всерьез обсуждается возможность перевода на четырехтактные моторы даже "святая святых" — "Формулы-1", что и озвучил на встречах с представителями компаний-производителей во Франкфурте и Дублине генеральный промоутер класса Николо ди Сан-Жермано. Грядущие нововведения связываются в первую очередь с постоянным ужесточением международных экологических норм, согласно которым в недалеком будущем вне закона могут оказаться любые двухтактники — от газонокосилок и бензопил до сверхмощных гоночных моторов.

Компании-производители моторов проявили немалую заинтересованность. Так, например, один из инженеров "BMW", создавший двигатель для автомобильной "Формулы-1", уверенно заявил, что для него не проблема разработать четырехцилиндровый двухлитровый четырехтактник мощностью более 300 л.с. для "Формулы-1" на воде. Матиас Кестнер из "Porsche" тоже выразил готовность приспособить один из оппозитных шестицилиндровых моторов фирмы для тех же целей. Сами же спортсмены и официальные представители команд пока относятся к возможной реформе весьма настороженно — прежде всего их смущает необходимость понести большие дополнительные расходы.

ГОРЯЧИЙ ТЕЛЕФОН

■ Яхтсменов и водномоторников Флориды, озабоченных исчезающими видами морских животных, может ждать неожиданный сюрприз. После набора телефонного номера "горячей линии", по которой, как уверяют интернет-сайты и специальные брошюры, любой может сообщить об обнаруженных раненых ламантинах — морских млекопитающих, занесенных в Красную Книгу и охраняющихся законом, доброхот почему-то попадает в службу секса по телефону и вместо зоологов вынужден общаться с разбитными девицами, причем далеко не бесплатно. Виноваты здесь не только издатели справочников, забывшие указать новый номер Общества охраны ламантинов, но и предприимчивые дельцы секс-индустрии, давно сообразившие, что лучше использовать для своих сомнительных услуг "раскрученные" телефонные номера из числа освободившихся. Надо сказать, что торговцы "горяченьким" уже не впервой прибегают к подобному трюку — их жертвами становились бывшие бесплатные номера справочных служб, "телефона доверия", Фонда дикой природы и даже консервативного журнала "Политическое обозрение".

КОНЕЦ "ОЗЕРА ИКС"

■ Мало кто из водномоторников не слышал про легендарное "Озеро Икс" —специальный полигон во Флориде (в 30 милях от Орландо), на котором "Mercury Marine" всегда испытывала свои новейшие разработки. Шум моторов доносился отсюда 24 часа в сутки по семь дней в неделю, здесь было установлено множество мировых рекордов, в том числе на выносливость. Кишащее аллигаторами и обнесенное колючей проволокой, "Озеро Икс" (настоящее его название — Конлон) быстро обрело чуть ли не мистический ореол.

В марте нынешнего года "Mercury Marine" объявила о закрытии этого прославленного полигона и перенесении его в Ватсон Бейю неподалеку от Панама-сити, где вскоре заработают испытательная лаборатория и цеха подразделения "Mercury Racing".

— "Mercury" с "Озером Икс" связывает давняя и славная история, но мы попросту из него выросли, — говорит Фред Киекайфер, президент "Mercury Racing", сын основателя "Mercury" и полигона на "Озере Икс" Карла Киекайфера. — Когда я был ребенком, требовался почти час, чтобы обойти озеро по периметру. При сегодняшних скоростях на это уходит всего около четырех минут — даже на прогулочной лодке.

Специалисты "Mercury" впервые пришли на удаленное от цивилизации "Озеро Икс" в 50-х гг. прошлого века, изучив данные аэрофотосъемки. Карл Киекайфер нуждался в укромном месте, где можно было бы испытывать моторы вдали от посторонних глаз — прежде всего от глаз конкурентов, главным из которых была канувшая в лету "OMC". Конкуренция между двумя моторостроительными гигантами была столь острой, что на собраниях дилеров Карл Киекайфер вполне мог развесить моторы "Johnson" над огромными кострами и наблюдать, как они плавятся. Дилерам при этом полагалось скандировать вместе с Киекайфером кровожадные слоганы вроде "Убей врага!"

— Конкурентная борьба все так же сильна, хотя в последнее время обе стороны стали склоняться не к столь прямолинейным методам, — рассказывает Фред Киекайфер. — А в те времена, оказываясь на "Озере Икс", ты попадал в никуда. Единственно, что там было — это крошечный домик на колесах да старый раздолбанный автомобиль, вросший в землю по самое шасси.

"Mercury" основало полигон в 1957 г., построив несколько цехов и небольшой отель для рабочих и гостей. Новичков нередко пугали историями про огромных аллигаторов, один из которых, по прозванию Элвис, изображался совершеннейшим чудищем.

— Мы советовали им не расставаться со специальными палками и время от времени молотить ими по днищам лодок, чтобы отпугнуть аллигаторов, — вспоминает нынешний президент "Mercury Racing". — Бедолаги добросовестно следовали подобным советам пару дней, пока не догадывались, что их попросту разыгрывают.

С озером у Киекайфера связаны и приятные, и плохие воспоминания.

— У меня на глазах лодки переворачивались, вылетали на берег и врезались в деревья, сгорали до самой ватерлинии, — вспоминает он. — Но я также видел, как устанавливаются мировые рекорды, как делаются великолепные снимки, украсившие морские журналы и рекламные издания.

Уже в апреле "Mercury" в основном завершила переезд на новый полигон в Ватсон Бейю. Это место было выбрано во многом из-за разнообразия тестовых условий — в частности, здесь имеются акватории как с пресной, так и с соленой морской водой. Место довольно уединенное, хотя и не настолько, как "Озеро Икс". Единственные соседи — военная база.

— На новом месте нас ждет своя специфика, — добавил Киекайфер. — В частности, новинки придется скрывать от посторонних глаз более тщательно. Но здесь гораздо больше места и более разнообразные условия, поэтому выгоды перевешивают все возможные проблемы. Как ни горько расставание, необходимость переезда была продиктована требованиями времени.

SUZUKI MARINE

ДВУХТАКТНИКИ ОТ "SUZUKI"

В одном из номеров журнала в материале о мировом рынке подвесных моторов сообщалось, что "на европейском рынке сегодня представлена всего одна двухтактная модель "Suzuki" — мощностью 2.2 л.с.". Это и в самом деле так. Однако рынок сбыта "Suzuki Marine" не ограничивается Европой и США, где действуют жесткие экологические нормы. В арсенале "Suzuki" по-прежнему имеется целая гамма проверенных временем двухтактников, которые производятся в Японии и поставляются во многие страны, чьи законодательства позволяют использовать эти моторы практически без ограничений — в том числе и в Россию.

На сегодняшний день "Suzuki" выпускает четыре основные модели двухтактных моторов серии "DT" — мощностью 2.2, 15, 30 и 40 л.с. По сравнению с четырехтактными моторами серии "DF", все перечисленные двухтактники (за исключением упомянутого ветерана "DT2.2", который просто не с чем сравнивать), традиционно легче и, как правило, имеют лучшую разгонную динамику, хотя и несколько более прожорливы. Надо отметить тот отрадный факт, что линейка двухтактных моторов не существует в "вакууме", а полностью дублирует соответствующий ряд четырехтактных, благодаря чему у покупателя всегда есть выбор между малым весом и хорошей приемистостью с одной стороны и стабильностью и экономичностью, пусть и отягощенными увеличенным весом, с другой. При этом не стоит забывать, что изначальная стоимость моторов серии "DT" ниже (причем в ряде случаев довольно значительно), чем их четырехтактных аналогов по мощности. Некогда забытый мотор "DT40" вновь в строю и с прошлого года предлагается всем желающим.

Моторы "DT" перечисленных мощностей выпускаются не первый год и прошли проверку на прочность во многих странах мира — как с привлекательным для живых существ и техники климатом экваториальных широт, так и в суровом Заполярье. Грех не отметить, что в некоторых странах доля "Suzuki" составляет более 40% от общего числа подвесников — причем моторы этой фирмы способны служить далеко не один год при повседневной эксплуатации.

Что касается России, то по информации, полученной у официального дистрибьютора "Suzuki Marine", на сегодняшний день большая часть моторов "живет" и трудится на Дальнем Востоке, в Восточной Сибири и на Крайнем Севере. Дело, скорее всего, в том, что эти регионы ближе к производителю, и в них уже давно обосновались представительства и сервисные службы "Suzuki". Сегодня основной задачей этого производителя различной моторной техники является аннексия тех сегментов рынка европейской части России, где успели поселиться конкуренты, частично проникшие из Европы и Америки.

Однако вернемся к моторам. "DT-15" имеет модификацию мощностью 9.9 л.с., которая разработана специально для тех стран, где царствует закон, заставляющий регистрировать моторы мощностью от 10 л.с. Этот мотор полностью соответствует своему 15-сильному собрату, разве что немного отличается по стоимости. Вес его составляет всего 38 кг (в обеих модификациях), а выбор шага винта может осуществляться в пределах от 7 до 11 дюймов. "DT30" весит 56 кг, шаг винта — от 10 до 14 дюймов. "DT40" весит 76 кг, винт — от 10 до 16 дюймов. Все моторы имеют двухцилиндровую конструкцию, систему зажигания P.E.I и выхлоп через ступицу винта.

По конструкции они достаточно просты и не требуют усиленного ухода. Свидетельством тому может служить курьезный случай — одна из компаний, представляющая у нас "Suzuki" и торговавшая до этого одним из североамериканских брендов, по инерции заказала некоторые запчасти, которые менялись на "американцах" не реже одного раза в сезон, и, как говорится, "попала" — все заказанные детали для "Suzuki" уже пару лет пылятся на складе. Выглядит эта история, наверное, как рекламный трюк, но факт остается фактом.

Не забыта и серия крупных V-образных 6-цилиндровых моторов 2003 г. выпуска, до сих пор предлагающихся на рынках Северной Америки — "DT225/150S/150". Они пока еще в строю, однако насколько долго продержатся в связи с экологическим законодательством, неизвестно.

Вот, собственно, вкратце и все — для более подробного рассказа о двухтактных "Suzuki" потребуется отдельная объемистая статья, так как, несмотря на свой возраст, эти моторы не только удачны, но и конструктивно очень любопытны.

Игорь Владимиров
Фото "Suzuki Marine"

А по мне – так в самый раз!

НЕОБЫЧНАЯ СЕМЕЙНАЯ ЛОДКА

В последние годы Британия утратила статус “владычицы морей”. По крайней мере, в парусном спорте. В океанских гонках доминируют жители другого берега* (правда, честь страны еще защищают две девушки!), Лондонская выставка катеров и яхт потеряла былое значение, да и титул “лучшая яхта года” журналисты уже давно перестали присваивать английским судам. Поэтому понятно, что я воспрянул духом, когда узнал о широком признании в мире спортивной яхты “JS9000” (американцы даже назвали ее лучшей в 2002 г.), спроектированной австралийцем Джоном Сворбриком: все же, что ни говори, а Австралия — часть Британской империи, пусть и бывшая. Нетрудно понять, что предложение фирмы-импортера “JS9000” о проведении небольшого теста этой лодки, я воспринял с большим энтузиазмом и буквально через несколько часов уже сидел за рулем машины, направляясь в графство Дорсет.

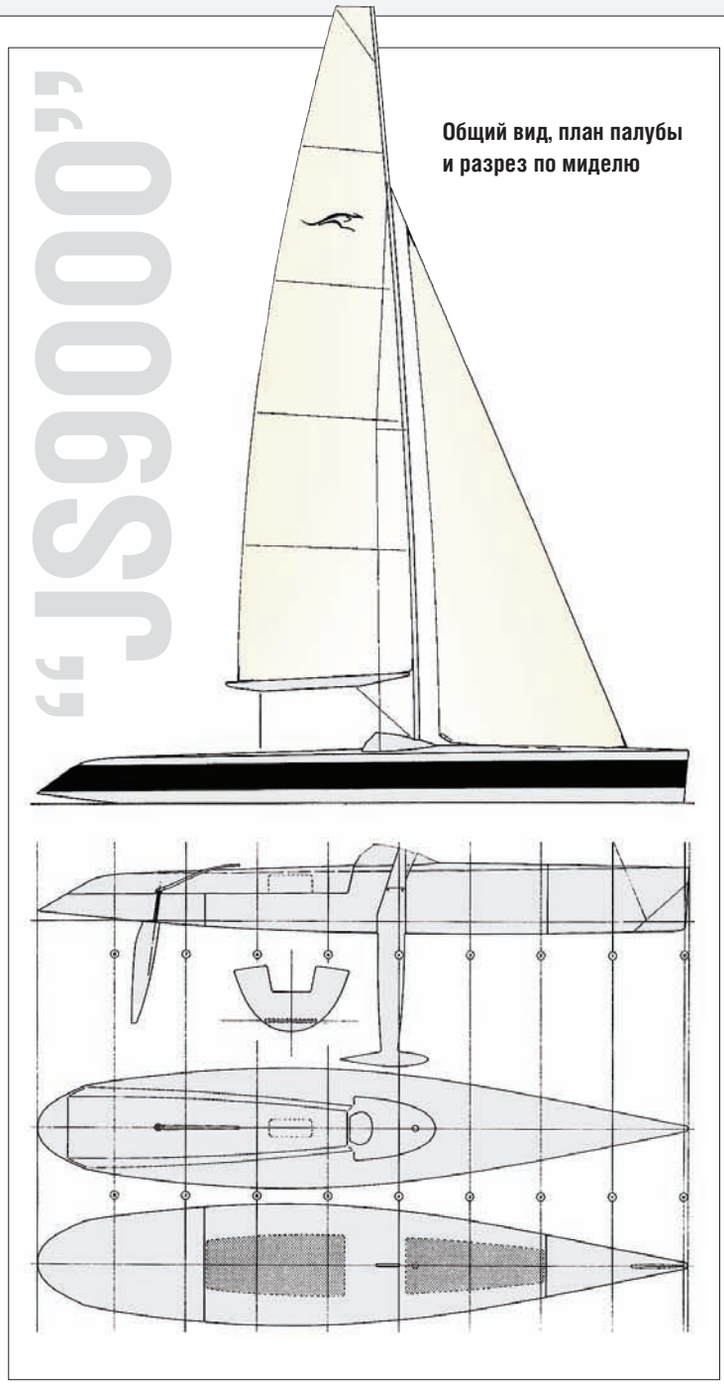
На причале в Пуле было неуютно, низкие серые тучи, казалось, вот-вот распорются, зацепившись за верхушку какой-нибудь мачты, и прольют на землю весь свой обильный осенний запас влаги. Шестибалльный зюйд-вест налетал порывами, которые приносили с собой заряды злого холодного дождя. На пирсе ожидала меня яхта на трейлере — ее еще предстояло вооружить и спустить на воду. Сначала я расстроился, представив себе процедуру спуска на воду и вооружения яхты в такую погоду, тем более что день уже клонился к закату, но выделенный мне в помощь сотрудник фирмы (которому предстояло стать партнером по тесту) успокоил, сказав, что вооружить “девятитысячник” не сложнее, чем крохотный динги. К удивлению, Чарли (так звали помощника) оказался прав — вдвоем мы быстро достали из контейнера легкую углепластиковую мачту с уже присоединенными краспицами, вставили ее шарнир (вы не ослышались — шарнир является частью мачты) в степс на палубе, завели ванты, после чего мой напарник уперся в мачту раздвоенной частью спинакер-гика, а я потянул за фал. Мачта послушно поднялась и встала на свое место, после чего нам осталось только закрепить форштаг и законтрить талрепы.

Пока Чарли ходил переодеваться, я осматривал лодку. Конечно, у любого нормального человека при первом взгляде на эту яхту должно создаться впечатление, что ее архитектор на пару с инвестором недавно сбежали из сумасшедшего дома, но я всегда был уверен в том, что пациенты психиатров не способны проектировать претендентов на Кубок “Америки”**. При взгляде на яхту длиной 30 и шириной меньше 6 футов (9 и 1.8 м соответственно) трудно отделаться от ощущения, что она сразу после спуска на воду ляжет на борт. Крохотная рубка с маленьким люком, огромный кокпит, занимающий более половины длины судна, и “чистая” палуба с минимумом дельных вещей — вот почти все, что можно сказать о внешнем виде этой необычной лодки. Привычного погона гика-шкота нет вовсе, но надо, правда, заметить, что в центре кокпита находится пьедестал, на котором (в зависимости от комплектации, как сказал Чарли) могут быть установлены либо лебедка гика-шкота (“семейный” вариант), либо стопор ходового конца, проведенного в пять лопарей (для тех, кому в этой жизни не хватает перца).

По слипу мы вдвоем легко спустили 30-футовую яхту на воду при помощи лебедки — несмотря на свою длину, лодка весит меньше тонны, а убираемый в корпус киль, как оказалось, позволяет спускать ее на воду вместе с гоночными швертботами — осадка “JS9000” с поднятым килем со-

* Т.е. французы. — *Прим.ред.*

** Один из конструкторов двух австралийских претендентов на Кубок “Америки” (“Coucaburra II” и “Coucaburra III”) — Джон Сворбрик. — *Прим.ред.*



Общий вид, план палубы и разрез по миделю

ставляет два фута (61 см)*. Еще до того, как мы опустили и закрепили киль, я выпрямился в кокпите во весь рост и попытался раскачать яхту, а потом мы с Чарли встали на один борт. Несмотря на угрожающе малую ширину судна, крен был заметный, но все же не чрезмерный — вряд ли он будет представлять опасность даже для семейного экипажа (думаю все же, что полные "чайники" не станут покупать такую яхту). Переведя лодку на глубокую воду, мы отпустили контровку талей поднятого киля, и тяжелый плавник легко скользнул в глубь своего гнезда. Яхта мгновенно приобрела буквально каменную остойчивость, и это неудивительно — вес глубоко погруженного (осадка яхты с опущенным килем — 2.10 м) балласта составляет целых 70% водоизмещения судна.

Пока Чарли ставил паруса, я осмотрелся в лодке. Конечно, называть каютой подпалубное пространство "JS9000" никому и в голову не придет, — но все же на стоянке там можно хранить подвесной мотор и иное оборудование, а находясь в плавании, — какие-либо припасы или вещи. Зато расширяющийся в корму кокпит яхты просторен (если не сказать — огромен) и очень удобен для размещения даже не самого опытного экипажа из двух-трех человек — помешать друг другу они физически не в состоянии.

Тем временем, пока мы вооружали яхту, ветер чуточку утих и уже был не столь порывист. Анемометр стабильно показывал 13-14 м/с, мы отдали швартовы и сразу от причала легли на курс бейдевинд. Едва Чарли добрал шкоты, как яхта плавно повалилась на подветренный борт, но не успел я испугаться, как крен судна перестал расти, а лодка начала стремительно набирать скорость. Конечно, сперва было несколько непривычно наблюдать мачту, не уткнувшуюся в небо, а, наоборот, указывающую куда-то за горизонт — но вскоре ощущение неуверенности прошло. Яхта прекрасно лежала на курсе, не испытывая ни малейшего желания приводиться на порывах. Усилия на румпеле были минимальны, а встречная крутая волна высотой

* Автор статьи испытывал дорогой вариант яхты — с опускаемым килем и углепластиковой мачтой. В стандартной комплектации яхта оснащена жестко закрепленным килем и алюминиевым рангоутом. — *Прим.ред.*

Основные данные яхты "JS9000"

Длина, м	9.125
Ширина, м	1.72
Осадка, мм:	
— с поднятым килем	620
— с опущенным килем	2150
Водоизмещение, кг	900
Пл. парусности, м²:	
— грот	19.1
— стаксель	10.0
— спинакер	60.0

около трех футов разрезалась корпусом яхты, словно хорошо отточенным ножом, не встречая сопротивления. Отрадно было видеть, что палуба оставалась практически сухой — на нее периодически залетали лишь отдельные брызги.

Когда цифры на дисплее электронного лага перестали скакать, я скомандовал Чарли достать GPS, и мы стали замерять скорость. Результаты меня приятно удивили: при истинном ветре в 14 м/с в гоночный бейдевинд яхта шла со скоростью около 10 уз. Покрутившись немного разными галсами и курсами и повозившись с парусами, нам удалось добиться от лодки скорости в 13.5 уз при ходе в полный бейдевинд. Ощущения при этом были очень интересными: с одной стороны, стремительного полета — как на легком швертботе или катамаране, а с другой стороны — определенной "мягкости" (более свойственной килевой яхте), очевидно компенсирующей некоторые ошибки управления.

Зайдя после этого за низкий мыс, хорошо защищавший акваторию от волны, мы попытались определить угол лавировки "JS9000" в идеальных условиях — практически на спокойной воде. Несколько замеров позволили сделать вывод, что минимально возможный угол лавировки в таких условиях составляет около 15°. После этого мы убрали стаксель и попытались скрутить оверштаг под одним гротом — яхта выполнила поворот, как хорошо обученная лошадь.

Реализации моей дальнейшей программы, увы, помешало время — начало стремительно темнеть, и мы направились в гавань. По пути я пересадил Чарли за руль, а сам попытался почувствовать, какое усилие требуется на шкотах. Я, конечно, нахожусь в достаточно хорошей спортивной форме, но полагаю, даже благообразный отец семейства с брюшком, заглядывающий в паб гораздо чаще, чем в фитнесс-центр, не столкнется с проблемами, управляясь с этой лодкой. Для более сильного ветра на гроте предусмотрена одна полка рифов. Немаловажно, что стаксель яхты "автоматический", и поворот оверштаг не потребует от семейного экипажа специальных навыков или особой слаженности действий. В целом, как мне показалось, лодка полностью соответствует идее, озвученной Джоном Сворбриком: "Создать сравнительно недорогую* и одновременно очень быструю яхту, пригодную для управления относительно малоопытным семейным экипажем".

Однако испытанное нами судно оказалось не лишенным недостатков, большинство из которых, правда, относилось, скорее, к практической реализации этой идеи, нежели к концептуальным проблемам. Так, явно неудачно размещен погон стаксель-шкота, что в ряде случаев приводит к неэффективной работе паруса. Пьедестал в центре кокпита выполнен массивным и довольно грубо, а проводка гика-шкота крайне неудобна (кстати, в варианте с лебедкой ее рукоятка обязательно должна быть в травмобезопасном исполнении). Деревянный румпель, хотя смотрится изящно и приятен на ощупь, абсолютно неуместен в подобной лодке — алюминий смотрелся бы куда естественнее, вдобавок за ним не нужен уход. Но все вышеперечисленное — мелочи на фоне "дышащего" соединения палубы с корпусом и откровенно слабых креплений ряда дельных вещей. Когда мы ошвартовались, я подошел к Скотту — одному из директоров фирмы, поставляющей "JS9000" в Британию, и стал озвучивать перечень замеченных мной недостатков. Вместо ответа Скотт показал огромный блокнот, где было записано все, мною перечисленное (и даже сверх того!). После этого он опять подвел меня к лодке и показал шильдик на транце: серийный номер испытанного экземпляра был 004! "Ты выходил на одной из самых первых лодок. Практически все названные тобой дефекты нам известны, — сказал Скотт. — Сейчас лодки от них уже свободны, а корпус и палуба стали гораздо жестче, чем у этого образца. Так что проблем с долговечностью у владельцев не будет".

Успокоившись, я попытался обрисовать для себя перспективы этой интересной яхты. Выходило так, что ее несложно быстро перебросить на трейлере в любое место и погоняться там, добавив себе адреналина в кровь. Одновременно с этим "JS9000" — я все же настаиваю — можно использовать в качестве оригинального дейкруйзера для небольшой семьи. В рубку кидаются палатка, спальные мешки — и путешествуйте по рекам или озерам, ночуя на берегу, а высокие скоростные качества лодки позволят сделать отдых интересным и динамичным — в пику семейным "утюжкам". Возможно, "жирным котам", степенно потягивающим виски на мостиках своих "Принцесс", такая концепция семейного судна покажется излишне аскетичной — а по мне так в самый раз!

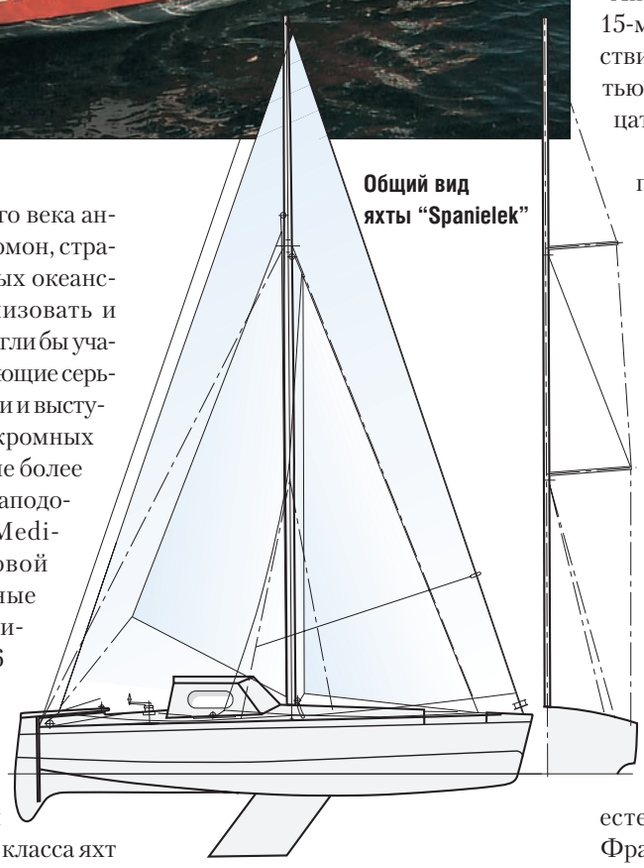
Майкл Кристенс,
специально для "КиЯ"
Лондон, Англия

P.S. Как мне стало недавно известно, пара вконец отвязанных американцев разогнала "JS9000" до 20 уз — и ухитрилась поддерживать такую скорость как минимум полчаса! Я решил сделать заказ на эту лодку...

* В стандартной комплектации яхта стоит 28 000 фт.ст.

К двадцатилетию ассоциации класса “Mini 6.50”

БОЛЬШОЙ ПУТЬ МАЛЕНЬКИХ ЯХТ



Общий вид яхты “Spanielek”

Немного истории

В середине 70-х гг. прошлого века английский яхтсмен Боб Саломон, страстный поклонник одиночных океанских гонок, задумал организовать и провести регату, в которой могли бы участвовать спортсмены, не имеющие серьезной спонсорской поддержки и выступающие на относительно скромных и недорогих судах длиной не более 21 фута. “Супермонстры”, наподобие 72-метровой “Club Mediterranea” и 40-метровой “Vendredi, 13”, выставленные французами в трансатлантическую гонку OSTAR 76 (“КиЯ” № 66-67 за 1977 г.), только укрепили его в мысли о необходимости скорейшего создания подобной “демократичной” гонки и разработке правил нового класса яхт для нее.

Эта идея была подхвачена другими яхтсменами, и уже 8 октября 1977 г. 24 яхты (а всего зарегистрировались 26) длиной 6.5 м вышли из британского порта Пензанс в Атлантический океан. Курс первой одиночной трансатлантической мини-регаты пролегал тогда через Тенерифе (Канарские о-ва) к о. Антигуа. Хотя скептики предрекали проекту неудачу, до финиша благополучно дошли 19 лодок, несмотря на плохую погоду во время первого этапа. Одиннадцать дней сильнейшего шторма, разметавшего яхты по океану (и погубившего бельгийского гонщика Патрика Ван Года), привели к тому, что результаты были засчитаны лишь по второму отрезку Тенерифе—Антигуа. Победителем гонки неожиданно для всех стал француз Даниэль Жиллар на “Petite Dauphine” — серийной остроскулой яхте типа “Serpentaria 6.50”. Второе место занял предстартовый фаворит поляк Казимеж (“Куба”) Яворски, выступавший на самостоятельно построенной яхте “Spanielek”, уже тогда имевшей сэндвичевую конструкцию, стаксельное вооружение и оснащенной двумя рулями. Вопреки надеждам придти первым и встречать участников у линии финиша, сам Боб Саломон (на серийной яхте типа “Anderson 22”) финишировал лишь 15-м. Бруно Пейрон, ставший впоследствии у себя во Франции знаменитостью, в той памятной гонке был двенадцатым...

После финиша было решено, что подобная трансатлантическая “мини-гонка” будет проводиться по нечетным годам, чтобы исключить ее “пересечение” с максигонкой OSTAR (сегодняшнее название — “The Transat”), которая проходит каждый четвертый четный год. Боб Саломон вместе с Даниэлем Жилларом возглавляли еще три таких соревнования, после чего передали руководство этим проектом другому горячему поклоннику подобных мини-яхт — французскому журналисту Жан-Люку Гарнье. Подобной “передаче эстафеты” способствовало и то, что в “Мини-трансате”, как стали называть гонку, все ощутимее начали доминировать французские гонщики. Поэтому, естественно, именно представители Франции и возглавили весь организационный процесс.

Едва взяв дело в свои руки, французы в 1984 г. создали ассоциацию нового класса яхт, назвав ее “Voiles 6.50”, которая сразу вошла во французскую федерацию парусного спорта и учредила правила нового класса “Mini 6.50”. Это стало переломным моментом в развитии подобных яхт. Уже следующий старт “Мини-трансата” в 1985 г.

был дан во французском Бресте. Финишировали яхты в Пуэнт-а-Питре на о.Гваделупа — тоже традиционном для французов порту, в котором завершаются многие океанские гонки. Одновременно организуется гонка "Мини-Фастнет" — от Бреста до знаменитого маяка и обратно. В 1986 г. в спортивном календаре появляется средиземноморская регата "Мини-Макс", в 1988 г. — гонка "Трансгасконь", а в 1991 г. — "Mini-Challenge". С 1993 г. зачет в гонках ведется раздельно в двух дивизионах: "Proto" и "Serie"*.

В 1994 г. "Mini 6.50" приходит в Италию, где создается собственная ассоциация класса. Чуть позднее яхты этого типа начинают появляться во всей Европе — в первую очередь в Германии, Швейцарии, Норвегии и Голландии. Появились "Мини" даже в Эстонии и Румынии. Подобному успеху в немалой степени способствовали как относительно небольшая цена полностью укомплектованной лодки, так и возможность сравнительно легко перевозить ее на трейлере** к месту старта очередной гонки.

Новый этап в развитии класса начался с 2001 г., когда гонка "Мини-трансат" впервые пересекла экватор, финишировав в бразильском порту Байя.

Для многих знаковых фигур современного парусного спорта регата "Мини-трансат 6.50" оказалась трамплином в "большие гонки" — через нее прошли братья Пейроны, Эллен Макартур, Мишель Дежуайя, Ролан Журден, Ив Парлье, Джованни Сольдини и многие другие известные яхтсмены. А для Бернарда Штамма, впоследствии неоднократного победителя самых разных гонок в классе "Open 60", построенная самостоятельно "Mini 6.50" стала первым шагом в парусном спорте вообще — до этого Бернард был мотогонщиком.

Всего же за четвертьвековую историю "Мини-трансата" в ней (и других регатах класса) участвовали в общей сложности свыше 600 яхтсменов. С момента перехода под контроль французов и окончательного оформления правил класса (1984 г.) было построено 455*** лодок "Mini 6.50", из них около 300 — за последние шесть лет. Характерно, что примерно половина всех недавно появившихся яхт относится к дивизиону "Proto", причем многие из них не только построены, но и сконструированы их капитанами. Ежегодно в различных соревнованиях класса в Европе принимают участие 200–250 человек.

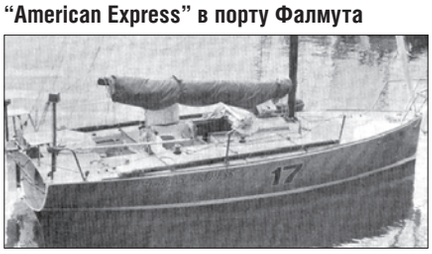
В последний год интерес к "Mini 6.50" начали проявлять и за океаном — в США, где 16 декабря 2003 г. было объявлено о проведении летом 2004 г., года американской "инаугурационной" регаты класса — от Бостона до Бермудских островов, а ряд местных яхтенных КБ поспешили предложить несколько проектов "мини". Нельзя не отметить здесь, что один из американских яхтсменов выступил недавно даже с идеей проведения кругосветной одиночной гонки на яхтах "Mini 6.50". По его плану, старт должен состояться в бразильском порту Байя, далее — Панамский канал, Галапагосы, Гавайи, о.Вануату, Кокосовые о-ва, Маврикий, Кейптаун, о.Св.Елены и финиш в Байе. Вся гонка предположительно займет один год и потребует от участников немалой выносливости. Правда, на сегодняшний момент в самих США зарегистрированы всего лишь две "живые" "Mini"...

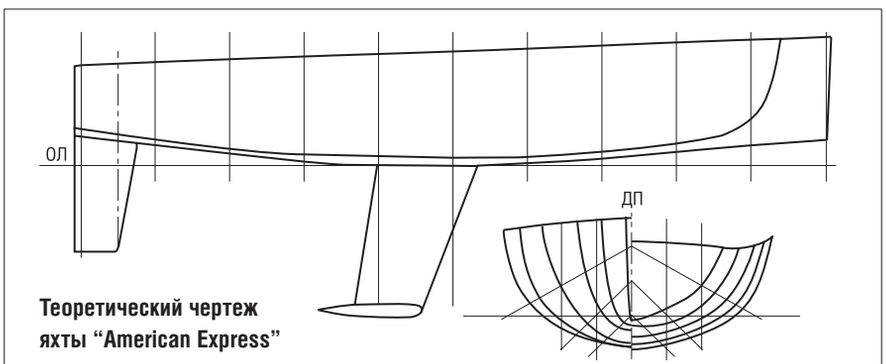
Значительную активность в этом классе проявляют и южноафриканские яхтсмены, которые создали свою ассоциацию и проводят в год шесть собственных гонок, в том числе две дальние: очень сложную трансатлантическую Кейптаун—Рио-де-Жанейро, проходящую против господствующих ветров, и Кейптаун—о.Св.Елены.

"American Express" на старте гонки 1979 г.

Такова вкратце история развития класса "Mini 6.50", ставшего образцом для многих других "старших" классов — прежде всего для "Open 50" и "-60". Благодаря сравнительной дешевизне "мини" и возможности свободно экспериментировать, не рискуя очень большими средствами, этот класс превратился в своеобразный испытательный полигон разнообразных конструктивных (порой совершенно уникальных!) решений, которые впоследствии находят признание и на яхтах "старших" классов. Двойные рули, отклоняемые и перемещаемые балластные кили, дополнительные шверты, кормовая часть с изменяемой геометрией, массовое применение водяного балласта — вот лишь малый перечень тех новинок, которые впервые появились и были опробованы на яхтах класса "Mini 6.50" в процессе их эволюции от неказистых кургузых лодочек до современных стремительных гоночных машин. "Turbo charged rockets", — так выразился о сегодняшних яхтах этого класса один из участников "Мини-трансат 2003"...

"American Express" в порту Фалмута





Теоретический чертеж яхты "American Express"

* Разница между яхтами этих двух дивизионов (по правилам) заключается в том, что для признания лодки серийной она должна быть построена не менее чем в десяти экземплярах на одной верфи, пройти не менее 2000 миль и соответствовать несколько более строгим требованиям и ограничениям по применяемым материалам.

** Для перевозки этих яхт на трейлере их просто приходится укладывать с наклоном, чтобы вписаться в ограничение по допустимой ширине перевозимого груза 2.5 м.

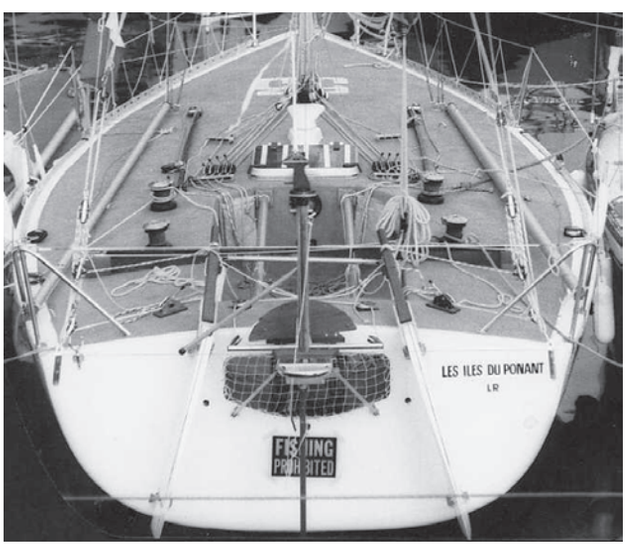
*** По данным на конец 2003 г.

Эпоха “бури и натиска” — первое десятилетие (1979 — 1989)

Две дюжины яхт, построенных или купленных для участия в самом первом соревновании, несли на себе значительный отпечаток влияния действовавших тогда правил обмера IOR. И, хотя в “Mini-OSTAR 77” (как тогда называлась гонка) упомянутые правила не применялись, а конструкторам была предоставлена значительная свобода действий, инерция мышления оказалась сильнее. Большинство участвующих в гонке лодок имели все типичные черты тогдашних небольших IOR-овских яхт — сравнительно малый грот и большой передний треугольник, седловатую палубу, неглубокий плавник с большой хордой, узкую корму с большим углом выхода батоксов. Ширина корпуса большинства не превышала 2.1–2.2 м. Заметно отличался от конкурентов лишь “Spanielek” Казимежа Яворского с более широкой, чем у конкурентов, кормой, стаксельным вооружением, кевларовым корпусом и двумя рулями. Можно сказать, что с появления именно этой лодки эволюция гоночных яхт открытого моря сделала первый небольшой поворот.

Однако подлинной революцией, оказавшей существенное влияние на дальнейшее развитие океанских яхт в целом, стала появившаяся на следующей регате лодка “American Express”, спроектированная американским конструктором Томом Вайли. Под управлением Нортона Смита она выиграла гонку 1979 г. — и с той поры по сей день так и остается единственной американской “мини”, когда-либо выигравшей “Мини-трансат”.

Революционность конструкции “Американского экспресса”, его внешние отличия от своих “коллег” по классу были разительны. Яхта, хотя и имела довольно типичную для своих одноклассников того времени ширину 2.44 м на миделе, но эта ширина от миделя до кормы менялась мало. У лодки был очень глубокий и узкий гидродинамически эффективный киль с бульбом, с которым ее осадка равнялась 1.5 м. Для сравнения: “Petite Dauphine” — яхта-победитель предыдущей гонки — при той же ширине на миделе 2.48 м имела традиционную узкую корму и осадку 1.05 м, а хорда ее киля превышала его высоту. Помимо этого, “Экспресс” был на 100 кг (или на 10%) легче и нес на 15% больше парусности. Американская лодка с ее прямым штевнем, широкой кормой, абсолютно плоской палубой без выступающей рубки и заметно более высокой, чем у конкурентов, мачтой с длинным гиком и большим гротом, внешне выглядела абсолютно инородным телом среди своих IOR-овских собратьев.



Так выглядит кокпит яхты “Les Iles du Ponant”

Но главным (при этом незаметным внешне) отличием “Экспресса” от других участниц “Mini-OSTAR 79” было наличие водяного балласта. Эта яхта стала всего лишь вторым в мире (после построенного в 1968 г. “Pen Duick V” Э.Табарли) спортивным парусным судном, в котором использовался подобный балласт. Но Том Вайли использовал его в абсолютно немыслимой пропорции — масса принимаемой на борт воды (285 л) составляла без малого треть водоизмещения самой лодки (у “Pen Duick V” — всего 10%) и превышала массу твердого балласта!

Все эти нововведения не могли не привести к значительному улучшению ходовых качеств новой яхты по сравнению с ее одноклассницами. Так и вышло: суточные пробеги “Экспресса” в ходе гонки неоднократно превышали 180 миль, а однажды за 24 ч было пройдено даже более 200 миль — феноменальный результат, ранее считавшийся абсолютно недосягаемым для столь малых яхт и вполне соответствующий названию самой лодки. Средняя скорость яхты на дистанции превысила 5.5 уз, что на целый узел выше скорости победителя предыдущей гонки! Этот результат удалось улучшить лишь в 1983 г.

Появление радикальной яхты “American Express” и ее впечатляющая победа (она оторвалась от ближайшего конкурента почти на неделю, на шесть суток улучшив результат победителя предыдущей гонки) повернули в нужном направлении мысли конструкторов не только “мини-класса”. Практически в каждой современной лодке, предназначенной для океанских одиночных гонок, независимо от ее размерений теперь можно увидеть черты победительницы “Mini-OSTAR 79”: широкий корпус, плоская “швертботная” корма, парусное вооружение с развитым гротом, водяной балласт (пусть и не столь радикального объема), крохотная рубка. Глядя на современные широкопалубные “авианосцы” классов “Open 50/60”, следует помнить, что сегодняшние пропорции их корпусов еще четверть века назад предопределила скромная шестиметровая яхта.

Однако сразу же после финиша в правила были внесены изменения, поставившие “American Express” вне закона в будущих гонках серии “Минитрансат”. Под запретом оказалось использование в будущем водяного балласта в объеме, большем, чем 50% массы твердого балласта (у американской яхты это соотношение доходило до 140%). Заложив основы архитектуры и ряд технических решений океанских гоночных яхт на ближайшую четверть века, “American Express” навсегда сошла со сцены.

Странным образом судьба этой яхты как бы предопределила судьбу ее создателя. Невероятно одаренный и талантливый конструктор, чье имя ставят вровень с именами Гари Мула и Джорджа Олсена, Том Вайли не пришелся ко двору ни в одном из североамериканских яхтенных КБ. Сейчас, на момент написания этих строк, автор проектов яхт, которые неоднократно выигрывали многие престижные гонки и признавались “яхтами года” в США, тех самых, огромными фотографиями которых пестрели все яхтенные журналы мира, не знает, как заплатить за квартиру... “Я оказался гораздо худшим бизнесменом, чем конструктором”, — грустно признался Том в теле-

фонной беседе с корреспондентом "КиЯ"...

В следующем, 1981 г., большую часть "стартовой линейки" "Mini-OSTAR" заняли "широкие" лодки. Но поскольку введенные организаторами ограничения не позволили конструкторам использовать для предотвращения большого крена водяной балласт в том же объеме, в каком это сделал Том Вайли, для улучшения управляемости на кренах некоторые из них были оснащены двумя рулями. Именно с этого года и ведет свой отсчет эпоха массового применения двойных рулей.

Несмотря на это, победитель 1981 г. (им стал Жак Пейнон на "Les Iles du Ponant") все же не смог улучшить результат предыдущей гонки — на прохождение дистанции он затратил на 12 ч больше, чем два года назад Н.Смит. "Les Iles du Ponant" уже имела почти предельную по правилам класса ширину (2.90 м), два руля, гладкую палубу и крохотный кокпит, в котором помещались разве что ноги рулевого. Со свойственным им высокомерием во всем, что касается океанских одиночных гонок, французы именно ее считают первой яхтой с двумя рулями, забывая о "Спаниелеке"...

В 1984 г. к руководству классом и гонками пришли французы — и, как писал в одном из своих рассказов Аверченко, "все завертелось". Начался постепенный отход от декларированных Б.Саломоном принципов "недорогой трансатлантической гонки"*. Сразу же было разрешено использование высокотехнологичных материалов — кевлара и углепластика, в том числе при изготовлении мачт**. Следующей знаковой яхтой "Минитрансата" стала французская "Coco" (в 1984 г. сконструированная покойным ныне Филиппом Харле уже под разработанные и окончательно утвержденные французами правила класса "Mini 6.50"). Эта единственная серийная лодка, которой (если исключить из рассмотрения самую первую гонку) удалось нарушить гегемонию прототипов на подиуме "Мини-трансата". В 1987 г. "Coco" под управлением Лорена Буаньона заняла второе место в абсолютном зачете, опередив множество прототипов. А в 1993 и 1995 гг. все три призовых места в дивизионе "Serie" занимали гонщики, выступавшие исключительно на "Coco". Этому проекту оказалась суждена долгая жизнь — и, хотя в 1997 г. в дивизионе серийных яхт воцарился новый бессменный лидер (им стала французская же яхта "Pogo"), до сих пор находятся энтузиасты, пытающиеся (и не без успеха) улучшить гоночные характеристики культовой лодки путем увеличения площади ее парусности.

1989 г. принес еще одно нововведение в конструкцию яхт "Мини-класса", также перешедшее позднее на более крупные суда. Им стал поворотный бушприт, позволивший нести большой асимметричный геннакер. Управление бушпритом осуществлялось при помощи талей, проходивших через выстрелы, расположенные побортно чуть впереди от ДП. Благодаря подобному решению гонщику-одиночке стало значительно легче управлять судном — нести геннакер намного удобнее капризного спинакера, кроме того, поворотный бушприт, позволяющий выносить парус на ветер, способен повысить эффективность его работы. И особенно ощутимо это повышение будет заметно в длинных гонках типа "Минитрансата", когда яхты подолгу идут одним курсом и одним галсом. Вновь повысились средние скорости яхт — победитель гонки 1989 г. прошел дистанцию со скоростью, которая на 9% больше, чем у победителя предыдущей гонки.

Теперь можно рассмотреть несколько современных и перспективных проектов яхт "Мини-класса", а также ряд характерных конструктивных особенностей этих судов, но это будет сделано в продолжении.

(окончание следует)

Артур Гроховский

Автор благодарит за предоставленные материалы и помощь в работе коллег из журналов "Zagle" и "Voiles", а также Ф.Лукаса, И.Воронина, Ж.Валенте, А.Банделя, Л.Ворневелда.

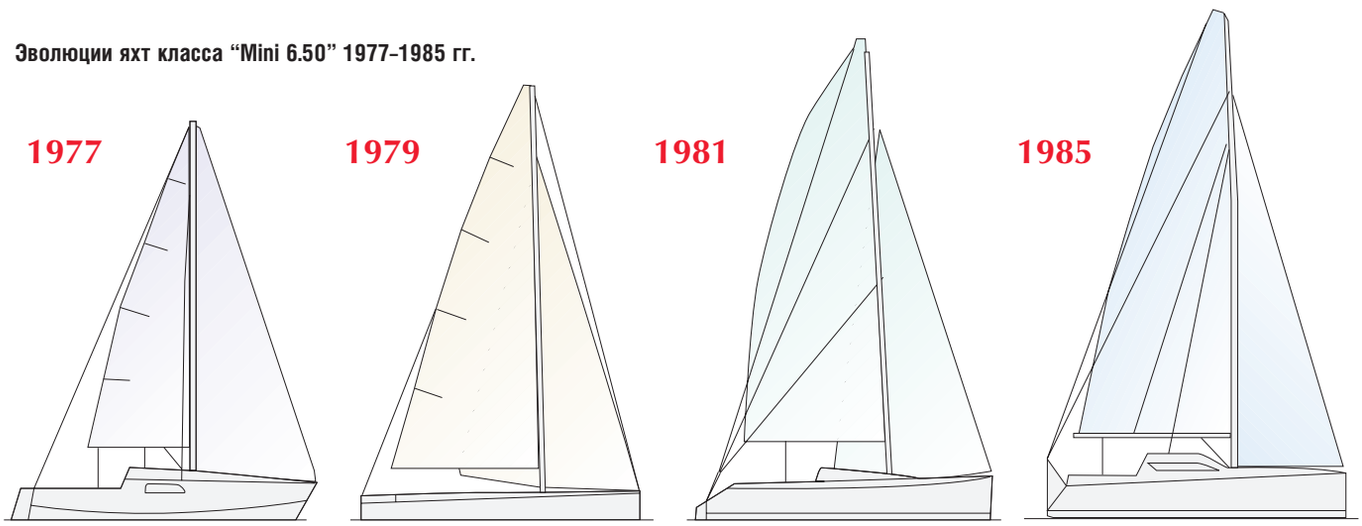
Основные данные яхт

	"Spanielek" (1977 г.)	"American Express" (1979 г.)	"Les Iles du Ponant" (1981 г.)	"Coco" (1984 г.)
Длина, м:				
— максимальная	6.50	6.50	6.50	6.50
— по КВЛ	5.80	6.40	6.48	6.20
Ширина, м:				
— максимальная	2.48	2.44	2.90	2.70
— по КВЛ	1.80	1.80	2.20	2.12
Осадка, м	1.05	1.50	1.70	1.36
Водоизмещение, кг	1200	1000	1100	1150
Масса балласта, кг:				
— в бульбкиле	н.д.	200	н.д.	500
— водяного	нет	285	нет	нет
Площадь парусности, м²	29.5	33.5	31.6	34.6

* Тогда все участие в гонке (включая стоимость самой яхты) обошлось Б.Саломону в сумму чуть более 8000 ф.ст.

** Однако вскоре применение углепластика в конструкции мачт было запрещено. Его вновь разрешили лишь с начала 2004 г.

Эволюции яхт класса "Mini 6.50" 1977–1985 гг.



"ПАРУСНАЯ РАКЕТА" ГОТОВИТСЯ К ЗАПУСКУ...

■ 23 апреля 2004 г., несмотря на то, что это была пятница — моряки считают ее несчастливым днем недели, — коснулось воды рекордное судно "Sailrocket", которое давно ожидали многие фанатики скорости под парусами.

Конструкция новой лодки основана на принципе, предложенном еще более 40 лет назад профессором Бернардом Смитом (и впервые описанном в его знаменитой книге "The 40-knot Sailboat", 1962 г.). Подъемная сила *F*, возникающая на парусе, в точности противоположна по силе и направлению гидродинамической силе, возникающей на киле лодки, и находится с ней на одной линии. Таким образом кренящий момент исключается из расчетов, и судно сохраняет неизменное положение относительно вертикальной плоскости при ветре практически любой силы, что позволяет наиболее эффективно использовать его энергию. Профессор Смит окрестил подобные лодки "anti-drift hydrofoil" или "aero-hydrofoil" и впервые попытался на практике реализовать этот принцип в 1963 г. на экспериментальной дистанционно управляемой модели "Little Merrimac". Планы постройки более крупного, уже управляемого человеком судна "Merrimac", увы, остались лишь на страницах упомянутой книги — окончательные расчеты показали, что тогдашние конструкционные материалы не позволяли построить лодку с требуемыми характеристиками...

Внешне "Sailrocket" напоминает проа с установленным на подветренном поплавке парусом, сильно наклоненным на ветер. При движении яхта опирается на две глиссирующие поверхности, расположенные в ДП узкого основного корпуса. Подветренный "парусный" корпус при этом не касается воды, а удерживается над ней за счет подъемной силы, вызываемой наклоненным на ветер парусом и, частично, за счет экранного эффекта, возникающего под особым образом спрофилированным днищем клиновидного подветренного корпуса. Возникающая на парусе сила дрейфа воспринимается одним сильно наклоненным по отношению к вертикали швертом, который по углу наклона более напоминает уже подводное крыло. Пилот (им станет основной инвестор проекта Поль Ларсен) располагается в кормовой части основного корпуса и управляет судном при помощи небольшого руля, работающего синхронно с аэродинамическим рулем, размещенным также на корме.

Основные данные аппарата "Sailrocket"

Длина, м	10.0
Ширина, м	8.55
Площадь парусности, м²	21.8
Водоизмещение, кг	235

Весь процесс создания уникального судна (начиная с выбора самой концепции его главным конструктором Малькольмом Барнсли) длился около двух лет, из них почти год ушел на испытания радиоуправляемой модели в масштабе 1:5, на которой практически отрабатывались основные пропорции будущей яхты. Столь длительный и тщательный подход к созданию судна принес, похоже, свои плоды: по крайней мере, при спуске на воду аппарат погрузился в точности по проведенную конструктором на борту фломастером ватерлинию, что, конечно же, было расценено как доброе предзнаменование.

"Sailrocket" построена, как и следовало ожидать, с широким использованием современных высокотехнологичных материалов — сверхлегких сплавов, титана, углепластика, сотовых наполнителей из номекса. В результате вес полностью снаряженного судна составил лишь немногим более 200 кг — в итоге яхта получила энерговооруженность порядка 100 м²/т. Это на 20% превышает энерговооруженность одного из серьезнейших претендентов на абсолютный рекорд скорости на 500-метровой дистанции — австралийского аппарата "Macquaire Innovation" ("КиЯ" № 183). Остойчивость судна (по крайней мере — теоретически) не вызывает беспокойств, что позволит "парусным ракетчикам" — в отличие от других претендентов на рекорд — не бояться сильных порывов ветра, которые могут опрокинуть необычную лодку.

Именно эта особенность "Sailrocket" принципиально отличает ее от всех других соперников. Напомним, из-за опасения неконтролируемого возрастания кренящего момента при усилении ветра создатели "Macquaire Innovation" даже отказались от установки аэродинамической шайбы, способной повысить качество их крылатого паруса небольшого удлинения. Как следствие, ограничение допустимой скорости ветра для нового судна будет выбираться исключительно из действующих нагрузок и прочностных характеристик. На модели все это подтверждалось просто великолепно, а как это будет на самом деле — мы узнаем уже скоро...

Павел Игнатьев

Фото Тьерри Мартинеза

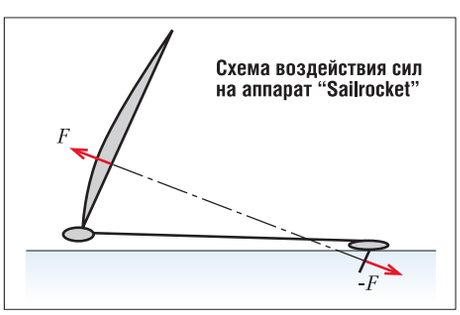
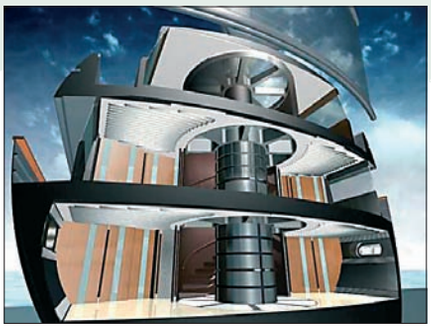


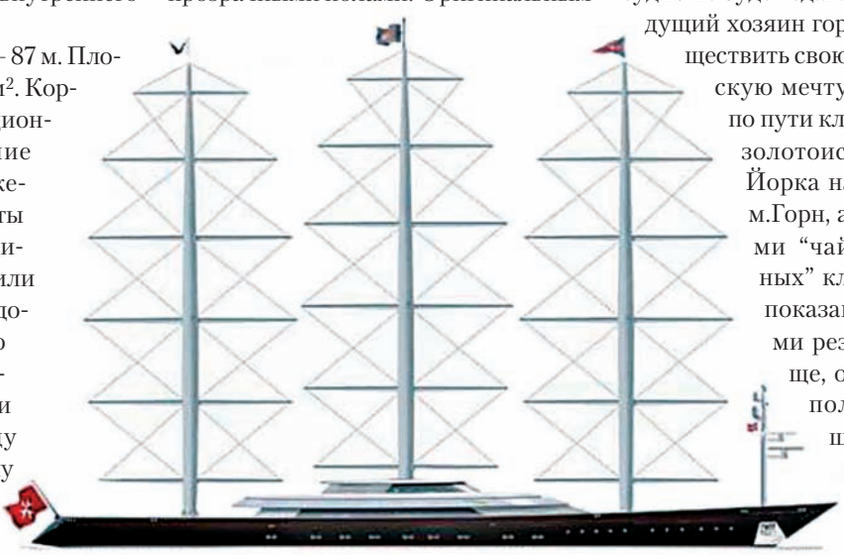
Схема воздействия сил на аппарат "Sailrocket"



РЕАЛИЗАЦИЯ ДЕТСКОЙ МЕЧТЫ

■ На верфи “Perini Navi” (Италия) закончено строительство корпуса и надстройки будущей суперяхты с уникальными элементами дизайна и трехмачтовым полностью автоматизированным парусным вооружением типа “Dynarig”. Начат монтаж внутреннего оборудования.

Длина нового гиганта — 87 м. Площадь парусности — 2400 м². Корпус судна и его нетрадиционное парусное вооружение разработаны фирмой Джерарда Дийкстра. Результаты продувки модели в аэродинамической трубе позволили конструкторам заявить о достижении лавировочного угла в 30°. Яхта будет называться “Maltese Falcon” и после ее спуска на воду (запланированного на зиму 2005-2006 гг.) войдет в тройку крупнейших парусных судов, принадлежащих частным владельцам.



Разработкой внешнего облика и внутренних помещений яхты занималась известная компания “Ken Freivokh Design”. Одним из необычных элементов интерьера судна станет его огромный атриум, сквозь прозрачный купол которого пройдет одна из гигантских мачт. Вокруг нее на нескольких уровнях расположатся салоны с частично прозрачными полами. Оригинальным будет все — начиная от кресел и заканчивая четырьмя РИБами удивительной красоты (причем все — разной вместимости); их изготовление уже заказано компании Марка Паское.

Хотя фамилия заказчика судна не называется, но оказалось, что он хорошо известен редакции “КиЯ”. Немного побеседовав с ним и заверив, что мы ни в коем случае не станем раскрывать его инкогнито, нам удалось узнать, что судно не будет сдаваться в чартер. Будущий хозяин горит желанием осуществить свою давнюю, еще детскую мечту: вначале пройти по пути клиперов, возивших золотоискателей из Нью-Йорка на Аляску в обход м.Горн, а потом — и путями “чайных”и “шерстяных” клиперов, улучшив показанные этими судами результаты. А вообще, он попросту хочет получить быстрейшее из когда-либо существовавших парусных судов...

МЕГАЯХТА-ВЕРТОЛЕТОНОСЕЦ

■ 10 марта 2004 г. в Новой Зеландии спущена на воду новая алюминиевая мегаяхта — крупнейшая из числа когда-либо построенных в этой стране. “Tiara” — так называется новое судно — спроектирована конструкторским бюро Эда Дюбуа. Она имеет длину 54.3 м и вооружена бермудским шлюпом с высотой мачты 62.5 м. В отличие от своей более крупной ровесницы — яхты “Mirabella V” (“КиЯ” № 184) — “Tiara” сможет проходить Панамским каналом. Для “Mirabella V” же этот канал недоступен по причине большой высоты мачты, не проходящей под мостом, соединяющим Северную и Южную Америки (а вовсе не из-за ширины судна, как ошибочно написали многие журналы). Проектирование огромной углепластиковой мачты весом более 15 т (вместе с такелажем, из них только углеволокна целых 7 т) шло почти три года, а само ее изготовление заняло ровно 18 месяцев — лишь немногим меньше, чем само строительство яхты, продолжавшееся 26 месяцев.

Любопытна одна деталь в планировке яхты, крайне редко применяющаяся в яхтостроении: огромная каюта владельца находится на двух уровнях, причем располагается перед мачтой.

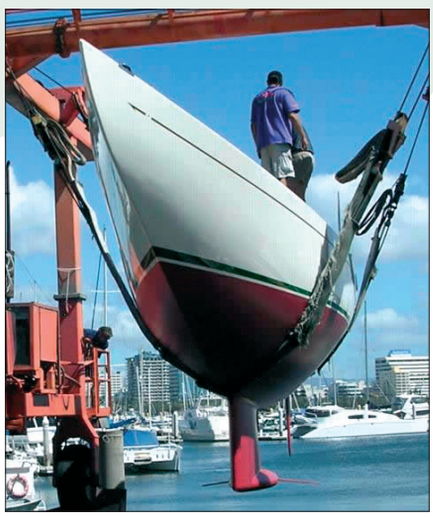
Уникальной особенностью “Tiara”, доселе в парусном судостроении вообще не встречавшейся, является настоящая вертолетная площадка на корме яхты! Для того чтобы вертолет мог спокойно садиться на палубу, создана необычная система, позволяющая быстро убирать гик и бакштаги, освобождая корму судна для восьмиместной винтокрылой машины владельца судна. Создатели яхты — конструкторы верфи “Alloy Yachts” — утверждают, что, несмотря на необычность этой системы, они гарантируют ее работоспособность при любой погоде, лишь бы она считалась летней...

А.Г.

Основные данные яхты “Tiara”

Длина, м:	
— максимальная	54.3
— по КВЛ	44.6
Ширина, м	11.0
Осадка, м:	
— с поднятым килем	5.2
— с опущенным килем	8.0
Площадь парусности, м²:	
— на полных курсах	2500
— на острых курсах	1252
Водоизмещение, т	437
Количество мест, чел.:	
— гости	12
— экипаж	10
Главный двигатель, л.с.	“Caterpillar 3412E” 1400

АВСТРАЛИЙСКИЙ 8-МЕТРОВИК С КРЫЛАТЫМ КИЛЕМ



■ Отмечающий в скором будущем свое столетие "аристократический" класс яхт "8m" продолжает пополняться новыми гоночными судами. Такой возможности в значительной степени способствовало разделение лодок на два флота: "Classic" и "Modern", причем достаточно жесткие правила класса позволяют даже старым яхтам "Classic" (а среди них есть и построенные в начале прошлого века) оставаться конкурентоспособными в общем зачете и приходить в гонках вместе с "модерновыми" соперницами. Тем не менее в настоящее время строятся почти исключительно только суда флота "Modern", в котором разрешено использование ряда современных материалов.

Однако в самом начале апреля этого года в Сиднее на воду была спущена яхта "8m", которая вызвала изумление даже знатоков и ценителей класса "королей и аристократов", как порой называют восьмиметровики. "Juana" (так называется новая лодка), сохраняя все особенности обводов класса, получила... бульбкиль с крыльями.

ЗАЛОЖЕНЫ ПЕРВЫЕ ЯХТЫ "VOR 70"

■ На судоверфи "Schaap Shipcare" вблизи города Лелистад (Голландия) по заказу одного из крупнейших банков этой страны "ABN AMRO" в начале апреля началось сооружение двух яхт нового класса Volvo Ocean Race 70 для кругосветной океанской гонки с полными экипажами "Volvo Ocean Race 2005—2006" ("КиЯ" № 186). Руководит строительством лодок знаменитый ирландец Киллиан Буше — тот самый, который четыре года назад построил победный "Illbruck" ("КиЯ" № 179), выигравший предыдущую гонку с большим преимуществом.

Техническим директором этого проекта назначен Рой Хейнер — руководитель команды "Assa Abloy" на предыдущей гонке VOR. Проектирование яхт было поручено КБ Хуана Коуйоумджийяна — молодого, но крайне амбициозного аргентинского конструктора, сравнительно недавно широко похвалявшегося тем, что ему предложил работу сам Брюс Фарр, а он, Хуан, от нее гордо отказался.

Однако после феноменальных проколов в своей работе, позволивших ряду парусных изданий присвоить Коуйоумджийяну сомнительный титул "худшего яхтенного конструктора 2002 г.", вся деятельность фирмы "Juan Yacht Design" была полностью закрыта от посторонних глаз, а ее веб-сайт, например, вообще представляет пустую черную страницу с логотипом конструктора. Как следствие, пока нет абсолютно никаких сведений об особенностях конструкции первых заложенных яхт "Volvo Ocean Race" — ибо кто-кто, а Буше тайну своих клиентов хранить умеет...

БОЛЬШИЕ РАЗДУМЬЯ

■ Стало известно, что КБ Мани Фрерса (младшего) получило очень большое количество предложений о разработке яхты типа VOR 70 от различных синдикатов, и теперь он раздумывает, с кем из них ему интереснее сотрудничать.

Как сообщает фирма, за восемь месяцев, прошедших с момента окончательного утверждения Правил VOR 70, она уже перешла от стадии компьютерного моделирования к бассейновым испытаниям сразу четырех шестиметровых прототипов будущих яхт и 18 различных комбинаций рулей, килей и швертов к ним. Но пока Мани Фрерс еще только выбирает, с кем ему работать, Х.Коуйоумджийян успел спроектировать, а К.Буше — заложил и начал строить сразу две VOR 70...

У КОМПАНИИ "NAUTOR'S SWAN" СЕРЬЕЗНЫЕ ТРУДНОСТИ

■ Для одного из известнейших в мире производителей пластиковых яхт, похоже, наступили трудные времена. Начало мая ознаменовалось сообщением об увольнении 10% персонала компании, а это более 50 человек. Расположенная в Северной Финляндии верфь "Nautor's Swan" выпускает в среднем 30-40 высококачественных яхт в год (как серийных, так и по индивидуальным проектам), пользующихся в парусном мире примерно той же репутацией, что в автомобильном — машины "Mercedes-Benz". Столь высокая оценка — следствие исключительно высокого качества как проектов, так и изготовления собственно яхт.

"Nautor's Swan" располагает широчайшей в мире дилерской сетью по продаже своих судов, владельцы их объединены в почетный клуб, проводятся специальные регаты для этих яхт, а на многих крупных парусных состязаниях они просто выделяются в отдельную группу со своим зачетом — настолько велико в парусном мире уважение к этой фирме (и, возможно, к владельцам этих лодок тоже).

И вот теперь верфь сокращает персонал. После исключительно удачного периода 2000-2002 гг., когда ежегодный рост числа заказов достигал 30%, а годовой оборот — 84 млн. евро, начался заметный спад, и уже в прошлом году оборот снизился более чем на четверть — до 62 млн. евро. Судя по некоторым сведениям, просачивающимся за ворота фирмы, падение числа заказов на красивые и надежные, но исключительно дорогие яхты этой компании (яхты "Swan" могут быть дороже аналогичных яхт других производителей на величину от 30 до 300%) принимает угрожающий характер.

Увы, отчасти это проблема многих современных фирм (не только яхтенных), не экономящих на качестве, а производящих исключительно надежные, долговечные и оригинальные товары. Менее щепетильные и добросовестные конкуренты легко обходят их за счет частой смены поколений продукции и агрессивного маркетинга. Грядет мир товаров-однодневок?..

"ПОДЛИННЫЙ РИСК" НА ВОДЕ

■ 90-футовый шлюп "Genuine Risk" конструкции Эда Дюбуа была спущен на воду 26 апреля 2004 г. В разработке этой одной из наиболее современных по конструкции океанских гоночных яхт принимал участие Клод Оливье — один из "соавторов" знаменитой "Mari-Cha IV" ("КиЯ" № 186).

Яхта проектировалась для одного из известных английских яхтсменов в тесном сотрудничестве с ним и его командой. Перед ее постройкой были проведены (помимо компьютерных исследований и расчетов) многочисленные бассейновые испытания в редко встречающемся масштабе 1:3 (только представьте себе "модель" размером с "Картер-30"!), а также серия продувок в аэродинамической трубе. В ходе бассейновых испытаний, в частности, выяснялось, чему следует отдать предпочтение — качающемуся килю или водяному балласту.

В итоге "Genuine Risk" была оснащена качающимся килем, а также патентованной рулевой системой CBTF, при которой два руля размещаются в ДП судна вблизи его оконечностей.

Внутренняя силовая конструкция судна построена вокруг узла поворота киля, что позволило значительно сэкономить вес корпуса. Таким образом, только что спущенная на воду яхта по своей конструкции весьма близка к лодкам недавно основанного макси-класса "Max Z86" и потенциально может считаться одним из быстрейших 90-футовиков мира.

Первые результаты практических испытаний, поступившие в редакцию прямо в разгар майских праздников, подтвердили эти ожидания. При скорости истинного ветра 7 м/с "Genuine Risk" показала в бейдевинд под генакером скорость 16.6 уз, а при ветре скоростью 9 м/с (уже под стакселем) — целых 20 уз!

Постройка яхты была доверена австралийской верфи "McConaghy Boats", хорошо известной постройкой таких выдающихся лодок, как 90-футовая макси "Alfa Romeo" (бывшая "Shockwave"), "Morning Glory" и "Zephyrus V" (обе — "Max Z86").

Реальные данные яхты пока не разглашаются...

КРЫЛАТЫЙ ТРИМАРАН ВНОВЬ РЕКОНСТРУИРУЕТСЯ...

■ Крылатый парусный тримаран "L'Hydroptere" (см. "КиЯ" № 183) вновь поставлен на реконструкцию. После очередной поломки судна принято решение оснастить его систему управления подводными крыльями, расположенными на поперечных балках, специальными амортизаторами, позволяющими снизить ударные нагрузки на всю конструкцию, которые возникают при быстром ходе по крупной волне (напомним, последняя поломка произошла при скорости примерно в 45 уз).

Реконструкция ведется на заводах "Airbus Industries". Планируется, что обновленный тримаран выйдет на ходовые испытания в конце нынешнего лета.

ОПУБЛИКОВАНЫ ПРАВИЛА КЛАССА "OPEN 40"

■ Эпидемия создания "открытых" классов продолжается. Основанный 10 января нынешнего года "на бумаге" класс "Open 40" наконец-то обзавелся собственными правилами.

Любопытно, что, хотя основателями класса являются французы, эти правила в значительной степени противоречат французской же тенденции создавать все более и более экстремальные суда. Так, например, правилами нового класса запрещено использовать углепластик и сотовые наполнители в конструкции корпуса, а также современные высокотехнологичные материалы для парусов — только тканый полиэстер и нейлон. Запрещены и перемещаемые или поворотные кили.

Углепластик разрешен лишь для рангоута. Нок гика должен находиться на расстоянии не менее 0.8 м от плоскости транца. Вылет бушприта не может превышать 2 м от форштевня. Ванты могут быть только стальные, а вот штаги — из синтетических волокон.

Яхта обязана иметь две водонепроницаемые переборки: носовую — на расстоянии не меньше 15% длины судна от форштевня и кормовую, расположенную в нос от гельмпорта, но не ближе, чем 1 м от транца.

По замыслу создателей класса, яхты "Open 40" предназначены для гонок на больших и средних дистанциях и при относительно скромном бюджете. Но поскольку на сегодняшний момент среди учредителей класса и членов его недавно созданной Ассоциации числятся лишь французы, которые в последнее время практически открыто взяли курс на своеобразную конфронтацию с остальным парусным миром, пока трудно предсказать перспективы "Open 40" в международном масштабе.

Основные ограничения и требования класса:

Длина макс, м	12.19 (40 футов)
Ширина макс., м	4.50
Осадка макс., м	3.00
Макс. высота мачты над водой, м	19
Миним. высота надводного борта, м	1.10
Объем водяного балласта, л	1500
Объем внутренних помещений (включая рубку)	– Не менее ширины судна, выраженной в м³

СКОРО ЛЕТО

НОВЫЕ МОТОСЕЙЛЕРЫ

Длина 7.90 м
Ширина 2.30 м
Осадка 0.30/1.10 м
Водоизмещение 1100 кг
Площадь парусов 26 м^2
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

Длина 8.20 м
Ширина 2.50 м
Осадка 0.30/1.45 м
Площадь парусов 25.7 м^2. 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

Длина 7.90 м
Ширина 2.50 м
Осадка 0.40/1.65 м
Площадь парусов 28 м^2. 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.

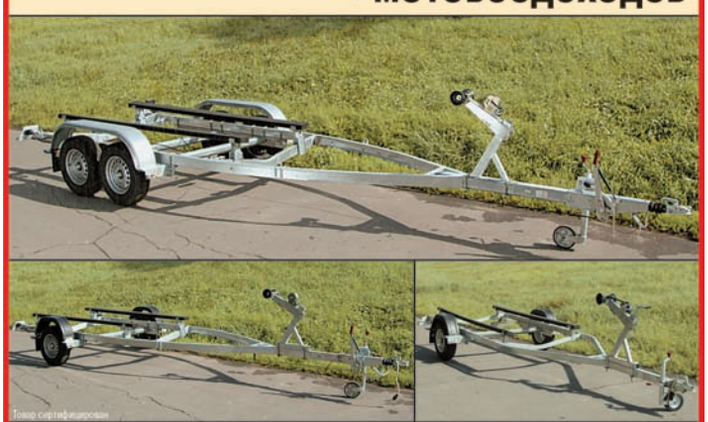
Тел.: (812) 230-2367, 237-0602, факс (812) 230-3803
e-mail: sales@morozov-yachts.com
www.morozov-yachts.com, www.motorsailer.ru

Московский Завод Специализированных Автомобилей

ПОЛНОСТЬЮ ОЦИНКОВАННЫЕ ПРИЦЕПЫ

МЗСА

для перевозки
- лодок
- катеров
- гидроциклов
- снегоходов
- мотовездеходов



Товар сертифицирован

Москва, Открытое ш., 48 А

(095) 168-87-13, 168-87-28

(095) 168-27-15

АКВА – ДЖЕТ
официальный дистрибьютор
MERCURY
250
MERCURY
SaltWater
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

г. Красноярск тел: (3912) 44-42-65
г. Сургут тел: (3462) 28-90-55
г. Якутск тел: (4112) 44-70-11
MERCURY
OptiMax
ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ
MERCURY
РЕЗИНОВЫЕ ЛОДКИ
QUICKSILVER
www.navigator-mercury.ru

Крупнейший в СПб производитель гребных и моторных лодок из пластика длиной от 2.5 до 5.5 м
ЗАО «СТРИНГЕР»
Санкт-Петербург, ул. Севастопольская, 26,
тел./факс (812) 186 84 57, 464 42 05,
http://www.stringerboats.spb.ru
E-mail: boats@stringer.spb.su

GPS
ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН. АКСЕССУАРЫ.
РУСИФИКАЦИЯ. ПОДРОБНЫЕ КАРТЫ ДЛЯ GPS.
INTERPHASE. GARMIN. FURUNO. JRC. KVH И ДР.
GPS НАВИГАТОРЫ. ЭХОЛОТЫ. РАДАРЫ.
СПУТНИКОВЫЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ И СВЯЗЬ.
ПРИГЛАШАЕМ ПОКУПАТЕЛЕЙ И ДИЛЕРОВ.
ТЕЛЕВИДЕНИЕ
НАВИГАТОРЫ
ЭХОЛОТЫ
РАДАРЫ
АО "ИНФОРТ"
INFORT
www.nav.ru
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, УЛ. ПИОНЕРСКАЯ, 30
(812) 325-4444

НОРД
Специальное вакуумное оборудование для формования гнутоклееных конструктивных элементов и отделки интерьеров катеров и яхт (вакуумные прессы и мешки) "Nabuurs Developing" (Испания). Нержавеющая яхтенная фурнитура – "Sugatsune" (Япония)
Санкт-Петербург, ул.Седова, 23, тел. (812) 325 3452,
568 0994, 265 1675; факс 325 3453.
E-mail: nord@kromka.ru, www.kromka.ru
Москва: тел./факс (095) 775 8723
Ростов-на-Дону: тел./факс (8632) 91 3322

В поход на надувных лодках "KORSAR"

Среди нехоженых путей один пусть мой.
Среди не взятых рубежей один за мной.

В. Высоцкий

Своя прелесть есть уже в осознании того, что отправляешься в путь, который ранее никогда не проделывал. Особенно, если этот путь предстоит пройти по воде. Сначала одолевает любопытство — что там, за горизонтом? Затем это становится страстью. Здорово же — отправиться за тридевять земель, в незнакомые края, с командой близких тебе по духу людей и наслаждаться общением с казалось бы давно знакомыми тебе людьми, которые в походе раскрываются по-новому, раскрепощаются. Вначале — неуверенные, скованные неизвестным, они вскоре глушат все сомнения и наполняются чистой энергией окружающей их природы. В эти моменты к каждому приходит особое чувство, что именно он распоряжается своей жизнью, а не она им.

К любому походу следует тщательно подготовиться — важно с самого начала верить, что все будет здорово.

НАДУВНЫЕ ЛОДКИ. Их просто хранить и, если потребуется, доставить до водоема, откуда вы решили отправиться в путешествие. Да и в пути, если случится препятствие какое, эти лодки можно перенести по суше, предварительно разгрузив, несложно обслуживать и ремонтировать. На них можно преодолевать значительные расстояния за короткое время, поскольку при достаточной мощности они способны развивать скорость в снаряженном состоянии 50 км/ч и более. Надувные лодки мореходнее лодок с жестким корпусом, поскольку надувные борта гасят удары волн, они практически непотопляемы, если, конечно, не повредить герметичность всех камер. Но, согласитесь, пробоина в жестком корпусе яхты или катера делает перспективы еще более грустными. Если же вы повредили жесткий корпус РИБа, надувные борта не дадут ему затонуть, а на берегу, куда вы вытащите свой легкий катер, вас ждет недолгий ремонт.

Борта и киль лодки следует набивать воздухом по максимуму (по нашей инструкции — 250 мбар), т. е. так, чтобы взрослый человек мог стоять на них, не продавливая. Это в значительной степени влияет на скорость судна, кроме того, баллоны груженой лодки не будут прогибаться на волнах, а мощный мотор — раскачиваться вместе с транцем, вклеенным в плотно накачанные борта.

Лучше, если все лодки и моторы в походе будут одной модели — меньше потребуется запасных частей, да и скорость всей "эскадры" окажется одинаковой, что немаловажно.

МОТОРЫ. Пока у нас не появился широкий выбор импортных подвесных моторов любой мощности, не было и такого понятия — дальний поход на надувнушке, да не было и выпуска надувных глиссирующих мотолодок достаточной грузоподъемности.

Теперь необходимый мотор к лодке выбрать несложно, а чтобы она могла глиссировать, следует исходить из веса перевозимого груза — 1 л.с. на 20 кг. К примеру, для лодки длиной 3.8 м потребуется мотор 30 л.с., учитывая вес команды (два человека), снаряжения, мотора и бензина (90 л), которого должно хватить на 10 часов работы двигателя. При этом скорость будет около 40 км/ч по спокойной воде (нетрудно подсчитать, сколько можно пройти на одной заправке). На лодку длиной 4.7 м можно ставить мотор в 50 л.с., но лучше ограничиться 40 л.с., поскольку двигатель будет потреблять меньше топлива (скорость в этом случае вырастет до 50 км/ч), а груза вы сможете взять уже больше — 800 кг. Моторы должны быть вдвойне надежны, чтобы не пришлось отвлекаться на различные ремонты и доводки, иначе поход будет похож на лечение геморроя, которым "заболела" одновременно вся команда.

МАРШРУТ. Итак, надежные лодки и моторы приобретены, выбор маршрута — за вами. Напомним, протяженность Лены — 4400 км; Оби — 3650 км; Енисея — 3487 км; Волги — 3530 км; Камы — 1805 км; Амура — 2824 км и т. д., и т. д. Проработке маршрута следует уделить особое внимание, пройдя его сначала по картам и справочникам, чтобы обозначить предположительные места стоянок, экскурсий, стоянок-убежищ, заправок и опасные участки.

КАПИТАН-КОМАНДОР. После того как вы определились с маршрутом и лодками, необходимо найти капитана или командора экспедиции, в общем — старшего. Это очень важный момент, и ему надо уделить внимание.

Если у вас военная организация, то все ясно. Если — торговая или вроде того, т. е. известно, кто платит за все, здесь также вопросов не возникает: кто платит, тот и нанимает. Но если команда ваша не принадлежит ни вторым, ни первым, то проще всего капитана выбрать, как это было принято у пиратов. Хочется напомнить, что должность капитана пиратского судна невозможно было купить ни за какие деньги, имели значение только личные качества: профессионализм, сила воли и, конечно, удачливость. Хорошо, если командором станет не тиран, хам и грубиян, а человек с прямо противоположными качествами, чьи требования каждый член команды будет выполнять добровольно для общей пользы и безопасности. Поход — мероприятие коллективное.

У капитана полно обязанностей. Он отвечает за проработку маршрута с учетом пожеланий команды, ведет журнал расходов и желательно — дневник похода, отчитывается перед командой за потраченные деньги (закупка продуктов, топлива и т. д.); вообще на нем лежит ответственность за все происходящее в походе. Капитан должен уверенно принимать решения в различных ситуациях*.

БОЦМАН. Боцмана — человека, который будет следить за всем снаряжением и оборудованием, назначает капитан. В его задачи входит тщательно продумывать все этапы похода, проверять наличие и пригодность палаток, спальных мешков, раций и спасжилетов, все снаряжение на каждой лодке. На его совести — топоры, пилы, ремкомплекты для лодок и моторов, запасные части (свечи, винты и т.д.), запас масла и топлива, достаточное количество веревок и якорей на каждую лодку, аптечки первой помощи. В общем, человек этот должен быть расторопным, запасливым и хозяйственным.

КОК. Далее капитан назначает кашевара, по-голландски — кока, т. е. того, кто не только умеет готовить, но и любит это делать. Здесь ошибиться нельзя! Умение же применять карри, майоран, тимьян, белый, черный и красный перец и т. д. только приветствуется. Разносящийся по таежным дебрям потрясающий запах жареного судака, приготовленного на костре и сдобренного этими самыми специями, запоминается надолго. Такого в ресторане не подадут! На совести этого джентльмена — все продукты и посуда, в которой он будет готовить завтраки и ужины, а также средства для ее мытья. Если приготовление еды предполагается на костре, потребуются тренога и, конечно, котел, сковорода, противень и чайник — все без сгораемых частей. Полезна будет и металлическая решетка для запекания рыбки на углях.

Если все обязанности штатного кока берет на себя один человек, то это просто уникум. Но все же подобные обязанности невредно разделить между участниками похода: когда вся команда занята — повышается сплоченность коллектива. Бездельники

* Проблема выбора капитана — не надуманная. Легкомысленное отношение к этому вопросу порой имело очень нехорошие последствия.

вначале раздражают, затем они становятся предметом шуток и насмешек, а иногда и причиной скандалов. Забота капитана — чтобы вся команда была занята и не делилась на работяг и лоботрясов. Причем, напомним, рыбная ловля и охота не являются работой. Этим можно заняться после устройства лагеря и с одобрения капитана, подтвердив тем самым его статус.

ПРОДУКТЫ. Продукты в стекле — не для похода. Сейчас в продаже — большой выбор различных каш и смесей быстрого приготовления: залил кипятком — и готово. Ни к чему тащить с собой картошку — ее придется еще чистить, достаточно взять сухое, в порошке, картофельное пюре. С ним хорошо идут ГОСТовская говяжья или свиная тушенка или аппетитный сыр, который не портится в условиях похода. Хлеб храните в полиэтиленовых пакетах, но обеспечив доступ воздуха, иначе он начнет плесневеть. Различные крупы также лучше купить в герметичных пакетах. Будет полезен и запас питьевой воды в полиэтиленовых канистрах, по 10 л в лодку. И не забудьте о классическом наборе для ухи: лавровый лист, черный перец, соль, вкусная водка. К десерту хороши чай, кофе, шоколад и яблоки. Последние перед дальним переходом желательно рассовать по карманам, чтобы можно было подкрепляться во время движения. Совершенно незабываемая вещь — остановиться посреди озера,

пришвартовать лодки бортами и устроить пикник вдали от берегов; здесь, естественно, разведение огня не рекомендуется. Упакованный запас продуктов и посуду лучше хранить в полиэтиленовых ящиках, снабженных фанерными крышками; ящики устанавливаются в носу лодки и тщательно крепятся веревками к ее бортам.

КОМАНДА. Всем членам команды, независимо от занимаемых должностей, следует иметь специальную одежду. Лучший выбор — яхтенные непромоканцы (они же и непродуванцы, так как на скорости 50 км/ч в течение нескольких часов замерзаешь даже при 20°С). Каждый должен взять с собой сменную одежду, предметы личной гигиены, чашку, ложку, кружку, упаковав все это в непромокаемый мешок. Поклонники рыбалки и охоты сами запасаются всем необходимым. А за загрузку вещей, баков, инструмента и его крепеж отвечает боцман лодки, он же должен помнить, где что лежит.

Управлять лодкой во время дальних переходов несложно, но знать правила навигации желательно всем членам команды, а не только капитанам. Время вахты — два или четыре часа — по желанию.

СНАРЯЖЕНИЕ. Из оборудования в каждой лодке должны быть рация, GPS-навигатор с введенными туда точками маршрута, бумажная карта (или электронная в карманном компьютере, что очень удобно).

Спасательные жилеты во время движения обязательно надеваются поверх одежды.

Фотоаппараты обычно имеют все члены команды, и будьте уверены — снимать будет что. Во время похода их следует упаковать в специальные чехлы.

Снаряжение, одежду и оборудование в непромокаемых мешках укладывают в лодке таким образом, чтобы они не вывалились за борт на ходу. Весь груз тщательно закрепляют, привязывают к бортам лодки. Поверх поклажи для надежности стоит закрепить надутую кровать в чехле, на ней могут с комфортом разместиться члены экипажа. Хорошо иметь свой флаг — это поднимает дух и наполняет путешествие определенным смыслом.

В непогоду и сильный ветер пригодится тент, который лучше установить еще на берегу. В дождь переднюю часть тента заворачивают наверх для улучшения видимости. Тент немного снижает скорость лодки, но значительно повышает комфорт и настроение команды в ненастье.

ТОПЛИВО. Заправляться надо у какого-нибудь населенного пункта, поставив лодки ближе к дороге, чтобы легче было таскать полные баки. Впрочем, можно договориться и с владельцем какого-либо транспортного средства. Оптимально использовать баки емкостью 45–50 л, поскольку бо`льшие емкости тяжело таскать, а меньшие слишком быстро пустеют. Баки в лодке располагают так, чтобы можно было быстро переключить топливный шланг от пустого бака к полному (по опыту, это занимает пять-шесть секунд). Тогда вы сможете продолжать движение в течение многих часов, не останавливаясь. Излишне напоминать, что от курения в лодке следует воздержаться.

ДВИЖЕНИЕ ВО ВРЕМЯ ВОЛНЕНИЯ. Для перехода через большие открытые водные пространства (100 км и более) лучше всего дождаться спокойной воды. Если штормит с обеда, то есть большая вероятность, что рано утром погода ненадолго успокоится, и пары часов хватит вполне, чтобы преодолеть это расстояние на большой скорости. В этом одно из преимуществ легких глиссирующих лодок — можно уйти от непогоды.

Если же вы идете во время волнения, будьте предельно внимательны. Поддерживать высокую скорость удается при ходе по волне и вдоль нее, но может потребоваться корректировка маршрута с учетом направления волн. Если волна большая и попутная, то целесообразно находиться в седловине между гребнями и двигаться со скоростью бега волны, экономя топливо. Если волна встречная, двигаться против нее довольно сложно, лучше использовать естественные прикрытия — острова. Здраво определяйте отдаленность от берега, учитывая погодные условия.

СТОЯНКА. Место для стоянки выбирайте задолго до наступления темноты, поскольку дело это не простое. Если вы на реке, стоянка должна быть удалена от судового хода, чтобы перепад уровня воды при прохождении рядом крупнотоннажных судов не унес ваши лодки. Если это море или озеро, то наилучший выбор — небольшая бухточка: и от волн защита, и от ветра.

После того как все бытовые заботы позади (лагерь разбит, команда накормлена и дрова аккуратно уложены), кто-то из команды идет охотиться, кто-то рыбачить, а кого-то тянет поговорить, причем часто — до утра, что, конечно, роскошь, но и без этого нельзя. Потрескивают угли костра, лица освещены багровым цветом огня, волна не спеша накатывает на берег, ветер гуляет в верхушках деревьев, а друзья задушевно беседуют даже на темы, которые не обсуждаются в городской суете.

Но разговоры разговорами, а об осторожности забывать не следует. Лодки придется вытянуть на берег в безлюдном месте, разгрузить их и закрепить, привязав за валуны или деревья. Если поблизости есть рыбаки, не будет лишним познакомиться с ними, а ваш багаж может пополниться новыми интересными историями. Иногда следует оставить вахту (на это легко соглашаются новички, поскольку от полученных впечатлений все равно не могут уснуть до утра).

СВЯЗЬ. Между лодками лучше всего связываться при помощи туристских раций; стоят они сейчас недорого, а батареек хватает надолго. Дальность действия их в походных условиях вполне достаточна — до 5 км. У капитана должна быть речная рация, чтобы в случае чего общаться с капитанами других судов или службой шлюзов. К примеру: “Волго-Балт 123”, ответьте “Корсару”, что там Онега, штормит?” Или: “Шлюз второй, ответьте “Корсару”. Когда нам шлюзоваться?” Весь процесс шлюзования занимает не более часа, но надо внимательно слушать команды службы шлюза и четко выполнять их. Швартоваться к всплывающему рыму следует петлей, чтобы в случае заклинивания механизма лодку не утопило или не перевернуло. Обратите внимание: бетонные стены шлюза шершавые, из них нередко торчат прутья арматуры, поэтому одерживайте лодки на 0.3–0.4 м от стен при помощи весел.

ОСМОТРЫ. Через каждую тысячу километров придется тщательно осматривать лодоки, разгрузив их, причем делать это лучше в сухую погоду, так как при надобности легче будет подклеить места проколов или порезов — времени это много не занимает. Идеальные условия для склеивания ПВХ — температура воздуха плюс 20–30°С и влажность до 30%, при этом полимеризация склеиваемых поверхностей проходит на все “сто”. Правда, такие условия — редкость, но, тем не менее, ремонт выполнить можно, следуя инструкции, и при худших условиях. И даже если полимеризация пройдет только на 70%, этого будет достаточно. К типичным дефектам можно отнести порез днища лодки. Если в кокпите собирается небольшое количество воды, хотя ни дождя, ни забрызгивания через борт не наблюдалось, значит, экипаж этой лодки протер днище, возможно, при вытаскивании лодки на берег. Ремонтировать ее лучше изнутри, предварительно сняв фанерный пол.

НЕШТАТНЫЕ СИТУАЦИИ. *Замена винта вдали от берега.* К примеру, вы налетели, не дай бог, на бревно, находящееся в свободном плавании: удар, и мотор заглох! По рации подзовите ближайшую лодку, швартуетесь — корма-борт — и поменяйте винт. Некоторые повреждения лопастей можно исправить с помощью обуха топора и скалы-наковальни. Иметь исковерканный винт лучше, чем не иметь никакого винта.

Если мотор заглох безнадежно, использование весел — бесполезная трата времени. Эту лодку надо отбуксировать к берегу. Привяжите концы буксирного троса к лодке-буксиру, пропустив его через боковые рымы буксируемой. Команде поврежденной лодки можно перебраться на буксир.

Незваные гости, это те, которых “не ждали, а они пришли”. Поздоровались, то да се, но не уходят. Ясно — хотят выпить. Здесь возможны три варианта: рассказать о “вреде пьянства”, сказать, мол, “извините и до свидания” или напоить. Самый эффективный способ — последний (по опыту).

Конечно, всех рекомендаций не перечислишь, но здравый рассудок поможет принять верное решение в любой ситуации. И не забывайте, удачлив тот, кто верит в удачу.

В добрый путь!

Джентльмены команды “Корсар”

наше интервью

ОБ ОСТОЙЧИВОСТИ И АВАРИЙНОСТИ

В “КиЯ” № 184 была опубликована статья Ю. Яхненко “На воде гибнут люди”, содержащая очень интересные факты и цифры. Так, сообщалось, что за 2002 г. ГИМС России зарегистрировала 188 аварийных происшествий, в которых гибли люди (270 человек), причем, как подчеркивает автор, больше половины этих ЧП произошли “главным образом от потери остойчивости”. В числе опрокинувшихся судов такие широко известные лодки, как “Амур-2” и “Темп”, “Прогресс” и “Казанка”. Что же это значит? Ведь тысячи точно таких же серийных лодок десятилетиями плавают безаварийно. Откуда же взялась эта потеря остойчивости?

КТО ВИНОВАТ?

В заливе нашли перевернутый катер. Свидетелей аварии нет. Кто может определенно сказать, что послужило причиной потери остойчивости? Построен он верфью при соблюдении всех установленных правил, сертифицирован и зарегистрирован. Капитан — он же владелец — имел соответствующие права. Особых штормов не было...

ШЕСТЬ ПРИЧИН ВОЗМОЖНОЙ ПОТЕРИ ОСТОЙЧИВОСТИ ИЛЛЮСТРИРУЕТ ХУДОЖНИК НИКОЛАЙ РОЗЕНТАЛЬ

Мы задали этот вопрос инженеру-кораблестроителю Юрию Гургеновичу Саруханову, который известен читателям журнала как автор статьи “Остойчивость судов больших и малых” (№ 113) и ряда материалов с разбором конкретных случаев гибели судов. Судостроители могут знать его как разработчика самовосстанавливающейся спасательной шлюпки, отмеченной рядом наград (и в том числе — медалью ВДНХ).

— Может ли эта печальная статистика бросить тень на упомянутые серийные лодки?

— Никоим образом. Перечитайте еще раз названную статью, обратив внимание на обстоятельства, вызывавшие “потерю остойчивости”. Ведь с таким же успехом можно, например, сказать, что “Титаник” погиб в результате “потери продольной остойчивости” — он ушел под воду, имея сильный дифферент на нос. А гибель “Нормандии” в Нью-Йорке? При тушении пожара на верхних палубах ее надстройки пожарные без всякого контроля накачали туда 100 тыс. т воды, тогда как лайнер стоял без груза и с пустыми балластными танками; неудивительно, что прекрасное судно потеряло остойчивость и не перевернулось вверх дном только потому, что легло бортом на грунт. Говорит ли это о его плохой конструктивной остойчивости?

— Вернемся, однако, к малотоннажной тематике...

— Давайте. Вот хотя бы самый первый пример из приведенных Ю. Яхненко. Некто в “состоянии алкогольного опьянения” сажает в свой 4.65-метровый “Темп” восьмерых взрослых при разрешенной пассажировместимости пять человек и в плохую погоду выходит в морской залив. При резком повороте на полной скорости и на волне перегруженная лодка опрокидывается. Можно еще предположить, что при появлении крена (“Темп”, имея килеватость 18°, довольно валкая лодка) люди шарахнулись к борту, что усугубило положение. При таком букете нарушений надо говорить не об остойчивости, а о необходимости строжайшего соблюдения существующих правил хорошей морской практики. Стоит еще подчеркнуть, что при запуске в серию лодка проходила серьезные испытания, остойчивость ее проверялась, и в нормальных условиях перевернуть “Темп”, имеющий высоту борта 0.76 м, никому не удавалось.

— А что можно сказать по поводу потери остойчивости старых “Казанок”?

— Старая добрая “Казанка” при грамотной эксплуатации и сегодня остается вполне надежной лодкой. Случаи потери остойчивости, действительно имевшие место, вызваны были одной и той же причиной: на лодку, при проектировании рассчитываемую на единственный выпускавшийся в те годы подвесной мотор “Москва” мощностью 10 л.с., начали ставить появившийся в конце 60-х гг. 20-сильный “Вихрь”. Максимальные скорости сразу возросли — с 25 до 40 км/ч, а малоопытные водители этого не учитывали: на резких поворотах сравнительно узкая и низкобортная “Казанка” стала опрокидываться. Стоило приклепать к ее надводному борту на кормовой половине корпуса були, увеличившие ширину лодки с 1.24 до 1.6 м и препятствующие нарастанию крена, этот недостаток самой популярной у нас модели был исправлен.

Показателен и другой пример из той же статьи Ю. Яхненко. Судоводитель-любитель на предельной скорости совершает поворот, его “Амур-2” опрокидывается. Объяснение такое: при расчетной мощности 60 л.с. на нем стоял подвесник в 90 л.с., т. е. виновато превышение скорости из-за повышенной мощности. Но вот в “КиЯ” № 187 мы читаем, что на те же “Амуры” в массовом порядке ставят моторы по 115 л.с., и ничего — плавают. Думаю, что описываемый печальный случай на самом деле был связан с какими-то другими, оставшимися нам неизвестными обстоятельствами, роковым образом сказавшимися на фактической остойчивости катера.

— Мы говорим о серийных лодках, а что делать судостроителям-любителям, не знакомым с мудрыми расчетами остойчивости?

— Совет может быть только один: пользоваться авторитетными, апробированными практикой проектами, ко-

ющего тела и взаиморасположения центра тяжести (ЦТ) и центра приложения сил плавучести (центра величины — ЦВ).

Остойчивость многолика. Говоря об остойчивости, в общем случае подразумевают самые разные качества, проявляющиеся при различных обстоятельствах: потому и отличают поперечную остойчивость от продольной, начальную остойчивость от остойчивости на больших углах крена, статическую остойчивость от динамической, остойчивость на тихой воде от остойчивости на волнении, наконец, остойчивость судна в нормальном состоянии от его аварийной остойчивости, когда корпус имеет повреждение и частично затоплен забортной водой, а тут вариантов может быть множество...

Сложность оценки фактической остойчивости в том, что на ней сказываются многие, на первый взгляд, даже несущественные изменения фактических характеристик судна в течение его жизни и в течение одного плавания. И чем меньше судно, тем сильнее влияние этих текущих изменений.

Если говорить о малых судах, то судостроители знают, как можно сделать их не просто остойчивыми, а сверхостойчивыми, чтобы судно, перевернувшись вверх дном, автоматически переворачивалось снова и вставало на ровный киль. Такими самовосстанавливающимися (самоспрямляющимися) строят практически только закрытые спасательные шлюпки (см. "КиЯ" № 64) или весельные лодки для смельчаков-одиночек, пересекающих океаны. Подчас, при недостаточном опыте проектирования, самовосстановление достигается за счет других качеств. Теоретически самовосстанавливающимся можно сделать катер и в 100 т, и в 150 т, но не все специализированные фирмы рискуют это осуществить и далеко не всегда достигают успеха. Так, американцы, проектируя всепогодный самовосстанавливающийся катер "CG-44300" для береговой охраны, достигли цели лишь на третьем натурном образце...

— Вы мимоходом упомянули валкость. Что это такое?

— Валкость — это проявление низкой начальной остойчивости, что в статическом состоянии весьма заметно и неприятно; при движении тот же катер, валкий на стоянке, выйдя на глиссирование, приобретает динамическую остойчивость. По этому поводу поведаю малоизвестный эпизод, рассказанный мне одним из причастных к нему. Как известно, и Черчилль, и Рузвельт в молодости были завзятыми яхтсменами — моряками-любителями. Готовясь к Ялтинской конференции, наши организаторы, чтобы не ударить в грязь лицом, решили, что и Сталину следует обзавестись каким-либо прогулочным плавсредством. Мало ли — высокие гости захотят прокатиться! Но времени построить комфортабельную яхту не было. И тогда пришлось переоборудовать в моторную яхту торпедный катер! Что и было исполнено в авральном темпе. Одного не учли: катер был как раз весьма валким, и вождь, поглядев, как его "яхта", стоя у причала, качается на волне, так и не решился подняться на борт, и моряки катали его дочку Светлану.

Стоит еще добавить, что с показателями остойчивости очень тесно связаны характеристики качки — боковой, продольной и вертикальной. Не будем углубляться в этот сложный вопрос, только отметим, что избыточная начальная остойчивость, как правило, тоже вредна: качка будет резкой, переноситься будет очень плохо.

Итак, вы уже убедились в том, что остойчивость — качество изменчивое и коварное, таящее немало подвохов. Помнить об этом должен каждый судоводитель независимо от размерений своего судна.

— Вы еще ничего не сказали о неблагоприятном влиянии свободной поверхности воды.

— Возможно, это известно не всем судоводителям-любителям, но тоже очень нужно знать. Теория корабля специально изучает уменьшение остойчивости судна, когда находящаяся внутри корпуса жидкость имеет свободную поверхность и, следовательно, может переливаться при крене. При этом опасно и количество свободно переливающейся жидкости, и увеличение отношения залитой ею площади к ширине судна.

И тут примеров сколько угодно. Рыбозавод "Мюнхен" (ФРГ) находился на промысле у берегов Гренландии. Отходы от обработки рыбы засорили сливные шпигаты. В итоге во время начавшегося шторма скопившаяся на рабочей палубе вода переместилась к борту, судно мгновенно опрокинулось. По аналогичной причине погибли паром "Принцесса Виктория", когда во время 12-балльного шторма ударами волн разрушило аппарель и вода залила автомобильную палубу, и паром "Эстония"...

В заключение отметим, что мелкие суда, как и большие, чаще всего гибнут при одновременном действии ряда неблагоприятных факторов, вычленить и оценить которые по отдельности, как правило, не удается. Поэтому-то и прикрывают словами "потеря остойчивости" все, что происходило на погибшей лодке, если она в конце концов перевернулась.

К великому прискорбию, с мелкими судами трагические происшествия случаются очень часто, но они не привлекают особого внимания и серьезно не расследуются. А делать это совершенно необходимо!

Юрий Саруханов

Вопросы задавал Юрий Казаров

торые разработаны специалистами. Если лодка проектируется самостоятельно, надо брать за основу реально существующий и хорошо проверенный образец. Во всех случаях не рекомендуется изменять главные размерения прототипа больше, чем на 10%, причем особое внимание следует обратить на высоту надводного борта, положение центра тяжести и обеспечить непотопляемость лодки достаточным запасом плавучести.

Особенно опасны самостоятельные переделки, когда, например, на существующую открытую мотолодку ставят развитую тяжелую надстройку: этим повышается положение центра тяжести судна, а за счет появления дополнительного веса уменьшается высота надводного борта. Опасно и то, и другое. К таким же последствиям приводит и кажущаяся неопасной "небольшая" перегрузка лодки сверх нормы. Нельзя, например, представить, чтобы большое морское судно приняло груза 15 тыс. т вместо расчетных 10 тыс. т: при одном взгляде на ушедшую глубоко под воду грузовую марку капитан порта никогда не выпустит перегруженное судно в плавание... А вот случаев, когда в двухместный тузик спокойно влезает третий пассажир солидной комплекции, наверное, каждый из нас видел не раз! Чем меньше размеры лодки, тем заметнее и опаснее сказываются на ее остойчивости и перемещение, и вставание пассажиров. Это следует помнить постоянно.

Я совсем не хочу обидеть любителей-судостроителей. Даже большие суда далеко не всегда обладают всеми надлежащими качествами, хотя проектировали их специалисты под контролем классификационных обществ. И бывает, что выясняется это, когда судно уже построено. Поэтому такое важное значение придается ходовым испытаниям и практической проверке остойчивости. Судно — очень сложное сооружение!

Примеров можно привести множество. Так, на построенном в 1913 г. в Германии лайнере "Император" было внедрено столько новшеств, рассчитанных на повышение комфортабельности и безопасности плавания, что по тому времени его считали верхом совершенства. Достаточно, пожалуй, упомянуть, что на нем даже смонтировали успокоительные цистерны Фрама, чтобы качка как можно меньше беспокоила пассажиров. Однако выяснилось, что перевозить на нем людей вообще нельзя: оно оказалось недостаточно остойчивым! Чтобы как-то исправить опаснейший недостаток, пришлось на готовом лайнере понижать положение центра тяжести. На 3 м укоротили все четыре дымовые трубы, из "люксов" убрали мраморные ванны, в междудонное пространство положили 200 т твердого балласта...

А вот другой хрестоматийный факт. В 1907 г. при спуске на воду на глазах нескольких тысяч зрителей опрокинулся лайнер "Принцесса Иоланта". Показательно, что вначале пресса писала о происках конкурентов, которые якобы подкупили кого-то из работников верфи и те открыли кингстоны затопления с одного борта. Выяснилось, однако, что это был элементарный просчет кораблестроителей.

— *Так что же такое собственно остойчивость?*

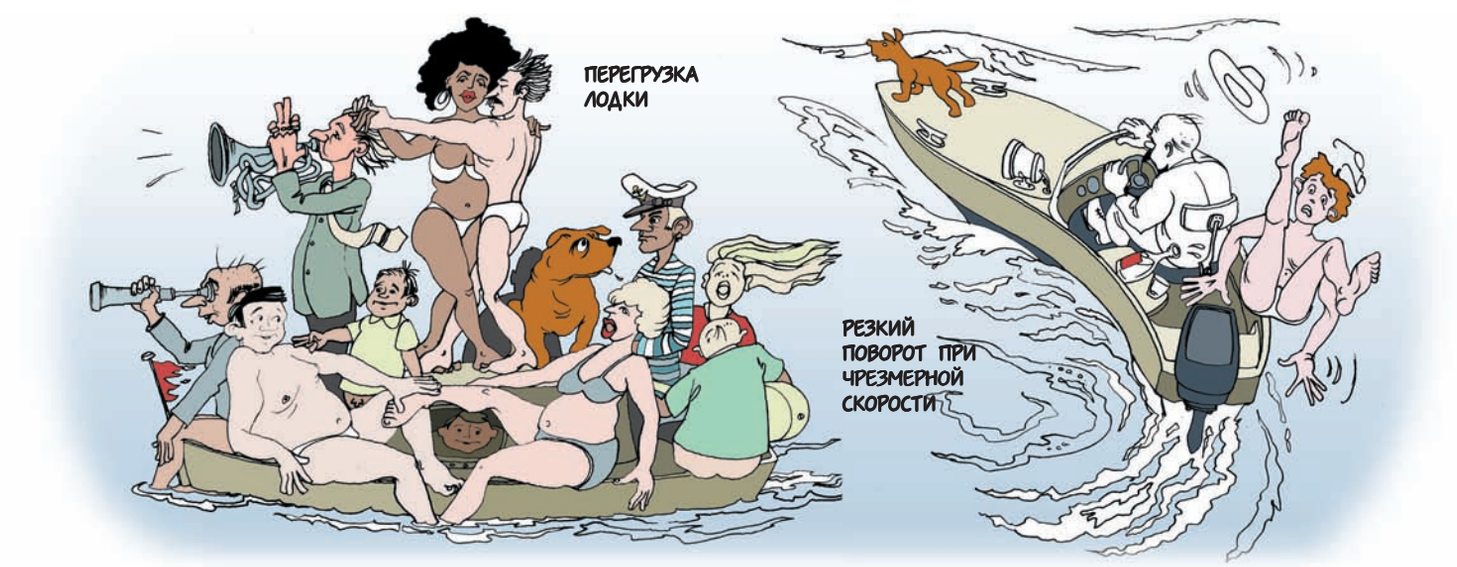
— В представлении читателей-неспециалистов слово "остойчивость" ассоциируется с "устойчивостью". Глядишь, и в популярной литературе путают — пишут "устойчивость" вместо "остойчивости". Как такое можно сказать? Устойчива табуретка, а корабль остойчив. Принципиальная разница в том, что табуретка "не имеет права" покачиваться, а любой плавающий корабль на волне (или, скажем, при перемещении груза) качается и важно, чтобы он, качаясь, не опрокидывался.

ПЬЯНСТВО НА ВОДЕ, ВЫХОД В ПЛОХУЮ ПОГОДУ

ОСТОЙЧИВОСТЬ — способность судна вернуться в первоначальное положение равновесия, когда прекратит свое действие сила, накренившая его.

Это — второе качество любого плавсредства, с каким столкнулся первобытный человек, осваивая водные просторы. И столь же важное, как и первое — плавучесть. Вот бревно: оно плавучестью обладает, но попробуйте на нем удержаться! Вертится. Так что омулевая бочка отнюдь не лучший корабль даже для плавания по течению. Предки постигали сию премудрость сугубо опытным путем: вертящиеся бревна они связали между собой и получился плот — гораздо более остойчивое плавсредство.

Упрощенно можно сказать так: остойчивость зависит от формы плава-



МИЭЛЬ НЕДВИЖИМОСТЬ
вся недвижимость на www.miel.ru

ИСТРИНСКОЕ ВОДОХРАНИЛИЩЕ
КОТТЕДЖНЫЙ ПОСЕЛОК КЛУБНОГО ТИПА
«СОСНОВЫЙ БЕРЕГ»

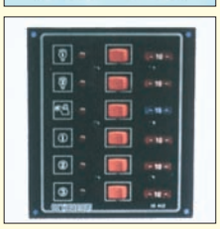
40 км от МКАД по Пятницкому шоссе • Коттеджный поселок на 16 домов в лесу на берегу Истринского водохранилища • Охраняемая территория 8,4 гектара • Лес первой категории • Береговая линия, эллинг, причал, пляж • Живописное место

отдел продаж поселка:
www.my-homes.ru
(095) 777-6247
(095) 237-1664

PORT ARTHUR
КАТЕРА, ЛОДКИ, ОБОРУДОВАНИЕ. СЕРВИС

Компания «ПОРТ АРТУР»:
— поставки в Россию комплектующих для катеров и лодок
— комплексное обслуживание катеров и лодок: по корпусу, двигателям, системам и агрегатам.

Каталог «ПОРТ АРТУР» предлагает Вам продукцию лучших производителей судового оборудования и 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

ЛОДКИ И КАТЕРА
Korsar
www.korsar.spb.ru

ROGER 600th от 300'000 руб.
ADMIRAL от 87'000 руб.
KOMANDOR от 36'000 руб.
COMBAT от 29'700 руб.
John Silver от 25'800 руб.
BOTSMAN от 25'800 руб.
FLINT от 25'350 руб.
TUZ от 16'200 руб.

"Весь путь шептала нам вода
Удача будет нам всегда"

На фото: FLINT 330
Скорость с мотором:
3,3 л.с. - 15 км/ч
15 л.с. - 38 км/ч
Грузоподъемность 500 кг
Диам. Баллона - 42 см

Расширяем дилерскую сеть
Воронеж "Альта Спорт" (0732) 3-92-55
Вологда магазин "Рыбак" (8172)72-86-60
Екатеринбург ИП Мезенцев О.Г. 8-902-884-2999
Иркутск КНОР маг. "Фанат" (3952)290-250; 290-248
Иркутск Мега-Альянс (3952) 290-493; 258-299
Иркутск ЧП "Осипова" (3952) 538-785; 391-387
Ижевск маг «Хобби» (3412) 26-51-81; 26-33-81
Ижевск "Мир увлечений" (3412)51-33-90
Казань"Премудрый пескарь" (8432)60-15-28
Киров маг. «Арсенал» (8332) 577-588;
Курган маг."Рыболовные снасти"(3522)46-02-67
Краснодар "Астоп Торговый Дом" (8612) 328-864
Магадан ДВС-Тур (41322) 21-095; 23-296
Мончегорск ИП "Беляева С.М. (81536) 30-634
Наб. Челны м-н "Спорт" (8552) 594-274
Новороссийск, "Югморсервис" (8617) 220-582
Новокузнецк магазин "Робинзон" (3843) 42-47-48
Пермь ЧП "Садартинов" (3422) 442-317
Рязань "Споринт" (Мистраль-2) (0912) 212-700
Сургут "Yamaha-Сургут" (3462) 257-202; 724-577
Тула ЧП "Ченцов" (0872) 316-711
Улан-Удэ м. "Автомобиль" (3012) 448-950
Хабаровск "Элснаб" (4212) 526-625
Хабаровск "Электрик Плаза-2 "(4212) 216-858
Хабаровск "Электрик Плаза-2 "(4212) 216-858
Хабаровск ЧП "Гроховский" (4212)274-667; 322-325
Чебоксары "Мальков" (8352)565-223; 628-357
Челябинск ЧП "Логинов"(3512)659-231
Челябинск ЧП "Собакин"(3512)665-211
Челябинск магазин «ТОР клуб» (3512) 75-23-64
Череповец "Куница" 8-921-723-93-49
Ю.-Сахалинск, МПК "Купец" (4242)552-811;474-870
Ю.-Сахалинск, "Сахалин Дайвинг" (4242)429-738; 420-136

"КОРСАР", С.-Петербург, Наб. Фонтанки, д.93
Тел: (812) 310-5776; 310-8900; 388-1095.
Москва, Рублевское шоссе, д.36/2, оф.203
Тел: (095) 980-7922

КАКАЯ МОЩНОСТЬ ДОПУСТИМА?

С приходом на отечественный рынок зарубежных двигателей перед покупателем возникла проблема выбора. Стоит ли раскошеливаться на "импорт"? Покупать новый мотор или подержанный? Наконец, какую мощность из обширного ряда предложений предпочесть? Если на первые два вопроса однозначного ответа нет и во многом он зависит от личных предпочтений, то ответ на третий, казалось бы, однозначен: что написано в паспорте на лодку, то и ставь. Однако на практике все происходит не совсем так.

Во-первых, довольно часто клиент просит поставить мотор, как у соседа, только мощнее. Во-вторых, сами строители малых судов в рекламных целях порой назначают мощность мотора по принципу "пока корма не утонет". Есть и еще один момент: в обороте находится большое количество моторок, выпущенных 20–30 лет назад. Проектировали эти лодки тогда, исходя из стремления обеспечить наилучшие ходовые качества максимум под двумя "Вихрями-30", поэтому установка на такую бэушную "дюральку" более мощного двигателя может привести не столько к желаемому росту скорости, сколько к непредсказуемым последствиям, от постоянного бесполезного перерасхода топлива до потери устойчивости движения и поломок обветшавших корпусных конструкций. Вообще, добиться существенного прироста скорости, устанавливая более мощный мотор, удается далеко не всегда. Как же правильно выбрать мощность мотора для глиссирующей лодки?

Постановка задачи

Задача первая, простая: подобрать мотор, обеспечивающий наиболее экономичный ход при некоторой типичной нагрузке. Как правило, малое судно с остроскулым корпусом имеет наименьшее сопротивление движению в самом начале режима глиссирования, соответственно тот мотор, который при оборотах, близких к максимальным, обеспечивает надежный выход на глиссирование с полной нагрузкой, и будет наилучшим по всем параметрам — и по весу, и по стоимости, и по расходам на топливо. Чаще всего, чтобы определить мощность такого мотора, делят полное водоизмещение груженого судна в килограммах на 25–30, получают экономическую мощность мотора в лошадиных силах.

Задача вторая и более актуальная: определить наибольшую мощность мотора, при которой возможна безопасная эксплуатация данной лодки при любых вариантах загрузки. Здесь решений будет столько, сколько составляющих включает понятие безопасности на воде — на выбор мощности повлияют прочность транца и конструкции судна в целом, возможность правильно уцентровать судно и соблюсти минимальный надводный борт в корме, особенности поведения и управляемость судна на полном ходу и даже наличие достаточного места в рецессе, чтобы полностью откинуть подвесной мотор. Ограничимся учетом критических с точки зрения безопасности свойств судна: его поведением на высокой скорости и способности уверенно маневрировать в условиях тихой воды и волнения. Можно ли заранее предсказать допустимую мощность двигателя, зная основные конструктивные параметры судна? Нормативные документы отвечают на этот вопрос по-разному. Американский стандарт BIA-307—72, который приводился у нас в литературе по малотоннажному судостроению (например, в справочнике "Катера, лодки и моторы в вопросах и ответах", Л., Судостроe-

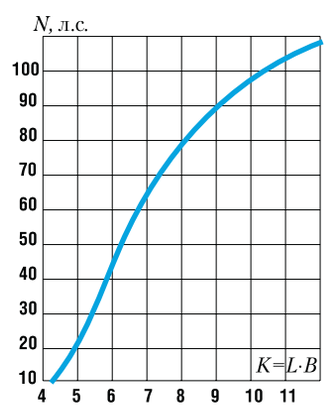


Рис.1. Зависимость допустимой мощности от критерия $L \cdot B_{ск}$ по ГОСТ 19105-79

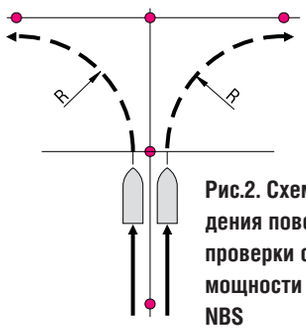


Рис.2. Схема прохождения поворотов для проверки соответствия мощности стандарту NBS

ние, 1977), нормирует мощность по критерию $K = 10.76\ L{\cdot}B_{ск}$, где L — длина судна, $B_{ск}$ — его ширина по скуле на транце, и назначает ее в зависимости от размеров и конструктивного типа. Отечественный ГОСТ 19105—79 берет за основу аналогичный критерий $K = L{\cdot}B_{ск}$, и определяет соответствующую ему максимальную мощность по графику рис.1. Результаты методик несколько разнятся, американская тяготеет к занижению допустимой мощности для самых мелких лодок, наша, напротив, — для имеющих $L{\cdot}B$ от 8 м^2 и выше. При этом в обоих стандартах отмечается, что окончательное решение принимается только после проведения ходовых испытаний. А вот здесь различия глубже. По американской методике судно прогоняется налегке — с одним водителем и половинным запасом топлива. Маневрирование на тестовой дистанции не должно сопровождаться вентиляцией винта, раскачиванием и подлетами судна. Наш ГОСТ требует проведения скоростных и маневренных испытаний при полной нагрузке, но при этом не вводит фактических норм соответствия судна стандарту, и это, надо признать, серьезное упущение. На что же ориентироваться?

В скандинавских странах с 1974 г. действует собственный стандарт безопасности малых судов до 15 м длиной: NBS — Nordic Boat Standard. Соответствующие ему лодки несут характерную синюю табличку в рецессе и имеют репутацию особенно надежных и безопасных в эксплуатации. Ценно то, что этот стандарт удовлетворяет большинству требований общеевропейского стандарта RCD — Recreational Craft Directive, существуют и программы испытаний с четко прописанными нормами соответствия. Так, для определения допустимой мощности NBS требует прохождения судном на полном ходу правых и левых поворотов радиусом $R = 6L$ (длин корпуса) при скорости до 30 уз и $R = 6L + 2(V–30)$ при скорости выше 30 уз (рис. 2). При этом требуется, чтобы в повороте отсутствовала вентиляция винта, а водитель был в состоянии поддерживать непрерывный контроль над судном. Десятки моделей скандинавских моторных лодок и катеров проходят со всей тщательностью процедуру проверки соответствия заявляемой мощности; и было бы очень интересно статистически исследовать их конструктивные параметры, выявить наиболее стабильный критерий, от которого явно зависит мощность, и назначить нормирующую зависимость.

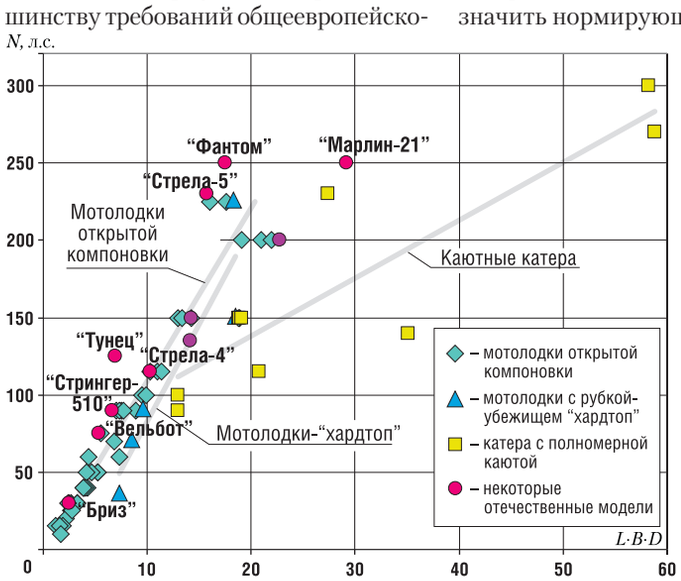


Рис.3. Зависимость разрешенной мощности от критерия $L{\cdot}B{\cdot}D_{min}$ для судов, прошедших одобрение NBS, в сравнении с некоторыми отечественными моделями

Статистика

Мы проанализировали данные 68 судов финской постройки длиной от 4 до 9 м известных марок "Silver", "Buster", "Flipper", "Bella", "Yamarin", "Terhi", "Kaisla". Общедоступны их следующие данные: длина, ширина, масса порожнем, по которой легко вычислить минимальное тестовое водоизмещение (как наиболее критичное по безопасности), и, конечно, допустимая мощность. Зависимость мощности от раз-

ПЕТРОСЕТ-БОЛЬШОЙ
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР YAMAHA MOTOR CO LTD
YAMAHA
Навигация без проблем
Подвесные моторы YAMAHA ***
***Сделано в Японии
товар сертифицирован
Розничная продажа: Санкт-Петербург, П.С., Большой пр., 100. Тел.: (812) 234-47-78. 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

Таблица 1

Оценки разброса параметра N/K финских мотолодок открытой компоновки для различных критериев K нормирования безопасной мощности

Критерий	Относительный стандартный разброс, %
$K = D_{min}$, м³	35
$K = L \cdot B$, м²	49
$K = L \cdot B \cdot D_{min}$, м⁵	18

Таблица 2

Аппроксимационные формулы оценки максимальной безопасной мощности, л.с., для судов различных конструктивных типов длиной от 4 до 8 м

Мотолодки открытой компоновки — 1-2-консольные, с носовой интегрированной каютой, “walkaround”	$N = 11.2 \cdot L \cdot B \cdot D_{min} - 3$
Мотолодки с рубкой-убежищем “хардтоп”	$N = 12.6 \cdot L \cdot B \cdot D_{min} - 42$
Катера с полномерной каютой и $L \cdot B \cdot D_{min} > 12$	$N = 3.7 \cdot L \cdot B \cdot D_{min} + 64$

меров судна очевидна — они определяют остойчивость судна на ходу, их учитывают и критерии госстандартов. А вот данные по другому важному для остойчивости параметру — высоте ЦТ — добыть вряд ли возможно. Примем, что для отдельных групп судов одинакового конструктивного типа (с центральной консолью, двойной консолью, хардтопов, каютных катеров) она стабильна и впрямую зависит от общих размеров. Разрешенная мощность должна зависеть от водоизмещения, поскольку с ним связана величина смоченной поверхности, а значит и остойчивость, а также от килеватости днища. К сожалению, были известны значения килеватости только алюминиевых лодок. Всего проверке подверглись три возможных критерия допустимой мощности: водоизмещение D (м³), условная площадь днища $L \cdot B$ (м²) и комплексный критерий $L \cdot B \cdot D$ (м⁵). На графиках рис. 3 явно заметен линейный характер зависимости мощности от каждого из них, поэтому для проверки качества критерия достаточно было бы оценить разброс значений N/D, $N/L \cdot B$, $N/L \cdot B \cdot D$ для лодок одного конструктивного исполнения (табл. 1). Как видно из таблицы, наименьший относительный разброс (18%) дает комплексный критерий $L \cdot B \cdot D$. Принятый в стандартах критерий $L \cdot B$, напротив, имеет наихудшее качество, свидетельствующее о том, что лодки одинаковых размеров в реальности оказываются безопасными под моторами самой различной мощности. Часто используемый в теории проектирования параметр энерговооруженности N/D также не стабилен в представленной выборке. При нанесении на график зависимости N от $L \cdot B \cdot D$ точки, соответствующие разным конструкциям, расположились вдоль наклонных прямых, причем если для одно- и двухконсольных компоновок, да и рыбацких “walkaround” они расположены практически в едином мощностном ряду, то для судов с высокорасположенным ЦТ явно отклоняются в сторону снижения допустимой мощности. Из этих же графиков следует, что “хардтопы” небольших размеров должны оснащаться заметно меньшими моторами, чем открытые собратья, но с ростом размеров первых значения мощности тяготеют к сближению. Точки же для каютных катеров и мотолодок с ростом их размеров уходят из области “хардтопов” в сторону существенно меньших энерговооруженностей, и здесь из-за значительного разброса данных уже трудно выявить причины снижения мощности. Возможно, сказывается высокое положение ЦТ, а возможно — экономические, эргономические и прочие соображения технической политики строителя. Где на приведенном графике располагаются точки, соответствующие некоторым отечественным моторным лодкам, читатель может видеть сам. Большинство из них расположенно вдоль верхней границы выборки, а некоторые имеют явно завышенную мощность, что подтверждали и проведенные нами тестдрайвы.

Выводы

Статистический анализ энерговооруженности успешных с точки зрения безопасности скандинавских моторных лодок с V-образными корпусами показывает, что для предварительной оценки максимально допустимой мощности аналогичных судов длиной от 4 до 9 м надежнее пользоваться не стандартным критерием $L \cdot B_{ск}$, а предложенным комплексным критерием $L \cdot B \cdot D$, где B — ширина корпуса и D — минимальное водоизмещение судна, определенное из расчета половинного запаса топлива и одного водителя на борту. Формулы расчета наибольшей безопасной мощности для открытых и каютных мотолодок и катеров приведены в табл.2. Для тех, кто сочтет полученные по ним результаты излишне заниженными, добавим, что NBS допускает превышение мощности на 15% по сравнению с тестовым, но только при условии наклейки на посту водителя яркой надписи о необходимости снижения хода перед маневром.

А.Д.

“E-Tec”

В прошлом году (см. “КиЯ” № 186) появилось одно из первых упоминаний о новой системе впрыска “E-Tec”, разработанной “эвинрудовским” отделением компании “Bombardier”. А в нынешнем сезоне начались активные продажи подвесных моторов с этой системой, ставшей очередной заметной вехой в развитии мирового двухтактного двигателестроения.

Главная особенность “E-Tec” заключается в том, что она может быть применима к моторам даже самой малой мощности, хотя в настоящий момент “линейка” впрысковых двухтактников “Evinrude” включает модели мощностью от 40 до 90 л.с., а в 2005 г. экспансия “E-Tec” затронет в первую очередь более мощные 6-цилиндровые V-образные моторы.

Суть новинки в том, что на двухтактном моторе прямого впрыска в приводе форсунки вместо соленоидной катушки и массивного соленоида с возвратной пружиной, близкой по конструкции к автомобильному реле стартера, используется катушка Лоренца, которая представляет собой неподвижный цилиндрический постоянный магнит и катушку на мембране, установленные соосно с зазором между собой. На катушку вместе с приводом форсунки действует сила, пропорциональная напряжению, причем возвратно-поступательное движение происходит с очень высоким ускорением и частотой. Подобный принцип используется в громкоговорителях, поэтому эта система получила неофициальное название “репродукторный впрыск”.

Благодаря малой инерционности системы точность момента впрыска очень высока — топливо подается в камеру сгорания после полного закрытия выпускного окна, т.е. ни одна его молекула не вылетает в глушитель транзитом. Степень молекулизации топлива зависит от силы и продолжительности импульса, и поскольку “E-Tec” “быстрее” прочих подобных систем примерно в два раза, более короткий импульс дает более тонкий распыл, а продолжительность им-

– "эвинрудовский" впрыск для больших и маленьких

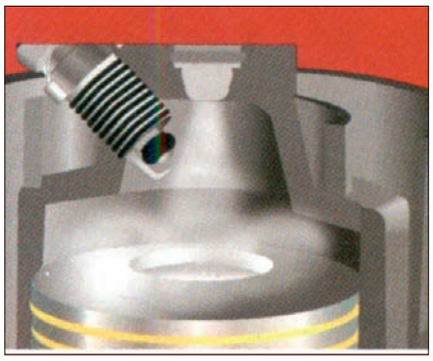


Рис. 1. На малых оборотах компьютер задает более резкий и короткий импульс плунжеру форсунки — мельчайшая дисперсия

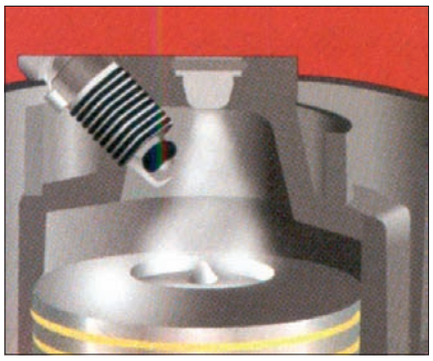


Рис. 2. На больших оборотах импульс длиннее и "спокойнее" — дисперсия более крупная, а "факел" распыла достигает днища поршня, несколько охлаждая его

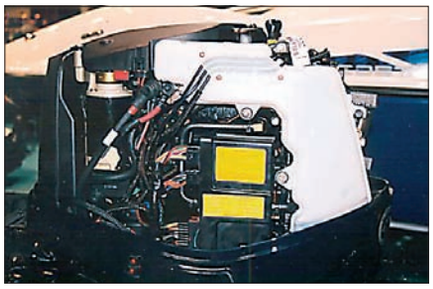


Рис. 3. Полиэтиленовый маслобак заливается только один раз в сезон (заправки хватает примерно на 100 ч работы). Над ним — три лубрикаторные трубки, ниже — два управляющих контроллера.

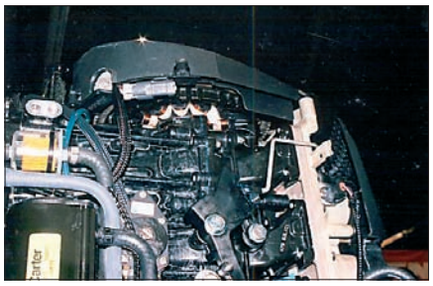


Рис. 4. Катушки магнето, трансформаторы системы зажигания и топливный фильтр

пульса можно регулировать, что не позволяет делать ни одна другая система прямого впрыска, в том числе прежняя эвинрудовская "Ficht", ямаховская "HPDI" или меркуриевская "OptiMax".

Таким образом на малых оборотах добиваются наименьшего размера капелек распыляемого топлива, т.е. наиболее гомогенизированной топливно-воздушной смеси. Ее инерция невелика, и распыл локализуется около разрядника свечи зажигания (рис.1). С увеличением же оборотов размер капелек увеличивается, а "факел" распыла достигает днища поршня, что способствует его охлаждению (рис. 2) — вот такую идею реализовали инженеры моторного отделения компании "Bombardier" под руководством Джорджа Брохтона в городе Стартеванте, штат Висконсин.

Топливный насос подает бензин под давлением 2.1 атм, а мощные "репродукторные" катушки, в свою очередь, впрыскивают его в камеру сгорания под давлением 42 атм. При этом есть возможность поднять давление впрыска до 70 атм, т.е. сравняться с давлением, используемым в ямаховской системе "HPDI".

А как же смазка? Она осуществляется при помощи лубрикационного насоса и разветвленной сети каналов, подающих масло к нуждающимся в смазке точкам в количестве, зависящем от степени нагруженности каждого конкретного узла. Масло при этом с топливом не смешивается. Подача его, как и топлива, управляется электронным блоком. Специально для системы "E-Tec" было разработано особое масло "XD-100". Новые моторы потребляют его вдвое меньше, чем существующие доселе впрысковые двухтактники, и на 75% меньше, чем традиционные карбюраторные моторы. Можно использовать и более распространенное двухтактное масло семейства "TCW-3", но расход его будет выше, поскольку в этом случае придется перепрограммировать управляющий блок — такая услуга доступна в сервисных центрах. Одной заправки масляного бака в случае настройки электронного блока под "XD-100" хватает почти на 100 ч работы.

На рис. 3 над полиэтиленовым маслобаком видны три пластиковые трубки, подающие масло на роликовые подшипники коленчатого вала и на нижние части зеркал цилиндров. Правда, термин "зеркало" здесь не совсем точен, так как от "зеркальности" компания специально избавляется — за счет специальной обработки поверхности становятся пористыми и лучше удерживают масло.

Все вкупе — точное соблюдение геометрии, специальное масло, пористая поверхность цилиндров и высокие противозадирные качества поршней — позволили исключить из числа обязательных требований соблюдение щадящих режимов в период обкатки мотора и в момент его прогрева. Полный газ можно давать сразу. Компания гарантирует пуск двигателя в течение первого оборота коленвала, независимо от того, сколько он простоял — сутки или год.

Перечисленные меры способствовали повышению экологической чистоты новых моторов, которые с запасом удовлетворяют жестким требованиям "трехзвездочного" стандарта CARB. В частности, согласно данным "Bombardier", содержание CO в выхлопных газах на холостом ходу у моторов "E-Tec" на 80% меньше, чем у большинства четырехтактников.

И еще одна важная подробность: компания отказалась — по крайней мере, на пяти существующих моделях мощностью 40, 50, 60, 75 и 90 л.с. — от применения генераторов в пользу магнето. Здесь уместнее был бы термин "магдино", поскольку его энергия используется не только для системы зажигания (рис. 4). Вырабатываемое магнето напряжение в 150–300 В преобразуется в 55 В для питания масляного и топливного насосов, трансформаторов зажигания и катушек Лоренца, а также в отдельной цепи — до привычных 14.7 В. Эта бортовая сеть, от которой заряжается и небольшая стартерная батарея, рассчитана на потребление 25 А. Во-первых, магнето позволяет запустить двигатель без использования аккумулятора (40-сильный "E-Tec" можно завести и ручным стартером), а во-вторых, оно смонтировано непосредственно в маховике — отпадает необходимость в требующем дополнительного обслуживания отдельном агрегате, приводимом ременной передачей.

Николай Вардомский,
Оттава, Канада

Впрыск впрыску рознь...

Системы впрыска топлива сегодня получают широкое признание как производителей, так и пользователей. В последнее время все большее число двухтактных моторов получают в качестве основного источника питания инжекторные системы. Как и зачем это делается, рассмотрим на примере современного мотора "Tohatsu" серии TLDI.

У дилеров "Tohatsu" сейчас можно приобрести сразу четыре его модели? оснащенные системой непосредственного впрыска топлива в камеру сгорания — это 90/70 и 50/40. Серия 90/70 имеет рабочий объем цилиндров 1267 см³, серия 50/40 — 697. Все эти моторы трехцилиндровые, а их силовые агрегаты различаются только диаметром цилиндров и ходом поршней. Соответственно, они все созданы на базе двухтактных версий, оснащаемых обычной карбюраторной системой питания.

Как выглядит и как работает система подачи топлива в моторах семейства TLDI?

Любой современный мотор с системой впрыска топлива обязательно оборудован следующими агрегатами: "подъемным" насосом, извлекающим топливо из бака, еще одним насосом, создающим необходимое для работы давление в топливной магистрали, форсунками, регулятором давления и, разумеется, бортовым компьютером, "вшитое" программное обеспечение которого отвечает за создание качественной топливной смеси в любых условиях работы и осуществляет взаимодействие работы систем зажигания и впрыска топлива. "Tohatsu" TLDI — не исключение, но в отличие от многих современных двигателей в его системе впрыска используется низкое давление, составляющее около 5,5 атм. Это не только упрощает конструкцию двигателя, но и снижает ее общий вес. Еще одним достоинством системы впрыска с низким давлением воздуха является очень малый размер получаемых капель топливно-воздушной смеси — не более 10 мкм — что обеспечивает ее более полное и эффективное сгорание.

Компьютер двигателя сам по себе ничего не может — он получает данные, опираясь на которые задает агрегатам систем зажигания и впрыска необходимые условия работы. "Информаторами" компьютеров служат датчики, которые отслеживают такие параметры, как температура элементов двигателя, угол поворота рукоятки (или рычага) газа, уровень масла, угол поворота коленчатого вала, температура воздуха и т.д. Перерабатывая всю эту информацию, компьютер постоянно выдает решения о необходимом процентом соотношении топливно-воздушной смеси в данный момент, точном времени и количестве подачи ее в камеру сгорания, а также о моменте поджига смеси искрой. Для образования более качественной топливной смеси фирма "Tohatsu" применяет

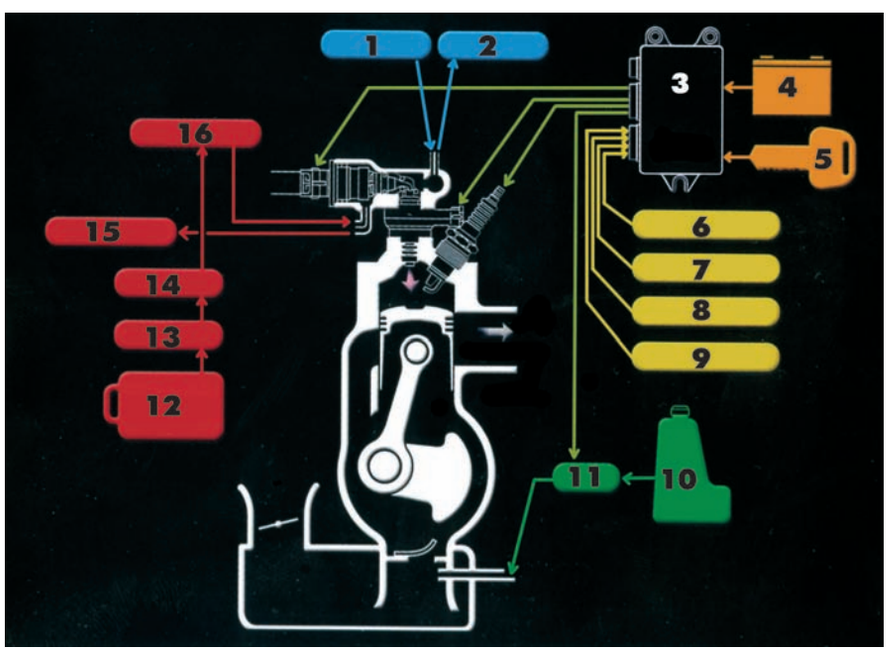


Схема работы системы впрыска:
1 — воздушный насос; **2** — регулятор подачи воздуха; **3** — процессор; **4** — аккумуляторная батарея; **5** — ключ зажигания; **6** — датчик положения рычага газа; **7** — датчик угла поворота коленвала; **8** — датчик температуры двигателя; **9** — датчик уровня масла; **10** — масляный бак; **11** — масляная помпа; **12** — топливный бак; **13** — "подъемный" топливный насос; **14** — улавливатель паров бензина; **15** — регулятор подачи топлива; **16** — топливный насос

Рентген-схемы подвесного мотора "Tohatsu" и его камеры сгорания

подачу воздуха в систему впрыска под давлением, которое образуется благодаря специальному насосу низкого давления. Подобное решение практически полностью исключает и зависимость работы двигателя от температуры и плотности атмосферного воздуха.

Если же говорить упрощенно, то в данном случае обычный двухтактный мотор "обвесили" системами впрыска и зажигания, присоединили к нему пару топливных насосов и воздушный насос, добавили форсунки и в итоге получили двухтактный мотор нового поколения.

Что дает система впрыска?

Во-первых, качество топливно-воздушной смеси, подаваемой системой впрыска, почти не зависит ни от давления воздуха, ни от его температуры и даже от влажности. В этом и заключается главное отличие инжекторных систем от карбюраторных, которые принципиально, в силу своей конструкции, "привязаны" к атмосферному давлению. В инжекторном двигателе топливная смесь создается не механическим способом (путем перемешивания в карбюраторе струи топлива и потока воздуха), который далеко не идеален, а под контролем компьютера, который, в свою очередь, настроен таким образом, чтобы в зависимости от различных параметров процентное соотношение "воздух-бензин" было оптимальным для данного конкретного режима работы. Независимость качества топливной смеси от давления и температуры воздуха облегчает запуск двигателя в холодную погоду и улучшает его работу при высокой температуре воздуха. Необходимо заметить, что теоретически настройку работы бортового компьютера можно менять, "перепрошивая" его новым программным обеспечением — но делать это крайне желательно только в условиях сервис-центра и только по рекомендации специалиста. Такие смены "прошивок" в ряде случаев могут быть необходимы, например, при вынужденной работе в течение продолжительного времени на топливе, качество которого ниже рекомендованного. Кроме того, существуют версии "прошивок", позволяющих "придушить" двигатель, сделав его более "задумчивым", с одной стороны, и экономичным — с другой, или, наоборот, более "азартным", но прожорливым. Однако надо учитывать, что инженеры фирмы-изготовителя едят свой хлеб отнюдь не даром, и оригинальная настройка всегда представляет собой оптимальный (для потребительского двигателя) баланс между мощностью, экономичностью и моторесурсом.

Во-вторых, благодаря достаточно жесткому контролю со стороны компьютера и форме камеры сгорания, в которой сосуществуют форсунка и свеча зажигания, образуются точно рассчитанные завихрение и распыление топливной смеси, что улучшает сгорание топлива, значительно увеличивая энергоотдачу. В силу постоянного, но гибкого контроля за углом поворота коленвала со стороны компьютера, впрыск топлива в камеру сгорания и зажигание происходят в наиболее выгодный для данных условий работы момент. Все вместе взятое ощутимо влияет не только на стабильность работы двигателя и его долговечность (инжекторные двигатели гораздо меньше подвержены такому неприятному явлению, как детонация), но и на быстроту реакции двигателя на изменение положение рукоятки газа. Инжекторный мотор более чутко реагирует на действия водителя и быстрее выходит на максимальные

обороты. Имея номинально столько же лошадиных сил, сколько и его карбюраторный собрат, TLDI за счет лучшего сгорания смеси обеспечивает более быстрый разгон в любых условиях, и даже при резком повороте рукоятки газа он не рискует захлебнуться от недостатка воздуха, что иногда происходит с карбюраторными моторами.

В-третьих, TLDI (и его аналоги других фирм), имея общий вес, сопоставимый с весом обычного двухтактного мотора (который порой в 1.5 раза меньше четырехтактного той же мощности), потребляют топлива меньше, чем двухтактные, а порой и четырехтактные двигатели. По крайней мере, "Tohatsu" позиционирует свой 90-сильный мотор как самый экономичный в классе и в своих пресс-релизах утверждает, что TLDI в режиме холостого хода, например, на 34% экономичнее четырехтактного аналога и на 78% — двухтактного карбюраторного. TLDI оказывается более экономичным по отношению к четырехтактным моторам и при работе под нагрузкой в самых различных режимах: при 1500 об/мин — на 35%, при 3000 об/мин — на 18%, при 4500 об/мин — на 24% (данные производителя). Фирма "Tohatsu" не конкретизирует, по сравнению с какими именно моторами производились расчеты, однако, даже если взять за основу некий среднестатистический четырехтактный двигатель, то и по теоретическим выкладкам получаются примерно такие же результаты.

Но мощность мощностью, разгон разгоном, а потребителя волнуют не в последнюю очередь надежность и ресурс. На воде любое новшество всегда воспринимается не сразу, а осторожно — жизнь-то дается всего одна... Однако системы впрыска, как показывает и автомобильная практика, и опыт использования четырехтактных подвесных моторов, по большому счету живут долго и отказывают редко (по статистике — ничуть не чаще карбюраторов). К примеру, описываемая система TLDI проходила "полевые" испытания в течение шести лет, прежде чем была предложена покупателям. Единственное заметное отличие — это высокие требования к маслу и топливу, а также более качественная профилактика самих систем впрыска и зажигания.

TLDI использует в своей работе не "микстуру" бензина с маслом, а (как, впрочем, и большинство современных двухтактников аналогичной мощности) впрыск масла, поэтому требования к моторному маслу завышены оправданно. Что касается бензина, то тут любая инжекторная система требует неукоснительного соблюдения рекомендаций изготовителя. Системы зажигания в последние годы производители научились герметизировать достаточно тщательно, так что большая часть процесса профилактики сводится к простому осмотру соединений, проверке свечей и внешнему контролю механических элементов. Датчики, поставляющие информацию компьютеру, как правило, обладают очень большим ресурсом (зачастую, большим, чем ресурс самого мотора), но и их не грех лишний раз проверить, особенно если есть подозрения в точности работы системы впрыска (ухудшается разгон, появляются признаки детонации). Короче, чуть больше внимания, применение чуть более качественных горюче-смазочных материалов — и проблемы растворяются сами собой, за исключением, разумеется, поправки на случайность, невезение и т.д.

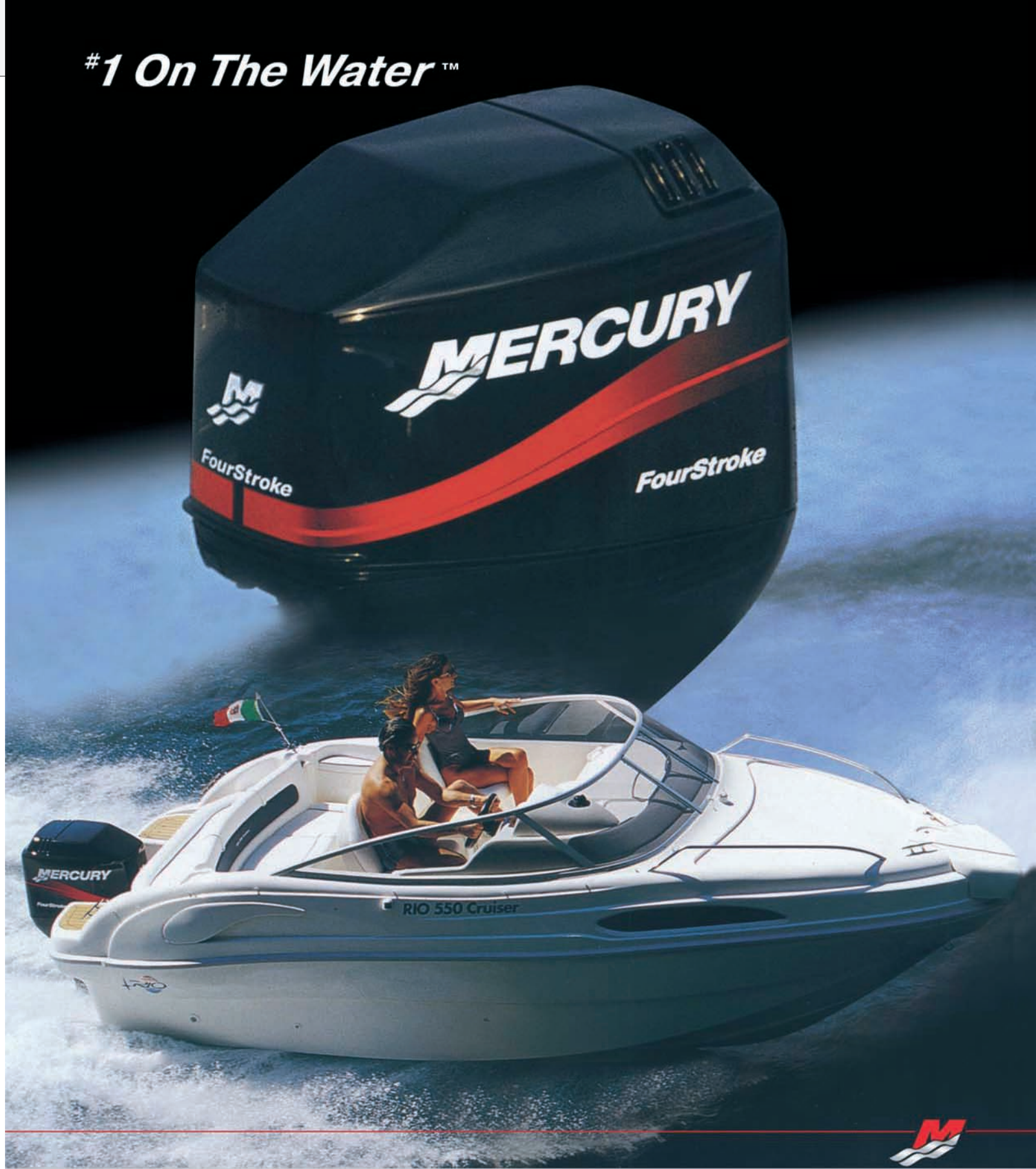
Практически все двухтактные моторы, работающие с системами непосредственного впрыска, а таких довольно много, обладают низкими показателями по шумности и выбросу вредных веществ. И хотя у нас на это обращают пока мало внимания, однако при покупке такие характеристики могут играть определенную роль — многим приятно осознавать, что, эксплуатируя свой мотор, не наносишь большого ущерба природе.

В принципе, многие производители по вполне понятным причинам пытаются сегодня продлить жизнь двухтактным моторам и применяют в них системы электронного впрыска топлива. В мелочах конструкции таких моторов могут отличаться, однако основной принцип остается тем же самым. И если судить по реакции заинтересованных лиц, у моторов типа TLDI и его аналогов большое будущее. Тот же "Mercury" выпускает серию под названием "OptiMax", достаточно схожую не только по основной идее, но и по сути. А вот, к примеру, "Selva" выпускает мотор "Bull Shark", оснащенный системой LPDFI, которая заметно отличается от TLDI — она не является системой непосредственного впрыска топлива в камеру сгорания.

В следующих номерах "КиЯ" мы рассмотрим системы впрыска других фирм.

Игорь Владимиров

Иллюстрации фирмы " Tohatsu "



ТРИНИТИ СПОРТ
TRINITY AUTOMOTIVE GROUP

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; H2O (8442)94-40-89; **Техника (8442)67-00-87; 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)55-67-79; 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; МотоРэст (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 Мастер (095) 777-777-1; 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**: Марин-АТ (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 Инвест (8632)44-68-38; СТК «Патриот» (8632)26-07-28; **Рязань**: Внедорожник (0912)45-58-81; Поплавок (0912)960-735; **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

ОБРЕТЕННАЯ СКОРОСТЬ

Средства для поддержания чистоты корпуса малого судна

Только что полученное с торгового склада судно радует глаз свежестью и чистотой поверхностей корпуса. Но стоит ему постоять у бона всего две-три недели, и мы замечаем, что внешний вид потерял первоначальную привлекательность — палуба пылится, на бортах появляются разводы грязи, желтоватая нефтяная пленка. Подводная часть корпуса понемногу зеленеет, и в теплое время года катер или яхта довольно быстро приобретают неряшливый вид. Более того, обрастание ухудшает ходовые качества судна, особенно чувствительны к нему гоночные яхты. Мы привычно беремся за губку и скребок. А ведь можно сэкономить силы и заодно уберечь материал корпуса от небезвредного абразивного воздействия радикальных методов чистки.

Мировая химическая промышленность сегодня предлагает широчайший ассортимент специальных средств для ухода за металлическими, пластиковыми, деревянными обшивками и палубами, стеклами иллюминаторов, релингами, тентами и виниловой обивкой сидений. Рассмотрим те из них, что не только улучшают внешний вид судна, но и способствуют более экономичной его эксплуатации, продлевая срок службы материалов и снижая сопротивление движению. К ним можно отнести специальные очистители корпуса, политуры и защитные средства, сохраняющие днище и борта в кондиционном состоянии более или менее продолжительное время.

Очистители и политуры

Эта группа препаратов, пожалуй, наиболее многочисленна, и не случайно — содержание лодки в чистоте — задача настолько же насущная и типичная, как регулярная уборка дома или мытье автомобиля. Очистители для наших малых судов характеризуются высокой активностью к макро- и микроорганизмам и продуктам их жизнедеятельности, въевшимся в микротрещины пластика либо краски, способностью без сколько-нибудь значительных физических усилий удалять налет солей, углеводородов, потеки ржавчины и, конечно, безопасностью состава для окружающей среды. На воде специальных моек нет, и все смытое с корпуса неизбежно окажется на соседнем со стоянкой пляже. В состав очистителей входят сильные поверхностно-активные вещества, иногда в комбинации с кислотами, но “хорошим тоном” считается отсутствие в них органических растворителей, фосфатов, хлора, а также способность к быстрому саморазложению после применения. В числе потребительских марок — такие средства, как “Hempel” (Дания), “International” (Великобритания), “Liqui Moly” (Германия), “Boero” (Италия). Они продаются в привлекательной и удобной малоформатной таре, но стоят немало — порядка 400–900 руб./л. Профессиональные средства компании “Unitor” (Ирландия) стоят всего около 180 руб./л, правда, при объеме поставки от 25 л. Хорошо известен посетителям

различных бот-шоу американский бренд “Star brite”; толстый каталог этой фирмы содержит перечень целой гаммы очистителей — стандартных и особо сильных; отдельно для пластика, алюминия, дерева и комбинированных; для трудолюбивых судовладельцев и ленивых... Фирма делает особый упор на то, что с помощью обычных хозяйственных или автомобильных моющих средств подобного по совершенству очищающего эффекта достичь не удастся: каждому виду поверхности лучше подходит специальный вид активного агента. Некрашеный алюминий, к примеру, чистить щелочесодержащими составами просто вредно. Кстати, перед тем, как обработать корпус специальным очистителем, для экономии рекомендуется помыть его обычным нейтральным моющим средством.

Воздействие коррозии, ультрафиолета, микроорганизмов не проходит бесследно — поверхностный слой материала понемногу разрушается. Отмытая и очищенная поверхность может оставаться шероховатой, особенно у достаточно долго послуживших корпусов. Задача политуры, содержащей абразивные микрочастицы, — снять тонкий верхний, потерявший прочность слой окисленного алюминия либо гелиевого покрытия пластика, и помочь довести поверхность почти до первозданной чистоты и гладкости.

Защитные средства

Усилия по восстановлению цвета и глянца корпуса лодки будут потрачены напрасно, если поверхность металла или пластика не защитить от разрушения на весь сезон. С этой целью наносят защитный воск, образующий твердую глянцевую пленку, которая закрывает поры, микротрещины, снижает адгезию загрязнений к обшивке и заодно противодействует осмотическим явлениям в пластике. Упомянутые выше компании предлагают разнообразные защитные средства, зачастую скомбинированные с очищающими и полирующими добавками, как, например, “NautiPro — Premium Polish” или “Wash and Wax” от “Star brite”. Новейшая разработка — тефлонсодержащие пасты и жидкости, образующие очень тонкую гладкую защитную пленку, которая служит в шесть раз дольше обычных восковых покрытий, отталкивая грязь и обрастания. Конечно, противообрастающим в традиционном смысле это покрытие назвать нельзя, но образующаяся на обработанном скользким тефлоном корпусе бактериальная пленка легче смывается встречным потоком на ходу судна.

Интересен препарат шведской торговой марки “Lefant” — заполнитель микротрещин “Crack Sealer”. При нанесении на пластиковые, деревянные, металлические корпуса он сам “находит” трещины, проникает в глубь повреждений поверхности и придает ей масло- и водонепроницаемые свойства, что при ежегодном использовании значительно удлиняет срок службы декоративных покрытии и материалов обшивки. Нужно только помнить, что если вы намереваетесь регулярно красить днище или район переменной ватерлинии — и на это есть причины, то надо обязательно их закрывать от воздействия воска или политуры, иначе краска там не будет держаться. Но о специальной окраске — далее.

Необрастающие покрытия

Применение необрастающих красок позволяет убить сразу двух зайцев — избавиться от обрастания корпуса тормозящими движение живыми организмами и защитить подводную часть корпуса от разрушающего воздействия внешней среды. Поскольку необрастающие покрытия требуется регулярно обновлять, их можно отнести к средствам ухода за корпусом. Они представляют собой краску, в которую добавлено некоторое активное, препятствующее обрастанию вещество. В зависимости от вида этого активного вещества “необрастайки” в настоящее время подразделяются на оловосодержащие, медьсодержащие, с синтетическими антибиотиками, а также не содержащие ядовитых для жизни веществ, а просто препятствующие благодаря своим физическим свойствам оседанию живых организмов на обшивку корпуса. Последние в силу известных экологических тенденций, характерных для прогрессивных сообществ, наиболее приветствуются, а вот оловосодержащие как особенно вредоносные для подводной флоры и фауны запрещены для малых судов. Содержащие медь и ее соединения отечественные эмали ХВ-5286С и ХС-5298С не слишком долговечны (срок действия — два-три года), но вполне эффективны при достаточной толщине слоя. Медьсодержащие “необрастайки” “International Intersmooth 460” для открытого моря и “Intersmooth 360” для прибрежного района плавания, а также не содержащая биоцидов “Intersleek” для быстроходных судов держатся до четырех-пяти лет и обладают свойством самополируемости, выравнивания шероховатоости слоя по мере износа, что способствует экономии топлива. Краски с подобными свойствами выпускаются и под другими известными брендами — “Hempel”, “Sigma”, “Lefant”, правда, их стоимость довольно высока — от 1000 руб./л. При выборе покрытия следует помнить, что медь, вообще говоря, вредна для алюминиевых корпусов, поскольку образует гальваническую пару и ускоряет коррозию, поэтому на корпусах из легких сплавов применяются марки, не содержащие меди. Существуют крас-

Неочищенная поверхность корпуса покрыта желтоватой пленкой засохших обрастаний, солей и окислов

Очищенный и полированный алюминий становится намного светлее, хотя застарелые следы коррозии уже не устранить

ки отдельно для пресной и морской воды, для тихоходных и скоростных судов, умеренного и тропического климата, так что для достижения наилучшего результата целесообразно всегда руководствоваться рекомендациями фирмы-продавца и выбирать краску, соответствующую вашим условиям эксплуатации. По опыту специалистов, экономичнее применять более стойкие, хотя и более дорогие марки "необрастаек". Например, американский строитель Сэм Девлин считает: "Недостаток необрастающих красок заключается в том, что их необходимо каждый год перекрашивать. Они мягкие и не отличаются износоустойчивостью, в особенности это касается трейлерных лодок, которые постоянно испытывают процедуру спуска и подъема... Эпоксидные необрастающие покрытия очень дорогие, однако позволяют избежать ежегодной процедуры окрашивания. Они представляют собой мелкодисперсную медь, медь с никелем или оксид меди в смеси с эпоксидной основой и наносятся валиком или краскопультом. Медь токсична для водных организмов и не позволяет развиваться растительности, поэтому ежегодно требуется только слегка зачистить днище шкуркой, чтобы обнажить свежие неокисленные частицы меди. Производители рекомендуют толщину такого покрытия в 0.5 мм. Поскольку около 0.025 мм будет подвергаться ежегодному износу, теоретический срок службы такого покрытия составляет 10–15 лет. Это по оптимистичным прогнозам, но, даже если оно простоит и половину этого срока, то все равно окажется экономически выгодным". Владельцев алюминиевых корпусов, для которых медь, как отмечалось, вредна, возможно, в данном случае заинтересует противообрастающая добавка для обычных красок "Compound-X" от "Star brite".

Обретенные километры

Главные вопросы, которые обычно интересуют читателя: "Насколько применение всех этих средств оправданно? Надо ли вкладывать средства в недешевые расходные материалы, если результат этого окажется неощутимым?" Обратимся к справочнику по ходкости маломерного судна. Влияние обрастаний учитывается при расчетах ходовой экономичности надбавкой к сопротивлению трения, рост которого может составить до 20%. Это ведет к увеличению потребной для движения мощности на 10% для обычных водоизмещающих и глиссирующих судов, а для тех из них, у которых доля трения в общем сопротивлении составляет более 50–60%, т. е. самых быстроходных, а также имеющих сильно удлиненные корпуса, — и того больше. Для мотора в 100 л.с. десятипроцентный рост потерь мощности означает добавочные 3–4 л бензина в час, или падение скорости примерно на 7%. Вот и считайте, во что обойдется пренебрежение профилактическими работами на корпусе. При этом мы не учитываем влияния обрастаний, коррозионного и эрозионного износа на целостность обшивки и корпусных конструкций. "Убитая" за несколько сезонов варварской эксплуатации лодка может потерять 70–80% начальной стоимости, хотя нормативный срок службы корпусов малых судов независимо от их материала составляет 15 лет.

Наконец, как говорится в притче, и подпорченное, битое яблоко можно съесть целиком, но будет значительно вкуснее и приятнее, если взять ножик и очистить его. Не будем жалеть труда на поддержание в чистоте и исправности своих судов, и тогда наши стоянки, возможно, перестанут выглядеть, как корабельные кладбища.

Алексей Даняев

Редакция благодарит С.Баркалова за предоставленные при написании статьи материалы.

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

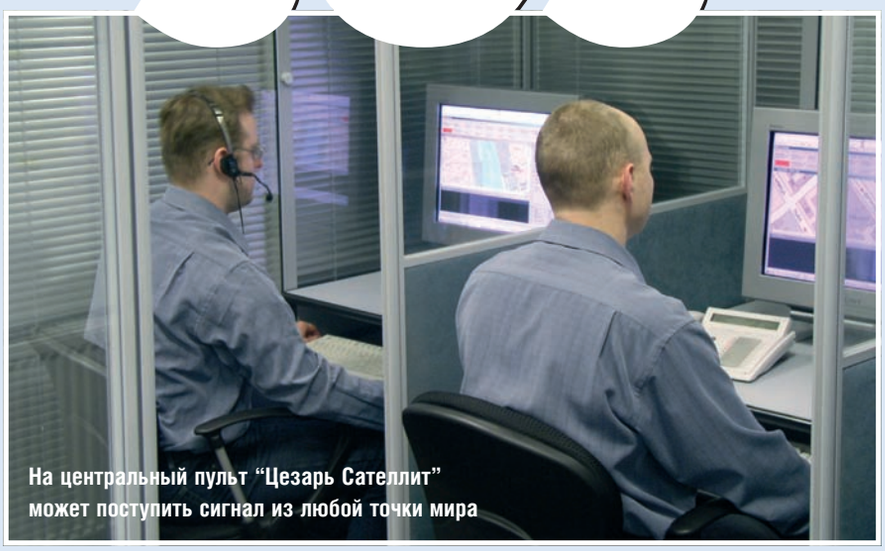
ВНИМАНИЕ - новинка на российском рынке **«VOYAGER-860»** и **«VOYAGER-990»** . СПЕШИТЕ!

***Для любителей водного туризма тихоходные плавдачи "Voyager-860" , оборудованные всем необходимым для комфортного проживания вдали от цивилизации 4-6 человек в течении 2-х недель. Двигатель - подвесной мотор 10-50 л.с. Цена растаможенного судна в Москве - от 49800 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 79000 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;

ОХРАННЫЙ КОМПЛЕКС ПРИНИМАЕТ СИГНАЛ "SOS"



На центральный пульт "Цезарь Сателлит" может поступить сигнал из любой точки мира

"КиЯ" уже не раз затрагивал вопросы, связанные со способами подачи сигналов бедствия на морских и внутренних водных путях. Отрадно, что в отличие от советских лет, когда подавляющему большинству попавших в беду яхтсменов и водномоторников оставалось уповать только на самих себя, в последнее время в России стали доступны современные средства связи, позволяющие оперативно запросить помощь — в том числе в автоматическом или полуавтоматическом режимах. Технический прогресс не стоит на месте, и наряду с уже традиционными спасательными системами начинают действовать новые и более совершенные. В частности, широкими возможностями в этом плане обладают охранные спутниковые комплексы, которые уже давно используются для поиска угнанных автомобилей, — такие, как "Цезарь Сателлит", охватывающий не только большую часть России, но и страны Европы.

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 может оповестить диспетчера о нештатной ситуации автоматически, при срабатывании одного из многочисленных датчиков, но доступен и ручной режим — достаточно нажать "тревожную кнопку" или просто оповестить диспетчера голосом (в случае разбойного нападения, например, владелец машины может не пользоваться "открытым текстом", а просто произнести в салоне некую условную фразу, которая не вызовет подозрений у преступников). Больше того — в наиболее "продвинутых" вариантах исполнения есть возможность передавать на центральный пульт "картинку" с установленных в салоне автомобиля или кают яхты видеокамер.

После получения сигнала диспетчер видит на экране и точное положение объекта, определенное спутниками GPS, что позволяет ему оперативно "навести на цель" соответствующие службы в любом регионе, входящем в зону охвата системы "Цезарь Сателлит" — а это ни много ни мало восемь десятых территории европейской части России, страны СНГ, Балтии и Западной Европы. Партнером спутниковой системы охраны "Цезарь Сателлит" является "GuardOne" — международная организация, объединяющая крупнейшие европейские системы безопасности.

Изначально система разрабатывалась для обнаружения угнанных автомобилей, но сейчас она используется не только в "криминальных", но и в любых аварийных ситуациях — "Цезарь Сателлит" оказывает также техническую, юридическую или медицинскую помощь, есть возможность вызвать на место аварии вертолет. Все возможности системы могут быть задействованы не только на суше, но и на воде. Ведь по сути диспетчер "Цезарь Сателлит", получающий информацию о происшествии и его точные координаты, является лишь передаточным звеном между терпящим бедствие и соответствующими службами, способными осуществить быстрое реагирование. Таким образом, передать сигнал бедствия в автоматическом или ручном режиме можно буквально из любой точки земного шара, тем более что кроме привычных сотовых сетей GSM или радиосвязи для передачи информации можно задействовать спутниковую телефонию, имеющую, как и система получения координат GPS, практически неограниченную зону охвата.

Причем по сравнению, например, с известной системой поиска "КОСПАС-SARSAT", у охранного комплекса немало своих плюсов. Во-первых, "Цезарь Сателлит" позволяет осуществлять двухстороннюю связь, во-вторых, точность определения координат при помощи GPS у него намного выше ("КОСПАС-SARSAT" дает точность от 2 до 20 км в зависимости от типа применяемого аварийного буя), а в-третьих, информацию передает в режиме реального времени (традиционная система может задержать сигнал до появления в зоне видимости спутника-ретранслятора).

Первые шаги к адаптации системы "Цезарь Сателлит" к плавсредствам уже сделаны — в частности, разработаны и созданы специальные влагозащитные блоки и набор дополнительных датчиков, которые могут понадобиться на таком специфическом транспортном средстве, как катер или яхта. На озере Селигер успешно проведены испытания специализированной судовой системы со спутниковым каналом связи. Московская компания "Аларм Сервис Центр Мониторинга", представляющая "Цезарь Сателлит", продолжает собирать информацию от судовладельцев и судостроителей, участвуя в специализированных выставках, в частности в "Московском бот-шоу" на воде. В числе ближайших планов компании — установление контактов с федеральными спасательными службами, имеющими возможность оперативно реагировать на происшествия на морских и внутренних водных путях.

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.X 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: xXXXxx97RUS, 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 01.05.2004 года

возвращено 292 автомобилей

предотвращено 39 разбойных нападений с захватом заложников

сохранено 11 935 000 $ страховых резервов

возвращено автомобилей на сумму 16 775 000 $

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)

Крепление навигатора на штатном кейсе с эхолотом

В ней можно хранить всякую мелочь, ремкомлект, помпу и т.д.

А вот якорь — важный атрибут лодки. Его можно оснастить не фалом, а плоским ремнем — руки не режет. Нелишним будет привязать к нижней части якоря еще шнур с буйком. Это облегчит освобождение якоря из камней.

В качестве спасителя ваших приманок может выступить телескопический стержень (Telescopic rod) длиной 3 м. Купить его можно в малярном отделе строительных магазинов за 100–400 рублей. Для него необходимо сделать насадку в виде разрезанного кольца. В сложенном состоянии этот стержень можно использовать как багор.

Как показала практика, если вашу лодку заливает водой, надежды на сливной клапан не очень велики. Он эффективен, когда лодка движется в водоизмещающем режиме с большим дифферентом на корму. Но подобный режим при серьезной загрузке да при неблагоприятных условиях маловероятен. Поэтому стоит приобрести ручную помпу. Ее производительность — 25 л/мин. Выполненные мной замеры показали, что на откачку 10 л воды вместе с песком надо совершить 40 качков.

Помощь рыбаку окажут два прибора: эхолот и навигатор. Стационарно датчик эхолота закрепляют к транцу, как советует делать инструкция. Если предполагаете эксплуатировать эхолот на разных лодках, то целесообразно изготовить телескопический держатель для него. Любой фрезеровщик поможет это сделать буквально за час, и в дальнейшем не будет проблем с его установкой на любой лодке, будь это "Казанка", "Прогресс" или "Пелла".

Если эхолот установлен на кейсе, то рядом разместите с помощью держателя мобильного телефона навигатор. Некоторые модели эхолотов можно подключать к GPS. Сам держатель либо крепится к корпусу кейса двусторонним скотчем, либо монтируется как съемный с помощью ленты-липучки. Держатель лучше выбирать металлический. Для питания навигатора обычно используют пальчиковые аккумуляторы, но при ночной ловле требуется подсветка, что существенно "подсаживает" источник питания. В продаже есть кабели для связи навигатора с компьютером, дополнительно снабженные штекером питания от автомобильного прикуривателя. Изготовив переходник между штекером и клеммами аккумулятора, вы получите запас энергии. Не будут лишними и пара алкалайновых (alcaline) батареек.

Сохранить спиннинги от поломок вам поможет тубус. Можно купить готовый, а можно изготовить и самому. В сантехническом отделе строительного магазина приобретите пластмассовую трубу диаметром 100 мм нужной длины, пару заглушек и муфту. Муфту разрежьте на две части, вставьте одну заглушку, это и будет крышкой тубуса. Вторую заглушку вставьте в трубу. Все. Разве что можно проложить в обеих заглушках дно пенополиуретаном, для того чтобы не повредить тюльпан спиннинга.

Телескопический держатель датчика эхолота

Плоский ремень вместо якорного фала сбережет ваши руки

Комплект электрических кабелей

Не забудьте о ЗИПе. Обязательны ремкомплект для ремонта баллона лодки; неприкосновенный запас топлива и масла, например 5-литровая канистра и 200 мл масла; запасной грузовый винт; спасательные жилеты (с водой нужно быть на Вы); страховочный конец длиной в три длины лодки; запасные свечи и набор ключей; маленький тюбик клея "БФ-6" — им можно обрабатывать небольшие ранки на руках — порез, полученный от зубов щуки, болезнен и долго не заживает; фонарик на светодиодах (одного комплекта батареек хватает более чем на 100 часов работы).

Эхолот, держатель для спиннинга и ручная помпа — то, что помогает в рыбалке

Андрей Спирин
Фото автора

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

КОНЦЕПТ МАРИН (095) 3-63-63-63
Москва, Ленинградское ш., 52
www.avtoconcept.ru

Крепление навигатора на штатном кейсе с эхолотом

В ней можно хранить всякую мелочь, ремкомлект, помпу и т.д.

А вот якорь — важный атрибут лодки. Его можно оснастить не фалом, а плоским ремнем — руки не режет. Нелишним будет привязать к нижней части якоря еще шнур с буйком. Это облегчит освобождение якоря из камней.

В качестве спасителя ваших приманок может выступить телескопический стержень (Telescopic rod) длиной 3 м. Купить его можно в малярном отделе строительных магазинов за 100–400 рублей. Для него необходимо сделать насадку в виде разрезанного кольца. В сложенном состоянии этот стержень можно использовать как багор.

Как показала практика, если вашу лодку заливает водой, надежды на сливной клапан не очень велики. Он эффективен, когда лодка движется в водоизмещающем режиме с большим дифферентом на корму. Но подобный режим при серьезной загрузке да при неблагоприятных условиях маловероятен. Поэтому стоит приобрести ручную помпу. Ее производительность — 25 л/мин. Выполненные мной замеры показали, что на откачку 10 л воды вместе с песком надо совершить 40 качков.

Помощь рыбаку окажут два прибора: эхолот и навигатор. Стационарно датчик эхолота закрепляют к транцу, как советует делать инструкция. Если предполагаете эксплуатировать эхолот на разных лодках, то целесообразно изготовить телескопический держатель для него. Любой фрезеровщик поможет это сделать буквально за час, и в дальнейшем не будет проблем с его установкой на любой лодке, будь это "Казанка", "Прогресс" или "Пелла".

Если эхолот установлен на кейсе, то рядом разместите с помощью держателя мобильного телефона навигатор. Некоторые модели эхолотов можно подключать к GPS. Сам держатель либо крепится к корпусу кейса двусторонним скотчем, либо монтируется как съемный с помощью ленты-липучки. Держатель лучше выбирать металлический. Для питания навигатора обычно используют пальчиковые аккумуляторы, но при ночной ловле требуется подсветка, что существенно "подсаживает" источник питания. В продаже есть кабели для связи навигатора с компьютером, дополнительно снабженные штекером питания от автомобильного прикуривателя. Изготовив переходник между штекером и клеммами аккумулятора, вы получите запас энергии. Не будут лишними и пара алкалайновых (alcaline) батареек.

Сохранить спиннинги от поломок вам поможет тубус. Можно купить готовый, а можно изготовить и самому. В сантехническом отделе строительного магазина приобретите пластмассовую трубу диаметром 100 мм нужной длины, пару заглушек и муфту. Муфту разрежьте на две части, вставьте одну заглушку, это и будет крышкой тубуса. Вторую заглушку вставьте в трубу. Все. Разве что можно проложить в обеих заглушках дно пенополиуретаном, для того чтобы не повредить тюльпан спиннинга.

Телескопический держатель датчика эхолота

Плоский ремень вместо якорного фала сбережет ваши руки

Комплект электрических кабелей

Не забудьте о ЗИПе. Обязательны ремкомплект для ремонта баллона лодки; неприкосновенный запас топлива и масла, например 5-литровая канистра и 200 мл масла; запасной грузовый винт; спасательные жилеты (с водой нужно быть на Вы); страховочный конец длиной в три длины лодки; запасные свечи и набор ключей; маленький тюбик клея "БФ-6" — им можно обрабатывать небольшие ранки на руках — порез, полученный от зубов щуки, болезнен и долго не заживает; фонарик на светодиодах (одного комплекта батареек хватает более чем на 100 часов работы).

Эхолот, держатель для спиннинга и ручная помпа — то, что помогает в рыбалке

Андрей Спирин
Фото автора

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

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

ВЕТРОГЕНЕРАТОРЫ

– мобильные ветрогнераторы 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

ЗАО «ВАРЯГ»

ПОСТРОЙКА ДЕРЕВЯННЫХ СУДОВ

от лодки до парусно–моторной шхуны

Http://varyag.onego.ru

185005, Карелия, г. Петрозаводск,
ул. Онежской флотилии, 43
Т./ф.: (8142) 73 35 80, e-mail: varyag@onego.ru

Катамараны и однокорпусные яхты «Marlyn»

мачтовый профиль и готовые мачты

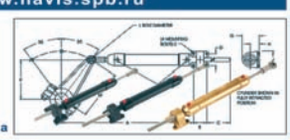
из материалов повышенной прочности,
заказ импортных комплектующих
по любым каталогам, в т.ч. американским,
изготовление такелажа
и полированных нержавеющих деталей

тел. (095) 504-7595
www.marlyn.ru

ЗАО "НАВИС"

http://www.navis.spb.ru

Рулевые машины
✓ручные гидравлические
✓электрогидравлические
✓с приводом от ГД
Авторулевые
Подруливающие устройства
Системы управления техническими средствами судна



Наш адрес: 192019, С.-Петербург, наб. Обводного канала, д.14
тел./факс (812)567-3763 тел. (812)567-2858 e-mail marketing@navis.spb.ru

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

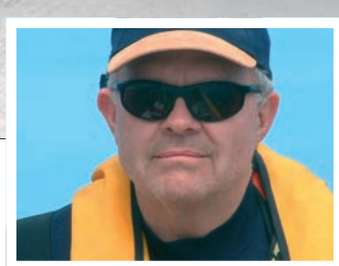
в Сочи

моб. тел.: 8-918-402-93-98

Летать как птица? Что может быть проще!

ЗАВЕРШАЮЩАЯ ПОБЕДА Стива Фоссетта

Драматическая история борьбы за Кубок Жюля Верна



Пролог

Наступивший 2004 г. обещал много интересного знатокам и любителям океанских парусных гонок. Помимо стартующих весной и осенью гонок “The Transat” и “Vendee Globe”, на конец зимы был намечен старт захватывающего парусного соревнования “The Race” — кругосветной гонки нон-стоп на крупных многокорпусниках с полными экипажами. “The Race 2004”, организуемая французским яхтсменом Бруно Пейроном, должна была стать вторым состязанием такого рода — первое было проведено в 2000 г. (“КиЯ” № 171) и завершилось очередным абсолютным рекордом кругосветного плавания под парусами. Нечто подобное ждали и от новой гонки, специально к которой Б.Пейрон построил и спустил на воду свой новый катамаран “B I” (“КиЯ” № 187), а Стив Фоссетт и Оливье де Керсосон провели серьезный ремонт своих парусных монстров (“Playstation” и “Geronimo” соответственно). В гонке должно было решиться и то, кто станет новым обладателем Кубка Жюля Верна — переходящего приза для яхты, ставшей быстрейшей на кругосветной дистанции. Никто не сомневался в том, что в ходе “The Race” будет установлен новый рекорд кругосветного плавания и престижный трофей, таким образом, сменит своего владельца.

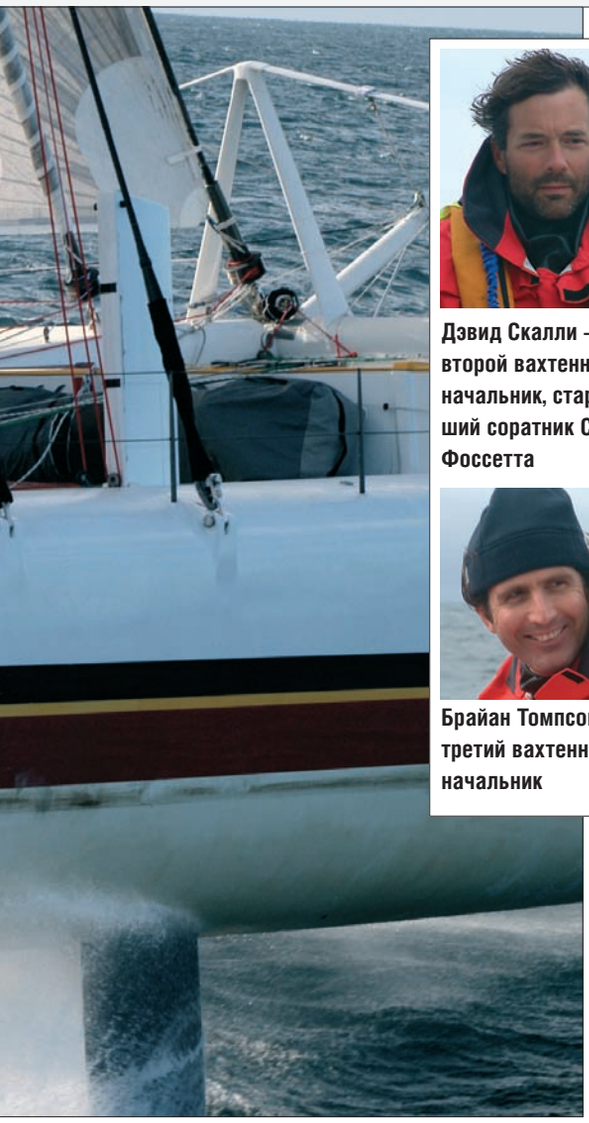
Однако все пошло совсем не так, как планировалось. Первым об отказе от участия в “The Race” заявил Стив Фоссетт. Он сообщил прессе, что его главная задача сезона 2004 г. — новый рекорд плавания вокруг Земли, но для наиболее успешной реализации цели он хочет самостоятельно выбрать время начала рекордного плавания, исходя исключительно из погодных условий. Кроме того, бездеятельность менеджеров “The Race”, вспомнивших о гонке едва ли не за полгода до даты

Он стратег, он даже тактик, словом — спец,
У него сила воли плюс характер — молодец!
В.С.Высоцкий

ее начала, привела к тому, что регата осталась без широкой рекламы, как результат, не смогла найти титульного спонсора и должного количества средств. В итоге, организаторам гонки пришлось заявить, что она откладывается на неопределенный срок. Трое основных претендентов на новый рекорд кругосветного плавания — С.Фоссетт, О.де Керсосон и Б.Пейрон — стали готовиться к самостоятельным стартам.

Подготовка

Первой еще в начале ноябре начала тренировки команда Стива Фоссетта. Поскольку его контракт с компанией “Sony” уже истек, Фоссетт присвоил заслуженному (11 действующих мировых рекордов!) судну новое имя — “Cheyenne” — в честь одного из индей-



Дэвид Скалли — второй вахтенный начальник, старейший соратник Стива Фоссетта

Брайан Томпсон — третий вахтенный начальник

ских племен Северной Америки. Все наблюдатели единодушно расценили это как вызов О. де Керсосону, чей тримаран, в свою очередь, носит имя вождя другого индейского племени. Под знамена "Cheyenne" были призваны лучшие из лучших, закаленные и проверенные в рекордных плаваниях (в том числе и на борту самого "Playstation") яхтсмены. Первым среди них, безусловно, должен быть назван Дэвид Скалли, самый давний (с 1992 г.) участник многочисленных автомобильных и яхтенных "адвентюр" Стива Фоссетта (и его учитель в парусном спорте, кстати говоря).

Вторым, конечно же, идет англичанин Брайан Томпсон, начавший ходить с Фоссеттом еще в 1993 г. и ставший с той поры бессменным вахтенным начальником "Playstation". Считается, что во всей Британии нет яхтсмена, прошедшего на многокорпусниках больше миль, чем Томпсон. Он и Скалли непосредственно участвовали в проектировании "Playstation", прекрасно чувствуют все тонкости его поведения в любых условиях и способны продолжительно вести гигантский аппарат на той неуловимой грани между предельно высокой скоростью и возможностью серьезной поломки, которая и отличает гонщика экстракласса от просто опытного яхтсмена.

Еще одним важным членом экипажа стала австралийка Адриена Кагалэн, признанная в 2003 г. у себя на родине "яхтсменкой года", победительница бесчисленного множества парусных регат и дипломированный метеоролог. Австралийцы утверждают, что в мире нет яхтсменки, прошедшей под парусами больше миль, чем Адриена. Вместе с С.Фоссеттом она стала мозговым центром экипажа, отвечая за прокладку, коррекцию поступавших с берега метеопрогнозов и выработку окончательного решения об оптимальном курсе яхты. Для берегового метеопрогнозирования была нанята синоптическая фирма "Commander's Weather Corp." (давно специализирующаяся на "парусных" проектах и обслуживающая "специальные" интересы ВМС США). Группу синоптиков возглавил опытный британец Кен Кэмпбелл, автор ряда теоретических работ об энергетической мощности циклонов и прогнозировании их траектории.

Тогда еще никто не знал, чем вызваны такие затраты Фоссетта и что он поставило на кон, но все отметили необычность запланированных сроков старта. Большинство претендентов на Кубок начинали плавания ближе к началу весны — в первой (и во второй) декаде февраля, резонно опасаясь за прочность своих сверхлегких машин в условиях зимней Северной Атлантики. Капитан же "Cheyenne" объявил о том, что экипаж готов к старту и ожидает погодного окна уже 11 января. Однако старт не состоялся ни 11, ни 18, ни 26 января, хотя над Бискайским заливом дули, в общем, "правильные" ветры.

Атлантика (7-25 февраля)

Неожиданно для всех 5 февраля прозвучало заявление о том, что яхта выходит в плавание. Журналисты тут же начали изощряться в остроумии по поводу "престарелого амбициозного миллионера", намекая на то, что у Фоссетта просто не выдержали нервы, ведь на другом берегу Ла-Манша готовились к старту сразу два французских претендента на Кубок: "Geronimo" де Керсосона и с иголочки новенький катамаран Пейрона. Никак не комментируя подобные высказывания, необычно сдержанный и молчаливый, Фоссетт вывел катамаран в море, взяв старт у о.Уэссан 7 февраля в 5 ч 35 мин утра.

В первые дни со стороны все выглядело именно так, как писали обозреватели — опасаясь соперников, американский яхтсмен не выдержал, сорвался и отправился в плавание, не дождавшись благоприятного прогноза. Сведения, приходившие с борта "Cheyenne", были неутешительны для поклонников Фоссетта — катамаран с первых часов похода начал серьезно отставать от рекордного графика Бруно Пейрона 2002 г. ("КиЯ" № 180), и к исходу третьего дня разрыв превысил уже 300 миль.

Когда "Cheyenne" миновал побережье Португалии, в плавание вышел "Geronimo" де Керсосона. Французской команде с ветром повезло, и она пошла почти точно по рекордному графику, с каждым часом догоняя американцев. "It's nice to have company", — прокомментировали старт соперников с борта "Cheyenne". Подобное хладнокровие наблюдатели расценили лишь как попытку сохранить хорошую мину при плохой игре — к этому моменту катамаран уступал графику Пейрона уже более полутора суток. Немалые проблемы создали Фоссетту паруса — на четвертый день пути с грохотом рухнул на палубу гигантский ричер с оторванным фаловым углом. 12 часов без перерыва парусный мастер "Cheyenne" чинил огромный парус, пока катамаран терял милю за милей, но сразу же после этого ему пришлось заняться ремонтом порванного геннакера. Только к 13 февраля паруса удалось привести в порядок.

Не все удачно складывалось и на борту "Geronimo". Порвав оба своих спинакера (как раз в пятницу тринадцатого!), команда де Керсосона не смогла починить их на борту судна, и Адмирал почел за лучшее возвратиться в Брест за новыми. Тем временем в Лориене прошло торжественное крещение катамарана Б.Пейрона — он получил ожидаемое имя "Orange II".

15 февраля, на восьмой день, "Cheyenne" миновал экватор, начав потихоньку наверстывать проигранные графику "Orange" часы. Однако полностью компенсировать проигрыш уда-

Ник Леггатт за уборкой грота

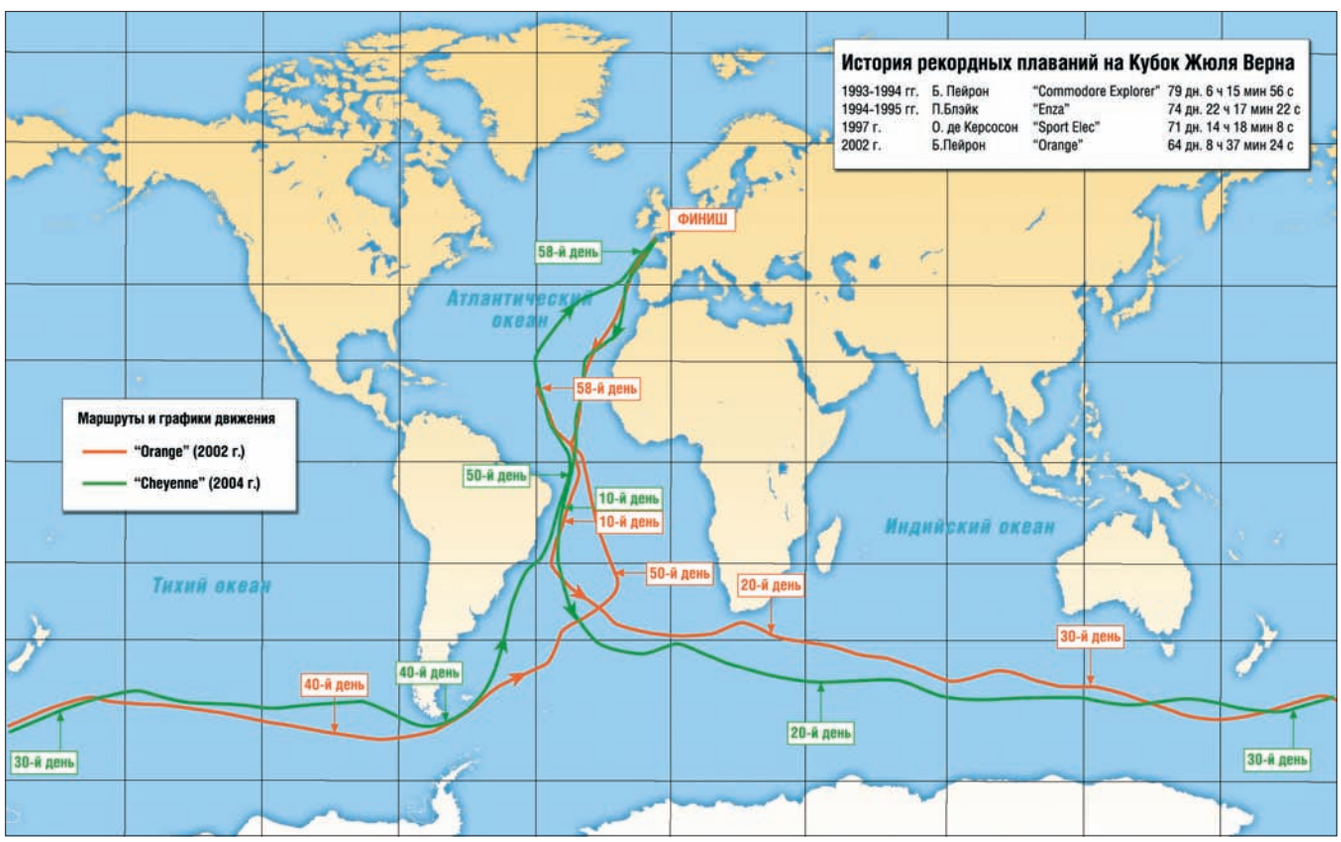
Ремонтные работы на бушприте

лось только на 13-й день пути, уже в Южной Атлантике. Здесь команда "Cheyenne" выбрала несколько неожиданный маршрут — если до того катамаран в точности повторял траекторию своего рекордного предшественника, то, начиная с этого момента, их пути разошлись. Фоссетт взял курс на юго-восток, хотя два года назад Бруно Пейрон пошел по прямой к м. Доброй Надежды. И хотя южная дуга удлинила путь "Cheyenne" почти на полторы тысячи миль, его экипаж выиграл на этом маневре гораздо больше — когда маршруты "Cheyenne" и "Orange" вновь пересеклись, претендент уже опережал рекордный график более чем на двое суток.

18 февраля из Лорьена вышел в плавание и третий участник гонки — "Orange II". Перед стартом его шкипер весьма самоуверенно заявил о том, что команда будет спорить лишь с собственным рекордом — намекнув тем самым, что ни Фоссетта, ни де Керсосона он как серьезных соперников не рассматривает. Самоуверенность Пейрона, однако, была сурово наказана: уже 20 февраля ему пришлось поворачивать яхту назад для срочного ремонта — носы корпусов его нового судна начали расходиться по швам от ударов волн.

На фоне подобных технических проблем своих соперников "Cheyenne" стремительно мчался вперед, отыгрывая потерянные в первые дни мили. Средняя скорость судна стала быстро расти и перевалила за 19 уз, а суточные переходы стабильно превышали 550 миль. Со стороны казалось, что это не яхта следует за ветром — напротив, ветер "привязан" к ней и дует исключительно в нужном направлении и с нужной силой. Можно представить, каких трудов стоила Адриене Кагалэн подобная точность расчетов в те дни, когда на яхте не работала часть радиоэлектронной аппаратуры.

Первой кризисной точкой стал 16-й день пути. Ночью 23 февраля яхту потряс сильный удар. Выскочившая на верхнюю палубу команда быстро обнаружила причину — лопнувший форштаг. Точнее, лопнул ли он или с ним случилось что другое, еще предстояло определить, вручную сняв закрученный вокруг штага парус. Но сначала следовало закрепить мачту, что и было моментально проделано опытным экипажем, который завел на носы катамарана запасные фалы. "Cheyenne" в этот момент находился примерно в 800 ми-



лях от Кейптауна и мчался на восток со скоростью свыше 27 уз. Только надежность конструкции (яхта шла в бейдевинд, имея истинный ветер по курсовому углу 120°) спасла мачту от немедленного падения.

Десять часов мучительной работы ушло у команды на то, чтобы отдать штаг от мачты, раскрутить геную и извлечь поврежденную снасть на свет. Выяснилось, что самопроизвольно "отдался" один из наконечников — в срочном порядке пришлось запрессовывать новый и вновь заводить штаг на мачту. Весь ремонт занял 16 часов — и все это время катамаран по-прежнему несся вперед по курсу, практически не снижая темпа: средняя скорость за сутки составила 18.6 уз! Стив Фоссетт оценил всю потерю, вызванную поломкой и ремонтом, примерно в 60-80 миль, но это его не расстроило, ведь превосходство над рекордным графиком составляло уже более 400 миль.

Пока команда "Cheyenne" ремонтировала штаг, во Франции на верфи "Multiplast" лихорадочно отрезали поврежденные носы "Orange II", пристраивая к его корпусам новые. По заключению специалистов, причиной дефекта стал неверно выбранный сорт пенопласта, использованный в качестве заполнителя. Его слишком высокая жесткость и послужила причиной возникновения резонансных явлений, приведших к расслоению корпусов. Подобная грубая ошибка проектировщиков позволила ряду обозревателей присвоить создателю катамарана Жилю Ойллье сомнительный титул "худшего яхтенного конструктора 2003 г."

После ремонта средняя суточная скорость "Cheyenne" вновь превысила 20 уз, и уже 25 февраля (на 18-й день пути) катамаран миновал траверз м. Доброй Надежды.

Индийский и Тихий океаны (26 февраля — 17 марта)

Дальнейший путь "Cheyenne" пролегал значительно южнее трассы рекордного плавания Б.Пейрона 2002 г., но экипаж желтого катамарана миновали те проблемы, с какими встретился их "оранжевый" соперник двумя годами раньше. Если для команды Пейрона плавание через Индийский океан стало "непрерывной пляской на гигантских волнах", когда она думала не о скорости, а только о сохранении целостности судна, то "Cheyenne" стремительно мчался к Австралии, удерживая курс между 47° и 48° ю.ш., а стрелку лага — далеко за отметкой 20 уз. Лихие осенние ветра на границе "ревущих сороковых" и "неистовых пятидесятых" стремительно гнали катамаран вперед — и уже на 20-й день пути он опережал график своего соперника без малого на двое суток. Как раз в этот день из Франции пришло сообщение, что оба французских претендента на рекорд почти одновременно взяли повторный старт.

Только сейчас до наблюдателей стало помаленьку доходить, чем был вызван столь неожиданный (на первый взгляд) старт Фоссетта. Если год назад в этих же широтах экипаж "Kingfisher 2" шел под штормовым спинакером и тремя рифами на гроте, борясь с пятиметровыми волнами, то "Cheyenne" чуть ли не глиссировал по ровной поверхности океана, неся всю свою тысячу квадратных метров парусины. Умозрительные теории Кэмпбелла в сочетании с вычислительными мощностями "Commander's Weather" и практическим опытом Адриены Кагалэн дали свой результат — там, где и год, и два назад претенденты на рекорд боролись с тяжелейшими штормами, "Cheyenne" мчался, словно по шоссе. Точно рассчитать время старта так, чтобы через три недели оказаться в Индийском океане именно в тот момент, когда осенние циклоны словно расступились и "дали дорогу", сопровождая парусник попутными ветрами, — это блестящее практическое достижение синоптической метеорологии. Собственно говоря, нечто подобное уже было продемонстрировано Фоссеттом во время его рекордного плавания вокруг Британии ("КиЯ" № 183), но тогда масштабы были несоизмеримо меньше.

Подгоняемый попутными ветрами, катамаран стремительно промчался через Индийский океан, обогнув с севера о.Кергелен. "Никаких новостей, никаких проблем, лишь необычно хо-

Капитан судна занимается настройкой стакселя

рошие для Индийского океана условия плавания, да киты и айсберги поблизости", — писал с борта яхты 29 февраля Дэвид Скалли.

Тем временем "Cheyenne" миновал м. Льюин, четко зафиксировав свое превосходство над графиком Пейрона 2002 г. — 3 дня и 17 ч пути. По иронии судьбы, именно в этот день "Orange II" окончательно сошел со сцены из-за повреждения шахты выдвижного гребного винта — в корпус катамарана стала поступать вода. Шедший практически вровень с ним "Geronimo" на тот момент опережал рекордный график на 80 миль. За следующие два дня "Cheyenne" отыграл у Пейрона еще полтораста миль — как раз в этом месте океана два года назад на "Orange" началось расслоение обшивки. На весь путь через Индийский океан у яхты ушло всего 9 дней 20 ч и 29 мин — средняя скорость на этом отрезке маршрута составила 22.56 уз! Выход в Тихий океан ничего не изменил в условиях плавания, и уже на 30-й день парусник прошел линию перемены дат, сделав в этот день лучший суточный переход — 623 мили.

Второй серьезный кризис на борту разразился 13 марта — примерно в 1100 милях к западу от Горна на мачте оторвало рельс ползунов грота в районе первой полки рифов: срезались сразу 13 мощных болтов, но каретка грота-фала, по счастью, оказалась неповрежденной. Команде удалось поставить частично зарифленный грот и продолжить движение. Тяжелый ремонт было решено отложить на "после Горна" — Стив Фоссетт передал, что планирует произвести его, зайдя в спокойные воды Фолклендских островов.

Пока наблюдатели гадали, в какую потерю времени обойдется эта поломка и последующий ремонт, 15 марта с "Cheyenne" пришло сообщение о том, что "экипаж уже все исправил". На это ушли почти целые сутки утомительной работы, но яхта упрямо продолжала идти вперед, преодолев за день 346 миль. Однако этим тихоокеанские неприятности экипажа еще не исчерпались. Бог морей словно потребовал компенсации за исключительно благоприятные обстоятельства, доселе сопровождавшие парусник — через два дня злополучный рельс оторвало вновь, на этот раз почти у топа 43-метровой мачты. Не успели журналисты и болельщики переварить и это сообщение, как экипаж вновь доложил, что дефект ликвидирован. Трудно даже представить себе, как ощущали себя яхтсмены, высверливая обломки злополучных болтов на высоте 40 м над поверхностью океана — амплитуда качаний мачты парусника превышала 10 м. Спустившись с мачты, Джастин Слэттери заявил, что ему помогал сам Святой Патрик (в Ирландии как раз отмечали его праздник). Совершенно синего от холода Джастина, выглядевшего, по словам одного из членов экипажа, "как неандерталец, вернувшийся с тяжелой охоты", увели вниз, где вручили бутылку согревающего напитка.

Буквально сразу же после этих событий катамаран миновал м. Горн и вернулся в Атлантику.

И вновь Атлантика (18 марта — 5 апреля)

Начался тактически сложный "подъем вверх по шарику". Никто на борту "Cheyenne" не забывал о том, к чему год назад привело всего одно неверное решение на "Geronimo" ("КиЯ" № 185). Тщательно нащупывая оптимальный маршрут и уклоняясь от противных ветров, желтый катамаран продвигался все ближе и ближе к зоне экваториальных штилей, по-прежнему сохраняя превосходство над графиком Бруно Пейрона примерно в два дня пути. Демонстрируя бодрость духа, экипаж, как мог, развлекал своих болельщиков забавными письмами и даже конкурсами. На 48-й день пути "Cheyenne" вошел в зону пассатов — и вновь суточные переходы стали превышать 500 миль. Экватор был пересечен на 50-й день, опережение уже превысило трое суток.

Когда казалось, что уже ничто не сможет помешать стремительному движению яхты к финишу, с ее борта пришло тревожное сообщение: крепление носовой балки катамарана к правому корпусу стало буквально "трещать по всем швам". Именно подозрительный треск из носовой части и помог обнаружить дефект — соединительный узел разошелся почти полностью. Лопнули мощные стальные (диаметром 250 мм) стержни, соединявшие балку с корпусом. Она удерживалась на месте лишь за счет уцелевшей узкой "декоративной" полоски углепластика. "Еще пара часов плавания — и для нас все было бы кончено", — сказал Стив Фоссетт. Временно корпуса судна для предотвращения их возможного расхождения стянули запасными фалами и легли на полный курс, чтобы снизить нагрузки от форштага на балку. Сразу же установили "горячую линию" с "Morrelli and Melvin Yacht Design" — проектировщиками судна — и после получения их рекомендаций на яхте закипела работа. Диагноз был очевиден — усталость металла, а вот технологию ремонта пришлось изобретать на ходу. Но опытная команда справилась и с этой проблемой — уже через два часа судно легло на нужный галс и вышло на полную скорость. Во избежание неожиданностей за подозрительным узлом установили получасовое наблюдение, но ремонт был проведен на совесть. До самого финиша ни одна из контрольных точек не отошла ни на миллиметр.

Несмотря на полученное повреждение, превосходство катамарана над соперником по-прежнему продолжало расти. Стало очевидно, что если подобный темп сохранится, то будет побит не только существующий рекорд, но взят и 60-суточный барьер.

Однако этого, похоже, Стиву Фоссетту было недостаточно. Хотя рекорд был уже, что называется, "в кармане", он (невзирая на поврежденную балку) вновь "нажал на газ" — на яхте подняли все паруса, и "Cheyenne", идя со скоростью 20-25 уз все оставшиеся дни, прошел меридиан о. Уэссан вечером 5 апреля.

58 дней 9 ч 32 мин и 45 с — таким стал новый абсолютный рекорд кругосветного плавания. Прежний был улучшен почти на шесть суток, но что интереснее, Стиву Фоссетту и его экипажу удалось превзойти "предел Пейрона", обозначенный французским яхтсменом ("КиЯ" № 188) в 59 ходовых дней, который, как он считал, можно достичь лишь теоретически: при идеальных погодных условиях на всем маршруте и отсутствии серьезных поломок. Стив Фоссетт и его команда блистательно завершили труднейшее плавание — и на этом американский миллионер решил поставить точку. Однако переходящего трофея, который вручается "яхте, обогнувшей земной шар вокруг трех мысов за кратчайшее время, лишь бы оно было меньше 80 суток" (так написано в правилах Кубка), Стив Фоссетт не получил. Приз был вручен Оливье де Керсосону, члену закрытого клуба "Jules Verne Society", который финишировал 29 апреля и показал результат 63 дня 13 ч 59 мин и 46 с. Безусловно, он получил заслуженную награду, но не обесценится ли Кубок Жюля Верна оттого, что теперь он вручен не быстрейшей из яхт? Коллеги из "Yachting world" e;t назвали вручение Кубка французскому гонщику "пирровой победой" ...

Де Керсосону, шедшему по следам Фоссетта, не повезло — в Тихом океане на его тримаран обрушилась серия просто жесточайших штормов. В одном из своих писем Адмирал, восемь раз обогнувший земной шар, писал: "То, чем мы сейчас занимаемся, не имеет никакого отношения к рекордному плаванию. Это просто борьба за выживание. ... Если в ближайшее время погода не улучшится, мы будем вынуждены сойти с дистанции — я просто не вижу иного выхода. ... Если бы я столкнулся с подобным штормом во

Оливье де Керсосон: "Это был трудный путь!"

До финиша — один кабельтов!

время своего самого первого плавания, то, вероятнее всего, просто оставил бы парусный спорт"...

Послесловие

Подведем некоторые итоги этого, безусловно, ярчайшего парусного события последних лет. Нельзя не отметить те особенности подготовки, которые помогли С.Фоссетту выиграть гонку. Во-первых, это синоптическая бригада, которая имела доступ к суперкомпьютеру и координировалась незаурядным ученым, получившим возможность на практике проверить правильность своих теорий. Во-вторых, видимо, должна быть названа сама яхта. Шестилетний катамаран, ветеран океанских битв за рекорды скорости под парусами, сейчас уже порядком изношенный, с блеском прошел все 28 850 миль пути, что выглядит немым укором строителям французских многокорпусников, разваливающихся через несколько дней после старта. Трудно сказать, что именно здесь сыграло свою роль: то ли американская школа проектирования взяла верх над французской, то ли новозеландские строители оказались добросовестнее и квалифицированнее французских, но факт остается фактом: несмотря на все поломки, возникавшие на борту "Playstation/Cheyenne", на нем никогда не ломалась мачта, не лопались по шву корпуса и не расслаивался ламинат обшивки. И, в-третьих, подобный рекорд нельзя было бы установить, не будь на борту "Cheyenne" великолепной команды, возглавляемой амбициозным, опытным и волевым лидером. С этим мнением согласен Дэвид Скалли, который в интервью "КиЯ" распределил составляющие успеха так: 30% — точное прогнозирование, 30% — отличная яхта, еще 30% — сыгранная команда, а оставшиеся 10% — "Х-факторы" или просто удача.

И последнее. После завершения кругосветного плавания Стив Фоссетт принял решение покинуть парусный спорт, которому он отдал 11 лет своей жизни. За это время он установил более 30 мировых рекордов скорости на различных океанских дистанциях, 15 из которых не побиты до сих пор. Это феноменальное достижение: ближайший соперник — Бруно Пейрон — удерживает за собой лишь два таких рекорда. Теперь Стив Фоссетт решил сосредоточиться исключительно на рекордах в области аэронавтики.

Артур Гроховский

Фото Ника Леггатта, Тьерри Мартинеза и Клэйра Бейли

МАЛЫЙ КУБОК "АМЕРИКИ" – история и современность

К возрождению знаменитого соревнования

История борьбы за Малый Кубок "Америки" насчитывает уже свыше 40 лет — в 1961 г. состоялись первые состязания катамаранов на этот приз. Изначально задирами стали американцы, назвавшие один из своих катамаранов "быстрейшим среди небольших парусных судов". Британский лев не смог не ответить на подобный вызов — так родились эти соревнования, ныне официально именуемые "International Catamaran Challenge Trophy".

Если же говорить более серьезно, то все началось с совместной инициативы руководства нью-йоркского яхт-клуба "Sea Cliff" и редактора парусного отдела газеты "The New York Herald Tribune" Эверетта Морриса, решивших основать приз для соревнований между командами отдельных стран на небольших катамаранах — причем по правилам, схожим с правилами проведения "большого" Кубка "Америки". Местный скульптор, сам член этого яхт-клуба, изготовил переходящий приз (неверно называемый кубком), который существует и поныне.

Первоначально (и вплоть до 1996 г.) соревнования проводились на катамаранах класса "С", широко распространенных в 60-е гг., чья популярность в немалой степени объяснялась простотой правил этого класса. Они были более чем лаконичны: длина — 25 футов (7.62 м), ширина — 14 футов (4.27 м), площадь парусности — 300 кв.футов (27.87 м^2), два члена экипажа, один из которых может пользоваться трапецией. Все! Никаких ограничений по весу корпуса, материалам и конструкциям.

Первые 12 лет Малый Кубок "Америки" разыгрывался ежегодно. Принципиально в конструкции катамаранов практически ничего не менялось, затраты на их проектирование и постройку были, в общем, небольшие, что способствовало поддержанию энтузиазма гонщиков и их менеджеров. Начиная с 1974 г. ситуация стала резко меняться. Подкосила Малый Кубок "Америки", как это ни странно, Уэймутская Неделя рекордов скорости под парусами. Именно на ней начиная с 1974 г. появились и стали быстро развиваться все более и более диковинные конструкции рекордных судов, базирующиеся по большей части на катамаранной схеме. Хорошо обеспеченные команды мгновенно сделали соответствующие выводы, и в доселе ничем технически особенно не выделявшемся классе "С" началась настоящая "гонка вооружений". Именно парусное вооружение стало основной ареной состязаний конструкторов новых лодок. В борьбе за престижный трофей включились такие знаменитости, как, к примеру, Линдсей Каннингхэм. Это именно его катамаран "Victoria 150", оснащенный жестким трехсекционным парусом-крылом, каждая секция которого могла управляться отдельно и имела вдобавок управляемые закрылки, помог австралийцам вернуть себе Кубок в 1985 г. Цена участия незамедлительно пошла вверх, а количество команд, которые могли себе это позволить, — вниз.

Как следствие, с 1974 по 1989 г. состоялось всего восемь розыгрышей Кубка, а после 1989 г. за приз боролись всего дважды. Начиная с 1996 г. гонок не было вообще. Последние обладатели приза — австралийцы — вернули Кубок его учредителям. Казалось, популярное некогда соревнование исчезло навсегда...

Однако такое положение дел никак не устраивало руководство яхт-клуба "Sea Cliff". Два года было потрачено на выработку новых правил и обсуждение существующих конструкций катамаранов с целью выбора нового кубкового класса. Предлагались самые различные варианты, но все, как всегда, решил случай. Руководство "Sea Cliff"

уже склонялось в пользу олимпийских катамаранов "Tornado", когда к ним обратилась Ассоциация катамаранов класса "Bimare F-18HT", которую тогда контролировавала компания-производитель "Bimare". Ассоциация планировала провести в Ньюпорте чемпионат США и предложила учредителям Малого Кубка "Америки" взять этот класс под свое покровительство. Поскольку ведущие гонщики в "Tornado" оказались жестко связаны графиком олимпийских и предолимпийских регат и тренировок, учредители Кубка решили принять предложение "Bimare" и уже осенью 2003 г. провели первый розыгрыш Малого Кубка "Америки" на новых лодках.

Итак, что же представляет собой этот класс? Во-первых, это открытый ("Open") класс, правила которого буквально начинаются со слов "все, что впрямую не запрещено — разрешено". Во-вторых, это недавно появившийся класс технологически современных (кстати, сокращение "HT" в названии класса так и расшифровывается — "high technology") и быстроходных лодок, гонки на которых очень динамичны и зрелищны.

Корпуса катамарана должны быть зеркально симметричны относительно ДП, подводные крылья не разрешены — за исключением крылатых рулей, выполненных в виде перевернутой буквы "T" (при условии, что ширина горизонтальной части не превышает 35 см). Компания "Bimare" утратила монопольный контроль над выпуском

Общий вид катамарана "F-18HT"

катамаранов этого типа, сейчас их производством занимаются около десятка верфей во всем мире.

Относительные простота и дешевизна конструкции (даже углепластиковые 18HT стоят в Европе около 18 000 евро) способствовали быстрому расширению географии класса и появлению его национальных ассоциаций как в ряде европейских стран, так и в Австралии.

Первые гонки обновленного Малого Кубка "Америки" прошли в США в конце сентября – начале октября прошлого года. Поскольку, как уже было сказано, предыдущие обладатели Кубка давно уже вернули его учредителям, было решено отбирать защитников и претендентов, что называется, "с чистого листа". В качестве иностранных претендентов прибыли три итальянские команды. Американцы провели отбор среди четырех команд—защитниц Кубка.

В итоге в финал вышла итальянская команда "Club Nautico Rimini 2" в составе Даниеля Сарагони и Тео ди Батиста (IT45), цвета американского флага защищали Джон Лоуэлл и Чарли Оджелтри (US40), представлявшие "Southern Yacht Club". Борьба на дистанции была крайне острой и напряженной, итальянцы легко выиграли две первые гонки, воспользовавшись тактической оплошностью соперников в первой из них (лидировавшие американцы неудачно сманевировали у верхнего знака и пропустили итальянцев вперед). Во второй гонке американский экипаж попросту перевернулся через нос, "воткнувшись" на попутном курсе под геннакером в крутую волну. Несмотря на это, защитники Кубка сумели взять себя в руки и "в одни ворота" выиграть три последующие гонки подряд. Шестую гонку вновь выиграли итальянцы — им "помогла" появившаяся на дистанции 40-метровая моторная яхта, от столкновения с которой американцам пришлось буквально уворачиваться. Счет стал 3-3, и все решила последняя, седьмая, гонка, которая по праву может быть зачислена в число самых красивых дуэлей за всю историю парусного спорта. Американцы начали ее как высококлассные шахматисты, наперед знающие все ходы соперника. Лоуэлл взял отличный старт и раскладывал галсы с компьютерной точностью, с каждым поворотом все сильнее и сильнее отрываясь от итальянцев, которые выглядели полностью деморализованными таким

Основные (жестко ограниченные) параметры класса

Длина максимальная, м	5.50
Ширина максимальная, м	2.50
Вес минимальный, кг	130
Площадь парусности, м²:	
грот (включая мачту-крыло)	Не более 20
геннакер	Не более 20
Высота мачты максимальная, м	10.5
Вынос бушприта максимальный, м	0.8
Экипаж, чел.	2

развитием событий. Отрыв американского экипажа от своих соперников на последнем знаке составил одну минуту и двадцать секунд! И тут началось нечто невероятное. То ли американцы решили, что игра сделана и можно расслабиться, то ли полностью выложились к этому моменту и не оставили сил на финишный рывок, то ли итальянцы сумели настроиться и обрести второе дыхание... только после того, как экипаж Сарагони обогнул последний знак, итальянцам удалось поймать гоночный "кураж", придав своей лодке потрясающую скорость. Казалось, что в нее просто подсела другая команда. Их катамаран стал стремительно нагонять ошеломленных американцев — а они явно не успевали перестроиться и найти контрход. Спасла "штатовский" экипаж лишь финишная марка — будь дистанция всего на сотню метров длиннее, Кубок, вероятно, сменил бы свою прописку. Но спорт, как и история, не знает сослагательного наклонения — опередив итальянцев на финише меньше, чем на пять секунд, Лоуэлл и Оджелтри стали первыми обладателями обновленного Малого Кубка "Америки".

Следующие, 24-е по счету, гонки ICCT пройдут на акватории яхт-клуба победителей — в Новом Орлеане с 18 по 24 октября нынешнего года.

Павел Игнатьев
Фото Фреда Бауэршмидта

ЙЕРСКАЯ РЕГАТА – "SEMAINE OLYMPIQUE FRANCAISE DE VOILE 2004"

■ С 23 по 30 апреля во Франции прошла 36-я по счету Йерская регата. Началась она при прекрасной и солнечной погоде, а вот завершилась штормовым днем — 29 апреля гонки решено было не проводить.

РЕЗУЛЬТАТЫ РЕГАТЫ:

"470" (мужчины, всего 74 экипажа): 1. Бенджамин Бонно/Ромей Бонно (Фр.); 2. Мариньо Альваро/Мигуэль Нуньес (Порт.); 3. Никола Роджер/Джой Гленфилд (Великобр.) … 31. Дмитрий Березкин/ Михаил Крутиков; 33. Павел Калиничев/ Александр Зыбин; 51. Михаил Шереметьев/Роман Горев;

"470" (женщины, всего 35 экипажей): 1. Ингрид Петитжеан/Надежда Дуру (Фр.); 2. Кристина Ассадон/Кэтрин Хопсон (Великобр.); 3. Наталья Виа Дюфресне/Сандра Азон (Исп.) ... 12. Влада Ильенко/Диана Крутских;

"49er" (всего 32 экипажа): 1. Пьеро Сибелло/ Джанфранко Сибелло (Ит.); 2. Альберто Падрон/Хавьер де ла Плаза (Исп.); 3. Хуан Луиз Паэз/Карлос де Брисио (Исп.) … 15. Эдуард Скорняков/Валерий Зацаринский;

"Europe" (всего 89 экипажей): 1. Сирен Сандби (Норв.); 2. Сари Мултала (Финн.); Таня Элиас Кале (Мекс.) … 56. Наталья Иванова; 59. Анастасия Малетина; 60. Людмила Сорокина; 85. Анна Степанова;

"Finn" (всего 55 экипажей): 1. Эмилиос Папатанасиу (Гр.); 2. Марин Мисура (Хорв.); 3. Рафаэль Трухильо (Исп.) … 26. Владимир Крутских; 31. Владислав Капитонов; 32. Евгений Чернов;

"Laser" (всего 159 экипажей): 1. Роберт Шейдт (Браз.); 2. Андреас Геритцер (Австр.); 3. Поль Годисон (Великобр.) … 27. Максим Семерханов; 64. Юрий Божедомов; 92. Тимофей Жбанков; 137. Алексей Селиванов; 150. Антон Стрижаков;

"Tornado" (всего 18 экипажей): 1. Митч Бус/Герберт Дерксен (Голл.); 2. Джон Лоуэлл/Чарли Оджелтри (США); Фернандо Эхаварри/ Антон Паз Бланео (Исп.) … 6. Андрей Кирилюк/Валерий Ушков;

"Yngling" (всего 26 экипажей): 1. Ширли Робертсон/Сара Айтон/Сара Уэбб (Великобр.); 2. Кристин Вагнер/Анна Холл/Вероника Лохбрюннер (Герм.); 3. Салли Баркоу/Кэрри Хоу/Дебби Капоцци (США) … 5. Анна Басалкина/Влада Украинцева/Татьяна Веселова; 16. Екатерина Скудина/Диана Крутских/ Татьяна Ларцева.

В гонках остальных классов регаты ("Mistral" и "2.4r") российские спортсмены участия не принимали. Всего же в регате гонщики из 16 стран разыграли между собой 33 комплекта наград. В неофициальном командном зачете победили британцы — они увезли на Туманный Альбион шесть медалей (из них одна золотая). Французы и испанцы выиграли по пять медалей (но зато золотых у французов — целых три).

М.К.

Фото Жиля Мартин-Раге (www.martin-raget.com)

НОВЫЙ ПЛАН БРУНО ПЕЙРОНА

■ Бруно Пейрон, которого сейчас во всем мире жестко критикуют за его позицию в отношении присуждения Кубка Жюля Верна, выступил в начале мая с новой инициативой.

Вот что он сказал на специально созванной по этому поводу пресс-конференции: "Я бросаю вызов всем шкиперам и владельцам супермногокорпусников и предлагаю им вступить в подлинно благородную борьбу, где правилом явится честная и справедливая игра... Один из уроков, который мы извлекли из тяжелого плавания "Geronimo", — несправедливость оценки рекордных попыток в сильно различающихся погодных условиях, которые лишили виртуальных соперников объективного и честного состязания. Единственный способ устранить эту необъективность состоит в том, чтобы согласиться на прямое соперничество и организовать действительно конкурентную гонку..."

Старт предлагаемой Бруно Пейроном новой очной гонки за абсолютный рекорд кругосветного плавания должен состояться в будущем году — либо между 1 июня и 15 августа в одном из портов Северной Европы, либо между 1 и 30 сентября в Средиземноморье.

Однако нельзя не заметить, что благородство Бруно Пейрона и его стремление к честной борьбе могут именно сейчас не найти отклика — 4 апреля начался инициированный им судебный процесс против английской яхтсменки Трэйси Эдвардс, которую он обвиняет в "краже" идеи кругосветной океанской гонки на крупных многокорпусниках (наподобие сорвавшейся "The Race 2004"). Как мы писали недавно, проведение организованной Эдвардс гонки "Orux Cup", вызвавшей гнев Пейрона, спонсирует целое государство — арабский эмират Катар.

Неоднократно замечено, что в парусном спорте французы далеко не столь галантны, как на страницах мушкетерских романов...

"VOLVO" РАСШИРЯЕТ СВОЕ УЧАСТИЕ В ПАРУСНЫХ СОРЕВНОВАНИЯХ

■ 7 мая компания "Volvo" объявила о датах проведения новой транстихоокеанской гонки под своей эгидой. "Volvo Pacific Race" стартует в Сингапуре в середине апреля 2007 г. и финиширует на Гавайях в середине июля того же года. Гонка будет состоять из восьми этапов с промежуточными финишами в Гонконге, Китае, Японии, Канаде и на Тихоокеанском побережье США. И пройдет, естественно, на яхтах класса "VOR 70".

Счастливые победители празднуют дни рождения

ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКИЙ НОН-СТОП НА "FIGARO 2"

■ 17 апреля в Лорьене должна была стартовать очередная, уже седьмая по счету, трансатлантическая регата "Transat AG2R". Эта очень популярная во Франции гонка, которая проводится (раз в два года) за счет одной из крупнейших в стране фирм, занимающихся страховым и пенсионным обеспечением, исключительно на яхтах типа "Figaro" с экипажем численностью два человека. Состязание проходит по маршруту Лорьен—о.Мадейра—о.С.-Бартоломью (Антильские о-ва). Протяженность дистанции по генеральному курсу — 3760 миль, это самая длинная гонка из всех, которые проводятся на яхтах такого типа. В этом году гонщики стартовали, естественно, уже на яхтах "Figaro 2" ("КиЯ" № 188). Из известных имен в этот раз приняли участие Марк Тьерселлин, Паскаль Бидегорри, Янник Бестевен и неожиданно решившая тряхнуть стариной Флоренс Арто.

Однако в день старта 17 апреля над Лорьеном разразился сильнейший шторм, скорость ветра превышала 25 м/с, и организаторы сочли за благо отложить старт гонки. Шторм бушевал несколько дней — в итоге яхты смогли выйти в море лишь 21 апреля. Чтобы сэкономить время, решили провести всю гонку без захода на Мадейру, но гонщики были обязаны огибать остров с юга.

Для яхт "Figaro 2" (как и для их предшественниц) это стало первым в истории класса пересечением Атлантики нон-стоп. Заход на Мадейру всегда рассматривался экипажами как пит-стоп, и яхтсмены заранее отправили туда запасные паруса, электронику и дельные вещи на случай замены после первого этапа гонки. Поскольку заход на Мадейру, в принципе, правилами не запрещался, то многим яхтсменам вполне серьезно пришлось рассматривать дилемму, ранее знакомую лишь гонщикам и инженерам команд автомобильной "Формулы 1": то ли стартовать с полным запасом топлива, то ли рассчитывать на дополнительную остановку в пути. (Кстати, упоминание про запас топлива применительно к яхтам сейчас вполне корректно — оно необходимо для работы дизель-генератора.)

Пройдя Мадейру, флот разделился на три большие группы: одна направилась по кратчайшему курсу, другая уклонилась к северу, рассчитывая на более выгодный галс возле финиша, третья ушла к югу, стремясь избежать глубокого циклона.

В итоге победили "твердые середняки" Армель Ле Клик и Николя Труссель на "Groupe SCE — le Telegramme", финишировавшие поздно ночью 12 мая (любопытно, что в этот день оба яхтсмена отмечали день рождения), вторыми стали Паскаль Бидегорри и Сидней Кавиньо на "Banque Populaire".

Смешанный англо-французский женский экипаж в составе восходящей звезды британского паруса Сэм Дэвис ("золотой девушки", как называет ее пресса за веснушки и цвет волос) и Жанны Григуар пришел лишь пятым. Хотя яхтсменки боролись за подиум до последнего, но приливное течение смешало их карты...

Павел Игнатьев

Фото Жан-Мари Лио/DPPI

Справка: компания "AG2R", содержащая регату, имеет годовой оборот около 5 млрд. евро и свыше 5 млн. вкладчиков. На проведение регаты "Transat AG2R" фирма тратит около 2 млн. евро.

УСТАНОВЛЕНЫ ДВА НОВЫХ РЕКОРДА СКОРОСТИ ПОД ПАРУСАМИ

■ Зафиксированы два новых рекорда скорости на парусной доске с парусом в виде кайта. У мужчин рекорд скорости 39.79 уз установил француз Эммануэль Тауб. Предыдущее достижение (38.47 уз) принадлежало Робби Нэйшу (США) и было установлено 28 июля 2003 г.

У женщин Шарлотта Конкотти (Франция) достигла скорости 33.24 уз. Поскольку ранее рекорды у женщин не фиксировались, то этот результат отныне является базовым для отсчета будущих рекордов.

Оба рекордных достижения установлены 25 апреля 2004 г.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ в классах буеров DN и ОЛ

В соответствии с решением “Объединения водителей буеров международного класса DN” ежегодный чемпионат России проводится по очереди в европейской и азиатской частях России. Чемпионат России 2003 г.проходил на Финском заливе вблизи Санкт-Петербурга, поэтому в нынешнем году он был проведен на Братском водохранилище с 25 по 30 апреля. Всего на старт чемпионата заявились 23 буера в классе DN (в том числе пять юниоров) и 13 “Ледовых оптимистов” (детский буерный класс ОЛ). Класс DN представляли шесть участников из Новосибирска, четыре — из Красноярска (точнее, из бывшего Красноярска-26, ныне Железногорска), четыре — из Усть-Илимска, один из Питера (правда, сам буер местный) и восемь человек из Братска. Не было спортсменов из Владивостока (из-за болезни их главного буериста), не приехали гонщики из Томска, и — что странно и досадно — из Иркутска (а ведь им-то совсем недалеко). Никого не было и из Москвы.

25 апреля, правда, гонки так и не начались — было безветренно, но солнечно и жарко (+13° С в тени), хоть загорай. 26 апреля погода, по всем прогнозам, должна была улучшиться. Так на самом деле и случилось: пришел циклон. Что просили — то и получили: уже в обед синоптики начали рассылать штормовые предупреждения. Подул ветер от северо-запада скоростью в среднем 15-20 м/с, на порывах до 27 м/с. При этом (как всегда на Братском море) при смене погоды начальный фронт очень порывистый и с частой переменой направления. В итоге ветер оказался настолько непостоянен, что дистанцию переставляли четыре раза, благо на акватории бухты Ольга места хватает. В конечном счете дунуло так, что и в этот день гонки не состоялись. Вечером прокапал дождик, смыл крошку со льда, что пошло на пользу — дорога стала лучше.

27 апреля наконец-то задул устойчивый западный ветер скоростью 5-8 м/с. Провели три гонки в классе DN и две — в классе ЛО. Результаты оказались вполне ожидаемыми: полное превосходство новосибирских гонщиков. Как показал дальнейший ход событий, по уровню подготовки и опыту они серьезно превосходят всех остальных, и в классе DN просто не дали никому другому подняться выше пятого места. Все три гонки лидировал Александр Макагонов (№ 69, г. Новосибирск), и его преимущество было очень серьезным — около 30 секунд на финише. К слову сказать, стандартный круг (вокруг двух вешек на расстоянии 2 км друг от друга) дистанции Алек-

сандр проходил примерно за 4 минуты, что означало среднюю скорость 90-100 км/ч, вторым во всех этих трех гонках был Алексей Овчинников (тоже Новосибирск), третьим — коммодор буерного флота DN России новосибирец Виктор Фадеев. В этот день ему очень не повезло — он попал в трещину и сильно повредил буер, что сказывалось потом на протяжении всех соревнований. В классе ОЛ лучшим стал Александр Матюхин.

На четвертый день дул такой же устойчивый ветер скоростью около 10 м/с с тенденцией к некоторому усилению. В детском классе ОЛ решили гонки не проводить — слишком опасно. В классе DN состоялись две гонки. Лидерство захватил Алексей Овчинников, в обеих гонках он был первым. Александр Макагонов — вторым, третьим, несмотря на поломку, стал Виктор Фадеев. В обед вновь дали штормовое предупреждение — усиление ветра до 17 м/с, на порывах — до 22. Гонки пришлось прекратить.

Надо сказать, что "жертв" было немного: кроме Виктора Фадеева попал в трещину и Алексей Кудашев, но его буер пострадал очень серьезно — корпус практически не восстановить. Да еще порвал штаг Сергей Крюковский. Эти поломки буеров произошли возле береговой линии почти исключительно по невнимательности водителей, на самой гоночной дистанции трещин и прочих препятствий не было вовсе.

Самым удачным и плодотворным оказался пятый день состязаний. Ветер перешел к юго-западному, дул ровно, со скоростью 8-10 м/с. Провели последнюю гонку чемпионата России в классе DN и две в классе ОЛ. Алексей Овчинников, перехватив инициативу, так ее никому и не отдал, Александр Макагонов был вторым, третьим — тоже Овчинников, но Владимир. В классе ОЛ первым были два раза Александр Матюхин и один раз Андрей Васильев.

В этот же день состоялись и все три гонки на Кубок Байкала в классе DN: при такой неустойчивой погоде пришлось максимально использовать все предоставленные ею шансы.

По результатам трех гонок первым оказался Виктор Фадеев — коммодор все же взял свое (предварительно отремонтировавшись), вторым — Владимир Овчинников, третьим — Илья Костенко. Надо отметить что Илья выступал в зачетной группе юниоров и в среди них рамках чемпионата России стал первым, а в общем зачете шестым – очень неплохой результат.

30 апреля вновь не было ветра. Гонки в рамках Кубка Байкала не проводились. Соревнования закончились...

Результаты чемпионата России

В классе DN
1. Овчинников Алексей, Новосибирск
2. Макагонов Александр, Новосибирск
3. Овчинников Владимир, Новосибирск

В классе DN среди юниоров
1. Костенко Илья, Братск
2. Пермяков Роман, Усть-Илимск
3. Бобков Андрей, Братск

В классе ОЛ
1. Матюхин Александр, Усть-Илимск
2. Васильев Андрей, Братск
3. Бейтолин Александр, Братск

Кубок Байкала

В классе DN
1. Фадеев Виктор, Новосибирск
2. Овчинников Владимир, Новосибирск
3. Костенко Илья, Братск

Дмитрий Галюта,
Валентин Титаренко, г. Братск
Фото Степана Овчинникова

Чемпионат мира и открытый чемпионат Европы в классе буеров "DN"

Оба чемпионата проходили в Венгрии на оз. Балатон с 18 по 25 января. Сложная погода помешала нормальному проведению гонок, как это часто бывает с буеристами. В результате состоялись только по три гонки в "золотом" флоте. В обоих соревнованиях наши спортсмены в "золотой" флот не попали.

Результаты чемпионата мира:

1. Томас Карлссон (Шв.), 2. Кароль Яблонски (Пол.), 3. Рон Шеррии (США).
Места в "серебряном" флоте: 7. Сергей Пульков (Россия), 11. Олег Васильев, 36. Михаил Майоров, 39. Андрей Асташев.
Места в "бронзовом" флоте: 10. Анатолий Ларушенков, 13. Александр Галич, 26. Александр Копылов, 29. Виктор Поленов.

Результаты чемпионата Европы:

1. Михаль Буржински (Пол.), 2. Рон Шерри (США), 3. Фредрик Лонегрен (Шв.)
Места в "серебряном" флоте: 15. Олег Васильев (Россия), 26. Михаил Майоров, 40. Сергей Пульков, 45. Александр Галич.
Места в "алюминиевом" флоте: 13. Анатолий Ларушенков, 38. Александр Копылов, 40. Виктор Поленов.

Рейтинги ISAF

6 мая вышел очередной рейтинг-лист ISAF для гонщиков олимпийских классов. Приводим первую шестерку в каждом классе и позиции россиян

Олимпийские лицензии России

21 мая ISAF опубликовала перечень стран, завоевавших олимпийские лицензии в тех или иных классах яхт. Наши спортсмены на Олимпиаде в Греции будут выступать в следующих классах: "Finn", "Tornado", "Yngling", "470" (мужчины и женщины), "Laser", "Mistral" (только мужчины), "Europe". Россияне не смогли получить лицензии в классах "49er", "Mistral" (женщины) и, что обидно, "Star".

Окончательно имена членов олимпийской сборной страны по парусному спорту будут названы в конце мая.

"470" (мужчины): 1. Филипп Гильда/Николя Ля Берре (Фр.); 2. Натан Уилмот/Малькольм Пэйдж (Австрал.); 3. Густаво Мартинец Доресте/Димас Вуд (Исп.); 4. Андреас Косматопулос/Костас Тригонис (Гр.); 5. Бенджамин Бонно/Ромей Бонно (Фр.); 6. Никола Роджер/Джой Гленфилд (Великобр.) … 18. Дмитрий Березкин/Михаил Крутиков; 101. Павел Калиничев/Александр Зыбин; 180. Вадим Пушев/Александр Михайлов; 185. Константин Умнов/Дмитрий Захаров;

"470" (женщины): 1. Ингрид Петитжеан/Надежда Дуру (Фр.); 2. Влада Ильенко/Наталья Гапонович (Россия); 3. Наталья Виа Дюфресне/Сандра Азон (Исп.); 4. Дженни Армстронг/Белинда Стоуэлл (Австрал.); 5. Стефани Ротвейлер/Моника Леу (Герм.); 6. Тереза Торгерссон/Вандела Захриссон … 61. Виктория Васильева/Марина Ермакова;

"49er": 1. Крис Дрэйпер/Саймон Хискокс (Великобр.); 2. Родион Лука/Георгий Леончук (Укр.); 3. Алистэйр Ричардсон/Питер Гринхол (Великобр.); 4. Тим Уадлоу/Пит Сполдинг (США); 5. Кристофер Сандби/ Фрод Бовим (Норв.); 6. Маркус Баур/ Макс Грой (Герм.) … 42. Илья Ермаков/Максим Логутенко;

"Europe": 1. Сирен Сандби (Норв.); 2. Сари Мултала (Фин.); 3. Петра Ниман (Герм.) 4. Кристин Де Низ (Герм.); 5. Ленка Смидова (Чех.); 6. Каролин Браувер (Голл.); … 43. Анастасия Малетина; 89. Людмила Сорокина; 146. Анна Степанова;

"Finn": 1. Матеуш Кушнеревич (Пол.); 2. Бен Айнсли (Великобр.); 3. Себастьян Годефройд (Бельг.); 4. Джонас Хёх (Дан.); 5. Эндрю Симпсон (Браз.); 6. Карло Курет (Хорв.) … 40. Евгений Чернов; 66. Владислав Капитонов; 73. Владимир Крутских;

"Laser": 1. Роберт Шейдт (Браз.); 2. Майкл Блэкбёрн (Австрал.); 3. Поль Гудисон (Великобр.); 4. Густаво Лима (Порт.); 5. Филипп Бергманс (Бельг.); 6. Гарет Бланкенберг (ЮАР) … 73. Максим Семерханов; 108. Юрий Божедомов;

"Mistral" (мужчины): 1. Максим Оберемко (Укр.); 2. Пжемек Мяжински (Пол.); 3. Николя Хугье (Фр.); 4. Перт Мышка (Пол.) 5. Джон-Пол Тобин (Нов. Зел.); 6. Джори Ван Дийк (Голл.) … 80. Кирилл Зайченко; 90. Виктор Айвазян;

"Mistral" (женщины): 1. Лиза Видаль (Фр.); 2. Ли ЛайШань (Гонконг); 3. Фостин Мере (Фр.); 4. Роми Кинцл (Герм.); 5. Аллисон Шриив (Австрал.); 6. Наташа Стурджес (Великобр.); россиянок в списке нет.

"Star": 1. Фредрик Лоф/Андерс Экстрём (Шв.); 2. Ян Пирси/Стив Митчелл (Великобр.); 3. Питер Бромби/Ли Уайт (Бермуды); 4. Марк Мэнсфилд/ Киллиан Коллинс (Ирл.); 5. Колин Бишел/Дэвид Жилс (Австрал.); 6. Марк Нилеман/Петер Ван Никерк (Голл.) … 33. Григорий Шайдуко/Николай Смирнов; 80. Алексей Лавров/Владимир Крутских; 87. Виталий Тараканов/Алексей Бушев; 116. Владимир Иконников/Александр Шалагин; 131. Виктор Соловьев/Александр Михалин; 149. Сергей Крамской/Игорь Каптурович; 195. Максим Рапельский/Анатолий Михалин;

"Tornado": 1. Митч Бус/Герберт Дерксен (Голл.); 2. Сантьяго Ланге/Карлос Еспинола (Арг.); 3. Роман Хагара/Ганс-Петер Штейнахер (Австр.); 4. Оливье Баке/Лорен Вуарон (Фр.); 5. Лей Макмиллан/Марк Балкли (Австрал.); 6. Фернандо Эхаварри/Антон Паз Бланео (Исп.) … 17. Андрей Кирилюк/Валерий Ушков; 48. Максим Семенов/Сергей Богаткин; 66. Константин Емельянов/Алесандр Янин; 75. Алексей Чекрыгин/Сергей Богаткин;

"Yngling": 1. Дорте О. Дженсен/Хеллен Джесперсен/Рахель Киль (Дан.); 2. Ульрика Шуман/Вини Липперт/Вибке Бюлл (Герм.); 3. Бетси Алисон/Сюзи Леч/Ли Айсида (США); 4. Анна Суэтт/ Мелисса Парди/ Юн Тушетт (США); 5. Кристин Вагнер/Анна Холл/Вероника Лохбрюннер (Герм.); 6. Кароль Кронин/Лиз Фильтер/Нэнси Хоберланд (США) … 12. Анна Басалкина/Влада Украинцева/Татьяна Веселова; 14. Екатерина Скудина/Диана Крутских/Татьяна Ларцева.

В апрельском рейтинг-листе по матч-рейсам первое место у мужчин занимает поляк Кароль Яблонски. В первую двадцатку вошли и двое россиян — Андрей Арбузов и Евгений Неугодников, занимающие соответственно 16-е и 20-е места.

У женщин лидер — Мари Бьорлинг из Швеции. Россиянок в первой двадцатке не значится.

Фото Жиля Мартин-Раге

ОТКРЫТЫЙ ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ В КЛАССЕ "FINN"

■ Чемпионат проходил во Франции в Ла-Рошели с 7 по 15 мая. В число 90 гонщиков со всего мира вошли трое россиян, для которых это был последний шанс получить олимпийскую лицензию для России. На пять оставшихся национальных лицензий в классе "Finn" претендовали сразу десять государств, и это обострило спортивную борьбу.

По итогам регаты Владимир Крутских все же смог войти в число пяти гонщиков, получивших олимпийские лицензии. На момент верстки номера, однако, их список еще подлежал ратификации ISAF.

Результаты чемпионата Европы:

1. Матеуш Кушниревич (Пол.), 2. Бен Эйнсли (Великобр.), 3. Гильом Флорен (Фр.) … 29. Владимир Крутских (Россия), 35. Евгений Чернов, 52. Владислав Капитонов

ЧЕМПИОНАТ МИРА В КЛАССЕ "LASER"

■ Чемпионат мира проходил в Турции в городе Бодрум с 10 по 19 мая. В нем приняли участие 145 гонщиков, в том числе трое — из России. По итогам квалификационных стартов, занявших четыре гоночных дня (в первый день старты не состоялись из-за отсутствия ветра), все российские яхтсмены вошли только в "серебряный" флот.

Финальные старты в общем зачете не принесли неожиданных результатов — победу в нем одержал теперь уже семикратный чемпион мира бразилец Роберт Шейдт, выигравший четыре из шести финальных гонок. Лучший из россиян — Максим Семерханов — удостоился первого места в "серебряном" флоте.

Результаты чемпионата мира:

1. Роберт Шейдт (Браз.), 2. Майкл Блэкбёрн (Австрал.), 3. Марк Мендельблатт (США). **В "серебряном" флоте:** 1. Максим Семерханов (Россия), 8. Юрий Божедомов, 47. Тимофей Жбанков

ЧЕМПИОНАТ МИРА В КЛАССЕ "YNGLING"

■ Чемпионат мира проходил в испанском городе Сантандер с 7 по 15 мая. В нем приняли участие 37 экипажей, в том числе два — из России. Почти равные по силе (12-е и 14-е места по последнему рейтинг-листу ISAF) экипажи Анны Басалкиной (С.-Петербург) и Екатерины Скудиной (Москва) в очном поединке между собой должны были решить, кто из них будет представлять страну на Олимпиаде 2004. Первые четыре гонки экипаж Е.Скудиной выступал чуть ровнее и захватил лидерство, но, когда экипаж А.Басалкиной выиграл пятую гонку, показалось, что ситуация может перемениться. Этого, однако, не произошло — в двух следующих гонках петербургская команда была дисквалифицирована (хотя первая дисквалификация выглядит сомнительно). В седьмой гонке был дисквалифицирован и экипаж Е.Скудиной, но оставшиеся гонки соревнований московская команда провела ровнее, заняв в итоге 8-е место.

Результаты чемпионата мира:

1. Трина Паллудан/Кристина Отзен/Ида Гартвиг (Дан.), 2. Дорте О. Дженсен/Хеллен Джесперсен/Рахель Киль (Дан.), 3. Кароль Кронин/Лиз Фильтер/Нэнси Хоберланд (США) … 8. Екатерина Скудина/Татьяна Ларцева/Диана Крутских (Россия), 18. Анна Басалкина/Галина Лукашова/Влада Украинцева

ЧЕМПИОНАТ МИРА В КЛАССЕ "470"

■ Чемпионат мира проходил в Хорватии в живописном местечке Задар на базе яхт-клуба "Ускок" с 7 по 16 мая. Для участия в нем прибыли более 150 экипажей из различных стран, в том числе пять (три мужских и два женских) — из России. Соревнования проходили довольно трудно, из-за отсутствия ветра судьям неоднократно пришлось переставлять дистанцию, откладывать или даже отменять намеченные гонки.

Первые три дня проводились отборочные соревнования — гонщики, разбитые на несколько флотов (три у мужчин, и два — у женщин), боролись за право попасть в "золотой" флот финала. Среди наших женских экипажей это удалось сделать команде Влады Ильенко и Натальи Гапонович, входящих в тройку лучших гонщиков мира в этом классе. Российским мужским экипажам пришлось довольствоваться только финальными стартами в составе "серебряного" флота (борьба за места 35—68 в общем зачете).

Всего было проведено по 12 гонок у женщин и у мужчин. Лучшей для россиянок стала третья гонка: у экипажа В.Ильенко/Н.Гапонович второе место.

Результаты чемпионата мира:

Женщины: 1. Тереза Тогерссон/Вендела Захриссон (Шв.), 2. Весна Деклева/Клара Мосес (Словен.), 3. Ники Корнецки/Вереd Бускила (Изр.) … 7. Влада Ильенко/Наталья Гапонович (Россия), 51. Регина Закирова/Марина Ермакова.
Мужчины: 1. Натан Уилмот/Малькольм Пэйдж (Австр.), 2. Йохан Молунд/Мартин Андерссон (Шв.), 3. Ник Роджерс/Джой Глэнфилд (Великобр.) … 40. Дмитрий Березкин/Михаил Крутиков (Россия), 53. Павел Калинчев/Александр Зыбин, 68. Михаил Шереметьев/Роман Горев.

КУБОК КЛАССА "МИКРО"

■ В мае стартовали регаты розыгрыша Кубка "Микрокласса" 2004 г. Первое из состязаний сезона под названием "Europeenne Micro" проводилось во Франции под Страсбургом 1-2 мая, второе — "Wappen von Amecke" — прошло в Германии на Сорпензее 8 и 9 мая. В обоих соревнованиях удачно выступил экипаж российского гонщика Вячеслава Фролова на яхте RUS-77 типа "L'Arte" (дивизион "Proto") — два вторых места в общем зачете. Экипаж Виталия Владыкина на "Miss Molli die Katze" ("Sailart 18") занял в этих регатах 4-е и 2-е места соответственно в дивизионе "Cruisers".

В итоге после двух этапов В.Фролов лидирует с большим отрывом от соперников. В.Владыкин занимает 15-е место в общем зачете и 2-е — в дивизионе "Cruisers". ×

ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ – первые старты сезона

■ По традиции открыли спортивный сезон 2004 г. гонщики “Формулы-1”. Первый этап чемпионата мира прошел в Индии 7 марта. На старт первой гонки сезона вышли 17 пилотов. Лидирующая четверка, развивая на довольно коротких прямых скорость до 190 км/ч, оторвалась от основной группы, и первые “круговые” появились уже на двенадцатой минуте гонок. Гонку возглавил Скотт Гилман, его по пятам преследовал Гвидо Капеллини. К середине гонки после активного отрыва от пелетона двигатель Скотта стал терять обороты, и в конце ему пришлось сойти с трассы. Капеллини вышел вперед, но буквально за десять кругов до конца гонки Франческо Кантандо, применив тактику “внутреннего” прохождения поворотов, сумел не только обойти Гвидо, но и оторваться от него.

Петербуржец Станислав Курценовский на сезон 2004 г. взял тайм-аут, что, конечно, очень огорчило почитателей спортсмена и вообще любителей “Формулы-1” на воде. Кстати, теперь эти популярные соревнования транслируются у нас по телевидению — на спортивном канале “7ТВ”, а комментирует гонки известный спортсмен и тренер ФВМС России Сергей Белугин.

Второй этап прошел на новой трассе в Саудовской Аравии, доселе незнакомой формульным пилотам. Да и вообще промоутер гонок Николо ди Сан Жермано решил провести практически весь чемпионат в странах Азии, где пройдут 10 этапов из 13. В этой гонке, несмотря на то, что ее ход несколько раз прерывался авариями, высокое мастерство проявил Скот Гилман — он не уступал лидерства до самого финиша. Вторым пришел Кантандо, третьим — Сами Селио (именно с ним Станислав Курценовский вел переговоры о совместном выступлении). Капеллини стал только четвертым. По результатам двух этапов чемпионат возглавил Франческо Кантандо.

■ Первый этап чемпионата мира в классе “Аквабайк Класс Про” — Гран-при Кубы — прошел 16–18 апреля в Сантьяго-де-Куба. Гонки традиционно проводились в двух классах: “Ski Division” (стоячие гидроциклы с объемом двигателя до 785 см^3) и “Runabout 1200” с объемом двигателя до 1200 см^3. В этих классах спортсмены выступали в двух дисциплинах — слаломе и кольцевой гонке. Особо зрелищная программа “Freestyle” была представлена пятью спортсменами, которые продемонстрировали свое мастерство в акробатике на специально подготовленных стоячих машинах. Кстати, в прошлом году семикратный чемпион мира Рик Рой специально показывал судьям ФВМС России фигуры “высшего пилотажа”, обязательные для этой дисциплины — всего 24 трюка, хотя со слов Рика, в его арсенале их 64.

В этих этапах Россию представлял гонщик из Санкт-Петербурга Владимир Бабенко, принимающий участие в чемпионате уже на протяжении четырех лет. Нынешней серии Владимир придает особое значение: зимняя подготовка на снегоходах, постоянные тренировки в спортзале позволили ему подойти к сезону в отличной физической форме. Высокое внимание было уделено и подготовке материальной части. Первые тестовые заезды показали хорошую скорость и отличную приемистость, а соперники в классе “Runabout 1200” неоднократно отмечали очень агрессивную манеру езды петербургского гонщика. Все эти составляющие позволили Владимиру Бабенко занять пятое место. На втором кубинском этапе в городе Сен-Фуегос 23-24 апреля выступал практически тот же состав, но Владимиру повезло меньше. В кольцевой гонке столкновение на трассе несколько ухудшило положение — седьмое место. По сумме очков двух этапов Бабенко остается на пятом месте.

■ В российском календаре сезон-2004 тоже начался с соревнований аквабайкеров — “Кубка России”. Первый этап его проходил с 30 апреля по 1 мая в Сочи. Только в этих южных краях можно столь рано давать первые старты. В гонках приняли участие 24 спортсмена из семи регионов страны. Конечно, многие приехали в Сочи, не успев побывать на воде. Гонки открыли спортсмены в классах “Ski Division”, “1200-Стандарт” и “Runabout-1200”. Всем участникам предоставлялось право трижды пройти по слаломной трассе, обозначенной семью буями. По двум лучшим результатам определялось место на старте кольцевых гонок, проводившихся на следующий день.

30 апреля погода неприятно поразила всех участников мелким моросящим дождем, сильным ветром и высокой волной. В классе “Ski Division” в слаломе уверенно выиграл Давид Джалагония, который оторвался от соперников на 21 секунду. В классах “1200-Стандарт” и в “Runabout-1200” победителем стал Владимир Бабенко, в обоих классах выступавший на стандартном гидроцикле (по правилам это допустимо). 1 мая погода несколько улучшилась, прекратился дождь. Кольцевые гонки на стоячих гидроциклах выиграл Давид Джалагония (он же оказался сильнейшим и во фристайле), первые места в классах “1200-Стандарт” и “Runabout-1200” заняли соответственно сочинец Денис Александров и Владимир Осокин из Санкт-Петербурга. Командные места распределились следующим образом: 1 — Санкт-Петербург (105 очков), 2 — Сочи-1 (81), 3 — Поволжье (66).

■ Кроме того, в мае прошли водно-моторные гонки в Ростове-на-Дону, организованные местным спортивно-техническим клубом “Патриот”. Эти соревнования проводились в память замечательного ростовского тренера Крикора Луспикояна. Наряду с гоночными классами в них приняли участие любители на судах народного потребления — всего 21 спортсмен. Организаторы рассчитывают, что эти гонки станут традиционными.

Александр Беляевский

Force

Buster

BY FISKARS

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР BUSTER ПО РОССИИ

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

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ

- г.Москва
«Эскорт» (095) 500-7001
«Форсмарин» (095) 730-5332
- Санкт-Петербург
«Хондацентр» (812) 449-4140
- Екатеринбург
«Беркут» (3432) 658-184
- г.Ижевск
«Экстрим» (3412) 511-109
- г.Уфа
«Рыболовная компания» (8432) 602-590
- г.Тольятти
«Клевое место» (8482) 356-767
- г.Тюмень
«ВМА» (3452) 475-888

УВЕРЕННОЕ ПЛАВАНИЕ СО СПОКОЙНОЙ ДУШОЙ

наш репортаж

IV ГОНКА НА ВЕСЛАХ ЧЕРЕЗ АТЛАНТИКУ

Ричард Вуд на лодке-ветеране, неслучайно получившей № 1

Прозванные "безумцами Атлантики" два отважных норвежца в далеком 1896 г. пересекли Атлантику на 5.5-метровом вельботе, причем без особых приключений и всего за 60 суток. Сегодня уже почти 200 гребцов по разным маршрутам пересекли тот же океан, и начался поистине бум плаваний на гребных лодках.

Состоялись уже три трансатлантические гонки на маршруте от Канар до Барбадоса. Самой представительной из них была вторая гонка (2001 г.). Стартовало 36 однотипных двухместных лодок. К финишу добрались 33: одна вернулась, а две были сожжены после высадки гребцов на яхту. Такой приговор лодкам стоимостью около 50 тыс. долл. кажется варварским, но буксировка лодок в штормовом океане практически невозможна, а оставленная дрейфующей лодка представляет угрозу для мореплавания.

Марина в порту Сан-Себастьян

Четвертой гонкой должно было стать совершенно новое океанское действо — ORSARR-2004, что в переводе означает Атлантическая гребная регата Общества океанских гребцов. Нет нужды подробно перечислять особенности этой регаты, которая становится ежегодной (в "КиЯ" № 186 было напечатано пространное интервью директора ООГ Кеннета Крачлоу). Отметим лишь, что, в отличие от трех предшествующих, регата ООГ допускала участие как парных экипажей, так и одиночек. Кроме того, впервые за много лет к старту готовилась четырехместная "галера" "Queensgate" под №15, гребцы которой были уверенными в себе спортсменами-профессионалами — регбистами. Шон, Джейсон, Фил и Йорки не скрывали своих амбиций: они намеревались побить абсолютный рекорд пересечения Атлантики на веслах (35 дней 8 часов и 30 минут), установленный в 1992 г. французской командой из 11 гребцов на лодке "Мондиале"с шестью гребными слайдами. Замечу, что на о. Гомера они исправно развлекали публику, демонстрируя свои нарядные черные фраки (с плавками вместо брюк) и гладильную доску для торжественного глажения оных перед победным финишем. Остроумные устроители регаты на прощальной вечеринке вручили гребцам... банку с жидкостью для накрахмаливания белых рубашек.

Судьбы людей и лодок одинаково любопытны

В стартовом протоколе значились шесть одиночек, шесть двоек и одна четверка. На 11 лодках развевался британский флаг, на одной — канадский и на одной — украинский. Вне зачета участвовала двойка под двумя флагами США и Зимбабве.

...Начнем с представления главных героев — одиночных гребцов, на лицах которых была заметна тревога, как бы они ее ни скрывали: их ждало самое жестокое испытание одиночеством.

47-летний Ричард Вуд — не новичок в океанской гребле. В гонке 2001 г. он стартовал, но из-за ожога руки отказался от продолжения диковинного плавания. Теперь его лодка под № 1, названная первыми слогами имен трех его детей "NaJoJo", привлекала всеобщее внимание. Еще бы, в гонке 1997 г. она называлась "Hospiscare". В 2000 г. лодка уже под названием "Ростов-Дон" давала шанс Вячеславу Кавченко

Лодки участников гонки на старте

Четверо во фраках позируют, уверенные в победе. Крайний слева из провожающих — директор ООГ Кеннет Крачлоу

Самый пожилой из участников — бывший москвич Павел Резвой (справа — автор репортажа)

стать первым русским покорителем Атлантики. Увы, нервы у ростовчанина сдали, и он на 10-й день прекратил плавание. Как в застарелой шутке, Одесса-мама оказалась удачливей Ростова-папы: Теодор Резвой — одессит (и потомственный тверяк) нанес на борт той же лодки название "Odessa" и через 67 дней после старта второй гонки стал первым русскоязычным гребцом, пересекшим Атлантику. (Все эти события освещались в "КиЯ" № 179, как и первая победа под флагом России, одержанная Федором Конюховым — см. № 183) Итак, у Ричарда Вуда — вторая попытка, а у его лодки — уже четвертая! И у человека, и у лодки — по одной "осечке"... На вечеринке Ричард, который выглядел уверенным в себе и несколько ироничным, признался, что именно название его лодки, вернее неизменное напоминание о его детях, — самый надежный талисман, и уж он-то никогда не дрогнет.

Канадец Лоиз Гингло недавно женился на англичанке и теперь живет в Лондоне, но на его лодке под № 13 "Moose on the Move" ("Лось в разъездах") развевается флаг Канады. Его сокровенный замысел — кругосветка на веслах. На предстартовой вечеринке я показал Лоизу буклет с маршрутом кругосветки Евгения Смургиса, о которой он ничего не знал. Лоиз был потрясен. Он не мог поверить, что такое возможно и что значительная часть маршрута была пройдена, а сам российский смельчак погиб.

36-летний Марк Мортимер на "Acorn Atlantic Warrior" № 3 почитался всеми, как "икона" регаты. И неслучайно. Во-первых, он стартовал на прототипе гребной океанской лодки, "изобретенном" Чэем Блайтом и дизайнером Моррисоном. Легендарная "Salamanca" давно уже стала символом океанской гребли. А во-вторых, Марк уже был единственным среди участников регаты удачливым ветераном покорения океана. Теперь целью его было, как он выразился, узнать, чем одиночное плавание отличается от прошлого плавания вдвоем. Думаю, излишняя самоуверенность и богемность пошли не на пользу: рассчитывая на успех и, может быть, на рекорд, он особенно жестоко страдал из-за одиночества.

Самый молодой участник — 23-летний Сэм Найт — шел на лодке № 5 "Pacific Pete TNT", названной так в честь погибшего в Тихом океане Питера Бёрда. Его лодка — тоже история. Под названием "Toch Phoenix" она участвовала в самой первой гонке 1997 г. Затем на ней совершил одиночное плавание Мартин Вуд. Теперь, год спустя, Сэм Найт мечтал стать первым среди одиночек.

Стоит подчеркнуть, что эта регата (как и предыдущие гребные марафоны) не похожа на привычные чисто спортивные состязания. Здесь не дают призов и медалей, одни лишь аплодисменты встречающих и общее признание, а много позднее каждому вручат "Сертификат достижения" без указания занятого места. Скорее — это испытание самого себя на выносливость и психологическую устойчивость. И потому термин "самый" далеко не всегда оправдывает надежды, а победителями совсем необязательно оказываются самые мускулистые и тренированные. Чаще в борьбу вмешиваются здоровое самолюбие и самообладание, а иногда и умение безмятежно спать, чтобы сохранить силы.

Самый старый гребец — 65-летний Павел Резвой, отец того самого Теодора Резвого (см. "КиЯ" № 186). Уроженец Москвы, как он сам выразился, "по геологическим причинам" стал гражданином Украины, и теперь его лодка № 7 "Marion Lviv" готовилась в дальний путь под желто-блакитным флагом. Павел когда-то был геологом. Эта опасная и трудная профессия (с ее нагрузками, а то и одиночеством на маршрутах по тайге и горам) была лучшей подготовкой к тяжелому океанскому труду. Во всяком случае он решил доказать сыну, что кое-чего стоят и старики.

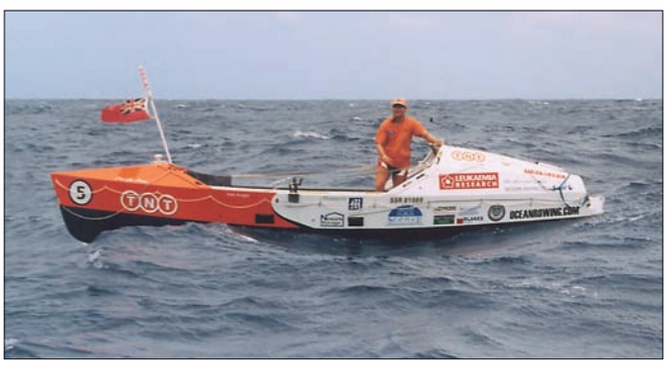
34-летний Мэтью Борем шел на лодке № 6 "Alison May". Лодка эта имела длину 5.5 м и была чуть шире обычной; эти размерения определились, как он сказал размерами гаража, где происходило строительство. Его выступление было вызовом океану, который в 1997 г. не слишком-то милостиво обошелся с ним и его братом: их отнесло от трассы к Азорам, а случайно упавший буй EPIRB спутал все карты ринувшихся на помощь спасателей, поскольку на месте находки работающего буя братьев не оказалось. Их все же разыскали, но не позволили продолжать гонку после такой оплошности.

Парные экипажи имели свои особенности. Отметим лодку № 8 "Kenneth C", названную старательными гребцами в честь директора знаменитого ООГ. 41-летний Генри Дэйл и его младший коллега Джастин Коулман таким образом создавали еще одну престижную "икону". Однако, по иронии судьбы, отмеченные особым вниманием фавориты как раз и оказыва-

Встреча в океане. “Мать и дитя” — Сара Кетли (слева) и ее дочь Сэлли

Мэтью Борем уверен, что гребная лодка не должна иметь руля

К старту готовится Марк Мортимер на знаменитой “Саламанке”, ныне носящей другое название



До финиша 100 миль. Сэм Найт, как и мечтал, будет первым среди одиночек

лись в драматической ситуации...

Отставные офицеры-парашютисты — 40-летние Крис Морган и Майк Перенс (лодка № 10 “Carpe Diem”) — стали в какой-то мере случайными “жертвами” любопытства. Зайдя в ресторан близ Плимута, наши герои узнали, что его владелица в 52-летнем возрасте в паре со своим сыном... пересекла Атлантику на гребной лодке. Сначала они просто не поверили. А потом, сказав — а чем мы хуже? — арендовали у Джэйн Мик ее знаменитую лодку.

Экипажи трех английских лодок составили:

— № 2 “New Horizons” — офицеры полиции Джон Пек (58 лет) и Фрейзер Додс (46);

— № 11 “Linda” — преуспевающие менеджеры Джеймс Дост (29) и Найджел Говер (38);

— № 12 “Sea Slug” — молодые (по 30 лет) каякеры Уильям Стаблефорд и Натаниэл Спринг. Ими двигало настырное желание не только проверить себя, но и показать другим — в их “конторах” — на что они способны (это должно было, в свою очередь, обернуться удачей в карьере и успехом в бизнесе).

О женщинах в океане — разговор особый. Героинями были дочь и мать Кетли. Именно в таком порядке, и вот почему. В октябре 2003 г. 26-летняя Сэлли Кетли и ее 36-летний бой-френд Маркус, страдающий умеренной эпилепсией, стартовали в третьей гонке. Однако непрерывная качка, тяжелая работа и резкая смена пищи привели к тому, что припасенные Маркусом таблетки перестали действовать, болезнь обострилась. Они возвратились к месту старта. Но от своей идеи упорная Сэлли не отказалась: для участия в нашей регате ей оставалось лишь внести соответствующий взнос (немалый) и ...срочно найти партнера на место Маркуса. Она позвонила в Англию маме. Мама — 45-летняя Сара Кетли — отнеслась к столь странному предложению с восторгом и не замедлила с вылетом на Гомеру.

Наконец, о варягах, идущих вне зачета. Команду лодки № 4 “Against all odds” составили истинные искатели приключений. 34-летний американец Скотт Уоненберг еще в 20 лет в одиночку на “Сессне” перелетел из Калифорнии в Зимбабве. Здесь он на каяке пересек самое большое в Африке водохранилище, кишащее крокодилами, и совершил еще ряд подобных подвигов. Затем он познакомился с Бретом Спарроу — сыном белого плантатора, тренером по рафтингу. Жажда приключений привела их на Гомеру. История их лодки — не из простых. В гонке 2001 г. на ней, тогда она называлась “Carphone Warehouse”, успешно пересекли Атлантику два англичанина. Весной 2003 г. ее переименовали в “Transventure” два британца — Майк Ноэль Смит и Роб Абернети, намеревающиеся пересечь Индийский океан (от берегов Австралии до Мадагаскара). Смельчаки стартовали 19.04 2003 г., а 4.06 удар гигантской волны проломил борт и унес весла, гребцы оставались в полузатопленной лодке до подхода австралийского фрегата... Вот эту самую лодку из Австралии доста-

Канадец Лоиз Гингло был потрясен, узнав о весельной одиссее Евгения Смургиса

вили на Тенерифе в распоряжение Скотта и Брета. Ровно месяц они восстанавливали ее, истратив на это 8 тыс. фунтов. День и ночь возились с лодкой и к моменту старта гонки пришли на Гомеру своим ходом. Сразу скажу: они пришли на Барбадос через 47 дней 3 часа и 40 минут, показав лучшее время (не считая знаменитой плимутской четверки).

Старт, похожий на проводы

Старт регаты 20.01 совпал с хорошим попутным — северо-восточным — ветром. Это психологически очень важно, ибо уже бывало, когда стартовый горн понуждал гребцов мучительно долго бороться со встречным ветром на виду у провожавших. Итак, жаркое утро: плюс 25 воздуха, да и вода не прохладная. Вероятно, Джон Фэрфакс — первый покоритель Атлантики в одиночку — не выбирал день для старта, но старт нашей регаты именно в этот день — дань уважения Джону (кстати, и ныне здравствующего в Лас-Вегасе).

Сначала на рейде появился катамаран "Белый адмирал", с которого его капитан и владелец, известный гребец Стейн Хофф в 11.00 по Гринвичу должен прокричать слово "старт" в обыкновенный "матюгальник". Решили не использовать ни пушечный выстрел, как в первой гонке, ни пневматический горн, как во второй. Пока лодки вытягивались на рейд, все "начальство" и пресса вышли на "штабной" моторной яхте.

Наконец — старт. Никто не начал отчаянно налегать на весла. Напротив, все, вооружившись видеокамерами, спокойно снимали друг друга.

Трансокеанская регата не похожа на гонки на гребном канале, где со старта уже виден финиш. Здесь больше подходит слово проводы, поскольку мало кто из публики рассчитывает стать свидетелем финиша. Так или иначе, но в течение часа все лодки понемногу исчезли сначала между гребнями зыби, а потом и за горизонтом.

"Мы-то сейчас вернемся, отпразднуем старт, — про себя рассуждал я на борту яхты сопровождения, — а ведь они все приступили к адской работе под палящим солнцем, с первыми брызгами воды в лицо и с первой тошнотой, особенно у тех, кто не умудрился, как Конюхов в свое время, предварительно пару ночей провести в лодке на мерной океанской зыби".

Жизнь и помыслы провожавших и гребцов разительно отличаются. Теперь у них 100-процентная смена пищи, сон урывками и неизменная качка, совсем другие движения рук и ног, не похожие на движения в обычной человеческой жизни. И все это минимум на 40 суток неистовой работы, причем 40 — это для тренированных суперменов. Тем же, кто ринулся в океан от конторского стула в офисе, предстоят уже не сутки, а два-три месяца одиночества, наполненного тяжелыми раздумьями и борьбой с острым желанием бросить все и как можно скорее оказаться дома. Итак, или позор поражения, или далекий триумф победы на Барбадосе, до которого... 4678 километров.

Яхта "Kilcullen" — плавучий штаб регаты. Находясь среди аутсайдеров, она готова прийти на помощь тем, кто

На лодке № 12. Так аккуратно все выглядело в начале долгого пути

окажется в трудном положении.

Накануне старта я обживал свой корабль. Знакомлюсь с командой. Капитан и владелец этой прекрасной яхты Питер Хогден известен мне с первой гонки. Тогда он в возрасте 49 лет пересек Атлантику в паре с Нейлом Хитом. Теперь он на семь лет старше, обзавелся седой бородой, но по-прежнему остается оптимистом.

Моя работа на яхте — "морской" фотограф и внештатный кок. Кормление несущих "ползучую" по времени вахту (по три часа с 6-часовым перерывом) с несколькими авралами — тоже немалый труд. Я не стоял на руле подолгу, но моя ежесуточная суммарная вахта у плиты с мытьем посуды и жонглированием тарелками и чашками с кофе превышала 12 часов.

Летопись гребных марафонов.

Продолжение: июль 2003 — май 2004 г. Начало — см. № 186

26.07 2003 г. Эммануэль Куандр (Франция) пышно — с фанфарами — стартовал на 5.76-метровой лодке "Ladybird" ("Божья коровка") из порта Чатем (штат Массачусетс, США) с целью обновить свой же рекорд пересечения Атлантики на севере. Спустя почти двое суток в 3 утра во время сна его лодку перевернула 4-метровая волна. Эммануэль выбрался из каютки, но трехчасовые попытки поставить лодку на ровный киль ни к чему не привели. Он включил буй EPIRB. Береговая служба Франции обратилась в Береговую охрану США. Вертолет по работающему радиобую нашел плавающего у лодки гребца. Рыболовный бот был отправлен на поиски лодки. Это была четвертая попытка Куандра пересечь океан. Три предыдущие оказались успешными!

19.10 2003 г. стартовала третья по счету гонка гребных лодок (Woodvale Atlantic Rowing Race 2003), организованная Саймоном Чоком. Стартовали 16 лодок (11 — Англия, 2 — Новая Зеландия, 1 — Франция, 1 — Барбадос, 1 — ЮАР) из порта Сан-Себастьян на о. Гомера с финишем на Барбадосе. Уже на старте сдались два 32-летних англичанина, а через неделю отказалась от гребли еще одна пара.

29.10 2003 г. стартовал с о. Гомера неувядаемый англичанин Грэхэм Уолтерс, который намерен дойти до Панамы (3682 мили), затем пересечь Тихий океан до Новой Зеландии (6492 мили). Он прибыл на Барбадос 26.01 2004 г., пробыв в пути 89 суток 6 часов и 15 минут. О продолжении объявленного им плана пока неизвестно.

4.11 из Bluff (Новая Зеландия) стартовал англичанин Джим Шекдар — герой Тихого океана. Он намерен достичь м. Горн (4040 миль) и продолжить плавание до Кейптауна (это еще 5726 миль). Однако из-за травмы головы во время одного из штормов Джим прекратил плавание 28.11. Одиночное плавание по такой трассе считается практически невозможным из-за холода и необходимости непрерывной коррекции курса…

15.11 из гавани Playa Santiago стартовал 37-летний англичанин Стюарт Борэм на лодке "Macmillan Spirit". Он — инвалид (неподвижность ног), но путешествовал вокруг света. Благополучно финишировал на Барбадосе 4.03 2004 г., пробыв в пути 109 дней 12 часов 9 минут.

Эммануэль Куандр, пересекший Атлантику в обоих направлениях, решил стать трижды покорителем Атлантики (Дон Аллум — уже три раза пересек океан, но один — в паре с Джефом Аллумом!). Он стартовал 7.01 2004 г. с о. Иерро и финишировал в ночь на 19.02. Его результат: 42 дня 14 часов 32 мин 7 секунд. Таким образом, Куандр формально установил новый рекорд, опередив Федора Конюхова (его результат был 46 дней 4 часа). Не менее главный итог его плавания: Куандр стал первым, кто трижды в одиночку пересек Атлантику! В дальнейшем он намерен пересечь Атлантику и в четвертый раз — от мыса Код до Франции.

20.01 2004 г. от порта Сан-Себастьян стартует гребная трансатлантическая регата, организованная ООГ.

Обгоняя лодки, идем на Барбадос

27.02 покидаем прилично замусоренный после шумного карнавала Минделу. Наша цель — пройти вдоль всей линии участников к лодке № 13. После суток безуспешных поисков среди 6–7-метровых валов бросаем эту затею, поскольку, скорее всего, канадец не несет вахту на УКВ. Позднее мы связались с берегом и узнали, что до Лоиза дозвонилась жена и выяснила — он в полном порядке, хотя и проходит в день не более 20 миль!..

Идти с попутным ветром — пусть это даже 7–8 баллов — одно удовольствие. Грот зарифлен на треть, генуя — наполовину, паруса поставлены "бабочкой". Нос яхты то и дело ныряет, погружаясь по якорный шпиль, и тут же, видимо, от страха выныривают летучие рыбы, заполошенно удаляясь на 200–400 м. Там они нередко становятся жертвами дельфинов, которые изящно лопают их в полете. GPS показывает 9 уз — куда лучше!

5.03 подходим к лодке № 8, на которой Генри пашет за двоих. Полдень, видимость прекрасная, но лодку рассмотрели лишь на расстоянии в полмили, и это при устойчивом контакте на УКВ, когда он нам раза три передавал свои точные координаты. Своеобразные крики одобрения и свист вдохновляют гребца, после такой встречи каждый из них заметно прибавляет ходу...

Утром 7.03 нагнали Сару и Сэлли. "Мать и дитя" по-прежнему полны здорового оптимизма. Бросаем в их лодку испеченные мной накануне пирожки с картошкой и грибами. Оказалось, они восприняли это как поздравление: завтра Сэлли исполняется 27. Мои "дополнительные" поздравления с международным женским днем (им этот праздник неизвестен) они принимают с воодушевлением:

— В России это выходной день? Ура! Тогда и мы завтра грести не будем!

На полпути к Барбадосу 9.03 встречаем Ричара Вуда. Он все так же ироничен, все происходящее для него, по его словам, как сон. И нам кажется очень странным, что всего через неделю он неожиданно запаниковал. Понадобились долгие уговоры самых авторитетных для него людей. Главный аргумент, который в конце концов подействовал на Ричарда: его трое детей не простят ему бегства с трассы, ведь лодка названа их именами...

...Коротышку "Alison May" (лодка заметно меньше остальных) нашли на следующий день. Мэтью, похоже, очень гордится тем, что обходится без руля, в то время как другие от поломки оного страдают неимоверно. (Интересно, что первые покорители океана — норвежцы — тоже не имели руля, принципиально считая его принадлежностью парусного судна).

...Торопимся к месту, где неожиданно пропала связь с Павлом Резвым. По пути получаем жуткую информацию. Лодка № 11 уже после формального пересечения меридиана Барбадоса 14.03 стала лагом к волне и перевернулась. А как же без переворота, хотя бы и после формального финиша! Джеймс Дост и Найджел Говер барахтались на страховочных концах, держась за днище лодки. Пока к ним не подошел катамаран, поставить на киль лодку не удалось. Потом все же перевернули лодку и на буксире доставили к месту финиша в порт Сент-Чарльз, где на не совсем просохших гребцов обрушились поздравления.

В полдень 17.03, наконец, встречаем Павла. В свои 65 он едва не стал первым среди одиночек, но... три дня пришлось дрейфовать, исправляя поломанный руль.

На следующий день мы встречаем торжествующего Сэма Найта. Он уже уверен, что станет первым среди одиночек!

Неожиданно раздается панический звонок от Ричарда Вуда: у него крутая волна сорвала руль, и теперь он не знает, что делать. Все желающие советуют, как удерживать лодку носом на Барбадос: "Вытрави с кормы трос подлиннее, повесь на носу плавучий якорь..." Сколько еще было советов, никто не знает, но тем временем попутная волна исправно несла лодку № 1 к заветному меридиану...

Чарующие огни Барбадоса показались миль за 20 до острова. Мы торжествуем, а ведь за нами все еще "скребутся", медленно, но верно продвигаясь к цели, девять лодок: на 8.03 финишировали лишь три: № 15, 10 и 11.

Наша миссия спасения теперь заменялась радостной — встречи, с которой начиналось торжество для тех, кто сумел в мучительной многодневной гребле в океане выстоять, не дрогнув. Кто-то даже всплакнул, когда лодка ткнулась к теплому и спокойному причальному понтону в порту Сент-Чарльз.

Особенно запомнилась встреча лодки № 12 "Sea Slug" у южной оконечности Барбадоса. Уильям и Натаниэл долгожданный меридиан уже пересекли и могли принять буксирный конец, но отказались от буксировки и всю ночь гребли вдоль берега к месту торжественного финиша под неумолкающие крики гостей и родственников, которые в огромном количестве собрались у нас на борту.

Праздник встречи остальных происходил уже без меня. Все обошлось благополучно. Четырехмесячная эпопея первой регаты ООГ стала историей.

Уверен, что до 21.05, когда в Лондоне состоится очередное собрание Общества океанских гребцов, финиширует и идущий последним самый флегматичный и самый симпатичный из всех известных мне канадцев на лодке с самым "несчастливым" номером 13.

Василий Галенко,
борт яхты "Kilcullen"

Карнавал на Наветренных островах

Когда яхта зашла на Наветренные острова, чтобы отправить Джастина Колемана домой, в порту Минделу нам довелось стать свидетелями шумного и веселого карнавала

Острова Кабо-Верде: миссия спасения

На 13-й день регаты расстояние от лидирующей четверки до аутсайдера превысило 778 миль — неведомые силы природы и разница в мускулатуре и характерах разбросали лодки по океану. Получалось, что вслед за лидером выстроились три парные команды (№ 10, 11, 12), пятую позицию занял первый одиночка — самый молодой гребец (№ 5), затем шли еще один парный экипаж (№2) и одиночка (№1). Восьмую позицию занял наш уважаемый русскоязычный одиночка Павел Резвой (№ 7). На последующих местах в цепочке — лодки № 8, 6, 3, 29. Наконец последнюю позицию заняла лодка канадца Лоиза Гингло с мрачным номером 13. Забегая вперед, скажу прямо, что порядок этот до самого финиша менялся незначительно, лидирующая тройка и пара аутсайдеров сохранили свои позиции.

Пронзительный звонок спутникового телефона 5.02 застал меня за приготовлением стейков из только что пойманного тунца. По репликам капитана понял, что предстоит спасательная операция. Оказалось, что на двойке № 8 у 38-летнего Джастина возникли проблемы, как бы это правильней сказать, — по всем статьям. Его обуял страх, у него бессонница и запоры от непривычной пищи. В результате Джастин обессилел и перестал грести, а Генри такое поведение напарника, мягко говоря, сил не добавляло...

С попутным штормом, делая по 8–9 уз, несемся к ним. В полной темноте находим № 8 и спускаем надувную лодку, чтобы снять на нее Джастина и лишний груз снаряжения. Салютуем, как можем, фотовспышками, прожектором и улюлюканием по УКВ, чтобы подбодрить Генри и поздравить его с неожиданным приобретением статуса гребца-одиночки (на тяжелой лодке-двойке!). Возвращаться на Гомеру, чтобы оттуда отправить Джастина домой, невозможно; берем курс на острова Республики Кабо-Верде, благо на ближнем к нам о. Сал имеется единственный на всю эту страну международный аэропорт.Стоим (пока шли, Джастин выздоровел на все 100%) в бухте Санта-Мария с цепочкой дорогих отелей и обилием пальм, растущих... благодаря поливу опресненной водой. Оказывается, острова Кабо-Верде — это безлесная вулканическая пустыня, и лишь сочетание тропического зноя с освежающими пассатами превратило ее в курортную зону. Старожилы утверждают, что дождей здесь не бывает вообще и пить всем приходится опресненную морскую воду. Ничего себе курорт!..

Сжигать корабли вышло из моды...

Пока лодки медленно двигались на запад в 200-300 милях к северу от нас в открытом океане, мы шли на запад от острова к острову. 20.02 получили звонок от Кеннета из Лондона. Марк Мортимер — наша “икона”, отказывается от участия в регате, надо спешить, чтобы снять гребца. (При расставании он откровенно сказал, что одиночество его подавило, охватившая небывалая апатия наверняка привела бы к тому, что он опоздал на новую, весьма и весьма престижную работу, на которой ждали его до к 12.04. Его триумф не состоялся, и это неплохой урок. Бить в литавры до начала такого труднейшего испытания было ошибкой.)

— А лодку будем сжигать? — интересуюсь я, зная, что любой плавающий предмет представляет опасность для судоходства.

— Да, нет, — успокаивает Хогден, — приказано вести лодку на буксире.

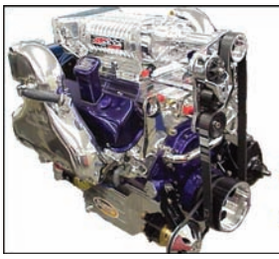
Оказалось, что ООГ отказалось от порочной идеи сжигать дорогостоящие лодки. На любой брошенной лодке работал буй “Аргос” и горел сигнальный огонь на мачте — солнечные батареи обеспечивали круглосуточное горение довольно яркой лампы. Постоянно зная место лодки, можно было выслать судно для буксировки.

Днем 22.02 снимаем Марка без особых проблем: впервые за все время пребывания в океане наступил штиль с великолепной пятиметровой зыбью. Спокойно заводим 100-метровый буксирный трос и включаем дизель.

По старой штурманской привычке после полуночи вышел полюбоваться звездным небом. И вот, когда из низко висящего “ковша” Большой Медведицы как бы выливалась вода, на юге появился великолепный Южный Крест. Видение Полярной звезды и Южного Креста одновременно — это привилегия только этих (10–25°) широт северного полушария, что меня, замшелого североморца, сильно утешило...

Теперь число упорно двигающихся к Барбадосу лодок уменьшилось до 12, вместо 22 гребцов на них осталось ровно 20. Страсти поутихли, нервы закалились. Для некоторых заветная середина океана оказалась уже за кормой. В порту Минделу мы узнали и о первом финише: 25.02 плимутская четверка финишировала через 36 дней после старта. Прекрасный результат, но... “побить” французов, перекрыв их достижение, не удалось: не хватило нескольких часов...

Так всего несколько месяцев назад выглядела лодка № 4, сокрушенная ударом волны Индийского океана. Искатели приключений Скотт Уоненберг и Брет Спарроу не только сумели восстановить ее, но и показали лучший результат регаты



ТЮНИНГ, РЕМОНТ И ОБСЛУЖИВАНИЕ СТАЦИОНАРНЫХ И ПОДВЕСНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ:
Mercury, Mercruiser, Mariner, Volvo-Penta, PCM, Indmar

УВЕЛИЧЕНИЕ МОЩНОСТИ И МОДИФИКАЦИЯ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ ВПРЫСКОМ ТОПЛИВА

УСТАНОВКА И РЕМОНТ ОБОРУДОВАНИЯ КАТЕРОВ И МОТОРНЫХ ЯХТ:
Attwood, Bennett, Jabsco, Shurflo, Perko, Teleflex, Newmar,ZF

ПРИГЛАШАЕМ МЕХАНИКОВ

ООО «HIGH PERFORMANCE» МОСКВА, тел. (095) 109-30-48
www. high-performance.ru ; E-mail: info@high-performance.ru

СИСТЕМА СПУТНИКОВОГО ТЕЛЕВИДЕНИЯ НА ВАШЕЙ ЯХТЕ

(095) 388-11-03
info@swiftcom.ru

фирма «SAVA»

производит лодки, каноэ, водные велосипеды и катера

www.lodkasava.com

Россия, 172500, Тверская обл., г.Нелидово, Шахтерское шоссе, 1, т/ф (082) 66-37638

YACHT SERVICE

- производство алюминиевых катеров
- ремонт и обслуживание катеров

Тел./факс (812) 3455485, 9058938
www.yachts-service.spb.ru

ПРОЕКТИРУЕМ И ИЗГОТАВЛИВАЕМ
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!

SMELNE YACHTS

Первоклассные стальные яхты из Голландии

Новые и подержанные яхты
от 7 до 17 м
Цены от 50 тыс. до 1 млн. евро

info@homarbv.nl, www.homarbv.nl
тел. + 8 10 (31) 653 321 280
факс + 8 10 (31) 512 531 602

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

СТОЯНКА КАТЕРОВ

•продажа
•комиссия
•мастерская
широкий слип•

www.stoyankakaterov.ru

на Каменном острове

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

ПРОДАЕТСЯ

новый пластиковый 80-футовый корпоративный катер, скорость 23 уз, полное водоизм. - 50 т, диз. дв. "MAN" - 2x820 л.с. , обводы и конструкция – катера береговой охраны. Отделка "люкс".

Цена 999 999 долл., тел. + 7 902 555 7838, manta@mail.primorye.ru

---

ПОНТОНЫ 10х2,5м

Стальные, поплавковые
Состояние идеальное
1500у.е.

(812)930-61-02,
(812)937-93-83

КНААПО

АЛЮМИНИЕВЫЕ КАТЕРА

от производителя

истребителей знаменитой марки

Будь Ахим на воде

Представитель КнААПО
в Северо-Западном регионе
тел.: (812) 970-0017
(812) 186-2606

Приглашаем Вас посетить наш стенд
на «Бот-шоу Петербург 2004» с 10 по 14 июня в «ЛенЭкспо»

ПЕРВЫЕ В РОССИИ ГОНКИ НА МОТОРНЫХ СУДАХ

Сегодня в СПб Речном яхт-клубе назначен яхтенский и гребной праздник, во время которого будут поздно вечером устроены состязания на парусах и байдарках. В первый раз предложено состязание на "моторных лодках".

"Петербургская газета", № 197, 19.07.1904 г.

С ЧЕГО НАЧИНАЛСЯ НАШ ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ

Отечественный водно-моторный спорт отмечает свой юбилей. Ровно 100 лет назад 1 августа (19 июля по ст. стилю) 1904 г. Санкт-Петербургский Речной яхт-клуб провел (подчеркнем — по инициативе командора, одобренной советом клуба) первые в нашей стране гонки моторных судов. Не стоит удивляться тому, что проводил их яхт-клуб. Историками морских видов спорта давно отмечено, что водно-моторный спорт возник "внутри" парусного. Дело в том, что даже далеко не совершенные первые ДВС оказались гораздо более удобными, чем паровая машина, для установки в качестве вспомогательных двигателей на парусных яхтах. Когда в одном и том же яхт-клубе появилось несколько таких "яхт-моторов", у владельцев возникло естественное желание померяться скоростями. Так и получилось, что в 1889 г. Парижский яхт-клуб организовал гонку нескольких своих яхт с убранными парусами — под двигателями; это и было, насколько известно, самое первое в мире водно-моторное соревнование.

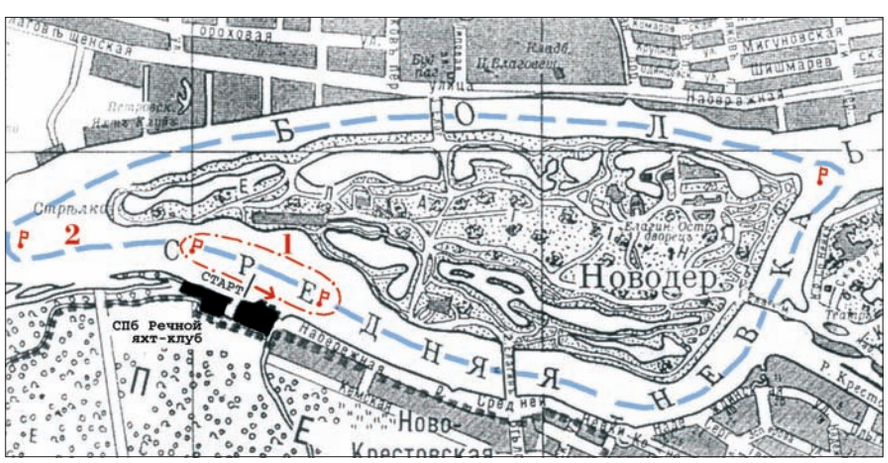
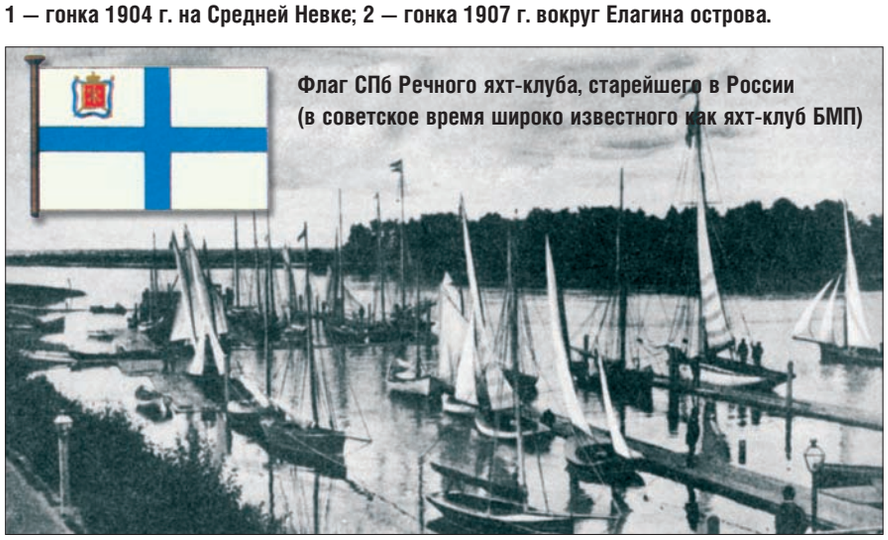


Схема расположения дистанции первых в России водно-моторных соревнований. 1 — гонка 1904 г. на Средней Невке; 2 — гонка 1907 г. вокруг Елагина острова.



Флаг СПб Речного яхт-клуба, старейшего в России (в советское время широко известного как яхт-клуб БМП)

Здесь, на акватории перед СПб Речным яхт-клубом во время празднования очередной годовщины со дня его основания были проведены первые в России водно-моторные соревнования

В свете сказанного будет понятно, почему в водно-моторной гонке на Средней Невке, о которой мы ведем речь, участвовала и, более того, победила "яхта-мотор" "Сирена" — двухмачтовая шхуна, на которой установили 4-сильный "бензиновый" двигатель Даймлера.

На старт, который, вероятнее всего, был общим, вышли пять судов; протяженность одного круга дистанции составляла 0.5 мили.

Как и в других странах, а за рубежом водно-моторные соревнования проводились уже четыре года, еще не существовало ни деления судов на классы, ни единых правил; поскольку участвовали в нашей первой гонке весьма различные по мощности двигателей, размерениям и обводам суда, то, хотя бы для грубого уравнивания шансов, была применена заимствованная у яхтсменов* система гандикапа, учитывающая "гоночную силу" судна, в зависимости от которой каждому участнику была назначена своя протяженность дистанции — т. е. количество кругов. Таким образом сравнивалось время прохождения каждым своей дистанции и места на финише не давали никакого представления об абсолютной скорости, развиваемой судами-участниками.

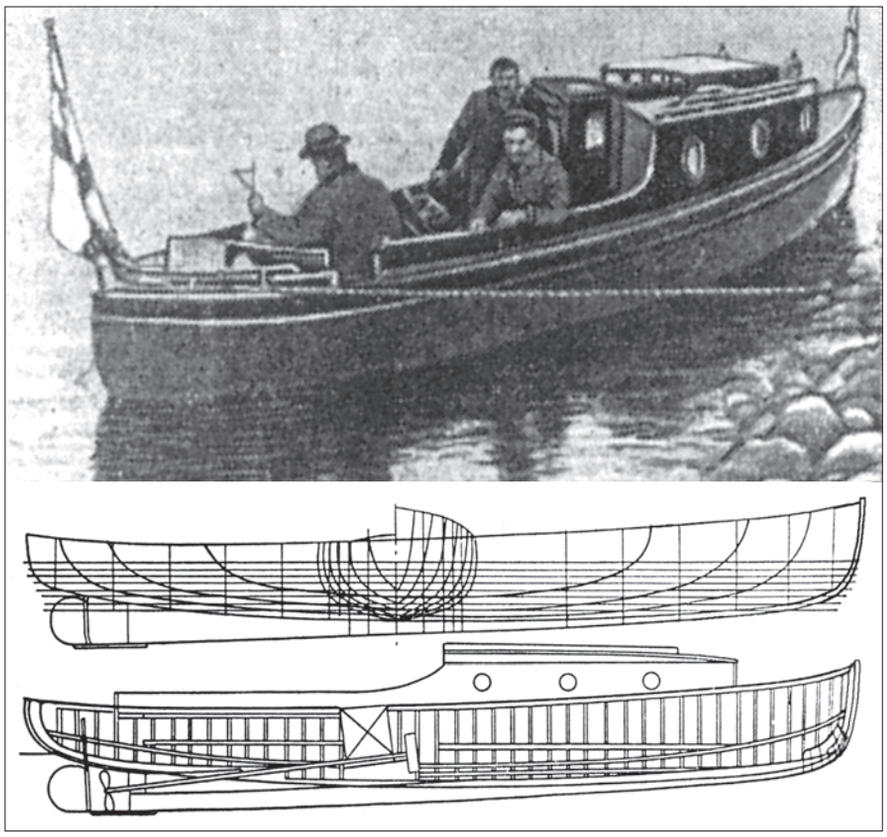
Имена победителей сохранила газета "Петербургский листок" (№ 199): "Первый приз получил г-н Картау (Константин Романович —

---

* Парусные гонки проводились в России начиная с 1847 г., но и на рубеже столетий, когда в стране существовало уже 68 яхт-клубов, "способы обмера и учета составляли Ахиллесову пяту — больное место парусного спорта" (Г. В. Эш, "Руководство для любителей парусного спорта", 1895).

Александр Леонтьевич Золотов — участник первой гонки (2-е место), строитель первых российских катеров и основатель верфи (мастерской) в Старой Деревне

Кубок за 2-е место в первых водно-моторных гонках, завоеванный А. Л. Золотовым на катере "Потеха"



Катер "Потеха", занявший 2-е место. Фото и чертежи из журн. "Яхта" № 1, 1906 г.

Прим. авт.) на яхте "Сирена", сделавший 4 круга в 29 мин 15 сек; второй — на моторной лодке "Потеха" г. Золотов, сделав 6 кругов в 33 мин 22 сек; г. Векшинский сделал 5 кругов в 35 мин 30 сек, а г. Коровин на "Кри-Кри" — 7 кругов в 37 мин 13 сек".

А теперь сравните их скорости.

Так, "Сирена", ставшая победителем, развила 4.1 уз, а "Потеха", занявшая 2-е место, — 5.4 уз. Наибольшую скорость — 5.6 уз (10.4 км/ч) — показала "Кри-Кри", но с учетом гандикапа г-ну А. Коровину пришлось довольствоваться лишь 4-м местом (кстати сказать, эта скорость ненамного меньше, чем рекорд, показанный победителем первого в мире официального соревнования на чисто моторных судах: 1900 г., Дюбонне на катере "L'Aiglon" — 15.4 км/ч).

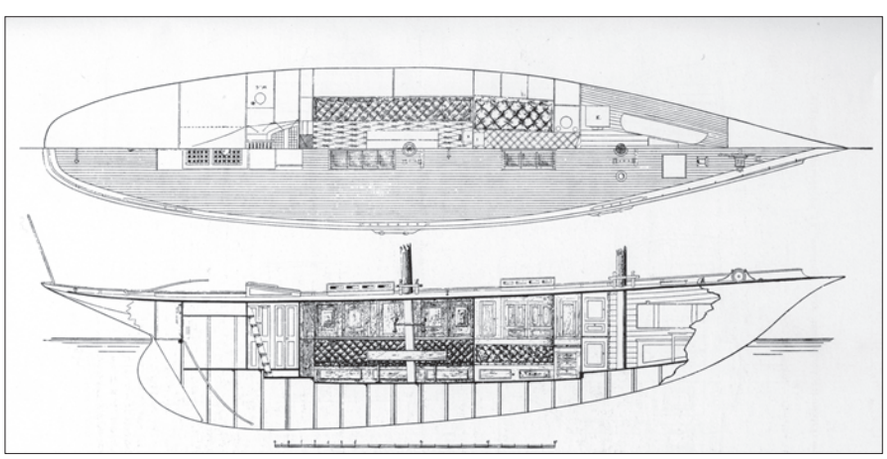
Несколько слов о некоторых судах. Победитель — стальная яхта "Сирена", о которой уже упоминалось, представляла собой двухмачтовый крейсер с 10 спальными местами, имевший длину по КВЛ около 50 футов (при довольно длинных свесах); построена на петербургском заводе Бутца и Папмеля для А. Гамбургера.

Катер "Потеха" (узкий круглоскулый корпус длиной около 9.5 м, бензиновый двигатель "Volverine") построен членом СПб Парусного яхт-клуба А. Л. Золотовым в 1903 г. по проекту другого члена того же яхт-клуба военного врача В. Н. Пылкова, о котором журнал "Яхта" (№ 1 за 1906 г.) писал как о "первом русском спортсмене, начавшем самостоятельно конструировать у нас суда с моторами", развивавшие скорость до 10 уз. В семье Б. В. Леонтьева (внука А. Л. Золотова) сохранился полученный дедом кубок с надписью: "Приз С. П. Б. Речного Яхт-клуба за состязание на моторных катерах. 19.VII.1904 г.".

Катер "Кри-Кри" длиной 9.15 м с бензиновым двигателем Даймлера был построен в мастерских Речного яхт-клуба по заказу Н. Н. Шлейфера. Проект разработан членом этого же клуба Е. Куном. Журнал "Яхта" отмечал, что "катер "Кри-Кри" был первым в Санкт-Петербурге судном, у которого применена закругленная корма без свеса", а также то, что "на переходе Петербург—Гунгебург катер обнаружил прекрасные мореходные качества". В процессе постройки катер стал собственностью А. Коровина.

Они были первыми

Описываемому событию предшествовал почти 20-летний период бурного развития ДВС от момента изобретения нового типа двигателя до его промышленного освоения, давшего одновременный толчок развитию авиации, автомобиле- и катеростроения. Рождением ДВС человечество обязано французу Этьену Ленуару, построившему в 1860 г. двигатель, работавший на светильном газе, однако только через 15 лет



"Яхта-мотор" "Сирена", занявшая 1-е место в первой водно-моторной гонке. О том, как она выглядела, дает представление продольный разрез, заимствованный из книги Г. В. Эша "Руководство для любителей парусного спорта".

Владимир Николаевич Пылков — конструктор-любитель, автор проектов первых российских катеров

Первый построенный в России катер с бензиновым двигателем. Фото из журн. "Спорт" № 9, 1901 г.

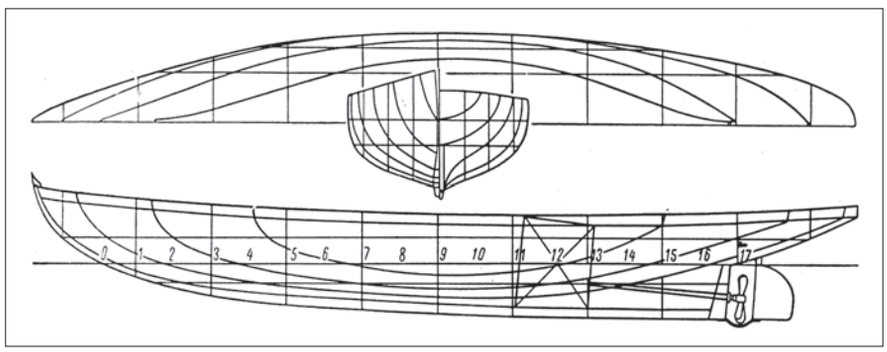
ванные в постройке катеров у себя на родине. Так, большой патриот и специалист по ДВС П. А. Орловский писал в 1900 г. в журнале "Самокат": "Все моря наши нуждаются в работе этих быстрых, всегда готовых к работе рассыльных (имеются в виду моторные суда — Прим. авт.), сделайте их побольше, поставьте на них машину в 30–40 л.с., что теперь уже достигнуто… Но все это будет не сразу. Начать надо с малого. Надо сделать так, чтобы каждый желающий мог приобрести здесь, в России, бензиновый катер, не будучи вынужденным платить огромные деньги за катер, выписываемый из заграницы".

Самый первый в России "бензиновый" катер был построен в 1900 г. на велосипедной фабрике Б. Старлея, расположенной на Полюстровской набережной, по проекту Павла Николаевича Беляева. На катере был установлен выписанный из Франции четырехтактный 3-сильный двигатель "Aster". Первым владельцем судна стал А. Ф. Потте.

В журнале "Спорт" был приведен уникальный фотоснимок этого катера, а в журнале "Самокат"(№ 338) — краткое описание, составленное П. А. Орловским (и частично воспроизведенное Ю. А. Манжосом на страницах "КиЯ" — см. вып. 10, 1967 г.): "Винт казался весьма малым сравнительно с тем, что мы привыкли видеть на паровых катерах; но не следует забывать, что винт вращается здесь гораздо быстрее и может делать до 1000 оборотов в минуту… Странен с непривычки вид катера, без трубы и без машины, которая и теперь почти не видна, а потом будет закрыта совершенно… Катер имеет длину 21 фут (6.4 м) и может легко вмещать 10 человек. Вся машина, хотя дает 3 силы, весит с передачами, уменьшающими вдвое скорость винта, и с винтом всего 6 пудов (96 кг). Скорость хода достигает 12 в. в час (около 13 км/ч). Лопасти винта повертываются на ходу, что делает перевод с переднего на задний ход совершенно незаметным для сидящих; все делает один рычаг. Он же ставит лопасти в такое положение, где они не дают никакой полезной работы и катер работает на месте".

Дальше следовало очень интересное дополнение: оказывается, за год с небольшим было построено уже шесть таких катеров, и Б. Старлей "предполагал заняться постройкой катеров и большего размера". Заметим, что в упомянутых публикациях "Самоката" впервые в отечественной литературе термин "катер" употреблен применительно к моторным, а не гребным, парусным, электрическим и паровым судам.

В том же 1901 г. Александр Леонтьевич Золотов на даче в Старой Деревне построил свой



Теоретический чертеж катера "Степа", второго из построенных в России. Обводы с развитым дейдвудом и кормовым свесом копируют корпуса парусных яхт.

А. Л. Золотов на прогулочном катере "крейсере" "Эх-ма", построенном в 1907 г., у причала своей мастерской в Старой Деревне

появились работоспособные бензиновые двигатели, пригодные для установки на малые суда: в 1885 г. во Франции был построен катер "Волапюк" Фареста, а годом позже в Германии — катер "Неккар" Даймлера.

В 90-х гг. первые катера зарубежной постройки появились и в России*. Приобретали их, как правило, самые состоятельные члены элитных яхт-клубов. Нашлись и люди, заинтересо-

* Попутно отметим, что даже раньше, чем катера, имеющие бензиновые двигатели, в России стали известны аккумуляторные электромоторные катера. Вот дневниковая запись императора Николая II от 22.07.1896 г.: "Около 3 ч отправился с Аликс на эл. катере смотреть большую парусную гонку. Миша и Сандро каждый находился на своем электр. катере". К слову сказать, первое упоминание государя о катере с ДВС встречается чуть ли не 10 годами позже.

первый катер “Степа” длиной 6.9 м с американским двухтактным двигателем “Western” мощностью 2.5 л.с. Проект был разработан В. Н. Пылковым. Испытания показали, что катер отличается “хорошей остойчивостью и отлично держится даже на большой волне”, скорость хода составила 6 уз (“Потеха” была вторым судном, построенным той же мастерской).

Известный в то время журнал “Яхта” отметил, что 1901 г. стал годом начала “автомобилизма на воде” в России, поскольку в Санкт-Петербурге “как-то вдруг сразу” появилось “значительное количество моторных лодок”, правда, преимущественно производства американского завода “Racine”, а отечественные спортсмены приступили к постройке катеров по отечественным проектам.

В 1904 г. этим занялась Петербургская фирма “Г. А. Лесснер”, выпускавшая торпеды для ВМФ. Здесь была построена мотолодка с четырехтактным двухцилиндровым двигателем типа “Даймлер-Мерседес” мощностью 6 л.с., а затем “большой дубовый катер” длиной 11.6 м с двигателем мощностью 25 л.с. для товарищества “Бр. Нобель” и, наконец, 12.5-метровый стальной катер с двигателем такой же мощности. При этом двигатели для катеров не заказывались за рубежом, а изготавливались по лицензии “Даймлера” самой фирмой “Г. А. Лесснер”, ставшей, таким образом, первым в России производителем катерных двигателей мощностью от 6 до 50 л.с. В том же 1904 г. фирма рекламировала “катера с бензиновыми, спиртовыми и керосиновыми моторами системы “Даймлер”.

К 1906 г. отечественная катеростроительная база, хотя и не достигла масштабов развитых стран Запада, но заметно расширилась. В Петербурге, кроме мастерской А. Л. Золотова, мастерских Речного и Петровского яхт-клубов, в Старой Деревне открыл производство “судостроительный мастер И. В. Щукин”, также начавший принимать заказы “на всевозможные прогулочные суда”, в том числе и моторные. Началось строительство катеров и в провинции.

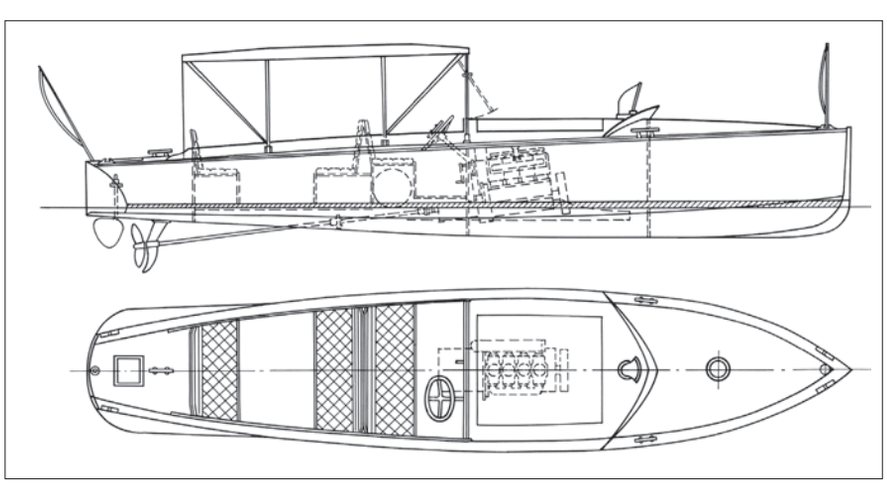
Проведение соревнований способствовало совершенствованию проектов катеров, отбору наиболее удачных инженерных решений, популяризации как нового вида транспорта, так и нового вида морского спорта, а, как следствие, — расширению спроса и производства. Стала расширяться и география соревнований водномоторников. Гонки моторных судов начали проводиться в Риге, Одессе, Ростове-на-Дону, Москве.

Неслучайно в отчете о деятельности СПб Речного яхт-клуба, посвященном его 50-летию, содержалось характерное утверждение: “Моторный спорт с каждым годом все более и более охватывал петербургскую публику”. В самом этом клубе число моторных судов к 1907 г. достигло 29, пришлось устраивать для них отдельную гавань.

В гонках катеров 1907 г., организованных этим яхт-клубом уже совместно с Российским Автомобильным Обществом, участвовало около 30 судов. Соревнования эти можно было

1907 г. На первой в нашей стране автомобильной выставке уже экспонировались и моторные лодки. Фото из книги Ю. А. Никитина “Выставочный Петербург”.

Прогулочный катер, построенный на верфи А. Л. Золотова перед спуском на воду, 1911 г.



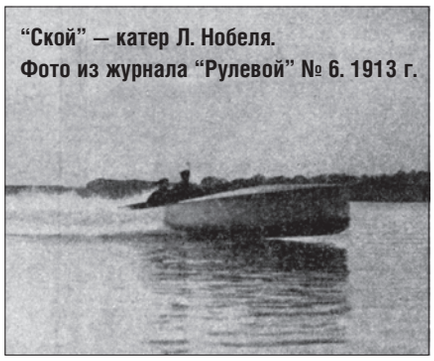
Типичный для 1910-х гг. 9.2-метровый катер, построенный на верфи Ровенского.

даже назвать международными. Участвующие в гонке водоизмещающие прогулочные “крейсера” делились на разряды согласно длине корпуса. Эта классификация по-прежнему оставалась весьма несовершенной, поскольку никак не учитывались мощность и обводы.

Вот что по этому поводу написал журнал “Яхта” в № 30 за 1907 г.: “Эрнест Периньон, владелец “La Lorraine II”, шутя заработал приз Морского Министерства (2000 рублей — Прим.авт.). Насколько “La Lorraine II” является “крейсером”, пусть решают специалисты, но это — мотобот с корпусом “гоночника”, переделанный так, чтобы придать ему размеры “крейсера”. Не следовало бы столь явно покровительствовать иностранным гастролерам!” Добавим, что этот катер победителя развил скорость 20 уз.

Только еще через год появились несколько более совершенные “Правила для гонок мото-

“Термарен” — первый глиссирующий катер отечественной постройки. Фото из журнала “Рулевой” № 6. 1913 г.



“Ской” — катер Л. Нобеля. Фото из журнала “Рулевой” № 6. 1913 г.

яхт СПб Парусного клуба”, разработанные инженером-технологом Н. Я. Лушевым. Это были первые отечественные гоночные правила, просуществовавшие до 1917 г.

В 1908 г. в ставших уже традиционными гонках моторных судов, проводимых Речным яхт-клубом, впервые стартовали раздельно моторные каютные “крейсера” (на дистанции 12 морских миль) и гоночные катера (дистанция 6.4 морской мили). В разряде “крейсеров” победу одержала “Соперница” В. Бейера. А. Л. Золотов, выступавший на построенном им в 1907 г. новом катере “Эх-ма”, в число призеров не попал. В разряде “гоночников” победу одержал “Ской” Л. Нобеля, развивший скорость около 21.5 уз и таким образом побивший рекорд Э. Периньона.

В том же году СПб Парусный клуб также впервые провел водно-моторные гонки. На этот раз в разряде “крейсеров” приз взял катер “Ойли” с рулевым — владельцем А. Л. Золотовым.

О том, как отличались “гоночники” от “крейсеров”, судить трудно. Вероятнее всего, основными характерными чертами являлись отсутствие каюты и меньшие размерения при большей мощности двигателя. В дальнейшем стало прослеживаться и различие в обводах корпусов.

В 1908 г. журнал “Спорт и наука” сообщал, что судостроительной фирмой В. А. Лебедева построены каютный катер длиной 8.5 м “с обводами тетраэдной формы”, оснащенный мотором мощностью 12 л.с., и гоночная лодка длиной 7.2 м с мотором мощностью 40 л.с., который позволяет ей развить скорость около 17 уз.

Упомянутые здесь тетраэдровидные обводы, предложенные инженером П. Д. Кузьминским (и испытываемые им на специально построенной шлюпке), иначе назывались обводами с двойным клином. В них сочетались острые, треугольные в плане, обводы носовой части и широкое плоское с подъемом в корме днище, обтекаемое по батоксам. На базе этого предложения по идее уже упоминавшегося П. Н. Беляева и были разработаны “бездейдвудные” обводы кормы как наиболее целесообразные для скоростных мотолодок.

Одновременное совершенствование обводов и повышение мощности все более легких двигателей позволило перейти к созданию катеров, движущихся уже не в водоизмещающем, а в переходном режиме, а затем и глиссирующих.

Первый в России глиссер (его называли “гидропланом”) был построен в 1908–1909 гг. фирмой В. А. Лебедева для Людвига Нобеля. На соревнованиях 1909 г. “Термарен”* развил скорость около 28 уз.

В международной спортивной прессе тех лет все чаще стали встречаться статьи, свидетельствующие об успехах на соревнованиях “гидропланов” и росте их скоростей.

Отечественная техническая литература обогатилась первым печатным руководством по постройке моторных судов: В. Н. Пылков выпустил книгу “Как построить моторную лодку”**.

Этот период характерен расширением строительства катеров в частных мастерских, где заказывались даже большие мотоботы с двигателями мощностью от 25 до 65 л.с. Журнал “Яхта” № 7 за 1909 г. не без гордости сообщал, что СПб Парусный клуб получил от Городской управы разрешение на устройство бонов у Мытнинской набережной, где “будут швартоваться главным образом мотоботы”.

Рост спроса на катера побудил А. Л. Золотова создать специальную верфь. С этой целью в феврале 1910 г. он совместно с Н. Я. Лушевым приобрел участок земли (площадью около 0.4 га), расположенный на берегу Большой Невки, недалеко от Петровского яхт-клуба. Здесь и была оборудована новая катеростроительная верфь.

В дальнейшем, освоив серийный выпуск мотоботов-“крейсеров”, это предприятие перешло на выпуск более быстроходных катеров по заказу Военного ведомства, впоследствии ставших “основоположниками” класса истребителей подводных лодок. Строились они и на других верфях. Об устройстве таких катеров с изогнуто-килеватыми обводами по типу знаменитой торникрофтовской “Миранды” (см. “КиЯ” № 181), дает представление изображение 9.2-метрового катера, выпускавшегося в Одессе верфью Ровенского.

О развитии советского водно-моторного спорта стоит поговорить особо.

Игорь Баскаков,
Борис Леонтьев,
Сергей Пылков

---

* В “КиЯ” вып. 10 было приведено с подписью “Термарен” фото (очень плохого качества) примерно 3-метрового глиссирующего катера, похожего на плотик, на котором был поставлен перед кокпитом водителя закрытый капотом двигатель. Можно предположить, что автор статьи Ю. А. Манжос привел фото неизвестного нам экспериментального катера, предшествовавшего постройке “Термарена”.

** Эта книга была переиздана в 1951 г. сыном автора — П. В. Пылковым — под названием “Как самому построить моторную лодку” с учетом необходимых дополнений.

НАША КНИЖНАЯ ПОЛКА

На веслах путями предков

В Новосибирской школе юнг состоялось собрание, посвященное итогам двухэтапного шлюпочного перехода учащихся этой школы — учеников 9–11-х классов города. Корреспондент "КиЯ" Владимир Бухарин встретился с его руководителем, начальником НШЮ Анатолием Дмитриевым и взял у него интервью.

— Расскажите, как возникла и воплощалась в жизнь идея этого шлюпочного перехода, какова его цель?

— Наша школа готовит ребят для поступления в Новосибирское командное речное училище им. С. И. Дежнева. У нас они знакомятся с морскими традициями, основами штурманского дела, устройством судна, техникой хождения под парусом и на веслах. Летом обычно проходит практика на ялах. Сами ребята и подсказали идею проведения дальнего похода по маршруту Байкал—Ангара—Енисей—Кеть—Обь по забытому водному пути XVII–XVIII вв. Пройти без паруса и мотора, без современных средств обеспечения, навигации и связи. Цель — привлечь внимание общественности к данному виду путешествий, а также продемонстрировать возможности современной молодежи. Учащиеся разрабатывали маршрут, собирали исторические сведения, использовалась, кстати сказать, и подшивка "КиЯ", где печатались статьи о прохождении водораздела с заброшенным Обь-Енисейским каналом. Переход посвящался юбилеям: первый этап от Слюдянки до Братска (с 26 июня по 5 августа 2002 г.) — 10-летию нашей школы и 60-летию училища, второй — от Братска до Колпашево (с 25 июня по 15 сентября 2003 г.) — 110-летию Новосибирска.

— Как велась подготовка к походу?

— После назначения моим заместителем Ларисы Дмитриевой, имеющей большой опыт участия в дальних шлюпочных переходах, был проведен конкурс среди ребят, по результатам которого отобрали десять кандидатов. Среди них распределили обязанности боцмана, медика, кострового, гидрометеоролога и др. Затем начались тренировки по прохождению сложных речных участков, а также 20-дневные шлюпочные переходы по Байкалу и Новосибирскому водохранилищу. Определялись психологическая совместимость, выносливость школьников, и ко дню старта мы в ребятах были уверены.

— Почему старт был дан именно в городе Слюдянка?

— Южная оконечность Байкала. являлась поворотным пунктом старинного Сибирского водного пути. Одна ветвь его шла по Селенге на восток в Монголию и Китай, другая — через реку Лену на Камчатку. Мы же собирались двигаться по основному Сибирскому пути на запад, используя попутное течение рек. Кстати, финиш в Колпашево обосновывался тем, что мы планируем от него идти дальше — в европейскую часть России.

— Что больше всего запомнилось?

— На первом этапе мы на шлюпке "Ял-6РД" прошли на веслах 941 км, через год — уже 1833 км. Гидрометеорологические условия были сложными, засуха сделала Кемь совершенно непроходимой, длина волока из Енисейского бассейна в Обский увеличилась до 58 км. На Байкале, где условия плавания приближены к морским, и на Ангаре очень мало мест, пригодных для подхода к берегу, что при крайне неустойчивой погоде — с мгновенно спускающимися с гор штормовыми ветрами и туманами требовало от экипажа безукоризненных знаний гидрометеорологии и лоции. Осложняло плавание и отсутствие населенных пунктов на значительной части берегов.

В день на веслах шли по 8–10 часов, преодолевая до 60 км. Много времени и сил отнимали ангарские пороги и шиверы. Движение по Верхней Кети осложняли мели, иногда за день пре-

одолевали 14 мелей! Приходилось протаскивать ял, находясь по колено в уже осенней холодной воде. Но наиболее сильное впечатление произвели порывы могучего "горняка" — штормового ветра, предсказать который можно по чуть уловимым приметам в лучшем случае — за 10–15 минут до его начала. Первый шквал обрушился на лагерь еще во время подготовки к старту в Слюдянке. Последствия экипаж вспоминал долго — давления ветра не выдержали углепластиковые дуги палаток, была вырвана большая часть люверсов чехла шлюпки.

Показала свой своенравный характер и Ангара, а Братское море встретило частыми продолжительными штормами. Запомнилась многочасовая дуэль с и погодой у Свирска, когда более полусуток, продвигаясь вдоль отвесных скал, мы пытались найти хоть небольшой пятачок, пригодный для того, чтобы выброситься на берег. Но ночью пошел проливной дождь, и до утра все отводили воду от палаток и снаряжения.

Но все испытания, которые выпали на долю будущих речников и моряков, компенсировала неописуемая красота природы. Очаровывали сказочно красивая и могучая Ангара, дочь Байкала, прекрасный Енисейск. На Кети-реке ребята осматривали старинные лодки: плоскодонную 12-метровую илимку грузоподъемностью 3 т, очень вместительную, и легкие одноместные обласки, которые широко используются местными жителями и сегодня. Навсегда останется в памяти и сибирское гостеприимство, с которым встречали нас на всем протяжении маршрута.

— Как вы оцениваете результаты перехода?

— Главное, что экипаж проявил слаженность, моральную и физическую готовность к преодолению экстремальных ситуаций, продолжению традиций, заложенных много столетий назад русскими землепроходцами. Шлюпочный поход, который проходил по территории пяти краев и областей, широко освещался в СМИ и привлек внимание общественности к забытым ныне дальним спортивным плаваниям.

— Что бы вы хотели пожелать журналу?

— Учащиеся Школы юнг — постоянные читатели "Катеров и Яхт" желают ему от души счастливого плавания и "семь футов под килем". Мы благодарны за регулярное освещение жизни детских спортшкол, морских клубов и учебных учреждений, готовящих молодое поколение к работе на речном и морском транспорте.

Участники перехода Байкал — Обь — выпускники Школы юнг:

Максим Баранов, Михаил Брагин, Артем Казанцев, Владимир Капустин, Иван Коваль, Данил Кузьмин, Артем Левченко, Иван Малюгин, Иван Матросов, Денис Некрасов, Егор Семыкин, Михаил Серышев, Сергей Сугатов, Иван Тюлейкин, Игорь Цимбалов

САЛОН ЯХТ И КАТЕРОВ
MARINE SALON
С 21 ПО 24 ОКТЯБРЯ 2004 ГОДА

"Крокус-Экспо" Москва

От имени организатора — Международного выставочного агентства — предлагаем Вашему вниманию один из самых перспективных проектов — "**Салон яхт и катеров**". Он пройдет с 21 по 24 октября 2004 г. в новом выставочном комплексе "Крокус-Экспо", Москва.

Тематика салона: яхты, катера, моторы для яхт, инженерное и строительное оборудование, аксессуары, навигационное оборудование, сервис и транспорт, яхт-клубы.

Выставка "Салон яхт и катеров":

– соберет на одной площадке всех производителей и продавцов моторных и парусных яхт, катеров и представителей яхт-клубов России;
– предоставит участникам возможность показать образцы своей продукции, дать полную информацию о ней и оформить эскизы на предстоящий сезон.

На выставке посетители получат прекрасную возможность, не выезжая за пределы столицы, познакомиться с многообразным миром катеров и яхт, сделать индивидуальный заказ, а также получить исчерпывающую информацию о возможностях постройки судов различного класса как в России, так и за рубежом.

Приглашаем компании стать участниками **"Салона яхт и катеров 2004 г."** и искренне верим, что вы найдете наш проект интересным и важным для дальнейшего развития вашего бизнеса.

Всех читателей и поклонников журнала "Катера и Яхты" ждем на выставке.

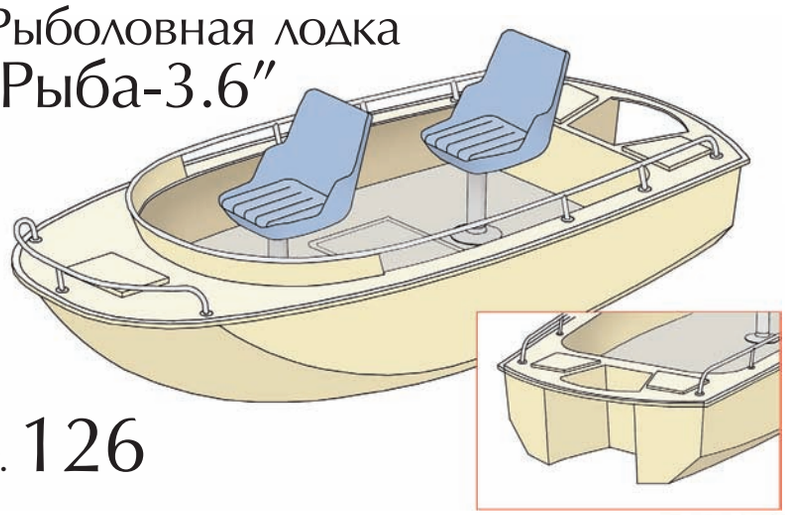
Международное выставочное агентство «АйЭфЭй»,
тел. (095) 411-52-02
marinesalon@ifa-expo.ru
www.marinesalon.ru

МАСТЕРСКАЯ

ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ «КиЯ» выпуск № 18

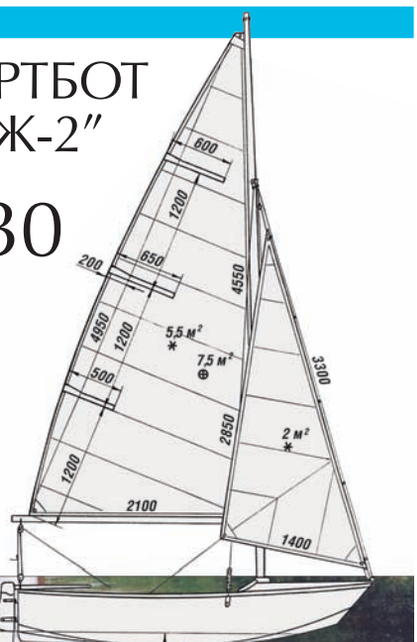
для самостоятельной постройки

Рыболовная лодка “Рыба-3.6”



с. 126

ШВЕРТБОТ “ЧИЖ-2”



с. 130

из почты редакции

КАНОЭ из Уфы

с. 137

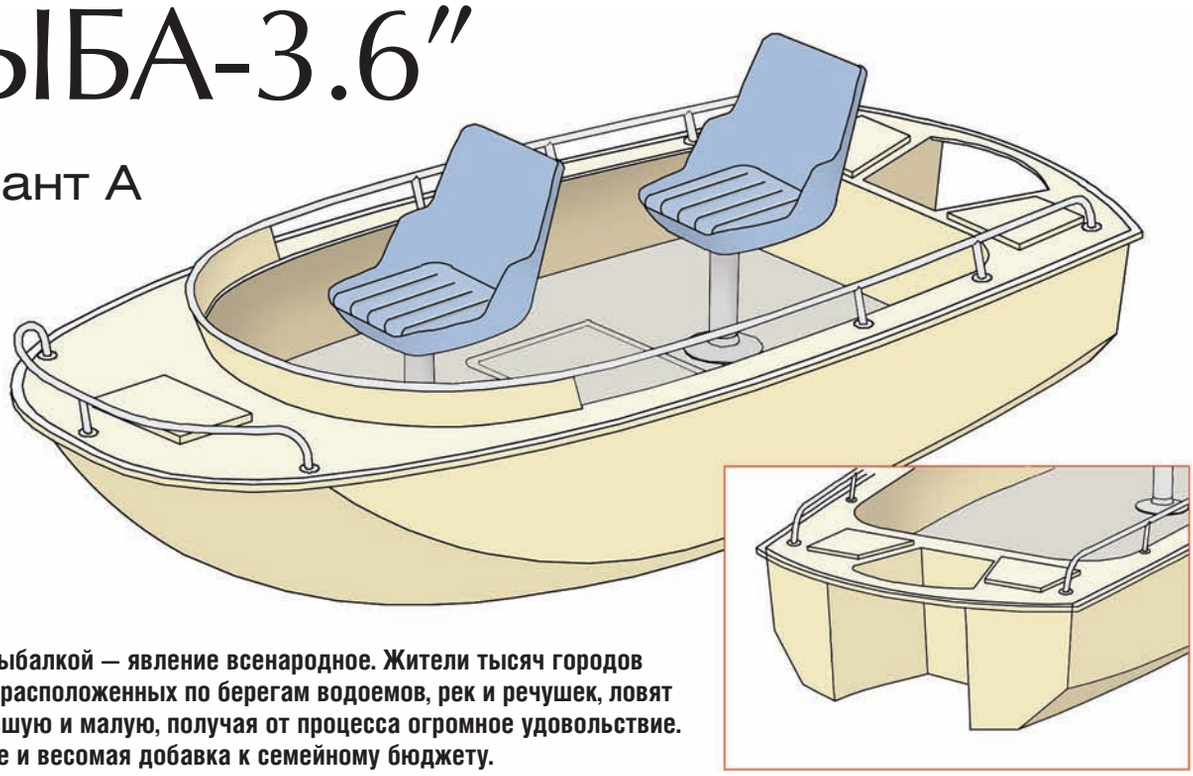
из почты редакции

АЛЮМИНИЕВАЯ ЛОДКА по мотивам “Радуги-34”

с. 136

Рыболовная лодка “РЫБА-3.6”

Вариант А



Увлечение рыбалкой — явление всенародное. Жители тысяч городов и деревень, расположенных по берегам водоемов, рек и речушек, ловят рыбу — большую и малую, получая от процесса огромное удовольствие. А улов — еще и весомая добавка к семейному бюджету.

Чтобы успех сопутствовал рыбаку, нужны безопасная лодка, надежный мотор, добычливые снасти. В 70-е гг. в нашей стране, по грубым прикидкам, насчитывалось около 28 млн. рыболовов-любителей, которые рыбачили со всевозможных лодок местных типов, различных надувнушек, фофанов и “Казанок”, но все эти плавсредства объединяло одно: они не были приспособлены специально для рыбалки и потому оказывались неудобными, а иногда и небезопасными в эксплуатации.

Выпускаемые десятками тысяч универсальные глиссирующие мотолодки под подвесные моторы мощностью 10–30 л.с. позволяли быстро добраться до “рыбных мест” и вовремя уйти от непогоды, а вот для рыбалки подходили плохо. Казалось бы, отечественная промышленность должна была начать выпуск специализированных рыболовных мотолодок, но воз и ныне там. Конечно, сегодня положение иное: в продаже есть импортные лодки, специально спроектированные и оборудованные для любителей этого массового вида отдыха на воде, однако они далеко не всем по карману. Так, полностью оснащенная глиссирующая рыболовная “окуневая” лодка стоит не менее 25 тыс. долл. (см. “КиЯ” № 164).

Основные данные рыболовной лодки “Рыба-3.6”

Длина наибольшая, м	3.6
Ширина наибольшая, м	1.6
Высота, м:	
— корпуса	0.7
— габаритная	1.3
Вес корпуса, кг	90
Водоизмещение полное, кг	420
Осадка, м	
— корпусом	0.17
— габаритная	0.20
Мощность подвесного мотора, л.с.	2–3.5

Но ведь далеко не всем нужна высокая скорость, некоторых вполне устраивает и движение со скоростью 10–12 км/ч. Соответственно совсем необязательно иметь “классическую” моторку длиной 4.5–6 м, вроде рыболовного варианта “Сарепта-Р” 4.6×1.6 м под ПМ 30 л.с. (так и не освоенного серийным выпуском). Многим подойдет и лодка меньших размерений, лишь бы она была достаточно остойчивой и высокобортной, имела просторный самоотливной кокпит с удобным подходом к борту по всему периметру и сплошным горизонтальным пайолом, под которым можно оборудовать необходимые герметичные объемы для рыболовного снаряжения и т. д. Для такой лодки длиной 3.5–3.7 м будет вполне достаточно мощности подвесного мотора в 2–4 л.с. Поскольку и у нас можно свободно приобрести импортные моторы любой мощности и такие материалы, как водостойкая фанера, стеклоткань и эпоксидная смола, появилась возможность самостоятельно построить лодку по своему вкусу, удовлетворяющую местным условиям плавания и способу лова.

Журнал “КиЯ” неоднократно публиковал для самостоятельной постройки чертежи различных лодок, рассчитанных на рыбаков. Перечисление их заняло бы много места, но все-таки назовем такие интересные проекты, как:

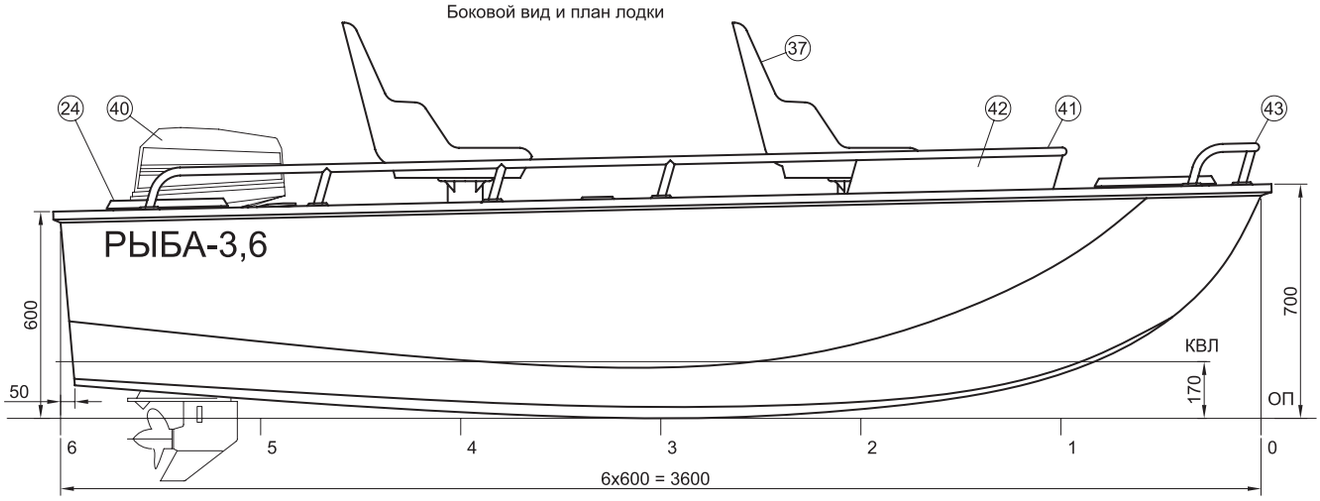
— “Утка-2”; 4.3×1.33 м; под весла и ПМ 8–10 л.с.; фанера, корпус с острой скулой; кстати сказать, на “Утке”, показанной на ВДНХ, впервые можно было видеть поворотное кресло для рыболова; см. “КиЯ” № 31 и книгу “15 проектов”;

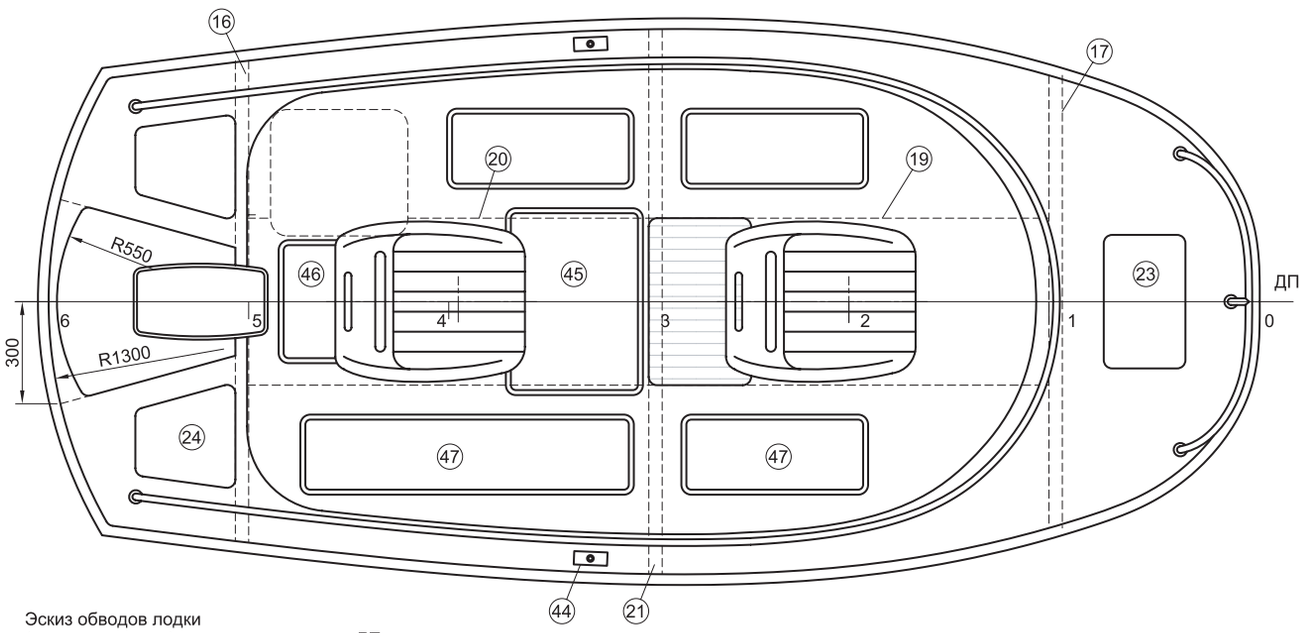
— “Лещ”; 4.3×1.7 м; под ПМ 12–25 л.с.; фанера, корпус с острой скулой; озерная МЛ; см. “КиЯ”№ 58;

— “Окунь”; 3.4×1.5 м; под ПМ до 14 л.с.; секционная; фанера; см. “КиЯ” № 80.

Но подчеркнем: чертежей лодки, отвечающей всем перечисленным выше требованиям и рассчитанной на мощность ниже 4 л.с., до сих пор не →

Боковой вид и план лодки





Эскиз обводов лодки (проекция корпус)

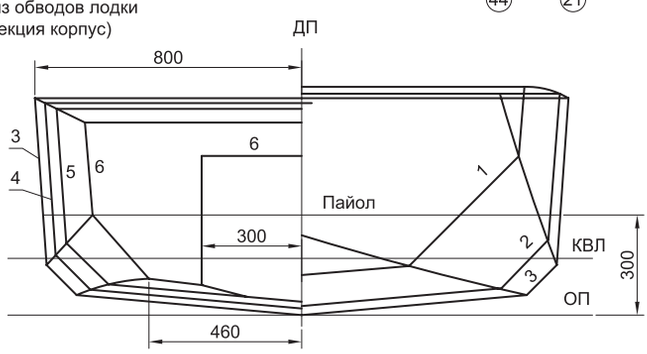
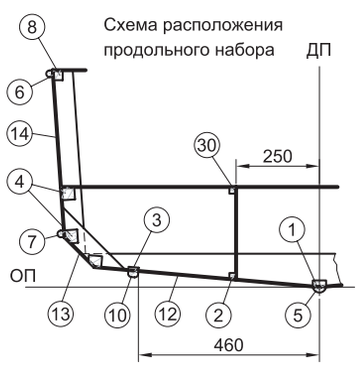
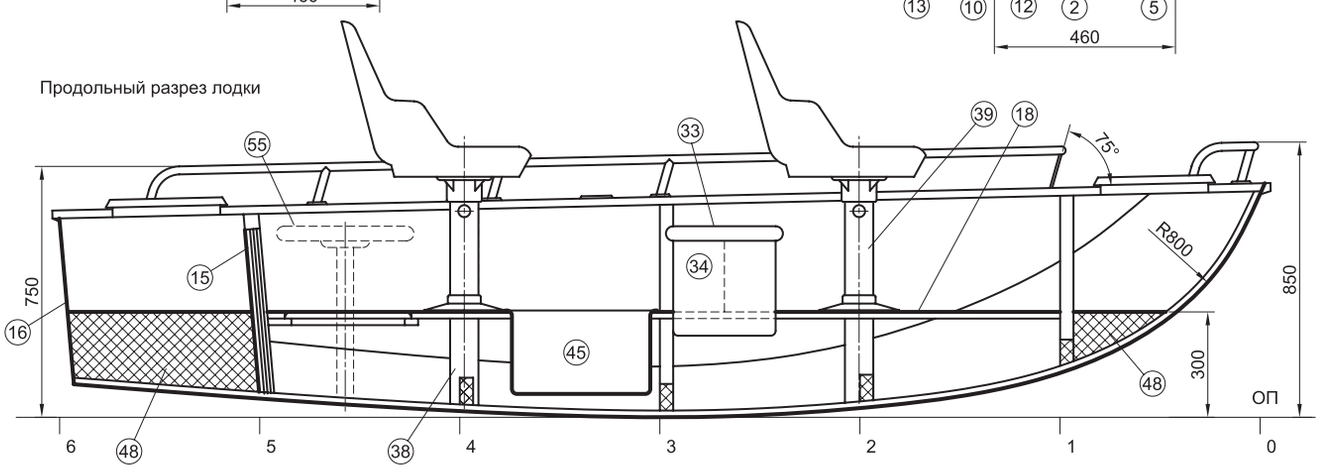


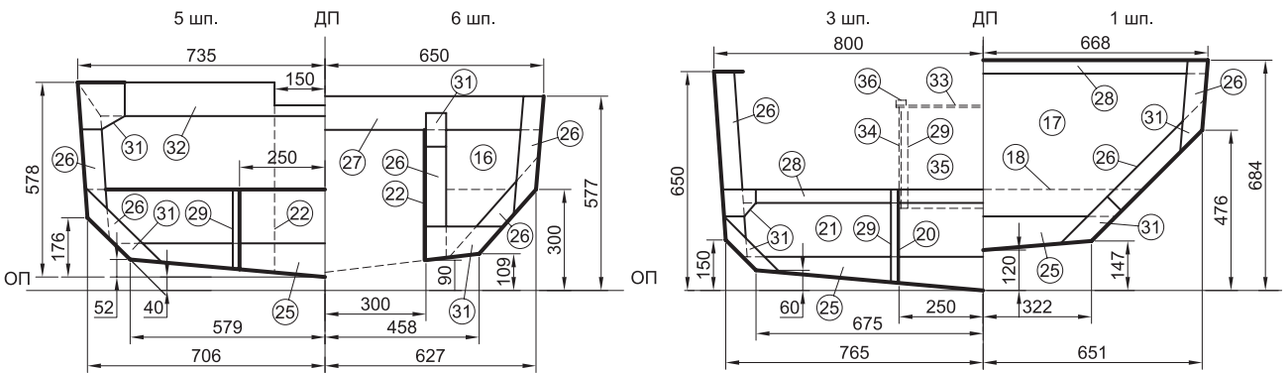
Схема расположения продольного набора



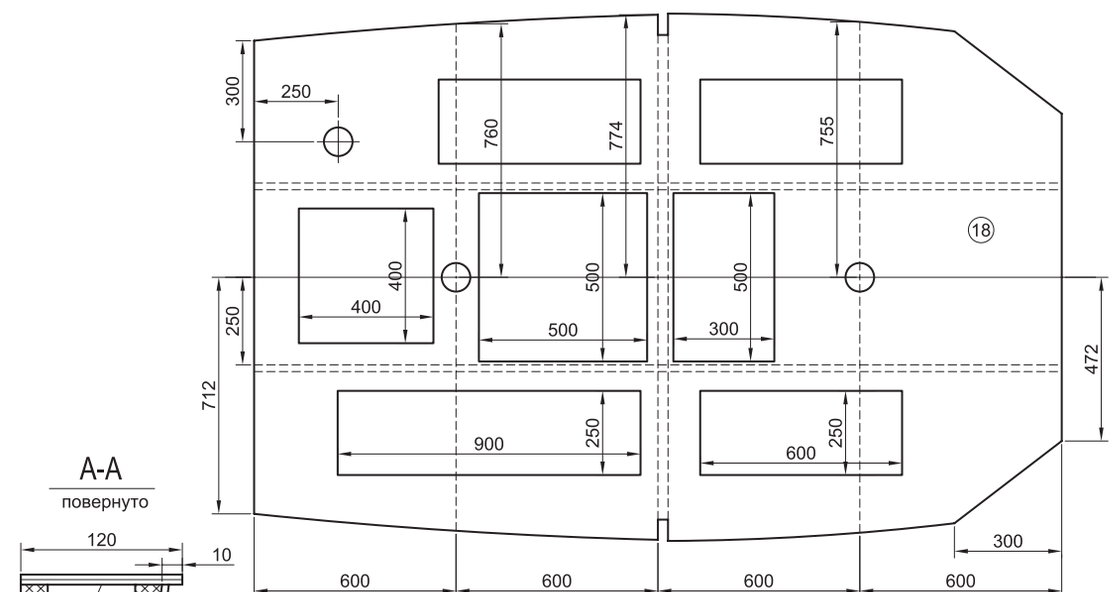
Продольный разрез лодки

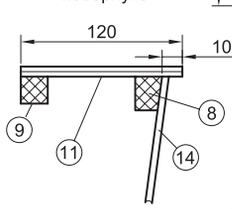


Поперечные сечения

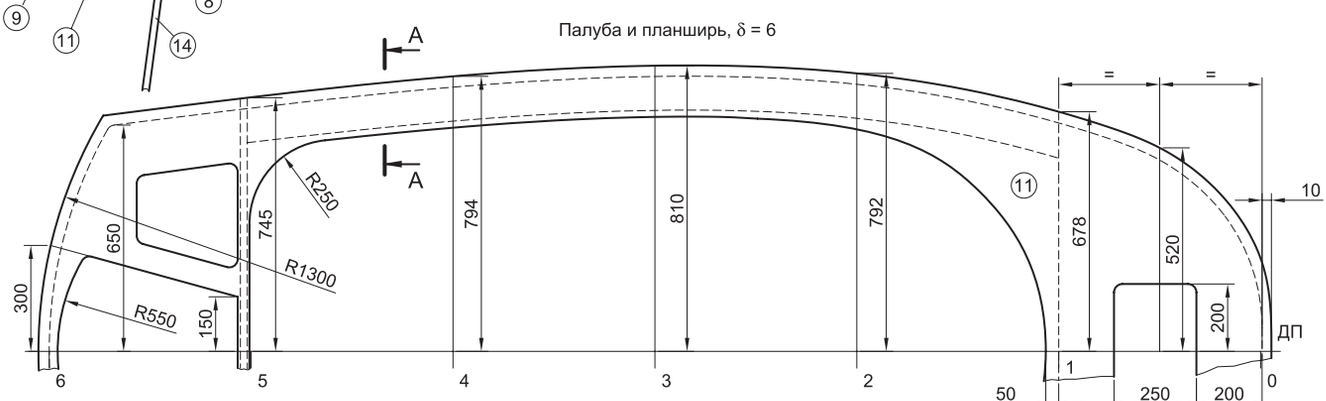


Пайол, δ = 6

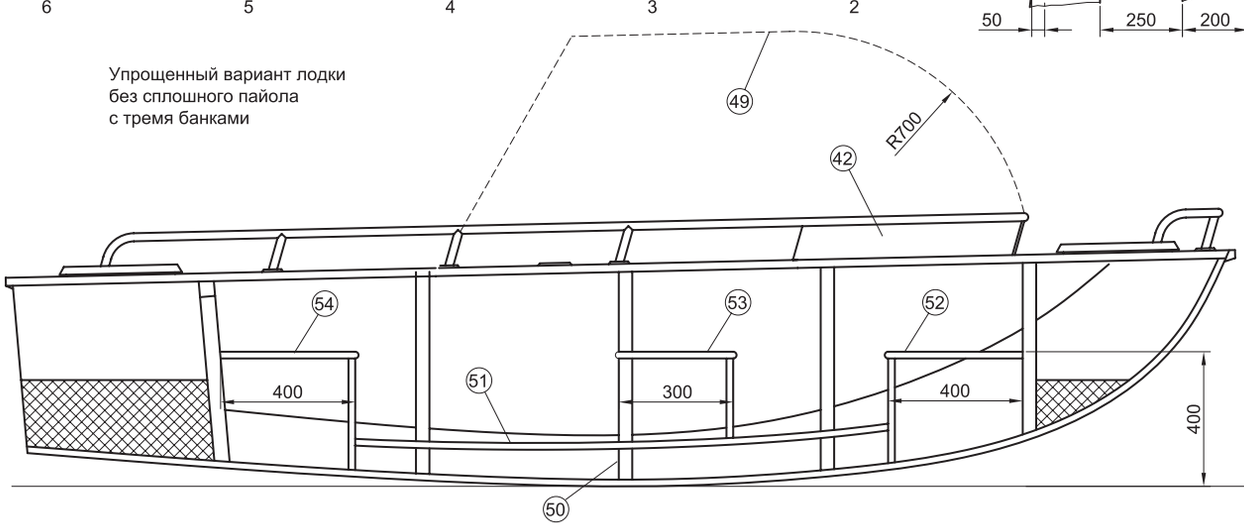




Палуба и планширь, δ = 6



Упрощенный вариант лодки
без сплошного пайола
с тремя банками



публиковалось. Приводимый здесь проект “Рыба-3.6” и заполняет этот пробел.

Заметим, что разработаны и два более крупных варианта рыболовной лодки для самостоятельной постройки: “Рыба-4.2” и “Рыба-5.4”. Их чертежи будут опубликованы, если редакция “КиЯ” получит достаточное количество запросов читателей.

* * *

“Рыба-3.6” — мелкосидящая, остойчивая, с упрощенными обводами рыболовная лодка, предназначенная под мотор мощностью 2–3.5 л.с. Корпус по периметру имеет широкий планширь и леерное ограждение. Самоотливной кокпит просторный, предусмотрен свободный доступ к бортам. Мотор устанавливается в нише.

Для гребца на шп. 3–4 имеются островная банка и уключины для пары весел.

На высоте 300 мм от ОЛ — герметичный горизонтальный пайол. Для слива попавшей в кокпит воды по бортам на шп. 5 имеются шпигаты с пружинными или лепестковыми клапанами. Объем под пайолом разделен на шесть герметичных отсеков, служащих для хранения снаряжения, запчастей, оснастки, садка, багажа. В настиле установлены горловины, закрываемые люками.

Два рабочих складных кресла можно перемещать, устанавливая в стаканы с подкреплениями в корпусе лодки. В носу лодки, под планширем, размещается складной тент-убежище.

Корпус лодки изготавливается из водостойкой фанеры и сосновых реек. Детали собираются на эпоксидной смоле. Снаружи корпус оклеивается стеклотканью. Таблица плазовых ординат не приводится, поскольку построечные размеры трех шпангоутов и планширя указаны на рабочем чертеже.

Прежде чем приступать к постройке лодки, надо заготовить все необходимые материалы: приобрести водостойкую фанеру (ГОСТ 102-75), эпоксидную смолу, стеклоткань, рейки (по спецификации). Затем, пользуясь рабочим чертежом и спецификацией, можно собрать три шпангоута и из отдельных частей, соединенных “на ус”, — планширь. На планшире размечается положение ДП и шпангоутов. По периметру планширя (см. сеч. А–А) “приклепываются” рейки — привальный брус и комингс.

Собирают лодку “вверх килем”. Вначале два отфугованных бруса устанавливают в “горизонт” на расстоянии 700 мм от ДП и на них укладывают планширь. Далее выставляют шпангоуты, раскрепляют, врезают продольный набор и малкуют. После этого можно корпус зашить фанерой, зачистить и оклеить стеклотканью; по днищу установить ребра, накладку и буртики. Когда это будет выполнено, корпус лодки можно перевернуть, установить стрингера (дет. 19, 20) для правого и левого бортов и наконец вклеить подкрепления для рабочих кресел. Изнутри нужно убрать “обзол” и окрасить корпус водостойкой краской. В настиле пайола надо разметить вырезы и по периметру каждого “приклепать” на эпоксидной смоле комингс — дождевую канавку.

Настил пайола вклеивают по стрингерам и шпангоутам. Островную банку можно установить на болтах. Крышки люков на палубе форпика и ахтерпика монтируют на рояльных петлях. Конфигурацию и места расположения вырезов в пайолах строитель может определить по собственному вкусу.

Чтобы обеспечить непотопляемость лодки, необходимо вклеить легкий пенопласт ПС-4 (не менее 100 дм^3) в носу, корме и вдоль борта, под планширем (в корме — не менее 50% пенопласта).

Лодку “Рыба-3.6” можно строить и по упрощенному варианту (см. схему): без герметичного пайола. В этом случае надо уложить съемные пайолы по флорам и зашить банку-рундук от борта до борта; в носу и корме ставятся банки-рундуки, на каждой банке устанавливаются крышки-люки.

Спиннинги, удочки, весла укладывают вдоль кокпита по бортам, а в рундуках размещают багаж, запчасти, провизию и садок для выловленной рыбы.

Все мероприятия по обеспечению непотопляемости лодки (т. е. вклеивание легкого пенопласта) необходимо выполнять и при постройке по этому варианту.

Готовую лодку при возможности стоит оборудовать современными средствами, помогающими рыболову (например GPS — приемоиндикатором глобальной спутниковой системы навигации, при помощи которого в любой момент можно узнать, где ты находишься и куда идти – см. № 161, 162) и рыболовным эхолотом.

Юрий Зимин, *мастер спорта*

Спецификация деталей конструкции корпуса

1 — киль, форштевень, 20×40; **2** — стрингер, 25×25; **3** — ребро жесткости, 10×30; **4** — скуловой стрингер, 40×40; **5** — киль, накладка, 20×40; **6** — буртик, 20×20; **7** — буртик (скула), 20×20; **8** — привальный брус, 30×30; **9** — комингс, 20×20 (дет. **1**, **2**, **4**–**9** склеить из реек δ=10 мм); **10** — накладка, 20×30; **11** — обшивка палубы (планширь), δ=6; **12** — обшивка днища, δ=6; **13** — обшивка скулы, δ=6; **14** — обшивка борта, δ=6 (обшивка — фанера, ГОСТ 102-75); **15** — зашивка транца (шп. 5), δ=4; **16** — зашивка транца (шп. 6), δ=4; **17** — зашивка (шп. 1), δ=4; **18** — пайолы, δ=6; **19** — стрингер, лист, δ=4 (шп. 1–3); **20** — стрингер, лист, δ=4 (шп. 3–5); **21** — зашивка (шп. 3), δ=4; **22** — зашивка стенки тр., δ=4; **23** — люк (форштевень); **24** — люк (ахтерштевень); **25** — днищевая ветвь, 20×100; **26** — бортовая ветвь, 20×60; **27** — бимс, 20×100 (клеить из реек); **28** — бимс, 20×40; **29** — стойка, 20×20; **30** — стрингер, 20×20; **31** — кница, δ=4; **32** — бимс (тр.), 20×100; **33** — банка, 6×300×540; **34** — стенка, 6×300×300; **35** — бракета, 6×300×488; **36** — ограничитель, 15×30×300; **37** — кресло; **38** — стакан; **39** — штанга; **40** — мотор; **41** — леер, труба ∅25; **42** — фальшборт, δ=4; **43** — релинг, труба ∅25; **44** — уключина; **45** — садок; **46** — багажник; **47** — снаряжение, запчасти; **48** — пенопласт ПС-4, заполнитель; **49** — тент-убежище; **50** — днищевая ветвь, 20×120; **51** — рыбина (настил), δ=10; **52** — банка носовая; **53** — банка средняя; **54** — банка кормовая; **55** — съемное сиденье рулевого

ШВЕРТБОТ "ЧИЖ-2"

Спортивно-туристский швертбот "Чиж-2" можно смело назвать многоцелевым. Несколько лодок, построенных по этому проекту, мы используем как для обучения детей (и взрослых) навыкам управления малым парусным судном, так и для участия в парусных гонках. На них совершаются и длительные семейные походы по многочисленным рекам, озерам и водохранилищам нашего северного края, и прогулочные выходы, в том числе на рыбалку. Швертбот приспособлен для движения не только под парусами, но и на веслах, и под мотором мощностью не более 5 л.с. Парусник можно легко перевозить в кузове грузовика и на прицепе за легковым автомобилем.

Проект адресуется в первую очередь коллективам судостроителей-любителей, но, как показывает опыт, его могут построить и одиночки в домашних условиях из легкодоступных материалов отечественного производства.

Первая попытка постройки по своим чертежам небольшого парусного судна, пригодного для обучения, отдыха и туризма, была предпринята мной еще в 1987–1988 гг. Тогда я построил фанерный швертбот "Ленсе" (см. "КиЯ" № 169). Парусник получился удачным, для своих размерений достаточно мореходным, остойчивым и вместительным. Очень часто я ходил на нем в одиночку по Кубенскому озеру. Затем этот швертбот использовался для начального обучения парусному делу в детском оздоровительном центре "Кедр". С этого судна началось зарождение парусного спорта в пос. Шексна, так что его можно назвать "дедушкой парусного флота" нашего поселка.

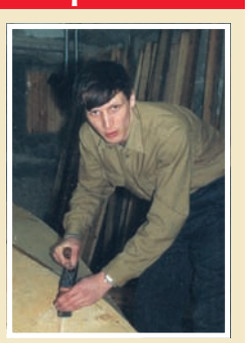
Подтолкнул меня к продолжению работы такой случай. Осенью 1999 г. мы с ребятами пошли в однодневный поход на двух "Кадетах" без сопровождения спасательного судна. Дул довольно свежий ветер. Один швертбот перевернулся, когда мы подходили к противоположному берегу водохранилища, а другой — когда уже возвращались домой. Тогда чуть было не утопили все походное снаряжение, которое невозможно нормально разместить в швертботах класса "Кадет". В аналогичных условиях "Ленсе" шел без происшествий. Так я убедился, что мой швертбот лучше приспособлен для туризма, более мореходен и остойчив, чем эти спортивные яхты. В то же время наряду с достоинствами обнаружился и ряд мелких недостатков швертбота, которые требовалось устранить в следующем проекте.

После этого похода было принято решение спроектировать и построить новый спортивно-туристский швертбот, лишенный недостатков всех опробованных нами судов. Он и получил название "Чиж-2".

За основу был взят построенный двумя годами раньше в том же детском центре "Кедр" по чертежам из журнала "Катера и яхты" (конструктор Д. А. Курбатов) "Чиж" (см. № 164). В процессе эксплуатации мы убедились в его отличных ходовых качествах, так что было решено применить обводы "Чижа" и в новом проекте.

Таким образом "Чиж-2" объединил

Коротко об авторе:



ИГОРЬ ЮРЬЕВИЧ СТРЕЛЕЦКИЙ (пос. Шексна) хорошо известен читателям "КиЯ" как энтузиаст детского парусного спорта и конструктор парусных судов. В 12 лет он построил свою первую лодку, очень напоминавшую ящик. Поскольку выход закончился падением в воду младшего члена экипажа, корабельная жизнь закончилась плохо: разгневанная бабушка капитана изрубила судно в щепки... На сегодня Игорем спроектировано и построено уже 23 судна (см. "КиЯ" № 165, 165, 169, 171), включая буер и парусную лыжу, а главное — под его руководством научились ходить под парусом более 300 ребят...

в себе достоинства швертботов “Ленсе” и “Чиж”. В 2001 г. по заказу детского оздоровительного лагеря “Янтарь” были построены первые три швертбота (см. статью “Вера, Надежда, Любовь” в № 181). Яхточки получились и удобными в эксплуатации, и достаточно надежными, хорошо ходят в лавировку.

В прошлом году по проекту “Чиж-2” я построил швертбот для себя и назвал его “Стерх”. Паруса — грот и стаксель — пошиты из лавсана на петербургской фирме “Северное сияние”. В том же году я начал тренироваться на “Стерхе” в нашем яхт-клубе и несколько раз гонялся со швертботами класса “Кадет”. Чаще всего дистанцию первым проходил “Чиж-2”. Конечно, площадь парусности у него больше, чем у “Кадетов” (хотя “Чиж-2” еще не укомплектован спинакером), но он по КВЛ чуть короче и шире, да и экипаж его состоял в основном из двух взрослых.

С 6 по 10 июля на базе Шекснинского парусного клуба состоялась 5-я Шекснинская регата — второй этап “Кубка Северо-Запада” среди юношей (главный судья А. Ю. Чегуров). К нам приезжали команды из Владивостока, Санкт-Петербурга, Рыбинска, Волгограда, Пскова, Новгорода, Москвы, Екатеринбурга и даже Узбекистана. В гонках принимали участие швертботы классов “Оптимист”, “Кадет”, “Луч-М” и “Луч”. В пяти гонках этой регаты я гонялся на “Стерхе” вне зачета с яхтами класа “Кадет”. По результатам проведенных гонок могу сказать, что наш шекснинский многоцелевой швертбот отлично себя зарекомендовал и полностью оправдал ожидания. Финишировал он стабильно в середине флота, уступая “Кадетам” новой модели “Марк-4” и отрываясь от яхт старой постройки.

Должен обратить особое внимание на то, что “Стерх” был построен из дешевых и легкодоступных материалов на “домашней судоверфи”, да и вооружен далеко не гоночными парусами.

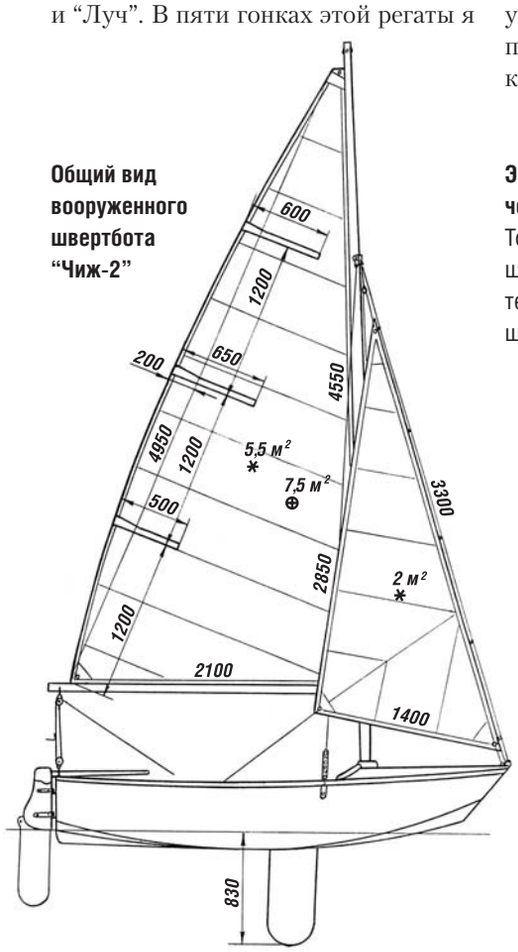
После гонок юные яхтсмены из ряда других команд попробовали ходить на “Чиже-2”. Парусник им понравился: широкий кокпит позволял спокойно управлять судном, паруса большей площади быстрее разгоняли яхту, но, как было отмечено, угол лавировки оказался чуть больше, чем у хорошего “Кадета”.

Зато во время прогулок на “Чиж-2” спокойно помещались трое взрослых. При необходимости прямо в кокпите мы ставили палатку. Для размещения запасов и туристского снаряжения имелись сухие объемистые рундуки. Вот поэтому проект “Чиж-2” можно адресовать и тем молодежным организациям, которые планируют не только гоняться, но ходить в походы и целевые экспедиции для изучения своего края.

После появления в “КиЯ” небольшой заметки о “Чиже-2” ко мне стали приходить письма с просьбой выслать чертежи. Заинтересовались проектом в первую очередь те, кто хочет построить лично для себя небольшое транспортабельное и в то же время универсальное парусное судно. Насколько →

Основные данные швертбота “Чиж-2”

Длина, м:	
наибольшая	3.37
по КВЛ	2.65
Ширина, м:	
наибольшая	1.53
по КВЛ	1.20
Высота, м:	
борта миним.	0.50
надводн. борта	0.37
Осадка корпусом/швертом, м	0.13/0.83
Масса с рангоутом, кг	75
Площадь парусности, м²:	
грот	5.5
стаксель	2.0
спинакер	5.0
Допустимая мощность ПМ, л.с.	5

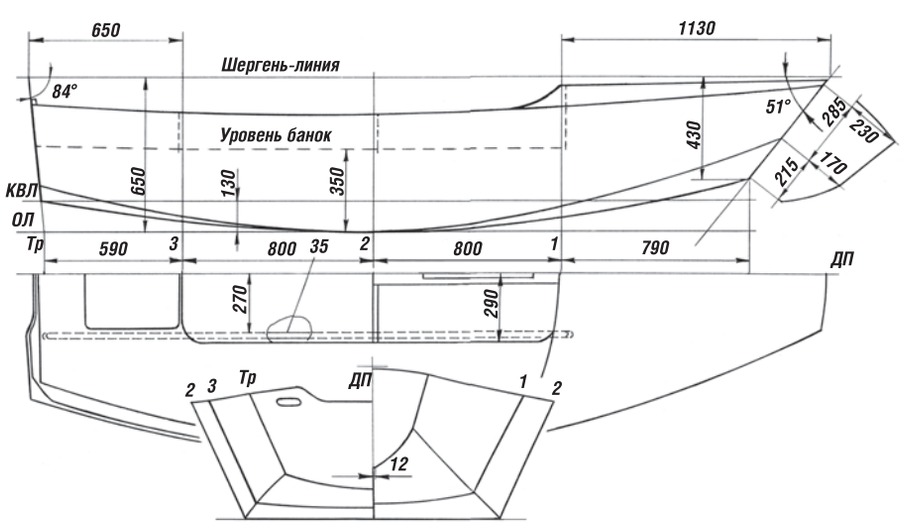


Общий вид вооруженного швертбота “Чиж-2”

Эскиз теоретического чертежа.
Толщины практических шп. 1 и шп. 2 — в нос от теоретической линии, шп. 3 и транца — в корму

Таблица ординат

	Полушироты от ДП, мм		Высоты от ОЛ, мм		
Шпангоут	**Борт**	**Скула**	**Борт**	**Скула**	**Киль**
Форшпигель	230	170	615	390	220
1	647	427	525	105	60
2	765	540	500	0	0
3	695	498	505	65	50
Транец	525	370	535	190	130

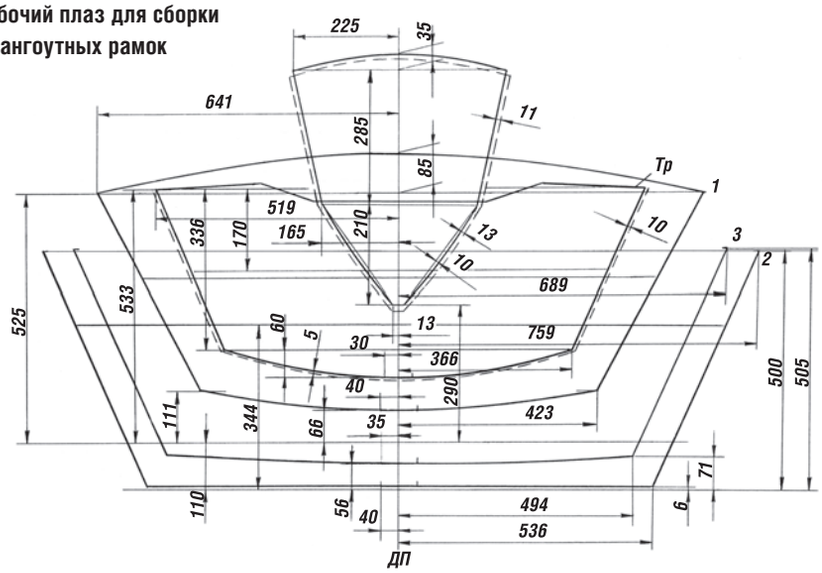


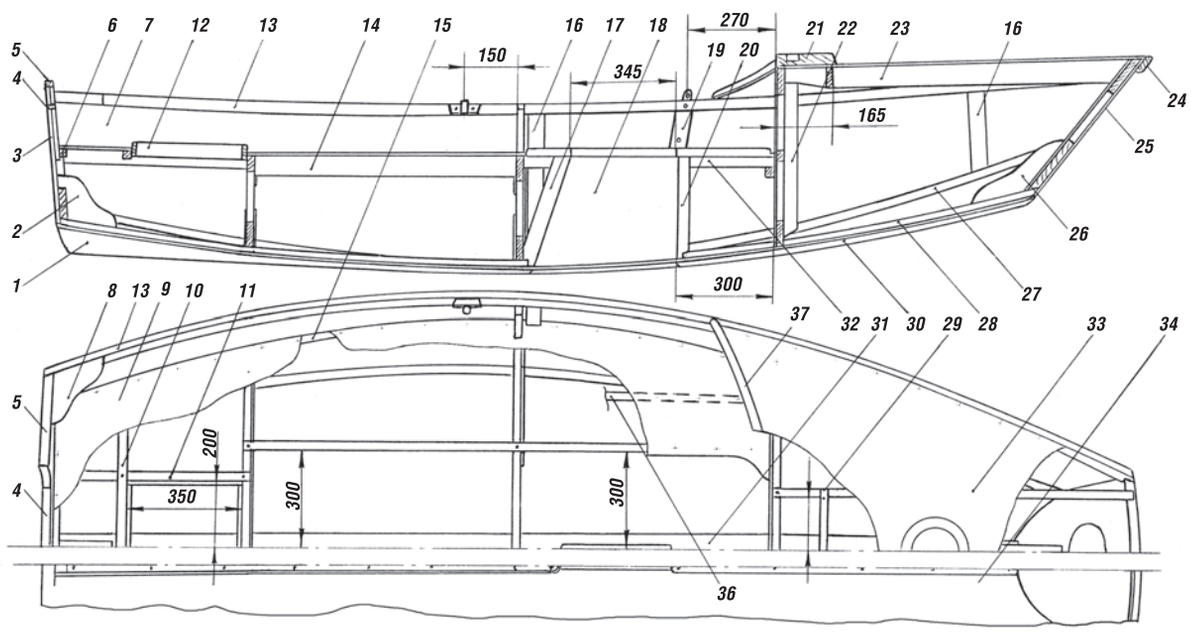
мне известно, в настоящее время строятся “Чижи-2” в Челябинской и Ленинградской областях, в Краснодарском крае.

Мне кажется, что распространение этого проекта могло бы способствовать развитию парусного спорта — послужить основой для создания национального детско-юношеского класса. Не секрет, что в провинции (думаю, что и в центре) трудно найти спонсоров, которые спокойно выложили бы по 1.5–2 тыс. долл. за “Оптимиста” и 4.2 тыс. долл. за “Кадета”. А людей “с руками”, которые могут возглавить ребячьи коллективы по постройке флота, немало. И польза от этого будет большая.

Конструкция корпуса традиционна и ясна из эскизов. Стоит только добавить, что облегчать корпус в ущерб прочности и долговечности не следует. Наружная обшивка нарезается из фанеры толщиной 6 мм; соединения листов выполнены на внутренних подкладных планках шириной 70 мм. Настил банок, форшпигель, палуба и зашивки на шп. 1 и шп. 3 также сделаны из 6-мм фанеры. Зашивка транца выпилена из фанеры толщиной 10–12 мм; ставить ее (как и зашивку форшпиге-

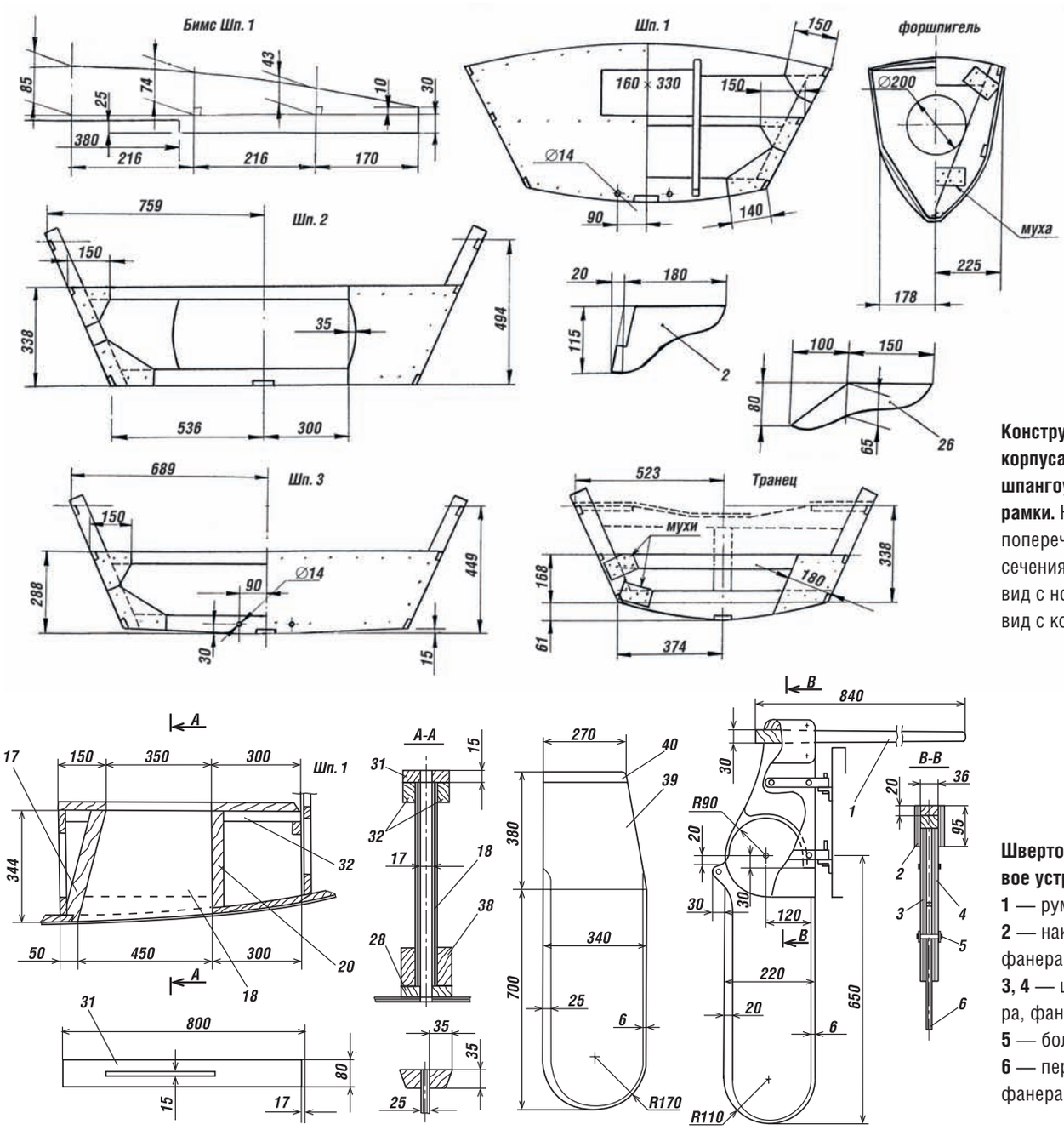
Рабочий плаз для сборки шпангоутных рамок





Конструкция корпуса — продольный разрез и план

1— плавник, 35×70×1450; **2** — кноп, δ = 22; **3** — зашивка транца, δ = 10; **4, 5** — обделка кромки транца, 10×22×360 и 17×22×240; **6** — рейка, 22×30×900; **7** — обшивка борта, δ = 6; **8** — кница горизонтальная, 22×150×150; **9** — настил банок, δ = 6; **10, 11** — опора настила, 25×25×1050, 25×25×620; **12** — комингс лючка, 10×40; **13** — привальный брус, 16×35; **14** — карленгс, 20×60×1630; **15** — бортовой стрингер, 18×25×2520; **16** — стыковая планка, 15×70; **17** — кормовая шпонка колодца, 17×38×380; **18** — стенка колодца, δ = 6; **19** — подкрепление под вант-путенс, 20×50×170; **20** — носовая шпонка колодца, 17×38×310; **21** — степс, 40×80×70; **22** — рейка, 20×50×470; **23** — карленгс, 22×55×1110; **24** — накладка форшпигеля, 15×45×520; **25** — зашивка форшпигеля, δ = 6; **26** — кница носовая, δ = 22; **27** — скуловой стрингер, 18×40×3250; **28** — киль, 22×80×3030; **29** — бимс под степсом, 22×65×370; **30** — фальшкиль, 15×22×1120; **31** — планширь колодца, 15×80×790; **32** — рейка, 24×30×810; **33** — настил палубы, δ = 6; **34** — обшивка днища, δ = 6; **35** — фальшкиль, 15×22×2250; **36** — рейка, 20×30×750; **37** — фальшборт (ламинир.) по кормовому краю палубы, 20×22×700; **38** — основание колодца, 24×70×530; **39** — шверт, фанера δ = 12; **40** — стопорная планка, 30×35.



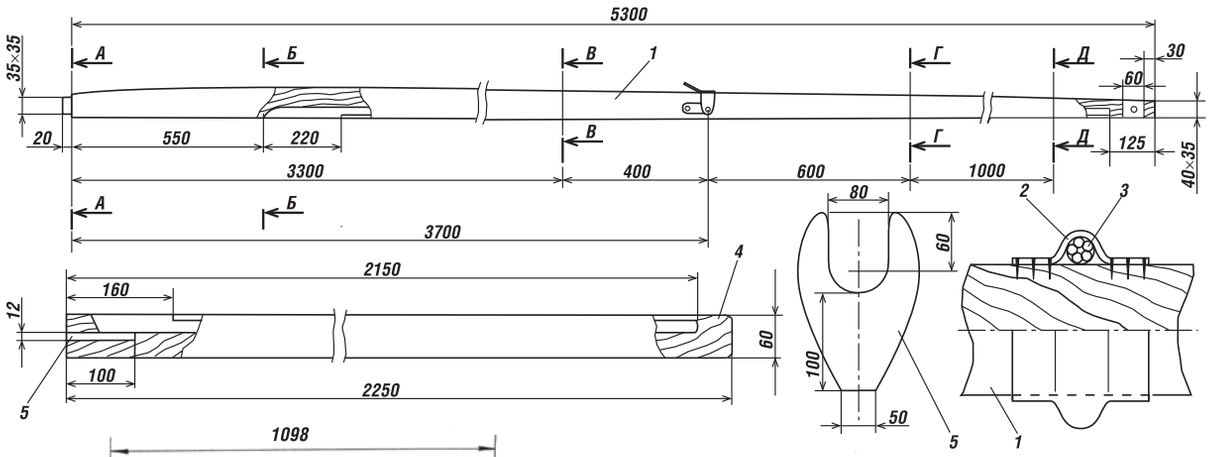
Конструкция корпуса — шпангоутные рамки. На всех поперечных сечениях справа – вид с носа, слева – вид с кормы.

Швертовое и рулевое устройства.
1 — румпель;
2 — накладка, фанера δ = 10;
3, 4 — щеки балле-ра, фанера δ = 12;
5 — болт М6×50;
6 — перо руля, фанера δ = 12.

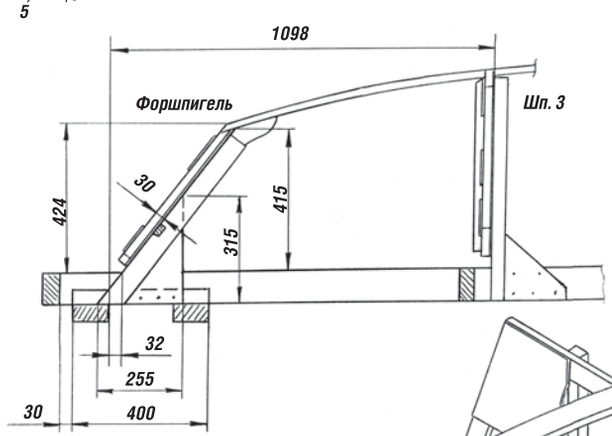
ля) лучше после установки бортовых и днищевых листов наружной обшивки, тщательно обрезав заподлицо края фанеры и концы деталей продольного набора. Подмоторная доска и стойка в ДП под нею ставятся по размерам мотора. Высота транца в районе мотора — также по его данным.

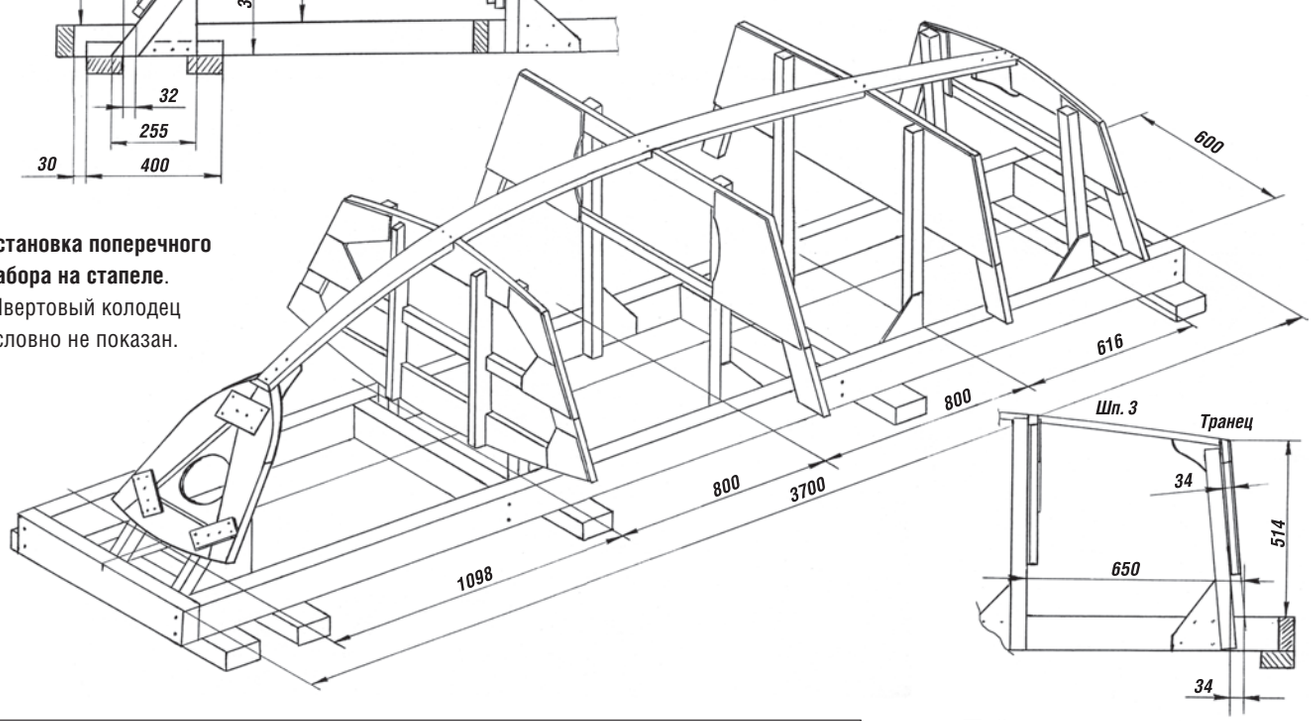
Все основные детали шпангоутных рамок нарезаются из сосновой доски толщиной 20–22 мм. Толщина фанерных книц и технологических креплений (“мух”) по углам, снимаемых после установки и крепления обшивки, 4 мм.

Сборка корпуса производится в положении “вверх килем” на стапеле из двух фугованных досок 100×50 длиной 3.7 м. Особой тщательности требует подгонка швертового колодца между шп. 1 и шп. 2. При постройке



Рангоут. 1 — мачта, склеенная из двух половинок; размеры по сечениям: **А-А** — 63×60; **Б-Б** — 72×70; **В-В** — 62×52; **Г-Г** — 55×44; **Д-Д** — 44×40; **2** — кожаный пояс под усы гика (синтетический трос под кольцом **3** из натуральной кожи); **4** — гик, 52×60 цельный, скругление углов K = 18; **5** — усы, фанера δ = 12.





Установка поперечного набора на стапеле. Швертовый колодец условно не показан.

Спецификация основных материалов

Для постройки швертбота потребуются: фанера, δ = 5–6 (обшивка, палуба, банки) — 6 листов; фанера, δ = 12 (обшивка транца, шверт, руль) — 1 лист; пиломатериалы (сосна на набор, рангоут, весла и др.) — 0.2 м³; эпоксидный клей — 4.5 кг; оцинк. крепеж (шурупы, болты, гайки) — 2 кг; стеклоткань — 10 м²; полиэфирная шпаклевка — 1.5 кг; лак — 0.5 кг; олифа — 1.5 кг; эмаль — 3.0 кг; уголки, полоски из нержав. стали 1.2–2.0 мм — 1 кг; синтетический тросик ∅6 и ∅8 мм.

корпуса применяются эпоксидная смола (или хороший водостойкий клей) и крепеж из нержавеющих материалов или с соответствующим покрытием.

После кантовки корпуса устанавливаются носовая палуба и настил банок, монтируется степс мачты, крепятся наружные привальные брусья, бортики и отделочные планки-накладки по краям палубы, транца и форшпигеля.

Места соединения палубы с бортами оклеены полосами стеклоткани на эпоксидке. Корпус изнутри пропитан горячей олифой (можно применить и эпоксидную смолу), снаружи пропитан эпоксидной смолой, разбавленной ацетоном, прошпаклеван, отшлифован, загрунтован и окрашен. В качестве блоков плавучести использован пенопласт, обшитый синтетической мешковиной. Крышки лючков и пайол 576×815 между шп. 2 и шп. 3 вырезаны из 6-мм фанеры. Пайол подкреплен двумя продольными рейками на расстоянии 80 мм от краев. В носовой кромке сделан вырез 32×17. Весла с лопастями 500×100÷150 имеют длину 2200 мм.

Полезные советы по постройке и вооружению швертбота можно найти в “КиЯ” и литературе. См., например: “15 проектов судов для любительской постройки” (любое издание); “Справочник по катерам, лодкам и моторам”; книжку В. Перегудова “Парусные байдарки, катамараны, тримараны и надувные лодки”, “Пионерская судоверфь “Ветрова” и брошюру Д. Курбатова “Парусный тузик 2.6 м” (ставшую, к сожалению, библиографической редкостью).

Игорь Стрелецкий,
пос. Шексна Вологодской обл.

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

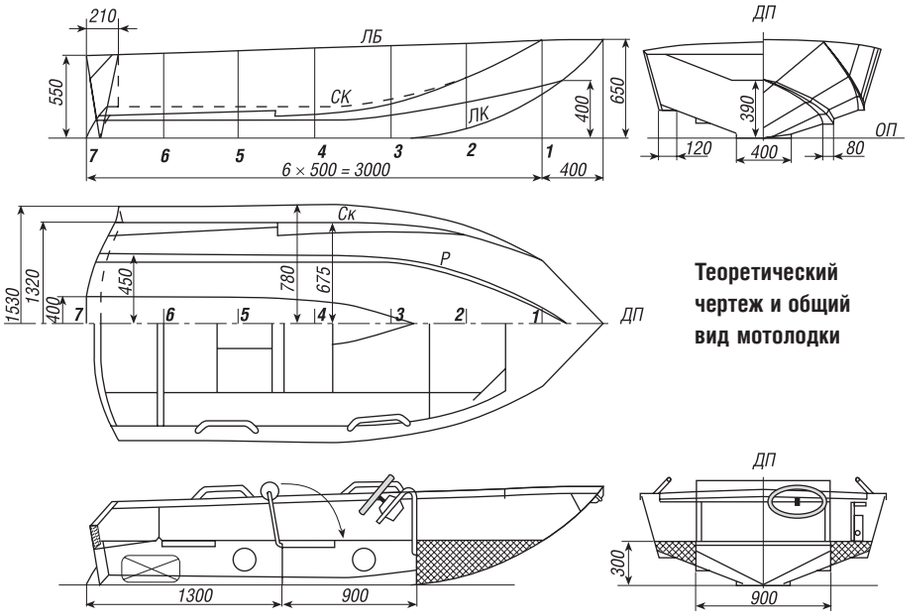
магазин: (812) 449-4078, 449-2105; shop@technomarin.ru
опт. отдел: (812) 108-8963, 118-8261; info@technomarin.ru

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

АЛЮМИНИЕВАЯ ЛОДКА по мотивам “Радуги-34”

Основные данные лодки

Длина габаритная, м	3.45
Ширина габаритная, м	1.75
Высота борта, м	0.65/0.55
Килеватость днища на транце, град.	20
Масса корпуса, кг	102
Пассажировместимость, чел.	3
Рекомендуемая мощность ПМ, л.с.	40



Теоретический чертеж и общий вид мотолодки

■ Несколько лет назад, когда в очередной раз пахнуло весной, в голове появились шальные мысли: а не построить ли “шедевр” под “Нептун” или нечто подобное? А тут и друзья “созрели”: мол, надо бы срочно соорудить суперрыболовную быстроходную лодку на два человека — остойчивую, поворотливую, да что бы песка и сапог не боялась, и спиннинг с нее удобно было бросать, и сетку вытаскивать...

Из готовых проектов выбирать, на самом деле, особенно нечего: по характеристикам нам подходили только тримаран “Вега” и “Радуга-34”. Проработки заняли неделю.

Идея заключалась в следующем: лодка в размерениях “Радуги-34” должна быть алюминиевой, сварной, безнаборной, под мотор 30–40 л.с., килеватой, с продольными реданами и гидролыжей шириной 400 мм и достаточным развалом борта. В итоге на ватмане появилась “настоящая” малая рыбацкая лодка, и, что характерно, по сути практически очень похожая на зиминскую “Радугу”. В принципе это не “Радуга-34” из “КиЯ” № 49, а рыболовный ее вариант, показанный в “КиЯ” № 97 (стр. 80), но с уменьшенной высотой борта в носу и значительно приполненными носовыми обводами, что, на наш взгляд, сделало лодку менее валкой и более удобной для рыбака, работающего стоя на носовой банке.

Для того чтобы сваривать тонкие листы АМг5 с минимальными деформациями, по-хорошему нужен был сварочный полуавтомат, но за неимением такового нам пришлось пойти на увеличение веса и применять утолщенный до 3 мм лист, который вручную проще варить. Детали вырезали по рассчитанному заранее крою. Собирали с применением минимальной оснастки.

Основу силовой конструкции составляют два продольных рундука-отсека плавучести, носовая переборка, выгородка рецесса, планширь и собственно транец.

Сборка велась вниз килем на скуловых упорах: выложили лыжу, потом днищевые листы (до скулы) на прихватках, затем бортовые листы, рундуки и т. д. ... В идеале последовательность

сборки должна быть, наверное, противоположной: на контршаблонах или шергенях выставляются продольные рундуки, носовая переборка, рецесс, планширь; затем ставятся кроеные борта и днище. У нас получилось иначе.

Днищевые швы варили с двух сторон, хотя вполне было бы достаточно односторонних. Планширь, рундуки выварены прерывистым швом. Общая жесткость конструкции получилась колоссальная. Дополнительную жесткость придало заполнение продольных рундуков и носового отсека вспененным пенополиуретаном.

Сиденья оклеили полиуретановыми сетчатыми ковриками.

Пост управления первоначально был выполнен под "Вихрь" с самодельным ДУ, потом его заменили на трубчатый каркас с импортным ДУ под "Tohatsu" — получилось и удобнее, и более стильно.

Теперь надо сказать об эксплуатационных качествах. Лодка по своим тактико-техническим данным просто замечательная. Замеры скорости делались по GPS: под "Вихрем-30" с винтом шагом 300 мм лодка развивает 48–51 км/ч в зависимости от нагрузки, а под мотором "Tohatsu-40" с 14-дюймовым винтом — от 54 до 58 км/ч. С тремя человеками на борту немного (на две-три секунды, не более) задерживается выход на глиссирование. Лодка буквально впечатывается в поворот, не проявляя ни малейшей склонности к рысканию или опрокидыванию. Центровка удачна, управление таким снарядом доставляет удовольствие.

Остойчивость потрясающая, причем не только на поворотах, но и при штатных ситуациях: ловля рыбы на удочку, спиннинг, сетью. При "гарцевании" на носовой палубе лодка не склонна к заливанию. В любых условиях ощущение безопасности не покидает ни водителя, ни пассажира.

Чтобы улучшить гидродинамику, лыжу нужно делать шириной 500 мм, тогда бортовые выступы-реданы на брызгоотбойнике в районе миделя будут не нужны.

Из всего вышесказанного следует только один вывод: лодка получилась, к постройке рекомендуем. Следующий "рыбацкий" размер — по мотивам более крупной зиминской "Радуги-51" уже в работе.

Александр Галкин,
г. Гомель

Каноэ из Уфы

Автор с жерехом, пойманным на р. Белая

■ В прошлом году я построил очень удобную и легкую двухместную гребную лодку — каноэ. Думаю, что у нас в Уфе это первая лодка такого типа.

Вдохновила меня очень дельная статья ленинградца М. В. Михайлова "Каноэ — традиции и современность", опубликованная в "КиЯ" много лет назад (см. № 69 — № 5 за 1977 г.). Конечно, применить легкие сплавы, кевлар, фиберлит или термопласты я не мог, поэтому использовал простейшую стеклоткань и эпоксидную смолу ЭД20.

За основу были взяты эскизы для самостоятельной постройки 4-метрового каноэ из легких сплавов, приведенные на стр. 43. Корпус, отформованный вручную из двух соединенных по ДП симметричных половин, безнаборный, если не считать двух вклеенных в него фанерных банок, киля и планширя. Планширь сделан из профиля, который применяется при изготовлении пластиковых окон для жилых домов. Бимсы не ставил, никакой необходимости в них нет.

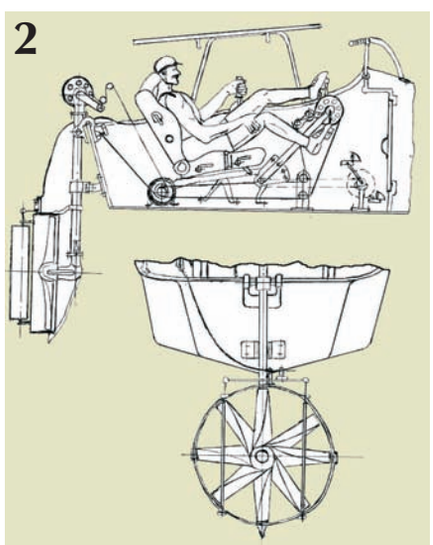
Длина лодки — 3.96 м, ширина — 0.9 м, высота борта у штевней — 0.47 м, на миделе — на 100 мм меньше. Носовая и кормовая половины лодки — симметричны, как и полагается по традиции.

Каноэ получилось очень легким на ходу. Весло для него изготовлено по эскизу, приведенному в том же номере "КиЯ" на стр. 46. Сейчас появилось желание построить несколько таких лодок из шпона.

Р. Урманов,
г. Уфа

О разных разностях

Бывая на бот-шоу и посещая канадские и американские марины, я всегда обращаю внимание на любопытные мелочи — новинки, которые можно было бы применить у себя и рекомендовать читателям "КиЯ".



■ На меня произвел большое впечатление анаэробный клей (в Нью-Йорке он фигурировал под маркой "Cyberfix"), который клеит все и причем мгновенно. Думается, что основой для него послужил циакрин, но он отличается от него в лучшую сторону. Достаточно смазать один стык и приложить к другому на три-пять секунд — и процесс склеивания закончен. К клею прилагается наполнитель в виде тонкого кварцевого песка, который как бы заполняет зазор — обеспечивает контакт поверхностей в случае, если два элемента не подогнаны друг к другу. На выставке были показаны образцы, склеенные этим клеем. Например, приклеив гайку к панели, получают болтовое гнездо.

■ Потомки рабов, вывезенных в XVII столетии из Африки в Америку, сейчас собираются повторить путь прадедов. В частности, 1 февраля 2005 г. должен стартовать 8000-мильный гребной поход от сенегальского о. Гори до Нью-Йорка (www.goreechallenge.com), сейчас собираются на это деньги. На стенде одной из бот-шоу был выставлен гребной тренажер, на котором будущие участники похода могли испытать свои силы в работе веслами (рис.1). Попробовал и я. Сначала показалось, вроде бы, легко (кстати, силу сопротивления "гребка" можно менять), но когда представил, что нужно будет сделать, может быть, миллионы таких движений, то энтузиазма поубавилось.

■ А почему человек должен грести веслами, делая движения, к которым он не приспособлен? Если сделать большой медленно вращающийся гребной винт в кольцевой насадке и работать педалями (рис. 2), то получится что-то вроде ходьбы или медленного бега, так будет проще пересекать океаны. Портативный педально-винтовой движитель* может быть изготовлен с использованием двух доработанных угловых редукторов от 2-сильного моторчика "Салют". Сзади к кольцу крепятся две балансирные вертикальные шторки, выполняющие функцию рулей и приводящиеся боуденовским тросом от ручки, установленной рядом с сиденьем. Предусмотрена возможность работать стоя, дабы не затекали внутренние органы.

Устройство крепится струбцинами к транцу лодки и может откидываться при наезде на препятствие.

* В принципе подобное устройство известно давно и даже применено в транстихоокеанском переходе (см. "КиЯ" № 164).

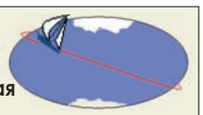
■ Плавучие причалы набираются из блоков-кубиков разной конфигурации (рис. 3), сделанных из вторичного полиэтилена компанией "E-Z". Замками являются изготовленные из старых покрышек прессованные клинья, затягивающиеся длинными болтами. Если неохота раз в неделю обходить свое владение, проворачивая чуть-чуть болты, чтобы ржавчина не прихватила, можно сделать их из нержавейки. Система не дешева, но хороша.

■ Компания "Mustang Survival" для холодного времени года предлагает головной убор "горячая голова" весьма удобной конструкции, имеющей затяжной регулировочный шнурок (рис. 4). Возможны пять вариантов его ношения в зависимости от температуры и ветра. Материал — дружелюбная синтетика. Мы испытывали эти головные уборы, и смею рекомендовать их изготовлять и "потреблять".

■ Очень часто мы рассуждаем, отмечая, что та или иная река слишком загрязнена или вода в ней плохая, но происходит это на эмоционально-тактильном уровне. Более серьезные оценки можно сделать путем лабораторно-химического анализа, но для этого требуются дорогостоящее оборудование и обученный персонал. Несколько другим способом пользуется служба контроля реки Гудзон. Известно, что определенной чистоте воды соответствует своя микро-макробиологическая фауна. Проплывая на катере вдоль реки, сотрудники службы берут пробы донной воды и, рассматривая их под микроскопом, достаточно точно определяют источники слива нечистот.

***Николай Б. Вардомский**, Канада*

АРЕНДА ПАРУСНОЙ ЯХТЫ



или мест на яхте со шкипером(июнь-сентябрь) на маршруте:
Ростов-на-Дону – Стамбул – Афины – Юбилейная Олимпийская регата – острова Хорватии – Стамбул – Ростов-на-Дону.
Яхта металл., длина - 11.5 м, 6 спальных мест (4 участника + 2 штатных).
Оборудована для неограниченного района плавания.

С.-Петербург, тел. (812) 245 9525, 245 4113, 8 911 958 6388;
Ростов-на-Дону, тел. (8632) 98 4557, 33 3467, 8 902 458 4557;
www.x-yachting.ru, Yacenko@Dmitry.ru

НАВИКОМ
СПУТНИКОВОЕ ТВ НА КАТЕРЕ ИЛИ ЯХТЕ
НЕ ПРОПУСТИТЬ МАТЧ ЛЮБИМОЙ КОМАНДЫ!
КОНСУЛЬТАЦИИ СПЕЦИАЛИСТОВ
НТВ+
DVB TracVision 4
КУНГ
www.navicom.ru
Тел.: (095) 730-2140

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

«ДЕВЯТЫЙ ВАЛ»
Верхневолжская судостроительная компания
www.9val.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

Принимаются заказы на книгу

Р. В. Страшкевича «Моторы «Вихрь» — ремонт своими силами». Справочник предназначен для судоводителей-любителей, которые найдут в нем полезные рекомендации по ремонту моторов и ответы на вопросы, наиболее часто возникающие при их эксплуатации.

Цена книги с учетом стоимости пересылки – 100 руб.

ТехноСпортЦентр
... искусство нестандартных перемещений

АЭРОБОТЫ (США-РОССИЯ)
Мощность двигателя - 330/450 л.с.
Пассажировместимость - до 30 чел.
Среды передвижения - вода, мелководье, грунт, трава, снег, лед, шуга, торосы

ФЛАЙБОТЫ (ИТАЛИЯ)
Длина - 3.57 м
Ширина - 1.69 м
Высота - 3.86 м
Мощность двигателя - 52-62 л.с.
Размах крыла - 11.2 м
Дистанция для взлета - 50-100 м
Дистанция для посадки - 50 м

МОДУЛЬНЫЕ ПРИЧАЛЫ И ПЛАТФОРМЫ (АВСТРИЯ)
Материал: спецполимер с антискользящей фактурой; размеры элемента - 50×50×40 см; вес - 6 кг

ВОДНЫЕ ВЕЛОСИПЕДЫ (КАНАДА)
2-х местные: вес - 55 кг, габариты - 226×152×76 см
4-х местные: вес - 91 кг, габариты - 300×160×86 см

СБОРНЫЕ НАДУВНЫЕ АКВАПАРКИ (ГЕРМАНИЯ)
Гидробатуты с диаметрами 3, 5 и 7 м; Айсберги высотой 2.5 и 4.5 м; Качели, Бревно, Горки, Катапульты и другие элементы

а также: суда на воздушной подушке, вездеходы-амфибии, снегоходы, гидроциклы, квадроциклы, мопеды и мотоциклы, катера и лодки любые, лодочные моторы, автоприцепы, спецодежда и спецобувь, роликовые кроссовки, электронные приманки для рыбы и многое другое

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

www.technosportcenter.ru

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

1000 размеров

ОТПРАВКА ВО ВСЕ РЕГИОНЫ РОССИИ

ВОДНЫЕ МОТОЦИКЛЫ
ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ
КАТЕРА, ЯХТЫ, СНЕГОХОДЫ

НОВЫЕ ЗАПЧАСТИ НА ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ И ГИДРОЦИКЛЫ

г. Владивосток, ул. З. Космодемьянской, 19а, т./факс (4232) 52-01-85, тел.(4232) 49-90-09
www.1000size.ru, E-mail: vodnik@1000size.ru

МарионАльфа

Лодки резиновые надувные
отечественного роизводства

«УФИМКА», «ОМЕГА», «АЙГУЛЬ», «ВЕТЕРОК», «ТУРИСТ»,
«КОРСАР», «СЕЛЕНА», «НЫРОК», «ИВОЛГА», «ЯЗЬ»,
«ОРИОН», «ВЕГА», «ВОЛНА», «ФРЕГАТ»,
«МОРДОВИЯ», «МАГЕЛЛАН» и другие.
Любые комплектующие

Подвесные
лодочные моторы
«ВИХРЬ», «НЕПТУН», «ВЕТЕРОК», «САЛЮТ», «МИКРОША".

117036, Москва, ул. Шверника, 4 Тел. (095) 126 9046, 126 1170 126 9863

Продается теплоход «Амдерма»

(тип — река-море), предназначенный для комфортаб. отдыха. 1985 г.в., Россия.
Длина – 33.95 м, ширина – 7.09 м, осадка – 2.56 м. Пассажировместимость – 20 чел.
Дв. ВЧР24/36, 305 л.с. Цена – договорная.

ЗАО «ТАИФ-Сервис», 420126, Казань, ул. Четаева, 17.
Контакт. тел.: (8432) 57-10-61, 57-73-80, 57-12-81,
факс (8432) 57-10-61, angelina@hitv.ru,
Симонов Евгений Геннадьевич

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

ПРОДАЕТСЯ ЯХТА

Длина – 11 м, ширина макс. – 3.03 м, осадка килем – 2.0 м, парусность – 55 м^2, корпус – дерево, спальн. мест — 7, двигатель – 13 л.с. Гальюн прокачной.

Цена договорная,
тел. (812) 314-9509 (вечером)

ПРОДАЕТСЯ КАТЕР
"BAYLINER CIERA 2858",
4.2LD/B2, 2002 г., дв. стационарный 200 л.с. С полным набором дополнительного оборудования и аксессуаров. Место нахождения- Новороссийский яхт-клуб.
Цена 115 тыс. у.е.,
тел. (095)749-44-28 Дмитрий,
8-918-414-75-85 Андрей

ПРОДАЕТСЯ КАТЕР
"Ski Nautique 196",
официальный буксировщик чемпионата мира, новый, "Perfect Pass", "Wake Tanks", "Tower", дв. "Excalibur", 5.7 л., 330 л.с.
Цена 53 100 долл.
тел. (095) 490 4702

официальный дистрибьютер Tracker Marine

МЕЧТА ОХОТНИКА И РЫБОЛОВА

www.mr-marine.ru

Mr. Marine salon

TRACKER boats

NITRO 288 SPORT

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

TAHOE Q3

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

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

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

105122, Москва, Щелковское шоссе, 5 ф-ка "Сокол"
тел. (095) 967 1636
163 4487
местный **215**

МОТО РЭСТ

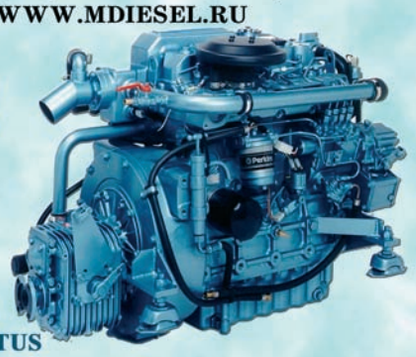
- **подвесные моторы** "Selva", "Mercury", "Yamaha", "Honda"
- **надувные лодки** "Лидер", "Баджер", "Quicksilver", "Мнев и К", "Корсар", "Ямаран"
- **лодки Воронежского завода** "Мини", "Кейс", "Воронеж-М", "Аргонавт", "Максим", "Дельфин"
- **мотолодки "Казанка"** всех моделей
- **катера из фибропластика** "Selva", "Маринтек"
- **прокат лодок, катеров и прицепов**
- **ремонт моторов, их установка и ремонт надувных лодок**
- **прием на комиссию лодочных моторов**
- **запчасти и аксессуары**

www.motorest.ru
e-mail: info@motorest.ru

МОТОРСЕРВИС

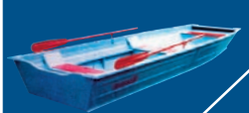
г.Москва Дмитровское шоссе д.46 корп.2
WWW.MDIESEL.RU

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

КАЗАНКА-5М4



КАЗАНКА-6М

МОТОРЫ "YAMAHA"

ПРИЦЕПЫ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ КАТЕРОВ

kazanka.spb.ru

(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

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

Информационная строка

Лодки, катера, яхты

Парусные яхты “Bavaria”, “Moody”; моторные яхты “Princess” и “BMB”; моторные круизеры и катера “Four Winns”; скоростные катера для спортивной рыбалки “Triton”; надувные лодки “Zodiac” (складные и РИБ).
“Мореман”, 123098, Москва, а/я 53;
т. (095) 101-3362

Катера “Four Winns”, “Salpa”; катера для спортивной рыбалки “Triton”; надувные лодки “Bombard” (Франция); доски и принадлежности для виндсерфинга “Fanatic”.
Торговый Дом “Царь”, 121108, Москва,
ул. Кастанаевская, 42; т. (095) 144-4401,
144-0024, ф. (095) 146-8445; info@czar.ru

Лучшие надувные лодки и катера.
Фирма “Мнёв и К”, СПб,
т/ф (812) 265-2012, т. 265-2755, 265-0588;
info@mnev.ru; mnev@lek.ru

Катера, яхты, виндсерферы, гидроциклы, снегоходы, лодки, байдарки, каноэ.
“Франкарди”, СПб, т. (812) 320-1771;
www.frankardi.ru

Круизные, прогулочные катера, моторные яхты: “Chaparral”, “Cruisers”, “Princess”, “Wellcraft”, “Menorquin”, “Silverton” и др.
“Автоконцепт”, Москва,
т. (095) 363-6363 (многоканальный);
mail@avtoconcept.ru; www.avtoconcept.ru

Мечта охотника и рыболова металлические мотолодки **“Nitro” и “Tracker”**. Комплектация: консоль управления, мотор от 25 л.с., электрический троллинговый мотор, эхолот, трейлер.
Москва,
т. (095) 181-2028, 181-4255; ф. 187-6334;
mrmoto@mail.ru; www.mr-marine.ru;
СПб, т. (812) 431-1118; т/ф 431-0163; 431-1122

Фирма **“Курс”** предлагает свои лучшие произведения: мотолодки “Дельта”, “Омега”, “Омега-люкс” с жесткой рубкой, катера “Кальмар”, “Фантом”.
СПб, т. (812) 970-5402;
www.kurs-boat.ru; kurs@lek.ru

Лодки Воронежского завода: “Мини”, “Кейс”, “Воронеж-М”, “Аргонавт”, “Максим”. Надувные лодки: “Лидер”, “Корсар”, “Ямаран” и др.
“МотоРэст”, Москва,
т. (095) 967-1636, 163-4487, местн. 215

Катера “Николь”.
“БГК”, Москва, т/ф (095) 105-3539, 109-4085;
г. Саратов, **“ТЛС-БИО”**, т. (8452) 94-8010

Продажа, ремонт и сервисное обслуживание катеров и мотолодок: “Crownline”, “Nimbus”, “Storebro”, “Sea Ray”, “Bayliner”, “Wellcraft”, “Maxum”, “Silver”, “Finnmaster”, “Flipper”. Гидроциклы и снегоходы “Polaris”.
“ДСК”, г. Самара, т. (8462) 478-578;
active@dsk.ru; office@dsk.ru; www.dsk.ru

Мотолодки **“Казанка 5М4” и “-6М”**. Самые низкие цены, гарантия, сервис, тюнинг. Пластик. катера “RYDS”, от производителя. Прицепы для перевозки мотолодок, катеров, снегоходов, гидроциклов и др.
СПб, т/ф (812) 393-7300, т. 935-2137;
office@kazanka.spb.ru; www.kazanka.spb.ru

Продажа надувных лодок и катеров “Zodiac” и “Quicksilver”.
“Лакор”, Башкортостан, г. Уфа,
т/ф (3472) 528-500, 528-666

Алюминиевые катера “Silver” от 4 до 6.5 м с кабиной и открытые. Катера “Wellcraft”, “Bella”, “Flipper”. Двигатели “Honda” и “Suzuki”.
Клуб “Яхтинг Россия”,
СПб, т. (812) 513-8400, 513-8511;
desander@mail.ru; www.yachtingrussia.com

Катера “Marino” и “Karnic” от официального дистрибьютора по России. Костюмы для защиты от воды и холода “Ursuit”. Новые и бывшие в употреблении катера из Финляндии, Франции, США.
“Порт-Артур”, СПб, т. (812) 322-3891, 322-3895; ф. (812) 322-3892; www.pilotbook.ru;
www.portarthur.ru; info@portarthur.ru

Катамараны и однокорпусные яхты **“Marlyn”**, мачтовый профиль и готовые мачты.
Москва, т. (095) 504-7595; www.marlyn.ru

Постройка парусных и моторных яхт. Палубное оборудование для яхт.
Украина, г. Николаев, т. (0512) 35-3316,
т. (8-1038) 067 442 4544;
www.aw.mk.ua; baa1@mksat.net

Аэроботы, флайботы, катера и яхты, все виды лодок, СВП, водные велосипеды и аттракционы, модульные причалы и платформы, надувные аквапарки, гидроциклы, эхолоты, навигаторы, оптика, спецодежда, автоприцепы и мн. др. Сервис и консультации.
“ТехноСпортЦентр”, СПб, т/ф (812) 322-6060,
322-6050; www.technosportcenter.ru

Алюминиевые лодки: “Казанка 5М4”, “Казанка 6М”, “Воронеж К”, “Воронеж мини 3”, “Кейс”, “Сибирячка”. Катера: “Амур”, “Восток”, “Стрела”, “Аргонавт”, “Дельфин”, “Максим”, весь модельный ряд “КС”, самоходные морские суда: “СМБ-40”, “СМБ-40/74У”, “БПМ-74М”, “БПМ-74М-жд”. Осуществляем доставку своим транспортом во все регионы.
ООО ПКФ “Георг”, Ростов-на-Дону,
ул. Труда, 10; т. (8632) 27-8356, 47-1050,
27-8329, ф. (8632) 27-8356.

Каютные катера “Cortina 555”.
ООО “БГК”, Москва,
т/ф (095) 105-3539, 109-4085; www.katernik.ru

Моторные яхты класса “люкс” “Galeon-330”, моторные катера для отдыха, рыбалки и туризма.
ООО “Автопик-М” — эксклюзивный дистрибьютор P. P. H. U. “Galeon” в России, Москва,
т. (095) 778-1641, 504-3926,
т/ф (095) 491-6366; galeonrus@mail.ru;

Амфибийные катера на воздушной подушке “Хивус” вместимостью 6 и 10 человек. Проектирование амфибийных транспортных средств на воздушной подушке.
“Аэроход”, Н. Новгород, т/ф (8312) 43-7245,
43-8309. svp@aerohod.ru; www.aerohod.ru

Новый мотосейлер “Мак Грегор-26” США. Поставка на заказ.
СПб, ф. (812) 230-3803, т. 237-0602
www.macgregor26-com;
www.morozov-yachts.com

Катера, яхты, водные мотоциклы, лодочные моторы и др. Отправка во все регионы.
Компания **“1000 размеров”**,
г. Владивосток; т/ф (4232) 52-0185, 49-9009;
www.1000size.ru; 1000size@vl.ru

Постройка деревянных судов — от лодки до парусно-моторной шхуны.
ЗАО **“Варяг”**, г. Петрозаводск,
ул. Онежской флотилии, 43;
т/ф (8142) 73-3580;
varyage@onego.ru; www://varyag.onego.ru

Надувные моторные лодки из ПВХ-тканей.
“Аэромаг”, г. Уфа, т. (3472) 330-800;
info@aeromag.ru; www.aeromag.ru

Производство и продажа катеров. Продажа импортных лодочных моторов новых и б/у. Надувные лодки, тросы, винты.
“Астрон Марин”, СПб, т. (812) 115-1757,
973-2591; www.astron-marine.ru

Произв-во надувных лодок и катеров
“Корсар”. СПб, т. (812) 388-1095, 310-8900;
www.korsar.spb.ru; Москва, т. (095) 741-2833

Лодки “Buster”.
Офиц. дистрибьютор “Buster” по России —
фирма “Форс”, СПб, т. (812) 449-1430;
force@brandt.spb.ru; www.busterboats.com

Катера “Stingray”. Яхты “Beneteau” и др.
“Трейд Марин”, СПб, т. (812) 331-0055,
115-0757

Разработка, постройка и поставка любых моторных яхт до 50 м длиной. Большой судостр. опыт и хорошее знание голланд. индустрии.
“Homar B.V.”, Голландия; т. +31-653-321-280;
info@homarbv.nl; www.homarbv.nl

Катера типа “Амур”, “Восток”, “Стрела”, “Максим”, “Дельфин”, “Аргонавт”, “Обь”, “КС”, “Редан”, “Арго” и др. Лодки “Казанка”, “Обь”, “Воронеж”, “Лидер” и др. Зап. части на катера “Амур”, “Восток”.
ООО “Галс-Плюс”, 107014, Москва, ул.
Стромынка, 13А, оф. 56; т/ф (095) 269-4732,
т. 268-6478; www.boat.ru; info@boat.ru

Официальный дистрибьютор надувных лодок “Quicksilver”, пластиковых катеров “B2”.
“Навигатор-Меркури”, т/ф (095) 979-6150,
979-6160; www.navigator-mercury.ru
Представительства в регионах: г. Якутск,
т. (4112) 44-7011; г. Сургут, т. (3462) 28-9055,
28-9348; г. Красноярск, т. (3912) 44-4265;
г. Тюмень, т. (3452) 41-9978; г. Ханты-Мансийск,
т. (3467) 17-0530; г. Салехард, т. (3492) 23-1256;
п. Приобье, т. (3467) 83-2855;
п. Игрим, т. (34674) 6-1109

Надувные лодки “Сплав”, производство и продажа. Доставка по России. А также рафты, байдарки, аппараты на воздушной подушке “Сплав-350”, турснаряжение.
ОКГ “Сплав”, г. Н.Новгород, т. (8312) 789-231,
789-295; www.splav350.ru

Продаем катера: “Bayliner 175”, “Bayliner 192”,“Bayliner 212”, “Bayliner 245” и другие модели. “Stingray 190CS”, “Stingray 200CS” и другие модели. А также катера “Crosswind”, “Атлас”, “Нептун”, “Казанка 5М4” и др., комплектуем двигателями “Mercury”, “Yamaha”, “Suzuki”, “Johnson”. Доставка по регионам.
Магазин-салон “Лодка-Хаус”. Саратов,
ул. Бахметьевская, 49 (угол Рахова);
т/ф (845-2) 43-4915, 43-4916;
yulia@lodkahaus.ru; www.lodkahaus.ru

Верфь **“Афалина”** предлагает каютный катер “Афалина-520”. Цена 290 тыс. руб.
г. Череповец, ул. Ветка Чола-2;
т/ф (8202) 26-4187.

Производство и продажа гребных и моторных лодок, каноэ, водных велосипедов из стеклопл.
“Sava”, г. Нелидово, Тверская обл.,
т. (082) 663-7638; lodkasava.com

Производство стеклопластиковых катеров и лодок. Разнообразная комплектация. Новые и б/у моторы “Mercury”, “Suzuki” с гарантией.
“Девятый вал”, г. Конаково, Тверская обл.,
т. (08242) 42-785; 9wal.ru

Производство алюминиевых катеров, ремонт и обслуживание.
“Яхт-сервис”, СПб., т/ф (812) 345-5485,
905-8938; yachts-service.spb.ru

Гребные и моторные лодки из стеклопластика. Полная комплектация и дополнительное оборудование по заказу.
“Стрингер”, СПб., т. (812) 186-8457, 464-4205.
boats@stringer.spb.ru, stringerboats.spb.ru

Алюминиевые лодки “Мастер” — весь модельный ряд. Надувные лодки “Мнёв и К”. Подвесные лодочные моторы “Меркури”, “Тохатсу”. Установка, сервис.
СТК “Патриот”, г. Ростов-на-Дону,
т/ф (8632) 95-1864, 26-0728.

Строительство гребных прогулочных лодок, катеров и яхт из фанеры. Изготовление фанерных корпусов по чертежам заказчика; элементов палубного оборудования из армлена: лопасти весел, “бесшумная пара” — уключина и подуключина, утки, полиспасты и др.
ООО “Италпласт”, г. Кострома, ул. Деминская,
д. 3; т. (0942) 32-5600, т/ф 54-2372, 54-3182

Алюминиевые катера и мотолодки “Вельбот” 3.0–6.9 м, серийные и на заказ.
Верфь малого судостроения **“Литек”**, 187330,
Лен. обл., Кировский р-н, г. Отрадное, Никольское шоссе, 2; т. (81362) 45-066, (901) 302-4648,
(901) 302-4549, chupailo@mail.ru. Офиц.
дистрибьютор — ООО НПП “Жест”: 143980,
Московская обл., г. Железнодорожный,
Гидрогородок, 9, т. (095) 522-0770, 522-0991,
nppjest@online.ru, www.jest.ru

Гидроциклы “Yamaha”. Надувные и жестко-надувные лодки “Yamaran”. Пассажировместимость от 2 до 12 чел.
“Yamaha-Центр на Петроградской”: СПб,
П. С., Большой пр., 100; т. (812) 346-1619,
ф. 322-2480. “Yamaha-Центр на Васильевском”: СПб, В.О., Средний пр., 86;
т. (812) 320-5475, т/ф 103-5505.
www.petroset.ru; www.yamaran.ru;
www.yamaran.com; office@petroset.ru

Алюмин. катера “Стрела” от производителя.
Представитель КНААПО
в Сев.-Зап. регионе фирма “Вектор”,
СПб, т. (812) 970-0017, 186-2606.

Информационная строка

Двигатели

Подвесные лодочные моторы “Johnson”, “Evinrude”.
Торговый Дом “Царь”, 121108, Москва, ул. Кастанаевская, 42; т. (095) 144-4401, 144-0024, ф. (095) 146-8445; info@czar.ru

Подвесные моторы “Mercury” 2.5-250 л.с. Ремонт и техническое обслуживание.
“Меркурий-НИИ ТМ”, СПб, т. (812) 321-6103, 321-6104; ф. 535-2496

Лодочные моторы: “Selva”, “Mercury”, “Honda”, “Yamaha”. Ремонт ПМ и установка.
“МотоРэст”, Москва, т. (095) 967-3799, 163-4487, местн. 215

Подвесные моторы фирмы “Yamaha”. Мощность от 2 до 250 л.с., 2- и 4-тактные.
“ЯМАНА-ЦЕНТР на Петроградской”, СПб, т. (812) 346-1619, ф. 322-2480; www.petroset.ru; office@petroset.ru

Подержанные и новые лодочные подвесные моторы производства Японии с предпродажной подготовкой в г. Владивостоке. Большой выбор моторов разной мощности: “Yamaha”, “Suzuki”, “Tohatsu” (“Nissan”), “Johnson”, “Mercury”, “Subaru”, “Marine”, “Evinrude”.
Магазин “ГРОТ”, офис: (8-4232) 300-627, магазин: (8-4232) 43-8164; www.Grot300.narod.ru; Grot300@mail.ru

Двигатели “Yanmar”, “Perkins-Sabre” 10-500 л.с. (ходовые “Sterndrive”, “Saildrive”, “Bobtail”). Судовые генераторы “Вепрь” 6–100 кВт с двигателями “Yanmar”, “Perkins”, “Lombardini”.
“Перпетуум-Мобиле”, Москва, т/ф (095) 967-3307; СПб, (812) 162-5104; generatior@vepr.ru

Стационарные и подвесные моторы “MerCruiser”, “Yanmar”, “Mercury”, “Marine”. Продажа и сервисное обслуживание.
“ДСК”, г. Самара, т. (8462) 478-578; active@dsk.ru; office@dsk.ru

Лодочные моторы из США и Японии.
“БГК”, Москва, т/ф (095) 105-3539, т. 109-4085; www.katernik.ru

ПМ фирмы “Yamaha”. Мощность от 2 до 250 л.с. 2- и 4-тактные. **ПМ “Вихрь-30”**.
СПб, т/ф (812) 393-7300, т. 935-2137; office@kazanka.spb.ru; opt@kazanka.spb.ru; www.kazanka.spb.ru

Дистрибьютор подвесных двигателей “Mercury” в Башкортостане. Приглашаются к сотрудничеству дилеры. Двигатели “Mercury” всех мощностей. Продажа, ремонт и техническое обслуживание.
“Лакор”, Башкортостан, г. Уфа, т/ф (3472) 528-500, 528-666

Подвесные моторы “Tohatsu, “Mercury”, “Selva”, “Вихрь”, “Нептун”, “Ветерок”.
“ТехноСпортЦентр”, СПб, т/ф (812) 322-6060, 322-6050; www.technosportcenter.ru

Подвесные лодочные моторы “Suzuki”, 2- и 4-тактные, от 2 до 140 л.с.
“Морской скат”, СПб, т. (812) 230-1879 (опт), 230-1522 (розница); stingray@suzuki.spb.ru; www.suzuki.spb.ru

Подвесной водомет “Jet PacTM”. Комплектация с бензиновым дв. 275 л.с. и с дизельным дв. 150 л.с. Поставка от 3 месяцев. Морские дизеля: “Yanmar”, “Perkins”, “Vetus”. Доставка по России.
СПб, т. (812) 237-0602; ф. 230-3803 www.morozov-yachts.com; **info@morozov-yachts.com**

Судовые конвертированные двигатели для катеров и яхт мощностью 50–230 л.с. Дв. ЯМЗ-238М2ср для замены судовых дв. 3Д6.
Богородский машиностроительный завод, г. Богородск, т. (83170) 214-24, 201-04; ф. (83170) 233-64 www.bogorodskmash.ru; bmzmark@sinn.ru

Подвесные лодочные моторы фирмы “Ямаха” со склада и на заказ. Гидроциклы и снегоходы фирмы “Ямаха” по заявкам на заказ.
ООО “Галс-Плюс”, 107014, Москва, ул. Стромынка, 13А, оф. 56; т/ф (095) 269-4732, т. 268-6478; www.boat.ru; info@boat.ru

Офиц. дистрибьютор лодочных моторов “Mercury”, “MerCruiser”, запчастей и аксессуаров.
“Навигатор-Меркури”, т/ф (095) 979-6150, 979-6160, www.navigator-mercury.ru.
Представительства в регионах: г. Якутск, т. (4112) 44-7011; г. Сургут, т. (3462) 28-9055, 28-9348; г. Красноярск, т. (3912) 44-4265; г. Тюмень, т. (3452) 41-9978; г. Ханты-Мансийск, т. (3467) 17-0530; г. Салехард, т. (3492) 23-1256; п. Приобье, т. (3467) 83-2855; п. Игрим, т. (34674) 6-1109

Моторы “Honda” – весь мощностной ряд.
“Брандт” — официальный дистрибьютор по России. СПб, т. (812) 449-4140, 279-1243 (сервис); brandt@home.ru

Моторы “Меркури” весь мощностной ряд.
“Аква-Джет”, Москва, т. (095) 774-7376, ф. (095) 210-3587; aqua-jet@inbox.ru

Подвесные лодочные моторы “Меркури”. Официальный дистрибьютор **“Тринити Спорт”**. Москва, т. (095) 796-9602, ф. (095) 796-9603. trinitysport.ru. Информация о дилерах на сайте.

Запасные части к лодочным моторам “Вихрь”, “Нептун”, “Ветерок”. Полный ассортимент. Прайсы по т/ф (84477) 61723 или по E-mail ssv54@reg.avtlg.ru. Позвоните, и мы обязательно договоримся.

Оборудование и услуги

Гарантийный и послегарантийный ремонт подвесных лодочных моторов, надувных лодок, снегоходов, вездеходов. Широкий выбор запчастей.
Торговый Дом “Царь”, 121108, Москва, ул. Кастанаевская, 42; т. (095) 144-4401, 144-0024, ф. (095) 146-8445; info@czar.ru

GPS-приемники, карт-плоттеры, эхолоты, радары, навигационные инструменты, радиостанции, оборудование ГМССБ, оснащение катеров, яхт.
“Навиком”, Москва, т/ф (095) 116-7511, 730-2140; www.navicom.ru

Любые винты к ПМ в любую точку России!
“Техномарин”, СПб, т. (812) 108-8963, ф. 118-8261

Поставка яхтенного и судового оборудования, сервис марин, чартер на Байкале.
“Сибмарин-сервис”, г. Иркутск, т. (3952) 56-0320, ф. (3952) 51-0011; sibmarine@angara.ru

Палубное, навигационное оборудование, дельные вещи, сувенирная продукция.
“Фордевинд-Регата”, СПб, т/ф (812) 320-1853, 327-4580, 327-4581; alex@forreg.spb.ru; www.fordewind.spb.ru

Спутниковые навигаторы, эхолоты, карты, аксессуары — “GPS”.
“Инфорт”, СПб, т. (812) 325-4444; www.nav.ru

Широкий ассортимент материалов “Scott Bader” для производства и ремонта стеклопластиковых судов: полиэфирные смолы, гелькоуты, стекломаты, топкоуты, ровинг.
“НГК-Композит”, Москва, т/ф (095) 730-5056, 429-9610; www.igc-composite.com

Широкий выбор навигационных электронно-картографических систем морского исполнения и для офисных персональных компьютеров. Бумажная продукция — атласы, карты. Радионавигационное оборудование.
“Моринтех”, СПб, т/ф (812) 325-4048, 323-8528; market@morintech.ru; www.morintech.ru

Оборудование для катеров, лодок и яхт по каталогу. Метизы, бытовая техника, сувениры.
“Порт-Артур”, СПб, т. (812) 322-3891, 322-9835; ф. (812) 322-3892; www.pilotbook.ru; www.portarthur.ru; info@portarthur.ru

Стоянка катеров. Продажа, комиссия.
“Франкарди”, СПб, наб. Б. Невки, д. 24, т. (812) 320-3171; www.stoyankakaterov.ru

Ветрогенераторы для яхт, автомобилей, путешествий. Спецкомплектация, отечественные и импортные. Доставка по России и СНГ.
СПб, т/ф (812) 528-2318; info@windgen.ru; www.windgen.ru

Вездеходы-амфибии “Argo”; водные лыжи “HO”; вейкборды “Hyperlite”; виндсерферы “Fanatic”; оборудование для дайвинга “Mares”; лодочные трейлеры “Shorelandr”; дельные вещи и оборудование разных фирм.
“Мореман”, 123098, Москва, а/я 53; т. (095) 101-3362

Ремонт и обслуживание судовых и дизельных двигателей “Cummins”, “Yanmar”, “Perkins”, “Volvo Penta”, “Vetus”, “Man”; поставка зап. частей, установка двигателей на катера и яхты.
“Моторсервис”, Москва, т. (095) 482-4311, 485-1100, 482-7701; ф. (095) 481-6900; www.mdiesel.ru

Рулевые системы (машины): ручные, электрогидравлические, с приводом от главного двигателя. Подруливающие устройства. Авторулевые. Системы управления техническими средствами судна. Поставка, пусконаладочные работы, сервисное обслуживание.
“НАВИС” — офиц. представитель фирмы “Jastram”. СПб, т/ф (812) 567-3763, 567-2858; marketing@navis.spb.ru; www.navis.spb.ru

Федеральная спутниковая охранная система для автомобилей, катеров и яхт.
“Цезарь Сателлит”, Москва, т. (095) 785-5353; СПб., т. (812) 332-0976; г. Екатеринбург, т. (343) 379-3795; г. Н. Новгород, т. (8312) 77-8896. Федеральный номер: 8-800-200-3800 (звонок по России бесплатный). www.cssat.ru

Система спутник. телевидения на вашей яхте.
“Свифтком”, Москва, т. (095) 388-1103. info@swiftcom.ru.

Парашютные системы для буксировки за катером.
“Полет”, г. Иваново, т. (0932) 35-7031, 41-7749; ф. 30-8864; kupol@zavod.ru; zavod3.ru

Аренда любых парусных и моторных яхт (без шкипера или с командой, дайвинг). О-ва Греции, Турция, Франция, Хорватия, Карибы, Таиланд, Сейшелы, Таити. Аренда яхты в Греции от 1000 евро в нед. Финский залив, Ладога, Финляндия. Круизы на каютных катерах по каналам Франции, Голландии, Италии (не требует даже прав на управление автомобилем). Катер на 6 чел. в сентябре от 1555 евро в неделю.
“Солнечный Парус”, СПб., ул. Восстания, д. 55; т/ф (812) 322-9686, 973-6524, 327-3525; Москва, (095) 740-3406. www.solpar.ru/kater2

Аренда парусной яхты или мест на яхте со шкипером (июнь-сентябрь) на маршруте: Ростов-на-Дону—Стамбул—Афины—Юбилейная Олимпийская регата—острова Хорватии—Стамбул—Ростов-на-Дону. Яхта: корпус металл., длина — 11.5 м, 6 спальных мест (4 участника + 2 штатных). Яхта оборудована всем для неограниченного района плавания.
Ростов-на-Дону: (8632) 98-4557, 33-3467, 8-902-458-45-57; СПб.: (812) 245-9525, 245-4113, 8-911-958-63-88; www.x-yachting.ru; Yacenko@Dmitry.ru

Промышленные установки для формования гнутоклееных конструктивных элементов и отделки интерьеров катеров и яхт.
“Норд”, СПб., т. (812) 325-3452, 568-0994; ф. (812) 325-3453; nord@kromka.ru; www.kromka.ru

Тюнинг, ремонт и обслуживание стационарных и подвесных двигателей. Установка и ремонт оборудования катеров и моторных яхт.
ООО **“HIGH Performance”**, Москва, т. (095) 109-3048; info@high-performance.ru; www.high-performance.ru

Страхование катеров и яхт.
Группа **“Осло Марин”**, Страховое общество “Скандинавия”. СПб., т. (812) 346-6904; www.marinsurance.ru

Продажа коттеджей в поселке клубного типа “Сосновый берег” на Истринском водохранилище, 40 км от МКАД.**“Миэль-недвижимость”** Москва, т. (095) 777-6247; 237-1664; www.miel.ru; www.my-homes.ru

Полностью оцинкованные прицепы для перевозки лодок, катеров, гидроциклов и т. п.
Московский з-д специализир. автомобилей. Москва, т. (095) 168-8713, 168-8728, 168-2715

SUZUKI
MARINE

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

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

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

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 €
Возможна комплектация лодок двигателями «Honda»

Silver

«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 Cabin»
Длина — 6.50 м, ширина — 2.40 м;
вес — 950 кг; пассажировместимость — 7 чел.
Мощность мотора 90 — 150 л.с.

В наличии и на заказ американские катера «Glastron», финские «Flipper» и «Bella», элитные скандинавские катера «Aquador»

«GX 205»
стоимостью от 18000 €

«Aquador 23 HT»
стоимостью от 65000 €

«Bella 652»
стоимостью от 55000 €

YACHTING RUSSIA CLUB
ОБЩЕСТВО СОДЕЙСТВИЯ РАЗВИТИЮ СПОРТИВНОГО РЫБОЛОВСТВА

Выборгское шоссе, д. 362, тел./факс (812) 115-4578 , (812) 513-8511
aradion@hotmail.com; www.yachtingrussia.ru

НАДУВНЫЕ ЛОДКИ ZODIAC

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ НА КОМПЛЕКТЫ "ЛОДКА + МОТОР"

MERCURY®
Johnson®
EVINRUDE®
YAMAHA

информация о дилерах на
www.zodiacmarine.ru

Medline

Cherokee

Pro Open

Pro

Yachtline

Futura

Classic

Cadet

Fish N Hunt

МОРЕМАН

НАШИ МАГАЗИНЫ:
МОРЕМАН в ТЦ Экстрим, г. Москва, ул.Смольная, д.63б, 1-й этаж, пав. Б1
МОРЕМАН в я/к Аврора, Московская область, г.Долгопрудный, ул.Набережная 22
МОРЕМАН в ТЦ Спортхит, г. Москва, Сколковское шоссе д.31, 1-й этаж
ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН: **www.moreman.ru**
Телефон единой справочной службы: **(095) 101-3362**