КАТЕРА и ЯХТЫ®

№5 (192) ноябрь – декабрь 2004 POWER & SAIL BOATS

новый “Silver Fox”

“Aquador 26HT”, “Crosswind 160”

“Артмарин-26”, “Новолна-650”

“Selva-30”

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

Парус в Афинах

Строим мини-яхту “Карась”

Катера “Обь” — беспристрастный взгляд

Лодка и мотор за 50 тысяч рублей?

ISSN 0320-9199 05
9 770320 919009

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

Экономичность

Экономия топлива без потери производительности

Электронный впрыск топлива

EFI

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

M–CARD

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

www.mercuryonline.ru

■ **Санкт-Петербург** *«Франкарди» (812) 320 1771; «Базилик» (812) 552 0921; «Водно-моторный Центр» (812) 449 4078; «Меркурий-2000» (812) 333 0203; «Адмирал Маркет Марин» (812) 249 4839* ■ **Луга** *«Лотос» (81372) 2 53 53* ■ **Выборг** *«Аква-Марин» (81378) 9 36 24* ■ **Архангельск** *«Барс» (8182) 64 2626* ■ **Великий Новгород** *«Золотая Рыбка» (81622) 17 6390* ■ **Вологда** *«Турист» (8172) 75 7881; «Рыбак» (8172) 72 8660* ■ **Калининград** *«Подеста» (0112) 32 8708* ■ **Кандалакша** *«Рокан» (81533) 9 4363* ■ **Мончегорск** *«Бриз» (81536) 7 5970* ■ **Мурманск** *«ТехноСпортЦентр» (8152) 27 4900; «Рыболов» (8152) 45 9946; «Снегоходы МКТИ» (8152) 23 9787* ■ **Петрозаводск** *«ТОМ – Сервис» (8142) 78 0215* ■ **Псков** *«Настоящий автосервис» (8112) 72 5012* ■ **Череповец** *«Рыболов» (8202) 50 5668* ■ **Екатеринбург** *«ТД «Спорт» (343) 261 4341; «Беркут» (343) 262 6407; ИП «Каримов А.М.» (343) 378 2692; «Атлетикс» (343) 267 6084; «Классик» (343) 224 7457; «Перекат» (343) 220 8202* ■ **Курган** *«Клевое место» (3522) 57 4463* ■ **Нижний Тагил** *«Комплексные технологии» (3435) 24 4344* ■ **Пермь** *«Техноспорт» (3422) 65 0780; «Дилос-экстрим» (3422) 19 5422* ■ **Серов** *ИП «Корнилов Ф.В.» (34315) 2 2386* ■ **Челябинск** *ИП «Штучный» (3512) 37 7322*

Товар сертифицирован. Предложение может меняться в зависимости от региона.

ые яхты надувные лодки подвесные моторы гидроциклы виндсерферы снегоходы аксессуары моторные яхты надувные лодки подвесные
ые лодки подвесные моторы гидроциклы виндсерферы подводное плавание снегоходы аксессуары моторные яхты надувные лодки под
ные моторы гидроциклы гидроциклы подводное плавание снегоходы аксессуары моторные яхты надувные лодки подвесные моторы гидр
роциклы виндсерферы подводное плавание снегоходы аксессуары моторные яхты надувные лодки подвесные моторы гидроциклы виндс
ное плавание снегоходы аксессуары моторные яхты надувные лодки подвесные моторы гидроциклы виндсерферы подводное плавание
ое плавание снегоходы аксессуары подводное плавание надувные лодки подвесные моторы гидроциклы виндсерферы подводное плава
ды аксессуары моторные яхты подвесные моторы гидроциклы виндсерферы подводное плавание снегоходы аксессуары моторные яхты
ары моторные яхты надувные лодки подвесные моторы подводное плавание снегоходы аксессуары моторные яхты надувные лодки под

Торговый Дом

Царь

121108, Москва, Кастанаевская ул., д. 42, к. 2
тел.: +7 (095) 144 4401, 144 0024, 144 0047, 144 2483, 146 7626
факс: +7 (095) 146 8445 e-mail: info@czar.ru

товары для спорта и отдыха на воде

В наличии и на заказ американские катера «Glastron»

«MX 175»
Длина — 5.21 м, ширина — 2.24 м;
вес — 919 кг; двиг. — 3.GL MerCr (135 л.с.)
Цена от 18000 $

«SX 195»
Длина — 5.66 м, ширина — 2.31 м;
вес — 1150 кг; двиг. — 4.3L MerCr (220 л.с.)
Цена от 25000 $

«GS 209»
Длина — 6.15 м, ширина — 2.39 м;
вес — 1276 кг; двиг. — 5.0 OL MerCr (260 л.с.)
Цена от 36000 $

«GX 205»
Длина — 6.07 м, ширина — 2.44 м;
вес — 1475 кг; двиг. — 5.0 GL MerCr
Цена от 33000 $

«GX 205 Wakeboard Edition»
Длина — 6.07 м, ширина — 2.44 м;
вес — 1475 кг; двиг. — 5.0 GL MerCr
Цена от 35000 $

«GX 219»
Длина — 6.55 м, ширина — 2.59 м;
вес — 1633 кг; двиг. — 5.0 GXi MerCr (260 HP)
Цена от 39000 $

«GS 235»
Длина — 7.01 м, ширина — 2.59 м;
вес — 1724 кг; двиг. — 5.7L MerCr
Цена от 45000 $

«GS 249»
Длина — 7.57 м, ширина — 2.59 м;
вес — 1998 кг; двиг. — 5.0MPI MerCr (260 л.с.)
Цена от 59000 $

«GS 279»
Длина — 8.36 м, ширина — 2.59 м;
вес — 2812 кг; двиг. — 5.0 GL MerCr
Цена от 80000 $

«GS 269»
Длина — 8.20 м, ширина — 2.59 м;
вес — 2812 кг; двиг. — 350 MAG MerCr (300 л.с.)
Цена от 75000 $

Выборгское шоссе,
д. 362, тел. (812) 513-8400,
513-8511, факс (812) 513-8438
aradion@hotmail.com;
www.yachtingrussia.ru

YACHTING RUSSIA CLUB
ОБЩЕСТВО СОДЕЙСТВИЯ РАЗВИТИЮ СПОРТИВНОГО РЫБОЛОВСТВА

У вас в руках пятый, завершающий 2004-й год, номер журнала, выпуск которого совпадает с окончанием очередной навигации. Прошедший сезон был богат на события; пожалуй, еще ни один год в постперестроечные времена не давал такого мощного импульса развитию прогулочного флота России. Мы опять начали много плавать, соревноваться, строить. Наш лодочный и моторный парк стал активно пополняться, причем такой техникой, которой десять-пятнадцать лет назад просто не знали. Впервые сезонные запасы особо популярных моделей судов и моторов у дилеров оказались выбраны задолго до окончания навигации.

Журнал старался следить за этими быстрыми переменами, появлением новой техники у нас в стране и за рубежом, давать наиболее полную информацию обо всех интересных событиях.

В течение всего года "КиЯ" поддерживал такие важные события, как подготовка и выступление наших парусников на Олимпийских играх или столетний юбилей российского водно-моторного спорта. Отдавали должное в каждом номере года беспримерному второму плаванию Евгения Гвоздева вокруг земного шара.

С мировыми новостями с крупнейших зарубежных выставок журнал стремился знакомить читателей, что называется, из первых рук. Наши корреспонденты побывали на бот-шоу в Лондоне, Дюссельдорфе, Нью-Йорке, Майами, Торонто, Хельсинки, Гамбурге, Генуе. Редакция получала эксклюзивные приглашения на тестовые дни для профессиональных журналистов ведущих изданий в Норвегию, Францию, Италию. О революционном "Mercury"— "Verado", тримаране "Groupama 2" или о новых моделях гидроциклов "Yamaha", только что представленных в Мексике, читатели "КиЯ" узнавали даже быстрее подписчиков ряда западных изданий.

В своих зарубежных репортажах журнал освещал события и темы, интересные, но малоизвестные широкому кругу любителей техники и спорта. Надеемся, что вы с интересом прочитали прямой репортаж с чемпионата мира по ловле окуня в Америке, о гребном марафоне через Атлантику, о таких захватывающих соревнованиях, как "землеройные гонки". Наш корреспондент был первым журналистом из Восточной Европы, который побывал на знаменитой американской фирме "Тритон".

Журнал продолжал как можно полнее знакомить с отечественными и зарубежными новинками — за сезон их набралось больше тридцати. Это были и короткие встречи, и длительные ресурсные тесты. Мы благодарны читателям за то, что они традиционно доверяют одной из старейших наших рубрик — "На мерной миле "КиЯ". Эти материалы основаны на личном опыте и впечатлениях, мы их не готовили с чужих слов и не переписывали с рекламных проспектов. Естественно, собственные мнения обычно подкреплялись объективными показаниями приборов. Именно поэтому производители, как правило, прислушиваются к рекомендациям журнала.

Современному судоводителю, поставленному перед проблемой выбора, предлагались материалы о приобретении новых и подержанных моторов и лодок, о выборе свечей и масел, сравнительные тесты популярных моделей надувных лодок.

Мы открыли новую рубрику "Советует профессионал", в которой специалисты дают рекомендации по ремонту современных импортных моторов. Среди владельцев моторов "Suzuki" провели конкурс на лучший материал с отзывом о двигателях этой марки, в следующем номере назовем имя победителя и передадим ему призовой мотор "Suzuki" от имени производителя.

Не замыкались мы и на интересах только столичных мегаполисов. В перечне адресов редакционных командировок — Нижний Новгород, Саратов, Таганрог, Рязань, Ростов-на-Дону, Кострома, Казань, Новосибирск. А, готовя материалы об экстремальных событиях в мире большого яхтенного спорта или о силе человеческого духа, об уникальных передовых технологиях, наши корреспонденты всегда стремились получить информацию от непосредственных участников событий — спортсменов и конструкторов.

В рубрике "Мастерская" продолжали печататься материалы, интересные наиболее широкому кругу судостроителей-любителей. Парусник "Кавалер-800", проект которого (автор А. Назаров) был опубликован в "КиЯ", уже претендует на ранг национального монотипа. С опытом эксплуатации знакомили такие статьи, как "Обретенная скорость", "Какая мощность допустима?", "Об аварийности и остойчивости", "Реактивный момент", а со старыми заслуженными технологиями постройки деревянных судов — статьи исторической рубрики.

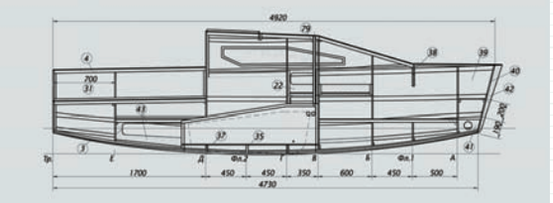
В этом году мы провели наши традиционные соревнования на приз "КиЯ" среди надувных мотолодок, которые приобретают все большую известность, и впервые вручили призы журналистских симпатий самым популярным моделям моторов и лодок.

Неоценимую помощь в живом общении с читателями оказывает наш интернет-сайт. За информацией к нему читатели обращались столь часто, что за короткое время число посетителей в день превысило 600 человек, и сегодня в рейтинге популярных сайтов парусной и водно-моторной тематики "КиЯ" стабильно входит в тройку лидеров.

Мы знаем и о своих слабых сторонах, промахах и неудачах. Многие из них постараемся исправить в следующем году. Кстати, планируем перейти к выпуску шести номеров в год. Следующая наша встреча состоится в первых числах января.

Но, конечно, решать, что получилось у нас и что нет, должны читатели. Ждем от вас откликов.

С наступающим Новым годом!



содержание

№ 5 (192) 2004

От редактора 3

НА МЕРНОЙ МИЛЕ “КиЯ”

“Silver Fox” меняет внешность, *К.Константинов* 6
“Crosswind 160”: новое лицо “классики”, *А.Лисочкин* 12
“Aquador 26HT”: “полулюкс” с видом на море, *А.Даняев* 15
“Новолна-650”: финский сибиряк, *А.Лисочкин* 18
“Артмарин-26”: парусная ракета повышенного радиуса действия, *А.Гроховский* 22
Товарищ “Selva”, *К.Константинов* 27

ТЕХНИКА СПОРТУ И ТУРИЗМУ

“Обь-5” и “Обь-4” будут совершенствоваться, *А.Лисочкин* 30
Тройственный союз под маркой “Yamaran” (часть 2), *А.Даняев* ♦ 35
Судостроение — проблемы, перспективы: Еще раз о водоизмещающе-глиссирующих обводах и оптимальной форме корпуса судна, *Ю.Лобынцев* 38
Заменит ли водоизмещающе-глиссирующее судно быстроходные катамараны? *А.Д.* ... 40

ЗА РУБЕЖОМ

Бот-шоу в Арендале: лодочная ярмарка для окрестного населения, *А.Лисочкин* 42
“UIVA-2004” уверенно держится на плаву, *А.Даняев* 48
Траулеры, с которых не ловят рыбу, *А.Даняев, Ю.Казаров* 52
Водоизмещающие моторные яхты голландских фирм, *Б.Кришталь* 57
Карибские тесты гидроциклов “Yamaha”, *А.Великанов* 60
“Aquaquad” — гидроцикл-гибрид; Двухрежимный “Banaani” 64
Супер-макси готовится к первому плаванию, *А.Гроховский, А.Назаров* 65
“OVNI 395”: “неопознанный плавучий объект” длиной 12.68 м, *М.Кристенс* 68
Новые “Open 60” для “The Transat” и “Vendee Globe”, *П.Игнатьев* 72
Лодки для классического нахлыста, *А.Великанов* 75
“BRP”. Лучше, чем “Bombardier”, *Н. Манякин* ♦ 78
Новости мирового ботинга 81

СУДОВОДИТЕЛЮ НА ЗАМЕТКУ

Лодка + мотор = N рублей, *А.Лисочкин* 82
Практика: Реактивный момент: враг или друг? *А.Лисочкин* 86
Из почты редакции: Приз туристских симпатий — 2-сильному “Suzuki”, *А.Киселев* . 90
Рыболовная страничка: Рыбалка в тропиках Атлантики, *В.Галенко* 92

СТАРТ, ФИНИШ, ПОБЕДИТЕЛЬ

Тактика коллективной безответственности, *А.Гроховский* 94
“The Transat 2004”: вместо количества — качество, *А.Гроховский*, ... 100
Парусные регаты России 2004 г. (Часть 1 — Северо-Западный регион) 105
“Покатушки” в Рязани: год спустя, *А.Д.* 107
“Землеройные” гонки, *А.Великанов* 110
Российский водно-моторный спорт: итоги сезона, *А.Беляевский* 114

КРУГОЗОР

Вокруг Ладоги за 14 часов ♦ 116
Наши в океане 119
Парижские тайны, *А.Великанов* 120
Ганзейский когг, *Ю.К.* 122

МАСТЕРСКАЯ — ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ, выпуск 20

Для самостоятельной постройки: “Карась-500” — прогулочно-туристская мини-яхта, *И.Седельников* 126
“Карась” в действии, *А.Чернявский* 130
Мини-мотолодка “Стриж”, *А.Матвеев* 132
Верфь детского яхт-клуба на Телецком озере, *А.Глебов* 135

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

“Askeladden 805 Commuter” — на наш взгляд, самая интересная лодка, представленная в ходе “тестового семинара” в Арендале (Норвегия). Фото Атле Кнутсена.

НА ОБЛОЖКЕ: “Silver Fox” с новой компоновкой. Фото Александра Насонова

№5 (192) 2004 contents

Editorial **3**

ON THE MEASURED MILE OF “P&SB”: “Silver Fox” Changes Exterior, *by K.Konstantinov* **6** ■ “Crosswind 160”: New Image of the Classic, *by A.Lisochkin* **12** ■ “Aquador 26HT”: Three Stars, Sea Sight, *by A.Daniaev* **15** ■ “Novolna-650”: Finnish Siberian, *by A.Lisochkin* **18** ■ “Artmarin-26”: Sailing Rocket of Increased Range, *by A.Grokhovski* **22** ■ Comrade “Selva”, by *K.Konstantinov* **27**

TECHNOLOGY FOR SPORT AND TOURISM: “Ob-5” and “Ob-4” Will Be Improved, *by A.Lisochkin* **30** ■ Triple Alliance under “Yamaran” Trademark (Part 2), *by A.Daniaev* **35** ■ ***Shipbuilding — Problems, Perspectives:*** Once Again About Gliding Dispacement Vessels and Optimal Hull Shape, *by Y.Lobyntsev* **38** ■ Could Displacement Gliders Match Fast Catamarans? By *A.D.* **40**

ABROAD: Arendal Boat Show: Boat Fair for Local People, *by A.Lisochkin* **42** ■ “UIVA-2004” Is Afloat as Usual, *by A.Daniaev* **48** ■ Trawlers, Which Are not for Fishing, *by A.Daniaev and Y.Kazarov* **52** ■ Displacement Motor Yachts of Dutch Companies, *by B.Crishtal* **57** ■ Caribbean Test of “Yamaha” PWCs, *by A.Velikanov* **60** ■ “Aquaquad” — Hybrid PWC; Double-Mode “Banaani” **64** ■ Super Maxi Prepares for It's First Trip, *by A.Grokhovski and A.Nazarov* **65** ■ “OVNI 395”: “Unknown Floating Object” 12.68 Meter Long **68** ■ New “Open 60” for “The Transat” and “Vendee Globe”, *by P.Ignatiev* **72** ■ Boats for Classic Fly Fishing, *by A.Velikanov* **75** ■ “BRP”. Better Than “Bombardier”, *by N.Maniakin* **78** ■ World Boating News **81**

FOR NAVIGATOR'S NOTE: Boat + Outboard Motor = N Roubles, *by A.Lisochkin* **82** ■ Practice: Reactive Moment: Enemy or Friend? By A.Lisochkin **86** ■ From Editorial Mailbox: 2 HP “Suzuki” Wins Tourists Sympathy Prize, *by A.Kiselev* **90** ■ Fisherman's Column: Fishing in Tropical Atlantic, by V.Galenko **92**

START, FINISH, WINNER: Tactics of Collective Irresponsibility, *by A.Grokhovski* **94** ■ “The Transat 2004”: Quality Instead Quantity, by A.Grokhovski **100** ■ Russian Sailing Regattas 2004 (Part 1 — North-West Region) **105** ■ Boating Festival in Riazan: A Year Later, *by A.D.* **107** ■ “Excavation” Races, *by A.Velicanov* **110** ■ Russian Powerboating Sport: Season Totals, by *A.Beliaevski* **114**

LOOKING AROUND: Around Ladoga within 14 Hours **116** ■ Our People in Oceans **119** ■ Paris Mysteries, *by A.Velikanov* **120** ■ Hansean Kogg, *by Y.K.* **122**

WORKSHOP — a magazine inside the magazine, issue 20:
For Self-Building: “Karas-500” — Mini-Yacht for Tourism and Runabout Sailing, *by I.Sedelnikov* **126** ■ “Karas” in Action, by *A.Cherniavski* **130** ■ Mini-Boat “Strizh”, *by A.Matveev* **132** ■ Children Boatyard on Teletskoye Lake, *by A.Glebov* **135**

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА (см. стр. 142)

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
ТЕЛЕФОН:	(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 28 830 экз.

Подписано в печать 21.10.2004 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.

“Silver Fox” меняет внешность

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

Мы звонили и спрашивали:
— Готова ли у вас новая модель “Фокса”?
Нам отвечали:
— Извините, придется подождать...

Такой диалог с утомительным постоянством “КиЯ” вели с начальством питерского “Спортсудпрома”, выпускающего “Silver”, всю первую половину лета. Фирма “Курс”, которой было поручено сделать к началу навигации практически новый верх — секцию палубы для уже популярной у нас модели “Silver Fox” российского производства — запаздывала. Готовые матрицы “ершовское” ателье представило только к концу июля. И вот последовало долгожданное приглашение: “Приезжайте!”

Основные данные “Silver Fox”

Длина, м	4.85
Длина по ватерлинии, м	3.91
Ширина, м	1.95
Осадка, м	0.25
Высота транца, м	0.52
Килеватость на транце, град	18
Макс. мощность мотора, л.с.	50
Количество пассажиров, чел.	5
Вес, кг	350

Два главных вопроса

На этот раз предстоял не короткий ознакомительный выход, а длительный ресурсный тест. Наш интерес подогревался желанием получить ответ на два вопроса: во-первых, насколько вообще была оправдана такая серьезная переделка в общем-то отработанной и уже знакомой модели и, во-вторых, — можно ли было сделать это у нас так же хорошо, как делают финны, которые, по определению, плохо делать лодки просто не умеют...

Подобной модернизации ни одна из моделей в линейке российских “Silver” еще не подвергалась. Надо было иметь серьезные причины, чтобы идти на определенный риск, отходя от первоначального проекта.

Виктор Кожинов, руководитель “Yachting Russia” (см. “КиЯ” № 188),

посещая регионы, где финское "серебро" особенно полюбилось, не раз от владельцев "Фоксов", особенно на Волге, слышал одно и то же пожелание — сделать кормовой кокпит просторнее, а водителю и сидящему рядом пассажиру выделить по отдельному мягкому креслу. Это и стало основным побудительным мотивом к радикальным переменам.

Сопоставим несопоставимое

Короткие формальности, и вот уже трейлер с первым экземпляром новой модели "Silver Fox" катит за нами по Приозерскому шоссе к вуоксинским плесам и Северной Ладоге — традиционным местам редакционных испытаний.

В линейке "Silver" эта модель занимает место среди малых открытых мотолодок длиной до 5 м. Пользуясь автомобильной терминологией, можно сказать, что "Фокс" относится к наиболее популярному "гольф-классу". При относительной компактности (4.85×1.95 м) это уже достаточно серьезное судно с пассажировместимостью до пяти человек и разрешенной категорией плавания "С", т. е. в прибрежных водах морей, на больших озерах и реках при ветре до 6 баллов и волне до 2 м.

В советские времена в "одноклассники" "Фоксу" попали бы наши самые крупные мотолодки: "Крым-3", "Ладога-2", "Казанка-5", "Темп". Сегодня же в качестве ближайшего по классу можно назвать "Мастер-510".

"Серебряный лис" на воде

Затрещала лебедка трейлера — и "Фокс" медленно пошел к первой в его жизни воде. Сразу подчеркнем, что сам корпус этой модели не претерпел никаких изменений, и неожиданностей не предвиделось. И все же в который раз мы удивлялись умело раскрытым возможностям материала: по-авиационному гладкий полированный борт, аккуратные валики швов, ровные ряды продольных реданов. Никаких тебе бухтин, вмятин, зажеванных краев, неровных стыков, заусенцев, к которым уже все привыкли за долгие годы плаваний на отечественных "дюральках". Изящная интеллигентность благородного сплава. Действительно, "серебро"! И это при 4-миллиметровой толщине металла

На предыдущей версии лодки консоли смещены в корму, а водитель располагается на кормовом диване

на днище и 3-миллиметровой на бортах. В такую лодку в ватнике и болотных сапогах уже не полезешь.

А что внутри?

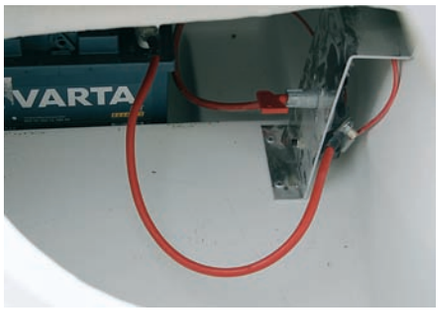
Здесь нас ждали большие перемены. Прежде всего бросилось в глаза, что на обновленном "Фоксе" бортовые консоли, великоватые для этой модели, передвинулись вперед почти на 600 мм. В кормовом кокпите водитель и рядом сидящий пассажир

В борту отформован "карман" для хранения телефона и всяких мелочей. Осталось закрыть его сеткой или оргстеклом сбоку.

Весло-гребок мы закрепили вдоль левого борта

На приборной панели водителя достаточно места для дополнительной установки вольтметра

Аккумулятор устанавливается далеко от проема багажника



На мягком сиденьи вдоль правого борта с удобством можно устроиться даже полулежа

В консоли пассажира имеется вместительный вещевой ящик

Просторное носовое сиденье хорошо бы дополнить мягкой спинкой

Трубы бортовых шпигатов теперь оборудованы шаровыми кранами

получили по отдельному поворотному креслу. В связи с этим соответственно несколько уменьшились размеры правого бортового рундука и площадь носового кокпита.

По компоновке новый “Фокс” стал напоминать старших братьев (“Hawk DC”, “Shark DC” и “Eagle DC”), только в несколько уменьшенном виде.

Первым, конечно же, манит водительское место. Капитан получил кресло американской фирмы “Todd”. Ковшеобразное сиденье из полипропилена с мягкой подушкой и спинкой на кнопочках (опция) вполне устроит водителя средней комплекции; положение кресла по длине лодки регулируется, так что можно выбрать наиболее удобное для работы за рулем. А главное — теперь незачем тянуться к баранке с кормового дивана, как извозчику с облучка. На стоянке можно повернуться к противоположному борту или к корме либо подремать с удочкой.

Приборная панель скромна по отделке и лаконична: только тахометр (с функциями диагностики двигателя) и показатель угла откидки мотора, врезанные в голый пластик. Эти приборы поставляются вместе с мотором “Suzuki-DF 50”, которым комплектуется лодка.

Покупателю советовали бы не экономить и дополнительно установить при покупке крайне необходимый для контроля напряжения в бортовой сети вольтметр. Разряженный не вовремя аккумулятор может доставить массу неприятностей.

Место пассажира-штурмана оборудовано таким же комфортабельным креслом; в передней панели его консоли имеется закрывающийся ящичек для мелочей.

Вообще в лодке имеются четыре рундука с крышками-сиденьями. Отбортовка и дождевые канавки делают их “недоступными” для воды. Назначение и вместимость рундуков разная. В носу это — якорный ящик; сюда же можно уложить и три жилета, больше не влезает. Правый бортовой рундук удобен для хранения рыболовных снастей и длинномерных предметов, сумок с провизией, молодежных рюкзачков, высота его — по размерам стандартного литрового термоса.

Рундучок по левому борту, предназначенный и для хранения аккумулятора, имеет штатное место под его установку. Оно находится далеко от проема багажника — ставить и доставать батарею приходится на вытянутой руке, а это тяжело.

Кормовой багажник — самый объемный. По его центру отформовано углубление для штатного бензобака емкостью 25 л. Установка стационарного бака большей емкости, которым комплектуются старшие модели лодок «Silver», существенно увеличила бы дальность походов.

Крышки всех рундуков первого экземпляра лодки не имели фиксаторов открывания. С установленными подушкам ни одна из крышек не открывалась на полный угол в 90°, из-за чего неудобно загружать багаж.

В целом компоновка новой палубы стала более сбалансированной, а качество изготовления мало отличается от финского. (Редкие огрехи, такие, например, как повреждение глянцевого слоя на отбортовке рундуков или наспех опиленные острые края проемов, которые стоило бы закрыть резиновыми профилями, можно отнести к трудностям роста, которых на любом вновь запускаемом изделии много. Ведь нам, повторяем, достался экземпляр под номером “один”). В будущем в бортовых отформовках появятся карманы, ниши, боксы для всяких мелочей; места для них уже предусмотрены, работа продолжается.

На первый взгляд, отмеченное — это мелочи, но ведь именно они, как и умело использованная фурнитура, придают законченный и респектабельный вид интерьеру. Лодка начинает “звенеть”! Именно этим и отличаются импортные экземпляры.

Унесенные ветром

Открытый носовой кокпит хорош в мягкую летнюю погоду, когда приятно подставить лицо теплому встречному ветру. Но сколько таких выходов за лето в наших северных широтах вы сможете припомнить? Пять? Шесть? Правильно — в остальные дни пассажиры, легкомысленно занявшие передние места, уже

через четверть часа хода начинают проситься на места "за креслами". А в сильный ветер, непогоду, тем более в дождь, их просто "сдувает" в кормовую часть лодки, в укрытие за стеклами консолей. И происходит это независимо от того, сколько штатных мест предусмотрено в кормовом кокпите. Лодка сразу приобретает дифферент на корму, скорость падает, усиливаются удары корпусом о волну. А если остановились, и того хуже — спасайся, кто может! Под ногами быстро прибывает вода: кокпит-то самоотливной, шпигаты при кормовом дифференте оказываются ниже ватерлинии. Лодка, конечно, не утонет, но все равно — приятного мало. (Сразу отметим, что на лодках новой серии, даже если весь экипаж соберется в корме, вода в кокпит поступать не будет: можно перекрыть трубы шпигатов шаровым краном.)

На новом "Фоксе" от большинства этих недостатков, свойственных малым лодкам, удалось избавиться. Во-первых, более носовая центровка выбрана настолько удачно, что выход на глиссирование стал очень плавным, почти незаметным. Прежний "горб" сопротивления удалось заметно сгладить. Теперь при необходимости "уйти в защиту" все пятеро членов экипажа могут занять в кормовом кокпите штатные места: двое останутся в креслах перед консолями, трое расположатся на кормовом диване. Ради справедливости надо сказать, что занявшим на диване боковые места придется сидеть по-школьному — подобрав колени и выпрямив спину. Пассажир, сидящий в центре, может устроиться чуть покомфортнее, но все равно вальяжно раскинуться ему помешают соседи. Экипажу из людей солидной комплекции лучше выбирать в линейке "Silver" лодку классом "постарше", иначе они будут чувствовать себя несколько ущемленными.

Новый увеличенный ходовой тент по-прежнему закрывает весь кормовой кокпит (это опция, как и тент стояночный).

Место под солнцем

Вышло солнце, перебираемся в носовой кокпит. Самое просторное сиденье — носовое, но на скорости, тем более при ходе по волне, надо быть осторожным и не очень-то прижиматься спиной к острой окантовке металлической палубы.

Правый бортовой диван — настоящая софа с мягкой спинкой. Здесь можно устроиться даже полулежа, откинувшись на консоль, если вы, конечно, не будете при этом мешать обзору водителя.

Левую бортовую приступочку мы прозвали местом для курения. Она совсем крошечная. Ее главное достоинство в том, что открывает свободный доступ к левому борту, поэтому забрасывать спиннинг или вываживать рыбу удобнее именно здесь.

Всего мы насчитали восемь мест (пять в корме и три в носу), где можно устроиться экипажу. Но даже пять человек с полной выкладкой — солидным багажом — для "Фокса" перебор. Это уже будет не ходок на длинные расстояния — и тяжело, и тесно. С такой нагрузкой он с трудом выходит на глиссирование. В короткий летний выход налегке те же пять человек могут получить удовольствие от прогулки, но по-настоящему комфортно будут чувствовать себя на борту не более трех человек.

Дневной крейсер для молодой семьи из трех человек и рыболовная лодка для двух друзей, наверное, это и есть, на наш взгляд, лучшее предназначение "Фокса", его место под солнцем.

Управляй мечтой

Свои выходы мы делали на еще новом необкатанном моторе "Suzuki DF 50". Поэтому и корпус, и новый четырехтактник раскрывали свои подлинные возможности постепенно. Первое запоминающееся ощущение — обволакивающее чувство комфорта, полного умиротворения. Ничто не гремит, не трещит. На малых оборотах работу двигателя можно определить только по контрольной струйке вытекающей воды. (На 1000 об/мин шумность всего 56 дБ.)

Корпус, вопреки всем ожиданиям, ничем не напоминает грохочущее "пустое ведро" — совершенно не вибрирует. Монолитная уверенность глыбы, все мягко и плавно. Легкая податливость реверса.

Комфортная скорость — понятие сложное и самодостаточное; как известно автомобилистам, приятнее прошелестеть на скорости 40 км/ч на дорогой иномарке, чем выжимать за 90 км/ч на "Запорожце". Для "Фокса" — это около 45 км/ч, причем расход составляет примерно 11.5 л/ч (шумность на 5000 об/мин — 73 дБ).

После окончания 10-часовой обкатки мы разогнались налегке уже до 57.3 км/ч со штатным винтом (15×11 1/8 дюймов). Максимальный расход на 6000 об/мин — 16.7 л/ч. От 50-сильной машины, к тому же "задушенной" экологией, большей прыти ожидать и нельзя. На наш взгляд, для тех, "кто любит погорячее", подошел бы и "Suzuki DF 70", но вес его увеличится почти на 60 кг. И при числах оборотов на второй половине тахометра, которую мотор любит больше, лодка послушна и уверенно выполняет все "команды". С управлением справится даже ребенок. "Фокс" устойчив на курсе, подруливания не требуется. И все же это — не лодка для гонщика. Все в меру: и динамика, и комфорт, и степенность серьезного судна.

На водном "бездорожье" лодка

Результаты испытаний "Silver Fox" с мотором "Suzuki DF50"

(место испытаний — оз. Вуокса, Приозерский р-н; нагрузка — 1 чел. плюс стандартное снабжение; по волне и против волны)

Частота вращения, об./ мин	Скорость, км/ч, с ГВ: алюм. "родной" "Suzuki" ∅11¾ и шагом 15′	алюм. "Suzuki" ∅11⅛ и шагом 16′	алюм. "Michigan" ∅10¾ и шагом 16′	стальн. "Solas" ∅11 и шагом 17′	алюм. "Suzuki" ∅11⅜ и шагом 14′
1000	4.9	4.7	4.2	5.3	5.0
1500	7.3	–	–	–	–
2000	9.5	9.0	9.0	10.1	9.6
2500	10.9	9.9	10.5	11.6	11.1
3000	13.1	13.1	11.7	15.6	12.7
3500	19.5*	20.7*	16.7	25.7*	17.7
4000	29.3	30.7	26.5*	36.3	28.1*
4500	35.5	37.9	34.5	42.3	35.1
5000	41.5	43.5	40.3	48.5	40.5
5500	47.0	48.5	45.0	54.7	45.7
5700	–	–	–	56.7	–
5750	–	–	–	57.5	–
6000	52.8	54.4	50.2	–	51.0
6050	–	55.5	–	–	–
6100	51.7***				
6300	55.0 (52.0**)	–	–	–	–
6400	57.0	–	–	–	–
6450	58.0*	–	–	–	–
6500	–	–	56.2	–	56.3

* Выход на глиссирование. ** С 2 чел. *** С 3 чел. Высота волны — 0.1–0.2 м

ведет себя, как автомобиль с хорошей подвеской. Водяные "кочки" высотой до 0.3 м килеватый корпус (18°) проглатывает, не замечая, как машина — шов на асфальте.

На более высокой волне поведение лодки также вполне предсказуемо. До высоты волны 0.5–0.6 м скорость можно не снижать. При большей высоте появляются ощутимые удары, корпус может вылетать из воды, скорость приходится снижать. Но и на волне корпус не гремит, ощущение надежности не пропадает.

За первые 20 часов ходовых испытаний воды внутри корпуса мы не обнаружили. При ходе в направлении 3/4 к бегу волн появляется небольшое забрызгивание стекол.

При циркуляции лодка имеет ощутимый внутренний крен. В поворот входит без проскальзывания, корпус выполняет четкий резаный поворот.

На глиссирование лодка налегке выходит при 3500–3700 об/мин. Конечно, это, как и скоростные показатели, зависит от винта. Нами были испытаны четыре винта от трех фирм: "Suzuki", "Solas" и "Michigan". Максимальные скорости, достигнутые с алюминиевым "Мичиганом" (16 дюймов), — 56.2 км/ч; стальным "Solas" (17 дюймов) — 57.5 км/ч; алюминиевым "Suzuki" (14 дюймов) — 56.3 км/ч и 58 км/ч — с родным штатным 15-дюймовым винтом — он и оказался наиболее скоростным. Но здесь не все однозначно (см. таблицу), и после полной обкатки двигателя будущим летом мы сделаем более точный подбор винтов. А вообще по проблеме выбора винта — "свой или чужой" — редакция готовит отдельный материал.

И еще об одном режиме движения — без мотора — хотелось бы сказать. Лодка не оборудована веслами. Подойти к каменистому берегу, выбраться из тростника, сняться с мели, пришвартоваться на тесной стоянке, не имея весел, весла-гребка или отпорного крюка (этого требуют и правила!) невозможно. С этим связана и безопасность экипажа. Поэтому на борту хотелось бы видеть хотя бы штатное место для весла-гребка. Мы его расположили по левому борту.

Во что обойдется новый "Фокс"?

Сама лодка с ходовыми огнями и электропомпой стоит 7900 евро, на 300 евро дороже предыдущей модели. Внесенные изменения, по нашему мнению, стоят этих денег. Сам двигатель "Suzuki DF 50" потянет на 5835 евро, причем в комплект поставки входят тахометр и прибор угла откидки мотора, ДУ реверсом и газом, штатный винт и бензобак на 25 л. Покупая двигатель вместе с лодкой, можно получить скидку на мотор "за пакетную поставку". Сторонникам "Honda" фирма установит и альтернативную модель "DF-50", но стоимость ее у производителя сегодня около 8000 евро. Кстати, сама установка двигателя на лодку вместе с тросами реверса-газа обойдется еще в 220 евро. Итого, за базовую комплектацию надо будет отдать около 14 000 евро.

При эксплуатации трудно обойтись без трейлера (примерно 900 евро), ходового и транспортировочного тентов (около 400 евро), мягких подушек на сиденья (220 евро — для себя же, любимого!), а еще запасной винт, эхолот и GPS, свечи, масло, жилеты и т. д. Это трудно назвать опцией, на воде без всего этого обойтись тяжело. Такой комплект меньше чем на 16 000 евро навряд ли потянет. Сегодня такая сумма, по автомобильным меркам, как раз нижняя граница, с которой стартуют цены на машины "Гольф-класса". Вспоминая о цене современного городского автомобиля, хочется такого же комфорта, качества, надежности и на воде. Говорят, мы платим не за сам товар, а за свое представление о нем. Кому может быть доступен новый "Фокс"? Для молодого представителя среднего класса, который уже решил семейные проблемы с квартирой, машиной и достраивает дачу у воды, обновленный "Фокс" — вполне доступная лодка.

Пора подводить итоги

Изменения на "Фоксе" подогреют интерес к новой версии, но вытеснит ли она предыдущую модель? Центровка (ходовая и стояночная) стала более оптимальной. Лодка имеет плавный, без чрезмерного дифферента выход на глиссирование. Исчез ярко выраженный у предыдущей лодки "горб" сопротивления. Экипаж на скорости и в непогоду не сбивается весь в корме. Обитаемая часть — больше и комфортнее. По своему характеру "Фокс" приблизился к более крупным моделям в линейке "Silver", но находится в тени старших братьев: это молодой щенок, у которого еще торчат уши, но крупные лапы и хвост выдают хорошую родословную. Это послушное судно производит достаточно благоприятное впечатление. Корпус и двигатель хороши, а вот кокпит — здесь еще не все безупречно, словом, есть над чем работать.

Константин Константинов

Фото автора и А. Насонова

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

“CROSSWIND 160”

новое лицо “классики”

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

Несмотря на то, что последние полтора-два десятка лет на открытых мотолодках безраздельно господствуют разнообразные варианты компоновки с водительской консолью, в нашей стране по-прежнему не переводятся приверженцы “классических” моторок с запалубленной носовой частью, ветровым стеклом от борта до борта и автомобильной планировкой кокпита, столь хорошо знакомой водномоторникам старшего поколения.

Основные данные мотолодки “Crosswind 160”

Длина, м	4.75
Ширина, м	1.95
Осадка, м	0.3
Килеватость, град.	14
Сухой вес, кг	350
Емкость топливного бака, л	80
Рекоменд. мощность ПМ, л.с.	75
Пассажировместимость, чел.	4
Цена, руб.	160 000

Дело тут не только в ностальгии по прежним временам и консервативности мышления — у такой компоновки немало своих практических плюсов, востребованных и поныне. Именно поэтому и у нас, и за рубежом продолжают разрабатывать и выпускать лодки, выполненные по старой доброй “автомобильной” схеме — естественно, с учетом последних веяний в области малого судостроения. Относится к этой категории и очередная новинка саратовского предприятия “Кроссвинд”. С продукцией компании читатели “КиЯ” уже знакомы. Прошлой осенью мы протестировали на редакционной “мерной миле” флагманскую лодку ее модельного ряда — катер “Crosswind 210” с ком-

поновкой "walkaround", спроектированный по заказу саратовцев петербургской фирмой "Курс" (см. № 188). Однако у "Кроссвинда" хватает и собственных разработок — параллельно с основной программой испытаний тогда нам предоставили возможность протестировать первый макетный образец каютного катера "Crosswind 175", а также открытую мотолодку с индексом "150", выполненную по "классической" схеме. С тех пор прошло менее полугода, но за этот короткий срок произошли серьезные перемены. "175-й" запущен в серию, а "150-ю" успели снять с производства — на смену ей пришла новая модель "Crosswind 160", которая предлагается покупателям уже с начала сезона.

Универсал

Чем же не устраивала "Кроссвинд" предыдущая модель?

— Спрос на лодки с автомобильной компоновкой не снижается, и именно по этой причине мы в свое время разработали "150-ю", во многом ориентируясь на аналогичные моторки советских времен, — говорит руководитель компании Темур Рухая. — Но время не стоит на месте, и с точки зрения современного потребителя, пусть даже и приверженца "классики", лодка оказалась не лишенной недостатков. Во-первых, не устраивали основные размерения — 4.5-метровый корпус оказался для многих маловат. Во-вторых, чего греха таить, мы немного промахнулись с внешним дизайном. В-третьих, сложные обводы с острой носовой частью и практически плоским днищем в корме вкупе с передним расположением водителя и пассажира вызывали излишнюю носовую центровку, что не лучшим образом сказывалось на ходовых качествах. Поэтому мы решили не подвергать "Crosswind 150" косметическому рестайлингу, а создать новую лодку "с нуля".

Поиск наиболее популярных размерений — задача маркетологов, но что касается дизайна и поведения на воде, то после личного знакомства аналогичные претензии к "150-й" были высказаны и испытателями "КиЯ". Даже с одним водителем и максимально откинутым мотором нос "прилипал" к воде, отчего лодка остро реагировала на незначительные перекладки штурвала — единственным плюсом подобной центровки оказалась лишь великолепная поворотливость, стоящая в ряду потребительских приоритетов далеко не на первом месте.

При первом взгляде на новый "Crosswind 160" никогда не скажешь, что с предыдущей моделью его связывают родственные отношения. Более того — далеко не всякий догадается, что перед ним отечественная разработка. Мнение, конечно, субъективное, но лодка глядится скорее "иномаркой". И дело тут не в латинских буквах названия или цифровом индексе, выражающем длину корпуса в заграничных футах.

Никаких самобытных, но зачастую сомнительных изысков, коими порой грешат российские судостроители — дизайн прост, функционален и при этом очень привлекателен. Еще более усиливает это впечатление фирменная цветовая гамма "светлый верх, светлый низ, темный борт", характерная для большинства корпусов "Кроссвинда" (здесь по-честному используется цветной гелькоут, а не краска или пленка-самоклейка). Уровень исполнения тоже на высоте, хотя тут свою долю, несомненно, вносят качественные импортные материалы и дельные вещи. После тщательного осмотра мы обнаружили лишь один незначительный сборочный огрех — декоративная окантовка нижней кромки приборной панели оказалась немного волнистой. Кстати, сама "торпеда" представляет собой отдельную деталь песочного цвета, что еще больше придает кокпиту вид автомобильного салона.

Но при всем этом "Crosswind 160" остается в первую очередь лодкой, требования к интерьеру которой значительно отличаются от автомобильных. Одним из плюсов "классической" планировки является ее универсальность, и в увеличенных размерениях нового корпуса решить эту задачу удалось в полной мере. Кормовую часть и без того просторного кокпита легко превратить в свободную "рабочую платформу", попросту откинув вверх кормовое сиденье. С точки зрения рыболова места здесь достаточно, да и передние кресла — поворотные. Посередине широкой передней панели нанесено нескользящее покрытие — при проходе в кокпит с носовой деки на него удобно встать ногой, перешагнув через невысокое ветровое стекло.

Под герметичным люком носовой деки — просторный сухой багажник, еще два объемистых "бардачка" с крышками имеются на ее переборке в кокпите. Стандартно устанавливаются складные подстаканники, пригодные также в качестве держателей для "мобильников", раций и т.д. С недавних пор в перечень стандартного оборудования входит также стационарный 80-литровый топливный бак из нержавейки. Расположение его заливной горловины (сбоку от кормового рецесса по правому борту) позволяет с удобством дозаправить лодку, стоя в кокпите, тем более что кормовое сиденье складывается. А вот установленный по соседству опционный купальный трапик почему-то не был дополнен отдельным поручнем — поднимаясь из воды в лодку, остается только хвататься за ремень, фиксирующий его в походном положении. Кроме того, бортовые швартовные утки, на наш взгляд, стоило бы сместить немного в корму,

Результаты испытаний мотолодки “Crosswind 160”

(нагрузка — 2 чел. плюс 30 л топлива, ПМ — двухтактный “Yamaha 90”, ГВ — стальной трехлопастной “Solas” шагом 17 дюймов, скорость ветра — 6–7 м/с, высота волны — 0.2–0.3 м, темп. воздуха — 26°С, место испытаний — р. Волга, Саратов)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ (А)*
600	1.9 (3.6)	64
1000	3.9 (7.2)	65
1500	5.4 (9.9)	66
2000	6.3 (11.6)	68
2500	11.9 (22.1)	72
3000	16.9 (31.2)	73
3500	22.6 (41.8)	74
4000	25.7 (47.6)	74
4500	29.5 (54.5)	75
5000	34.7 (64.2)	75
5500**	37.9 (70.1)	75

** На уровне сидений водителя и пассажира*
*** На границе появления дельфинирования*

поближе к передним креслам, чтобы не тянуться к ним из кокпита поверх ветрового стекла.

Баланс

Как уже отмечалось, предшественница “160-й” отличалась избыточной носовой центровкой, вызванной особенностями обводов переменной килеватости с крутым подъемом скулы к носу. На сей раз конструкторы “Кроссвинда” предпочли не “изобретать велосипед” и остановились на достаточно простых, технологичных и проверенных обводах типа “моногедрон” с постоянной килеватостью 14° по всей длине днища и двумя парами продольных реданов. Результаты наших испытаний показали, что такое решение полностью себя оправдало, позволив добиться оптимального ходового дифферента при высокой нагрузке на нос, характерной для лодок с “автомобильной” компоновкой.

Никаких “прилипаний” — с водителем и пассажиром на передних сиденьях “160-я” охотно реагирует на триммер и при откинутом моторе глиссирует буквально “на пятке”. С двухтактным “Yamaha 90” на транце была достигнута очень достойная скорость — 70 км/ч, причем лодка уверенно ее “держит”, не проявляя склонности к бортовой раскачке и зарыскиваниям. (Кстати, рекомендуемая производителем мощность меньше — 75 л.с., и 90-сильный мотор был установлен для того, чтобы оценить ходовые качества на предельных режимах). О том, что у корпуса имеется солидный запас по носовой загрузке, свидетельствует тот факт, что при излишне откинутом моторе “160-я” даже начинает плавно дельфинировать (напомним, во время испытательного выхода объемистый передний багажник был пуст).

Дувший против течения порывистый ветер развел на Волге крутую волну высотой до 0.3 м. “Crosswind 160” позволял уверенно преодолевать ее на полном ходу на всех курсах — мы отметили лишь легкую тряску, не вызывающую чувства дискомфорта, причем стоит добавить, что на “классике” водитель с пассажиром располагаются далеко не на самом выгодном месте с точки зрения ударных перегрузок. Кроме того, и по субъективным ощущениям, и по показаниям бесстрастного шумомера, лодка очень “тихая”, отчего чувствуешь себя почти как за рулем автомобиля.

Место водителя решено грамотно, рулить удобно, а при управлении стоя можно держаться за поручень из нержавейки, окаймляющий ветровое стекло. Удачна и высота стекла — его верхняя кромка располагается на уровне глаз, и можно смотреть поверх стекла, не ощущая давления встречного ветра. Есть, правда, и одно “но”: при нормальном сидячем положении водителя циферблат тахометра перекрывается ободом штурвала.

Повороты “Crosswind” проходит с очень умеренным внутренним креном и прогнозируемыми боковыми скольжениями, хотя на особо резких виражах при откинутом моторе винт подхватывает воздух, теряя упор. Не исключено, что повинен в этом срыв потока с пары ближних к килю реданов — довольно широких и доходящих до самого транца.

Резюме

Очень удачный современный вариант “классической” мотолодки для речных и озерных условий, отличающийся привлекательным дизайном, достойными ходовыми качествами и достаточно высоким качеством изготовления. Соотношение “вес/размеры” свидетельствует о том, что на материалах в ущерб прочности фирма-производитель не экономит. Просторный трансформируемый кокпит позволяет использовать ее не только для прогулок, но и для рыбалки. Вполне разумной представляется и цена, учитывая тот же вес и набор стандартного оборудования импортного производства. Мелкие недостатки вроде расположения швартовных уток, приборов и т.д. достаточно легко устранимы.

Артем Лисочкин
Фото автора и Георгия Дорфмана

Мотолодка “Crosswind 160” предоставлена для испытаний ООО “Кроссвинд”:
Саратов, ул. Депутатская, 2, тел. (8452) 55-63-63; captain@crosswind.ru, www.crosswind.ru

“Aquador 26HT”

“ПОЛУЛЮКС” с видом на море

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

Основные данные катера “Aquador 26HT”

Длина,м	8.25
Ширина, м	3.05
Вес порожнем, кг	3000
Осадка, м	0.90
Запас, л:	
топлива	300
воды	60
Спальные места	4+2
Мощность двигателя, л.с.	260-320
Скорость, уз.	32-35
Категория района плавания	“C”
Цена, евро	От 82 377

Как правило, судостроитель, заботящийся о максимальном расширении круга своих клиентов, стремится воплотить однажды найденные оригинальные конструктивные решения в судах нескольких типов и размеров, с различными наборами дополнительного оборудования и с учетом индивидуальных потребностей как можно большего числа покупателей. Модификации бывают и экономичные, или бюджетные, и, что называется, “бескомпромиссные”, выполненные с размахом, без мелочных ограничений. К последним можно смело отнести опробованный нами финский катер “Aquador 26HT”.

Выпускающая его компания “Bella Veneet Oy” подошла к задаче построения ассортиментных рядов весьма основательно. Внутри бренда “Aquador” катеров высокого качества есть две модели “хардтопа” (с жесткой открытой в корму рубкой), обе немалых, в общем, размеров — 7.15 и 8.25 м длиной, но, глядя на бóльшую из них — наш “Aquador 26”, невольно думаешь, что слишком больших лодок не бывает, какого бы типа они ни были.

Фирменный элемент катеров “Aquador” – небольшой кокпит в носовой палубе

Как он выглядит

“Исторически” компоновка “хардтоп” возникла в результате стремления конструктора защитить от непогоды пост управления и спальные места в лодке, сохранив при этом “оперативный простор” в неотделенном от защищенного помещения кокпите, и изначально была решением компромиссным, ориентированным прежде всего на относительно небольшие суда. Реализация же его на 26-футовом “Аквадоре” привела к интересному эффекту: салон катера в первый момент кажется просто необъятным. При более близком знакомстве в нем заметны функциональные зоны — довольно широкий проход с транцевой платформы в глубь кокпита, справа в корме — длинный П-образный диван вокруг обеденного стола, далее по левому борту камбузная тумба и по правому — водительский пост. Через невысокую “калитку” в фальшборте транца входишь в кокпит, как в небольшой зал. Скандинавский дизайн отличается некоторой сдержанностью, прагматизмом, но в добротности и аккуратности исполнения интерьера финским мастерам не откажешь. И натуральная вишня на столешницах и дверцах тумб, и бархатистая “алькантара” подушек сидений, и тик палуб приятны на ощупь, все кромки закруглены и тщательно обработаны, панели и зашивки не “дышат” при нажатии. Обеденный уголок простым перекладыванием подушек трансформируется в солярий днем и пару спаль-

Несмотря на внушительные размеры, катер можно перевозить на автомобильном трейлере

Установка тента превращает кокпит в полноценный закрытый салон

Камбузная стойка — как на домашней кухне

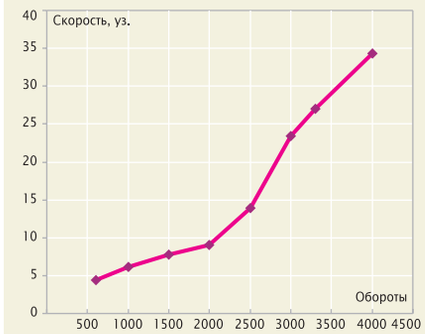
Носовая каюта. Палубный люк входит в состав важного оборудования

ных мест — на ночь, что дает возможность выйти на судне двумя семьями. Место водителя в добрый метр шириной оборудовано сдвоенным креслом, фактически небольшим диванчиком; на приборной панели разместилось все, что только сегодня используется для управления современным катером. Носовая каюта порадует неизбалованного квадратными метрами обитаемой площади отечественного судовладельца. Есть где встать и где растянуться на мягких подушках в полный рост. Туалетная кабина по левому борту также просторна, включает умывальник и оборудована душем. Два дополнительных спальных места по правому борту, уходящих вглубь под невысокую палубу салона, можно считать одним из немногих компромиссных решений “26-го” — сразу напротив двери туалета, без отдельного входа, они пригодятся скорее для семейных экипажей с детьми. Впрочем, столь просторная и легкодоступная выгородка в каюте не останется без “дела” в любом случае. Наружные побортные проходы на корпусе излишней шириной не отличаются — необходимая плата за простор внутри, передвигаясь по ним, приходится крепко держаться за невысокие релинги, благо катер снабжен ими в достаточном количестве. Видимо, предполагается, что на носовую палубу надо проникать через люк из каюты. Люк непростой, его изогнутая крышка закрывает проем одновременно сверху и спереди, и пробираться через него значительно удобнее, чем через стандартную палубную горловину, тем более что попадаешь из него не непосред-

Пост управления. Здесь можно рулить вдвоем.

Результаты испытаний катера "Aquador 26HT" с дизелем "Volvo Penta CAD 300DP"
(нагрузка 5 чел., волна 0.2-0.3 м)

об/ мин	Скорость, км/ч	уз	Уровень шума, дБ
600	8.2	4.4	63
1000	11.5	6.2	70
1500	14.5	7.8	76
2000	16.7	9.0	80
2500	25.7	13.9	82
3000	43.2	23,4	83
3300	50.0	27.0	84
4000	63.5	34.3	86



Туалетная кабина просторна, как на самых крупных моделях серии

ственно на палубный настил, а в небольшой кокпит глубиной по колено. В нем чувствуешь себя безопаснее, чем на покатом гладком пластике палубы, особенно в качку. Этот элемент — своеобразная "визитная карточка" "Aquador" наряду с эксцентриковыми фиксаторами верхних люков в салоне, фирменными логотипами на обивке кресел и прохладно-консервативным и одновременно динамичным силуэтом.

Как он ходит

Испытываемый катер оснащен достойно: подруливающее устройство, гидроусилитель руля, другие вспомогательные радости, способствующие созданию комфорта на борту, не говоря уже о включенных в стандартный комплект транцевых плитах, стекол и обогревателе салона, совершенно необходимом в наших прохладных широтах. Снабжает энергией весь этот комплекс 285-сильный дизель "Volvo Penta CAD 300DP" с двухвинтовой поворотно-откидной колонкой "DuoProp". Капитан уверяет, что это наилучший выбор для данного катера, быстроходный и экономичный. Пройденные им 150 морских миль "обошлись" в 200 л топлива, это около 0.72 л/км — очень достойная цифра расхода. На борту пять человек — нагрузка довольно типичная.

Выходим малым ходом на фарватер Финского залива и добавляем газу. Глиссирование начинается примерно с 16 уз (30 км/ч), до момента выхода на режим проходит примерно 25 с — динамика не пушечная, но на то он и мореходный дизельный катер. Волна невысока, на один балл, и ударов в днище, не говоря уже о забрызгивании, не отмечаем, хотя слишком далеко от берега уходить на этом "Аквадоре" все-таки не стоит: судну присвоена категория "С" — внутренние воды и прибрежные морские плавания. Шум двигателя довольно силен, на крейсерском ходу — за 80 дБ. Нажатие на гашетку до упора разгоняет нас до 34 уз (63 км/ч). Стандартный тест на поворот с полного хода судно проходит "на отлично": сначала как будто слегка задумывается на миг, а затем резко входит в циркуляцию диаметром в три-четыре длины корпуса с креном около 15°, приходится даже хвататься за спинку кресла. Очень помогает гидроусилитель, если бы не он, работа штурвалом была бы крайне утомительной для рулевого. Скорость при выходе из поворота ощутимо падает где-то до начала режима глиссирования, но это приемлемая "цена" для такой высокой маневренности. Мы спросили капитана, что его не устраивает в "26-м", и он честно ответил: "Отсутствие боковых дверей в рубке, как это сделано на более дорогих каютных "Аквадорах". При отходах и подходах к бону приходится прибегать к услугам помощника.

Ветровое стекло отражает белую панель, вид через него недостаточно контрастен

Резюме

Катер высокой ценовой категории для обеспеченной части судоводителей-любителей, но при этом не настолько богатых, чтобы приобретать первую приглянувшуюся вещь. В нем сполна, по максимуму, реализовано основное преимущество катеров конструктивного типа "хардтоп". Просторный салон, объединенный с открытым кокпитом, при установке тента становится столь же комфортабельным, как на "настоящих" каютных катерах.

Алексей Даняев

Катера "Aquador" представляет компания "ХардТоп Марин", официальный дистрибьютор в России, Белоруссии, Украине и Казахстане.
198515, Санкт-Петербург, п. Стрельна, ул. Пристанская, 25 (яхт-клуб).
тел. (812) 115-4578,(901)300-3206, факс (812) 421-1225, htmarine@mail.ru
Тел. в Финляндии (+358) 40-752-2887, www.aquadorboats.ru; www.aquador.fi

“НОВОЛНА-650”: финский сибиряк

ТЕСТ КАТЕРА и ЯХТЫ

Никого уже не удивляет разнообразие иномарок, производимых у нас в стране. Пальма первенства здесь, несомненно, принадлежит автопрому, хотя те же петербургские “Ford” или калининградские “BMW” можно считать российскими разве что с некоторой натяжкой: их просто собирают из поставляемых из-за рубежа готовых деталей и узлов. Количество выпускающихся у нас моделей иностранных прогулочных судов пока что не так велико, но термин “отверточная сборка” к ним, как правило, не применим — они целиком и полностью строятся в России. Импортными здесь являются лишь оснастка для изготовления корпусов, материалы и детали оборудования. Относится к этой категории и катер “Новолна-650”, серийный выпуск которого начат в конце сезона новосибирской компанией “Катерус”.

До недавних пор эта лодка серийно строилась в Финляндии под названием “Rais-Sport 2000”. О том, что компания “Lasikuiturakenne Lehtonen & Laihorinta” намерена перепрофилировать производство на выпуск относительно небольших судов и в связи с этим выставила на продажу оснастку для изготовления своей флагманской модели, в “Катерусе” узнали от своего давнего партнера, поставщика импортных дельных вещей и деталей оборудования — петербургской компании “Порт Артур”, подразделения базирующейся в Турку “Port Arthur Oy”. Протестировав “2000-й” на воде, в “Катерусе” сочли, что этот катер способен удачно заполнить временно пустующую нишу модельного ряда — до сих пор сразу за довольно компактной каютной мотолодкой “Данко-550” следовал куда более солидный и дорогой 7.8-метровый “крейсер”. Одним из аргументов в пользу приобретения послужило и то, что разработал “Rais-Sport 2000” знаменитый конструктор Свен Столе — автор множества удачных финских лодок, причем не только пластиковых. В частности, хорошо известные в России алюминиевые “Silver” и “Buster” — тоже его работа.

Основные данные катера “Новолна-650”

Длина, м:	
наибольшая	7.10
корпуса	6.50
Ширина, м	2.50
Килеватость на транце, град.	21
Сухой вес, кг	1100
Емкость, л:	
топливного бака	180
водяного танка	45
Высота подволока, м:	
в салоне	1.85
в носовой каюте	1.35
Мощность двигателя*, л.с.	115–200
Пассажировместимость, чел.	6
Кол-во спальных мест	3
Цена, долл.	От 25 000

* Подвесного мотора или стационарного двигателя с угловой колонкой или водометом

Климат-контроль

Привлекла новосибирцев и "теплолюбивая" компоновка финского катера. Климатические условия Суоми и большей части российской территории, а тем более Сибири, во многом близки, поэтому закрытые лодки и там, и здесь пользуются заслуженной популярностью. Бывший "Rais-Sport 2000", а ныне "Новолна-650" — типичный "скандинав", на котором большая часть обитаемого пространства расположена под крышей.

Планировка "Новолны" — самая что ни на есть классическая для "северных" судов длиной 6–7 м: просторный салон со сдвижной кормовой дверью, в котором можно стоять во весь рост (здесь же находится место водителя), спальный отсек под носовой декой, отгороженный от него бортовыми полупереборками без двери, и относительно небольшой кормовой кокпит. Единственная особенность заключается в том, что здесь не два, как обычно, а три стационарных спальных места — дополнительная койка устроена за спинкой водительского сиденья и частично уходит в "гроб", образуемый правым рундуком-сиденьем кокпита. Впрочем, возможен и иной вариант: на части финских "2000-х" поверх основания койки устанавливалась деревянная тумба, обычно используемая в качестве посудного шкафа, а на нее — еще одно пассажирское сиденье.

Левая часть салона отведена "хозяйству" — здесь расположены камбузный уголок с плиткой и шкафчиками, а также отгороженный гальюн (надо сказать, большая редкость на лодках подобных размерений). Откинув вперед левое пассажирское сиденье, мы обнаружили раковину мойки-умывальника, отформованную прямо в стеклопластиковом основании. Место для стандартного холодильника предусмотрено в противоположной тумбе водительского кресла.

К сожалению, в ходе теста пришлось не раз прибегать к силе воображения — сигнальный экземпляр "Новолны" вышел на первые ходовые испытания с целым рядом недоделок: большая часть сервисного оборудования (унитаз в гальюне, газовая плитка, холодильник, отопитель, стеклоочистители и т.д.) отсутствовала, а часть деталей внутренней обстройки и отделки были установлены временно. Не было предусмотренного проектом сдвижного люка в крыше — его проем был наглухо забран полипропиленовым "стеклом", а также носовых релингов. Но даже в таком "макетном" варианте катер произвел довольно отрадное впечатление. Качество исполнения стеклопластиковых деталей — по крайней мере, на первый взгляд — практически не отличимо от финского. По словам представителей "Катеруса", корпус и надстройка изготавливались в строгом соответствии с предоставленной финской стороной технологией, да и качество самих матриц, безусловно, тоже сказалось.

Что же касается насыщения дополнительным оборудованием, то здесь возможны варианты. В частности, будущий владелец может отказаться от прокачного унитаза или биотуалета и использовать гальюн в качестве просторного шкафа для одежды, а пространство, отведенное для холодильника — как дополнительный рундук. Кому что. Единственно, хотелось бы видеть в перечне "стандарта" стеклоочистители и, если не отопитель, то хотя бы дефростер.

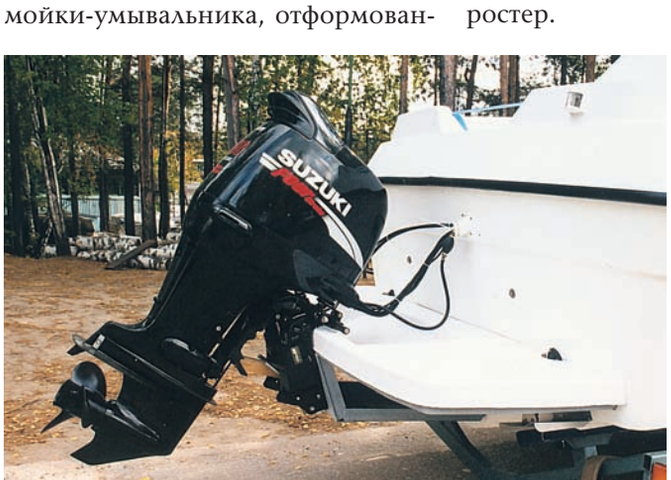
Кстати, ряд идей по совершенствованию внутренней обстройки возник прямо в ходе теста. Так, например, выступающие внутрь каюты шпильки и гайки крепления релингов, установленных на крыше каюты, решено было замаскировать "зеркальным" поручнем внутри салона — и красиво, и практично. А "глухие" ступеньки, ведущие в кокпит, предложили снабдить откидывающимися крышками, превратив отформованную из стеклопластика лесенку в дополнительный рундучок (финский вариант такого ее применения не предусматривал).

На все моторы мастер

Лесенка действительно нужна — пайол самоотливного кокпита расположен значительно выше ватерлинии (для удаления воды, попавшей внутрь корпуса, имеется, естественно, электрическая помпа). Объем побортных рундуков-сидений впечатляет, но стоит поднять крышку пайола... Вот так багажник! Да в нем самому спрятаться можно!

Между тем, объясняется все просто: на "Новолну-650", как и на ее прототип "Rais-Sport 2000", можно устанавливать не только подвесной мотор, но и "стационар" — бензиновый или дизельный, работающий в паре как с угловой колонкой, так и с водометом. (Кстати, большинство творений Свена Столе заранее рассчитаны на использование капризного "джета", установка которого на неприспособленный корпус способна привести к непредсказуемым последствиям). Так что безразмерный багажник — это на самом деле пустующий моторный отсек.

Надо сказать, что "временность" первого образца "Новолны" проявлялась еще и в том, что четырехтактный "Suzuki DF140" был установлен



Результаты испытаний катера "Новолна-650"

(нагрузка — 3 чел. плюс 110 л топлива, ПМ — четырехтактный "Suzuki DF140", ГВ — алюминиевый трехлопастной шагом 19 дюймов, скорость ветра — 4–5 м/с, высота волны — 0.15–0.2 м, темп. воздуха — 4°С, место испытаний — Новосибирское водохранилище, или "Обское море")

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ (А)*
800	0.0 (0.0)	81
800	2.0 (3.7)	84
1000	3.1 (5.8)	84
1500	4.2 (7.8)	82
2000	5.9 (10.9)	83
2500	6.9 (12.7)	83
3000	8.2 (15.2)	84
3500	11.8 (21.8)	85
4000	19.0 (35.1)	85
4500	23.0 (42.5)	82
5000	26.5 (49.1)	83
5500	30.9 (57.1)	83
5800	32.5 (60.1)**	84

* В салоне на уровне сидений водителя и пассажира

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

не собственно на транце, а на мощном выносном кронштейне коробчатой конструкции, размеры которого, продиктованные габаритами мотора в откинутом состоянии, удачно совпали со штатной купальной платформой. Причина такого решения заключалась в том, что вариант под подвесной мотор имеет более сложную конструкцию транца с подмоторным рецессом, и для первого опытного образца решили остановиться на простой и технологичной "стационарной" версии, приспособив ее под подвесник. Смотрится лодка с таким кронштейном, прикрытым кринолином, и впрямь несколько необычно, однако не факт, что от такого "временного" способа установки мотора следует с ходу отказываться. Главный его плюс, на наш взгляд — значительная экономия пространства. А кроме того, как показали испытания, непредусмотренный конструктором "довесок" не сказался отрицательным образом на ходовых качествах, которые заслуживают твердой "пятерки".

Легкий, без натужного преодоления "горба сопротивления" выход на глиссирование занимает всего 3–5 с в зависимости от нагрузки. Выйдя на режим, лодка охотно реагировала на триммер и продемонстрировала достойные для своих веса и габаритов скоростные показатели. С нагрузкой 3 чел. максимальная скорость составила более 60 км/ч, а с появлением на борту еще двоих пассажиров упала совсем ненамного — до 57.7 км/ч. Впечатлили маневренность и стабильность хода в крутых поворотах. Скандинавский сертификационный тест по стандарту NBS "Новолна-650" наверняка пройдет с солидным запасом: при развороте с полного хода можно уложиться примерно в 3.5–4 корпуса циркуляции, при этом лодка стабильно держит траекторию, внутренний крен невелик, а подхватов воздуха винтом нет и в помине даже при откинутом моторе — единственно, следует поглядывать за прочими членами экипажа, поскольку боковые перегрузки при таких маневрах способны стащить зазевавшегося пассажира с сиденья. Вогнать "Новолну" в более глубокий (около 40°) крен удалось только обычным манером — резкой перекладкой штурвала при старте с места; лодка при этом крутилась буквально на месте что в левую, что в правую стороны.

К сожалению, по причине тихой погоды оценить мореходные качества корпуса солидной 21-градусной килеватости (снабженного, правда, довольно широкой центральной гидролыжей) в полной мере не удалось — пришлось довольствоваться короткой ветровой "гребенкой" высотой около 0.2 м, которую катер практически не замечал, а также собственной кильватерной волной высотой около 0.5 м, разведенной в водоизмещающем режиме — ее "Новолна" тоже преодолевала мягко, без ударов и прыжков.

В гавани, благодаря великолепной маневренности, катер проблем не создал. Кстати, несмотря на значительную килеватость, "Новолна" не отличается излишней валкостью, и пройти по бортовой потопчине в нос можно без опаски, тем более что на крыше рубки имеется удобный поручень. Швартовные утки расположены только в носу и корме, и мы традиционно посоветовали установить еще одну пару на миделе. При этом на узкой потопчине были бы более уместны утки типа "pull-up" или "pop-up", убирающиеся в походном положении заподлицо с палубой.

Откровенно не понравилось только расположение заливной горловины бензобака, характерное для финских катеров — на потопчине возле рубки. Дозаправить лодку "по-российски" из канистры в таком варианте практически невозможно, особенно на воде. Горловину явно стоит перенести куда-нибудь в район кокпита — например, на его бортовой планширь.

Резюме

Добротный и проверенный катер "скандинавской" компоновки, востребованной на большинстве российских акваторий. Вес и габариты допускают транспортировку на трейлере (необходима категория "Е"). По обитаемости и комфорту во многом приближается к лодкам более "старшего" класса — три стационарных спальных места и отдельный гальюн при длине 6.5 м встречаются сравнительно редко. Ходовые качества оставляют самое благоприятное впечатление. Несомненным плюсом "Новолны-650" является также возможность установки не только подвесных, но и стационарных моторов с различными пропульсивными установками. Незначительный, но очень досадный минус — расположение заливной горловины. Поскольку тестирование проходил первый "макетный" образец, оценить качество отделки в мелочах не удалось, хотя знакомство с катерами серии "Данко", производимых тем же предприятием, оставляет надежды на то, что и в этом плане "финский сибиряк" после запуска в серию тоже не подкачает.

Артем Лисочкин

Фото автора, Александра Васильева и Игоря Делигача

Катер "Новолна-650" предоставлен для испытаний компанией "Катерус": Новосибирск, ул. Депутатская, 48, тел. (3832) 10-61-33, 27-15-88; danko@nsk.ru, info@katerus.ru; www.dankoboats.ru, www.katerus.ru

Уникальные моторные катера для спортивной рыбалки

Triton BOATS

Не имеет значения, где вы занимаетесь рыбной ловлей - в соленой или пресной воде. Не важно, что вам нравится больше - конструкции из алюминия или стеклопластика. Лучше лодки, чем Triton не существует. Triton предлагает огромный выбор лодок для рыбалки, которых обьединяет сверхпрочность и великолепный дизайн в сочетании с функциональностью корпуса.

Стиль и превосходный внешний вид являются отличительными чертами всех лодок Triton. Уникальная конструкция корпуса и палубы лодок Triton обеспечивает больше места в ящиках и отверстиях, находящихся на корме, а также отличную устойчивость и прочность.

Сверхпрочность Triton - это уверенность в том, что лодка прослужит Вам долгое время. Превосходная плавучесть - это гарантия того, что ваша семья и ваши партнёры по рыбной ловле находятся в полной безопасности на борту.

Безопасность Triton - это его приоритет, поэтому каждая лодка отвечает всем требованиям и стандартам Национальной Ассоциации Судостроителей (National Marine Manufacturers Association)

МОРЕМАН

Тел: (095) 1013362 www.moreman.ru

“АРТМАРИН-26”

парусная ракета повышенного радиуса действия

Первая информация об этом катамаране прошла в “КиЯ” еще в начале лета, однако провести полноценную серию тестов редакции “КиЯ” удалось только осенью, когда над Питером задули холодные сентябрьские ветра. И надо сказать, данное обстоятельство нас не огорчило, ибо за прошедшее время создатели яхты смогли существенно доработать и настроить ее, хотя процесс еще до конца не доведен — фактически едва ли не каждый выход в море является своего рода тестовым.

И так, “Артмарин-26” — серийно строящийся быстроходный крейсерско-гоночный катамаран российского производства. По своим характеристикам он вписывается в класс “Multihull Micro”, что позволит его владельцам участвовать в проводимых за рубежом парусных гонках судов этого класса (на момент написания статьи как раз завершались все необходимые формальности официального признания нашего судна IMMCA).

Внешний вид

Стоящий у причала катамаран выглядит очень стремительно и элегантно. Обращает на себя внимание сильно отклоненная назад мачта с тремя рядами внушительных треугольных краспиц. Судно построено по ставшей уже классической с подачи братьев Эглайсов схеме, при которой жилые помещения находятся в поплавках — для небольшого быстроходного судна это оптимальный вариант. Корпуса соединяют три балки — две пустотелые алюминиевые (профиль 166×124) в носу и на корме и объемистая центральная стеклопластиковая, одновременно служащая и подмачтовой опорой, и довольно вместительным “багажником”, в вырезах которого располагаются запасные концы, газовые баллоны и прочее имущество. Носовой палубой катамарана является пришнурованная к корпусам и балкам мелкая сетка “Бэйнбридж”, мостик набран из четырех легких стеклопластиковых секций толщиной 3 мм. Под ногами они слегка пружинят, но уже спустя несколько минут ощущение неуверенности пропадает — панели не кажутся хлипкими и непрочными. В центре мостика — пьедестал, на котором в ДП расположены две лебедки “Harken”. Его основание служит еще одним багажным отсеком, где могут лежать инструменты, а также ручки лебедок. На обращенной в корму стенке пьедестала размещены компас, дисплей системы GPS, указатель эхолота и вспомогательный

распределительный щит (главный находится в одном из корпусов). Антенна приемника GPS — внизу на кормовой балке рядом с подвесным мотором. Возможно, строителям стоит установить на боковые поверхности пьедестала откидывающиеся (или съемные) секции-крылья, тогда он может превращаться в большой стол, вокруг которого смогут разместиться все члены команды.

Вход в корпуса осуществляется через откидные люки в верхних палубах корпусов. Это решение менее удобно для прогулочного "семейного" плавания (особенно в плохую погоду), чем, скажем, сдвижно-поворотные люки на катамаране "Валет" ("КиЯ" № 189), позволяющие спускаться в жилые корпуса, не поднимаясь на верхнюю палубу. Но, поскольку перед конструкторами небольших яхт вопрос снижения цены стоит особенно остро, от сдвижных люков пришлось отказаться — их изготовление заметно удорожает судно. На практике нам, однако, удалось без особого труда спуститься в наветренный корпус примерно на четырехбалльном волнении, и, думаем, релинг в этом месте все же был бы желателен. Пока его роль частично играет оригинальный поручень возле люка с блоками проведенных в кокпит шверталей (тали служат только для подъема швертов, опускаются они под действием силы тяжести).

Подпалубные помещения яхты вряд ли могут поразить чем-то особенным — узкие чисто спальные корпуса нет смысла дорого отделывать. Хотя одна из уже построенных серийных яхт по желанию владельца оклеена изнутри пробковым деревом — с точки зрения комфорта решение интересное, а вот его эстетическая привлекательность на любителя. Планировка стереотипна — одноместные спальные отсеки в носу и двуспальные в корме судна (в правом носовом при этом располагается прокачной гальюн), небольшой камбуз — в центральной части левого корпуса. Центральная часть правого может служить штурманской рубкой (а также крохотным салоном, но "светская жизнь" на "Артмарин-26" должна проходить все же наверху).

Клаустрофобии в узких и длинных корпусах судна не возникает — этому способствует большая площадь иллюминаторов: высокая освещенность снижает ощущение тесноты. В основаниях коек, как и положено, размещены вместительные рундуки, а в центральных отсеках — шкафчики по бортам. Вплотную к наружным бортам центральных отсеков обоих корпусов проходят наклоненные к ДП швертовые колодцы — единственно возможное решение на быстроходном многокорпуснике. Вот, пожалуй, и все, что можно сказать о внешнем виде и интерьере судна.

Подмачтовая опора

Мачта оснащена развитыми треугольными краспицами

На месте рулевого хорошо бы разместить удобное сиденье

Рядом с подвесным мотором — "грибок" приемника GPS

Релинг у сходного люка одновременно является частью системы подъема шверта

Приборам на стенке пьедестала недостает более крупных шкал

У края моста находится компактная ручная помпа

Основные данные катамарана “Артмарин-26”

Длина корпуса, м	8.0
Ширина, м	4.9
Осадка, м:	
с поднятым швертом	0.35
с опущенным швертом	1.50
Высота мачты, м	12.0
Площадь парусности*, м^2:	
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 — 36 м^2), что позволит управлять им и новичкам, прошедшим только годичный курс обучения в ГИМС.

Парусное вооружение и управление

Основой парусного вооружения яхты служит алюминиевая мачта фирмы “Sparcraft”, оснащенная, как уже было сказано, тремя рядами треугольных краспиц. (Надо, правда, отметить, что одна из уже построенных яхт будет укомплектована углепластиковой мачтой.) Мачта, что нас несколько удивило, неповоротная — жестко закреплена в степсе, продольная регулировка также не предусмотрена. Обращает на себя внимание развитый стоячий такелаж — надежности мачты конструкторы уделили особое внимание, поскольку это больное место многих быстроходных многокорпусников. Забегая вперед, скажем, что на ходу поведение мачты не вызывало опасений — увеличение числа краспиц явно не прошло зря. Яхта вооружена шлюпом, ее парусный гардероб составляют грот, стаксель и геннакер. Фалы грота и стакселя проведены внутри мачты — через стопора они добираются стоящими на пьедестале лебедками. Лебедки эти многофункциональны — на ходу яхты они работают как шкотовые. Еще одна лебедка установлена справа на центральной поперечной балке — она может выполнять функции как якорной, так и, при необходимости, шкотовой (проводка позволяет вывести на нее стаксель-шкоты). По кормовой балке практически во всю ее длину идет погон гика-шкота, проведенного в три лопаря — его ходовой конец выведен в руки рулевого. Грот, как и на большинстве многокорпусников — со сквозными латами и ползунами, стаксель снабжен закруткой, ходовой конец которой проведен в кокпит. Геннакер поднимается на наветренном корпусе — вот и все особенности парусного вооружения “Артмарина”.

Управляется яхта двумя подъемными рулями, навешенными на кормовые оконечности корпусов. Красиво изогнутый краснодеревый румпель дополнен большим удлинителем, позволяющим рулевому разместиться на одном из корпусов. На первый взгляд, однако, румпель кажется чуть тонковатым — большее сечение ему бы не помешало.

На кормовой балке установлен 10-сильный подвесной мотор. Дистанционного управления нет, впрочем, учитывая чисто вспомогательные функции двигателя, оно не особенно и необходимо.

В целом, общее впечатление от оборудования лодки можно выразить словами “функциональная простота, не лишенная определенной доли изящества”, что, безусловно, делает честь конструкторам и строителям.

Под парусами и мотором

Тест ходовых качеств нового судна было решено проводить в районе дистанции одной из петербургских парусных регат. К сожалению, первоначальный прогноз, обещавший солнечный день, не оправдался: уже, казалось бы, прошедший холодный фронт начал, как выражаются синоптики, “волнить”. В итоге утром над городом завис еще один полноценный мини-циклон — с резким юго-западным ветром, дождем и низкой облачностью. Для фотосессии погода абсолютно неуместная, зато для испытаний скоростной яхты — в самый раз!

Запускаем мотор и выходим в залив. На выходе ветер от SW силой чуть более трех баллов, волна от SSW — тоже баллов около трех, но в районе дистанции и ветер, и волна будут сильнее. Под мотором судно идет легко и ровно, развивая скорость около 13 км/ч. Курс проложен под прямым углом к почти метровой волне, но яхта преодолевает ее мягко, без каких-либо ударов или излишней качки. Сильного забрызгивания пока тоже не отмечаем. Периодически мотор взревывает — на волнах винт временами вылетает из воды. В этом смысле расположение двигателя в колодце в центре кокпита, как на том же “Валете”,

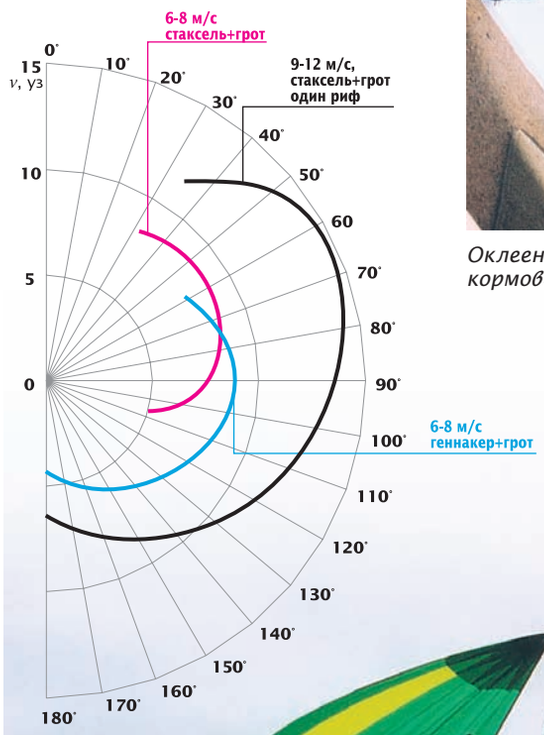
более удачно (но, вновь заметим, увеличивает построечные расходы).

Выйдя в район дистанции, поднимаем паруса — грот и стаксель. Очень скоро понимаем, что полного грота будет многовато и берем один риф — ветер уже усилился баллов до пяти, а проносящиеся над головой низкие дождевые облака явственно обещают его усиление. Первый галс — острый бейдевинд. Усаживаемся на наветренный борт (специально отформованных сидений или банок здесь нет, но сидеть на крыше корпусов довольно удобно), судно быстро набирает скорость и устремляется вперед. За несколько минут хода успеваем отметить на указателе GPS скорость в 11.9 уз. Разворачиваемся и ложимся на курс, параллельный гоняющимся яхтам. И начинается…

Катамаран летит вблизи гоночной дистанции, и мы наблюдаем, как отстают от нас лежащие почти под 45° к горизонту “шестерки” — “Артмарин-26” обходит их, “как стоячих”! Сравнимые с катамараном по длине “четвертаки” и полутонники тем более не могут составить конкуренции — наша скорость выше примерно в два раза. Кильватерная линия абсолютно прямая, с форштевня подветренного поплавка срываются и стремительно сдуваются в корму потоки брызг и пены — просто завораживающее зрелище. За рулем встает здоровый “петух”, как от суперкавитирующего винта. При этом ни от руля, ни от швертов не доносится характерного “зуда” — конструкторы постарались на славу, и жесткость этих деталей достаточна. Известный случай с поломкой швертов и рулей в тихую погоду на другом катамаране этой серии имел свою подоплеку — на ту яхту эти детали были поставлены сторонним изготовителем (между прочим, специализирующимся на серийной постройке парусных судов) и имели иную конструкцию. Изучение их обломков вызвало у нас, скажем так, недоумение — они стыдливо свидетельствовали об экономии своих создателей на всем, на чем только можно. В первую очередь — на рабочей силе и клее.

Несмотря на опасения за прочность, судно успешно выдержало все “издевательства” над ним (причем мы ставили своей целью именно выжать из него все, на что оно спо-

Оклеенные пробковым деревом кормовой и носовой спальный отсеки



собно) — и в весьма свежую погоду (ветер в итоге превышал 5 баллов). Чуть позднее мы узнали, что в этот день погиб один из питерских "микриков" (экипаж, к счастью, был спасен), а еще одна яхта оказалась выкинута на берег на одном из фортов. О скоростных характеристиках катамарана свидетельствует приводимая полярная диаграмма (заметим, что максимально достигнутая нами скорость — 14.7 уз). Здесь же хотелось бы сказать об ощущениях, которые вызывало подобное плавание — скорее, полет. По ощущениям ни мотолодка, ни катер, ни даже моторная яхта, сколь бы быстроходны они ни были, не могут сравниться с бесшумным, черпающим силы от самой морской стихии, движением парусного судна!

При подборе шкотов "Артмарин" легко ускоряется, вызывая чисто автомобильные ассоциации, и быстро несется по волнам. Зализанные обводы узких корпусов способствуют необычайной плавности хода на волнении — толчков и ударов не ощущается, яхта не зарывается носом. Лишь периодически спины сидящей на наветренном борту команды обдает, как из брандспойта — но это небольшая плата за адреналин. Хочется мчаться и мчаться дальше, забывая про все вокруг — лодка летит, как ракета (а с чем еще можно сравнить ее обтекаемые корпуса?).

Впечатления, полученные нами от выходов на катамаране "Артмарин-26", позволяют сказать следующее: мы получили яхту, сильно расширяющую доступный "городскому" яхтсмену район плаваний. Поскольку она развивает скорости, примерно вдвое превосходящие скорость килевых лодок такой же длины в сравнимых метеоусловиях, получается, что за один дневной переход можно добраться, скажем, из Петрокрепости в Приозерск (и даже дальше) или достичь района выборгских шхер, выйдя из Питера. Не стоит сбрасывать со счетов и возможность стремительно "прохватить" вдоль фешенебельного Морского фасада Санкт-Петербурга — ну какая еще крейсерская яхта позволит такое? Как видим, "Артмарин" имеет "повышенный радиус действия", а некоторая теснота его жилых помещений полностью компенсируется просторным кокпитом и способностью без малейших проблем подходить к отмелым берегам.

Управляемость катамарана неплохая — он способен выходить на оверштаг даже под одним стакселем. Длинный погон гика-шкота и отсутствие бакштагов позволяют без затруднения выполнять и повороты через фордевинд. На максимальной скорости усилия на румпеле, конечно, высоки, но не чрезмерны, судно остается под контролем рулевого. На остром курсе катамаран идет поувалистей килевых яхт (правда, намного быстрее их), но, как нам представляется, стаксель на испытываемом экземпляре был все же чуть полноват. Возможно, после доработки удастся еще увеличить крутизну хода (это единственная претензия к пошитым С.Коноваловым парусам — так они стоят и выглядят очень хорошо). Требует определенной корректировки и центровка судна — оно имеет тенденцию несколько приводиться на ветер.

Нужно заметить, что культуры проектирования и строительства (да и эксплуатации) быстроходных многокорпусников в России сегодня практически нет, отдельные работы таких энтузиастов, как Г.Адрианов и В.Беляков, по большому счету — капля в море. Попытка фирмы "Артмарин" начать серийное производство подобных судов (а их уже сделано пять штук) — одна из первых. И, сразу скажем, достойная попытка: к основным элементам конструкции судна (корпуса, соединительные балки и мостик, рулевое устройство, рангоут) серьезно придраться уже нельзя (во всяком случае, за время нашего знакомства с судном мы не нашли для этого оснований). А вот в расположение ряда дельных вещей и проводку бегучего такелажа еще требуется внести коррективы.

К чести разработчиков, они и не скрывают этого. По нашему мнению, на яхте нужны карманы для ходовых концов (сейчас они находятся под ногами и могут перепутаться между собой), следует уточнить размещение погона для блока стаксель-шкотов, изменить проводку гика-шкота. Нынешняя — в три лопаря —требует от рулевого слишком больших усилий, а при проводке в пять-шесть лопарей невозможно быстро стравить его при достижении критического угла крена. Однако, как заверили нас конструкторы, на все яхты этого типа будет устанавливаться "хитрый" двойной блок ("Harken"), позволяющий работать с гика-шкотами так, как если бы они были проведены в шесть лопарей для нормального управления и в три при аварийном стравливании. По настилу мостика стоит пустить две продольные планки — для упора ног шкотовых на крене. Приборы на обращенной в корму стенке пьедестала с места рулевого видны плохо — им нужны более крупные дисплеи.

Впрочем, любая новая машина (особенно если ее конструкция принципиально отличается от привычной) страдает "детскими болезнями" и требует доводки и настройки. И можно только приветствовать откровенность создателей "Артмарина", честно называющих вещи своими именами и не пытающихся выдать свои ошибки за недоступный пониманию окружающих "гениальный" конструкторский замысел. Поэтому есть все основания полагать, что период доводки яхты завершится быстро — и мы получим интересный быстроходный серийный мини-крейсер, пригодный как для гонок, так и для дальних походов. Возможно, на наших глазах зарождается новый национальный класс?

Артур Гроховский
Фото автора

Плюсы

Элегантный внешний вид
Высокие скоростные качества
Мягкий ход на волнении
Малая осадка
Просторная верхняя палуба
Умеренная цена

Минусы

Отсутствие релингов
Затрудненный спуск в каюту
Неудачное расположение приборов
Проводка бегучего такелажа требует доработки
Отсутствие сидений или банок для рулевого и шкотовых

Катамаран предоставлен для испытаний компанией "Арт Марин":
тел. (812) 973 5338, 115 3185, 909 2220; ф. (812) 356 4890; www.artmarine.ru; artmarin@rambler.ru

Товарищ “Selva”

Подвесной мотор “Selva-30”, пройдя испытания на “мерной миле “КиЯ” (см. “КиЯ” № 169, 174, 175), продолжает набирать ходовые часы. За прошедшие навигации мы уже хорошо изучили его характер, лучше узнали сильные и слабые стороны. И сегодня, получив возможность сравнивать, можем более четко позиционировать “Selva” среди других известных моторных брендов.

За прошедшие годы опыт эксплуатации известной итальянской марки накопили и многие отечественные водномоторники, есть и определенная статистика. Все это помогает сделать более точный выбор тем, кто еще только присматривается к моторам “Selva”.

Посмотрите, что сломалось...

Просмотрев наши предыдущие репортажи и сопоставив их с итогами трех последних навигаций, мы можем сказать, что главные выводы почти полностью подтвердились.

Это простой и надежный мотор. Посмотрите на фотографию справа внизу. На ней видно, что сломалось в моторе за время эксплуатации: перетерся шнур стартера, обломился пластмассовый фиксатор на конце стального штыря регулировки угла наклона. При откидке мотора была повреждена пластмассовая ручка винта струбцины. Появился глубокий след на ручке румпеля (это опасный знак). Бесконечно выпадала и в конце концов была потеряна заглушка крепления шнура в ручке стартера. Вот, пожалуй, и все.

Три раза на умеренной скорости мы налетали на камни, причем два раза задели шпорой, а в третий основательно покалечили винт — подвеска мотора при “невзведенной” ручке фиксатора мотора просто не откинулась. Редуктор не пострадал, его герметичность не нарушилась.

Несколько раз приходилось подтягивать крепление замков капота. Регулярно профилактическому осмотру и чистке подвергались фильтры бензонасоса, свечи (почти каждые пять-шесть часов работы), настраивался карбюратор. Один раз мы возвращались на буксире — мотор напрочь отказался заводиться.

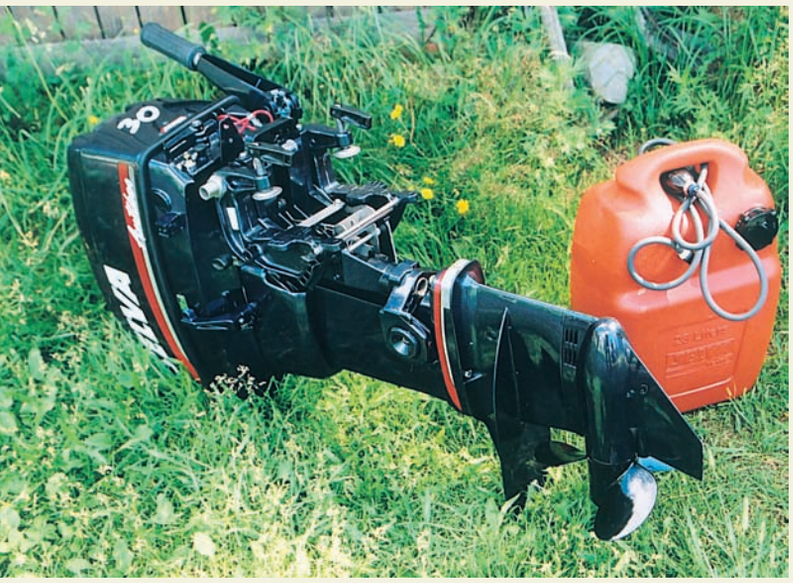
Судя по статистке фирмы “Баджер”, у владельцев моторов “Selva-30” иногда появлялись трещины в пластмассовом капоте (2.2% обращений от числа проданных моторов), в 3% случаев отказывала аварийная кнопка остановки мотора, в 1.2% случаев разрушалось резиновое кольцо топливного штуцера. Не срабатывал ограничительный рычаг откидки. Также перетирался шнур стартера. Но в общем и целом — бедновато на фоне “богатого” отечественного опыта...

Честная мощность

Мощность — это один из главных показателей, по которому выбирают мотор. Возмужав после обкатки, двигатель честно выдавал свои силы. Фактическая мощность не только соответствовала заявленной, но и превышала ее. В этом мы неоднократно убеждались.

Наши финские коллеги из журнала “Vene” несколько лет тому назад также провели сравнительный тест по мощности семи двухтактных 30-сильных моторов от известных мировых производителей, в том числе и “Selva-30”. Конкуренты подтвердили, что фактическая мощность соответствовала заявленной в пределах допускаемого отклонения, а “Selva-30” превысила ее на 5–9%. Мотор имеет равномерно нарастающую внешнюю характеристику в диапазоне от 4500 до 7000 об/мин и пологую кривую моментов. Все это выдает спортивную родословную мотора, заложенную в его конструкцию еще создателем фирмы — знаменитым гонщиком Лоренцо Селва. Этим отчасти объясняется и простота конструкции, и относительно небольшой среди одноклассников вес — 52 кг.

Хороший упор и на неполных оборотах помогает мотору довольно легко преодолевать самый тяжелый режим — выхода на глиссирование. “Selva-30” обладает и высокими скоростными качествами. Именно это привлекает многих вод-



Переносить мотор за одну стальную скобу неудобно

В отличие от конкурентов у “Selva-30” под капотом просторно

номоторников, решивших сменить прежний “Вихрь-30”. Обычные “Казанки”, “Прогрессы”, “Крымы” заметно прибавляют в скорости, без ее снижения могут перевозить ощутимо более тяжелый груз. Ради справедливости, стоит напомнить, что тот же “Вихрь-30”, по определению, изначально проигрывает по мощности импортным “тридцаткам”. По западным стандартам, отдаваемая двигателем мощность замеряется не на выходе коленчатого вала, как у нас, а на гребном валу. Поэтому покупатель, обнаружив несоответствие фактической мощности написанной на капоте, конечно, чувствует себя обманутым.

Кипеть не будем

Одно из самых тяжелых последствий для здоровья любого мотора — его перегрев. За все время эксплуатации мы ни разу не столкнулись с отказом или неэффективной работой системы охлаждения. Ни разу не подвел и термостат, который регулирует равномерность нагрева стенок цилиндров и контролирует эффективность охлаждения водяной помпой. Поэтому тепловая защита, которая с помощью термодатчика отключает перегревающийся мотор, ни разу не сработала. Не заменялась еще и сама армированная резиновая крыльчатка, работающая в корпусе из высококачественной бронзы.

Веснушки — не для нее

Все прошедшие навигации наша “Selva-30” оставалась на воде с опущенным дейдвудом, а зимой хранилась в неотапливаемом помещении. Тем не менее следов коррозии на моторе нет. Все валы, пружины, крепеж сделаны из нержавейки, блок цилиндров окрашен термостойкой эмалью горячей сушки, а сам корпус снаружи имеет многослойное покрытие, стойкое даже к морской воде. За эти годы от коррозии изрядно похудел лишь гидрокомпенсатор реактивного момента, который представляет собой цинковой анод, не пропускающий далее веснушки ржавчины.

Сколько весишь в граммах?

Нельзя не сказать и об одном из главных моментов, привлекающих внимание отечественных водномоторников к “Selva-30”, — его цене. Из всех импортных “тридцаток” у этого мотора самая низкая цена. И хотя держать ее на таком уровне трудно, производитель гнет свою линию — стоимость “Selva” на 10–12% ниже, чем аналогов других знаменитых моторостроительных фирм. В 1998 г. “Selva-30” стоила 1800 долл., что немного больше, чем сегодняшний “Вихрь-30”; сейчас мотор стоит 2255 долл. (2600 долл. с электростартером), что все равно меньше, чем аналогичный товар у конкурентов. За эти годы, правда, возрос интерес именно к моторам с электрозапуском: сегодня их продано в два с лишним раза больше, чем с ручным запуском. Но, как говорится, бесплатного сыра не бывает. За все надо платить. А вот чем приходится платить, скажем вкратце ниже.

Про ложку дегтя

С проблемой запуска, точнее с быстрым и не всегда надежным, мы столкнулись с самого начала. Мотор заводится с шестого-седьмого рывка, это обычная картина. Причем первый подхват происходит после двух-трех первых рывков с полностью включенным подсосом. Потом мотор глохнет, и за последующие три-четыре рывка подсос необходимо несколько утопить, но промежуточной фиксации у него нет, и задача эта непростая. При прогреве на холостых оборотах могут произвольно “плавать”, и при переключении реверса мотор нередко опять глохнет. Иногда мотор на холостых, как говорится, “троит”, впечатление будто в одном из цилиндров происходят перебои в зажигании. Трудности в запуске увеличиваются, если вы не очищали свечи больше семи-восьми часов работы или долго ходили на малых оборотах. История повторяется, если загрязнился фильтр бензопомпы, т. е. смесь становится более бедной. Кстати, регулировка карбюратора помогает мало. Мотор чувствителен и к переливу топлива, и к попаданию воды. Дергать можно до посинения.

Проблемы с запуском уменьшаются при одновременной очистке всех фильтров бензосистемы, отмачивании свечей в ацетоне и добавлении в топливо очистителя двигателя. На средних и высоких оборотах никогда никаких сбоев не было. Работа мотора на этих режимах очень надежна.

Система электронного зажигания не имеет регулировки. Свеча зажигания каждого цилиндра обслуживается отдельным неразборным блоком зажигания, от которого идет

всего один высоковольтный провод к свече. Настроить зажигание нельзя, если нет искры, и в этом не виновата сама свеча, необходимо заменять целиком блок, что, конечно, упрощает обслуживание. Оба блока монтируются под маховиком. Операция по замене под силу самому водномоторнику. Однако здесь очень важно выдерживать зазор в 0.25–0.30 мм между блоком и полюсными башмаками маховика.

Нарушение этих размеров, по-видимому, снижает напряжение искрообразования на малых оборотах. Свою долю в увеличенном нагарообразовании на малых оборотах вносит и отсутствие системы раздельной смазки. Топливная смесь готовится обычным способом в соотношении 1:50.

Кстати, о топливе. Мотор работает на дорогом бензине АИ-95. Известны случаи бесперебойной работы моторов на АИ-92. Например, "Selva-9.9" более 600 ч проработала на этом топливе, и разборка не показала заметного влияния на состояние двигателя. Однако сама фирма-производитель пока от таких рекомендаций воздерживается.

Мотор "Selva-30" нельзя назвать малоежкой. Расход топлива у него один из самых высоких среди одноклассников — до 16 л/ч, но это относится только к максимальным режимам. На крейсерской скорости "Selva" особой прожорливостью среди других импортных двигателей не отличается, а вот отечественные моторы по топливной экономичности превосходит.

Тихоней ее тоже назвать нельзя: на полных оборотах "Selva-30" шумит за 90 дБ, причем звук отличается особой резкостью.

Система подвески довольно жесткая, и на корпус лодки передается ощутимая вибрация.

Отсутствие системы гидрооткидки не только затрудняет подъем из воды, но и снижает скоростные возможности лодки, которые можно достичь тонкой настройкой триммера.

Неудачным показался механизм фиксации мотора в откинутом положении и блокировки от откидывания при заднем ходе. Приходится постоянно помнить, что после опускания мотора в воду надо обязательно "взвести" рычаг, чтобы на скорости в случае наезда на подводное препятствие дейдвуд смог откинуться.

Основные данные мотора "Selva-30" — "Antibes-30 (S 505)" фирмы "Selva Marine"

Мощность, л.с./кВт	30/22
Макс. частота вращения, об/мин	5500
Рабочий объем, см³	489
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	72×60
Количество цилиндров	2 в ряд
Тип двигателя	Двухтактный
Топливный насос	мембранный, "Dellorto" PB16
Топливо	смесь бензина с октановым числом не ниже 95 с маслом "Selva Outboard" или TC-W3 (2%)
Карбюратор	"FHE 30/28" (1 шт.)
Топливный бак	переносной, 23 л
Зажигание	электронное, в брызгозащищенном исполнении с гермет. подкл. к каждому цилиндру
Распределение зажигания	автоматическое, программируемое, синхрон. с оборотами мотора
Запуск	шнуром установленного на маховике ручного стартера с автоматической возвратной намоткой или электростартером
Свечи зажигания	"BOSH W3AC" или "CHAMPION L78"
Выхлоп	через ступицу гребного винта
Охлаждение	водяное с принуд. циркуляцией
Винт	трехлопастной, с шагом 12 дюймов (штатн.)
Передачи	передний ход, нейтраль, задний ход
Масло для редуктора	"GEARLUBE" (API GL-5 SAE 80W90)
Объем масла в редукторе	350 см³
Регулировка угла наклона мотора	5 позиций, установка штифтом
Амортизация	сайлентблоки
Ход струбцин подвески, обычный	555 мм, 685 мм — с удл. дейдвудом
Рекомендуемая высота транца, мм	380/400, 500/520 — с удл. дейдвудом
Вес кг	52, 54 — с удл. дейдвудом

Несмотря на разумный вес для 30-сильного подвесника (52 кг) переносить "Selva-30" все же трудно: передняя стальная скоба режет ладонь, а сзади ручки вообще не предусмотрено.

Несколько старомодным выглядит и "прямоугольный" дизайн мотора. Представители фирмы на московской выставке "Mibs-2004" на вопрос о перспективах изменения дизайна уклончиво ответили, что пока проблем со сбытом они не испытывают.

Как выжить в России

"Selva-30" — простой, надежный и недорогой мотор. Для многих водномоторников, решивших заменить старый "Вихрь-30", — это оптимальное решение при приемлемом соотношении мощности и цены. Мотор "Selva" не пытается убедить, что он в чем-то круче других. Умеренность во всем. Без претензий и изысков, поэтому, наверное, он находится в тени знаменитых брендов и не претендует на лидерство.

За годы производства конструкторы "подобрали" все большие огрехи. Мотор с очень высокой унификацией, прост по конструкции, надежен в работе и неприхотлив в обслуживании.

Раз найдя удачное решение, фирма уже старается не отходить от него в будущем. До сих пор на мотор работает ее заслуженное спортивное прошлое. Это единственный мотор, который сумел выжить в Европе в борьбе с конкурентами. Выживет ли "Selva" в России, покажет будущее.

Константин Константинов

Полная информация по моторам "Selva" содержится на сайте www.selvamarine.com (на итал. языке) и на сайте www.badger.ru (на русск. языке).

ПМ "Selva" можно приобрести (там же осуществляется гарантийное и послегарантийное обслуживание): Санкт-Петербург, фирма "Баджер", тел. 321-88-80

Экспериментальная “Обь-5М” со сдвижной рубкой

“ОБЬ-5” и “ОБЬ-4” *будут совершенствоваться*

Лодки “Обь” новосибирского завода “Алмаз” хорошо известны отечественным водномоторникам еще с советских времен, не раз становились они победителями и призерами традиционных соревнований на призы “КиЯ”. Много воды утекло с тех пор, и бывшие гиганты отечественного малого судостроения переживают сейчас не лучшие времена. Однако, несмотря на экономические трудности, завод “Алмаз” — подразделение Новосибирского авиационного производственного объединения имени В.П.Чкалова — не только продолжает строить лодки, но и выказывает стремление идти в ногу со временем, совершенствуя старые добрые модели и вкладывая средства в новые разработки.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ВОДОМЕТНЫХ КАТЕРОВ

	“Обь-5”	“Обь-4”
Длина, м	5.6*	6.95
Ширина, м	1.57	2.0
Высота борта на миделе, м	0.76	0.95
Осадка, м	0.18	0.25
Полное водоизмещение, кг	880	2000
Емкость топливного бака, л	100	2×150
Тип двигателя	дизель “3415”**	2 дизеля “3415”**
Мощность двигателя, л.с.	52	2×52
Импеллер водомета:		
диаметр, мм	200	200
шаг, мм	170	170
Грузоподъемность, кг	400	1000
Пассажировместимость, чел.	4	—
Базовая цена, руб.	213 400	503 000

* Выпускается также вариант “Патруль” с укороченным до 4.6 м корпусом

** Возможна установка иных дизельных и бензиновых двигателей мощностью до 75 л.с.

Рыночная конкуренция жестко диктует непреложную истину — финансовый успех возможен только в том случае, если продукция максимально отвечает требованиям потребителя, а не собственным представлениям и вкусам производственников. Именно по этой причине руководство “Алмаза” предложило испытателям “КиЯ” выступить в качестве независимых экспертов и с потребительской точки зрения оценить флагманские лодки предприятия — серийный водометный катер “Обь-5”, производящийся с 2000 г., и его модификацию со сдвижной рубкой “Обь-5М”, пока что экспериментальную.

Непосредственным поводом к такому обращению послужили участившиеся нарекания владельцев на конструктивные недоработки, сборочные огрехи и несоответствие реальных скоростных качеств заявленным в рекламе цифрам (подобные отзывы не редкость также в редакционной почте и в конференции Интернет-сайта “КиЯ”). Итоговым документом совместных испытаний стал отправленный на завод подробный тестовый отчет, который мы публикуем здесь в “журнальном варианте”, а на заключительном совещании с руководством предприятия

были определены первоочередные меры по совершенствованию лодок с маркой "Обь". За время подготовки этого материала в печать часть из них была уже реализована — официальное сообщение завода "Алмаз" за подписью его главного инженера Владимира Неваева приводим в конце статьи.

"Обь-5": открытый вариант с отечественным дизелем

"Обь-5М": версия со сдвижной рубкой и мотором "Toyota"

Корпус

Обводы и ходовые качества заслуживают достаточно высокой оценки применительно к речной и озерной акваториям — при невысокой мореходности, обусловленной 10-градусной килеватостью, выход на глиссирование легкий, практически без кормового дифферента, что влечет за собой и возможность поддерживать экономичный режим глиссирования на небольших скоростях порядка 27–30 км/ч, а также при относительно невысокой мощности и большой нагрузке. Напомним, что корпус водометного катера "Обь-5" представляет собой удлиненный на 1 м корпус мотолодки "Обь-3-1", отличающейся, в свою очередь, от проверенной модели советских времен "Обь-3" только увеличенной на 140 мм высотой борта.

Крутые повороты с полного хода корпус проходит в боковом скольжении, подобно заднеприводному автомобилю на скользкой дороге под прибавление газа, что характерно для обводов небольшой килеватости. За счет скольжения диаметр циркуляции составляет около трех длин корпуса. С ростом мощности и скорости этот эффект заметно усиливается, что показали испытания экспериментальной "Оби-5М" с 75-сильным двигателем "Toyota", которая при резкой перекладке штурвала способна развернуться с полного хода почти на 180°. Опасного крена при этом отмечено не было, но водителю следует такую особенность учитывать и воздерживаться от экстремального маневрирования при наличии на борту пассажиров, в особенности детей. Это предупреждение есть смысл добавить в руководство по эксплуатации.

На лодке удобно подходить к пологому берегу, а тримаранные обводы обеспечивают достаточную остойчивость при стоянке "носом в берег" и при входе и выходе пассажиров.

Скорость серийной лодки с дизельным двигателем "3415" производства ОАО "Барнаултрансмаш" (номинальная мощность — 48 л.с., максимальная — 52 л.с.) составила 40.8 км/ч при нагрузке 2 чел. и 37.2 км/ч при нагрузке 5 чел.; экспериментальную лодку с дизельным двигателем "Toyota" (75 л.с.) удалось разогнать до 46.2 км/ч при нагрузке 2 чел. (Испытания проводились на новосибирском озере Каменка при следующих погодных условиях: высота волны — 0.0–0.1 м, скорость ветра — 1–2 м/с, температура воздуха — 27°С.)

Максимальная скорость серийной "Оби-5" с экспериментальной лодкой на буксире составила 13.1 км/ч (нагрузка каждой из лодок — 2 чел.).

Уровень шума на серийной и экспериментальной лодках оказался практически одинаковым:

– при холостых оборотах в 1 м от моторного отсека со стороны кокпита — 72 дБ(А);

— при максимальных оборотах — 77 дБ(А) на уровне водительского сиденья и 79 дБ(А) на уровне заднего сиденья.

При замере наружного уровня шума (со стороны транца отходящей от берега лодки) на расстоянии в два-три корпуса прибор показал 88–92 дБ(А).

При резком повороте на серийной лодке отмечалась кратковременная потеря упора водометом; на экспериментальной с более мощным мотором этот эффект практически не проявлялся.

Конструкция и исполнение отдельных узлов и деталей корпуса вызвали у нас ряд замечаний. В частности, на вид он несколько грубоват, что может объясняться использованием дюралюминия и клепки при довольно сложной конфигурации обводов и относительно небольших размерениях лодки.

Усилительная накладка киля, изготовленная из тонкого дюралюминия, имеет в районе форштевня видимые "заломы". Кроме того, есть риск, что выступающие головки крепящих ее заклепок могут быть срезаны при вытаскивании лодки на берег, посадке на мель и т.д., а это приведет к водотечности. Наверное, есть смысл опробовать вариант замены тонкой дюралюминиевой накладки на более толстую из пластичного АМг, что позволит применить зенковку и утопить головки заклепок заподлицо с поверхностью накладки. Такое исполнение немного улучшит также внешний вид и гидродинамику корпуса.

Носовая дека ощутимо прогибается под ногой при входе в лодку, что может вызвать у потребителя сомнения в ее прочности.

Люк форпика можно открыть только изнутри, со стороны кокпита — напрашивается дублирующий замок снаружи, что позволит избежать дополнительных движений (входа и выхода в лодку) при погрузке и выгрузке вещей с берега.

Ветровое стекло стоило бы снабдить откидывающейся центральной "форточкой", чтобы облегчить проход в лодку с носа. Расположение и конфигурация мачты для ходового огня, на верхней кромке стекла мо-

гут привести к травмам — один из испытателей, резко выпрямившись, ударился головой о выступающий крепеж фонаря. Для движения в непогоду с установленным тентом необходим стеклоочиститель. В этом случае желательно использовать не

подверженное истиранию полимерное стекло, а триплекс или более дешевую "каленку" (сталинит).

В бортовые зашивки кокпита стоит встроить небольшие рундучки для мелочей, которые должны быть под рукой, а также подстаканники — их можно использовать в качестве держателей для мобильного телефона, рации, навигатора GPS и т.д.

Для фиксации крышек капота в открытом положении необходимы надежные упоры — например, газонаполненные. Подойдут, скажем, стандартные стойки от задних дверей любого отечественного хетчбека. Конструкция дефлекторов подачи воздуха в моторный отсек должна исключать попадание в него воды, в том числе дождевой. Капот от заднеприводных "Жигулей", примененный на экспериментальной "Оби-5М", этому требованию не отвечает, что и подтвердили испытания в дождливую погоду.

Стоит подумать над разработкой более эстетичных и удобных сидений. При этом от установки автомобильных кресел лучше сразу отказаться — как показывает опыт, на лодке, а тем более открытой, они долго не служат.

Сдвижная крыша "Оби-5М" должна иметь надежные фиксаторы, позволяющие закреплять ее с определенным интервалом — например, 100 мм. На одном из бортов, лучше всего на водительском, фиксатор должен быть автоматическим (нормальное положение — закрыт под воздействием пружины). Незакрепленная (в том числе по забывчивости) и самопроизвольно сдвинувшаяся на ходу рубка способна нанести находящимся в лодке серьезные травмы. Кроме того, необходимо обеспечить надежное уплотнение между окантовкой ветрового стекла и крышей, сдвинутой в крайнее переднее положение — во время испытаний, проводившихся в дождь, в щель между ними задувало дождевые капли.

Водомет

Проходимость лодки по мелководью обеспечивается при данном типе привода в полной мере. Не страшны и рукотворные препятствия — в ходе испытаний довелось несколько раз пройти на полном ходу прямо по плохо обозначенным рыбацким сетям, что не повлекло никаких отрицательных последствий ни для лодки, ни для самих сетей.

Настораживает, что расчетная частота вращения импеллера (6000 об/мин) недостижима при использовании низкооборотного дизельного двигателя (3800–4500 об/мин). К сожалению, из-за отсутствия штатных тахометров оценить режим работы двигателя на полном газу не удалось.

Внутренняя поверхность водовода грубая, что отрицательно сказывается на КПД установки. В идеале "трубу" водовода, да и сам импеллер, следует полировать. Эксперимент наверняка подтвердит, что такая мера обеспечит прибавку в скорости.

Поворотная насадка на вид коротковата, имеет практически тот же диаметр, что и основное сопло, а угол ее поворота относительно невелик. Очевидно, именно это является объяснением ограниченной маневренности на малых скоростях — диаметр циркуляции составляет примерно 2–2.5 длины корпуса, в то время как одним из плюсов водометной лодки должна быть маневренность.

По словам специалистов, зазор 0.5 мм между водоводом и импеллером находится на границе предельно допустимого — при его дальнейшем увеличении следует резкое снижение КПД.

Хорошо, что у водомета есть "ревизия", позволяющая без особых проблем очистить его от угодившего в водовод речного или озерного мусора. Однако крышку инспекционного лючка стоит снабдить страховочным тросиком или цепочкой, поскольку она расположена не внутри корпуса, а за транцем. Кроме того, гайки ее крепления желательно заменить на барашковые. Все это поможет исключить риск утопить детали или инструмент где-нибудь посреди реки или озера.

Дистанционное управление

Рулевое управление серийной лодки с штуртросовой проводкой слишком "острое" — угол перекладки штурвала с борта на борт составляет всего лишь около 120°. По этой причине лодку не всегда удается четко удерживать на курсе. Очевидно, вторым объяснением является также люфт в системе. Будет лучше, если угол перекладки от упора до упора составит примерно 360°, что вполне достижимо при использовании рулевой машинки "шестерня-рейка" взамен имеющейся барабанной. Штуртросовая система работает шумно — при перекладке руля слышен громкий скрежет направляющих роликов из-под носовой деки.

Все серийные катера "Обь-5" проходят обязательные ходовые испытания — до этапа покраски и установки дополнительного оборудования

Использование фиксирующей защелки на рукоятке газа абсолютно недопустимо с точки зрения безопасности! При необходимости резко сбросить газ водителю приходится делать лишние движения, не

говоря уже о том, что защелку может попросту заклинить. Пользуясь случаем, оповещаем владельцев лодок с таким ДУ, что защелку с рукоятки необходимо снять. Полумерой может послужить фиксация "курка" в поднятом положении при помощи плотной подмотки изолентой.

Лучше, если ручка газа будет иметь два собственных упора в крайних положениях — "малый газ" и "полный газ". Их положение придется определить экспериментальным путем. На сегодняшний день такие упоры есть только непосредственно на моторе, и попытки нажать на ручку посильней неизменно приводили к обрыву наконечника троса газа на всех протестированных лодках. Впрочем, штатный наконечник, поставляемый барнаульским заводом в комплекте с мотором, в любом случае стоит заменить на более надежный.

Система реверса в целом работает нормально — обеспечивает и "нейтраль", и задний ход. Ее особенностью (а, скорее, особенностью водомета) является то, что задний ход удается включить только при небольших оборотах мотора и импеллера, в результате чего реверсивной заслонкой нельзя воспользоваться для "экстренного торможения".

На экспериментальной "Оби-5М" ручка газа работала по обратной схеме: чтобы прибавить обороты, необходимо отклонять ручку на себя, а не толкать вперед, как это привыкло делать подавляющее большинство водномоторников. Это может быть опасно. Пересаживаясь из лодку в лодку, испытатели то и дело путались, но, к счастью, обошлось без серьезных последствий. Между тем, система "шестерня-рейка" вполне допускает и общепринятый способ управления — шестерню можно разместить под рейкой, а не над ней. Кстати, реверс не работал на этой лодке вообще — ручку не удавалось перевести даже в нейтральное положение при любых оборотах мотора.

Силовая установка

Барнаульский дизель (такой же, что устанавливается на часть классических "Жигулей") проблем не создал — легко пускался и устойчиво работал на всех режимах. Одной из его особенностей является то, что предварительный прогрев свечей накаливания в течение 5–10 с необходим при запуске даже горячего двигателя.

Электропомпа принудительной циркуляции во втором контуре системы охлаждения, подающем забортную воду на холодильник первого контура, на сегодняшний день включается вручную, и обязанность следить за температурным режимом двигателя возложена на водителя. Автоматика будет надежней, особенно если продублировать ее звуковым и световым сигнализаторами перегрева. Для автоматического включения помпы можно, к примеру, задействовать тот же "жигулевский" датчик, что на автомобиле включает электрический вентилятор радиатора. Ему нужно найти место на холодильнике первого контура, а также поэкспериментировать с температурной настройкой.

Испытания выявили достаточно высокий уровень шума — как внутри лодки, так и вне ее, в особенности со стороны транца. Главный "виновник" этого, скорее всего — открытая система выпуска. Наверное, есть смысл провести эксперимент с установкой автомобильного глушителя — хотя бы основного, без использования резонатора.

Тахометр — это главный прибор на лодке. Даже при идеально настроенной пропульсивной установке (ГВ или водомет) он позволяет водителю подбирать наиболее выгодные режимы и следить за работой двигателя. Тем более необходим тахометр при экспериментах по подбору оптимального водомета. Из-за его отсутствия так и не удалось выяснить, в каком режиме работает двигатель на полном газу с различной нагрузкой — "перекручивает", "недокручивает" или же исправно выдает расчетные обороты и, соответственно, мощность.

"Обь-4" пока что требует серьезных доработок, хотя обводы корпуса мы бы оценили достаточно высоко

Программа испытаний включала также тестирование двухмоторного водометного катера "Обь-4", до сих пор относящегося к категории экспериментальных прототипов, хотя таких лодок построено уже несколько штук. Главный вывод, который мы сделали после ознакомительного выхода на р. Обь: в целом лодка по-прежнему "сырая" и требует серьезной доработки, хотя основу — корпус — можно оценить довольно высоко. Практически все, что было сказано о ходовых качествах корпуса "Оби-5", можно отнести и к более крупной "Оби-4".

Маневренность оставляла желать лучшего — диаметр циркуляции был неоправданно велик, а проблемы с ДУ газом и реверсом — такими же, как и на экспериментальной "Оби-5М" (реверс не работал, ручку газа приходилось перекладывать в обратную сторону вопреки общепринятой практике). Дизайн — дело вкуса, хотя все-таки стоило бы привлекать в помощь конструкторам профессиональных дизайнеров, чтобы увязать внешний вид и функциональность. Лодка вроде бы позиционируется как "люксовая"...

Легко устранимые недостатки — вроде местоположения заливной горловины топливных баков, нехватки швартовных уток, конструкции релингов и т.п. — приводить здесь

не станем. Основной недостаток экспериментальной "Оби-4", на наш взгляд, заключается в том, что оба пропульсивных комплекса управляются общей ручкой газа и общей ручкой реверса, в то время как двухмоторный катер должен иметь отдельное ДУ для каждого двигателя. Доводов в пользу этого утверждения много, и главный заключается в том, что при раздельном управлении можно добиться великолепной маневренности, чего так не хватает новинке. А вот с "электрикой" — все наоборот, система, в отличие от примененных на "Оби-4" независимых контуров, должна быть общей. Обычно в таких случаях используется "главный выключатель" ("main switch") на четыре положения, позволяющий подключать к цепи как оба аккумулятора одновременно, так и любой из них по отдельности. Если одна из батарей оказалась по какой-то причине разряженной, любой из моторов можно запустить от другой, оставленной в резерве.

Максимальная скорость с нагрузкой 3 чел., замеренная в два прохода по течению и против течения, составила соответственно 49.8 и 43.9 км/ч (средний результат — 46.9 км/ч) — показатель для лодки длиной 7 м при 100 л.с. более чем скромный. При выключении одного из моторов скорость падала примерно до 20–22 км/ч, причем лодка сохраняла режим, близкий к глиссированию — спасибо обводам корпуса! Выйти на него со "стопа" под одним мотором не удалось — скорость составила 10–12 км/ч, хотя на этом этапе испытаний определенную погрешность могла внести неисправная система привода управления газом (сорвался уже упомянутый наконечник).

Артем Лисочкин, *фото автора*

Нельзя не отметить открытость руководства, конструкторов и производственников завода "Алмаз", готовых прислушаться к мнению сторонних испытателей, выступающих от имени будущих потребителей, и оперативно заняться исправлением недостатков. Вскоре после того, как на завод был отправлен тестовый отчет, мы получили следующий ответ.

После прочтения отчета на нашем предприятии прошел техсовет, на котором были приняты решения, претворяющие в жизнь рекомендации испытателей "КиЯ".

На серийных лодках "Обь-5" устанавливаем рулевой редуктор "G-10", что позволяет увеличить угол перекладки штурвала и обеспечивает безопасность.

Для увеличения скорости произведена зачистка водовода водомета и импеллера. В результате скорость серийных лодок с двигателем "3415" при полной нагрузке составила 42.4 км/ч. С двигателем от автомобиля "Волга" (90 л.с.) и нагрузкой 4 человека плюс полный бензобак скорость составила 54 км/ч при 4500 об/мин. Технологическая операция "Зачистка водовода и импеллера" внедрена в производство серийных движителей.

Кроме того, в водомете доработана поворотная насадка, увеличен диаметр выходного сечения, что повысило пропульсивный КПД, но не повлияло на маневренность. При этом увеличен угол поворота самой насадки, что повысило маневренность на малых скоростях.

Для уменьшения шума в кокпите разрабатывается глушитель, который в ближайшее время будет опробован.

На носовой деке устанавливаются дополнительные профили, что полностью исключает прогиб палубы.

Ветровое стекло с центральной "форточкой" спроектировано и отработано. Оно ставится по желанию заказчика, так же как и стеклоочистители.

Идет разработка дизайн-проектов кокпита, где будут иметь место рундучки, подстаканники и многое другое, в том числе и новая конструкция сидений.

Конструкторская документация на сдвижную крышу для катера "Обь-5" доработана с учетом всех замечаний, выявленных в процессе ходовых испытаний.

Дистанционное управление газом и реверсом уже ставится реечное без фиксирующей защелки, но с упорами для малого и полного газа.

Идет разработка конструкторской документации автоматического включения помпы принудительного охлаждения и откачки воды.

Установить тахометр сегодня не представляется возможным из-за конструктивных особенностей серийного дизеля "3415", но мы не оставляем этих попыток. Сейчас тахометр ставят, если заказчик пожелает иметь на лодке любой из бензиновых двигателей.

Все вышесказанное относится и к лодке "Обь-4", для которой, кроме того, доработана конструкторская документация на раздельное управление реверсом и газом. Прорабатывается также вариант электрической схемы лодки с применением "главного выключателя".

Идет проектирование линии изготовления формованных зашивок кокпита для "Обь-4" и "Обь-5", а также разрабатываются новые панели приборов на эти лодки. Для "Обь-4" рассматриваем возможность установки на реверс электрогидропривода.

С уважением, ***Неваев Владимир Петрович,***
главный инженер завода "Алмаз"

Катера "Обь-5", "Обь-5М" и "Обь-4" предоставлены для испытаний заводом "Алмаз" (НАПО им. В.П.Чкалова): 630051, Новосибирск, ул. Ползунова, 15, тел. (3832) 79-84-09, 79-89-17, факс 77-07-25

В этой статье продолжается разговор (см. № 191), посвященный полномасштабным испытаниям всего модельного ряда надувных моторно-гребных лодок “Yamaran®” серий “A” и “B” под различными рекомендованными моторами “Yamaha” с целью составления справочника моторов и винтов, наилучшим образом соответствующих характеристикам лодок. В прошлой публикации были даны основные определения и обозначены подходы к решению поставленной задачи.

Тройственный союз под маркой “YAMARAN”

Часть вторая

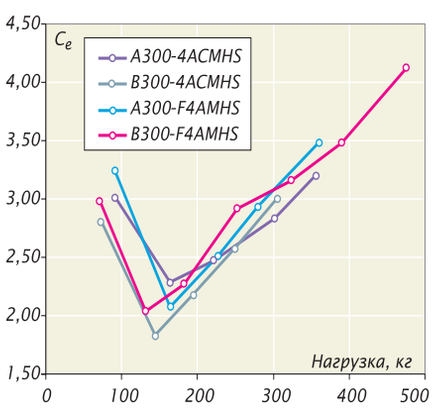
Испытания позволили выяснить, в частности, что надувные моторные лодки способны выводить на экономичный режим глиссирования несколько бóльшую нагрузку, чем традиционные жесткие моторки. При выборе оптимального “тройственного союза” под маркой “Yamaran” желательно заранее знать полезную нагрузку лодки, в этом случае важно помнить, что лодка большего размера под мотором сниженной относительно разрешенной мощности будет существенно более экономичной на ходу, чем меньшая лодка под предельным мотором; затраты на приобретение матчасти здесь примерно равны.

На этот раз мы приводим сведения о наилучшем соответствии размеров винтов нагрузкам для лодок всего модельного ряда, а также путевом расходе топлива в допустимом диапазоне нагрузок и результаты сравнения ходовых качеств серий “A” и “B”.

“A” или “B”?

Бюджетные лодки “Family” серии “A” отличаются от лодок “Sport” серии “B” меньшими размерами и некоторой упрощенностью конструкции: их носовой баллон не приподнят вверх и килеватость передней трети корпуса соответственно пониже, что сказалось и на ходовых качествах. Лодки серии “A” преодолевали волну менее уверенно, чем их более килеватые собратья, и при нагрузках, близких к предельным, вылетающие из-под их носового баллона брызги попадали в кокпит. Тем не менее, судя по результатам испытаний, они обладали более легким ходом и при малой нагрузке лучше выходили на глиссирование. Например, “Yamaran B300” под 3-сильным мотором “Yamaha 3AMHS” с одним человеком глиссировать не смог, а “A300”, напротив, легко разогнался до 20 км/ч. Малые четырехтактные моторы “Yamaha” демонстрируют более высокие ходовые показатели по сравнению с двухтактными (рис. 1).

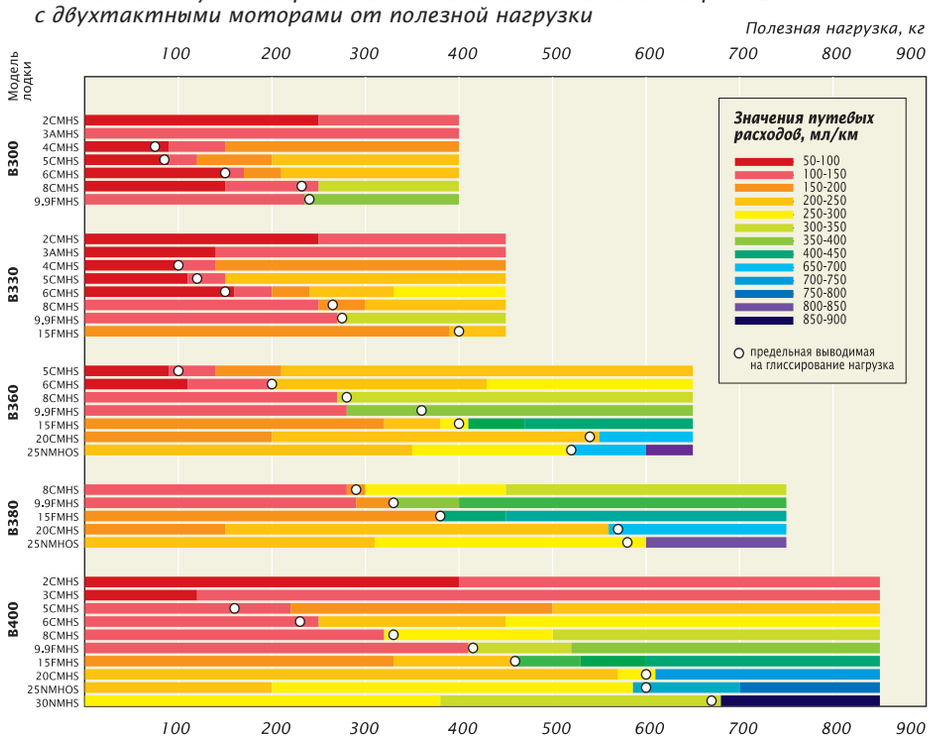
Зависимость пропульсивного коэффициента качества лодок “Yamaran A300” и “B300” под различными моторами от полезной нагрузки



Какой мотор все-таки лучше?

Степень соответствия мотора лодке можно оценить величиной путевого расхода топлива $q_s = q \cdot N/V$, л/км, где N — мощность мотора, л.с., V — достигнутая скорость, км/ч; q_s — удельный расход топлива, равный для двухтактных моторов примерно 0.4 л/л.с.·ч. Вычисленные значения q_s для всех лодок под этими моторами с наилучшими винтами при различных нагрузках, от минимальной до предельной, показаны цветом на диаграмме рис. 2. Эта диаграмма отражает четкую связь между мощностью и выводимой на глиссирование нагрузкой, причем для более крупных лодок предель-

Зависимость путевого расхода топлива лодок "Yamaran" серии "B" с двухтактными моторами от полезной нагрузки



ная нагрузка немного смещается в бо'льшую сторону. Видно также, что при неспособности лодки глиссировать с данной нагрузкой ее экономичность резко, в разы, снижается, это особенно заметно на мощных моторах. А маломощные, в 2–5 л.с., моторы, напротив, всегда оказываются экономически более предпочтительными, даже при невозможности достигать под ними высоких скоростей движения. Поэтому при подборе наиболее экономичного варианта комплекта "лодка—мотор" целесообразно идти на разумный компромисс. Так, удачны сочетания трехметровых лодок "Yamaran B300" с моторами в 6 и 8 л.с.; "-B330" — в 8 и 15 л.с.; "-B360" — 15–20 л.с., "-B380" — 20 л.с. и "-B400" — в 15 и 20 л.с. Разумеется, для полного раскрытия скоростного потенциала варианта лодку не стоит перегружать сверх меры и, кроме того, следует

Наилучшее соответствие винтов нагрузке для испытанных сочетаний "лодка—мотор"

Нагрузка, кг	Размер винта, дюймы	Достигнутая скорость, км/ч
"Yamaran A260"		
"Yamaha 2CMHS"		
>100	7 1/4 ×5	7–10
"Yamaha 6CMHS"		
<140	8 1/2 ×8 1/2	26–28
140-190*	8 1/2 ×7 1/2	26
>190	8 1/2 ×7 1/2	<9
"Yamaran A280"		
"Yamaha 3AMHS"		
<110	7 1/4 ×6	19–25
110-130*	7 1/4 ×5 1/4	18–19
>130	7 1/4 ×5	<10
"Yamaha 4ACMHS"		
<100	7 1/2 ×7	21
100-145*	7 1/4 ×6 1/2	19–20
>145	7 1/4 ×6 1/2	<12
"Yamaha 5CMHS"		
<150*	7 1/2 ×8	21–24
>150	7 1/2 ×7	<9
"Yamaha 6CMHS"		
<220*	8 1/2 ×7 1/2	23–29
>220	8 1/2 ×6 1/2	<9
"Yamaha F4AMHS"		
<125*	7 1/2 ×7	20–21
>125	7 1/2 ×7	<9
"Yamaran A300"		
"Yamaha 3AMHS"		
<100*	7 1/4 ×6	>21
>100	7 1/4 ×5 1/4	<11
"Yamaha 4ACMHS"		
<100*	7 1/2 ×7	>20
>100	7 1/4 ×6 1/2	<10
"Yamaha 6CMHS"		
<170	8 1/2 ×8 1/2	23–28
170-220*	8 1/2 ×7 1/2	22–23
>220	8 1/2 ×6 1/2	<14
"Yamaha 8CMHS"		
<175	8 1/2 ×8 1/2	28–31
175-250*	8 1/2 ×7 1/2	23–28
>250	8 1/2 ×6 1/2	<10
"Yamaha F4AMHS"		
<100*	7 1/2 ×8	>21
>100	7 1/2 ×7	<10
"Yamaha F8CMHS"		
<160	8 1/2 ×8 1/2	28–30
160-220*	8 1/2 ×6 1/2	23–24
>220	8 1/2 ×6 1/2	<12
"Yamaran A320"		
"Yamaha 2CMHS"		
<200	7 1/4 ×5	8–13
>200	7 1/4 ×4	7–8
"Yamaha 3AMHS"		
<80*	7 1/4 ×6	>20
>80	7 1/4 ×5 1/4	<13
"Yamaha 4ACMHS"		
<80*	7 1/2 ×7	>21
80-120*	7 1/4 ×6 1/2	18–21
>120	7 1/4 ×6 1/2	<10
"Yamaha 5CMHS"		
<200*	7 1/2 ×8	22–23
>200	7 1/2 ×7	<10
"Yamaha 6CMHS"		
<200	8 1/2 ×7 1/2	22–27
200-220*	8 1/2 ×6 1/2	21
>220	8 1/2 ×6 1/2	<10
"Yamaha 8CMHS"		
<200	8 1/2 ×8 1/2	28–30
200-250*	8 1/2 ×6 1/2	20–22
>250	8 1/2 ×6 1/2	<11
"Yamaha F4AMHS"		
<150*	7 1/2 ×8	18–22
>150	7 1/4 ×6 1/2	<10
"Yamaha F8CMHS"		
<130	8 1/2 ×8 1/2	30–31
130-250	8 1/2 ×7 1/2	25–26
>260*	8 1/2 ×6 1/2	<19
"Yamaran B300"		
"Yamaha 2CMHS"		
>100	7 1/4 ×4	<9
"Yamaha 3AMHS"		
>100	7 1/4 ×6	<10
"Yamaha 4ACMHS"		
<75*	7 1/2 ×7	>22
>75	7 1/2 ×7	<9
"Yamaha 5CMHS"		
<100*	7 1/2 ×8	>23
>100	7 1/2 ×7	<10
"Yamaha 6CMHS"		
<150*	8 1/2 ×7 1/2	26–30
>150	8 1/2 ×6 1/2	<13
"Yamaha 8CMHS"		
<200	8 1/2 ×8 1/2	30–34
200-250*	8 1/2 ×7 1/2	23–25
>250	8 1/2 ×6 1/2	<10
"Yamaha 9.9FMHS"		
<180	9 1/4 ×11	32–36
180-230*	9 1/4 ×10	31–33
>230	9 1/4 ×10	<12
"Yamaha F4AMHS"		
<75	7 1/2 ×8	23
>100*	7 1/4 ×6 1/2	<21
"Yamaha F8CMHS"		
<160	8 1/2 ×8 1/2	30–32
160-200*	8 1/2 ×7 1/2	22–27
>200	8 1/2 ×6 1/2	<11
"Yamaran B330"		
"Yamaha 2CMHS"		
<200	7 1/4 ×5	8–10
>200	7 1/4 ×4 1/4	6–8
"Yamaha 3AMHS"		
<100	7 1/4 ×6	16–17
100-200	7 1/4 ×5 1/4	9–14
>200	7 1/4 ×5	<9
"Yamaha 4ACMHS"		
<100*	7 1/2 ×7	>18
>100	7 1/4 ×6 1/2	<13
"Yamaha 5CMHS"		
<100	7 1/2 ×8	>22
100-130*	7 1/2 ×7	15–19
>130	7 1/4 ×6 1/2	<14
"Yamaha 6CMHS"		
<150*	8 1/2 ×8 1/2	25–29
>150	8 1/2 ×7 1/2	<25
"Yamaha 8CMHS"		
<200	8 1/2 ×8 1/2	26–28
160-250*	8 1/2 ×7 1/2	24–26
>250	8 1/2 ×6 1/2	<20
"Yamaha 9.9FMHS"		
<200	9 1/4 ×10 1/2	30–33
200-270*	9 1/4 ×10	27–28
>100	7 1/2 ×7	<10
"Yamaha 6CMHS"		
<150*	8 1/2 ×7 1/2	26–30
>150	8 1/2 ×6 1/2	<13
"Yamaha 8CMHS"		
<200	8 1/2 ×8 1/2	30–34
200-250*	8 1/2 ×7 1/2	23–25
>250	8 1/2 ×6 1/2	<10
"Yamaha 9.9FMHS"		
<180	9 1/4 ×11	32–36
180-230*	9 1/4 ×10	31–33
>230	9 1/4 ×10	<12
"Yamaha F4AMHS"		
<75	7 1/2 ×8	23
>100*	7 1/4 ×6 1/2	<21
"Yamaha F8CMHS"		
<160	8 1/2 ×8 1/2	30–32
160-200*	8 1/2 ×7 1/2	22–27
>200	8 1/2 ×6 1/2	<11

подбирать винт, наиболее подходящий для конкретного режима движения. Надеемся, что приведенные результаты испытаний помогут вам в этом, как и советы специалистов официального дистрибьютора "Yamaha Motor Co., Ltd", владельца торговой марки "Yamaran®" — компании "Петросет-Большой", усилиями которой были организованы и проведены данные испытания.

Алексей Даняев

Нагрузка, кг	Размер винта, дюймы	Достигнутая скорость, км/ч
>270	9 1/4 ×9 3/4	<12
"Yamaha 15FMHS"		
<150	9 1/4 ×11	35–38
150-350	9 1/4 ×10 1/2	34–36
<400*	9 1/4 ×9 3/4	<30
"Yamaha F4AMHS"		
<100*	7 1/2 ×7	>21
>100	7 1/4 ×6 1/2	<15
"Yamaha F8CMHS"		
<150	8 1/2 ×8 1/2	26–30
150-270*	8 1/2 ×7 1/2	22–25
>270	8 1/2 ×6 1/2	<17
"Yamaran B360"		
"Yamaha 5CMHS"		
<100*	7 1/2 × 8	23-22
>100	7 1/2 × 7	13-9
"Yamaha 6CMHS"		
<100	8 1/2 × 8 1/2	26-24
100-200*	8 1/2 × 7 1/2	24-21
>200	8 1/2 × 6 1/2	12-9
"Yamaha 8CMHS"		
<200	8 1/2 × 8 1/2	30-26
200-280*	8 1/2 × 7 1/2	26-25
>280	8 1/2 × 6 1/2	11-9
"Yamaha 9.9FMHS"		
<200	9 1/4 × 11	32-29
200-300*	9 1/4 × 10 1/2	27-25
>300	9 1/4 × 10	12-10
"Yamaha 15FMHS"		
<300	9 1/4 × 10	36-32
300-350	9 1/4 × 9 1/4	30-27
350-400*	9 1/4 × 9	28-22
>400	9 1/4 × 9	13-10
"Yamaha 20CMHS"		
<100	9 7/8 × 11 1/4	45-44
100-400	9 7/8 × 10 1/2	44-36
400-550*	9 7/8 × 9	36-33
>550	9 7/8 × 9	12-10
"Yamaha 25NMHOS"		
<200	9 7/8 × 13	49-42
200-400	9 7/8 × 12	42-38
400-550*	9 7/8 × 11 1/4	39-36
>600	9 7/8 × 10 1/2	15-9
"Yamaha F4AMHS"		
<80	7 1/2 × 8	23-22
80-120*	7 1/2 × 7	20-18
>120	7 1/4 × 6 1/2	15-9
"Yamaha F8CMHS"		
<200	8 1/2 × 8 1/2	32-25
200-250	8 1/2 × 7 1/2	25-23
220-280*	8 1/2 × 6 1/2	23-20
>280	8 1/2 × 6 1/2	12-10
"Yamaha F15AMHS"		
<400*	9 1/4 × 10	41-33
>400	9 1/4 × 9	14-10
"Yamaran B380"		
"Yamaha 8CMHS"		
<200	8 1/2 × 8 1/2	28-25
200-250	8 1/2 × 7 1/2	25-22
250-300*	8 1/2 × 6 1/2	22-20
>300	8 1/2 × 6 1/2	13-10
"Yamaha 9.9FMHS"		
<300	9 1/4 × 10	32-26
300-350*	9 1/4 × 9	26-21
>350	9 1/4 × 9	11-10
"Yamaha 15FMHS"		
<100	9 1/4 × 11	37-35
100-350*	9 1/4 × 10 1/2	35-30
>350	9 1/4 × 10 1/2	11-10
"Yamaha 20CMHS"		
<100	9 7/8 × 11 1/4	43-40
100-450	9 7/8 × 10 1/2	40-33
450-580*	9 7/8 × 9	35-30
>580	9 7/8 × 9	12-10
"Yamaha 25NMHOS"		
<300	9 7/8 × 13	48-41
300-500	9 7/8 × 12	41-35
500-600*	9 7/8 × 11 1/4	36-34
"Yamaha F4AMHS"		
<120*	7 1/2 × 7	22-20
>120	7 1/4 × 6 1/2	13-8
"Yamaha F8CMHS"		
<100	8 1/2 × 8 1/2	30-28
100-300*	8 1/2 × 7 1/2	28-24
>300	8 1/2 × 6 1/2	14-10
"Yamaha F15AMHS"		
<200	9 1/4 × 12	37-35
200-300	9 1/4 × 10 1/2	35-33
300-420*	9 1/4 × 10	33-31
>420	9 1/4 × 9 1/4	14-10
"Yamaran B400"		
"Yamaha 2CMHS"		
>100	7 1/4 ×4	<10
"Yamaha 3AMHS"		
<100*	7 1/4 ×5 1/4	18
>100	7 1/4 ×5 1/4	<9
"Yamaha 5CMHS"		
<150*	7 1/2 ×7	17–20
>150	7 1/4 ×6 1/2	<14
"Yamaha 6CMHS"		
<215*	8 1/2 ×7 1/2	20–24
>215	8 1/2 ×6 1/2	9–20
"Yamaha 8CMHS"		
<300*	8 1/2 ×7 1/2	23–27
>300	8 1/2 ×6 1/2	10–22
"Yamaha 9.9FMHS"		
<250	9 1/4 ×11	26–31
250-360*	9 1/4 ×10 1/2	26–27
360-410*	9 1/4 ×9 3/4	26–27
>410	9 1/4 ×9 3/4	10–13
"Yamaha 15FMHS"		
<310	9 1/4 ×10 1/2	31–36
310-460*	9 1/4 ×9 3/4	28–31
>460	9 1/4 ×9	10–27
"Yamaha 20CMHS"		
<230	9 7/8 ×10 1/2	36–39
230-600*	9 7/8 ×9	30–37
>600	9 7/8 ×9	<11
"Yamaha 25NMHOS"		
<400	9 7/8 ×12	36–43
400-550*	9 7/8 ×11 1/4	33–36
550-650*	9 7/8 ×10 1/2	30–33
"Yamaha 30HMHS"		
<470	9 7/8 ×13	38–46
470-650*	9 7/8 ×12	35–38
>670*	9 7/8 ×11 1/4	<35
"Yamaha F4AMHS"		
>100	7 1/4 ×6 1/2	<20
"Yamaha F8CMHS"		
<250*	8 1/2 ×7 1/2	23–25
250-270*	8 1/2 ×6 1/2	20–23
>270	8 1/2 ×6 1/2	<11

* Предельная выведенная на глиссирование нагрузка.

Еще раз о водоизмещающе-глиссирующих обводах
и оптимальной форме корпуса судна

Речь пойдет о малотоннажных судах, при движении которых важную роль играют волновое и вихревое сопротивления. По-новому анализируются особенности гидродинамических процессов, определяющих сопротивление движущегося судна, а значит и оптимальную форму его корпуса, отличающуюся от общепринятой. Корпус судна в этом случае должен включать в себя, во-первых, широкую глиссирующую лыжу; во-вторых, погруженную хорошо обтекаемую водоизмещающую часть большого относительного удлинения. Первое минимизирует волновые, а второе — вихревые потери.

В №166 (1998) "КиЯ" (стр.38-39) показано, что корпус ***водоизмещающе-глиссирующего*** (ВГ) судна*, состоящий из *нижней* водоизмещающей части большого относительного удлинения $(L/B)_н \geq 10$ и *верхней* глиссирующей лыжи приблизительно той же длины $L_в$, но большей ширины $B_в > B_н$, может быть чисто глиссирующим** (при $B_в >> B_н \to 0$) или полностью водоизмещающим (при $B_в = B_н$). Выбирая отношение $(B_н/B_в)$, можно задать желаемую степень глиссирования. При $(B_н/B_в) \approx 1/3$ такой корпус (при тех же скорости движения и водоизмещении) требует в 2.2–2.4 раза меньшую буксировочную силу, чем водоизмещающее судно обычных обводов (при $L/B \approx 3.5$) в области переходных скоростей, когда $Fr = V/\sqrt{gL} \geq 0.45$, где V (м/с) — скорость судна; $g = 9.8$ м/с²; L (м) — длина корпуса по ватерлинии. Однако в статье недостаточно полно раскрыты процессы, определяющие преимущества ВГ судов. Покажем, что *обтекание подводной части корпуса при наличии глиссирующей лыжи качественно отличается от обтекания корпуса обычного судна*.

Чтобы тело с минимальным сопротивлением двигалось в воде, оно должно быть *хорошо обтекаемым*. Конкретная форма сечения такого симметричного "веретенообразного" тела задается как функция $B(x/L)$ и может иметь вид двуугольника. Его обтекание происходит весьма плавно. При $L/B_{max} \approx 10 \div 15$ достигается минимальное значение его коэффициента сопротивления $\zeta = R/\Omega q_\infty$ (где R (Н) — сила сопротивления; Ω (м²) — площадь смоченной поверхности тела; $q_\infty = \rho V_\infty^2/2$ (Па) — скоростной напор набегающего потока. Для тела, плавающего *под водой*, принимается

$$R = (\zeta_{тр} + \zeta_ф)\, q_\infty\, \Omega,$$

где коэффициенты $\zeta_{тр}$ и $\zeta_ф$ характеризуют сопротивления трения и формы (вихреобразования).

Изменение удлинения в пределах $L/B_{max} \approx 10$–15 почти не меняет коэффициент сопротивления. Поэтому значения $L/B_{max} \geq 6 \div 8$ также можно считать близкими к *оптимальным*.

Однако для судов, плавающих *по поверхности* воды, такая форма корпуса оказывается *неудовлетворительной*, по крайней мере, по двум причинам. Во-первых, в этом случае, кроме сопротивления трения и формы, возникает значительное *волновое* сопротивление $\zeta_в$, которое отсутствовало при движении под водой. Появляется также сопротивление воздуха $\zeta_{возд}$. Поэтому сила сопротивления судна R (Н), *плавающего по поверхности* воды, равна

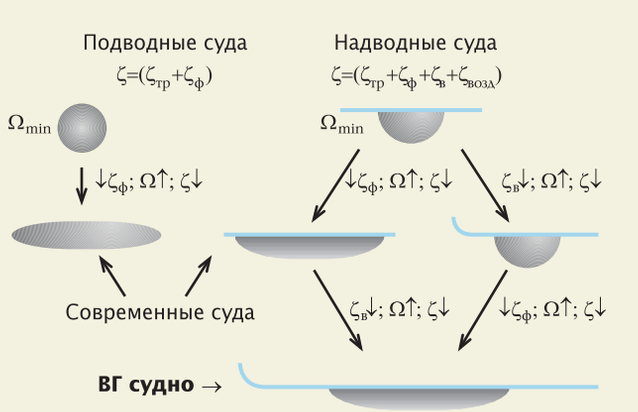
$$R = (\zeta_{тр} + \zeta_ф + \zeta_в + \zeta_{возд}) q_\infty \Omega.$$

Во-вторых, оптимальные значения $L/B_{max} \approx 10 \div 15$ (и даже $L/B_{max} \geq 6 \div 8$) оказались *слишком велики* для большинства судов из-за низкой обитаемости, остойчивости, мореходности. Удлинение $L/B \geq 10$ практически реализовано лишь в гребных гоночных лодках, а также небольших лодках, используемых в ряде районах мира. Обычно по эксплуатационным требованиям приходится занижать удлинение корпуса по сравнению с оптимальным значением. Для "Катти Сарк" $L/B = 75.5/13.4 = 5.5$. У современных катеров $L/B = (2.6 \div 3.8)$; реже $L/B = (3.8 \div 4.5)$.

Разберемся в этом подробнее. При обтекании тела, *пересекающего поверхность воды*, непосредственно вдоль его поверхности происходит изменение давления, вызывающее образование *поверхностных волн*. Повышенное давление у носовой части вызывает пучность волны, а область разрежения (максимального у миделя) — ее впадину. Волны на ряде важных режимов движения уносят значительную часть энергии. Это — *волновые* потери. Энергия волн пропорциональна *квадрату* их амплитуды. Амплитуда уменьшается, если давление изменяется менее резко. С этой целью *заостряется носовая часть* судна. Но и в этом случае при относительной скорости $Fr \geq 0.5$ волновое сопротивление современных малотоннажных судов составляет 60–65% и более.

Но при движении по поверхности воды не следует ее "вспахивать", подобно плугу, лучше скользить по ней. Более эффективный способ *предотвращения образования* поверхностных волн иллюстрирует известный пример. Полное ведро с водой трудно нести, не расплескав воду, из-за образования волн. Но стоит положить на поверхность воды легкий круг из фанеры, и образование волн прекратится: полное ведро легко донести, не расплескав воды. Это как раз и проис-

Рис. 1. Особенности обводов подводного и надводного судов



* См. также патенты РФ № 2132795 (1996 г.) и 2148518 (1999 г.) ВГ судов. Описание зарубежного ВГ судна см. также в немецком журнале "Skipper" № 8 за 2004 г., стр. 42-43, статья "Verdrängender Gleiter" ("Водоизмещающий глиссер"). По-видимому, первые зарубежные публикации по ВГ судам относятся к 2002 г.

** Под глиссированием понимается скольжение по поверхности воды, в том числе и с нулевым углом атаки.

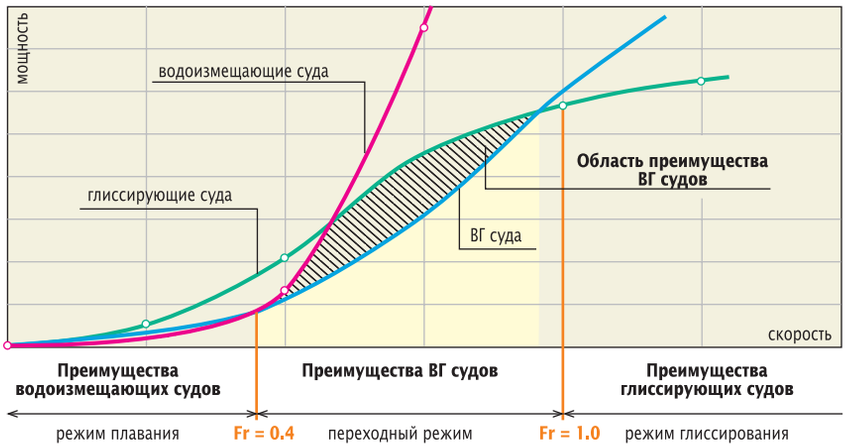
ходит при обтекании ВГ судна, корпус которого состоит из двух частей: верхней, имеющей широкую гидролыжу, и нижней водоизмещающей (подводной) части — в виде двуугольника большого относительного удлинения. Лыжа является *экраном*, предотвращающим генерацию волн подводной частью корпуса: *под водой волны существовать не могут*. Отсюда следует, *что волновые потери не являются принципиально неизбежными*. Кроме того, использование широкой глиссирующей лыжи, имеющей в плане форму, близкую к прямоугольнику*, позволяет выполнить подводную часть оптимального удлинения и формы без ухудшения функциональных характеристик судна. Это снижает *сопротивление формы*. Проследим, как это происходит (рис.1).

Минимальную поверхность Ω (и сопротивление трения) при заданном объеме имеет сфера. Однако общее сопротивление (трения и формы) при движении *под водой* имеет веретенообразное тело того же объема, хотя поверхность его значительно больше.

Судно, плавающее *на поверхности* воды, будет иметь максимальный водоизмещающий объем, если подводная часть его будет полусферой. Продольное "растяжение" полусферы также уменьшит суммарные потери трения и формы. Использование гидролыжи еще увеличит поверхность судна, но исключит волновые потери. При этом удается еще более увеличить удлинение водоизмещающей части корпуса и его полноту. *Последнее до сих пор оставалось незамеченным. Форма корпуса ВГ судов является законченной с физической точки зрения*.

Главные размерения глиссирующей лыжи выбираются из условий обитаемости. Но лыжа *предотвращает генерацию волн, экранируя* поверхность воды от влияния *изменений давления*, возникающих при деформации потока воды водоизмещающей частью корпуса. Эта деформация практически происходит лишь на расстояниях порядка $B_н$, считая по направлению нормали к обшивке корпуса. Поэтому для предотвращения образования волн достаточно, чтобы лыжа "нависала" над нижней частью корпуса на величину порядка $B_н(x/L)$. Конечно, если L/B корпуса *очень велико* (у гоночных гребных лодок или некоторых катамаранов $L/B \approx 20\div30$), вихревое и волновое сопротивления малы, и использование гидролыжи теряет актуальность. Однако при $L_н/B_н \approx 7–13$ гидролыжа позволяет получить удобные размерения верхней части корпуса при весьма малых вихревом и волновом сопротивлениях.

Рис. 2. Преимущества ВГ судна перед водоизмещающими и глиссирующими судами



Например, если выполнить подводную часть в виде двуугольника с $L_н/B_н = 7.5$ при $B_в/B_н = 3$, для верхней части корпуса получим $L/B_в = 2.5$, что не превосходит удлинения современных маломерных судов.

Таким образом, из трех видов сопротивления — $\zeta_{тр}$, $\zeta_ф$ и $\zeta_в$ — ВГ обводы позволяют значительно снизить второе и третье. Воздушное сопротивление $\zeta_{возд}$ (парусность корпуса) ВГ судна уменьшается за счет использования внутреннего объема подводной части корпуса. Это делает ВГ корпус *оптимальным* для малотоннажных судов (моторных и парусных) по основным показателям, таким как минимальное сопротивление движению (при заданной скорости и водоизмещении), остойчивость, обитаемость (при минимальных габаритах), максимальное сопротивление дрейфу (при минимальной осадке), стоимость и технологичность изготовления.

В определенном смысле ВГ суда являются *компромиссом между надводными и подводными судами*. Их удобно использовать для *обзора подводного пространства*, если на подводной части корпуса (под глиссирующей лыжей) установить иллюминаторы и освещение, а верхнюю часть корпуса использовать как прогулочную палубу.

В 1998 г. были изготовлены две небольшие ($L = 55$ см) модели; одна — из твердого пенопласта (долбленая) с последующей шлифовкой поверхности и покрытием ее эпоксидной смолой, имела шлюпочные обводы при $L/B \approx 3.5$. Вторая — из жести — имела ВГ обводы (в соответствии с описанной в № 166 "КиЯ"). Удлинение водоизмещающей части корпуса составляло $L/B_н \approx 9.7$; $B_в/B_н = 3$. Статическая осадка второй модели соответствовала плоскости ее гидролыжи. Загрузка мелкой галькой первой модели обеспечивала одинаковое водоизмещение моделей. Модели лесками, перекинутыми через блоки, подвешивались на перекладине, закрепленной на форштевне дизельного катера вблизи поверхности воды. Другие концы лесок присоединялись к двум идентичным, параллельно расположенным пружинкам. Начиная со скорости 1 м/с, различие в растяжениях пружин быстро увеличивалось и достигало максимума (отличаясь примерно в 2.5 раза) при скорости около 1.7 м/с. При дальнейшем увеличении пружина первой модели "зашкаливала". Скорость катера оценивалась по числу оборотов двигателя. Обращала внимание большая устойчивость движения второй модели при увеличении скорости: она как бы "прилипала" к поверхности воды.

Когда данная статья находилась в редакции, в Интернете (см. www.alsphere.at) появилась информация о том, что в Венеции в 2002–2004 г. построен "водоизмещающий глиссер", рассматриваемый как "принципиально новая концепция в судостроении". Обводы этого судна полностью соответствуют предложенным в упомянутом патенте РФ № 2132795 от 1996 г. и описанию в "КиЯ" 1998 г.

На сайте приводятся данные испытаний ВГ судна водоизмещением 13.5 т, $L = 14.45$ м, $B_в = 4.9$ м, $B_н = 1.2$ м с двигателем мощностью 280 кВт, предлагается видеоклип о его постройке и испытаниях. Дается сравнительный график зависимости потребляемой мощности водоизмещающих, глиссирующих судов и данного ВГ судна от скорости (рис.2). Отмечается, что на переходных режимах (от 9 до 19 уз) ВГ судно достигает значительно больших скоростей. Эксплуатационные расходы и стоимость главного двигателя снижаются на 30%. Отмечаются преимущества ВГ судов, подтверждающие изложенное в "КиЯ" №166 (1998):

* Носовое заострение верхней части корпуса может отсутствовать (как у саней Фокса); оно необходимо лишь при наличии штормовых волн.

Минимизация сопротивления:

• полное сопротивление снижается особенно в области "горба сопротивления", по сравнению с судами обычных типов;

• уменьшаются требования к мощности главного двигателя и существенно экономится топливо;

• увеличивается радиус автономного плавания при том же запасе топлива;

• повышаются скорости в области переходных режимов по сравнению с водоизмещающими и глиссирующими судами;

• радикально снижается амплитуда распространяющихся волн, что существенно уменьшает вымывание русла. Это отвечает более строгим инструкциям по охране окружающей среды; муниципалитет Венеции подготовил решение об использовании только ВГ судов.

Мореходные качества:

• высокая курсовая устойчивость и низкий дрейф;

• увеличенный объем киля и низкий центр тяжести обеспечивают высокую остойчивость и уменьшают качку. Низкое расположение главного двигателя, батареи аккумуляторов, топливных баков в подводной части создает большой поперечный момент инерции;

• выше маневренность и скорость в штормовом море, чем у обычных глиссирующих судов.

Экономия при постройке и улучшение обитаемости корпуса:

• требуется менее дорогой двигатель для достижения той же скорости;

• становится значительно больше места, пригодного к использованию (двигатель, батарея, баки и т.п. находятся в киле). Место над глиссирующими поверхностями используется более эффективно;

• форма корпуса обеспечивает высокую жесткость при облегчении набора.

Сообщается о патентовании в США, Японии и о строительстве 40-метровых ВГ судов для Мексиканского залива (США).

Из рис.2 следует, что ВГ суда наиболее эффективно перекрывают весь диапазон скоростей — от нулевых до Fr=1. Ожидается существенное увеличение скоростей парусных ВГ судов. Никакого физического объяснения особенностей механизма обтекания корпуса, которыми обусловлена эффективность ВГ судов, зарубежные материалы не содержат.

Автор уверен, что в предлагаемом направлении следует искать пути совершенствования, по крайней мере, малотоннажных судов и будет рад любой аргументированной критике в адрес своих идей, а также помощи в их реализации.

Юрий Лобынцев, *докт. техн. наук*
Контактный телефон (812) 260 8002

ЗАМЕНИТ ЛИ ВОДОИЗМЕЩАЮЩЕ-ГЛИССИРУЮЩЕЕ СУДНО БЫСТРОХОДНЫЕ КАТАМАРАНЫ?

■ Конец ушедшего века отмечен небывалым всплеском интереса судостроительных и судоходных компаний к быстроходным водоизмещающим судам большого удлинения, как одно-, так и многокорпусной конструкции. Присущие им высокие пропульсивные и мореходные качества, построечная технологичность, относительно невысокие эксплуатационные затраты способствовали их широкому распространению по всему миру. Тем не менее революционное пришествие "удлиненных" почти не затронуло маломерного моторного флота. Период увлечения узкими водоизмещающими корпусами этих судов миновал около ста лет назад, и тогда была сделана ставка на относительно более широкие, просторные и остойчивые глиссеры. Малые моторные катамараны с их узкими корпусами нашли ограниченное применение из-за присущих им особенностей — увеличенной габаритной высоты, преимущественно двухдвигательной компоновки, более тяжелой и сложной конструкции корпуса. Надо отметить, что диапазон скоростей переходного к глиссированию режима очень слабо используется "маломерщиками" по той простой причине, что суда обычных, наиболее комфортных размерений обладают при этом невысокими ходовыми качествами, разводят значительную волну и впустую жгут неуклонно дорожающее топливо. А ведь было бы очень заманчиво воспользоваться преимуществами удлиненного корпуса, имеющего сопротивление движению ниже, чем у глиссера, при достаточно высоких скоростях хода в 20–30 км/ч.

Как это часто бывает, несмотря на патентные приоритеты, на практике заграница нас опередила. Австрийская компания "Alsphere", основанная специально для разработки водоизмеще-глиссирующих судов (СВГ) как нового направления в судостроении построила в 2002 г. первое такое судно-прототип для использования его в каналах Венеции. Как известно, местные власти уделяют большое внимание сохранности города-музея, и СВГ, почти не производящее волны на полном ходу, пришлось бы там как нельзя кстати. Результаты испытаний подтвердили правильность проектной концепции и практически совпали с данными прошлой нашей публикации. Фирма-строитель отмечает все преимущества СВГ, отраженные в свое время Ю. Лобынцевым, и естественно, основ гидродинамики СВГ она не раскрывает — на очереди заказы от США, Японии и ЕС.

В этой связи предложение автора не теряет актуальности как для профессиональных судостроителей, так и для любителей-самостройщиков. Скажем, судно длиной 5–6 м и водоизмещением около тонны, выполненное по предложенной схеме, почти ничем не отличалось бы конструктивно и технологически от обычного малого водоизмещающего катера, но при этом требовало бы для достижения крейсерской скорости в 20–22 км/ч всего 12–15 л.с. мощности, и расходовало менее четверти литра топлива на километр пути. Не менее интересно попытаться оснастить его парусом (благо длинным эффективным килем СВГ обладает изначально) — и мы получим быстроходный мотосейлер, конструктивно не осложненный двухрежимностью обводов. Есть обширное поле для экспериментов по уменьшению смоченной поверхности судна. Пожалуй, единственный недостаток СВГ — увеличенная осадка — будет с лихвой компенсирован его преимуществами.

А.Д.

Кильватерный след практически плоский

Эскиз теоретического чертеж СВГ

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

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

БОГОРОДСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД
ИСО 9001
Россия, 607600, Нижегородская область, г. Богородск
ул. Пушкина, 24 т. (83170) 201-04 ф. (83170) 233-64

СУДОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ
для катеров и яхт
мощностью 10-230 л. с.

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

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

Продукция сертифицирована

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

Набирая обороты!

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".
Одежда и обувь для рыбаков. Осуществляем отправку в регионы

117036, Москва, ул. Шверника, 4 Тел. (095) 126 9046, 126 1170 126 9863
Интернет-магазин http//www.marion.ru; E-mail:alfa@marion.ru

НАВИКОМ

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

Цветной эхолот переднего обзора

INTERPHASE
Forward Looking Technology

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

PORT ARTHUR

International
yachtpaint.com

Лучшие средства по уходу за катером:

лаки,
краски,
грунты,
очистители

(812) 322 38 91, 322 38 95
E-mail: info@portarthur.ru
www.portarthur.ru
www.pilotbook.ru

PORT ARTHUR

Каталог «ПОРТ АРТУР» предлагает судовое комплектующее оборудование:

— изделия из нержавеющей стали и пластика
— электрооборудование
— рулевое управление, приборы
— транцевые плиты
— аксессуары для интерьера
— средства по уходу за катером

(812) 322 38 91, 322 38 95
E-mail: info@portarthur.ru
www.portarthur.ru
www.pilotbook.ru

Рыбакам и охотникам
Нефтяникам и газовикам
Службам спасения и экстренной помощи

АЭРОСАНИ-АМФИБИЯ "ПАТРУЛЬ"

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина,мм.	5300
Ширина, мм.	2000
Высота по огр. винта, мм.	2250
Мощность двигателя, л/с	102
Масса, кг.	450
Максимальная скорость:	
по глубокой воде до, км/ч	50
по мелководью до, км/ч	70
по снегу и льду до, км/ч	130
Емкомсть баков, л	70
Грузоподъемность, кг	400
Мореход. (выс. волны), м	0,3
Расход топлива, л/ч	15
Пассажировместимость, чел.	5

www.amfibia.ru

по снегу и льду
по воде и камышу
по горной реке и болоту

г. Саратов
тел.: (8452) 45-00-05
e-mail: torex@renet.ru

ТОРЭКС САРАТОВ

Бот-шоу в Арендале:

лодочная ярмарка для окрестного населения

Раз в год, в конце весны, гавань курортного городка Арендаль на юге Норвегии до отказа забита разномастными суденышками, а по ее берегам, уставленным временными шатрами, течет бесконечный людской поток. И хотя традиционно проводимая здесь лодочная выставка явно превосходит по своим масштабам как петербургскую бот-шоу, так и московскую MIBS, мероприятие не претендует не то что на международный — даже на общенациональный статус. Главная фигура, ради которой ежегодно и затевается подобное действо — это "частник", прибывший в Арендаль со всеми своими чадами и домочадцами из городка или деревушки по соседству.

В общем, и своей направленностью, и атмосферой "Sørlandets Båtmesse Arendal" больше похожа на торговую ярмарку. Посетив ее уже во второй раз, мы с радостью повстречали старых приятелей, завели немало новых интересных знакомств и по традиции приняли участие в "тестовом семинаре", по полной программе испытав больше десятка лодок местного производства в лабиринтах окрестных фьордов и в открытом море.

Кто продает и кто покупает

— Наша выставка, которая проводится в Арендале уже 24-й раз, опять немного "подросла", — сообщил директор бот-шоу Йон Хёвик. — В ны-

нешнему году в ней приняли участие 46 торговых и сервисных компаний, а также 47 судостроительных фирм, представивших 57 лодочных брендов. Всего судов различных типов здесь 182, причем 112 из них, наиболее крупных — на воде. "Ковш" гавани не вместил всех желающих, поэтому часть лодок пришлось размещать у причалов соседней марины. Посетили бот-шоу более 20 тысяч человек, в основном жители окрестных городов, расположенных в радиусе 150–200 км — Кристиансанна, Скиена, Порсгрунда, Мандала... Арендаль находится в самом центре морской курортной зоны, и многие воспользовались случаем, чтобы в начале сезона заодно навестить свои летние дачи. Выставка относится к категории "розничных", поэтому многие посетители не просто приценивались к предлагаемым лодкам, но и прямо на месте оформляли покупки. Один из участвующих в бот-шоу дилеров с гордостью объявил мне, что за два дня продал три десятка пластиковых мотолодок и РИБов — больше чем на миллион крон! Неплохо идут и крупные каютные катера, во многом благодаря тому, что в последнее время стало выгодно брать банковские кредиты — процентная ставка относительно невысока.

— Надо сказать, что лодка для норвежца — еще и выгодное вложение денег, — добавил координатор "тестового семинара" Томас Вислёфф. — За подержанную пластиковую посудину можно выручить примерно такую же сумму, что была уплачена за новую пять-шесть лет назад — грубо говоря, теряешь только то, что неизбежно съедает инфляция. При этом стоит отметить, что подавляющее большинство даже совсем старых суденышек находятся в весьма приличном состоянии — норвежский климат вынуждает несколько зимних месяцев хранить лодки в "тепличных условиях" на берегу, и лишь совершеннейший лентяй не воспользуется случаем, чтобы оценить состояние корпуса и привести его в порядок. А вот с автомобилями, как, наверное, и у вас в России — совсем иная история, зимняя эксплуатация и соль на дорогах не идут им на пользу, поэтому с возрастом они очень быстро дешевеют...

Кстати, о ценах. После первого знакомства с прайс-листами может создаться впечатление, будто норвежские лодки — одни из самых дорогих в мире. (Впрочем, нечто подобное можно сказать и о продуктах в местных супермаркетах). Нам объяснили, что причину следует искать в норвежской системе налогообложения — во-первых, отличающейся очень высокими ставками, а во-вторых, весьма и весьма запутанной. Изучение экспортных цен, очищенных от местных налогов, дает уже совсем иную картину: на мировом рынке продукция норвежских судостроителей, пусть и действительно недешевая, уже практически не выбивается из общего ценового ряда. По крайней мере, несколько опрошенных нами российских трейдеров сочли экспортные цены на большинство норвежских лодок вполне разумными даже по отечественным меркам.

Страна и лодки

И бот-шоу, и последовавший за ней "тестовый семинар" для журналистов проводились под патронажем ассоциации "Norboat", насчитывающей 350 членов, 80 из которых представляют собой судостроительные фирмы. Аналогичные организации, которые объединяют на взаимовыгодной основе местные компании, имеющие отношение к малому судостроению, производству лодочных аксессуаров, торговле и соответствующей инфрастуктуре, имеются практически во всех странах Европы (кроме, увы, родной России). Глава "Norboat" Эрленд Притс с готовностью согласился ответить на несколько вопросов, чтобы помочь нам получить общую картину в масштабах страны.

— Сколько маломерных судов на сегодняшний день у жителей Норвегии?

— Абсолютно точными данными я не располагаю, поскольку не все лодки подлежат регистрации, но, по моим прикидкам, общее число их составляет около 750 тысяч.

— В эту цифру наверняка входят и "мелочь", и парусники?

— Да, относительно небольших гребных и гребно-моторных лодочек из них примерно 20 тысяч. Парусных яхт — 45 тысяч. В нынешнем году ждем рекорда продаж полноразмерных парусников — примерно 550 штук, но на общем фоне это все равно мало.

— Тогда получается, что подавляющее большинство составляют моторные лодки и катера. Какие их классы наиболее популярны?

"Чудеса магнетизма" — этот замечательный коврик даже в очень сильную качку удерживает на месте посуду, мобильники, рации, ключи и т.п.

Юные норвежские гонщики на дистанции

— Дейкрейсеры и "крейсеры выходного дня" (оба класса близки, но несколько отличаются автономностью плавания), а также традиционные открытые лодки с консольным управлением. Надо сказать, что владельцы последних тоже стремятся к повышению уровня комфорта, поэтому большинство новых моделей имеют тенты, ветровые стекла и т.п. уже в стандартной комплектации.

— Смогли бы вы составить обобщенный портрет типичного местного судовладельца или вообще норвежца, увлеченного ботингом — в смысле, пол, возраст, профессия, уровень доходов?

— Вряд ли. Простейший подсчет показывает, что при лодочном флоте примерно в 750 тысяч единиц и населении страны около 4.5 млн. трудно найти взрослого норвежца, хотя бы раз не ступавшего ногой в лодку.

— Сколько прогулочных судов производят норвежские судостроители в год?

— Примерно 6–8 тысяч, не считая "полиэтиленок". Объемы выпуска в последние годы заметно растут — лодочный рынок Норвегии испытывает феноменальный подъем, плоды которого и пожинают наши судостроители.

К "полиэтиленкам" присматривалась в основном молодежь

— Сколько идет на экспорт?

— Местные производители не обязаны в этом перед нами отчитываться, но думаю, что около трети.

— В каких странах норвежские лодки наиболее известны?

— Прежде всего у соседей — в Швеции, Дании, Германии, хотя продукция наших судостроителей пользуется заслуженным уважением также в Швейцарии, Англии, Франции и Испании.

— Какие бот-шоу проводятся в Норвегии и когда?

— Основных, имеющих международный статус— четыре, все их проводит "Norboat". Главная и наиболее представительная встреча из разряда "бот-шоу под крышей" — "Sjøen for Alle" — проводится в марте, в городке Лиллестрём неподалеку от Осло, а главная лодочная выставка на воде,"Båter i Sjøen", проходит в столице уже в конце сезона, в сентябре. Пользуясь случаем, приглашаю на выставки 2005 г. и российских участников.

— По вашему мнению, это действительно выгодно — и устраивать бот-шоу, и участвовать в них?

— Конечно. Иначе бы из года в год одни и те же компании не возвращались к нам с завидным постоянством и не появлялись бы новые. А это означает, что участие в ботшоу приносит финансовый успех, причем косвенно и для организаторов. Ведь наша общая задача, грубо говоря — делать деньги.

Ярмарка — это праздник

Подобному принципу бот-шоу в Арендале отвечает в полной мере. На плоту, каким-то чудом втиснутом между заполнившими гавань лодками, наяривает оркестр. Сбиваются с ног представители местного общепита — жарят, варят, наливают газировку, соки, пиво и кое-что покрепче на любые вкусы. На головах у многих посетителей, прежде всего у детей — забавные шапочки с мордами морских чудищ или разноцветные русалочьи парики, купленные здесь же у разносчика.

Официоза минимум. "На воротах", которых тут по сути нет (это просто прорехи в хиленьком временном ограждении), стоят в основном бодрые норвежские пенсионерки или юные разгильдяи с квитанционными книжками в руках, причем работают представители столь разнородных социальных категорий исключительно на общественных началах, поскольку большая часть прибыли от билетов идет на благотворительные цели (об этом чуть ниже). Публика кругом добродушная и приветливая, всегда готовая помочь даже в нестандартных ситуациях. Например, когда мне понадобилось сделать снимок гавани с верхней точки, одна из бабушек-билетерш подробно растолковала, как именно проникнуть на крышу закрытого днем ночного клуба и где проще всего перемахнуть через забор. Сторожа, добавила она, там нет и отродясь не было, что жаль — было бы кому меня впустить.

Это действительно ярмарка, где идет бойкая торговля, в том числе аксессуарами, порой имеющими к ботингу довольно отдаленное отношение: например, стилизованной под тузики и яхтенные детали мебелью, весело болтающимися под напором воды шлангами-поливалками для сада или "волшебными" ковриками, к которым обычная фаянсовая тарелка или тот же сотовый телефон намертво прилипают даже почти в вертикальном положении (вещь на катере или яхте, кстати, весьма по-

Приз наших симпатий на сей раз завоевал "Askeladden 805 Commuter"

лезная). Чистильщик обуви на причале, неизменно окруженный зеваками, тоже оказался не прост — согласно его уверениям, секретный состав применяемой ваксы позволяет сделать обычные кожаные туфли настолько водостойкими и "дышащими", что изобретатели мембраны "GoreTex" и иже с ними просто лопнут от зависти.

Однако основные обороты здесь все же не от веселой "мелочевки", которая столь настойчиво стремится попасться на глаза — на первом месте в ряду покупательских приоритетов, несомненно, стоят лодки. Те, что помельче — до 4–5 м длиной — оккупируют береговые стенды, посудины покрупнее плотными рядами и шеренгами стоят у причалов.

Полиэтиленовый рай

До первого посещения бот-шоу в Арендале мы пребывали в твердой уверенности, будто полиэтиленовые лодки производит в Норвегии только "Pioneer". Если судить по объемам выпуска и богатству ассортимента, эта компания действительно "классик жанра", но, как выяснилось, помимо нее полиэтиленом здесь занимается еще как минимум с десяток фирм, поскольку в береговой экспозиции лодки из этого материала попадаются на каждом шагу. Размеры, обводы, дизайн и расцветки — буквально на все вкусы.

Например, "Hasle Summer Fun 365" "притворяется" РИБом. Есть рулевая консоль — совсем как у взрослых, и пара ковшеобразных сидений. На транце установлен 15-сильный "Johnson", с которым

обещается скорость до 27 уз (50 км/ч). Оригинальная расцветка притворы именуется "гранит" — в основную серую массу полиэтилена намешаны отблескивающие черные вкрапления. (Да и вообще подобные порошкообразные или гранулированные добавки, придающие корпусу более привлекательный вид, пользуются у производителей подобных лодок немалой популярностью — предлагается с десяток комбинаций цветов на выбор. Скучноватые матовые поверхности начинают "играть" — эффект примерно такой же, как у автомобильной краски "металлик").

Желтый картоп "Steady-260" компании "Fjord Verk Stedet AS" похож на разборную надувнушку, а более солидный "River-450" под 25-сильный мотор выполнен по тримаранной схеме. Запевала полиэтиленового производства "Pioneer" представил наиболее широкую гамму моделей более-менее "классических" очертаний, часть из которых помимо мотора можно оснастить парусом. Словно разноцветные абажуры, просвечивают на ярком солнце десятки полиэтиленовых каяков, поставленных ради экономии места стоймя.

Интересуется "полиэтиленками" прежде всего молодежь, что неудивительно — по сравнению с РИБом схожих размерений лодка такого типа, даже оборудованная дистанционным управлением, примерно на 20% дешевле. Странно, что подобные демократичные лодочки в нашей стране практически неизвестны — крошечный полиэтиленовый "Дельфин" (почти полный аналог французского "Спортияка"), выпускавшийся в середине 70-х, давно и прочно забыт. Может, причина в том, что тогдашние копиисты западных штучек остановились на самом простом и дешевом варианте, больше похожем на стиральное корыто?

Все начинается в детстве

Только представьте себе комментарий в "Правде" времен застоя: обуянные жаждой наживы капиталисты коварно прививают норвежским мальчишкам и девчонкам любовь к морю, парусу и мотору, исподволь воспитывая-зомбируя будущих покупателей своей дорогой техники... А, между тем, нечто подобное и впрямь прозвучало из уст одного из стендистов, наблюдавшего за устроенными прямо напротив городской набережной детско-юношескими соревнованиями по водно-моторному спорту: "Хорошая затея! Лет через пять кто-нибудь из этих ребят обязательно придет ко мне выбирать собственную лодку..."

"Skibsplast 675 HT" — лодка-трансформер

"Viknes 830" — очень удачный катер для рыбалки и дайвинга

Резон в подобных словах, несомненно, был — стремление к воде у норвежцев в крови, а условия для его реализации здесь создаются с самого детства, причем не только для богатейских отпрысков.

Участников около сотни, но тоже никаких попыток "надуть щеки" — как нам объяснили, это вовсе не общенациональный чемпионат, а обычная открытая встреча, организованная местным водно-моторным клубом. Проводилась она целиком и полностью на средства, вырученные от продажи входных билетов на бот-шоу — отсюда и волонтерский энтузиазм билетеров! Дуло баллов на пять-шесть, яхтенные фалы вовсю колотило о мачты, но юные гонщики лихо носились по волнам пролива, причем девчонки, которых здесь было больше трети, не отставали от сильного пола. Ребята постарше гонялись на катамаранах, но больше всего было "Винрейсов" с 9.9-сильными моторами — в основном новенькими "Yamaha", хотя попадались и древние "боевые" движки. Поддерживал энтузиазм юных гонщиков не менее боевой экземпляр гоночной оффшорной лодки класса "ProVee", стоящий на трейлере по соседству.

Постоянный почетный экспонат выставки — старинный двухмачтовый деревянный парусник "Бой Лесли" — тоже принимает участие в подобном "зомбировании" норвежской молодежи, служа учебной партой для юных моряков. Не забыта и совершеннейшая мелкота: возле довольно большого складного бассейна, по которому лихо носятся радиоуправляемые катерочки с электромоторчиками, всегда толпится малолетний народ, нетерпеливо заглядывая за плечи вооруженных радиопультами счастливцев, а служители только успевают менять и перезаряжать аккумуляторы.

В открытом море и в паутине фьордов

В ходе тестового семинара, который стартовал сразу после закрытия бот-шоу, собравшимся из разных стран "морским" журналистам была предоставлена возможность испытать 17 катеров норвежского производства — в основном новинок сезона. Как и в прошлом году (отчет см. в № 188), тестовые маршруты включали и открытое предштормовое море (пролив Скагеррак), и извилистые прибрежные шхеры с относительно спокойной водой, и прямой, как стрела, широкий пролив, на берегу которого расположен Арендаль — кстати, тест-драйверы многих "лодочных" изданий давно облюбовали этот район именно благодаря разнообразию условий. В качестве базы были задействованы также соседние городки Лингёр и Рисёр в 60–80 км от Арендаля. Меняясь лодками согласно заранее составленному расписанию, за штурвалом каждой из них мы с коллегами провели не менее двух часов.

"Ramin 26 Classic" — "типичный норвежец"

О наиболее интересных лодках планируем подробно рассказать в отдельных тестовых отчетах, здесь же ограничимся сведениями общего порядка.

Естественно, среди тестовых лодок имелись "типичные норвежцы" наподобие испытанных нами в прошлом году "Joda 270 TC" и "NorStar 950" — вместительные туристские посудины традиционного облика, способные в зависимости от мощности мотора уверенно идти как в глиссирующем, так и в водоизмещающем режимах. Обилие кают, включая и кормовую, позволяет обеспечить семейный экипаж теплом и комфортом в холодную погоду, а классические, проверенные веками обводы с отформовками "под клинкер" легко справляются с высокой морской волной. Лодки такого типа вы обязательно встретите в любой местной гавани, а об их неослабевающей популярности свидетельствует тот факт, что в модельных рядах подавляющего большинства норвежских судостроительных компаний наряду с лодками более современного облика обязательно присутствует и "классика". Казалось бы, при столь отработанной концепции совершенствовать тут уже нечего, но "Ramin 26 Classic" и "Ramin 30" вполне обоснованно несли на бортах наклейки "новинка" — конструкторы представили оригинальные варианты трансформации интерьера, позволяющие полнее распорядиться ограниченным внутренним пространством.

К этой же категории можно отнести и стильный "Fjord Terne 28" — та же великолепная мореходность и столь же несколько непривычный режим глиссирования с заметным

"Joda 370 Sport" с модной "кабриолетной" компоновкой

"Fjord Terne 28" — тоже "кабриолет", но в классическом стиле

кормовым дифферентом, хотя большую часть обитаемого пространства здесь занимает просторный открытый кокпит с обилием мягких диванов, закрываемый тентом. Единственный минус "типичных норвежцев" с точки зрения судоводителя — ограниченная маневренность в узкостях, обусловленная наклонным валом, поэтому лодки такого типа нередко оборудуют носовым подруливающим устройством.

Несмотря на суровый климат Норвегии, в нынешнем сезоне здесь пользуются большой популярностью трансформируемые "кабриолеты". Ярким отражением подобной "моды" стали скоростные моторные яхты "Marex 330 Cabriolet Cruiser" — открытая версия испытанного нами в прошлом году "Marex 330 Scandinavia", и "Joda 370 Sport". Вместо обычного для крупных скандинавских лодок закрытого центрального салона — огромный открытый кокпит с "солнечными" лежаками, а защитой от непогоды служит тент из нескольких секций, которые можно устанавливать раздельно.

А вот просторный и стерильно пустой кормовой кокпит "Viknes 830" продиктован исключительно функциональностью. Своей компоновкой эта утюгообразная посудина полупрофессионального облика немного напоминает польские "Арамисы", хотя она крупней, мореходней и значительно комфортабельней. Идеальная лодка для рыбалки — имеются замедляющая гидромуфта, позволяющая обеспечить минимальную скорость для троллинга, дублирующий пост управления в кокпите и целый набор специального оборудования. Чего стоит, например, специальный шкафчик-сушилка для непромоканцев! На рыбаков и дайверов нацелен и "Wiking 25", отличающийся более "универсальным" внешним видом.

Компании "Nidelv" и "Ibiza" представили сразу несколько относительно компактных (6–7 м длиной) скоростных прогулочных лодок с компоновкой "cuddy cabin", пригодных для перевозки на трейлере и рассчитанных как на стационарные, так и на подвесные моторы. Объединяют продукцию обеих фирм очень достойные ходовые качества, тщательная проработка в мелочах и великолепная шумоизоляция — даже на полном ходу можно переговариваться вполголоса, словно в автомобиле.

Какой норвежец не любит быстрой езды? Вот и на сей раз за "голубую ленту" тестового семинара боролись уже знакомые нам конкуренты — "Hydrolift" и "Goldfish". "Hydrolift C-31" чуть не дотягивал до установленного нами на модели "24R" прошлогоднего 71-узлового рекорда, разогнавшись "всего лишь" до 64 уз (118 км/ч). Но какую песню при этом поет пара хромированных настроенных глушителей! "Харлей"? Тепловоз? Американский "muscle car"? Словом, стоит только запустить 750-сильный "MerCruiser V8", и все головы в гавани поворачиваются в твою сторону. Звук — неотъемлемая часть имиджа лодки, равно как и суперсовременное оборудование водительского места. На огромный экран виртуальной приборной панели можно вывести изображения обычных аналоговых приборов со стрелками, карту, показания эхолота или радара... Впрочем, "Goldfish 25 RIB Tender" не намного отставал от соперника — и по богатству оборудования, и по скорости, которая составила 61 уз (113 км/ч).

Но приз наших симпатий на сей раз достался не "спортсменам". Своей основательностью и практичностью "Askeladden 805 Commuter" с его тщательно продуманной компоновкой "walkaround" и великолепными ходовыми качествами заставил позабыть об адреналиновых забавах, и мы обязательно расскажем об этой лодке подробнее. Кроме того, особого внимания заслуживает и еще одна новинка — "Skibsplast 675 HT". Первый образец модели "730 HT", послужившей ей основой, мы испытали еще в прошлом году. Трансформируемый интерьер заслуживал всяческих похвал, но со стационарным 250-сильным "MerCruiser" лодка отличалась некоторой нестабильностью поведения на воде. К началу нынешнего сезона "Scibsplast" создал на основе того же корпуса версию под подвесной мотор, свободную от большинства недостатков предшественницы. Дельфинирования нет и в помине, а кроме того, освободился кормовой кокпит, сиденья в котором также трансформируются. Нормальными спальными местами теперь можно обеспечить 6 чел. — и это на лодке менее 7 м длиной! Имеется на борту и полноразмерный выгороженный гальюн — единственно, его кабина по-прежнему ограничивает обзор на заднем ходу.

Общение с представителями судостроительных компаний показало, что норвежские производители всерьез присматриваются к быстро растущему российскому рынку и готовы к деловым контактам. Помощь в их установлении готов оказать и наш журнал — интересующую потенциальных дилеров информацию можно получить непосредственно в редакции "КиЯ".

Артем Лисочкин

Фото автора и Атле Кнутсена ("Båt Magazinet")

“UIVA-2004”

уверенно держится на плаву

Выставка UIVA-2004, которая традиционно проходила в конце августа в Финляндии, не относится к числу ведущих европейских бот-шоу, точнее флот-шоу (почти все экспонируемые на ней суда выставлены прямо на воде вдоль длинных бонов Хельсинкского яхт-клуба).

Но значение ее для скандинавских мореходов-любителей весьма заметна. Здесь можно не только потрогать интересующую модель судна и посмотреть в реальном морском антураже, но получить хорошую скидку на многие товары в преддверии осеннего снижения продаж и даже ознакомиться с некоторыми новинками, которые по каким-либо причинам не успели “засветиться” в начале сезона.

Прохладное лето этого года не сказалось на объеме продаж товаров морской тематики: за первое полугодие оборот судов увеличился на 3%, моторов — на 16%, а число выставленных на UIVA-2004 лодок доросло до рекордных 300, шестую часть которых составил парусный флот. Ограничением стала сама акватория (площадью 2000 м²) гавани клуба, неспособной вместить больше экспонатов. Почти половину из них представили финские производители, заметно было также участие Швеции, США и Польши, а всего в выставке участвовало 19 стран мира.

Если говорить о наиболее качественных переменах по отношению к прошлогоднему событию, то стоит отметить явную тенденцию к расширению предложения классических быстроходных прогулочных катеров-кабриолетов в ретростиле, выполненных с использованием ценных сортов дерева либо стилизованных под деревянные, таких как 6-метровый “Quicksilver-20 Classic” по очень умеренной цене 35 000 евро. Финское отделение компании “Порт-Артур” помимо импорта известных читателям катеров “Karnic” организовала в Эстонии производство подобных стильных катеров с водометами и дизелями “Steyr” по проекту конструктора Свена Столе, приложившего руку к разработке многих популярных у нас моторных судов из Финляндии. Такие катера покупали большей частью шведы, но стро-

Мода на катера-кабриолеты подобралась и к северным границам Европы

На стендах — скидки в полный рост

Заметную группу образовали алюминиевые РИБы с водометами — как стационарными, так и подвесными

ители надеются заинтересовать ими и датчан, немцев, а также любителей классики из других стран Европы. Прочие "монстры" финского судостроения привлекали посетителей сниженными на 10-20% ценами на отдельные модели, а также демонстрировали опоздавшие к сезону новинки. Новый "Yamarin-5920" открыл новый ряд прогулочных моторных лодок в компоновке "Cuddy Cabin", с небольшой интегрированной в корпус носовой каютой, но не слишком сложно оборудованных. Строители полагают, что они будут интересны прежде всего небольшим молодым семьям. Симпатичные черты того же ретростиля — деревянные планширы, грубоватые прямоугольные формы деталей оборудования, тиковые палубы — характерны для новых моделей от "Finnmaster" и шведских "Uttern". Новинка от одного из самых обширных экспонентов, "Bella Veneet", — каютный 8.8-метровый "Aquador 28" — также была исполнена в традиционном для серии духе. Катер выгодно отличается от собратьев по бренду новой архитектурно-компоновочной схемой: проходы вдоль бортов стали шире и глубже, как в практичных катерах схемы "walkaround", полномерная же рубка-салон сохранила свой узнаваемый динамичный силуэт. Из-за несколько уменьшившейся вследствие этого ширины рубки конструкторы пошли на оригинальный шаг — переместили вход в малую спальную каюту из носовой части судна на верхнюю палубу; чтобы попасть в нее, надо поднять вверх длинный участок пайола в салоне, при этом открывается до-

В этой польской моторной лодке необычно реализована идея "саней Фокса"

"Ретро" соседствует с хай-теком в катерах от "Anytec" и "Порт-Артура"

Парусное каноэ ни в чем не уступало швертботам "Walker Bay"

ступ в не слишком просторный, но широкий "первый этаж".

Оригинальные новинки показали и другие участники выставки. Довольно много было РИБов с корпусом из алюминия, часть из них оборудована водометными движителями. Подобная комбинация пригодилась бы и на нашем речном бездорожье. Один из небольших РИБов от фирмы "Interbarco" оснащен американским водометом подвесной конструкции "Jetpack" в едином транцевом модуле вместе с двигателем. Но по экспериментаторскому духу впереди оказались братья-поляки из Гданьска. Их совместная с норвежской компанией "Kaper Brisfjord" разработка — моторная лодка с трехкилевым корпусом, напоминающим сани Фокса, — привлекала внимание необычным дизайном и яркой расцветкой. Правда, пробный выход в слегка штормящий залив показал, что мореходность "оригинала" при более тщательном проектировании могла быть и повыше — группа заинтересовавшихся лиц приняла на попутной волне прохладный соленый душ на невысокой в общем скорости 35–40 км/ч.

В обширной яхтенной части экспозиции среди белоснежных красавиц от "Beneteau", "Elan", "BMB" и прочих "иномарок" с громкими именами сновали самые что ни есть демократичные швертботы и каяки с простейшим вооружением, управляемые полными достоинства бородатыми капитанами в клубных фуражках. Наиболее же покупаемым экспонатом, пожалуй, стал новый материал — рулонный перфорированный пенополиэтилен, который подкладывают под подушки сидений в кокпите — он не позволяет им слишком сильно промокать и плесневеть. Его цена по случаю презентации составляла "всего" 16 евро за 1 м². Любит все-таки рядовой финский судовладелец свое судно и не склонен ни в чем ему отказывать, особенно если это будет способствовать его лучшей целости и сохранности.

Алексей Даняев
Фото автора

15. - 23.1.2005

Больше радости от жизни!

Если Вы хотите сделать Вашу жизнь еще более интересной, получить больше радости и удовольствий, непременно посетите выставку лодок и яхт в Дюссельдорфе. Здесь, в 18 залах выставочного комплекса 1.650 экспонентов из разных уголков мира представят Вашему вниманию уникальные изобретения для развлечений на воде, которые созданы дарить Вам радость и делать Ваш отдых поистине незабываемым! Самая новейшая информация и ценные советы!

boot Düsseldorf
..another dimension

www.boot.de

ООО «Мессе Дюссельдорф Москва»
123100, Москва
Краснопресненская наб., 14/2,
павильон 7
Тел.: (095) 259 77 29, 940 40 71
Факс: (095) 230 25 05, 205 72 08
E-mail: PikulevaE@messedi.ru
Internet: www.messedus.mega.ru

Messe Düsseldorf

ТРАУЛЕРЫ, с которых не ловят рыбу

На этот раз наш традиционный обзор зарубежной техники посвящен сравнительно мало известному у нас, но, тем не менее, довольно распространенному классу прогулочно-спортивных судов. Это мореходные, эксплуатируемые обычно на переходном к глиссированию режиме крейсерские катера, чисто условно именуемые траулерами.

Такие стилизованные под рыбацкие суда — явление в основном северное; они популярны в первую очередь там, где пассажиры значительную часть времени вынуждены проводить не на открытой палубе, а во внутренних помещениях. Главными критериями оценки подобных траулеров являются не изысканный дизайн и роскошь интерьеров и даже не показатели скорости на гладкой воде, а обитаемость во время плавания в реальных условиях, способность поддерживать приемлемую скорость на морском волнении.

Эти стилизованные катера не рассчитаны на длительные выходы в океан, но их можно назвать судами класса “река—море”. В качестве примера их возможностей упомянем 13 500-мильное плавание французского траулера “L'Aquanaut” через Германию и Швецию в Санкт-Петербург и обратно вдоль южного берега Балтики, продемонстрировавшее достоинства подобных судов и на внутренних путях, и в открытом море.

Отметим, что при всей размытости термина “моторная яхта” его както не принято использовать, говоря

На верхнем фото: малые траулеры северного типа — продукция фирмы “Minor”, выпускающей семь моделей катеров длиной от 6.5 до 10.5 м

Согласитесь — на фоне обычных рыболовных судов белоснежные катера изысканных форм смотрелись бы слишком вызывающе. Фото сделано в Травемюнде.

о типичных малых траулерах, даже если они имеют скорость до 30 уз и престижны точно так же, как джипы, чьи прародители были скромными военными "виллисами" среди "мерседесов". Нам скорее подходит выражение "быстроходный семейный дейкрейсер в стиле траулера"... А вот в названии больших и уже далеко не типичных траулеров, длиной свыше 13–14 м, ряда французских и итальянских фирм (например, "Island Gypsy", "Nautica", "Ocean Alexander") используется сочетание "motoryacht".

* * *

Траулеры, о которых идет речь, в отличие от траулеров рыбопромыслового флота и от тральщиков ВМФ, не имеют ничего общего с тралами как таковыми*. Официально термин "траулер" применительно к судам прогулочным не принят и не фигурирует ни в одном из морских словарей, хотя при всей своей расплывчатости понятен и известен уже много лет, тем более, что на сегодня подобные стилизованные катера серийно выпускаются чуть ли не двадцатью предприятиями в США, Канаде, Финляндии, Норвегии, Швеции, Франции и т. д.

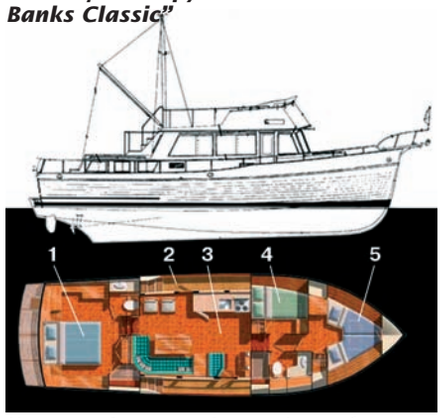
Попробуем разобраться, как такое могло произойти?

Родословная

Классический малый рыболовный траулер всегда отличали исключительно высокие мореходные качества и в первую очередь — повышенная остойчивость, совершенно необходимая для безопасного подъема через борт трала с уловом (при обычной для мелких судов бортовой схеме траления). Траулер имел максимально возможную свободную площадь рабочей палубы, надежно ограженную фальшбортом, это было необходимо для укладки сетей, размещения подъемных устройств и приема улова. Для работы со снастями следовало предусмотреть свободный проход вдоль бортов, а это обусловливало "островное" расположение рулевой рубки. Эта рубка, занимавшая не более 30–35% длины корпуса, должна была быть достаточно высокой и обеспечивать круговой обзор: шкипер, как правило, управлял судном стоя и ему очень важно было видеть все происходящее рядом; требовалась и ювелирная точность управления судном при всех операциях с буксируемым тралом, и умение отслеживать волну. Неслучайно, говоря о рубке рыболовного траулера, иногда используют выражение "пилотхауз" (pilothouse), имея в виду аналогию с высокой и удобной лоцманской рубкой или, точнее, рубкой лоцманского бота, к управляемости которого тоже предъявляются особо высокие требования. О внешнем виде такой рубки особо не задумывались, тем более, что зализанные формы рубки на обычных для рыболовных судов скоростях до 12–14 уз были не нужны. На длительное пребывание в море такое судно не рассчитывали — сразу же доставляли улов, пересыпанный льдом, на базу, так что спальные места можно было не оборудовать; обходились рыбаки и без камбуза, а вот способность выходить в море практически при любой погоде выгодно отличала суда данного типа.

Легендарный "Spray", с которого фирма "Grand Banks" начала выпуск стилизованных "траулеров"—36-футовиков

Серийная модель мирового рекордсмена по числу выпущенных единиц — 42-футовика "Grand Banks Classic"



На плане: 1 — кормовая комфортабельная 2-местная каюта; 2 — широкие побортные проходы; 3 — салон, совмещенный с камбузом и постом управления; 4 — комфортабельная носовая 2-местная каюта с санузлом; 5 — носовая 2-местная каюта

Известная финская модель одновального траулера "Minor 27WR"

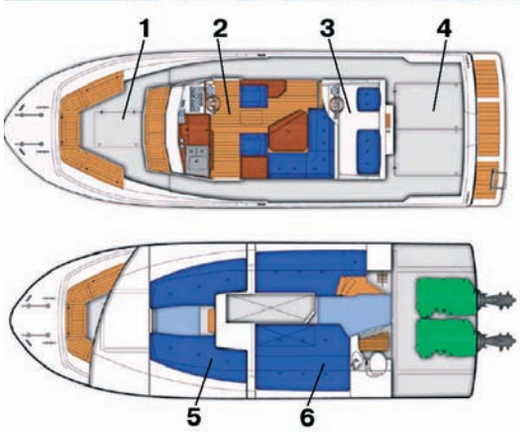
Можно предположить, что первые прогулочные траулеры были теми же самыми промысловыми судами, отслужившими свое и используемыми для отдыха отставного моряка с семейством. Разумеется, с них снимали ненужное оборудование, а рулевую рубку увеличивали — несколько продляли в корму, чтобы разместить бытовые помещения. В дальнейшем такой вариант оценили по достоинству и начали проектировать подобные суда, с самого начала предназначенные для семейных прогулочных выходов. Естественно, появились такие "бывшие" траулеры в районах развитого морского рыболовства; в местах скопления малых промысловых судов они, по крайней мере внешне, ничем не выделялись среди своих рабочих прототипов с их традиционными, сугубо функциональными, но малоэстетичными формами. Это кровное родство не могло не сказаться на основных чертах современных прогулочных траулеров, более или менее стилизованных под промысловое судно; чисто условным упоминанием слова "траулер" теперь лишь подчеркиваются высокая надежность и мореходность модели, а также наличие высокой, удобной для управления рубки.

Первый прогулочный траулер специальной постройки выпустила на рынок американская компания "Grand Banks" (имеющая производства в Сингапуре и Малайзии). По идее основателя фирмы Роберта Ньютона его компаньон инженер Кен Смит в 1962 г. разработал проект 10.8-метрового деревянного траулера "Spray", на базе которого в следующем году был создан первый серийный одновальный дизельный "36-футовик", неслучайно называемый легендарным. На нем были оборудованы две просторные каюты и салон,

* Попутно заметим, что все эти термины ведут историю от латинского слова traqula, означающего "рыболовная сеть, невод".

в которых человек нормального роста мог выпрямиться; имелись камбуз и санузлы. Дальность плавания без дозаправки составляла 1100 миль при 8-узловой крейсерской скорости. При постоянном совершенствовании модели число построенных траулеров "Grand Banks 36" давно уже перевалило за 1100. Впрочем, это не рекорд, ибо следующая — несколько увеличенная 42-футовая модель пользовалась (и пользуется) еще большим спросом: таких траулеров построено более 1300! Сразу же отметим, что с каждым годом скорости траулеров все больше отличались от свойственных судам промысловым — возрастали до 20–25–30–32 уз. И характерно, что легендарная 36-футовая модель "Classic" — единственная, имеющая категорию "B" (выход в прибрежные районы моря); начиная с 42-футовой, все остальные модели "Grand Banks" имеют категорию "A".

На сегодня заводы компании выпускают стеклопластиковые суда 18 моделей длиной от 9.7 до 22 м (32–75 футов) и стоимостью от 336 тыс. до 1880 тыс. евро, но траулерами в нашем понимании можно назвать только самые малые из них. Как сообщает фирма, суда с этой маркой, напоминающей о Большой Ньюфаундлендской банке — центре североатлантического промыслового района, можно встретить под флагами 35 стран мира.



Классический траулер — финский катер "Targa 31"

На плане: 1 — носовой кокпит; 2 — салон, совмещенный с камбузом и постом управления; 3 — "летучий" пост управления; 4 — кормовой кокпит и люк МО; 5 — носовая 2-местная каюта в полную высоту; 6 — 3-местная каюта с санузлом под палубой салона

Основные черты

Первое, что отличает современный малый траулер, это высокая и несколько старомодная по форме рубка (прямоугольные очертания, квадратные окна). Рубка с высотой до подволока 1.90–1.95 м занимает уже около 60% длины судна, поскольку в едином объеме размещены не только пост управления, но и салон с камбузом. Это объясняется тем, что владелец судна чаще всего сам управляет им и, как правило, не хочет отделяться от семьи. Обязательное наличие прохода вдоль бортов — это не просто принятая при планировке "walkaround" узенькая "потопчина", а именно свободный и

Финский журнал "Kippari" (VII, 2004) приводит интересное сравнение показателей "Targa 31" при различных вариантах передачи с одним и тем же двигателем мощностью 240 л.с.

Число оборотов	Наклонная линия вала			Угловая колонка			Водомет		
	Скорость, уз	Шумность, дБ (А)	Расход топлива, л/миля	Скорость, уз	Шумность, дБ (А)	Расход топлива, л/миля	Скорость, уз	Шумность, дБ (А)	Расход топлива, л/миля
Миним.	4.2	57	0.42	3.9	63	0.47	3.4	55	0.44
1000	5.4	77	0.57	5.1	65	0.57	4.2	60	0.52
1500	6.8	64	1.13	7.2	67	1.04	6.0	63	0.86
2000	8.8	72	2.08	9.3	71	1.76	7.3	70	1.60
2500	13.2	76	2.06	18.5	72	1.21	9.4	77	2.35
3000	21.0	78	1.69	26.1	76	1.27	22.8	80	1.58
Макс.	25.8	81	2.11	32.6	77	1.55	30.2	83	1.90

Основные данные некоторых типичных траулеров серийного выпуска

Модель	Страна	Длина, м	Ширина, м	Водоизм. порожнем, т	Число кают	Категория CE	Тип движителя*	Макс. мощность, л.с.
"Rhea Marine 1100 Trawler"	Франция	11.00	3.50	8.0	2	B	в	2×360
"Halvorsen 32 Gourmet"	США	10.80	3.66	6.5	1	B	в	2×250
"Island Gypsy 32 Eurosedan"	США	9.92	3.72	7.4	1	B	в	2×230
"Island Gypsy 36 Classic"	США	10.97	3.99	12.2	2	B	в	2×315
"Aquanaut Drifter 950"	Голландия	9.60	3.30	8.7	2	C	в	200
"Aquanaut Drifter 1050"	Голландия	10.60	3.50	9.3	3	B	в	250
"Aquanaut Drifter 1150"	Голландия	11.65	3.90	10.9	3	B	в	300
"Aquanaut Drifter 1250"	Голландия	12.65	4.10	12.0	3	B	в	2×170
"Nautica 32 Classic"	Франция	9.92	3.72	7.4	2	A	в	2×90
"Nautica 36 Classic"	Франция	11.18	4.06	12.7	2	A	в	2×135
"Nautica 40 Classic"	Франция	12.19	4.35	15.5	3	A	в	2×210
"Menorquin Yacht 100"	Испания	9.90	3.70	8.0	1	B	в	2×200
"Menorquin Yacht 110"	Испания	10.96	3.75	10.0	1	B	в	2×260
"Menorquin Yacht 120"	Испания	11.30	3.92	12.0	2	B	в	2×300
"Targa 23"	Финляндия	7.56	2.72	2.6	2	B	к	285
"Targa 27"	Финляндия	8.76	3.04	3.4	2	B	к	300
"Targa 31"	Финляндия	10.14	3.15	5.6	3	B	к	2×300
"Targa 35"	Финляндия	11.30	3.50	6.5	3	B	к	2×300
"Nord Star 24"	Финляндия	7.80	2.70	2.5	2	B	к	260
"Nord Star 31"	Финляндия	10.10	3.15	5.0	3	B	к	2×260
"Minor 25 WR"	Финляндия	7.60	2.60	1.85	1	B	в/к	160
"Minor 27 WR"	Финляндия	8.50	2.85	2.9	2	B	в/к/м	315
"Minor 34 WR"	Финляндия	10.40	3.40	6.0	3	B	в/к/м	315

** в — наклонный вал; к — поворотно-откидная колонка; м — водомет*

хорошо защищенный фальшбортом и релингом проход шириной не менее 350–450 мм. Минимально возможные размерения траулера как раз и диктуются в первую очередь шириной. Если считать необходимостью размещение у лобовой стенки рубки поста управления, двери в нижнюю носовую каюту и места для работающего с картой помощника рулевого и приплюсовать к занимаемой ими ширине размер двух проходов вдоль бортов, получается около 2.8–3 м. При обычном для быстроходных малых катеров отношении длины к ширине порядка 2.8 это и диктует минимальную длину 7.8–8 м.

С возрастанием размерений траулеры — моторные яхты — движутся уже в режиме, близком к водоизмещающему; соответственно отношение длины к ширине возрастает до 3.3–3.5 и минимальная длина увеличивается до 10.5–12 м. На таких катерах обычно появляется летучий мостик или, как минимум, крыша рубки используется как солярий. Разумеется, чем крупнее катер, тем больше размываются унаследованные от промыслового траулера черты, он все более принимает привычный облик традиционных для данного региона крейсерских катеров с развитыми надстройками, занимающими практически всю длину корпуса. Формы судна, включая рисунок окон, приобретают модные очертания, подчеркивающие стремительность облика, появляются и различные "архитектурные излишества".

Так, турецкая фирма "Peer Gynt", специализирующаяся на выпуске траулеров, рекламирует строящийся по проекту Ван дер Вельдена огромное (38 м) судно "экспедиционного стиля" с дальностью плавания 6000 миль (10-узловым ходом).

Кстати сказать, название "траулер" теперь используют даже строители двухкорпусников: фирма "Trawler Pajot", стараясь подчеркнуть большую высоту борта, значительный район плавания и наличие летучего мостика серийных катамаранов "Greenland", "Maryland" и "Cumberland" (длиной 34 – 44 фута) так и именуют их "траулеры-катамараны".

Однако подчеркнем, что наибольший интерес с точки зрения профессиональной представляют именно малые — длиной 8–12 м — траулеры. И дело не только в том, что они не столь дороги и более доступны для самостоятельной постройки: здесь от проектанта требуется подлинное мастерство компоновки, так как разместить спальные каюты и придать столь небольшому судну с непропорционально высокой рубкой цельный гармоничный вид очень сложно.

* * *

Напомним, что в "КиЯ" № 160 была напечатана статья об одной из базовых моделей хорошо известного во всем мире финского семейства из шести траулеров "Targa". Заметим, что эта 27-футовая "Targa-27", спроектированная в 1983 г. Иоханом Карпеланом, оказалась настолько удачной по всем показателям, что уже более двадцати лет выпускается без особых изменений; она с успехом эксплуатируется и как универсальный (многоцелевой) рабочий катер, и как вариант относительно недорогой (порядка 100–150 тысяч евро) "семейной моторной яхты" со скоростью до 32 уз.

В "КиЯ" № 187 помещены результаты редакционных испытаний дру-

Относительно легкий (4.5 против 6.8 тонны у "Targa 35") траулер "новейшего поколения" — "Rhea 1100"

На плане обозначены: 1 — носовая 2-местная каюта 2.06×1.45 м с высотой до подволока 1.86 м; 2 — обеденный уголок 2.25×1.95 м с высотой 1.93 м, трансформируемый в спальное место; в салоне по правому борту — санузел (5) и место водителя, по левому — бар и камбуз; 3 — купальная платформа; 4 — кокпит 1.87×2.7 м; 6 — проход с минимальной шириной 0.33 м.
Цена 300 000 евро.

Французский журнал "Moteur Boat" (II, 2003) приводит интересные данные по скоростям и экономичности "Rhea 1100"при установке двух дизелей "Yanmar" с турбонаддувом по 260 л.с.

Число оборотов	*Скорость, уз*	*Расход топлива*, л/ч*	*Дальность плавания на 1 л, миль*
2000	*9*	*18*	*0.50*
2400	*11*	*31*	*0.35*
2800	*15*	*46*	*0.33*
3200	*19*	*61*	*0.31*
3600	*23*	*86*	*0.27*
4000	*27*	*110*	*0.24*

** Запас топлива — 950 л*

Пример того, к чему приводит увеличение размерений, размывающее характерные черты рыбопромыслового судна. Алюминиевый катер "Molokai Strait 72" длиной 21.6 м, рекламируемый как стилизация норвежских рыболовных траулеров, унаследовал от них лишь умеренную скорость хода, зато при крейсерской скорости 8–9 уз его радиус действия превышает 4500 миль. Это уже типичный представитель моторных яхт "экспедиционного стиля".

гого финского траулера — "Nord Star Patrol", чуть более крупного (31 фут) и подходящего как для патрульной службы, так и для любителей быстрой езды. Его максимальная скорость увеличена до 42 уз.

На этот раз приведем для сравнения материалы по двум траулерам — 31-футовому "Targa" и 37-футовой модели "Rhea 1100" французской фирмы "Rhea Marine" (г. Ла-Рошель).

В табличной форме приведены основные данные типичных траулеров длиной до 12 м.

Корпус

В силу нечеткости скоростных пределов построенных судов данного класса, формы их корпусов достаточно разнообразны. Голландцы, исторически предпочитающие путешествовать внутренними водными путями и потому уделяющие особое внимание низкому волнообразованию, строят "траулероподобные" стальные моторные яхты для режима чистого плавания с U-образными классическими формами подводной части. Не стесненные скоростными ограничениями морские траулеры, нуждающиеся для успешного противостояния стихии в дополнительной мощности, чаще всего проектируют под переходный режим движения — с широкой транцевой кормой, килеватостью днища 20–22°,а иногда и развитой седловатостью палубы. Финны, несмотря на приписываемую им медлительность, ориентируются исключительно на более быстроходные варианты со скоростью хода 30–35 и даже до 45 уз; соответственно такие "траулеры" имеют типичные глиссирующие килеватые формы корпуса, как бы ни противоречило это, казалось бы, самой концепции всепогодного морского трудяги-тяжеловоза.

Первые потребительские траулеры нашего 10–12-метрового размера строились из дерева, и это также было унаследовано как стилизаторский прием при всеобщем переходе малого судостроения на стеклопластик: суда часто имеют "клинкерную" обшивку борта, как бы выполненную из досок кромка на кромку. Из пластика строят даже довольно большие катера "Grand Banks", хотя при таком размере (15–20 м) уже становится выгодным использование стали. Голландские "Pedro", напротив, делают стальными начиная с длины 9 м, причем качество изготовления корпусов настолько высоко, что внешне их не отличить от пластиковых. Но если тихоходный вариант еще можно построить из стали, то глиссирующие траулеры однозначно строят пластиковыми. Высокая надстройка осложняет выполнение требований остойчивости, поэтому, как правило, ее делают из алюминия.

Моторная установка

Не слишком выгодный для большинства траулеров полуглиссирующий режим движения в условиях повышенного волнения предполагает использование среднеоборотных дизельных двигателей с передачей мощности на винт посредством прямого наклонного вала — компоновка не очень шумная, развивающая высокий упор, но увеличивающая габаритную осадку, что налагает определенные ограничения на выбор района плавания. Встречаются как одно-, так и двухмоторные установки; здесь определяющими факторами являются предпочтения владельца. Пониженные маневренные качества одновинтовых компоновок компенсируются установкой подруливающих носовых устройств. На быстроходных вариантах возможно применение поворотно-откидных колонок и даже водометов, следствием чего становятся повышенная проходимость, маневренность, удобство обслуживания, но эти характеристики уже подходят не столько для частных дейкрейсеров, сколько для служебных катеров.

Однако на сегодня наиболее типичным вариантом остается надежная двухмоторная установка с наклонным валом и расположением моторного отсека в районе миделя. Заметим, что фирмы даже для серийных моделей зачастую не приводят значения максимальных скоростей и расходов топлива, оставляя решение этого вопроса на усмотрение заказчика. Необходимую скорость (естественно, в каких-то пределах) обеспечивают заменой марки (и мощности) дизеля; при установке двигателей в средней части судна изменение нагрузки обычно не вызывает сколько-нибудь серьезной переработки проекта.

Запасы топлива на траулерах нашего размера (9–12 м) начинаются с 400 л и обычно достигают 1500, а на некоторых моделях даже 1800 л. С таким бункером можно пройти экономичным ходом не одну тысячу миль, что и предполагает океанская категория района плавания.

* * *

Рассмотренные материалы дают основание утверждать, что мореходные и скоростные прогулочные суда, чисто условно называемые траулерами, составляют отдельную специфическую группу, которая заслуживает внимания и может оказаться перспективной для многих районов нашей страны.

Алексей Даняев,
Юрий Казаров

Водоизмещающие моторные яхты голландских фирм

Некоторые яхтостроительные фирмы Голландии не только участвуют в ежегодных яхтенных выставках, но и проводят в Европе своеобразные Дни открытых дверей, на которых посетители могут подробно ознакомиться как с ассортиментом верфи, так и с полным циклом производства. Здесь каждый может собственными глазами увидеть всю технологическую цепочку изготовления яхты — от раскроя металла на корпус до ходовых испытаний. На таком Дне открытых дверей, который проводила верфь "VRI-JON Jachten", и довелось в начале апреля 2004 г. побывать нашему корреспонденту.

Это предприятие, которому уже более 30 лет, строит моторные яхты из стали с 1985 г. Современная программа верфи включает шесть моделей яхт типов "Surprise" и "Contessa" различных модификаций с длиной корпусов от 10.6 до 15 м. Небольшой (всего 16 человек), но очень опытный персонал верфи строит превосходные лодки с чрезвычайно высокими потребительскими качествами. Это достигается как за счет тщательного выбора применяемых материалов и оборудования, так и постоянного контроля качества на всех стадиях технологического процесса.

Весь процесс проектирования ведется, естественно, только с применением компьютеров, а само "конструкторское бюро" состоит всего из двух человек. Как и большинство моторных яхт голландской постройки, яхты верфи "VRI-JON" пригодны как для плавания по внутренним водным путям (благодаря малой осадке и небольшой высоте надстроек), так и в открытом море (за счет высокого надводного борта и мореходных обводов). На всех яхтах обязательны системы горячей, холодной воды, фекальная и сточная цистерны, душ, отопительная система, устройство подключения берегового питания, комплект навигационной и радиоаппаратуры, брашпиль с электрическим или гидравлическим приводом. На яхтах длиной 9 м и более, кроме того, устанавливается носовое подруливающее устройство и, при желании заказчика, дизель-генератор (на яхтах длиной более 13 м он уже входит в стандартную комплектацию).

При изготовлении судна применяется современная технология: плазовая разбивка выполняется компьютером, а нарезка всех деталей набора корпуса и листов обшивки производится на плазменном автоматизированном стенде с программным управлением (лазерные стенды пока не применяются — голландцы консервативны и не склонны тратить деньги на модные новшества, если тех же результатов можно добиться уже апробированными методами). Во время нарезки на все детали сразу же наносятся необходимые стыковочные метки, а на листах наружной обшивки еще и размечается ватерлиния. Вся обшив-

"Hydro-Craft 46"

Поворотный движительный комплекс яхты "Hydro-Craft 46", включающий гидромотор и винт в кольцевой насадке

Основные данные яхты "Hydro-Craft 46"

Длина наиб., м	14.25
Ширина, м	4.10
Осадка, м	1.10
Двигатель	"Volvo Penta" 190 л.с.
Гребной двиг.	Гидромотор 160 л.с.
Скорость, уз:	
максимальная	8.5
крейсерская	6.5
Количество спальных мест	4
Категория плавания	"B"(Offshore)

На кормовой палубе яхты "Contessa 45"

"Contessa 45"

кальную яхту. Двигатель "Volvo Penta" (но может быть установлен и "Yanmar") мощностью 190 л.с. работает на гидронасос, а гидравлический мотор с винтом расположен в поворотной насадке, имеющей угол поворота 180°. Такой движитель, названный фирмой "HYPROP", удобен при маневрировании в узкостях и при швартовке в стесненных гаванях: яхта практически одинаково управляется на переднем и заднем ходу! Следующая техническая новинка: виртуальная "приборная панель" — выведенный на экран бортового компьютера ряд индикаторов и органов управления судном и его уникальным движителем, включая пусковую кнопку главного двигателя.

Еще одно большое эксплуатационное достоинство новой яхты: очень низкая высота верхней точки надстройки над уровнем воды — всего 2.40 м*, — что в сочетании с чрезвычайно просторным интерьером, целиком расположенным на одном уровне, не часто встречается на подобных яхтах.

Флагманским кораблем верфи "VRI-JON" является яхта "Contessa 50". На этом судне особенно большие и исключительно комфортные жилые помещения, оно обладает хорошей мореходностью и великолепно на ходу. Выпускается в двух вариантах — с рулевой рубкой и с откидным верхом ("кабриолет").

В стандартном варианте эта яхта имеет две двухместные каюты с максимальным уровнем удобств. Предусмотрено оборудование еще двух спальных мест в салоне. Для яхты этого класса, разумеется, внутреннее оборудование и мебель оформляются полностью по желанию клиентов. Вместе с тем "Contessa 50" имеет свое "персональное лицо" и "представительную внешность", которые отчетливо узнаваемы.

Яхты меньших размерений "Contessa 45", "-40", "-37", "-33" в стандартном варианте имеют прибрежную категорию плавания ("C" Inshore), но могут быть дооборудованы и для получения морской категории "B" (ручные осушительные помпы, более толстые стекла на иллюминаторах и т. д.).

Очень хорошее впечатление производит "Contessa 37", при ее средних размерах и стоимости она уютна, удобна и вместительна.

Несмотря на столь краткое описание этих голландских моторных яхт, их характерные черты очевидны: это мореходность, надежность, комфорт и длительный срок службы.

И в заключение нельзя не сказать еще об одной характерной для Голландии традиции — проведении выставок-ярмарок яхт "second hand", на одной из которых побывал наш корреспондент. И, хотя тема культуры вторичного рынка судов в Голландии находится за рамками этой статьи, посещение этой ярмарки позволило сделать некоторые выводы о тенденциях в голландском яхтенном судостроении в последние годы. Очевидно заметное преобладание надежных водоизмещающих моторных яхт со стальными корпусами, экономичной силовой установкой и скоростями в диапазоне 6–12 уз. Большинство их имеют длину в пределах 8–15 м. Как правило, это суда смешанного плавания типа "река—море", они хорошо приспособлены для плавания по внутренним водным путям (поскольку имеют малую осадку и небольшую высоту надстроек) и в то же время сертифицированы по категории "B" европейской классификации (разрешен выход в открытое море при ветре до 8 баллов и волне до 4 м включительно). Представляется, что такие яхты вполне пригодны для эксплуатации на Северо-Западе России, а также на сибирских реках и могут представить большой интерес для россиян.

Следующая, не столь многочисленная группа — это большие роскошные моторные яхты длиной 17 м и более, с корпусами из стали или стеклопластика, как правило, уже имеющие сертификат категории "A" Ocean.

И последняя самая малочисленная группа: глиссирующие быстроходные моторные яхты различных размеров. Строительство подобных яхт с корпусами из углепластика в Голландии началось лишь в последние годы, и они пока не завоевали должного положения на рынке.

Учитывая характерные особенности многих акваторий России, вполне вероятно, что с ростом покупательной способности населения развитие отечественного рынка моторных яхт вполне может пойти по "голландскому" пути.

Борис Кришталь,
г. Бремерхафен, Германия
Фото автора

* Требование для прохода под мостами по каналам.

Основные данные яхты "Contessa 50"

Длина наиб., м	*14.97*
Ширина, м	*4.60*
Осадка, м	*1.20*
Водоизмещение, т	*22.00*
Двигатели	*2x"Yanmar" 160 л.с.*
Дизель-генератор	*"Panda 4.5 ND"*
Скорость, уз:	
максимальная	*10*
крейсерская	*7*
Категория плавания	*"B" Offshore*

“Contessa 37”

“Contessa 40”

Основные данные яхты “Contessa 37”

Длина наиб., м	11.20
Ширина, м	3.80
Осадка, м	1.20
Водоизмещение, т	10.50
Двигатель	“Yanmar” 100 л.с.
Количество спальных мест	2–4–6
Скорость, уз:	
максимальная	8
крейсерская	6
Категория плавания	“C”

ка, независимо от длины и водоизмещения будущей яхты, изготавливается из стали толщиной 4 мм, именно поэтому в процессе многолетней эксплуатации обшивка корпуса не претерпевает никаких деформаций. Детали поступают на стапельный участок, где производится сборка корпуса подетальным методом. На заготовке деталей и сборке корпуса работают четыре человека, и изготовление корпуса занимает у них ровно один месяц, включая монтаж релингов и цистерн из нержавеющей стали.

После того как сборка закончена, начинается тщательная зачистка перед покраской, после чего корпус перемещают в покрасочный бокс. Его окраску, а также палубы, надстройки и нанесение ватерлинии выполняют два маляра, и уходит у них на это почти столько же времени, сколько на изготовление корпуса, а именно четыре недели. Покраска ведется под непосредственным надзором представителя фирмы, выпускающей краску. Покрытие наружной части корпуса состоит из пяти слоев (не считая грунтовки) — в итоге лакокрасочное покрытие без обновления держится до 15 лет и более, не теряя товарного вида (и, разумеется, без малейших следов коррозии на корпусе). На верфи нам довелось видеть подержанный 15-летний катер, подготавливаемый на продажу, так вот за это время краска его корпуса ни разу не обновлялась, а по внешнему виду его было не отличить от новых катеров!

После полной окраски корпуса изнутри и снаружи в него монтируются двигатель и все системы. Эту работу выполняет один механик за две недели. При выборе силовой установки учитываются как предполагаемые скоростные характеристики лодки, так и экономичность, поскольку, по мнению голландцев, умеющих считать деньги, именно этот показатель имеет решающее значение при выборе моторной яхты.

Изнутри корпус покрывается слоем теплоизоляции пятисантиметровой толщины. Этим занимаются исключительно отдельно приглашаемые сотрудники специализированной фирмы, и уходит у них на это один-два дня. Затем идет внутренняя отделка.

Благодаря высокой организации производства и гибкой системе проектирования верфь может по желанию клиентов вносить изменения в базовый проект. Это касается выбора необходимого оборудования, иных принадлежностей, различных пород дерева для отделки интерьера, мебели. Четыре столяра выполняют работу в течение восьми недель. После этого уходит еще две недели на установку навигационных приборов, сантехники, электрических светильников, отопителей и другого оборудования. Все яхты имеют продуманный, удобный в пользовании и хорошо читаемый электрический щит, на который выводятся в числе прочего сведения о состоянии аккумуляторных батарей (напряжение, ток зарядки/разрядки, процент оставшегося заряда). Электрическая схема включает устройство для подключения берегового питания, автоматическое зарядное устройство, инвертор для преобразования постоянного тока 12/24 В в переменный 240 В. Пока идет монтаж и отделка интерьера, парусный мастер изготавливает тенты и чехлы. Вот и все — яхта готова.

Пульт управления двигателем яхты “Hydro-Craft 46”, выполненный в виде сенсорной панели компьютерного монитора

Из яхт, серийно выпускаемых верфью “VRI-JON Jachten”, наиболее интересной по техническому решению, на наш взгляд, является модель, которая впервые была представлена на выставке в Дюссельдорфе в 2004 г.: это “Hydro-Craft 46”.

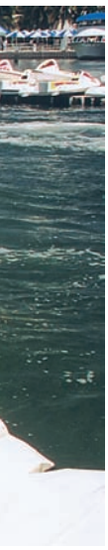
Проявленная изобретательность и творческий подход при ее конструировании позволили создать уни-

Карибские тесты гидроциклов “YAMAHA”

Мы давно привыкли к оригинальным причудам японских моторостроителей, поэтому никто в редакции ни на сантиметр не изумился, когда “Yamaha” пригласила российских дистрибьюторов и корреспондента “КиЯ” в мексиканский город Канкун на испытания гидроциклов “а-ля 2005”. Для японцев эта затея экономически оправдана по многим горизонталям. Во-первых, головное “ямаховское” предприятие в этой области производства находится хотя и в США, но очень близко — милях в 300 — от полуострова Юкатан, где расположен Канкун. Во-вторых, Россия по рангу относится к “ямаховскому” департаменту маркетинга ОМДО (об этом — ниже), ну а, в-третьих, дистрибьюторы практически за все расплачивались из собственного кошелька, так что организаторам можно было особенно не скупиться…

Кто бы мог поверить, что еще 30 лет назад Канкун представлял собой всего лишь маленькую рыболовецкую деревушку с сотней голодных жителей. Сейчас же это — благоухающий курорт с десятками первоклассных отелей, плотненько натыканных в изголовье белоснежной песчаной полоски, которая безмятежно тянется вдоль лазурно-нежных вод Карибского моря. Пожалуй, это самое посещаемое туристами место в Мексике.

Гидроциклы ныне переживают (за исключением, естественно, США) далеко не лучшие времена. Ограниченный спектр применения, эксплуатация исключительно летом, дороговизна и определенные сложности с межсезонным хранением ставят эти яркие водометные “развлекалки” в один разряд с часами от “Картье”, “фордовским” “Ягуа-



ром" и коньяком "Louis Royer". Так сказать, спокойно можно прожить и без некоторых излишеств. Тем не менее есть несколько сегментов рынка, где водным мотоциклам замены пока нет. Это силовые, спасательные структуры, но главным, конечно же, остается обширный рынок проката — тысячи отдыхающих не прочь за смешные деньги с ветерком и улюлюканьем откатать минут 10–15 вблизи изможденного зноем пляжа! В справедливости этого тезиса я воочию убедился в Канкуне, где на местном пляжном Бродвее насчитал 51 урчащую водометную единицу; при этом 49 из них представляли знатную семью "Yamaha" и лишь два происходили от конюшни канадского "Sea-Doo".

Именно поэтому нас и позвали смотреть новинки. В частности, в Канкуне должна была произойти презентация главной сенсации будущего года — трехместного "VX 110 SPORT" с четырехтактным двигателем. Как уверяли фирменные маркетологи, полноценной именно прокатной машины и по очень доступной цене. Экономическая составляющая характеристик данной модели звучала более чем весомо: на одной заправке можно проехать 3.81 часа, а расходы на 100 часов эксплуатации (бензин плюс масло) — всего 850 долл. Для сравнения, у сходных по параметрам "Sea-Doo GTI" и " Polaris Freedom" эти показатели значительно хуже — 1.75 часа и 1852 долл. и 2.57 часа и 1639 долл.

Кстати, впервые в истории производства гидроциклов количество четырехтактных моделей в "ямаховской" линейке 2005 г. оказалось доминирующим, хотя, если помните, всего три года назад в каталогах фирмы значились сплошные двухтактники. Случилось это оттого, что в условиях пляжного проката экологическая совместимость, малый шум и экономичность четырехтактника имеют первостепенное значение. Об этом и о прочих тенденциях в мире гидроциклов на семинаре нам поведал господин Сугияма, вице-президент американского отделения "Yamaha". То, что США имеют первостепенное значение для любого производителя водных мотоциклов, говорят цифры продаж "Yamaha" за 2004 г. (в скобках — суммарный объем рынка всех фирм). США — 30 000 (всего в стране продано 80 000 гидроциклов), Европа — 4600 (10 000), Япония — 1200, Австралия — 100, Ближний Восток — 1200 (2000), Латинская Америка — 520 (1000), Азия — 400 (700), ОМДО — 1200 (2000).

В последнюю группу стран — "остальные" — входит и Россия, поэтому мы и сидим на презентации между "наркодельцами" из Колумбии и закоренелыми мусульманами из Саудовской Аравии. И те, и другие внимательно слушают и делают вид, что распространяют "ямаховскую" идею "кандо" и торгуют исключительно водными мотоциклами…

Из России пожаловали почти все дистрибьюторы и, конечно, "Петросет", объем "ямаховских" продаж которого уже спокойно можно при-

равнять к солидной европейской стране. Улыбок на их лицах не видно — японские "папы" постоянно повышают отпускные цены на всю гамму водно-моторной продукции. Вот, возможно, и придется кое-кому собирать внезапный урожай, а кому-то упаковывать чемоданы. Это после многолетних стараний российского отдела маркетинга, руководимого Татэо Мацумото (кстати, в Канкуне его не было, и всей организацией занимались М. Номура и Т. Уено). Ведь уже сейчас японцы на территории бывшего СССР занимаются не только консолидацией заказов, но и активной рекламной поддержкой.

На взаправдашние "покатухи" "ямаховцы" по-царски расщедрились и выкатили девять моделей грядущего 2005 г. за исключением популярной и отменно продающейся стоячей модели "Super Jet 700" и базового 80-сильного двухтактника "Wave Runner XL 700". Просто эта парочка не претерпела абсолютно никаких изменений по сравнению с нынешним сезоном.

Мы, конечно же, расписались за технику безопасности и поставили жирнющую галочку против пункта, где большими буквами значилось, что "Yamaha" ни за что, кроме исправности техники, ответственности не несет.

К величайшему сожалению, я сразу же оседлал "FX Cruiser High Output" с четырехтактным четырехцилиндровым двигателем (пять клапанов на цилиндр, система газораспределения DOHC). "С сожалением" я сказал потому, что после этого гидроцикла все прочие лошадки на полуметровой карибской волне казались откровенными "Жигулями" первой модели (за исключением, пожалуй, 170-сильного "GP 1300 R"). Скорость 368-килограммовый трехместный круизер набирал уверенно, входил в повороты без ошибок, а уж сиденья и вовсе хотелось навсегда заныкать для домашнего употребления. Добавьте к этому эффектную футуристическую раскраску, просторные рундуки, обилие приборов на панели, встроенные в корпус противошумные экраны и резонаторы, пульт дистанционного управления, позволяющий не только мгновенно отключить двигатель, но и перевести его в режим для начинающих — и вы сразу поймете, какой гидроцикл обязательно будет блестеть в будущем году на "Пелорусе" (яхта Р. Абрамовича на Средиземном море).

В наши задачи входило сначала во всю прыть погонять по узким проходам среди кишащих крокодилами дремучих мангровых зарослей национального парка "Козумель", где проверялась маневренность и устойчивость аппаратов, а затем выйти в открытое море, где уже можно было без боязни выжать гашетку до самого упора...

Следующим мустангом оказался

подо мной самый главный тестовый хит — ярко-красный и тоже трехместный "VX SPORT". Конечно, тут нет ничего лишнего: приборная панель скудновата, "кресла" попроще, а 110 сил не дают возможности противоречить ветру, как надо, но, учитывая прокатную направленность данной модели, сразу понимаешь, что лоск рабочей лошади ни к чему. Тем более, что и цена этого аппарата с четырехтактным двигателем более чем умеренная. Удивительно только одно — объявленная оптовая цена для российских дистрибьюторов практически одинакова с розничной ценой в США (6999 долл.), а ведь это сразу может возродить поток серого импорта. По маневренности и управляемости "спорт" ничуть не отличался от ранее испытанного "круизера". В целом, это законченный продукт, четко построенный по требованию определенного рыночного сегмента. Кстати, этот флагман будущего проката также оснащен системой подавления шума и вибрации (YSSS). По заверениям конструкторов, она до 70% поглощает внешний ходовой шум и за счет смягчения деформации элементов конструкции значительно увеличивает ресурс гидроцикла.

На десерт мне достался "GP 1300R". Вот уж где мощи и агрессии в избытке! На этом красавце с двухтактным трехцилиндровым двигателем установлены каталитический конвертер и компьютерная система управления работой двигателя (YEMS). Этот необузданный жеребец предназначен в первую очередь для опытных наездников, поскольку солидную порцию адреналина можно получить уже на третьей секунде после нажатия ручки газа — сразу даже пятками чувствуешь скорость (это на 38-градусной жаре). Тем более, что этот гидроцикл почти на полметра короче "круизера" и на резких поворотах роет волну так, что джигита вовсе не видно из-за мощного разноцветного фонтана брызг. Интересно, что на цилиндры двигателя этой модели (то же самое у 155-сильного "XLT 1200") нанесено керамическое покрытие, позволяющее экономить топливо за счет выравнивания температуры нагрева элементов поршневой группы. Производители уверяют, что и моторесурс такого типа двигателей значительно больше.

Останавливаюсь "посреди" океана и смотрю по сторонам. Эффектно рассекает соленую волну на "простеньком FX" с передвижной рулевой колонкой и изящными сиденьями один из руководителей нашей дистрибьюторской компании. Глядя на него и на авторитетные повороты другого, кажется из московской фирмы, который "оседлал" бело-желтый двухтактный "GP 800R", совсем нельзя сказать, что российский рынок гидроциклов стагнирует. Этот короткий (2.93 м), легкий (268 кг) гидроцикл с двухтактным двигателем на 120 л.с. завоевал больше всего чемпионских наград в своем классе. На волне и на скорости на нем, конечно, приходится больше стоять, чем сидеть.

Представитель "Петросета" пытается с ветерком проехать перед моей фотокамерой на трехместном 155-сильном "XLT 1200" (двигатель двухтактный трехцилиндровый). У него-то все получается отменно, только мне никак не построить кадр — стоит остановиться и навести объектив, как тотчас какой-нибудь саудовский дилер обдаст тебя с ног до головы соленой водой.

"1200-й" с технической точки зрения по праву считается наиболее продвинутым агрегатом. В прошлом году его даже объявили в США гидроциклом года. Дело в том, что эту "люксовую" стильную модель "ямаховцы" умудрились начинить и системой шумоподавления, и карбюратором с ускорительной помпой, и оригинальной системой клапанов, и пятью позициями триммера, и 13-функциональным приборным дисплеем!

…Самолеты из Канкуна взлетают всегда в сторону Кубы, до которой всего-то 150 км. Вот и наш "боинг" набирает высоту прямехонько над ярко-белой ленточкой пляжа, и хотя еще только полдесятого утра, я успеваю насчитать под собой как минимум пару десятков прокатных трудяг-гидроциклов. Так и хочется сказать "ямаховским" боссам — верной дорогой идете, товарищи…

Андрей Великанов

Фото автора

ПЕТРОСЕТ-БОЛЬШОЙ
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР YAMAHA MOTOR CO LTD

YAMAHA

Целого моря мало…

гидроциклы YAMAHA

товар сертифицирован

Розничная продажа: *Санкт–Петербург, П.С., Большой пр., 100. Тел.: (812) 346–16–19. E–mail: bolshoi100@petroset.ru*
Розничная продажа: *Санкт–Петербург, В.О., Средний пр., 86. Тел.: (812) 320–54–75. E–mail: sredni86@petroset.ru*
Оптовые поставки: *Санкт–Петербург, В.О., Средний пр., 86. Тел./факс: (812) 103–55–05.* **www.petroset.ru**

"AQUAQUAD" — гидроцикл-гибрид

Основные данные гибридного катамарана "Aquaquad"

Длина, м	2.80
Ширина, м	1.49
Высота, м	0.92
Вес без ПМ, кг	55
Объем надувных спонсонов, л	436
Грузоподъемность, кг	250
Мощность ПМ, л.с.	25

В ЮАР любят небольшие моторные катамараны. Наверное, самый знаменитый из них — "Gemini ZapCat" — совсем недавно прошел испытания на нашей "мерной миле" (см. № 191). Относится к этой категории и необычный гибрид катамарана, гидроцикла и РИБа под названием "Aquaquad", выпускаемый одноименной южноафриканской компанией. Водитель с пассажиром располагаются на сиденье мотоциклетного типа, как на аквабайке, хотя катамаранная схема придает аппарату значительно большую статическую остойчивость — фирма-производитель на полном серьезе рекомендует его даже рыболовам. Но все же основные потребители "Aquaquad" — любители быстрой езды и водной акробатики, ведь одной из главных особенностей моторного катамарана является образующаяся между спонсонами на ходу "воздушная подушка", вызывающая эффект аэродинамической разгрузки. С 25-сильным подвесным мотором обещается скорость не менее 55 км/ч. Спонсоны, как и на "ZapCat", надувные из ПВХ, что не только облегчает хранение и транспортировку, но и обеспечивает большую безопасность на "водном бездорожье". Заводские испытания проводились и на прибойной волне Индийского океана, и на славящейся своими порогами реке Усуту в Свазиленде — "Aquaquad" показал себя молодцом. Единственно, так и не удалось преодолеть вверх по течению пару участков — там, где его скорость превышала 60 км/ч. В настоящее время серийно выпускаются три модификации аппарата, отличающиеся лишь комплектацией дополнительным оборудованием: "Tuberider" — для спортсменов-катальщиков, "Waterhog" — для рыболовов и охотников и профессиональный "SPAQ" для силовых структур.

Двухрежимный «BANAANI»

До какой скорости можно разогнать обычную рыбацкую гребную лодку? Смелые парни из гоночной команды финского городка Сёдербю, что на островах под Турку, Стиг Хагман и Ян-Эрик Клингберг доказали, что предела изобретательности не существует. Они установили 7.5-литровый мотор Форда на стеклопластиковую лодку длиной в 6 м и смогли разогнать ее по балтийским фьордам до скорости свыше 50 уз! Конечно, чудес не бывает, для успешной реализации дерзкого замысла лодка, получившая имя «Banaani», потребовала известных доработок. В корме были установлены массивный дейдвуд и алюминиевая консоль для поддержки наклонного вала с частично-погруженным винтом и пером руля. Ходовую устойчивость совершенно не приспособленного к глиссирующему режиму движения вельботного корпуса водоизмещением 800 кг обеспечила пара стальных пластин вдоль киля, спрямивших днище в корму от миделя. Винт диаметром 14 и шагом 30 дюймов (355×762 мм) перерабатывает 330 л.с. с вала мотора. Судя по характеру обтекания судна на малом ходу (нижнее фото), переделка мало отразилась на его обычных ходовых качествах, так что этот забавный эксперимент можно считать успешным практическим воплощением идеи двухрежимного корпуса.

Супер-макси
готовится к первому плаванию

Один из самых знаменитых долгостроев в истории современного яхтостроения — огромная 115-футовая (35 м) гоночная яхта “Maiden Hong Kong”, вот уже около четырех лет строящаяся на малазийской судоверфи “DK Yachts” для гонконгского яхтсмена Фрэнка Понга по проекту аргентинского конструктора Хуана Коуйоуджийяна под шифром “115 K”, готовится к спуску на воду.

Фрэнк Понг, крупный предприниматель и мультимиллиардер, широко известен в Юго-Восточной Азии как страстный яхтсмен, заядлый гонщик и поклонник всевозможных “хай-тековских” парусных “игрушек”. Именно технологические инновации, широко разрекламированные компанией “Juan Yacht Design” в начале нашего века, и послужили основанием для того, чтобы избрать это КБ в качестве проектировщика новой лодки, которая должна была стать быстрейшим гоночным однокорпусником мира.

Этим же объяснялся и довольно странный, на первый взгляд, выбор им судоверфи-строителя. Вместо того, чтобы доверить постройку судна сложнейшей конструкции одной из хорошо известных верфей с высокой репутацией, Понг соблазнился посулами немецкого предпринимателя Ханнеса Ваймера, который в начале 90-х гг. основал в Малайзии строительную фирму, а в 1997 г. построил и крупнейшую в этом регионе судоверфь. “DK Yachts” была создана с немалым размахом — к примеру, площадь только основных цехов и эллингов, оснащенных сложной системой кондиционирования и очистки воздуха, — более 9000 м², а ее гигантский пятикоординатный фрезерный станок в состоянии вырезать из пенопласта болваны для последующего изготовления матриц длиной до 18 м*! На этом фоне подавляющее большинство “близлежащих” яхтенных верфей Австралии и Новой Зеландии, где изготовление болванов до сих пор ведется вручную — путем выклеивания из дерева на шпангоутных рамах, выглядит безнадежным анахронизмом. Для поддержания высокотемпературного режима при термическом отверждении конструкций на верфи имеется специальная печь размерами 25×5×3.5 м. Размеры окрасочной камеры — 18×6×5.5 м. Компания располагает также 40-метровым автоклавом, используемым для изготовления «угольного» рангоута. Фактически на сегодняшний день “DK Yachts” — одна из наиболее технически оснащенных яхтенных верфей не только в Юго-Восточной Азии, но и в мире, при этом она специализируется в основном на выпуске “продукционных монотипов” — это пять популярных моделей яхт конструкции Б.Фарра, а также швертботов типа “Laser”. Любопытно, что именно на “DK Yachts” была изготовлена и технологическая оснастка для формования корпусов этих же яхт на предприятиях в других странах мира.

Однако Х. Ваймер при создании верфи делал ставку не только на ее исключительную техническую оснащенность, но и на азиатскую сверхдешевую рабочую силу. По его мнению, неопытность персонала вполне можно компенсировать лишними человеко-часами при постройке судна, что в итоге оказывается выгоднее, чем использовать высококвалифицированный, но крайне дорогой труд немецких или голландских рабочих.

Пока “DK Yachts” строила серийные яхты по известным проектам типа “Mumm 30”, “Farr 40” и “-52”, и такой подход вполне оправдывал себя. Но “Maiden Hong Kong” — это не девятиметровая яхта, строящаяся на потоке по хорошо отработанной технологии, а 35-метровая лодка, спроектированная одним из самых хитроумных конструкторов

* Точный размер максимально возможного болвана — 18×6×2.75 м.

современности. Она представляет собой крупнейшую в мире (из числа уже построенных или заложенных) макси-яхту очень изощренной конструкции, которая по сложности проекта и применяемым технологиям отличается от вышеназванных лодок примерно так же, как авианосец от сухогруза. И вот здесь уже дела у "DK Yachts" пошли не лучшим образом…

Рассмотрим конструкцию "Maiden Hong Kong" подробнее. Она представляет собой квинтэссенцию современных технических решений, которые либо по отдельности, либо в некоторой комбинации так или иначе встречаются на других яхтах (не только класса "макси"), но никогда ранее не применялись одновременно на одном судне. Как следствие, даже внешне яхта не похожа ни на одну из уже построенных "макси" — Х. Коуйоуджийян решил проектировать судно "с чистого листа", не оглядываясь на существующие проекты и поставив перед собой задачу избежать в конструкции любых компромиссов, которые могли бы так или иначе отразиться на скоростных качествах будущего гиганта. Идеологически яхта проектировалась "от мачты", т. е. вначале вырабатывалась концепция высокоэффективного парусного вооружения судна и только потом был спроектирован корпус, способный нести это вооружение с минимальным сопротивлением движению.

В основу парусного вооружения "Maiden Hong Kong" была положена конструкция, уже примененная Коуйоуджийяном в 1999 г. на одной из своих менее крупных яхт — французской лодке "Krazy K-Yote 2" (гоночная яхта класса IMS 50) — массивная вращающаяся мачта-крыло без вант*. Для проекта "115 К" эта схема была существенно доработана: здесь мачта способна не только вращаться вокруг вертикальной оси, но и наклоняться на угол до 15° в поперечном направлении. Разумеется, 40-метровая углепластиковая крылообразная конструкция не может обойтись абсолютно без стоячего такелажа, но конструктор ограничился его жестким минимумом. На яхте установлены всего одна пара основных вант, идущих на палубу, и две пары бакштагов, пропущенных через аутригеры — управление именно ими позволяет наклонять мачту. В результате удалось убить нескольких зайцев разом:

во-первых, уменьшить кренящий момент при перемещении массы мачты и парусов в сторону наветренного борта при наклоне;

во-вторых, заставить работать паруса гораздо эффективнее, поскольку даже при крене судна они все равно находятся в плоскости, близкой к вертикали;

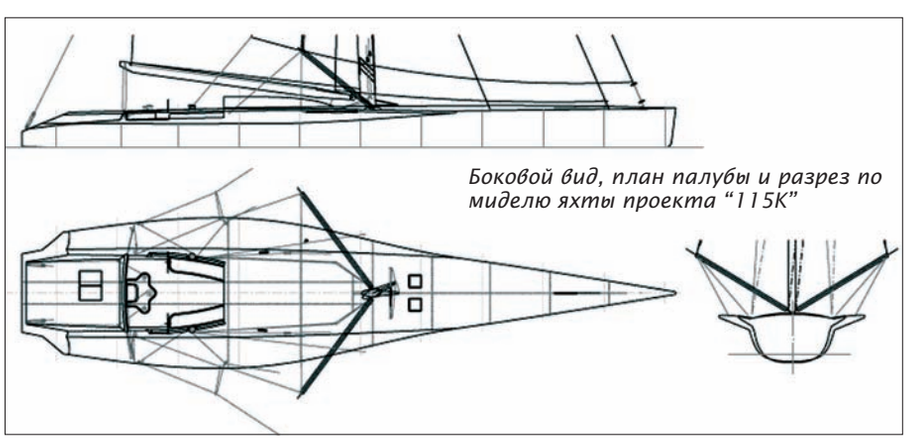
в-третьих, уменьшить или вовсе ликвидировать приводящий момент, вызываемый поперечным смещением ЦП в сторону подветренного борта при крене;

в-четвертых, значительно снизить нагрузки на сжатие, которые появляются под действием развитого стоячего такелажа, что существенно уменьшает риск поломки мачты из-за потери устойчивости сечения.

По оценке самого конструктора, эффективность подобной схемы парусного вооружения в типичных для "Maiden Hong Kong" условиях плавания (угол вымпельного ветра от 17 до 92° — полных курсов у этой яхты попросту не будет) в среднем примерно на 19—25% выше, чем классического бермудского шлюпа или тендера с жестко установленной мачтой.

Разумеется, для того чтобы такая конструкция мачты была надежной и эффективно работающей, она должна иметь широко разнесенные ванты и находиться на остойчивой платформе, способной воспринять передаваемые на нее усилия. Казалось бы, вполне логичным решением могло стать создание широкого остойчивого корпуса (наподобие корпусов яхт "Open 60", где соотношение *L/B* уже почти вплотную подошло к 1:3), но Коуйоуджийян не был бы самим собой, пойди он по такому пути. Широкий корпус имеет достаточно высокое сопротивление движению — как волновое, так и вызываемое большой площадью смоченной поверхности, что абсолютно не устраивало конструктора, стремившегося создать совершенное во всех отношениях судно.

Следствием этого, напротив, стало появление чрезвычайно узкого корпуса яхты: ширина "Maiden Hong Kong" по КВЛ на миделе всего 4.15 м! Чтобы судно сохраняло остойчивость, к его корпусу в районе палубы присоединены своеобразные були (за форму своего поперечного сечения называемые "wings" —



Боковой вид, план палубы и разрез по миделю яхты проекта "115К"

Корпус "Maiden Hong Kong" покидает эллинг верфи

* К слову сказать, "Krazy K-Yote 2" выиграла свою самую первую гонку с таким преимуществом, что владельцы остальных яхт IMS 50 потребовали от технического комитета запретить подобные мачты. Что и было незамедлительно сделано. Воистину, ничто так не тормозит технический прогресс, как правила обмера…

крылья). За счет этого надводная часть корпуса от мачты и далее в корму резко расширяется — до 7.8 м на миделе. В булях с каждого борта размещены цистерны водяного балласта емкостью по 5000 л. Большая удаленность их от ДП позволяет увеличить восстанавливающий момент более чем вдвое, по сравнению, например, с хорошо известной нашим читателям "Bols" ("КиЯ" № 187), несущей почти такой же объем водяного балласта. Гидравлические помпы, приводимые 140-сильным двигателем, позволяют при повороте перекачать весь этот объем с борта на борт всего за полторы минуты.

Однако введением одного только водяного балласта Коуйоуджийян не ограничился. Килевой и рулевой комплексы "Maiden Hong Kong" выполнены по схеме CBTF – "canting ballast twin foils"* — и представляют собой отклоняемый на 30° от вертикали узкий углепластиковый киль глубиной 6.5 м с массивным бульбом и два руля, размещенные в ДП вблизи носовой и кормовой оконечностей яхты. Киль яхты может не только отклоняться от вертикали в стороны, но и подниматься вверх для уменьшения осадки в "негоночном" режиме — подобной конструкции в мировом судостроении еще не встречалось. Совместное использование наклоняемой мачты, отклоняемого киля и большого объема водяного балласта должно, по мнению конструктора, обеспечить столь высокую остойчивость яхты, что при любых обстоятельствах ее крен не превысит 30°. В случае же выхода из строя механизма привода киля удержать узкую яхту от опрокидывания смогут були, входящие в воду уже при крене в 40° и резко увеличивающие восстанавливающий момент. Для проводки снастей управления наклоном мачты используются два шестиметровых аутригера, расположенных в плане под углом в 120° к ДП судна.

В результате применения подобных неординарных технических решений нагрузки на корпус яхты стали исключительно высокими, что потребовало тщательного выбора конструкции корпуса, используемых материалов и длительных расчетов для обеспечения прочности всего судна. Первоначально просчитанный алюминиевый вариант корпуса весил более 13 т (причем значительную долю вносил вес дополнительного набора, необходимого для подкрепления высоконагруженных участков — таких, как места крепления киля, рулей, подмачтовой опоры и аутригеров), и от него пришлось отказаться. В качестве развития схемы создателем яхты был разработан сложнейший вариант конструкции металлического корпуса, позволяющий сохранить его вес на уровне композитных конструкций. Предлагалось осуществить следующее: выложить на болване внутреннюю обшивку из алюминиевых листов толщиной около 1 мм, поверх них наложить алюминиевый же сотовый заполнитель и окончательно накрыть все наружной алюминиевой обшивкой толщиной 1.2 мм, причем листы внутренней и внешней обшивки должны были укладываться под 45° к ДП судна. Отказаться от такого корпуса вынудила его цена — она, по расчетам, должна была в полтора-два раза превысить стоимость композитной конструкции.

Окончательная конструкция корпуса "Maiden Hong Kong" представляет собой уже традиционный для подобных яхт сэндвич из углеткани и кевлара с наполнителем из номексовых сот. Для предотвращения скручивания узкого корпуса под воздействием разнонаправленных нагрузок от штагов, киля, рулей и мачты, внутри корпуса по всей длине яхты проходят две продольные переборки, которые в районе между второй поперечной переборкой и форштевнем сливаются в единое целое, превращаясь в сложную ферменную конструкцию. Вес корпуса в итоге составил менее 4 т; из них 1900 кг приходится собственно на сам корпус, 1350 кг — на секцию палубы и 485 кг — на упомянутую переборку. На полный расчет всей конструкции корпуса методом конечных элементов ушло без малого 3000 ч машинного времени — это просто колоссальная величина, даже если учесть, что четыре года назад компьютеры работали гораздо медленнее.

Немудрено, что столь сложные и необычные решения вызвали значительные затруднения у судоверфи,

Корпус за две недели до окончания постройки

подавляющая часть персонала которой вообще впервые в жизни принимала участие в строительстве суперяхты — да еще какой! Русская пословица "дорого — да мило, дешево — да гнило", пожалуй, как нельзя лучше подходит к описанию процесса строительства лодки, когда неоднократно приходилось уничтожать уже изготовленные детали, поскольку они не соответствовали требованиям Коуйоуджийяна.

Первоначальный срок сдачи яхты заказчику (декабрь 2002 г.) переносился трижды — вначале на весну 2003 г., затем на осень, после на январь 2004 г. Но только осенью этого года корпус яхты, наконец-то, покинул эллинг верфи и отправился на достройку в городок Лангкави. В него специальным авиарейсом из Италии был доставлен киль, изготовленный из особого сорта высокомодульной стали с присоединенным к нему 11-тонным вольфрамовым бульбом, там же ожидала яхту и 40-метровая мачта-крыло. Что интересно, яхта ушла на достройку как раз в тот момент, когда подавляющее большинство "околопарусных" обозревателей уже махнули рукой на "долгострой", считая, что ему уже никогда не суждено коснуться воды…

Однако владелец яхты настроен очень решительно. Затратив на создание суперлодки свыше 5 млн. долл. США, он объявил, что первый старт она возьмет 26 октября текущего года в регате Гонконг—Вьетнам. Заложенная в проект "115 К" "сумма технологий" такова, что, найди смелые идеи ее конструктора свое подтверждение на практике, мировое яхтостроение получит новый толчок для своего развития, а облик океанских гоночных яхт ближайшего будущего может сильно измениться.

Артур Гроховский, Альберт Назаров
Фото Альберта Назарова

* Подробнее об этой схеме гидродинамического комплекса современной яхты мы планируем рассказать в одном из ближайших номеров "КиЯ".

“Неопознанный плавучий объект” длиной 12.68 м

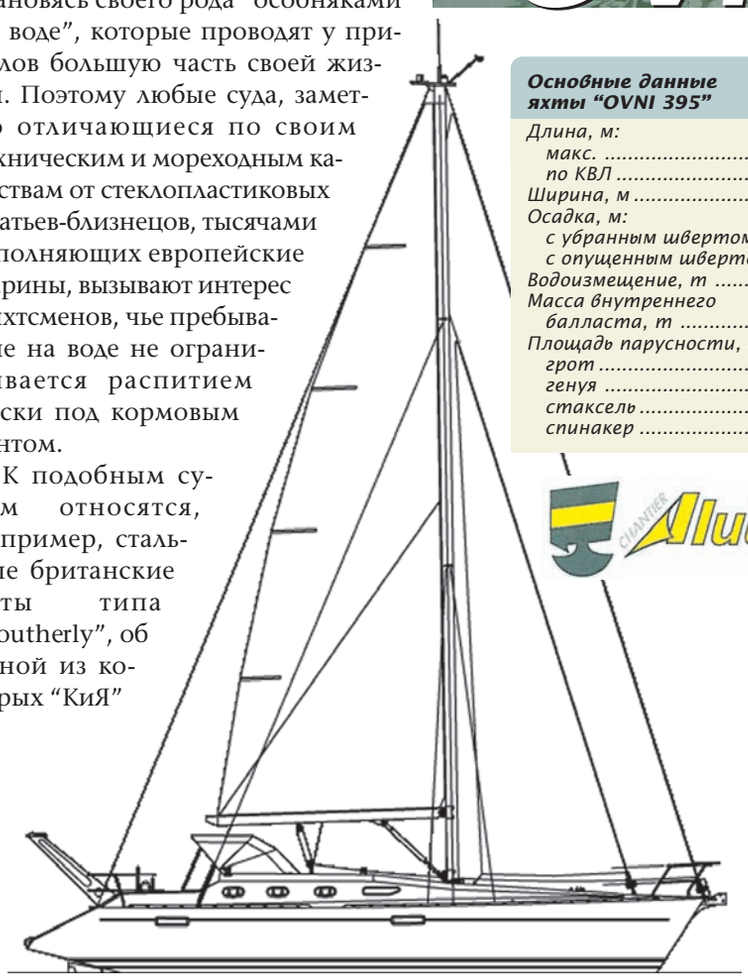
OVNI (фр.) — objet volant non-identifie; то же, что и англ. UFO, и русское НЛО: “неопознанный летающий объект”.

“OVNI 395”

Согласитесь, что в современном мире не так уж много яхт, да еще по приемлемой цене, технические характеристики которых позволяют относиться к ним не только как к дорогим и хрупким игрушкам. Сегодня мы наблюдаем, как крупные комфортабельные яхты превращаются из средства отдыха на воде в показатель достатка, становясь своего рода “особняками на воде”, которые проводят у причалов большую часть своей жизни. Поэтому любые суда, заметно отличающиеся по своим техническим и мореходным качествам от стеклопластиковых братьев-близнецов, тысячами заполняющих европейские марины, вызывают интерес у яхтсменов, чье пребывание на воде не ограничивается распитием виски под кормовым тентом.

К подобным судам относятся, например, стальные британские яхты типа “Southerly”, об одной из которых “КиЯ” рассказывали в № 189. Увы и ах, эти замечательные во всех отношениях и, замечу, надежные, как танки, лодки не делают погоду на парусном рынке. Но существует еще одна верфь, которая с момента своего создания в 1973 г. поставила перед собой цель занять рыночную нишу надежных, мореходных и одновременно быстроходных, комфортабельных и (что очень важно!) относительно недорогих крейсеров. Я говорю о французской верфи “Alubat”, строящей просто великолепные алюминиевые яхты серии “OVNI”. Чем же так покорили меня эти яхты, которые внешне выглядят чуть более грубо, чем, к примеру, многочисленная когорта их французских стеклопластиковых собратьев?

Впервые я увидел “OVNI” (это была 43-я модель) два года назад вблизи берегов Гренландии. Тогда меня поразила та лихость и, я бы сказал, даже некоторая наглость, с которой три канадские яхтсменки (мать с двумя дочерьми) путешествовали в этом небезопасном для мореплавания районе. Воспользовав-



Основные данные яхты “OVNI 395”

Длина, м:	
макс.	12.68
по КВЛ	10.30
Ширина, м	4.10
Осадка, м:	
с убранным швертом	0.58
с опущенным швертом	2.10
Водоизмещение, т	8.80
Масса внутреннего балласта, т	3.20
Площадь парусности, м²	
грот	35.2
генуя	48.5
стаксель	14.1
спинакер	115

шись приглашением, я побывал на борту их судна и был поражен тем, как прекрасно оно построено и оборудовано. Яхта чем-то напомнила современных наследников знаменитого джипа "Land Rover" — столь же высокопроходимых, но уже элегантно отделаных.

В 2004 г. я ознакомился с новинкой — яхтой "OVNI 395", представленной на ряде европейских выставок, и теперь спешу рассказать российским яхтсменам об этом интересном судне. Благодаря любезности менеджеров "Alubat" я провел краткий (к сожалению, очень краткий!) тест новинки, отчет о котором и предлагаю вниманию читателей. Но вначале представлю саму верфь.

Изначально при ее создании и выборе рыночной политики было решено строить алюминиевые суда с подъемным килем и упрощенными обводами типа шарпи. Сегодня верфь выпускает две серии лодок: "ударную" "OVNI" (шарпи с подъемным килем длиной от 34 до 45 футов) и более элитарную "Cigal" (яхты с фиксированным килем длиной от 48 до 60 футов и круглоскулыми корпусами, причем за их прототипы зачастую берутся известные гоночные суда). За прошедшие годы было построено более 1000 яхт серии "OVNI", что, на мой взгляд, весьма убедительно свидетельствует о правильности выбранной стратегии. Немалую роль, конечно, сыграло и то, что проекты для "Alubat" разрабатывает Филипп Бриан — один из самых заметных и неординарных конструкторов современных парусников (замечу, особенно хорошо известный своими суперяхтами)!

Корпуса всех "OVNI" свариваются из высокопрочного и исключительно стойкого к коррозии алюминиево-магниевого сплава типа 5083 H111 в нейтральной аргоно-гелиевой атмосфере, причем их надводная часть остается неокрашенной (за исключением декоративных полос), а подводная покрывается современной оловосодержащей "необрастайкой" поверх эпоксидного грунта. Толщины бортов новых "OVNI" следующие: нижний пояс обшивки — 6–7 мм, оба верхних пояса — 4–5 мм, в зависимости от модели. Суда этого типа имеют три острые скулы, а их днище представляет собой алюминиевую пластину толщиной 8–10 мм. Убирающийся шверт выполнен из алюминия и имеет толщину 40 мм, руль способен складываться — тогда осадка уменьшается с более чем двух метров всего до полуметра, балласт расположен внутри корпуса. Элементы внутренней обстройки частично изготовлены из металла и служат мощным подкреплением для обшивки. Как следствие, механические свойства корпусов яхт "OVNI" весьма высоки, что особенно ценно при эксплуатации в арктических и антарктических водах — на моих глазах вышеупомянутая канадская "43-я" на подходе к берегу довольно лихо форсировала семибалльный лед, но в гавани я, как ни старался, не смог заметить повреждений более существенных, чем поцарапанная необрастайка.

Яхты этой серии имеют очень простое в эксплуатации парусное вооружение, сконструированное по принципу "ничего лишнего, ничего сложного — нечему и ломаться". Например, имеется всего одна пара кип для шкотов передних парусов, хотя на большинстве лодок сравнимой длины — по две пары. Нет и новомодных закруток грота в гик или внутрь мачты — яхтсменам предлагается уменьшать площадь его парусности путем рифления (хотя по желанию, разумеется, могут смонтировать любую систему). Для этих яхт характерны относительно невысокие мачты, что дополнительно повышает безопасность плавания.

Итак, знакомьтесь: “OVNI 395”. При первом взгляде сразу обращает на себя внимание стремительный облик яхты — архитектор и здесь остался верен себе. Кормовая дуга, в отличие от новомодных “Хантеров”, на которых в угоду удобству отдыхающих туда вынесен погон гика-шкота, более функциональна (а погон, так раздражающий семейные экипажи, размещен на палубе рубки перед сходным люком). Штатным образом на дуге закреплены ветрогенератор, две панели солнечных батарей, радар и антенна системы GPS. Дуга сильно выдвинута за обрез кокпита и не мешает находящимся в нем. Палуба покрыта специальным нескользящим настилом — решение не самое изящное, но рациональное.

Кокпит показался довольно небольшим для такого крупного судна, впрочем, штатные шесть человек размещаются в нем легко, а вот большему числу людей уже будет тесновато. Очень понравилось то, что шкотовые лебедки легко доступны с места рулевого — большая редкость на современных крупных яхтах. Видимо, все конструкторы полагают, что на них путешествуют большой компанией и всегда держат наверху как рулевого, так и шкотового — более чем странно, что еще раз свидетельствует о том, что эти яхты покупают, чтобы стоять, а не ходить в море. Конечно, в продолжительном плавании в спокойных водах шкотовый не так уж и необходим, но при резком маневре для управления со стаксель-шкотом он более чем желателен. Во время теста я без проблем выполнил оверштаг, в одиночку работая и со штурвалом, и со шкотами. Давно уже не приходилось сталкиваться со столь удобной планировкой — мсье Брианявно не потерял чувство реальности, во множестве проектируя экстравагантные мегаяхты!

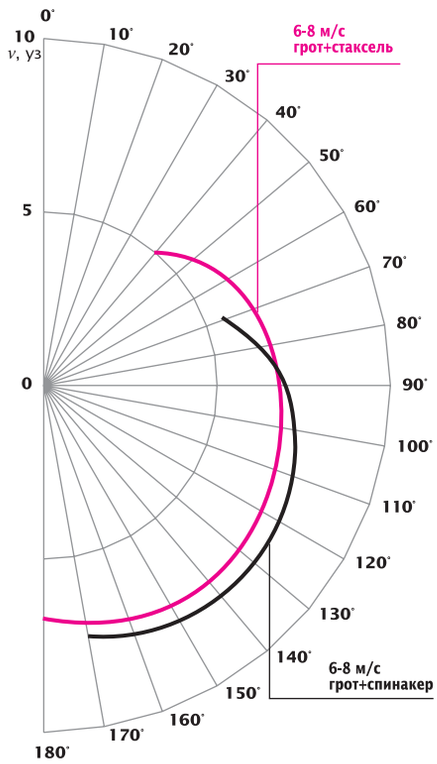
Массивная рулевая колонка на крыльях сбоку несет с одной стороны приборы управления двигателем (“Volvo Penta”, 55 л.с.), а с другой — MFD (multi-function display — многофункциональный дисплей) навигационной системы, выводящий по запросу рулевого всю необходимую информацию, включая данные с радара.

На носовой площадке, традиционной для “OVNI”, размещено якорное устройство с мощной (1 кВт) электролебедкой, по известным мне отзывам — очень удобное и надежное. Также я отметил шесть массивных уток — по три с каждого борта.

Интерьер не поразил чем-то необычным, разве что салон показался очень просторным благодаря своей ширине, светлым породам дерева и большому количеству иллюминаторов. Отделка его несколько простовата по сравнению с большинством британских или скандинавских яхт, выполнена из дуба очень аккуратно. За доплату, конечно, можно заказать и более дорогую отделку, но подавляющее большинство владельцев “OVNI” не стремится к этому. “Зачем портить яхту, которая отлично плавает?” — так выразил свой взгляд на этот вопрос заказчик той самой лодки, которую я тестировал. Отсек подъемного киля невысок и служит центральным элементом обеденного стола, с обоих боков которого имеются откидные секции-крылья — любопытно, что одно из таких крыльев перекидывается к мойке, функционально разделяя камбуз и салон. Высота подволока в салоне плавно уменьшается со 199 см в корме до 191 см в носу. В носовой и кормовой каютах высота пониже: 195–190 см. Пожалуй, лишь ширина двуспальной койки в носовой каюте может вызвать нарекания — для комфортного отдыха она узковата в ногах.

Мы сделали несколько проходов на разных курсах при ветре чуть сильнее четырех баллов и примерно четырехбалльном волнении. На ходу при приведении к ветру яхта достаточно легко кренилась примерно до 20° (видимо, из-за относительно небольшой массы балласта), потом начинала работать большая ширина судна, и приращение крена прекращалось. Мои опасения относительно потенциально низкой остойчивости судна не оправдались: присутствовавший на борту представитель фирмы пояснил, что угол заката ДСО равен 113° — вполне приемлемая величина (хотя, конечно, ей далеко до бесподобных 170° у “Westherly”). По имеющимся у меня сведениям, ни одна из выпущенных за последние 10 лет и находящихся в эксплуатации “OVNI” ни разу не была опрокинута — хотя на них ходили и в Антарктике, и в высоких северных широтах.

Вопреки моим опасениям, на остром курсе яхта не испытывала заметных ударов днищем (помните, оно у нее плоское) и шла довольно мягко. Носовая палуба даже на остром курсе оставалась практически сухой, и лишь порой в кокпит долетали отдельные брызги. Впрочем, каждый, кто (подобно мне) начинал заниматься парусом на легких динги, инстинктивно следует



заученному правилу — остроскулую плоскодонную яхту против ветра ведет с заметным креном, чтобы она встречала волну скулой. Поэтому не исключаю, что в менее умелых руках плоское днище на острых курсах способно заявить о себе довольно громко, и брызг в кокпите может быть много больше.

Яхту явно нельзя считать гонщиком — через четверть часа на галфвинде нас догнала и легко обошла с подветра "Hallberd-Rassy 41". Но ожидать чего-либо иного было бы странно — "OVNI 395" весьма широкое судно с умеренным отношением площади парусности к водоизмещению и, вдобавок, с заметным углом выхода батоксов. Угол лавировки тоже не поразил — всего 42°, а скоростные качества отражены на полярной диаграмме. Мне представляется, что это вполне достойные результаты для надежной крейсерской яхты.

С выпущенным швертом судно, как и следовало ожидать, не показало заметной склонности к дрейфу, что неудивительно — осадка большая. А вот моя попытка походить острыми курсами без шверта особым успехом не увенчалась — на порывах яхту буквально "сдувало" под ветер. Хотя в несильный ветер вполне можно удерживать курс с умеренным дрейфом, подходя к месту стоянки, если, перебрав паруса, закренить лодку так, чтобы начала работать нижняя, самая острая скула.

От управляемости "395-й" я, признаюсь, ожидал много худшего. Мне довелось немало походить на яхтах с днищем в виде лыжи, и о них остались не самые приятные воспоминания. Однако "OVNI 395" явно не относится к капризным на руле судам — она неплохо держит прямолинейный курс, а при усилении ветра не ложится на руль. Все ее реакции понятны и предсказуемы (разве чуть вяловаты) — даже неопытному рулевому не потребуется много времени, чтобы привыкнуть к яхте. Видимо, все это следствие довольно большого скега, идущего от ДП к рулю и оказывающего стабилизирующее действие на ход судна.

Но основная изюминка "OVNI", конечно же, в другом — в сочетании надежного плоскодонного корпуса с убирающимися рулем и швертом, что придает судну очень редкую сегодня возможность не только заходить в мелководные бухты или гавани, но и просто оставаться на осушку во время отлива на грунте (лишь бы он был более или менее ровный). При этом яхта опирается на грунт большой поверхностью днища, имеющего в корме мощный скег, который защищает гребной вал и винт. Как следствие, такая посадка судна надежна и безопасна — широкое "брюхо" обеспечивает устойчивую стоянку, отсутствие выступающих деталей исключает их поломку, а применение толстого алюминия в конструкции корпуса позволяет не беспокоиться о его прочности и декоративном слое (случаи столкновения этих лодок с полузатопленными контейнерами в океане лучшим образом характеризуют их надежность).

В общем, если вам надоело ухаживать за стеклопластиковой игрушкой, постоянно изучая ее борта в поисках трещин на гелькоуте, но есть твердое желание сразиться со стихией — яхты "OVNI" вполне могут стать вашим выбором.

Майкл Кристенс,
Лондон, Англия,
специально для "КиЯ"

P.S. Надо заметить, что спрос на яхты "OVNI" сейчас сильно превышает производственные возможности верфи — заказ придется ждать примерно 18 месяцев.

Новые “Open 60”

для “The Transat” и “Vendee Globe”

В новой редакции правил старейшей трансокеанской гонки “The Transat 2004” (стр. 102) были окончательно утверждены классы яхт, которые могут принимать в ней участие — теперь их стало всего четыре: однокорпусники, соответствующие требованиям классов IMOCA* “Open 50” и “Open 60”, а также многокорпусники классов “Multi 50“ и “ORMA 60”.**

Начавшееся с середины 90-х гг. снижение численности участников гонки продолжилось и на этот раз — всего на старт регаты вышли 37 участников. “Золотые дни” Транзата, когда количество участников превышало сто (самой многочисленной была гонка 1976 г. — 125 яхт), миновали, похоже, навсегда — сейчас участие в этом соревновании уже не по карману даже многим профессиональным яхтсменам и командам. Именно высокая стоимость вынудила одних спортсменов совсем отказаться от участия в ней, а других, побогаче, — от постройки новых яхт специально для гонки. “Эпидемия строительства”, которая обычно сопровождала подготовительный период каждой новой регаты завершилась — подавляющее большинство участников выступали на судах, построенных два-три года назад, а то и ранее: так, лодку “Quicksilver Edition” можно было видеть еще в “Vendee Globe” 1989 г. (в то время она носила имя “Fleury Michon”).

Впрочем, были и исключения. Пожалуй, главное из них — “Аквапланер”, как его окрестила пресса, или необычный крылатый катамаран с реданными обводами, построенный Ивом Парлье (о нем “КиЯ” писали уже дважды — в №184 и 189). Болельщики, равно как и журналисты, буквально изнемогали от нетерпения — им хотелось увидеть необычное судно в деле — сиречь в океане, а не на прибрежных тренировках. Еще одним новым многокорпусником стал 50-футовый тримаран “Trilogic” — очень легкая и потенциально быстрая машина конструкции Жубеля Нивера и Марка Ломбара.

Среди однокорпусников главными новинками стали две радикально новые “Open 60”, спроектированные все тем же Ломбаром — спущенные на воду зимой и весной

* International Monohull Open Class Association — Международная Ассоциация однокорпусных яхт открытого класса.

** Ocean Racing Multihull Association — Ассоциация океанских гоночных многокорпусников.

систершипы “Sill” и “Bonduelle”. Почему главными? Потому что все знали: участие в “The Transat” для этих яхт — только генеральная репетиция. Их основной старт еще впереди — им будет кругосветная безостановочная одиночная гонка “Vendee Globe”, начинающаяся 7 ноября 2004 г.

Эти лодки, относящиеся уже к новому поколению “шестидесяток”, довольно сильно отличаются от многих других яхт этого класса — даже от “Virbac” (“КиЯ” № 189). Их основными особенностями являются, во-первых, поворотная мачта-крыло, поддерживаемая дополнительными аутригерами и, во-вторых, заметно иные обводы корпуса. В отличие от большинства своих одноклассниц, пример, упомянутая “Virbac”. Интересно отметить, что обе яхты имеют и меньшую площадь парусности на полных курсах, чем большинство их соперниц — это сделано для облегчения управления ими и уменьшения риска брочинга. Еще одной архитектурной особенностью является несколько оттянутая в корму рубка с большим, чем обычно, объемом внутреннего пространства (площадь каюты на “Bonduelle” — целых 20 м²). Она оборудована качающимся на кардане штурманским столом, интегрированным с капитанским креслом. Фактически получился единый модуль, позволяющий гонщику спокойно работать независимо от крена и качки — идея, впервые предложенная еще Э.Табарли, учеником которого является капитан “Bonduelle” Жан Ле Кам, внимательно надзиравший за постройкой “своей” яхты.

Основные данные новых яхт “Open 60”

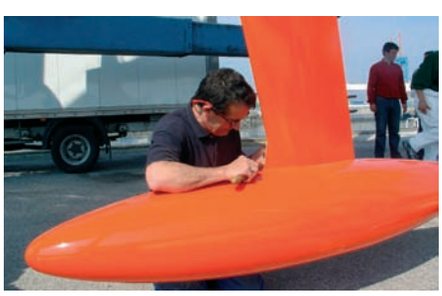
	“Ecover”	“Sill”/“Bonduelle”
Длина, м:		
макс.	20.10	19.95
по КВЛ	18.28	18.28
Ширина, м	5.70	5.20
Осадка, м	4.50	4.50
Пл. парусности, м²:		
на острых курсах	270	260
на полных курсах	490	380

“Bonduelle”, которую по приглашению Ле Кама крестила внучка Табарли, уже успела хорошо проявить себя — в начале мая она с блеском, “в одни ворота”, выиграла регату “1000 Miles Calais”, значительно опередив флот остальных “Open 60” (которые одни только и могли участвовать в этой гонке). Некоторую конкуренцию ей смог составить лишь новый же “Ecover”, остальные яхты просто “провалились”, катастрофически отстав на трое суток и более. Оставалось, однако, решить — кому (или чему) следует отдать должное, говоря об этой победе: высоким техническим качествам яхты или опыту ее капитана — Жан Ле Кам хорошо известен в мире океанских парусных гонок хотя бы тем, что трижды(!) выигрывал трансатлантическую регату на яхтах “Figaro” (“КиЯ ”№ 188).

Но перед “The Transat” у “сестричек” что-то не заладилось. Еще в ходе “1000 Miles Calais” одна из них — “Sill” — столкнулась с серьезными проблемами: отклоняемый киль лодки на максимальных скоростях начинал сильно вибрировать. Дело дошло даже до того, что от вибрации стала расслаиваться углепластиковая обшивка плавника, и яхта была вынуждена сойти с гонки. Конструктор определил причину как флаттер — срыв потока с задней кромки плавника. Был отлит новый бульб (со смещенными центрами тяжести и бокового сопротивления), но это не помогло. В итоге уже в конце мая капитан “Sill” Ролан Журдэн принял тяжелое и мужественное решение — отказаться от участия в Транзате. Тяжелое потому, что для него это был последний шанс осуществить квалификационное плавание, необходимое для участия в “Vendee Globe”*. В подвисшем состоянии оказался и Ле Кам — формально у него вроде бы не было оснований беспокоиться, ведь его яхта не сталкивалась с по-

чья ширина от миделя до кормы остается практически неизменной, новые яхты имеют чуть меньшую максимальную ширину (5.20 м против 5.40–5.50 м у конкурентов), которая вдобавок заметно уменьшается в кормовой трети корпуса. Благодаря этому их обводы более сбалансированы, что делает эти две лодки гораздо лучшими лавировщиками, нежели, на-

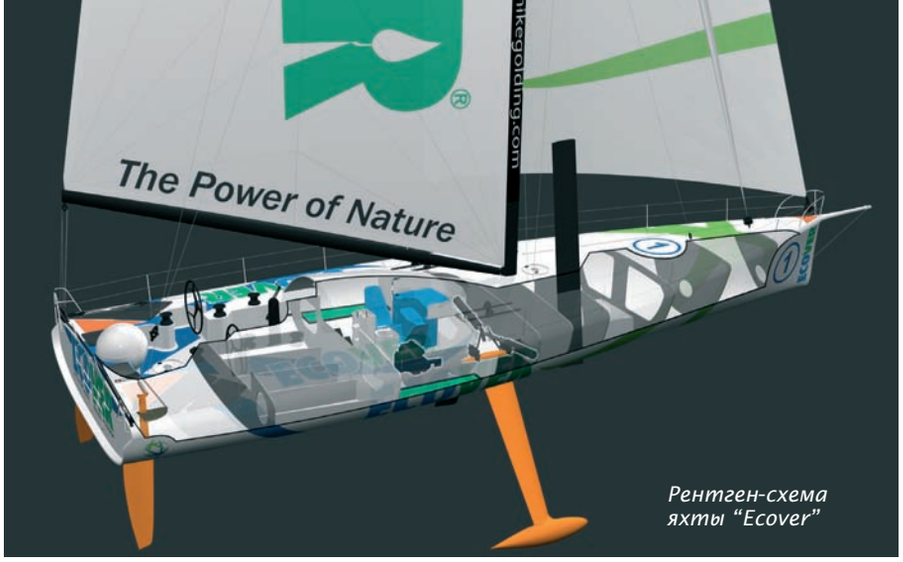
* Последовавшее позднее изменение регламента “Vendee Globe” все же позволило Р.Журдэну успешно провести квалификационное плавание. К гонке он допущен.



Вынужденная доработка — помимо измененного бульба на заднюю кромку плавника пришлось накладывать дополнительные полосы углеткани

“Sill” проходит тест на самоспрямление

Хорошо видно, что узкий и длинный фальшкиль “Sill” еще и отклонен назад — это способствует дополнительному росту нагрузок в конструкции плавника



Рентген-схема яхты "Ecover"

добными проблемами. Но и "Sill", и "Bonduelle" были построены по единому проекту на одной верфи и, как следствие, могли иметь одни и те же конструктивные недостатки. После долгих размышлений Ле Кам тоже снял свою яхту с дистанции.

Изучение проблемы привело к следующим выводам: в тех случаях, когда тонкая поверхность (в данном случае — боковина плавника) композитного материала (углепластика) одновременно подвергается нескольким перпендикулярно приложенным нагрузкам (на сжатие–растяжение, изгиб и кручение), теоретические представления о прочности углепластика зачастую перестают соответствовать действительности. На самом деле ряд конструкторов уже довольно давно располагал информацией о подобном неклассическом поведении анизотропного материала но делиться ею с коллегами не собирался. Знание именно этого обстоятельства позволило в свое время "Morelli & Melvin Yacht Design" спроектировать "вечную" углепластиковую мачту* катамарана "Playstation" ("КиЯ" № 191). Напомним, что первые догадки о подобной особенности углематериалов появились еще в результате анализов катастрофы во время Фастнетской гонки 1979 г. ("КиЯ" № 84), правда практически никто из яхтенных конструкторов не мог позволить себе провести многочисленные дорогостоящие испытания работы углепластика в разных сложных режимах нагрузки. С той же "M&MYD" перед началом работ по "Playstation" подобной информацией поделилось NASA — мало кто из яхтсменов и конструкторов имел и имеет такую поддержку. Тем не менее шила в мешке не утаишь, и новые методы расчета и конструирования сложнонагруженных узлов из углепластика, демонстрируемые сегодня в первую очередь американскими конструкторами, нужно надеяться, скоро станут нормой в парусном судостроении.

Вышеупомянутая "Ecover" Майка Голдинга конструкции "Owen Clarke Yacht Design" — еще одна новая яхта класса "Open 60". Она проектировалась специально для "Vendee Globe" и была спущена на воду весной 2003 г., поэтому смогла принять участие в ряде гонок прошлого сезона и выйти на старт Транзата хорошо обкатанной и настроенной. К работе над новым судном были привлечены многочисленные "варяги" — начиная от кудесников из "SP Technologies" и заканчивая инженерами сразу из двух команд Кубка "Америки". Характерно, что, в отличие от ломбаровских "сестричек", "Ecover" имела плавник киля, изготовленный из специальной высокомодульной стали — это казавшееся год назад излишне консервативным и осторожным решение сегодня с учетом известных проблем "Sill" и "Bonduelle" выглядит весьма мудрым. Есть и другие отличия, выделяющие "Ecover" среди соперников: например, ее поворотная мачта оснащена обычными краспицами, а не аутригерами, как у тех же "Sill"/"Bonduelle". На фоне другого грозного соперника — "Virbac" — вооружение "Ecover" выглядит довольно радикальным: ее мачта ниже, чем у конкурента почти на 2 м, но зато к площади грота добавляется площадь мачтового крыла. Это должно свидетельствовать о хороших лавировочных качествах подобного вооружения, что и подтвердило успешное выступление яхты в "The Transat 2004". К сожалению, как и в случае с мачтой "Playstation", никаких комментариев о конструкции мачты-крыла нам получить не удалось — известна лишь одна, но немаловажная деталь: делала ее та же фирма (и даже та же бригада специалистов), что и мачту для суперкатамарана Стива Фоссетта. Точное водоизмещение яхты (в последнее время это уже становится нормой) — также секрет, но известно, что были приняты все мыслимые меры для его снижения. Яхта построена целиком из углепластика с использованием номекса в качестве заполнителя, везде при малейшей возможности применялись наиболее "легкие" (с точки зрения массы конструкции) решения: например, перья рулей и квадранты на баллерах сделаны из углепластика, штуртросы — из вектрана, штурманский стол в каюте имеет сэндвичевую конструкцию с сотовым наполнителем. Конструкторы "Owen Clarke Yacht Design" обращали максимум внимания на всевозможные мелочи, способные облегчить жизнь гонщика и управление судном в долгом одиночном плавании. Например, асимметричные шверты оснащены развитым набором подшипников для снижения усилия их подъема (на "Virbac", как выяснилось, на высокой скорости гидродинамическая сила настолько плотно прижимает шверты к стенкам колодца, что поднять их на ходу крайне затруднительно), в каюте усилена теплоизоляция, для защиты от ветра и волн увеличен козырек "веранды" кокпита и внесен еще ряд дополнений, о которых так часто забывают теоретики от яхтостроения.

И лодка не замедлила отблагодарить своих создателей — под управлением Майка Голдинга она выиграла первый Транзат XXI века, установив новый рекорд одиночного перехода через Атлантику в направлении с востока на запад. Теперь ей предстоит (вместе с "Virbac") защитить честь американской школы парусного судостроения: ведь вопрос о том, кто сегодня лучше проектирует "правильные" океанские гоночные яхты — французы или американцы — встал в последнее время очень остро…

Павел Игнатьев

Фото Жиля Мартин-Раге, Бенуа Штихельбота и Джона Нэша

* Кстати, как считается сейчас, частые загадочные поломки мачт на новейших французских многокорпусниках — свидетельство недооценки именно этого свойства углепластика.

КАТЕРА и ЯХТЫ
5 (192) 2004

Лодки для классического нахлыста

Когда я ехал в Денвер (штат Колорадо, США), то надо честно признаться, совсем не подозревал, что открою для себя совсем другую "лодочную" Америку. В сентябре тут проходила крупнейшая в мире выставка производителей товаров "по нахлысту". Так называется, пожалуй, самый спортивный вид рыбной ловли, когда вместо приманки используются искусственные мушки различных раскрасок и оперений. В США "нахлыстовая индустрия" оборачивает сегодня почти 700 млн. долл. в год — здесь и удилища, и катушки, и шнуры, и насадки, и туристская одежда, и еще много всякой всячины. Но представьте себе мое искреннее изумление, когда в самом центре экспозиционного зала, у стенда фирмы "HYDE" я натолкнулся на гребные посудины очень оригинальной конструкции.

Снаружи эти 3–5-метровые "борта" очень походили на аккуратненькие апельсиновые дольки с высоко задранными концами и заметно расширенной серединой. Выполнены они были в двух вариантах — из сварного алюминия и из красного дерева. Все их называют "дрифт", что означает — сплавная лодка. Идея создания таких "дрифтов" родилась на аляскинской реке Маккензи, где, как ни странно, с асфальтовыми дорогами не ахти как, зато перекаты и пороги знатные, иногда и водомету не под силу. Главнейшая суть сплавной лодки — это минимизировать контакт днища с возможными подводными препятствиями, камнями или топляком. Именно поэтому днище у них абсолютно плоское с высоко приподнятыми из воды носом и транцем. Для большей прочности на него наносится еще и защитное кевларовое покрытие. Самый популярный размер у аляскинских лодок 5×1.40 м.

Лодки ярко выраженного гребного типа, но на них можно устанавливать и мотор до 10 л.с. Особенностью нахлыста является то, что забросы выполняются из положения стоя. Для этого в "дрифтах" и на носу, и в корме оборудованы два регулируемых по высоте и направлению заброса подколенных упора, ведь, как правило, рыболовный гид сплавляется по реке с двумя клиентами. В лодках много рундуков, креплений для снастей, есть и живорыбный отсек. Полностью оборудованная, в комплекте с трейлером такая красавица стоит в районе 6000 долл. Как дополнительную опцию можно заказать весельную систему, когда при гребле сидишь лицом вперед, что очень актуально на речках выше первой категории сложности.

Подобную продукцию, только из африканского красного дерева, пред-

Профессиональный шотландский трубач Гордон Блэк

Простейший разборный понтон с алюминиевой рамой

Издалека сплавная лодка похожа на апельсиновую дольку

И каяки, и понтоны у "Hobie" полиэтиленовые

Оригинальная педально-пропульсивная система фирмы "Hobie"

Надувная сплавная лодка с жестким внутренним каркасом

ставила и фирма “Woodrow” из Орегона. Днище у этих лодок сделано из эпоксидно-угольного композита. Интересно, что кроме готовых лодок у судостроителей из Портленда можно купить и комплектную заготовку изделия, в которую входит абсолютно все до копейки, даже фирменная наклейка. Зато стоимость такого набора будет значительно меньше. Например, 12-футовая 80-килограммовая лодка, с полезной нагрузкой в 300 кг стоит 3240 долл., а в конструкторском наборе — 1450; 16-футовая (вес — 120 кг, нагрузка — 500 кг) — 5930, а заготовка — 3250 долл. Собрать, не торопясь, лодку может и самый неповоротливый часов за 40–60. Весьма поучительно, что на фанерные элементы лодок лондонский Регистр Ллойда дает 20-летнюю гарантию.

Следующим номером программы “нахлыстовых неожиданностей” оказались гребные понтонные лодочные конструкции. Нахлыстовики со стажем, конечно, помнят, когда появились первые надувные круги-сиденья фирмы “Caddis”. Тогда для передвижения рыболов вынужден был постоянно работать ластами и быть одет в непромокаемые вейдерсы. Эти рыболовные круги годились исключительно для стоячих вод, что не устраивало охотников за лососевыми видами, предпочитающими обильные кислородом речные просторы. И вот постепенно сформировался совершенно отдельный сегмент надувных плавсредст, называемых в США “понтонными лодками”. Грубо говоря, это два независимых надувных баллона, соединенных между собой металлической рамой. Чем больше диаметр баллона, тем серьезнее могут быть твои доводы на суровых речных перекатах (некоторые компании выпускают модели, пригодные для сплава даже по речкам четвертой категории сложности). Баллоны делаются из различных вариантов ПВХ/полиэфира, нейлона или полиэтилена. Низ их обязательно покрыт защитной пластиковой полосой. Разборные рамы — в основном алюминиевые, но есть и стальные, обеспечивающие суперпрочность. Рекордсменом здесь является фирма “Skookum Products”, строящая “гидовские” понтоны не только из самой что ни на есть настоящей нержавейки, но и из ПВХ/полиэфира “5500”, который идет на конструкцию остроконечного баллона диаметром почти 50 см. На таких моделях (длина — 3 м, ширина — 1.72 м, вес — 40 кг, грузоподъемность — 500 кг, цена — 1600 долл.) спокойно могут сплавляться уже три человека. Почти все понтоны рассчитаны сегодня на применение и подвесного мотора до 5 л.с., а в их конструкции, как и положено в нахлыстовой опере, предусмотрены не только сиденья и крепежи для возможных “хранилок”, но и солидные площадки, на которых располагается спортсмен при забросах. Есть и дешевые рюкзачные модели. Например, 8-футовый понтон фирмы “Outcast” весит около 25 кг (грузоподъемность — 300 кг) и стоит всего 340 долл. И хотя швы на баллонах сварные, фирма дает 10-летнюю гарантию на всю продукцию. Самая занимательная модель в этом ряду — бесспорно, 3.5-метровый “Power drifter” (грузоподъемность — 200 кг, вес лодки в сборе — 40 кг). По внешнему виду баллонов, это практически отечественный “Лас-3”, только зеленого цвета. Забавно, что внутрь этого надувного “американца” вставлена рама с транцем, а последняя треть “ПВХашного” пайола прикрепляется к баллонам молнией. То

Руководитель рыболовных программ фирмы "Patagonia" Билл Кляйн демонстрирует пуленепробиваемость новой модели вейдерсов

Такой транец рассчитан на мощность 10 лошадок

Так открывается лососёвый день на реке Спей в Шотландии

есть подвесник тут ставится внутрь бортового пространства надувной лодки!

Еще более выпендрилась калифорнийская компания "Hobie". Мало того, что понтонные лодки она производит из полиэтилена (вес двухметровой модели с алюминиевой "грудной клеткой" — всего 15 кг, а цена — 780 долл.), так ребята из солнечного штата умудрились выпустить еще рыболовный каяк с педальным приводом. Называется эта революционная пропульсивная система "Мираж" и работает по принципу дельфиньего хвоста. Эффективность ее процентов на 10 больше, чем обычной весельной пары, зато меньше грохота, турбуленции воды, да и руки свободные, а для рыбака это самый тип-топ…

Стенд компании "G.Loomis" привлекал внимание целой серей двуручных нахлыстов под названием "Ревущая река". Вообще вид рыбалки с нахлыстом родился в Шотландии на реке Спей, где ловили лососей и по 50 кг. Сейчас практически вся 100-мильная река принадлежит либо нахлыстовым клубам, либо частным лицам. И неделя ритуальной комфортабельной лососевой ловли на Спее стоит уже от 20 до 40 тыс. долл.! Каждый рыболовный день начинается тут с игры на волынке и стаканчика шотландского виски. Поддержали традицию "лумисовцы" и на этом шоу, где с утра высоченные мужики в красных юбках не только пиликали на чудных дудках, но и угощали зевак достойным национальным напитком 25-летней выдержки.

Хотелось бы отметить еще фирму "Patagonia", выпускающую практичные непромоканцы. Эта компания с 30-летней историей ориентируется на серьезных путешественников и профессионалов. Секрет в том, что владелец компании Ивон Шинард — сам заядлый яхтсмен, каякер и любитель ловли рыбы на сухую мушку. Несмотря на свои 65 лет, он постоянно путешествует и ежегодно бывает у нас на Кольском полуострове, где погода особо не балует гостеприимством. Интересно, что процент от оборота "Patagonia" ежегодно отчисляет на различные природоохранные проекты.

Очень необычную серию туристской одежды показала компания "Exofficio". Тут и рубашки, и брюки, и куртки, и шапки, и носки, и косынки. "Ну и что тут необычного?" — может спросить читатель. А то, что весь данный гардероб обработан специальным раствором, отпугивающим всякую летающе-кусающую нечисть. Противомоскитная одежда не теряет защитных свойств до 25 стирок, а сам процесс обработки ткани прошел инспекцию и одобрен местным экологическим агентством — грозным EPA.

Всех, даже заевшихся американцев, заинтересовали универсальные заплатки из прозрачного полиуретанового эластомера фирмы "Tear Aid" (стоимость 1 шт. — около 4 долл.) с агрессивным клеевым покрытием. Представители компании тут же демонстрировали, как намертво запечатывать дырки на хлопке, коже, резине, нейлоне, пластике, алюминии, стали, композите, полиуретане, полиэтилене, виниле и еще каком-то неизвестном публике материале. Было шибко доходчиво и убедительно. Ничего не поделаешь, пришлось и мне полезть в кошелек и отмусолить заначенный целковый…

Андрей Великанов
Фото автора

“BRP”. Лучше, чем “Bombardier”

Редакция начинает цикл статей о технике знаменитой фирмы “Bombardier”, о переменах в ее деятельности. В первых публикациях, естественно, хочется оглянуться немного назад, вспомнить, как и с чего все начиналось.

“Все! С завтрашнего дня начинаю новую жизнь!” Сколько раз каждый давал самому себе обещание как-то измениться, избавиться от чего-то дурного, сделать свою жизнь лучше, наконец! А сколько из этих обещаний действительно удавалось выполнять? То-то же. Так что принять решение — это одно, а попытаться воплотить его в жизнь — нечто совершенно иное. А уж изменить что-то на самом деле — так и вовсе задача не для слабаков.

А что, если судьба сама дает шанс поменять все в одно мгновение?

Нам представилась уникальная возможность начать все заново, не теряя уже достигнутых вершин. Мы получили шанс создать поистине исключительную марку, которая выражает наше стремление к молодости и становится более доступной во всех частях земного шара. И мы обязательно этим воспользуемся, чтобы в очередной раз заявить о себе на всех возможных направлениях — в снегах, на воде и в воздухе, на дорогах и за их пределами!”, — искренне и уверенно говорил Жозе Буажоли, президент новоиспеченной корпорации “BRP”. Впрочем, столь пафосные речи вполне естественны для главы гигантской корпорации, имеющей годовой оборот 2,5 млрд. долл., ведущей производство на четырех континентах и объединяющей порядка 7 тыс. сотрудников по всему миру.

Кстати, что это за компания — “BRP”? Что-то и впрямь новенькое? Нет, под новой, доселе не знакомой аббревиатурой, скрывается вполне самостоятельная компания, со своим собственным логотипом и новым официальным названием, которая раньше была подразделением канадского концерна “Bombardier”, отвечающего за технику для активного отдыха — “Bombardier Recreational Products”.

Новый бренд призван воплотить в себе тот самый дух новаторства, которым всегда отличалась продукция компании. “Bombardier” не раз удивляла достопочтенную публику смелыми и неожиданными техническими решениями — причем на уровне не чисто теоретических разработок, а серийных моделей. Эпитет “самый” часто применяют, говоря о канадской технике. Самый первый двухместный ATV, самый мощный в мире гидроцикл, первый подвесной лодочный мотор с непосредственным впрыском топлива, а теперь еще и самая неожиданная смена бренда. Приходится удивляться в очередной раз.

А началось все с одного человека и его непреодолимого желания покорить не слишком дружелюбный снег. Человек этот жил в Канаде, и звали его на французский манер — Джозеф-Арман Бомбардье. В конце 30-х гг. прошлого века господин Бомбардье после долгих трудов создал замысловатое транспортное средство на гусеничном ходу и повелел ему возить себя по снежным долинам и взгорьям. Машина получила название “Снегоход В-7”, под которым и была запатентована в

1937 г. На этот самодвижущийся аппарат более всего походит фольксвагеновский "Жук", появившийся позднее. Через пять лет была основана фирма "L'Auto-Neige Bombardier", где была организована сборка таких машин, а еще через пять лет в распоряжении фирмы появился завод, на котором снегоходные машины стали выпускаться серийно — до тысячи штук в год. Снегоходы, похожие на те, которыми сейчас пользуются повсеместно (за исключением, пожалуй, Африки и Австралии), явились народу лишь в 1959 г. и назывались "Ski-Doo" — так же, как и в наше время.

Через несколько лет, поднаторев в производстве снегоходов, "Bombardier" проявила интерес к иному агрегатному состоянию воды и выпустила пилотную партию гидроциклов "Sea-Doo".

С годами компания расширялась, принимая под свое крыло другие фирмы. Так, в 1970 г. были приобретены австрийская компания "Lohnerwerke GmbH" и ее дочернее предприятие "Rotax-Werk" (ныне — "Bombardier-Rotax GmbH"), производящее двигатели "Rotax". Сейчас этими моторами комплектуется практически вся техника, выпускаемая "BRP", а также некоторые модели мотоциклов "BMW", "Aprilia" и других известных марок. Среди прочих приобретений компании значатся торговая марка "Moto-Ski", выпускающая снегоходы под маркой "Lynx", фирмы "Nordtrac", "AMT Marine Inc." и "Celebrity Boats". Два последних приобретения еще более упрочили позиции "Bombardier" как производителя водномоторной техники — к линейке гидроциклов добавились спортивные катера "Sea-Doo".

Мотовездеходы "Bombardier" появились относительно недавно — в 1998 г. Первенцем стала утилитарная модель "Traxter", созданная с чистого листа. И — надо же! — уже через год журнал "ATV Magazine" назвал "Тракстер" мотовездеходом года. Сейчас производственная гамма квадроциклов "BRP" включает несколько моделей — от детских до утилитарных и спортивных.

Однако линейка снегоходов, с которых все началось, более разнообразна и обширна. С момента изобретения снегохода прошло уже почти семь десятилетий, а снег и поныне все такой же белый и холодный, как и в далеком 1937 г. Но сами снегоходы стали совершенно другими: современные сноумобили уже не напоминают те забавные мотосани, которыми они были на заре своей юности.

Главная новинка в стане снегоходов "Ski-Doo" 2005-го модельного года — это новейшее шасси "RT" и созданные на его основе гиперснегоходы "Mach Z Adrenaline" и "Summit Highmark". По сути, эти две модели являют собой термоядерную смесь из нового сверхмощного двигателя "Rotax 2-TEC 1000 SDI" и адаптированного к нему шасси семейства "REV". Начнем с двигателя. Этот двухцилиндровый "двухтактник" рабочим объемом 1 л оснащен системой впрыска топлива, благодаря которой удалось достичь выдающихся мощностных параметров и одновременно повысить экологические и экономические показатели двигателя до уровня четырехтактных моторов. Между прочим, именно "провал" по этим показателям сильно сдерживал развитие очень легких и мощных двухтактников для снегоходов; одна-

ко появление инжекторных двухтактных моторов фактически свело проблему на нет. "Тысячник" может похвастать новой выхлопной системой с электронным управлением, которая регулирует движение газов на выпуске и тем самым оптимизирует процесс работы мотора в целом.

Шасси "RT" отличается от платформы "REV" усиленной и удлиненной рамой и чуть более широким капотом. Ведущий шкив вариатора также изменился — все-таки нагрузка на него заметно возросла. Кроме того, машины получили новые тормоза "Brembo", которые практически идентичны тем, что стоят на гоночных снегоходах. Изюминка тормозной системы — это диски необычной формы, которые похожи то ли на шестерню, то ли на цветок… В общем, сие есть нечто особенное. Такие диски лучше охлаждаются и делают торможение более эффективным и надежным.

Несмотря на чрезвычайную схожесть, "Mach Z" и "Summit" далеко не идентичны. И разнятся они не только гусеницей (на предназначенном для рыхлого снега "Summit" она гораздо длиннее и шире), но и оборудованием — оптикой и багажниками, рулями, сиденьями. Кроме того, рассчитанный на эксплуатацию в горных условиях "Summit" оборудован электронным модулем "DPM", который автоматически регулирует состав воздушно-топливной смеси в зависимости от температуры воздуха и высоты над уровнем моря, что обеспечивает оптимальную работу двигателя.

Другая новинка компании — абсолютно новое семейство туристских снегоходов "GTX", построенных также на платформе "REV". С технической точки зрения "туристы" очень похожи и на спортивные "MXZ", и на горные "Summit", однако здорово отличаются от них набором специфического оборудования. "GTX" "заточены" под комфортабельную езду и потому весьма благосклонны к пассажиру, который заслуживает отдельного места, еще и с удобной спинкой.

В семейство "GTX" входят три различные модификации: "Fan", "Sport" и "Limited". Первая — это бюджетная модель с двигателями воздушного охлаждения и очень приемлемой ценой. Вторая, более дорогая модификация — "Sport"— отличается от базового "Fan" прежде всего моторами с жидкостным охлаждением и расширенным списком стандартного оборудования, в который входят подогреваемые поручни для пассажира и электронный тахометр. Ну и, наконец, топовая версия "Limited". Тут есть все: в задней подвеске установлен амортизатор "Auto-Air", который автоматически регулирует жесткость и высоту этой самой подвески в соответствии с нагрузкой. Сиденье (фирменное название "2+1") обладает способностью к трансформации: двухместное "седалище" раздвигается на две части и между ними образуется место, куда устанавливается сиденье для третьего пассажира. Правда, размер "добавки" невелик: ребенок поместится, а вот третий взрослый окажется лишним. Еще одна интересная "примочка" "GTX Limited" — розетка, к которой подключается шлем с подогреваемым забралом.

В следующем году модельный ряд "Ski-Doo" пополнит новая модель "Expedition", построенная на базе снегохода-побратима "Lynx 59 Yeti", от которого она будет отличаться только задним фонарем, подогреваемыми пассажирскими поручнями и иным сиденьем. В остальном же "Expedition" — это тот же "Yeti" с его четырехтактным двигателем "V-1000", разве что без электровентилятора в системе охлаждения. В общем, к паровозной тяге четырехтактной рабочей модели добавился комфорт туриста, превратив трудягу в "универсального солдата".

Описанные здесь модели — это лишь видимая часть айсберга. Ежегодно "BRP" проводит модернизацию своей техники, доводя ее до совершенства, делая более удобной и надежной. Сейчас, достигнув определенных высот, компания намерена расширить область своих интересов и вновь удивить мировую общественность новыми мотопродуктами. Какими? Надеюсь, скоро узнаем.

Никита Манякин

НОВОСТИ МИРОВОГО БОТИНГА

"POLARIS" ПРЕКРАЩАЕТ ВЫПУСК ГИДРОЦИКЛОВ

Американская компания "Polaris Industries" объявила о своем решении в самое ближайшее время свернуть выпуск гидроциклов, мотивируя его повсеместным падением интереса к этим снарядам как таковым. Как утверждается в официальном заявлении ее руководства, после пикового спроса на аквабайки, пришедшегося на 1996 г., уровень продаж по всему миру продолжает неуклонно снижаться, и поэтому компания посчитала дальнейшую работу в этом направлении малоперспективной с экономической точки зрения. По словам президента "Polaris" Тома Тиллера, "морское" направление никогда не приносило компании прибыли, а в прошлом году стало попросту убыточным. Программа выпуска сухопутных транспортных средств — снегоходов, ATV и мотоциклов "Victory" — остается без изменений. В необходимом объеме будут выпускаться также запчасти для гидроциклов. Новость вызвала большой резонанс среди мировых производителей аквабайков. В частности, "Yamaha Motor" оперативно выступила с ответным заявлением, в котором решительно оспаривается сделанная "Polaris" оценка рынка. Представители компании утверждают, что продажи гидроциклов "Yamaha" выросли по сравнению с прошлым годом почти на 40% и что устойчивый рост прогнозируется также в 2005 г.

СПАСАТЕЛЬНЫЙ ЖИЛЕТ: ПОЛЕЗНО И МОДНО

Как свидетельствует неумолимая статистика, спасательный жилет по-прежнему остается наиболее действенным средством, позволяющим сохранить жизнь пострадавшим при происшествиях на воде. К сожалению, этот факт принято игнорировать не только у нас в стране, но и за рубежом, поэтому надзирающим органам приходится использовать меры принуждения — в частности, в виде солидных штрафов. В общем, ситуация во многом напоминает ту, что давно уже проходили автомобилисты: попробуй-ка в Европе проехать мимо полицейского непристегнутым! Правила, регулирующие использование спасательных жилетов, в последнее время имеют тенденцию к ужесточению. Так, например, в Ирландии, изучив статистику происшествий с различными типами судов, ввели дополнительные требования, согласно которым, если длина лодки не превышает 7 м, спасательные жилеты должны быть надеты на всех членов экипажа. Кроме того, независимо от размеров судна жилеты должны быть надеты на всех лиц моложе 16 лет, а в случае буксировки — на членов экипажей обоих судов. (Раньше, если максимальная скорость судна не превышала 17 уз, жилеты можно было не надевать). Береговой охране и полиции отданы распоряжения строго следить за исполнением перечисленных требований. Кроме принуждения, используется и убеждение. При этом к пропаганде безопасности на воде нередко привлекают известных и уважаемых в народе персон. Так, Национальную неделю безопасности ботинга в США открывал облаченный в спасательный жилет актер Джон Амос — исполнитель роли адмирала в популярном американском телесериале "Западное крыло". В ходе мероприятия, кстати, состоялся и модный показ — дефиле длинноногих манекенщиц и мускулистых манекенщиков, продемонстрировавших публике "последний писк" в деле кроя и расцветок спасательных жилетов. Согласитесь, что это утилитарное средство обеспечения безопасности может быть таким привлекательным на вид, что не захочется снимать его даже на берегу.

"ЛОДОЧНЫЙ" ТЕЛЕСЕРИАЛ ДЛЯ ДЕТЕЙ

Федерация морской индустрии Великобритании (BMF) затевает грандиозный телевизионный проект, призванный повысить интерес детей и подростков к водным видам спорта. Телесериал в жанре "реалити-шоу", который намечено транслировать на протяжении десяти недель в самое горячее вечернее время, по оценкам специалистов, должен собрать у экранов более 10 млн. юных зрителей. Две команды мальчишек и девчонок 11–12 лет, живущих в летнем лагере у воды, испытают свои силы в самых разнообразных видах состязаний, имеющих отношение к воде и лодкам. Программа более чем обширна: гонки на каноэ, парусных швертботах и моторках, классическая гребля, виндсерфинг, водные лыжи, вейкбординг, рафтинг... Ребятам будут помогать квалифицированные инструкторы, так что сериал намечен еще и как обучающий. Для участия в нем из шести тысяч претендентов были отобраны десять юных англичан, причем обязательным условием являлось полное отсутствие "лодочного" опыта. "Наша задача — привлечь как можно больше молодых людей к миру водных видов спорта, — говорит директор по маркетингу BMF Джеймс Гоувер. — Надеемся, что новый сериал вызовет у множества юных зрителей стремление самим испытать нечто подобное и заметно пополнит ряды членов водно-моторных, парусных и гребных клубов по всей стране". Проект федерации вызвал немалый интерес и у компаний, имеющих отношение к ботингу — в качестве его спонсоров выступает два десятка крупных торговых и промышленных фирм.

ДОРОЖАЕТ НЕФТЬ — ДОРОЖАЮТ И ЛОДКИ

Цены на основные виды материалов, применяемых при изготовлении стеклопластиковых корпусов — прежде всего на полиэфирные и винилэфирные смолы — продолжают расти, что неизбежно сказывается на стоимости готовых лодок. Дело в том, что базовые виды сырья, используемые при производстве смол — стирол и бензол — являются продуктами переработки нефти, цена которой на мировом рынке продолжает держаться на рекордных отметках. Американская компания "AOC", поставляющая наиболее дорогие и надежные винилэфирные смолы, в том числе и на европейский рынок, с июня вновь подняла цены на свою продукцию в среднем на 10 центов за килограмм. А вот цены на нержавеющую сталь, не так давно подскочившие в Европе почти на 50%, пока держатся на прежнем уровне — производители дельных вещей получили небольшую передышку.

ГУБИТЕЛЬНАЯ ЗАСУХА

От засухи страдает на только сельское хозяйство — последствия этого стихийного бедствия, затронувшего нынешним летом целый ряд западных штатов США, сказались и на американском малом судостроении, и на сопутствующей инфрастуктуре. Тысячи водномоторников и яхтсменов в буквальном смысле этого слова оказались на мели. Вода ушла от множества марин и специально оборудованных слипов для спуска-подъема лодок на местных озерах настолько далеко, что это сделало их дальнейшую эксплуатацию бессмысленной, а те энтузиасты ботинга, которые, несмотря ни на что, продолжают выходить на воду, натыкаются на отмели и подводные камни в самых неожиданных местах. Впрочем, кое-кто находит в случившемся и светлую сторону — ну разве не интересно посетить бухту или пляж, которые десятилетиями были упрятаны в подводном царстве?

МИКРОЧИП ДЛЯ НАДУВНУШКИ

С начала будущего года все надувные лодки и РИБы голландской компании "LodeStar" будут оснащаться радиочипами RFID (Radio Frequency Identification) — своеобразными "опознавательными знаками", скрытыми от постороннего глаза и позволяющими при помощи специального приемопередатчика определить серийный номер лодки. Чем меньше посудина, тем более она "безлика" — этим и пользуются воры, которых даже в Европе хватает, ведь доказать, кому на самом деле принадлежит или принадлежала небольшая надувнушка, практически невозможно. "Вживленный" прямо в мягкий материал баллона микрочип, на котором записаны все идентификационные данные лодки, позволяет сделать это с полной определенностью. Миниатюрное устройство не имеет собственных элементов питания и получает электроэнергию для работы непосредственно от приемопередатчика-сканера с расстояния 0.3–0.5 м. Кроме таких неактивных "электронных ярлыков", голландский производитель противоугонного оборудования для катеров и яхт "BoatFocus" выпускает и более серьезные аппараты для крупных судов, позволяющие в числе прочего определять их местоположение со значительного расстояния.

Лодка + мотор = N рублей

Пункт в технических данных лодки, значение которого выражается в рублях, долларах или евро, нередко является наиболее интересным — если не сказать главным — для определенной категории наших читателей.

Судя по имеющейся у нас информации, значительный процент читательской аудитории "КиЯ" всерьез планирует покупку моторной лодки — либо первой в жизни, либо на замену уже имеющейся, поэтому интерес к ценовым данным предлагающихся на рынке малых судов вполне объясним. Если во втором случае у будущего покупателя уже есть определенный опыт, то тех, кто еще ни разу не выступал в роли судовладельца, на пути к вожделенному статусу может ждать немало неизведанных "подводных камней" — ведь приобретение лодки сопряжено с целым рядом специфических факторов, вызываемых самим характером товара, и очень отличается от покупки, скажем, крупной бытовой техники или того же автомобиля. Этой категории читателей в первую очередь мы и адресуем данную публикацию. Надеемся, что она поможет сориентироваться в ситуации и избежать ненужных разочарований.

Что мы хотим

Поиски подходящего варианта обычно начинаются с изучения прайс-листов (у многих компаний, даже небольших, они доступны в том числе и в Интернете) и прочей рекламной продукции. Полезную информацию можно получить также из первых рук — у друзей и знакомых, которые не только дадут отзыв о своем приобретении, но и поделятся опытом самого процесса.

Если подойти к делу со всей ответственностью, от названий и цифр может вскоре зарябить в глазах. Поэтому разумно сузить диапазон поисков и для начала ответить самому себе на, казалось бы, очень простой вопрос: для каких целей мне (а также моей семье) нужна лодка?

Назначение ее можно условно разделить на следующие основные категории (сразу оговоримся, что эксплуатация в коммерческих целях здесь не рассматривается):

— непродолжительные водные прогулки;

— рыбалка (один из самых популярных видов использования практически любого судна в России!);

— водный туризм (походы на достаточно большие расстояния, занимающие как минимум пару выходных дней);

— спорт (как скоростные "прохваты" ради

наслаждения скоростью, так и водные развлечения вроде водных лыж, вейкбординга, катания на буксируемых надувных кругах и "бананах").

Хотя бы приблизительное отнесение будущего назначения лодки к той или иной категории тем актуальнее, чем меньше сумма, которую планируется потратить, и, соответственно, скромнее размеры будущего судна: как правило, чем крупнее лодка, тем она универсальнее, и наоборот — малые размеры накладывают свои ограничения на использование ее в той или иной области.

Общеизвестно, что есть специализированные рыболовные лодки, есть туристские "крейсера" и есть нацеленные только на скорость "спортивные машины"; но не секрет, что тысячи людей успешно ловят рыбу с чисто прогулочных лодок, а в дальние плавания отправляются на крошечных байдарках. Поэтому советуем ориентироваться прежде всего на собственные представления о комфорте, удобстве пользования и практичности — проще говоря, попробуйте мысленно "примерить" лодку на себя, вообразив себя и ее в той или иной реальной ситуации. Причем лучше делать это не по картинке в буклете, а хотя бы в торговом зале магазина или на специализированной выставке, где лодка представлена "живьем". Кроме того, в этом случае можно попросить совета у представителя производящей фирмы или продавца-консультанта — несмотря на вполне естественное стремление "уболтать" потенциального покупателя, они не чужды и объективности, особенно когда речь идет о довольно очевидных для специалиста вещах.

Даже при всей вашей неприхотливости и склонности идти на компромисс ради того, чтобы уложиться в некую ограниченную сумму, существуют объективные факторы, которые от личных пристрастий не зависят. В ходе теоретической "примерки" нужно обязательно иметь представление не только об основном назначении судна, но и об особенностях акватории, на которой его предполагается эксплуатировать, иначе может получиться так, что большую часть довольно короткого сезона лодка пролежит на берегу мертвым грузом — например, крошечным картопам и компактным разборным надувнушкам, пусть и весьма привлекательным по цене, море и крупные озера вроде Ладоги категорически противопоказаны.

Однако мореходность судна определяется не одними его размерами. Большой значение имеют обводы — обычно мягкий ход на волне обеспечивает высокая килеватость днища (18–24° на транце), требующая увеличенной мощности мотора, поэтому топливная экономичность такого судна ниже. При небольшой килеватости (до 10–12°) двигаться в режиме глиссирования можно лишь по относительно спокойной воде, при высоте волны не более 0.20–0.25 м — но при этом сэкономить на мощности и, соответственно, топливе. Кроме того, существенную роль играет высота надводного борта — у мореходных лодок она составляет, как правило, не менее 0.7 м на миделе, а также высота транца. Обычно в морских условиях используют моторы с "длинным" или даже "сверхдлинным" дейдвудом (высота транца при этом 510 и 635 мм соответственно). Рассчитывать при этом на отечественные подвесники не приходится — все они предназначены для установки на "низкий" транец высотой 380 мм. (Модификации "Нептуна-23" и "Ветерка-12" с увеличивающими длину дейдвуда проставками выпускались в свое время очень ограниченными партиями и сейчас практически недоступны).

Если лодку планируется эксплуатировать в соленой морской воде, лучше остановиться на стеклопластиковом корпусе, не подверженном коррозии. В принципе, корпуса из алюминиевых сплавов — например, сварные из АМг — в последнее время научились защищать от губительного влияния соленой воды, но специальные покрытия требуют постоянного ухода. Более же всего страдают от "морской" коррозии клепаные лодки из дюралюминия. Хотя у металла достаточно своих плюсов — например, он гораздо лучше "держит удар" при столкновении с подводным препятствием, поэтому металлические лодки пользуются такой популярностью на водоемах, изобилующих каменистым мелководьем.

У акватории могут быть и какие-то иные характерные особенности, которые стоит учесть при выборе лодки — скажем, если на нем не редкость упомянутые мелководные участки (как правило — прибрежные), не позволяющие двигаться под мотором даже при использовании специального упора или триммера, то лучше, если лодка будет дополнительно оборудована полноценными распашными веслами, а не отдельным "гребком".

Не лишне также хотя бы приблизительно прикинуть, какой экипаж вы с наибольшей долей вероятности рассчитываете видеть на борту. Для маленьких лодок (а именно они большей частью выступают в роли первого в жизни судна) это вопрос принципиальный. Если лодка глиссирующая, стоит предварительно выяснить, удастся ли обеспечить глиссирующий режим с той нагрузкой, с которой вы предполагаете ее чаще всего эксплуатировать, и какой для этого понадобится мотор (кстати, если суммарный вес экипажа и поклажи относительно невелик, нередко можно установить мотор меньшей мощности, чем та, что указана в качестве максимально допустимой — такой вариант дешевле и при покупке, и при дальнейшей эксплуатации). А вот что касается паспортной пассажировместимости, приведенной в инструкции, то мы бы не советовали ориентироваться на этот показатель "один в один", особенно если речь идет о надувных лодках. Например, 3.6-метровая надувнушка действительно "везет" разрешенную паспортом нагрузку в 5–6 чел., но в условиях реальной эксплуатации в ней наиболее комфортно максимум втроем, а на рыбалке и вовсе одному-двоим.

Да и вообще определитесь, что для вас важнее — максимальная скорость или же способность лодки уверенно транспортировать большой груз. Лодки одинаковых размерений и с одинаковыми моторами, но с различными обводами могут в этом плане заметно отличаться друг от друга. Например, одна позволяет развивать очень высокую скорость с одним водителем на борту, но с увеличением нагрузки резко ее теряет, в то время как другая, пусть и относительно неторопливая, продолжает уверенно сохранять режим глиссирования даже на пределе паспортной грузоподъемности, а скорость с каждым дополнительным пассажиром уменьшается всего на 1–2 км/ч.

Что мы можем

Когда вы уже определились, какой должна быть "лодка вашей мечты", наступает пора спуститься с небес на землю — а именно оценить свободную наличность. На этой стадии границы поисков могут сузиться до выбора всего из двух-трех вариантов, особенно если сумма невелика.

Предположим, после вдумчивого изучения прайс-листов вам наконец удалось подобрать комплект "лодка плюс мотор", тютелька в тютельку укладывающийся по цене в предусмотренный семейным

советом бюджет. Увы, спешить не стоит — вы забыли о том, что покупка такого специфического товара, как моторная лодка, сопряжена с целым рядом дополнительных усилий и трат. Размер этих "побочных", не необходимых расходов может составить до 15–20% стоимости самой лодки с мотором!

Во-первых, напомним о том, что купленную лодку надо где-то хранить — желательно в надежном охраняемом месте. Самый оптимальный вариант — это, конечно, специальная лодочная стоянка у воды, которая предусматривает и услуги по зимнему хранению. Месячная плата может заметно варьироваться в зависимости от региона и статуса стоянки, но размер ее имеет тенденцию только к увеличению. Услуги самой скромной лодочной стоянки обойдутся сейчас примерно в 1200–2000 руб. Конечно, кое-где сохранились старые ведомственные клубы, где ежемесячная плата составляет около 100 руб., но попасть в них "с улицы" практически нереально.

По крайней мере, те же автомобильные стоянки обычно обходятся заметно дешевле, поэтому многие владельцы "трейлерных" лодок зимой предпочитают держать их на охраняемых автомобильных парковках. Кстати, открытая лодка длиной до 5 м помещается вместе с трейлером в обычный автомобильный гараж — ограничением может оказаться разве что габарит по высоте, что требует предварительного демонтажа высоких ветровых стекол, дуг и т.п. Решить вопрос о хранении лучше заранее, еще до оформления покупки, иначе вас ждут дополнительные расходы и напрасная трата сил и нервов.

Во-вторых, лодку придется так или иначе транспортировать по суше — как минимум довезти ее до места базирования из магазина. Чаще же всего возникает необходимость в "сезонной" транспортировке — весной и осенью, если летом судно держат на удаленном загородном водоеме. Владелец лодки до 4–4.5 м длиной может нанять для этого относительно недорогую полуторку вроде "Газели", а на погрузку-разгрузку привлечь местных мужичков, однако в случае с более крупными посудинами помимо тяжелого грузовика придется задействовать и подъемный кран. Идеальный вариант для автомобилистов — это, конечно, специализированный лодочный трейлер, снимающий значительную часть проблем, но имейте в виду, что даже самый дешевый отечественный прицеп грузоподъемностью 500 кг обойдется никак не меньше 1000 долл., и его тоже придется где-то держать.

При наличии обычного легкового автомобиля весьма привлекательным вариантом может оказаться разборная надувная мотолодка — возить ее к воде можно хоть каждые выходные, а хранить даже в городской квартире. К "транспортабельной" категории относятся и картопы, приспособленные для перевозки на крыше легкового автомобиля. Хранить такую лодочку можно в гараже рядом с машиной, поставив набок или подвесив на стену, однако малые размеры и грузоподъемность значительно ограничивают сферу ее использования.

Согласно правилам ГИМС, любое маломерное судно должно иметь на борту минимальный набор предметов, обеспечивающих безопасность плавания: спасательный круг или бросательный конец Александрова, спасательные жилеты или пояса на всех членов экипажа, буксирный и швартовные концы, якорь с якорным концом, весла или весло-гребок, ходовые и стояночные огни (при плавании в темное время суток), плавающий черпак, противопожарную кошму или огнетушитель, медицинскую аптечку.

Как правило, часть этого набора входит в стандартную комплектацию лодки, но все равно большую или меньшую часть перечисленного придется приобретать самостоятельно. Самые дешевые спасательные жилеты отечественного производства обойдутся по 500–600 руб. за штуку, "фирменные" — по 2500–3000 руб. За спасательный круг придется выложить 1000–1200 руб. (конец Александрова дешевле — примерно 200–300 руб.) Синтетические тросы в зависимости от толщины стоят от 10 до 90 руб. за метр, причем, чтобы соблюсти правила, купить придется не меньше 50 м. Якоря — что российского производства, что китайские — относительно недороги, от 300 до 700 руб., но хороший якорь из нержавейки вполне может стоить больше 100 долл. С сакраментальными аптечкой и огнетушителем проще, если есть автомобиль — можно временно переносить их на лодку, но лучше, конечно, иметь отдельный набор.

Некоторые предметы комплектации не регламентируются правилами, но все же их полезно иметь на борту, и даже при всем стремлении к экономии вы к этой мысли рано или поздно придете. Например, очень рекомендуем обзавестись хотя бы парой надувных кранцев, особенно если лодка стеклопластиковая. Цена их зависит от размера. Самый маленький кранец длиной 0.4 м можно купить за 400–500 руб., за метровый придется отдать более 2000 руб. Из контрольных приборов наиболее полезной вещью является тахометр (около 60 долл.) — с его помощью вы можете следить, в оптимальном ли режиме работает мотор при различных нагрузках, а также подбирать гребные винты. Из средств навигации не помешает приемник GPS — он не только позволит засечь "рыбные места", но и зафиксировать безопасные с точки зрения мелководья маршруты. Самый дешевый "навигатор" размером с сотовый телефон стоит примерно 150 долл.

Планируя покупку подвесного мотора, сразу рассчитывайте на то, что вам понадобится запасной винт, комплект свечей зажигания и хотя бы простенький набор инструментов. Кстати, советуем в качестве запасного использовать "грузовой" винт с меньшим шагом, который можно устанавливать при повышенной нагрузке для достижения оптимальных оборотов мотора. Самый дешевый алюминиевый гребной винт к 30-сильному импортному подвеснику — так называемый "неоригинальный" — обойдется 70–80 долл.

Защитой от непогоды на открытой лодке — а именно такой тип маломерного судна у нас наиболее распространен — является наша собственная одежда, и "уличная" здесь не годится. Придется купить хотя бы один непромокаемый комплект — комбинезон и куртку. Обычный непромоканец обойдется примерно в 5000–6000 руб., а если хотите купить "дышащий", со специальной мембраной вроде "GoreTex", готовьте как минимум 10–12 тыс. руб.

И, наконец, планируя покупку моторной лодки, не забывайте, что для управления ею нужны права, выдаваемые ГИМС, и получением этого документа желательно озаботиться заранее, причем за прохождение курсов тоже придется выложить определенную сумму, варьирующуюся от региона к региону(в крупных городах — не менее 3-5 тыс. руб.).

А вообще-то главной повседневной статьей расходов владельца моторной лодки будет топливо и масло. Чем мощнее мотор, тем большую сумму готовьтесь тратить. К примеру, час езды с 30-сильным подвесником обходится по нынешним ценам в 200–250 руб., с 10-сильным — 70–100 руб. Даже кроха мощностью всего 5 л.с., уже на самом пределе позволяющая обеспечить режим глиссирования с минимальной нагрузкой на сверхмалой (2.7–3.2 м длиной) лодке, каждый час выкачивает из кошелька 40–50 руб. В общем, в плане расхода топлива лодку и близко нельзя сравнивать с привычным для многих автомобилем.

Цена — понятие растяжимое

Внимательно проштудировав ценовые предложения, вы уже наверняка обратили внимание, что и здесь лодочный мир далеко оставляет за кормой рынок автомобилей. Увы, удовольствие это действительно дорогое, причем лодки заметно дороже машин не только в нашей стране, но и во всем мире.

Если отведенная на покупку сумма невелика, при выборе собственно лодки есть смысл обратить внимание на отечественную продукцию, хотя мы бы не сказали, что по ценам она столь уж разительно отличается от "импорта", особенно если у тех фирм, которые уделяют высокое внимание качеству. (Речь здесь идет о лодках "среднего класса", которые не позиционируются зарубежными производителями как "эксклюзив" — когда потребитель платит не сколько за качество, столько просто "за солидную марку"). Большинство российских компаний использует недешевые материалы импортного производства, поэтому некоторый выигрыш в цене достигается лишь за счет уменьшения таможенных расходов и использования более дешевой рабочей силы. Исключение составляют разве что отдельные удержавшиеся на плаву "киты" советских времен, продукция которых действительно довольно доступна по цене — однако и конструкция, и оборудование подобных лодок представляют собой вчерашний день.

Несмотря на устаревший дизайн и низкий уровень комфорта, старые добрые лодки вроде бессмертной "Казанки" по-прежнему способны исправно выполнять свои функции — чего, к сожалению, нельзя сказать про отечественные подвесные моторы.

А теперь собственно о ценах. Те суммы, которые указаны в прайс-листах, обычно относятся к стандартной, т.е. самой дешевой комплектации, однако представители многих фирм обычно готовы немного "подвинуться", если видят серьезность ваших намерений. Прежде всего поводом для торга может быть период, в который вы намереваетесь сделать покупку. Чем ближе окончание сезона, тем на большую скидку можно рассчитывать. Кстати, крупные компании нередко имеют два прайс-листа — "летний" и "зимний".

Получить скидку при покупке мотора сложнее, но есть возможность заметно сэкономить на цене всего комплекта, если приобретать и лодку, и мотор в одной и той же фирме — для продавцов такой вариант более выгоден, торговля лодками и продажи моторов взаимно стимулируют друг друга, поэтому обычно они готовы уступить в цене. Касается это и предметов снабжения, которые мы упоминали — короче говоря, чем больше всего вы купите в одном месте, тем на большую скидку можно рассчитывать.

И еще один очень важный момент — приобретая мотор, поинтересуйтесь, где можно будет осуществлять обслуживание и ремонт. Идеальный вариант, это когда торгующая организация является авторизованным дилером предприятия-изготовителя. В этом случае ремонтники прошли обучение непосредственно на фирме и в моторах конкретной марки должны разбираться от и до. Современный подвесной мотор, особенно впрысковой — штука достаточно сложная, и не стоит рассчитывать, что при необходимости вы справитесь с ремонтом собственными силами или при помощи "дяди Васи" из соседнего гаража.

N рублей

Распределить комплекты "глиссирующая лодка плюс подвесной мотор" на ценовые категории — подобно тому, как это принято в автомобильном мире, довольно сложно, поскольку лодочный рынок не настолько насыщен и все еще находится в стадии формирования. Однако самые общие выводы сделать все-таки можно. Итак, вот примерно на что вы можете рассчитывать, располагая той или иной суммой:

До 50 000 руб.:

— отечественная или импортная надувная мотолодка из ПВХ длиной 2.8–3.1 м с новым импортным ПМ мощностью 5 л.с. или "Ветерком-8";

— отечественная картоп-лодка длиной 2.7–2.9 м с импортным ПМ мощностью 5 л.с. или "Ветерком-8".

До 100 000 руб.:

— отечественная или импортная надувная мотолодка из ПВХ длиной 3.2–4.0 м с новым импортным ПМ мощностью 10–15 л.с.;

— отечественная стеклопластиковая или алюминиевая открытая лодка длиной 3.0–4.0 м с новым импортным ПМ мощностью 10–15 л.с.

— классическая "советская" дюралевая лодка длиной 4.3–4.6 м ("Казанка-5М4", "Воронеж-М") с новым отечественным ПМ ("Вихрь", "Нептун") или подержанным импортным ПМ мощностью 20–25 л.с.

— отечественный РИБ длиной 2.6–3.0 м с новым импортным ПМ мощностью 8–10 л.с.

До 150 000 руб.:

— классическая "советская" дюралевая лодка длиной 4.3–4.6 м ("Казанка-5М4", "Воронеж-М") с новым импортным ПМ мощностью 25–30 л.с.

— отечественная открытая стеклопластиковая лодка длиной 3.0–3.5 м с новым импортным ПМ мощностью 10–15 л.с.

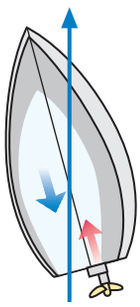
— отечественный РИБ длиной 3.3–3.5 м с новым импортным ПМ мощностью 15–20 л.с.

Повторим, приведенные категории весьма приблизительны, однако со значительной долей уверенности можно говорить, что минимальный комплект для передвижения по воде в режиме глиссирования обойдется не менее 1.5 тыс. долл., а за более-менее "настоящую" лодку, пригодную для плавания всей семьей — пусть и морально устаревшую, придется выложить от 3 до 5 тыс. долл., причем львиную долю этих денег при стоимости, например, "Казанки-5М4" или "Воронежа-М" в районе 1.3 тыс. долл. придется выложить за дорогой, но надежный импортный мотор. При всей привлекательности цен на новые отечественные моторы ("Ветерок-12" — от 19 тыс. руб., "Нептун-23" — от 18–19 тыс. руб., "Вихрь-30" — от 28–30 тыс. руб.) большинство их пользователей вскоре после покупки начинает понимать, что лучше было сразу приобрести импортный движок, хотя бы подержанный.

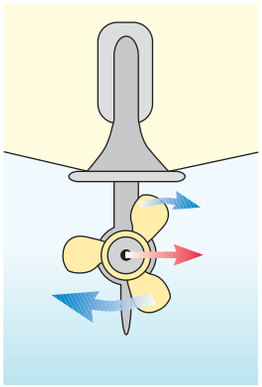
Надеемся, что приведенная в данной статье информация поможет начинающим водномоторникам принять то или иное решение — равно как и наши регулярные отчеты в рубрике "На мерной миле "КиЯ", повествующие об испытаниях конкретных лодок (полный перечень редакционных тестов с указаниями на номера журнала размещен на нашем сайте www.katera.ru). Публиковались в журнале советы и по выбору подержанной техники — например, статьи "Покупаем подержанную дюральку" в № 172 и "Покупаем подержанный импортный подвесник" в № 189.

Артем Лисочкин

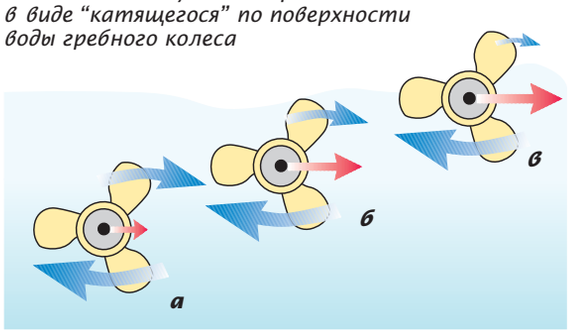
4 *Крен может вызывать увод с курса*



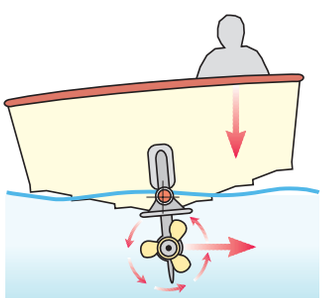
5 *Очевидно, боковой увод (красная стрелка) может вызываться тем, что лопасти выше оси гребного вала испытывают меньшее сопротивление воды*



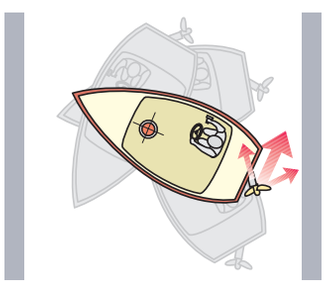
6 *Полупогруженный винт на рисунке "в" можно условно представить в виде "катящегося" по поверхности воды гребного колеса*



7 *Возникающая на гребном валу поперечная сила ответственна не только за увод кормы вбок, но и за ходовой крен*



8 *Развернуться в узком канале за один прием можно за счет создаваемого гребным винтом бокового увода кормы — кратковременно прибавив газ*



живая его на весу за корпус, и вставьте вилку в розетку. В момент включения моторчика вы сразу почувствуете, как он качнется в пальцах, стремясь провернуться в сторону, противоположную вращению пропеллера. Описанный эффект еще более ярко проявляется при использовании электродрели, особенно когда сверло немного подклинивает — дрель приходится крепко удерживать, чтобы она не провернулась вокруг сверла. Азбучная истина: любое действие рождает противодействие. То же самое происходит и при вращении гребного винта — реактивный момент стремится провернуть лодку вокруг оси гребного вала в сторону, противоположную его вращению (рис. 3).

Вот и первое объяснение, почему лодка на ходу кренится в противоположную вращению винта сторону. Крен, в свою очередь, способен вызвать и увод с курса — во-первых, центр сопротивления смещается в сторону борта, на который кренится лодка, а во-вторых, в противоположную сторону смещается создающий тягу винт (рис. 4), поскольку он установлен на колонке или дейдвуде на некотором расстоянии от днища лодки.

Но есть и иная причина, вызывающая точно такие же последствия — крен и увод с курса, а также "ответственная" за повышенную нагрузку на руле в случае использования подвесного мотора или поворотно-угловой колонки. Как уже отмечалось, эта сторона явления изучена еще не до конца, но кое-какие вполне логичные предположения сделать все-таки можно.

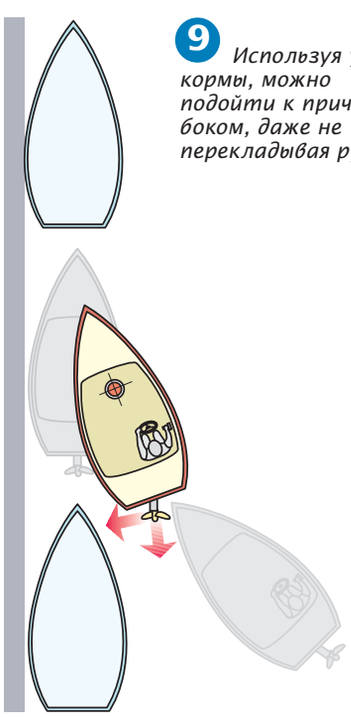
Очевидно, дело в том, что по каким-то причинам лопасти ниже гребного вала испытывают большее сопротивление, чем у поверхности. Поскольку винт вращается в плоскости, перпендикулярной ДП, на валу возникает поперечная составляющая сила, направленная в сторону вращения винта (рис. 5). Наиболее ярко этот эффект проявляется в случае с полупогруженным гребным винтом, лопасти которого выше вала вообще не испытывают сопротивления воды (рис. 6, в). Если совсем утрировать ситуацию, то можно представить его в виде расположенного перпендикулярно ДП лодки гребного колеса — совершенно понятно, куда будет стремится его вал. Результаты лабораторных испытаний в опытовом бассейне показывают, что боковая сила, создаваемая полупогруженным гребным винтом, может достигать величины его упора!

Ответственна эта возникающая на валу боковая сила не только за увод кормы (рис. 1), но и за крен — "в помощь" уже рассмотренному реактивному моменту (рис. 7). Колонка или дейдвуд образуют рычаг, поворачивающий корпус лодки вокруг некой оси, условно показанной на рисунках красным кружком.

Как его приручить?

Влияние реактивного момента гребного винта обязательно следует учитывать при маневрировании — радиус циркуляции в сторону левого борта на судне с винтом правого вращения меньше, чем в противоположную. В ряде случаев этим можно воспользоваться, обернув побочный эффект во благо.

Например, вам нужно развернуться в узком канале. Понятно, что с винтом правого вращения этот маневр следует осуществлять в сторону левого борта — как мы разворачиваем автомобиль на дороге (и



9 *Используя увод кормы, можно подойти к причалу боком, даже не перекладывая руль*

Реактивный момент: враг или друг?

Наверняка многие обращали внимание на то, что порой катер или мотолодка ведет себя более чем странно: в сторону одного борта поворачивает охотней, чем в сторону другого, на заднем ходу упорно движется прямо, несмотря на положенный на борт руль, а после переключения с переднего хода на реверс выставляется боком. Все перечисленное — проделки реактивного момента, создаваемого гребным винтом. Движитель этот, увы, далеко не совершенен, и с производимыми им побочными эффектами остается только мириться. Но все не так уж плохо: в ряде случаев их можно поставить себе на службу!

Как он проявляется?

Гребной винт создает два основных побочных эффекта, влияющих на управление лодкой и заметных, что называется, невооруженным глазом: это крен в противоположную вращению винта сторону и увод кормы в сторону его вращения. Кстати, сразу оговоримся: винт, который на переднем ходу вращается по часовой стрелке, если смотреть со стороны транца, принято именовать винтом правого вращения. Поскольку такие винты наиболее распространены, они и показаны на всех приведенных иллюстрациях.

Увод кормы наиболее заметно проявляется на малой скорости, особенно на заднем ходу. Как правило, мы его особо не замечаем, рефлекторно доворачивая руль или перекладывая румпель, но уже упомянутое быстрое переключение на реверс с переднего хода способно поставить лодку перпендикулярно к намеченному курсу. Короче говоря, увод кормы более всего дает о себе знать на переходных режимах — при смене направления движения, разгоне или снижении скорости. Длинные килеватые лодки лучше сопротивляются производимому гребным винтом эффекту, чем короткие и плоскодонные (рис. 1) — та же небольшая надувнушка даже с положенным на правый борт рулем на заднем ходу упорно стремится влево.

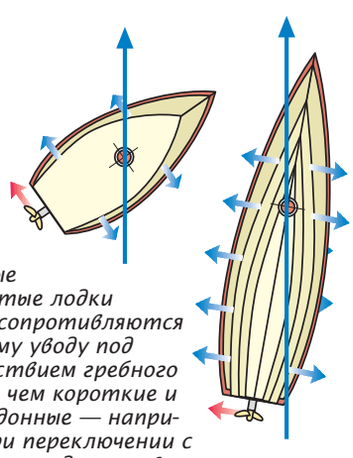
Еще один эффект, способный причинить судоводителю некоторые неудобства, характерен только для подвесных моторов и поворотно-угловых колонок — реактивный момент отклоняет их в сторону вращения винта, поворачивая вокруг оси баллера, отчего лодка “лежит на руле” (рис. 2). На классических катерах с наклонным дейдвудом такого не бывает, и если на штурвале или румпеле на ходу ощущается постоянная нагрузка, то причины надо искать в другом месте.

Откуда он берется?

Данная публикация не ставит своей целью теоретически обосновывать производимые гребным винтом побочные эффекты — подавляющее большинство ее положений взяты из судоводительского опыта. Тем более что даже крупные специалисты по гидродинамике растолковывают природу явления крайне осторожно. Но, прежде чем перейти к практической стороне дела, все же попробуем разобраться, какие силы помимо упора, приводящего лодку в движение, создает гребной винт и откуда они берутся.

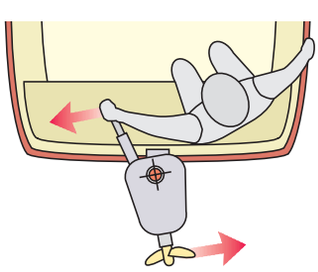
Строго говоря, действием реактивного момента в чистом виде можно называть явление, которое лучше проиллюстрировать на простейшем опыте. Возьмите обыкновенный бытовой вентилятор, удер-

1

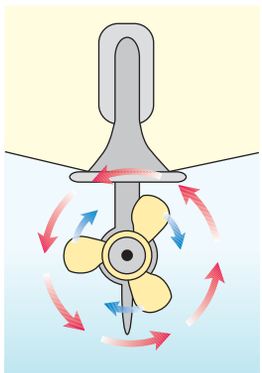


Длинные килеватые лодки лучше сопротивляются боковому уводу под воздействием гребного винта, чем короткие и плоскодонные — например, при переключении с переднего хода на реверс

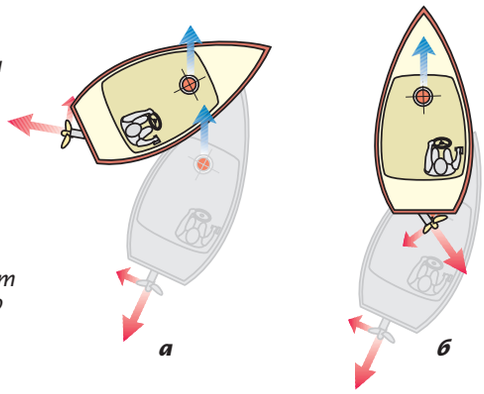
2 *Гребной винт стремится повернуть подвесной мотор или угловую колонку вокруг оси баллера, отчего лодка может “лежать на руле”*



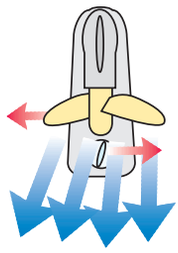
3 *Одной из причин ходового крена является реактивный момент “в чистом виде”*



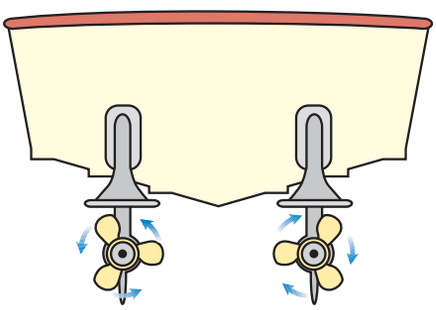
10 *Если при включении реверса в режиме "экстренного торможения" рефлекторно переложить руль в сторону заноса кормы, это только усугубит ситуацию. На лодке с подвесным мотором или угловой колонкой следует поступать с точностью наоборот.*



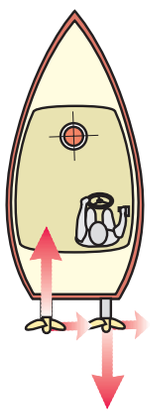
11 *Плавничок-компенсатор на антикавитационной плите отводит часть потока в сторону "заноса" кормы. Как правило, компенсатор регулируется, а нередко снабжен и градуировкой.*



12 *При двухмоторной (двухвальной) установке винт правого вращения рекомендуется устанавливать на правом борту*



13 *"Правый винт на правом борту": при работе винтами "враздрай" составляющая поперечных сил направлена в сторону разворота, что способствует улучшению маневренности*



14 *И реактивный момент, и боковой увод противонаправленных соосных гребных винтов — как, например, у угловой колонки "DuoProp" фирмы "Volvo Penta" — взаимно компенсируют друг друга.*

на переднем, и на заднем ходу). Но есть и одна маленькая хитрость: перед разворотом нужно снизить скорость, чтобы лодка двигалась буквально "шепотом", и, переложив руль до упора влево, один-два раза резко и кратковременно прибавить газ. Набрать скорость лодка не успеет, а боковой увод проявит себя во всей красе. Таким приемом лодку можно развернуть буквально на месте (рис. 8).

Или, предположим, вы подходите к причальной стенке, а свободного места между стоящими у нее судами только-только хватает втиснуться боком. Призовем на помощь реактивный момент! На самом малом направляем лодку к причалу, чтобы ошвартоваться левым бортом. Последние метры движемся с минимальной скоростью по инерции и с небольшим упреждением включаем реверс, кратковременно прибавив обороты до среднего или даже полного. Корму притянет к причалу, как магнитом (рис. 9), причем перекладка руля может даже не потребоваться.

Не лишним будет и отработать в спокойной обстановке режим "экстренного торможения" — переключение с полного переднего хода на реверс. Здесь тоже есть одна тонкость: когда при использовании винта правого вращения корму на реверсе забрасывает влево, нос лодки, соответственно, катится вправо. Поскольку лодка некоторое время продолжается двигаться вперед, первым естественным побуждением бывает положить руль влево, как на переднем ходу. Но винт-то тянет назад, и на лодке с подвесным мотором или поворотно-угловой колонкой это только усугубит ситуацию — корму еще больше утащит влево (рис. 10, а), поэтому "парировать" занос следует поворотом руля вправо (рис. 10, б). Когда лодка остановится и пойдет назад, для движения по прямой руль нужно по-прежнему держать немного отклоненным вправо — на заднем ходу увод кормы проявляется намного заметней, чем на переднем.

Внимание! Включать передний ход или реверс следует только при оборотах холостого хода! Даже при использовании однорукояточного дистанционного управления, которое автоматически уменьшает обороты перед переключением, при переходе с переднего хода на реверс и обратно обязательно делайте небольшую задержку в "нейтрали", чтобы погасить инерцию коленвала. Если обороты в момент переключения окажутся чересчур высокими, есть риск погубить редуктор.

Так как поведение даже близких по размерам лодок может заметно отличаться, воздержимся от советов, на какой конкретно угол поворачивать руль, с какой скоростью должна двигаться лодка и до каких оборотов и на какой промежуток времени следует кратковременно "раскручивать" двигатель и, соответственно, винт. Многое зависит и от нагрузки, и от продольной центровки лодки. После двух-трех тренировок вы легко определите точные параметры самостоятельно.

Главное, что следует помнить — это чем ниже скорость и выше обороты винта, тем сильнее проявляется занос кормы в сторону его вращения.

Если лодка оборудована триммером — системой регулировки дифферента с дистанционным управлением, рекомендуем немного поэкспериментировать и оценить, насколько угол установки подвесного мотора или колонки влияет на увод кормы, тем более что необходимость в ювелирно точном маневрировании возникает обычно у берега, где мы приподнимаем мотор или колонку, чтобы поберечь винт на мелководье. Как правило, чем больше колонка "отпущена" от транца, тем заметнее увод кормы, поскольку при этом гребной винт приближается к поверхности воды, а то и частично выходит из нее (рис. 6). Кроме того, в таком положении

винт создает меньший упор, чем в "занутренном". Этим обстоятельством вполне можно воспользоваться, однако не все так просто — чем больше мотор поднят из воды, тем больше риск подхвата винтом воздуха, особенно при повышенных оборотах двигателя и больших углах перекладки руля. При максимально поднятой колонке наилучших результатов можно добиться на малом газу, когда лопасти шлепают по воде, словно пароходные плицы.

Как с ним бороться?

Конечно, побочные эффекты работы гребного винта можно порой обратить во благо, но явления это все же вредные, и бороться с ними, безусловно, нужно. Не будем забывать о том, что помимо тех неудобств, которые причиняет судоводителю "асимметричность" поведения лодки, на преодоление реактивного момента бесполезно тратится и некая доля мощности. Увы, невзирая на все старания конструкторов, вряд ли он будет окончательно побежден. Речь может идти лишь о том, как уменьшить тяжесть его последствий.

Устранить создаваемый им ходовой крен проще всего — за счет перераспределения груза и пассажиров в лодке. Кстати, во многом по этой причине на большинстве лодок пост управления располагается на правом борту — чтобы вес водителя компенсировал крен, вызываемый влиянием реактивного момента и бокового увода (рис. 7).

Самый простой способ избавиться от нагрузки на штурвале или румпеле — увеличить трение в деталях дистанционного управления или подтянуть фрикцион баллера на подвесном моторе. Управление станет потуже, но зато избавит от возникновения нештатных ситуаций — например, если на полном ходу отпустить румпель того же "Вихря", мотор моментально повернется на правый борт, что может быть чревато столкновением с соседней лодкой или опрокидыванием. На современных моторах и колонках с выхлопом через ступицу винта имеется компенсатор — небольшой плавничок, расположенный на антикавитационной плите и отклоняющий поток воды в сторону увода кормы (рис. 11). Как правило, он установлен на круглой поворотной шайбе и регулируется. Определить оптимальный угол установки компенсатора можно только экспериментальным путем.

Внимание! Подбирая положение компенсатора при наличии триммера с дистанционным управлением, добивайтесь отсутствия нагрузки на штурвале и бокового увода при том положении мотора или угловой колонки, которое вы задействуете чаще всего — например, при откинутом для достижения максимальной скорости.

Дело в том, что в ряде случаев использование кнопок "Up" и "Down" способно поменять усилие на штурвале на прямо противопололожное — при полностью "поджатом" триммере руль некоторых лодок может тянуть не вправо, а влево. Возможным объяснением такого поведения могут быть какие-то особенности конкретного корпуса и, соответственно, срывающегося с него потока, а также "подпор" на антикавитационной плите, расположенной под отрицательным углом к нему.

Частично плавничок позволяет решить и проблему увода кормы, сопряженную с необходимостью перекладки руля на ходу, но все же действительно радикальным "лекарством" может быть только второй винт, вращающийся в противоположную первому сторону. В этом случае возникающие на обоих винтах поперечно направленные силы взаимно компенсируют друг друга. Наиболее распространенный вариант — двухмоторная (двухвальная) установка, имеющая немало собственных преимуществ (рис. 12). Так, например, при работе "враздрай" — передним ходом на одном борту и задним на другом — лодку можно развернуть буквально на месте. Специалисты рекомендуют следовать следующему принципу: "правый" винт — на правом борту, "левый" — на левом. С точки зрения маневренности в узкостях на малом ходу такая схема более выигрышна, поскольку при работе винтов "враздрай" составляющая поперечных сил на обоих валах направлена в сторону разворота, дополнительно способствуя его выполнению (рис. 13).

Винты противоположного вращения могут устанавливаться и соосно (рис. 14), прежде всего на поворотно-угловых колонках — например, "DuoProp" двигателей "Volvo Penta" или "Bravo III" моторов "MerCruiser". Конструктивно редуктор такой колонки сложней, чем у обычной, но практика показала, что на определенных режимах соосная установка гребных винтов обладает рядом преимуществ, причем не только с точки зрения компенсации реактивного момента.

Артем Лисочкин

ИЗ ПОЧТЫ РЕДАКЦИИ

Эта заметка печатается в рамках конкурса на лучший отзыв о ПМ “Suzuki”, объявленного фирмой “Морской скат” — официальным дистрибьютором “Suzuki Marine” в России. Победитель будет назван в первом номере следующего года.

Приз туристских симпатий — 2-сильному “Suzuki”

Уважаемая редакция!

Я ваш постоянный читатель, представитель парусно-моторного туристского клуба из Подмосковья. Хочу поделиться опытом эксплуатации подвесного мотора “Suzuki DT2.2”.

Первое впечатление, которое мотор произвел на членов нашего клуба, — это легкость, компактность и элегантность дизайна. Сам мотор собран за пределами Страны восходящего солнца — в Таиланде, но при этом все детали, включая самые мелкие, выполнены исключительно добротно и надежно: очевиден почерк солидной моторостроительной компании. В комплект поставки входит гидродинамически легкий гребной винт (грузовой вариант) из алюминия, дающий хороший упор. В 2001 г. на Белом море этот мотор уверенно таскал туристский парусный катамаран общим весом в 600 кг против приливо-отливных течений, скорость которых в узкостях достигала 7–8 км/ч. Хорошо он показал себя и при буксировке, таская в связке три аналогичных катамарана со всем снаряжением и восемью членами экипажа. Обладает мотор и очень важным для эксплуатации в экстремальных условиях качеством: легко, с первой же попытки заводится в любом состоянии. Очевидно, предельно простые технические решения всех систем обусловили высокую надежность мотора.

Показательна одна история. После навигации 2001 г. мотор по неопытности хозяина был “погублен”. По завершении морского путешествия его владелец решил слить остатки топлива из встроенного бачка через горловину. Пришлось на пару минут перевернуть мотор вниз головой. Этого было достаточно для того, чтобы остатки морской воды через выпускное окно в стенке цилиндра тихо и незаметно просочились из дейдвуда в цилиндр, а оттуда через продувочный канал — в кривошипно-шатунный механизм. Затем мотор без всякого технического обслуживания и зимней консервации был брошен на зиму в неотапливаемом гараже.

Весной следующего года мотор уже не подавал признаков жизни: не шевелилась ни одна из его внутренних подвижных деталей. Когда в ремонтной мастерской его полностью разобрали, специалисты были поражены: внутренности мотора, за исключением деталей редуктора, были покрыты ровным слоем пушистой, словно иней, рыжей ржавчины. Поршень “прикипел” к стенкам цилиндра, подшипники не вращались. Мастера отказались заниматься мотором, заявив, что он восстановлению не подлежит и дешевле будет купить новый. Однако мой знакомый — профессиональный водитель Виктор, посвятивший свою юность мотоциклам и знавший толк в двухтактных двигателях, попросил отдать ему груду ржавых деталей, чтобы покопаться в ней из чисто технического любопытства. Два месяца он отмачивал детали в керосине, миллиметр за миллиметром возвращая мотору утраченную подвижность. Взамен вышедшим из строя японским подшипникам приобрел на авторынке отечественные аналоги.

Когда он вернул нам собранный заново двигатель и предложил проверить, мы с недоверием установили его в бочку с водой. Мотор завелся с первого же рывка, прогрелся на малом ходу и уверенно набрал обороты. Нашему удивлению не было предела.

Улыбающийся Виктор поведал нам, что более простого и изящного по техническим решениям двухтактника он никогда ранее не встречал.

После ремонта мотор стал работать мягче и тише, а заводиться — буквально легким движением кисти. Сейчас мы используем “Suzuki DT2.2” на сплавном катамаране на маршрутах типа “озеро—река—озеро”, имеющих протяженные плесовые участки, а также на парусно-моторном катамаране в качестве запасного двигателя.

При сравнении различных подвесных моторов, используемых в качестве вспомогательного маневрово-штилевого на туристском парусном судне, члены нашего клуба единодушно отдали “приз симпатий” малышу “Suzuki DT2.2” за его простоту, надежность, экономичность, малый вес и габариты, сочетающиеся с хорошими тяговыми характеристиками. К сожалению, на российском рынке этот мотор продается только с коротким дейдвудом.

С уважением, ***Александр Киселев,***
Московская обл., г. Балашиха-2

Комментарий к письму

Безусловно, автор этой поразившей даже нас истории — один из претендентов на победу в конкурсе. Тем не менее хотелось бы пояснить некоторые моменты. В частности, совсем неудивительна отмеченная им исключительная добротность деталей. Дело в том, что в Таиланде осуществляется только сборка — все комплектующие производят непосредственно в Японии. Этим и объясняется такое высокое качество.

Также хотелось бы прокомментировать ситуацию, связанную с отсутствием на российском рынке “Suzuki DT2.2” с длинным дейдвудом. Тут ничего не поделаешь — корпорация “Suzuki” прекратила выпуск этой модели еще в 2000 г. Однако мы рады сообщить, что в скором времени ожидается появление ее четырехтактного аналога.

Марина Пухлова,
PR-менеджер компании “Морской скат”, официального дистрибьютора “Suzuki Marine” в России

МАСЛО МОТОРНОЕ СИНТЕТИЧЕСКОЕ

SYNTHETIC OIL

EKOIL 2T

AQUA PREMIUM

Изготовлено на основе биоразлагаемого сырья.
Предназначено для двухтактных подвесных лодочных моторов и двухтактных моторов водных мотоциклов с раздельной и смешанной системой смазки, а так же для любой наземной двухтактной техники с уровнем API TC.

Удовлетворяет требованиям OMC, Mercury, Yamaha.
Отвечает требованиям NMMA TC-W3 (Специальная классификация изготовителей подвесных лодочных моторов)
ISO-L-EGB, JASO FB и API TC.

Пригодно для круглогодичного использования.

ЭКОЙЛ

ООО "ЭКОПРОМ" г.Уфа тел.(3472) 64 97 13
E-mail: oil@ekoil.ru www.ekoil.ru

МориНтех
Морские Информационные Технологии

Навигация - это dKart Navigator!
Электронно-картографические навигационные системы

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

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

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

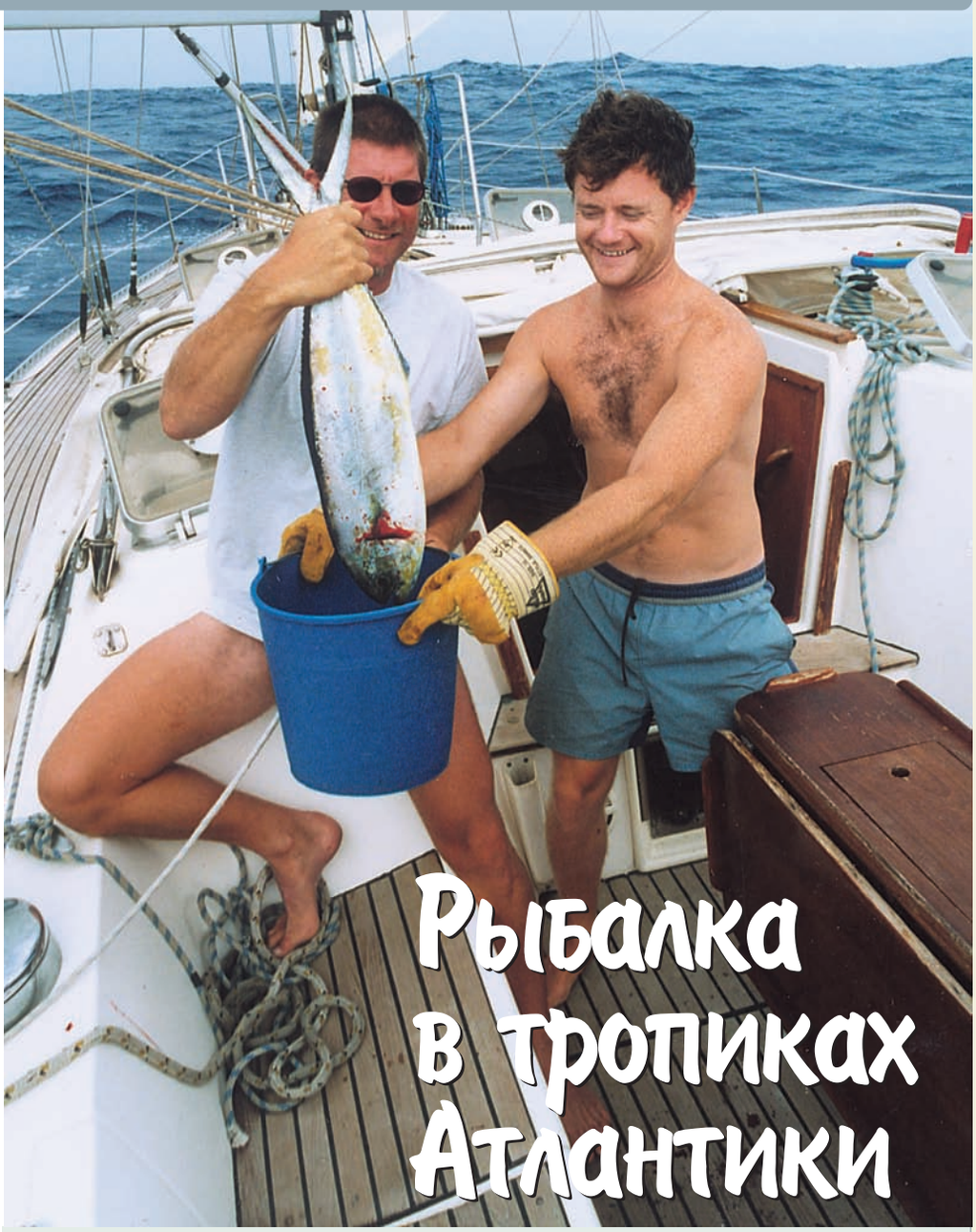
dKart Navigator - удобно, просто, надежно

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

MASTER
алюминиевые лодки
ALUMINIUM BOATS

ЗАО «Меркурий – НИИ ТМ»
официальный дистрибьютор по России
195256, Санкт-Петербург, пр. Непокоренных, д. 47, тел. (812) 321 6103, 321 6104, факс. (812) 535 2496
E-mail: info@mercuryonline.ru, http://www.masterboat.com

ДИЛЕРЫ: ■ **Москва** *«Катера, Лодки, Моторы», тел. (095) 746 6448, 747 7347;* ■ **Санкт-Петербург** *«Меркурий-2000» тел. (812) 333 0203; «ТехноСпортЦентр», тел. (812) 322 6050, 322 6060;* ■ **Самара** *«ВолгаИнтерПроект», тел. (8462) 79 5435, 79 5436;* ■ **Мурманск** *«ТехноСпортЦентр», тел. (8152) 47 7398, 54 8131;* ■ **Тольятти** *«Диана-Спорт», тел. (8482) 48 1733, 48 5669;* ■ **Ростов-на-Дону** *ЧП Кузнецов С., тел. (8632) 95 1864;* ■ **Калининград** *«Подеста», тел. (0112) 36 1444, 32 3059;* ■ **Петрозаводск** *«ТОМ», тел. (8142) 78 0215;* ■ **Псков** *«Настоящий Автосервис», тел. (8112) 72 5012;* ■ **Череповец** *«Рыболов», тел. (8202) 50 5668*



Рыбалка в тропиках Атлантики

Когда я узнал, что мне предстоит два месяца плавать в центре Атлантики на яхте "Килкуллен" с целью обеспечения Регаты гребных лодок, тут же вспомнил о рыбалке. До этого подмосковная рыбалка меня никогда не волновала, и даже байки своих друзей об уловах на Можайском или Рузском водохранилищах воспринимал с иронией. Ирония моя — следствие опыта по добыче рыбы на Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке. Там не надо было иметь изощренных спиннингов или наборов для прикорма. И ленок, и таймень ловились на "мыша" или блесну с леской, намотанной на банку от болгарского горошка.

Питер Хогден с первым тунцом на пути с о. Иерро на о. Гомера

Фил (слева) и Иохан со своей добычей — дорадой

Перед вылетом на Канарские острова, где меня ожидала яхта, я накупил всякой всячины, главным образом толстые лески и крупные крючки и блесны. Еще был у меня аварийный набор для ловли морской рыбы, тот что входит в спасательный комплект лодки "ЛАС-5" с торпедоносца "ТУ-16" — подарок моих друзей-летчиков в бытность службы в ВМФ на Северном флоте (так и пролежавший до конца поездки в дальнем углу рюкзака).

После 20 января, когда 13 лодок отправились в путь через Атлантику, мы начали плавание южнее Канарских островов, в самом "хвосте" растянувшейся на сотни миль лодочной армады. На яхте — 55-летний капитан Питер Хогден и два его помощника 27-летний Иохан Хуурман и 38-летний Фил Скэнтлибури — кажется, говорили только о рыбалке.

Два тунца и дьявольская рыба

Первого тунца килограмма на полтора Иохан поймал между островами Гомера и Иерро. Это было торжеством для рыбаков и испытанием для меня, потому что блюдо — стейки с гарниром из отварного риса — я готовил в сильнейшую качку. Второй тунец был великолепен — килограммов на 10, а это уже проблема. Наш холодильник работал только при стоянке у причала, так что половину мы пустили на стейки, а половину я засолил, сделав надрезы и выставив на палубу у мачты. Но ничего хорошего из солонины не получилось. Я перевел полкружки доброго испанского оливкового масла, но рыба эта сухая, и к тому же ее двухцветность — белые и коричневые пласты — не создает впечатления деликатесного блюда. Впрочем, всего этого я до некоторого времени не высказывал. Короче, соленье никому не понравилось, и оно ушло на корм рыбам.

Замечу, что на яхте царил эдакий театрализованный ажиотаж в отношении рыбалки. Каждая вахта начиналась с восклицаний и заклинаний: "Фиш, фиш, фиш". При этом проверялись оба спиннинга и толстая капроновая снасть с ужасающих размеров крючком, тайно рассчитанная на акулу. Какой рыбак в океане не мечтает выудить акулу, и не только потому, что начитался Хемингуэя! Природа азарта — в спортивной борьбе, а не в погоне за вкусным мясом...

Дорада, дорада

Перед долгожданной дорадой был еще один тунец. Ничтожный. Килограмма на полтора. А говорю я об этом так потому, что все мы жили в ожидании дорады. Эта благородная рыбка внешне слегка похожа на семгу, однако белая, как нельма или муксун, но почитаемая на Канарах и на островах Кабо-Верде как деликатес: нежный вкус, отсутствие мелких костей. Подают для еды целиком, выпотрошенной, естественно, как правило, в английской манере — с чипсами (попросту с жареным в масле картофелем фри). Культ дорады на Канарских островах столь высок, что даже

самое популярное пиво здесь носит название “Дорада”. Кружка этого любимого для канарцев и испанцев напитка в любом баре — 2.5 евро, что в пять раз дороже литрового пакета приличного испанского вина с континента. Вот и говорите после этого об испанской культуре винопития!

Первая дорада килограмма на два попалась 9 февраля. В это время мы неслись со спасенным гребцом на остров Сал в архипелаге Республики Кабо-Верде. Спрос на этот деликатес был столь велик, что я посчитал возможным даже как кок не участвовать в трапезе. В противном случае порции могли бы показаться оскорбительно малыми для чувствительного желудка рыбака, особенно автора поимки — Иохана. Я довольствовался овсянкой, благо у меня родилась программа похудения задолго до этого и поэтому игнорировал пресловутые стейки из тунца. Кстати, их я невзлюбил еще в 2000 г. на яхтенной регате в Хорватии. Эта рыба гораздо хуже жареного лосося — тоже не ахти какого лакомства, конечно, по сравнению с окунем, треской и судаком. Думаю, это просто реклама, поскольку, на мой взгляд, в тропиках вообще приличной рыбы нет, и наша северная “благодать” даже в здешних супермаркетах никогда не появляется. Извините, может это некий северный патриотизм, но на безрыбье — дорада действительно хороша...

Акула на рейде порта Таррафал

Никто не ожидал от меня такого подвоха. Мы стояли на рейде порта Таррафал, что на острове Сан-Николау. Поздно вечером Питер, Фил и Иохан ушли на нашей динги на “дринкинг”, а я, томясь тщеславием после вылова глупого группера, достал свою снасть с леской на жестяной банке, наживил крючок кусочком свиного окорока, опустил снасть за борт и отправился спать. Лишь поутру задребезжавшая банка подняла меня на ноги. Я с трепетом бросился выбирать снасть, на конце которой болталась уставшая от борьбы... акула. Я так вопил, что все проснулись, похватали свои цифровые видеокамеры и мой “Кодак” и, слава Богу, засняли меня в момент торжественного подъема главного морского хищника. Хищник был вял от борьбы, но прекрасен и, как потом выяснилось, вполне съедобен. Мне было неудобно — это должен был сделать кто-то из обладателей “крутой” оснастки для ловли таких монстров океана. Но монстр был невелик, и мои коллеги простили мне нечаянный вызов и уплетали акулу вместе с последней порцией свежей картошки из супермаркета с острова Гомера. Впереди маячили сухомятка, сублиматы, порошки, китайская лапша и прочие гадости прогресса для долго путешествующих...

Летучая рыба и настоящая дорада

Наверное, каждый наслышан о летучих рыбах, которых в наших энциклопедиях называют долгоперами. Авторы этой версии в жизни не видели столь удивительных созданий. Года за два до этого я слышал от Федора Конюхова, что он даже ел этих залетавших на борт яхты рыбок.

Долфин-фиш

Летучая рыба

Акула

Как всякому дилетанту, мне везло. В тот самый момент, когда наши рыбаки вернулись с рынка в Минделу с богатым уловом серры (по одному евро за два килограмма), я вытащил на их глазах некое страшилище, которое оказалось летучей рыбой. Она закричала, словно птица, когда для фотографирования я бросил ее на тиковый настил скамьи в кокпите.

— Да отпусти ты ее, — Фил и тот не выдержал воплей несчастной крылатой “птицы”. После интенсивного фотографирования мы с Филом освободили пленницу от крючка и бросили за борт. Сложив свои прекрасные плавники-крылья, она мощно вильнула хвостовым плавником и тут же исчезла в глубине моря.

В начале марта мы навсегда покинули Республику Кабо-Верде. Сражаясь со встречным штормом, спешили к нашим гребным лодкам. И вот однажды ночью послышалась трещотка главного спиннинга. Тут же выбрали лески двух других спиннингов, чтобы будущая добыча не перепутала дорогостоящие снасти. Это была дорада. Не меньше пяти килограммов. Так был достигнут апофеоз в рыбалке, хотя, двигаясь на запад с мощным попутным северо-западным пассатом, мы не подозревали, что начнем таскать неведомых для меня самых крупных рыбин в тропической Атлантике.

Долфин-фиш — самая рыхлая рыба Атлантики

В три тридцать — это я запомнил — Иохан, Питер и подоспевший Фил втащили в кокпит какое-то существо с горбатой головой. Поначалу я подумал: “Не дельфина ли они вытащили?”, но, оглушив рыбину рукояткой от шкотовой лебедки, наши рыбаки торжествующе подняли за хвост почти метровую рыбину, и тут же сработала моя вспышка. Поймать самую большую рыбину всегда приятно, невзирая на ее вкус в приготовленном виде. На мое несчастье как кока через четыре часа они вытащили вторую такую же рыбину. Так, я впервые увидел долфин-фиш, или, говоря по-русски, дельфинью рыбу. Весь день готовил жаркое и варил впрок куски этой рыбы. Но она была столь нежной, что пяти минут на сковородке хватило, чтобы цельные куски (пресловутые стейки) рыбы превратились в обычное бесформенное месиво. Мне даже показалось, что это вовсе и не рыба, а какая-то белотелая русалка. Ни вкуса, ни запаха. На ланч и обед хватило сил съесть рыбу со спагетти, сдобренным томатом, перцем, горошком и шампиньонами. Утром следующего дня я, с молчаливого одобрения главного рыбака Иохана, выбросил спроворенную накануне еду за борт...

Мы уже жили очередными встречами с лодками, гребцами, которые тоже делились своими удачами в рыбалке. Но главное — впереди маячил Барбадос. Америка, наконец, стала совсем близко, и две с половиной тысячи миль приближались к концу. Еще четыре долфин-фиш попадались на наши спиннинги, но, вооружившись парусными перчатками, Иохан с Филом прижимали рыбин к срезу кормы, пассатижами вынимали из пасти крючок и выпускали их восвояси. За три дня до прибытия на Барбадос мы поймали пятикилограммовую дораду, извлекли из самых потаенных углов остатки свежего лука и пару картофелин, сварили спагетти, открыли две банки с маслинами и устроили пир в честь этой самой приличной рыбы. В оставшиеся дни я молил всевышнего не посылать нам ни глупого тунца, ни рыхлой долфин-фиш. От греха подальше мы попросту смотали лески и спрятали спиннинги в капитанскую каюту. Похоже, что мои друзья молчаливо согласились, чтобы дорада завершила наш сезон. К Америке мы подходили без всяких снастей на корме, и нас уже вдохновляло жемчужное ожерелье огней тропического рая, именуемого островом Барбадос. Мы предвкушали знакомство с этой страной размером 25 на 30 километров и вовсе не думали о рыбалке, которая занимала нас долгих два месяца в тропиках Атлантики...

Василий Галенко,
Атлантический океан,
январь-март 2004 г.

НАШЕ ИНТЕРВЬЮ

Тактика коллективной безответственности

В. И. Акименко

Результаты выступления российской парусной сборной на Олимпиаде в Афинах вызвали, без преувеличения, шок у большинства российских болельщиков. Безусловно, состояние отечественного парусного спорта далеко не блестяще, но то, что в составе сборной были призеры и победители недавних крупных международных соревнований (включая чемпионаты мира и Европы), позволяло рассчитывать, как минимум, на одну медаль у женщин в классе “470” и надеяться еще на две — в классе “Yngling” и “470” у мужчин. В самом деле, вспомним последний перед Олимпиадой рейтинг ISAF. Экипаж Влады Ильенко (“470”) занимает в нем третье место — это ли не свидетельство высочайшего уровня наших спортсменок? На достойных местах находятся в нем и экипажи Дмитрия Березкина (“470”), Анны Басалкиной и Екатерины Скудиной (оба — “Yngling”). Поскольку из-за особенностей национальных систем отбора в разных странах на Олимпиаду в этих классах не попали некоторые сильные экипажи, перспективы российских спортсменов выглядели, если и не радужными, то вполне оптимистичными.

Действительность, однако, оказалась куда хуже: лишь в трех олимпийских классах наши гонщики смогли войти в первую десятку и ни разу — в шестерку лидеров. Подобное выступление нельзя расценивать иначе, как провал. И поэтому вместо запланированного подробного репортажа о ходе гонок в Афинах мы решили попытаться проанализировать причины поражения, рассмотрев ход подготовки наших яхтсменов и их отбора в сборную страны.

Предлагаем вниманию читателей сокращенную запись беседы с главным тренером олимпийской сборной РФ по парусному спорту, заслуженным мастером спорта Владиславом Ивановичем Акименко.

— Владислав Иванович, прежде чем говорить о событиях самой Олимпиады, давайте вернемся немного назад и попытаемся проанализировать уровень готовности нашей сборной. Что вы можете сказать о ходе ее подготовки к Играм?

— Подготовка проходила до начала лета абсолютно нормально. Последние годы в сборной, что называется, "пошел результат" — появились призеры чемпионатов мира и Европы, стали улучшаться позиции в рейтингах ISAF. В начале олимпийского цикла нами была разработана программа подготовки к Олимпийским играм, ее утвердил Госкомспорт, Олимпийский комитет России и президиум ВФПС. К сожалению, на завершающем этапе подготовки она оказалась сломанной рядом непродуманных и волюнтаристских решений. Но об этом стоит сказать отдельно.

— А как вообще комплектуется сборная страны?

— К сожалению, советская система подготовки яхтсменов сейчас практически утрачена. Раньше существовал механизм набора детей в спортшколы, их обучения и последующей подготовки квалифицированных спортсменов, который постепенно подводил их к высшему уровню, с учетом которого и велся их отбор в сборную. Как следствие, в команде появлялись яхтсмены примерно с одним уровнем подготовки (тактической, технической, физической и т.д.), примерно одного "качества", хотя, конечно, с разными врожденными способностями. Перед тренерами сборной команды стояла задача довести их до уровня мировой элиты. Сейчас этой системы нет. Нет школы как таковой. Раньше мы в сборную спортсменов *отбирали* (из немалого числа близких по своим возможностям кандидатов), а нынче *набираем* в нее. Улавливаете разницу? В итоге к нам приходят пусть достаточно одаренные и талантливые люди, но зачастую имеющие серьезные пробелы в яхтенном образовании. Тренерам сборной приходится работать и за СДЮШОР, и за ШВСМ, компенсируя те ступеньки существовавшего ранее спортивного образования, которые сейчас не все успевают пройти. Сильно растягивается время подготовки спортсменов до мирового уровня уже в сборной команде.

— А как обстоит дело у наших зарубежных конкурентов?

— После развала СССР по разным причинам за границу уехала работать большая часть наших лучших специалистов и тренеров: Валентин Манкин, Виктор Коваленко и другие. Они и привнесли в зарубежную практику подготовки яхтсменов многое из того, что существовало в Союзе. Вот парадокс: у нас эта старая методика почти уничтожена, у них вовсю развивается.

— Что конкретно вы имеете в виду?

— Систему централизованной круглогодичной подготовки спортсменов, когда члены сборной команды и ее резерва тренировались на воде более 300 дней в году. Зарубежные спортсмены (здесь я говорю о европейцах) тогда, как правило, тренировались лишь сезонно — с марта—апреля по октябрь—ноябрь. Остальное время они занимались своими делами — работали, учились. Теперь все меняется. Например, олимпийские чемпионки в классе "470" — офицеры греческих ВМС. Практически вся сборная Италии (после прихода в нее В.Манкина) — это офицеры или военно-морских сил, или финансовой гвардии.

Соперники в полную силу используют наработки советской системы по специальной подготовке, а у нас фактически — едва ли не доморощенная кустарщина, когда, утеряв связь поколений, а главное – коллективный опыт, каждый тренер или спортивный руководитель изобретает велосипед и занимается со своим экипажем в меру собственных сил, знаний и финансовых возможностей. Помимо индивидуальных ошибок и просчетов (что исключалось, когда все тренировали своих подопечных сообща и совместно разбирали ход подготовки), сюда еще нужно приплюсовать отсутствие серьезной ответственности за успех или неудачу экипажа…

— Но ведь и раньше нечто подобное существовало на Западе — скажем, тот же "Pen Duick" Эрика Табарли был учебным судном французских ВМС, и на него призывались новобранцы именно для обучения парусному спорту?

— Да, но до конца прошлого века это были все-таки исключения. Сейчас подобная практика стала правилом почти во всех европейских странах. Все ведущие гонщики являются, как у нас принято говорить, "освобожденными", получают завуалированную зарплату в виде денежного довольствия офицеров вооруженных сил, выслуги, льготы, пенсии и т.д.

— А у нас, напротив, парусный спорт исключается из числа приоритетных для спортклубов ВМФ?

Серебряные призеры открытого чемпионата мира 2004 г. в классе "470" у женщин Влада Ильенко и Наталья Гапонович на пьедестале почета

Экипаж российского "Yngling" в составе Екатерины Скудиной, Дианы Крутских и Татьяны Ларцевой готовит лодку к спуску на воду

— Не совсем так. Периодически выходил приказ, в котором перечислялись культивируемые в ВМФ России виды спорта. В силу халатности и некомпетентности людей, готовивших очередной приказ, парусный спорт просто забыли включить в список, и он из этого перечня исчез.

— Так каков же критерий отбора в сборную?

— Уровень мастерства спортсмена и его потенциальные возможности. Конечно, важным является и наличие у спортсмена качественной материальной части. Правда, это не единственный момент, но очень существенный. Централизованной системы закупки яхт, парусов и другого снаряжения для лучших гонщиков страны (уровня сборной), как это было в СССР, нет. Экипажи приобретают снаряжение практически целиком за счет регионов, спонсоров или самостоятельно. Поэтому владелец яхты (если это не сам спортсмен) оказывает влияние на подбор экипажа, что, к сожалению, не всегда отвечает спортивным интересам сборной, зато хорошо работает на удовлетворение чьих-то местных или личных амбиций. Более того, даже лодки, оставшиеся после развала Союза в собственности федерации и передаваемые в местные спортивные организации для подготовки спортсменов, потом попросту исчезали — под шумок "прихватизировались", списывались и т.д. Подобное поведение руководителей спортивных организаций абсолютно безответственно — но столь же абсолютно ненаказуемо. Яркий пример этого — класс "Звездный".

— Поэтому в этом классе мы и не получили олимпийскую лицензию?

— Тут множество причин. Но одна из важнейших — именно то, что уровень гонщиков не всегда соответствовал уровню матчасти. Достойные и доказавшие спортивным результатом свое право быть в сборной команде яхтсмены по тем или иным причинам не нравились владельцам судов (у которых были свои приоритеты), и мы не могли дать им яхты, достойные для выступления на чемпионатах мира и Европы.

— Можно ли сказать тогда, что наличие высококачественной яхты — пропуск в сборную страны?

— Вот могу привести почти анекдотичный (но реальный!) пример из недавнего прошлого. Мне позвонили из одного региона (не буду называть, кто и откуда именно) и сообщили о планах покупки яхты "Yngling" (тогда их еще в России не было). На мой вопрос: "А зачем?", ответили: "Зато у нас сразу появляется экипаж в сборной страны". И это при том, что сажать на лодку было некого! И, будь тренеры сборной послабее, такой принцип "отбора" работал бы в полную силу.

— А если говорить о матчасти, то на каком уровне (по сравнению с конкурентами) находится она у нашей сборной?

— Примерно 95% ее не уступает той, на которой выступают ведущие зарубежные спортсмены. Правда, например, экипажу В.Ильенко не хватило денег, чтобы купить перед Олимпиадой новый комплект парусов, и его отсутствие тоже сказалось на результате. Ну еще у мужчин в парусной доске тоже были небольшие проблемы. Но в целом — мы на уровне. На "дровах" на Олимпиаду никто не поехал.

— Еще раз вернемся к отбору уже непосредственно в олимпийскую команду, где в каждом классе от страны может выступать только один экипаж. По каким принципам шел отбор, можно ли считать его объективным?

— Единственный критерий отбора — спортивный результат. Было принято решение — окончательно назвать имена членов команды по итогам весенних чемпионатов (последнего этапа отбора ISAF участников Олимпиады). Вот кто там победит (или займет лучшее место), тот и поедет в Афины. Все спортсмены, включая и тех, кто завоевал России олимпийские лицензии, находились в равной ситуации. Они это знали и к этому готовились. Решение было полностью проведено в жизнь — никаких закулисных интриг. Мы принципиально отказались от других систем отбора, понимая, что идеальных нет, но каждая имеет свои положительные стороны. Кроме того, умение собраться к конкретному соревнованию — тоже показатель мастерства и уровня психологической устойчивости, а на Олимпиаде нужны "бойцы".

— Однако возникают сомнения в справедливости такого подхода, по крайней мере, в классе "Yngling". Что вы можете сказать по этому поводу? Не кажется ли вам, что экипаж Анны Басалкиной мог бы выступить лучше, чем Екатерины Скудиной?

— Вопрос и в самом деле неоднозначный. Скудина на чемпионате мира заняла более высокое место, чем Басалкина. То есть формально мы были обязаны отдать ей предпочтение — согласно принятому решению. Закон суров, но это закон, и, если бы мы начали действовать в обход нами же установленных правил, вызвали бы в команде раскол и посеяли недоверие к тренерскому составу и руководству сборной. Хотя, если говорить откровенно, впечатление от выступления экипажа Анны было лучше — просто сильнее везло Кате. Повторюсь, хотя Анна выиграла у Екатерины практически все старты, лучше шла полными курсами, точнее раскладывала галсы на лавировке, я наступил на горло собственной песне, посчитав, что интегральный спортивный показатель (а именно — более высокое место в итоге) свидетельствовал в пользу Кати Скудиной. Однако, если я и стал впоследствии настаивать на пересмотре этого решения, то только потому, что потом Скудина заболела и примерно месяц не выходила на воду и не тренировалась.

— Но решение о включении в сборную именно ее так и не было пересмотрено?

— Нет. И вот здесь я вернусь к тому, с чего началась наша беседа. Дело в том, что 29 мая 2004 г. президиум ВФПС принял беспрецедентное в истории спорта решение — возложил всю ответственность за ход подготовки сборной непосредственно на президента ВФПС. Это решение было принято формально демократически, но по сути — кулуарно. Я как главный тренер сборной оказался фактически отстраненным от руководства командой и должен был выполнять технические функции с группой консультантов, назначенных президентом ВФПС. В нее попали случайные люди, а квалифицированные специалисты были отстранены. Например, С.А.Машовец — тренер, подготовивший целую плеяду чемпионов, включая трехкратного олимпийского чемпиона В.Г.Манкина, был заменен представителем московской ЭШВСМ — администратором, а не тренером-практиком. Такие нововведения привели к тому, что заключительный этап подготовки оказался скомкан.

И, хотя я настаивал на замене Скудиной на Басалкину и впрямую говорил руководству ВФПС, что мы обкрадываем себя на одну медаль, поскольку нельзя выпускать на Олимпиаду гонщика, который в самый разгар сезона пропустил целый месяц тренировок, мое предложение отклонили. К сожалению, худшие опасения оправдались: Катя Скудина на Олимпиаде своим выступлением разочаровала всех и саму себя в первую очередь. Вообще же, она показывала очень хорошие результаты и прогрессировала до тех пор, пока с ней работал Б.Ф.Будников. После его ухода экипаж расти перестал. Привлечение за два месяца до Олимпиады в качестве тренера для Скудиной И.И.Михайлова, срочно вызванного из США, несколько смягчило ситуацию, но аккредитации на Олимпиаду он не имел, и полноценная работа оказалась смазана, поскольку в олимпийский яхт-клуб Афин доступа у него не было. Аккредитованный президиумом ВФПС тренер экипажа Скудиной (кстати, директор московской ЭШВСМ) на Олимпиаду не прибыл вовсе. Катины ошибки — как раз следствие нехватки систематической работы высококвалифицированного тренера с экипажем. Ибо со скоростью у нее было все хорошо, и лодка отлично настроена, что удалось сделать Илье Ивановичу, а научить спортсменов не делать грубых тактических ошибок уже в ходе олимпийской регаты не смог бы ни один тренер.

— Кстати (уходя чуть в сторону), а что случилось с дисквалификацией этого экипажа после победного финиша в четвертой гонке? Честным ли вообще было судейство?

— Судейство было честным, но на всех греки давили одинаково — в тех классах, где они имели шансы на победу. В "470" отменялись гонки при ветре уже 7—8 м/с, потому что их девушки подготовились только к слабому ветру и плохо шли в средний и сильный. Активно воздействовали и на поляка, и на других спортсменов в парусной доске, делая все для победы своего кумира Какламанакиса. Но сказать, что целенаправленно прессинговали нашу сборную, я не могу.

Что же касается дисквалификации Скудиной, то надо заметить: если бы она по-другому вела себя при разборе протеста, выиграла бы его безо всяких сомнений. Здесь сказалось опять-таки отсутствие сильного тренерского плеча.

— Почему же тренеров не было рядом?

— После принятия упомянутого

Владимир Крутских возвращается с дистанции

Серебряные призеры открытого чемпионата мира 2004 г. в классе "470" у мужчин Дмитрий Березкин и Михаил Крутиков на пьедестале почета

Победители и призеры парусных соревнований XXVIII Олимпийских игр

“470” (мужчины)

1. Поль Фёрстер/Роберт Бёрнхэм (США); 2. Ник Роджер/Джой Гленфилд (Великобр.); 3. Казуто Секи/Кендзиро Тодороки (Яп.) ... **17. Дмитрий Березкин/Михаил Крутиков** (всего стартовало 27 экипажей)

“470” (женщины)

1. Софи Бекатору/Эмилия Цулфа (Гр.); 2. Наталья Виа Дюфресне/Сандра Азон (Исп.); 3. 6. Тереза Торгерссон/Вандела Зариссон (Шв.) ... **8. Влада Ильенко/Наталья Гапонович** (всего стартовало 20 экипажей)

“49er”

1. Ксавье Фернандес/Икер Мартинес (Исп.); 2. Родион Лука/Георгий Леончук (Укр.); 3. Крис Дрэйпер/Саймон Хискокс (Великобр.) (всего стартовало 19 экипажей, россияне участия не принимали)

“Europe”

1. Сирен Сандби (Шв.); 2. Ленка Смидова (Чех.); 3. Сигне Ливберг (Дания) ... **25. Наталья Иванова** (всего стартовало 25 гонщиц)

“Finn”

1. Бен Айнсли (Великобр.); 2. Рафаэль Трухильо (Исп.); 3. Матеуш Кушнеревич (Польша) ... **21. Владимир Крутских** (всего стартовало 25 гонщиков)

“Laser”

1. Роберт Шейдт (Браз.); 2. Андреас Геритцер (Австр.); 3. Василий Збогар (Словен.) ... **26. Максим Семерханов** (всего стартовало 42 гонщика)

“Mistral” (мужчины)

1. Гал Фридман (Изр.); 2. Николос Какламанакис (Гр.); 3. Ник Демпси (Великобр.) ... **29. Владимир Моисеев** (всего стартовало 34 гонщика)

“Mistral” (женщины)

1. Фостин Мере (Фр.); 2. Юан Юинь (КНР), 3. Алессандра Сенсини (Ит.) (всего стартовало 26 гонщиц, россияне участия не принимали)

“Star”

1. Марсело Феррейра/Торбен Граель (Браз.); 2. Росс Макдональд/Майк Вольфс (Кан.), 3. Паскаль Рамбо/Ксавье Рохар (Фр.) ... (всего стартовало 17 экипажей, россияне участия не принимали)

“Tornado”

1. Роман Хагара/Ганс-Петер Штейнахер (Австр.); 2. Джон Лоуэлл/Чарльз Оджелтри (США); 3. Сантьяго Ланге/Карлос Эспиноза (Арг.) ... **9. Андрей Кирилюк/Валерий Ушков** (всего стартовало 17 экипажей)

“Yngling”

1. Ширли Робертсон/Сара Уэбб/Сара Айтон (Великобр.); 2. Руслана Таран/Ганна Калинина/Светлана Матевышева (Укр.); 3. Дорте О. Дженсен/Хеллен Джесперсен/Кристина Отсон (Дания) ... **8. Екатерина Скудина/Диана Крутских/Татьяна Ларцева** (всего стартовало 16 экипажей)

решения президиума ВФПС последовал еще ряд некомпетентных действий, погубивших весь план подготовки яхтсменов к играм. Я же не был даже аккредитован в составе команды на Олимпиаде и остался без реальных рычагов управления. При всем том никто мне как тренеру недоверия официально не высказывал, и мой контракт продолжает действовать и по сей день — я попрежнему главный тренер российской сборной. А на Олимпиаду поехал как турист, зато там были аккредитованы всевозможные чиновники, функционеры и просто “нужные люди”. Да и все наши гонщики-одиночки отправились на Олимпиаду без своих тренеров.

— *Как такое стало возможно?*

— Для ответа на этот вопрос надо вернуться к действующему “Закону о спорте”, предоставившему чрезмерно большие права федерациям видов спорта. Сейчас получается вот что: имеется Госкомспорт — *государственное учреждение* со своим бюджетом. Он выделяет средства Центру спортивной подготовки для проведения учебно-тренировочного процесса и участия в соревнования сборных команд. На средства Госкомспорта выплачивается заработная плата тренерам и спортсменам сборных команд. Однако все абсолютно решения и документы Центра спортивной подготовки (методические, организационные и финансовые) проходят согласования и визируются в федерациях видов спорта — *общественных организациях*. Более того, главный тренер сборной страны тоже утверждается квалификационной комиссией федерации — при этом квалификацией самой комиссии никто не интересуется, и никакой ответственности за свой выбор члены означенной комиссии не несут. Таким образом, у федераций появляются два мощных рычага управления сборными командами страны: финансовый и организационный. При этом они, будучи организациями общественными, напрочь лишены той ответственности, которую несут (или могут нести) государственные чиновники. Возникает большой соблазн “порулить” сборной, оказавшись поближе к дележу наград в случае успеха команды и оставаясь абсолютно безнаказанными — при ее поражении. И все эти действия и решения прикрываются маской “коллективного мнения” общественной организации. Получается круговая порука коллективной безответственности.

Следствием этого я считаю фатальную ошибку руководства ВФПС, решившего отправить за месяц до Олимпиады команду в горы Словении. Мотивировалось это тем, что продолжительное пребывание в разреженном воздухе способствует насыщению крови красными кровяными тельцами, повышению выносливости и хорошей переносимости физических нагрузок. Однако делать это (если вообще делать!) следовало в другое время, да и вообще — команду нужно было готовить именно к гонкам на Олимпиаде в Афинах, где были невероятно сложные условия. Весь план подхода команды к пику формы, когда должно быть обострено “гоночное чутье”, сломался. Индивидуальные планы подготовки спортсменов были скорректированы так, что превалировали не интересы дела, а любые другие, далекие от сути процесса мотивы. Вот для примера: вместо запланированного участия в открытом чемпионате Европы в классе “Лазер” и Варнемюндской регате, где принимали участие 18 сильнейших олимпийцев, Максим Семерханов оказал-

ся на учебно-тренировочных сборах в Афинах вместе со спортсменами второго эшелона, а потом "восстанавливался" в Словении на среднегорье.

Говоря о выступлении сборной на Олимпиаде, следует признать: объективные предпосылки по выполнению заданий Госкомспорта РФ были. Они подтверждались спортивными результатами команды накануне Игр. Так, на открытом чемпионате Европы 2004 г. в классе "470" оба российских экипажа завоевали серебряные медали. Высокий результат в июле этого же года показала и А.Басалкина, заняв общее второе место на чемпионате Европы (и первое — среди женских экипажей), но, как я уже сказал, в олимпийскую команду ее не включили.

Так что, если попытаться сформулировать причины, которые привели к нашему провалу на Олимпиаде, я бы поставил их в следующем порядке: срыв программы подготовки в последние два месяца перед Олимпиадой; искусственное "отключение" высококвалифицированных тренеров от спортсменов; полная дезинформация в получаемых прогнозах погоды, но это, скорее, усилиями греков. К сожалению, помимо этих ошибок, вызванных по большей части некомпетентностью отдельных людей, продолжали действовать еще и системные проблемы, во множестве доставшиеся нам в наследство.

— *Что именно это за проблемы и видите ли вы пути их решения?*

— Основные проблемы — это отсутствие системы воспроизведения резервов; действующее ограничение возраста для учащихся СДЮШОР — его нужно увеличить до 21 года; свертывание на всех уровнях финансирования спортивных школ и учреждений, культивирующих парусный спорт; прекращение производства отечественной матчасти для массового обучения и внутренних соревнований; отсутствие стройной системы национальных классов для подготовки яхтсменов олимпийского уровня и такой же системы внутрироссийских соревнований и системы подготовки тренеров.

При этом, как мне представляется, они могут быть устранены даже в рамках существующего финансирования парусного спорта. Главное: с тактикой коллективной безответственности, когда за принятые "общественностью" решения (и за их последствия) никто не отвечает, пора кончать. К руководству парусным спортом страны (именно спортом, а не одной сборной) должны придти грамотные менеджеры-управленцы, которые могут призвать под наши знамена опытных и квалифицированных тренеров. Очень надеюсь, что с командой вновь станут работать С.А.Машовец, В.Г.Манкин и другие, уехавшие за рубеж специалисты — все необходимые предпосылки и договоренности для этого есть. А созданная нами кафедра парусного спорта в Академии им. П.И.Лесгафта — и вовсе уникальное учреждение, не имеющее аналогов в Европе. Вопрос только в том, как грамотно распорядиться имеющими ресурсами…

Беседу вел
Артур Гроховский

От редакции

Говоря о парусной части XXVIII Олимпийских игр в целом, нельзя не отметить два потрясающих результата регаты: Сирен Сандби — в классе "Europe" эта девушка выиграла пять из 11 гонок*! То же самое повторили и гречанки Софи Бекатору и Эмилия Цулфа в классе "470", и теперь все трое номинированы на звание "Лучшая яхтсменка 2004 г."

А Гал Фридман стал самым первым израильтянином, принесшим своей стране золотую олимпийскую медаль, он тоже номинирован на титул "Лучшего яхтсмена 2004 г."

В классе "Tornado" Роман Хагара и Ганс-Петер Штейнахер уже во второй раз стали Олимпийскими чемпионами.

В общем зачете убедительную командную победу одержала сборная Великобритании, увезя с собой две золотые, одну серебряную и две бронзовые медали, наглядно объяснив французам, кто сегодня "правит морями". "Провалились" такие яхтенные страны, как Австралия и Новая Зеландия, зато сильно выступили австрийцы, датчане, канадцы и испанцы. Появились первые награды у израильтян и китайцев, две медали увезла с собой и сборная Украины.

---

* Во всех классах, кроме "49er", прошло по 11 гонок, результаты худшей выбрасывались. В "49er" были проведены 16 гонок.

“The Transat 2004”: вместо количества – качество

Старт гонки. На переднем плане будущий победитель в классе “Open 60”, на заднем — второй призер.

Каждые четыре года в самом начале лета из британского порта Плимут в направлении американского побережья отправляются парусные яхты — здесь стартует самая старая и престижная океанская гонка яхтсменов-одиночек через Атлантику. Именно этой регате, впервые проведенной в далеком уже 1960 г., суждено было открыть два величайших имени в парусной истории — британца Френсиса Чичестера и француза Эрика Табарли. Она же стала и местом ожесточенного спортивного соперничества представителей двух стран, ведь фактически именно победа Э.Табарли во второй гонке 1964 г. ознаменовала начало превращения Франции в великую парусную державу и дала толчок непрекращающимся спорам журналистов и спортсменов — какая же из двух наций задает тон на океанских дистанциях. Бурное развитие океанского парусного спорта во Франции привело к тому, что созданная англичанами гонка к концу века стала едва ли не чисто французским состязанием.

В текущем году регата претерпела очередные изменения. Теперь она называется “The Transat” (предыдущие названия — “Europe 1 New Man Star”

Мореплаватель,
простите,
одиночка,
Вроде черного кота
на земле...

В.Высоцкий

и OSTAR — "Observer Singlehanded Trans Atlantic Regatte"). Впервые за более чем 40-летнюю историю состязания финиш был перенесен из Нью-Йорка в Бостон. Правда, дистанция гонки осталась практически неизменной — 2800 миль по генеральному курсу, что позволило наблюдателям более или менее корректно сравнивать результаты прошедших гонок с нынешней.

31 мая 2004 г. в 14 ч в пасмурную погоду при 20-узловом ветре от WSW был дан старт для четырех классов яхт одновременно. Стартовую линию разделили на три части: для 60-футовых многокорпусников, для 60-футовых однокорпусников и для всех 50-футовиков. Судейское судно находилось между двумя 60-футовыми флотами, с него теннисная дива Анна Курникова и звезда британского паруса Эллен Макартур и дали сигнал к началу состязания.

Однако первые проблемы у некоторых яхтсменов появились еще за полтора часа до этого момента — вначале был вынужден вернуться в гавань катамаран Ива Парлье из-за неполадки автопилота. Чуть позднее и Алану Готье пришлось возвратиться из-за повреждения рулевой системы. По счастью, береговым командам гонщиков, не успевшим расслабиться, удалось устранить дефекты буквально за считанные минуты, после чего "Médiatis Région Aquitaine" и "Foncia" присоединились к остальным яхтам.

Поторопившись, фальстарт взяли сразу пять(!) "Open 60" и один тримаран ORMA: все та же несчастливая "Gitana X". Сразу же после старта в гавань отправились два тримарана: "Great American II" Ричарда Вильсона из-за поломки рулевого устройства и его систершип "Nootka" ветерана трансатлантических гонок Майка Бирча, вошедшего в число участников в последний день — из-за сломанного шверта.

Начальной отметкой на маршруте у гонщиков был поворот у знаменитого Эддистонского маяка в Плимуте в восьми милях от старта, затем — уже м. Лизард, к которому лидеры подошли еще ночью, далее лежал открытый океан. Как раз примерно в этом месте серьезная поломка произошла на "Ecover" — вышел из строя мотор привода гидравлической системы перекладки киля. Все попытки Майка Голдинга привести его в порядок успехом не увенчались, и он решил продолжать борьбу, вручную качая гидравлический насос. До 30 минут тяжелого труда уходило у него для перекладки киля с борта на борт при каждой перемене галса, а дистанция этой гонки идет навстречу господствующим ветрам и "трамвайной" никак не является. Мужество гонщика и его уверенность в собственных силах вызывают глубочайшее уважение. Но сейчас яхтсмену пришлось уступить завоеванную первую позицию во флоте Ж.Пьеру-Дику на "Virbac".

Лидеры среди флота ORMA долго держались, как связанные между собой — разрыв между судами не превышал одной мили. Ослабевший вопреки всем первоначальным прогнозам ветер не облегчил жизни спортсменам — напротив, капитаны ведущих яхт вынуждены были почти все время бодрствовать, отслеживая поведение соперников и меняющийся ветер, не полагаясь на автопилот. "Geant" и "Sodebo" и вовсе затеяли между собой

Тримаран лидера гонки на подходе к американскому побережью

Так финишируют настоящие французы — экспрессивный Мишель Дежуайя выигрывает гонку

натуральную игру в кошки-мышки: в открытом океане яхты, ведомые капитанами экстракласса, в течение 20 часов маневрировали на расстоянии одного кабельтова друг от друга. За вторые и третьи сутки гонки их шкиперы в общей сложности спали не более трех часов каждый — и здесь рационально распланировавший свой отдых капитан "Geant" в "ближнем бою" сумел переиграть своего соперника.

Традиционно считалось, что тактическая борьба в Транзате заканчивается с прохождением о. Силли, но на этот раз ведущие яхты более 80 часов держались рядом, чему в значительной степени способствовали близость антициклона и ровный ветер без шквалов и порывов. А в глубине Атлантики уже формировался первый для гонщиков шторм...

Эта депрессия зародилась в северной части океана — на NW от основной группы яхт. Большинство многокорпусников (и это стало откровением для журналистов и болельщиков) устремились по кратчайшему пути прямо в центр циклона с тем, чтобы, выходя из него, быстро двигаться с сильными ветрами холодного фронта. Тактические решения, принятые 3 июня, стали этапной вехой в истории одиночных океанских гонок: прежде еще никогда не бывало, чтобы весь флот (и в первую очередь — хрупкие многокорпусники) уходил бы так далеко к северу от дуги Большого круга, при этом не уклоняясь от шторма, а напротив — сознательно и целенаправленно ища встре-

чи с ним! Чтобы замысел удался, главной задачей яхтсменов стало точное попадание в "глаз бури". Недостаточный уход к северу означал бы, что все проделано напрасно — судно оказывалось в зоне сильных и встречных ветров, а чрезмерно большой "крюк" значительно удлинял путь. Отдыхать было нельзя, приходилось постоянно анализировать погодные и спутниковые карты и все время корректировать курс, направляя яхту точно в центр депрессии. При этом следовало помнить и об айсбергах — канадская ледовая разведка насчитала в том районе без малого 90 дрейфующих ледяных глыб.

Лишь один ведущий гонщик, точнее, гонщица Карин Фоконье, приняла противоположное решение — дочь прославленного гонщика-одиночки на тримаране "Sergio Tacchini", находясь почтив 200 милях к югу от основной "многокорпусной" группы, предпочла идти по ортодромии, т.е. по самому короткому пути, компенсируя этим невысокую скорость. Обычно очень напористая, Карин на этот раз решила не рисковать — возможно, ей вспомнилась "Route du Rhum" 2002 г. ("КиЯ" №183), когда она провела на своем разваливающемся тримаране несколько тяжелых суток в ожидании спасателей. Вообще, еще с середины мая все наблюдатели пытались провести параллели между той несчастливой гонкой и нынешним Транзатом — еще и потому, что после "того" шторма с трудом возрождающийся флот ORMA ("КиЯ" № 191) сейчас впервые встречался действительно с серьезным циклоном. И поведение яхтсменов наглядно демонстрировало, какой большой шаг в технике и тактике сделал парусный спорт за прошедшие полтора года: если в 2002 г. многие тримараны в схожей ситуации уходили от шторма (или встречали его с голыми мачтами), то сейчас... сейчас агрессивно пошли навстречу ему!

Первым центр депрессии ночью 4 июня миновал Мишель Дежуайя на "Geant". Сообщив в штаб о 50-узловом ветре и повернув на генеральный курс, опытнейший гонщик… преспокойно улегся спать, наращивая свой уже 60-мильный отрыв от ближайшего соперника — им была все та же "Sodebo", со старта тенью повторявшая все маневры лидера (тактика, за-

Майк Голдинг в рубке "Ecover" за работой

метим, тоже требующая мастерства). Остальные преследователи оказались не столь удачливы — "Banque Populaire" дважды был близок к полному перевороту через нос, а на "Gitana XI" стаксель вырвало из закрутки порывом 45-узлового ветра (как и на "Sopra Group" полтора года назад). Но если "Sopra" в той ситуации мгновенно перевернулась, то сейчас "Gitana XI" благодаря Фреду ле Петрэку осталась в гонке (правда, ему потребовалось почти шесть часов тяжелейшей работы на семиметровом волнении, чтобы укротить разбушевавшийся парус). Тем не менее, чтобы не подвергать в азарте борьбы себя и своих коллег ненужному риску, к вечеру 4 июня "многокорпусные" гонщики достигли по радио джентльменского соглашения — не забираться севернее 47-й параллели (а позднее и западнее 47° з.д.): именно там дул сейчас самый сильный ветер и располагалась самая опасная часть зоны айсбергов.

С не менее тяжелыми волнами столкнулись и лидеры флота "Open 60". 4 июня в 18.30 пришло сообщение с борта "Virbac" — яхта совершила полный переворот на 360° и потеряла мачту. В этот момент судно находилось на 500 миль южнее оконечности Гренландии — примерно в 100 милях от центра шторма, где скорость ветра достигала 30 м/с, а высота волн — 6–7 м. В момент инцидента Жан Пьер-Дик находился внизу, что, возможно, спасло его от серьезных неприятностей. Не потеряв самообладания, он немедленно избавился от обломков мачты и сообщил в штаб, что корпус не поврежден и что после окончания шторма он под аварийным парусом повернет к Ирландии. К этому моменту с дистанции сошли еще две яхты — тримараны "Gitana X" и "Crepes Whaou", оба из-за поломок швертов, а лидер гонки — им попрежнему оставался Мишель Дежуайя на "Geant" — уже прошел больше половины пути.

У флота "Open 60" к 6 июня было три четко выраженных лидера: "Ecover", "Pindar AlphaGraphics" (Майк Сандерс) и "Cheminees Poujoulat-Armor Lux" (Бернард Штамм). Несмотря на то, что яхта Штамма была на четыре года старше, чем "Ecover", по скорости хода она почти не уступала своей более современной сопернице. Характерно, что весной в ходе гонки "1000 Miles Calais" все "шестидесятки" финишировали в полном соответствии со временем своей постройки — первой пришла только что спущенная на воду "Bonduelle", второй — чуть более старая "Ecover" и т.д. Подобная расстановка по ранжиру несколько обескуражила даже рьяных апологетов открытых классов, и начали раздаваться голоса о необходимости разработки и введения и здесь "каких-нибудь" систем гандикапа. И вот теперь Бернард Штамм наглядно демонстрировал, что возраст яхты, конечно же, имеет значение — но воля и опыт ее капитана значат ничуть не меньше. Все же первым центр депрессии благополучно проскочил Майк Голдинг, резко увеличив свой отрыв от соперников.

Лидирующую группу "Open 60" стремительно нагоняла "PRB" под командованием опытного Винсента Рю. Едва он сравнялся по расстоянию до Бостона с яхтой Штамма, как рано утром 7 июня с борта "PRB" поступил аварийный сигнал — на ней снесло мачту. Причем она ушла за борт вме-

сте с гиком, лишив спортсмена возможности изготовить аварийное вооружение. Корпус самого судна при этом не пострадал. Яхтсмен передал свои координаты и остался ждать подхода помощи.

Штамму, однако, оставалось недолго торжествовать над соперником — через час после поломки мачты на "PRB" события на дистанции стали развиваться непредсказуемо. В 5.45 по Гринвичу Бернард сообщил в штаб гонки, что идет со скоростью 20 уз при ветре около 35 м/с, но опасается за прочность яхты и ее мачты. "Мачта трясется, как сливовое дерево в период сбора урожая, — передал он. — Я схожу с дистанции и направляюсь в ближайший порт". Не успели руководители регаты оценить сложившуюся ситуацию, как в 8.45 с его яхты поступил сигнал от аварийного маяка. У "Armor Lux" отвалился киль (или его бульб — точнее оценить ситуацию не представлялось возможным). Лодка легла парусами на воду. Немедленно началась спасательная операция — участвующая в гонке "VMI" (тоже "Open 60"), которая шла в 180 милях позади "Armor Lux", направилась к району аварии, наводимая по сигналам аварийного маяка. В 12.30 бравые пилоты из Галифакса смогли установить радио- и визуальный контакт с яхтой и убедились, что спортсмен жив. В 14.30 к месту аварии подошел небольшой танкер "Эмма", и в 15.45 гонщик уже был снят с полузатопленной лодки и целым и невредимым доставлен на борт судна. Заслуженная лодка осталась в океане — вести речь о ее спасении в условиях непрекращающегося жестокого шторма было бы по меньшей мере безрассудством.

"Яхта неслась вниз по гребню волны со скоростью около 27 уз, когда на киле внезапно появились жуткие вибрации, — рассказывал Бернард впоследствии. — Почти одновременно с этим я почувствовал, как киль отрывается от корпуса, и практически мгновенно яхта перевернулась. Я еле успел позвонить своему директору, как в каюту хлынула вода".

Узнав о случившемся с Бернардом, Майк Голдинг убавил свой пыл — как он признался впоследствии, это был прямой приказ его спонсоров. "Ecover" вновь перешел на вторую позицию, уступив лидерство "Pindar". До финиша им оставалось еще около 1000 миль, а вот лидеры среди тримаранов уже подходили к Бостону.

Вечером 8 июня на 25-узловой скорости в гавань "колыбели американской революции" первым стремительно влетел "Geant" Мишеля Дежуайя, так и не уступивший лидерства "Sodebo" Томаса Ковилля, который следовал за ним по пятам всю дистанцию. По словам самого Мишеля, через два дня после старта, когда разрыв между их судами составлял лишь около 150 м, соперник допустил всего одну ошибку — с опозданием лишь на пару минут отреагировал на заход ветра! "И все, гуд бай, больше я его не видел до самого финиша", — так объяснил счастливый победитель свой успех. В итоге разрыв между двумя судами составил чуть больше двух часов, средняя скорость обеих яхт превысила 13.5 уз. Третьего призера среди 60-футовых многокорпусников (им стал Фрэнк Камма на "Groupama") пришлось ждать уже больше шести часов.

Всего 8 дней 8 ч 29 мин и 55 с потребовалось победителю на прохождение дистанции — это оказалось на 38 ч 52 мин лучше предыдущего рекорда Транзата (Франсуа Жуаньон, 2000 г.)! Что характерно, рекордное время улучшил не только абсолютный победитель — второй и третий призеры гонки также превзошли достижение четырехлетней давности.

"У меня не было никаких проблем в плавании — ни с парусами, ни с такелажем, ни с генератором. Только однажды я не смог запустить его — оказалось, отошел разъем в топливном насосе. Это единственная неполадка в ходе всей гонки", — такими словами охарактеризовал состояние яхты

Мишель Дежуайя, которому за его въедливость при подготовке судна и грамотное ведение тактической борьбы дали заслуженную кличку Профессор.

Пока "многокорпусные" победители пили шампанское и наслаждались красотами Бостона (отцы города и его жители устроили спортсменам восторженный прием), к финишу неслись сразу три "Open 60". Сошедшего с дистанции Штамма в группе лидеров сменил Доминик Вавре на "Temenos". Майк Голдинг же презрел указание своих спонсоров, "нажал на газ" — и вновь вывел свою яхту в лидеры (не забудем, постоянно перекладывая киль вручную!). Разрыв между "Ecover" и "Pindar" достиг 26 миль и продолжал увеличиваться, но тактически положение "Pindar" выглядело лучше: яхта занимала позицию севернее своей соперницы и "накатывалась" на лидера, пользуясь более благоприятным ветром. Однако ей на пятки уже наступала "Temenos", и вот здесь Майк Сандерсон сделал ошибку: пытаясь восстановить свое лидерство, он упустил из виду выгодную позицию Доминика Вавре и перешел на третье место.

Увы, тесные рамки журнальной статьи не позволяют здесь подробно рассмотреть перипетии сложной и увлекательной борьбы, которую все оставшиеся четыре дня заочно вели между собой Доминик Вавре, Майк Голдинг и Майк Сандерсон. Отметим лишь, что, несмотря на необходимость тратить заметно больше времени на повороты и расходуя при этом гораздо больше физических сил, Голдинг продемонстрировал выдающиеся волевые качества и блестящую физическую форму. После гонщик подсчитал, что в течение последних двух суток только на работу у гидронасоса киля он потратил не менее шести часов.

Его усилия оказались вознаграждены сторицей: рано утром 14 июня он первым пересек финишную линию, показав выдающийся результат — 12 дня 15 ч 18 мин и 8 с. Это новый рекорд для однокорпусников — предыдущее достижение (Ив Парлье, 1992 г.) оказалось улучшенным сразу на 48 ч 43 мин.

А что же сам Ив Парлье на своем реданном катамаране? В условиях тяжелого океанского волнения новый аппарат, показывавший блестящие скорости в прибрежных плаваниях, не смог достичь ничего выдающегося — он пришел к финишу лишь 14 июня, вместе с лидерами однокорпусного флота.

Итак, 12-я трансатлантическая гонка одиночек завершилась и принесла сразу два новых рекорда пересечения Атлантики в одиночку с востока на запад. Но не только этим она ценна. Практически все наблюдатели отметили другие очень важные результаты: впервые многокорпусники в массовом порядке избрали агрессивную тактику выхода на центр циклона. И что еще более важно, это не привело к фатальным поломкам, переворотам или тем более к гибели судов, как это происходило еще полтора года назад. Проектировщики тримаранов учли свои ошибки и просчеты, значительно усилив их конструкцию, но сохранив скоростные качества. О росте надежности новых тримаранов лучше всего, пожалуй, свидетельствует то, что практически впервые в истории одиночных трансатлантических гонок флот однокорпусных яхт получил более тяжелые повреждения, чем многокорпусные суда. И яхтами, для которых пришлось организовывать специальные спасательные операции, стали именно два однокорпусника "Open 60" (надо сказать, что как раз в тот день, когда победители в этом классе финишировали в Бостоне, поисковая экспедиция обнаружила дрейфующий в океане корпус "Armor Lux" и взяла его на буксир).

Заметно выросло тактическое мастерство гонщиков — и, как следствие, цена ошибки. Лишь один вовремя не сделанный при изменении погодной ситуации поворот лишил Томаса Ковилля возможной победы в гонке, а ведь это случилось всего на второй день после старта. Но целой Атлантики не хватило, чтобы отыграть потерянные две минуты — Мишель Дежуайя не дал сопернику этого шанса.

Перед конструкторами однокорпусных судов вновь встал вопрос надежности килей. Соблазн заменить весящий 700–900 кг стальной плавник на углепластиковый (весом в шесть раз меньше) очень велик. Но победила яхта, конструкторы которой оказались чуточку более консервативны, а конструкции с углепластиковыми плавниками не смогли даже выйти на старт или, "как Armor Lux", не дошли до финиша…

Надо отметить и высокое качество руководства спасательными работами — уже через 10 часов после аварии Бернард Штамм был снят с перевернутой яхты — какой контраст с пресловутой уже "Route du Rhum" 2002 г., когда некоторые из гонщиков были вынуждены провести по 70 часов и более на своих опрокинутых судах!

В общем, первая в новом тысячелетии трансатлантическая гонка яхтсменов-одиночек ознаменовала собой новый этап в развитии тактики океанских гонок и совершенствовании конструкций парусных судов. Можно сказать, малое их число на старте полностью компенсировалась качеством самого спортивного соревнования, ставшего блестящим прологом к еще более серьезному испытанию — кругосветной гонке яхтсменов-одиночек. Начало ее намечено на 7 ноября этого года.

Артур Грохольский

Фото Жиля Мартин-Раге, Бенуа Штихельбота и Джона Нэша

Парусные регаты России 2004 г.

Часть 1. Северо-Западный регион

Победители и призеры

Королевская регата "Ахмад", 5 июня

Традиционно первая в сезоне для питерских яхтсменов гонка крейсерских яхт прошла в отличную солнечную погоду при ровном и несильном ветре. Дистанция гонки составляла 10 миль для яхт первых трех групп и 8.45 мили — для остальных. В группах 1 и 3 яхты гонялись "по приходу"*, в остальных шел зачет по системе RS-2000. Всего в регате приняли участие 46 яхт. Вне зачета по дистанции прошла одна из старейших и красивейших парусных яхт России — шхерный крейсер "Мираме" с восстановленным оригинальным гафельным вооружением.

1 зачетная группа ("Цетус"): 1. "Фортуна-2" *(кап. С.В.Вихорев)*, 2. "Interloper" *(кап. С.С.Ганичев)*, 3. "Ариэль" *(кап. Г.П Степанов.)*;
2 зачетная группа (однотонники): 1. "Аризона" *(кап. К.В.Лебедев)*, 2. "Дева" *(кап. И.В.Калинин)* 3. "Коктебель" *(кап. А.В.Скрипкин)*;
3 зачетная группа ("Л-6"): 1. "Лилия" *(кап. И.В.Гарматий)*, 2. "Ника" *(кап. В.А.Манухин)*, 3. "Онега" *(кап. Д.С.Висталюк)*;
4 зачетная группа (полутонники): 1. "Ариадна" *(кап. А.Я.Калиниченко)*, 2. "Горн" *(кап. Б.А.Хабаров)*, 3. "Борей" *(кап. Е.Н.Токарев)*;
5 зачетная группа: 1. "Фиджи" *(кап. А.Д.Никандров)*, 2. "Багира" *(кап. С.А.Темес)*, 3. "Бемби" *(кап. Л.А.Чижик)*;
6 зачетная группа: 1. "Bellamer" *(кап. В.А.Благочинов)*, 2. "MN-Эльф" *(кап. М.О.Матаруев)*, 3. "Bellamer 2" *(кап. А.Н.Алексеев)*.

Регата "Бот-шоу" на призы "ЛенЭКСПО", 12 июня

В регате приняли участие 29 яхт. В группах 2, 3 и 4 яхты гонялись "по приходу", в остальных — по системе RS-2000.

1 зачетная группа ("Цетус"): 1. "Фортуна-2" *(кап. С.В.Вихорев)*, 2. "Заря" *(кап. П.А.Коростиленко)*, 3. "Греза" *(кап. К.Г.Бойков)*;
2 зачетная группа (однотонники): 1. "Аризона" *(кап. К.В.Лебедев)*, 2. "Белая ночь" *(кап. С.Б.Голованов)*, 3. "Асмодей" *(кап. М.Б.Дроздов)*;
3 зачетная группа ("Л-6"): 1. "Онега" *(кап. Н.С.Бриллиантов)*, 2. "Былина" *(кап. А.А.Березкин)*, 3. "Ника" *(кап. В.А.Манухин)*;
4 зачетная группа (полутонники): 1. "Горн" *(кап. Б.А.Хабаров)*, 2. "Вея" *(кап. Н.В.Смирнов)*, 3. "Борей" *(кап. Е.Н.Токарев)*;
5 зачетная группа: 1. "Фиджи" *(кап. А.Д Никандров)*, 2. "Гепард" *(кап. А.Я.Калиниченко)*, 3. "Бемби" *(кап. Л.А.Антонов)*.

* Яхте "Interloper" был дополнительно назначен штраф в 4% для компенсации ее скоростных качеств.

Кубок "Мираме", 19 июня

В традиционной регате на приз, установленный экипажем старейшей яхты Петербурга, приняли участие 30 яхт, разбитых на две группы: деревянные и все остальные. Регата проходила по треугольнику в Невской губе.

1 зачетная группа: 1. "Аризона" *(кап. К.В.Лебедев)*, 2. "Онега" *(кап. Н.С.Брилиантов)*, 3. "Вела" *(кап. Л.В.Ефременков)*;
2 зачетная группа: 1. "Бемби" *(кап. Л.А.Антонов)*, 2. "Фиджи" *(кап. А.Д.Никандров)*, 3. "Греза" *(кап. К.Г.Бойков)*.

IX Международная Балтийская регата, 1–8 июля

Возрожденная Балтийская регата год от года демонстрирует все более и более многочисленный состав участников, включая и зарубежных спортсменов. Соревнования проходили на двух дистанциях: "Альфа" ("470", "Dracon" и "Star") и "Браво" (все остальные). Погода была очень сложная: в первый и третий день гонки не удалось провести из-за безветрия, зато во второй и четвертый день ветра хватало — не всем гонщикам он оказался по силам. В итоге удалось провести в классах "Optimist", "Zoom8", "Europe" и "Laser" по 11 гонок, в классе "Cadet" — 10, "470" — 12, "Dracon" — 7 и "Star" — 6 гонок.

"Optimist": 1. *Андрей Железнов* (СПб), 2. *Михаил Чегуров* (СПб), *Ян Чех* (Анапа);
"Cadet": 1. *Наталья Шашок/Елена Савостеева* (Минск, Беларусь), 2. *Роман Соловейчик/Матвей Каюнов* (Владивосток), 3. *Сергей Катаев/Александр Патрушев*;
"Zoom8": 1. *Мария Рудская* (СПб), 2. *Артем Железнов* (СПб), 3. *Наталия Елхова* (Москва);
"Europe": 1. *Анна Степанова* (Воронеж), 2. *Мария Валькович* (Москва), 3. *Раиса Чекашкина* (Тольятти);
"Laser radial": 1. *Семен Чистиков* (Москва), 2. *Никита Чебуханов* (Таллинн, Эстония), 3. *Роман Куклин* (Казань);
"470": 1. *Роман Горев/Михаил Шереметьев* (СПб), 2. *Максим Шереметьев/Александр Михайлов* (СПб), 3. *Артем Басалкин/Артем Марков* (СПб);
"Star": 1. *Владимир Иконников/Александр Шалагин* (СПб), 2. *Виталий Тараканов/Алексей Бушуев* (Пермь), 3. *Евгений Авксентьев/Николай Шаповалов* (Мариуполь, Украина);
"Dracon": 1. *Михаил Петрига/Вадим Стаценко/Петр Захаров/Андрей Сидоренко* (Москва), 2. *Сергей Язиков/Игорь Фролов/Эмир Уссеинов* (СПб), 3. *Тамара Кудрявцева/Наталья Савушкина/Максим Савушкин* (СПб).

VIII Санкт-Петербургская Парусная неделя 2004, 14—21 августа

Восьмая Санкт-Петербургская Парусная неделя должна была состоять из шести гонок, но удалось провести только пять: две короткие в Невской губе и три маршрутные: от м.Толбухин до Приморска (в обход о.Гогланд для яхт групп 1—3, в обход о.Соммерс для яхт групп 4—5 и по кратчайшему пути для группы 6), от Приморска до Выборга (с огибанием о.Соммерс и Нерва для групп 1—3, с огибанием о.Нерва для групп 4—5 и вокруг ск.Халли соответственно для группы 6) и финальная гонка Выборг—Петербург (в обход тех же островов, что и в четвертой гонке). Шестая гонка в Невской губе была отменена из-за задержек в проведении длинных гонок, вызванных тяжелыми погодными условиями.

Важным нововведением в ход регаты стало присутствие флота яхт нового класса "Open-800", для которых Петербургская неделя стала одним из этапов Кубка России. Правда, в ходе регаты их капитаны дружно подали протест, следствием чего стал пересмотр типа дистанции (для “Open-800” использовалась система обмера RS-2000). Пополнились и ряды “фирменных” яхт — в этом сезоне в их число вошла "Янка" (“Elan37”).

Сложные погодные условия, тяжелые шторма и сильные шквалы, перемежающиеся короткими затишьями, сильно осложнили яхтсменам жизнь: была поломана пара мачт и порвано множество парусов. К счастью, обошлось без более тяжелых происшествий, хотя могло бы — в ходе третьей гонки с ряда яхт наблюдали смерч.

1 зачетная группа: 1. “Мир” *(кап. А.Ю.Куликов)*, 2. “Фортуна-2” *(кап. С.В.Вихорев)*, 3. “Interloper” *(кап. С.С.Ганичев)*;
2 зачетная группа: 1. “Аризона” *(кап. К.В.Лебедев)*, 2. “Белая ночь” *(кап. С.Б.Голованов)*, 3. “Алиот” *(кап. В.В. Черноусов)*;
3 зачетная группа (“Л-6”): 1. “Ника” *(кап. В.А.Манухин)*, 2. “Лилия” *(кап. И.В.Гарматий)*, 3. “Онега” *(кап. Н.С.Бриллиантов)*;
4 зачетная группа (“Open-800”): 1. “Кунашир” *(кап. Б.А.Гусев)*, 2. “Звезда” *(кап. М.Ю.Тихонов)*, 3. “MN-Эльф” *(кап. М.О Матаруев)*;
5 зачетная группа: 1. “Фиджи” *(кап. А.Д.Никандров)*, 2. “Фарт” *(кап. В.Н.Вовк)*, 3. “Бемби” *(кап. Л.А.Антонов)*;
6 зачетная группа: 1. “Алевтина” *(кап. Д.С Бородин)*, 2. “Вихрь” *(кап. В.И.Макаров)*, 3. “Поляков” *(кап. А.В.Антонов)*.

Фордевинд-регата, 28 и 29 августа

Были проведены три гонки на акватории Санкт-Петербургского Речного яхт-клуба. Приняли участие 23 яхты.

1. “Вихрь”, *(кап. Н.Макаров)*, 2. “Колибри” *(кап. С. Маркасов)*, 3. “MN-Эльф” *(кап. М.Матаруев)*.

Чемпионат Санкт-Петербурга, 4, 5, 11 и 12 сентября

Конец лета и начало осени не баловали питерских яхтсменов хорошей погодой. Не стал исключением и чемпионат Петербурга по крейсерским гонкам — из шести удалось провести только четыре, а 5 сентября из-за полного штиля гонки не состоялись вовсе. Всего в регате приняли участие 74 яхты.

1 зачетная группа (“Цетус”): 1. “Мир” *(кап. А.Ю.Куликов)*, 2. “Interloper” *(кап. С.С.Ганичев)*, 3. “Заря” *(кап. П.А.Коростиленко)*;
2 зачетная группа (однотонники): 1. “Дева” *(кап. В.И.Мироненко)*, 2. “Белая ночь” (кап. С.Б.Голованов), 3. “Аризона” *(кап. К.В.Лебедев)*;
3 зачетная группа (“Л-6”): 1. “Онега” *(кап. Н.С.Бриллиантов)*, 2. “Лилия” *(кап. И.В.Гарматий)*, 3. “Ника” *(кап. В.А.Манухин);*
4 зачетная группа (полутонники): 1. “Ариадна” *(кап. А.Я.Калинченко)*, 2. “Джина” *(кап. В.Л.Татаринцев)*, 3. “Горн” *(кап. Б.А.Хабаров)*;
5 зачетная группа (четвертьтонники): 1. “Квартет” *(кап. Т.В.Мальгин)*, 2. “Багира” *(кап. С.А.Темес)*, 3. “Бемби” *(кап. Л.А.Чижик)*;
6 зачетная группа (минитонники): 1. “Колибри” *(кап. С.В. Маркасов)*, 2. “Акварель” *(кап. Ю.А.Куликов)*, 3. “Тип-Топ” *(кап. С.В.Грибин)*;
7 зачетная группа (“Dracon”): 1. “Викинг” *(кап. В.Н.Вовк)*, 2. “Дьяволенок” *(кап. О.В.Ренни)*, 3. “Яхонт” *(кап. Т.И.Кудрявцева)*.

Готланд-рейс, 24-25 сентября

В новой регате Санкт-Петербурга, последней в сезоне, приняли участие 12 яхт, среди них — новейшая 18-метровая яхта “Nordlicht”, разработанная фирмой "Квартет".

Старт был дан в 18.35. Ночью скорость ветра на порывах зашкаливала за 22 м/с. Первой финишировала “Анна”, одна из самых быстроходных яхт Питера, затратившая на прохождение дистанции чуть более 18 ч.

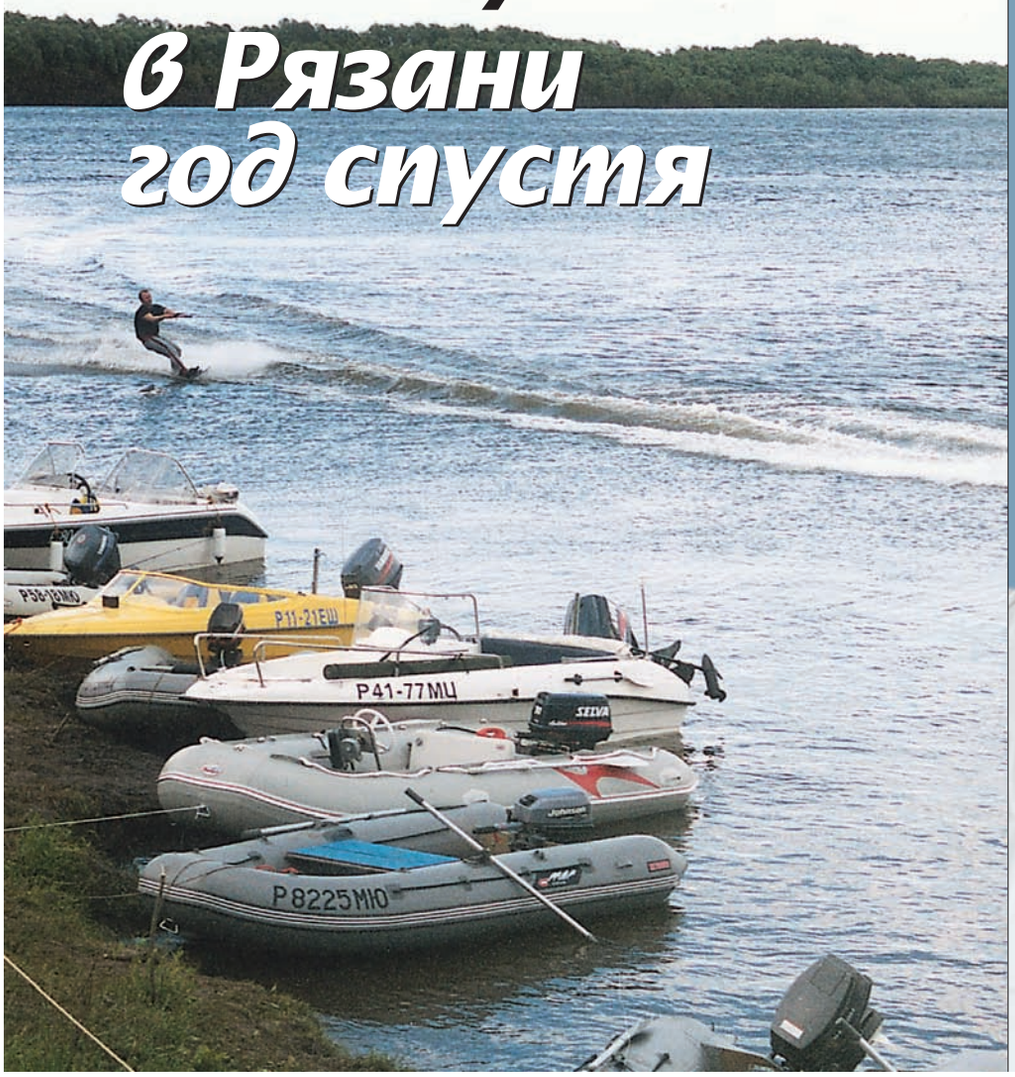
Готланд-рейс — первая в России благотворительная регата. Все полученные от спонсоров деньги пошли на поддержку молодых яхтсменов. Так, специальные гранты получила чемпионка мира в классе “Zoom8” М.Рудская, а также призеры международных регат в классе “Optimist” А.Железнов и М.Чегуров.

1 зачетная группа: 1. “Анна” *(кап. А.Ю.Куликов)*, 2. “Мир” *(кап. А.Ю.Чегуров)*, 3. “Ариэль” *(кап. Ю.Б.Хорьков)*;
2 зачетная группа: 1. “Асмодей” *(кап. М.Б.Дроздов)*, 2. “Онега” *(кап. Н.С.Бриллиантов)*, 3. “Янка” *(кап. М.С.Ухин)*.

Продолжение следует

Одна из старейших яхт России “Мираме” с восстановленным оригинальным гафельным вооружением

“Покатушки” в Рязани год спустя



Фестиваль “Водно-моторные покатушки”, спонтанно зародившийся в прошлом году в среде объединенных Интернетом рыболовов-любителей (“КиЯ” № 186), состоялся и в нынешнем сезоне. И, несмотря на неустойчивую довольно прохладную погоду с дождями, прошел он с успехом: число участников значительно выросло, программа праздника стала разнообразнее, а спонсорская поддержка — ощутимее.

Инициативную группу по-прежнему возглавил рязанец Виктор Гордов, директор предприятия “Tatsuno S-Bench”, он взял на себя и все организационные заботы, и часть спонсорских. О выборе места споры были недолгими: прошлогодний опыт показал, что уютная речка Проня слишком мала, нужен “стадион” помасштабнее, тем более что по предварительным заявкам нынешнее мероприятие обещало быть многолюднее прошлого. На этот раз местом встречи была выбрана крутая широкая излучина Оки среди живописных есенинских лугов, что под деревней Константиново, где, как известно, родился когда-то великий русский поэт-лирик. Планы заблаговременно согласовали с местной администрацией, представителями ГИМС и Рыбнадзора.

Соскучившийся по сезону водоплавающий народ съезжался целыми семьями, волоча по слегка раскисшей от дождей грунтовке трейлеры с лодками. Вскоре зеленую пойму украсил немалых размеров цветной палаточный городок, задымились мангалы, а телевизор в “красном уголке” начал показывать Чемпионат Европы по футболу. По приблизительным оценкам, собралось около 250 человек и 60 лодок самой разной конструкции, от наиболее популярных разборных надувнушек до нескольких 4–5-метровых РИБов и традиционных жестких моторок из Москвы, Петербурга, Тулы, Владимира, Пскова, Волгограда и Рязани. Преобладали “Кайманы” от “Мнева и К°”, по несколько “представителей” было также практически от всех “надувных” брендов, заметных на нынешнем рынке. Тенденцией года стало заметное увеличение числа жестких и жестко-надувных судов в среде рыболовов-любителей, свидетельствующий о возросших требованиях владельцев к вместимости и быстроходности своих “сейнеров” при одновременном улучшении условий хранения и доставки лодок к водоемам. По словам одного из участников фестиваля, владельца обычной дюралевой “Оби-3”, ему просто надоело постоянно собирать и разбирать прежнюю “надувнуху”, таскать на руках мотор и пр. Среди моторов, как и следовало ожидать, лидировали “Mercury”, преимущественно “пятнашки”, немного уступали им в численности “Yamaha”, были единично представлены и другие известные “ино-

Таким незамысловатым способом владелец повысил жесткость пайола

Практичное приспособление от Василия Румянцева, помогающее при перевозке лодки с мотором на трейлере

РЕЗУЛЬТАТЫ ГОНОК

“Морская миля” (до 250 см³)			
I	Смирнов Вадим	“Sevilor-290”	“Tohatsu-9.8”
II	Бардаковский Николай	“Кайман-330”	“Tohatsu-9.8”
III	Трубенков Юрий	“Корсар-300”	“Tohatsu-5”
“Морская миля” (250-300 см³)			
I	Митюшти Алексей	“Quicksilver-340”	“Mercury-15”
II	Савицкий Сергей	“Скат-360”	“Mercury-15”
III	Жирков Андрей	“Кайман-300”	“Mercury-15”
“Марафон” (300-400 см³)			
I	Савицкий Сергей	“Quicksilver-380”	“Mercury-25”
II	Примак Сергей	“Кайман-400”	“Yamaha-30”
III	Бихневич Глеб	“Кайман-400”	“Tohatsu-30”
“Слалом”			
I	Щеголев Павел	“Suzumar-330”	“Yamaha-15”
II	Игнатьев Андрей	“Кайман-360”	“Mercury-15”
III	Бихневич Глеб	“Кайман-400”	“Tohatsu-30”

марки”. Отечественных производителей достойно защищали два “Нептуна-23”.

Праздник есть праздник. Большинство участников фестиваля выбрались на уик-энд, чтобы, как говорится, себя показать, на других посмотреть. При такой “критической массе” народа культурная программа не могла не затмить первоначальные чисто спортивные планы, и в гонки заявилось только около 40 участников. После традиционного парада прошли заезды на дистанциях “Морская миля” и “Марафон”, как полагается, с полуфиналами, финалом и жесткой спортивной борьбой на поворотах. Скорости лодок отличались несущественно, много значили мастерство гонщика и, конечно, удача. Еще более ценилось мастерство при прохождении дистанции “Слалом” — удержаться на

глиссировании при крутых поворотах вокруг четырех пар буев, не потеряв при этом маршрут из вида, оказалось под силу далеко не многим из 26 претендентов. Самых умелых заслуженно осыпали градом аплодисментов зрители. Те, чья душа тяготела к туризму и рыбалке, участвовали в сложном многоборье с поиском зачетных точек вдоль берега по GPS-навигаторам, а также состязались в забросе блесен. Победителей ждали весомые призы от спонсоров мероприятия и внимание корреспондентов местного телевидения. Усиление коммерческой, рекламной составляющей оказалось еще одной отличительной чертой этого фестиваля. Представители заинтересованных фирм — японских производителей рыболовного снаряжения “Daiwa”, московского дилера “Mercury” “Аквадрайв” — ненавязчиво, но активно рекламировали свои товары, предлагали опробовать их в деле, давали консультации. Нельзя не приветствовать такую форму “выхода в народ”. Заслуженным уважением участников пользовался московский представитель “Мнева” Василий Румянцев, предприниматель и конструктор с умелыми руками, способный довести серийную технику до максимального соответствия запросам клиентов. Он продемонстрировал надувные катамараны своего производства, аналогичные южноафриканским “Gemini”, оставлявшие по скорости далеко позади традиционные “надувнушки”, и, естественно, они не пошли в гонку в едином с остальными зачете.

Гостеприимный берег вряд ли кто-либо покидал без сожаления. У любителей водно-моторного досуга появился хороший шанс встретиться и вдоволь пообщаться, а спортивная программа не переросла в скучную “обязаловку”, ведь ее состав определяли сами спортсмены. Есть уверенность, что они позаботятся о том, чтобы будущие фестивали были интересны и им, и читателям журнала.

Алексей Даняев

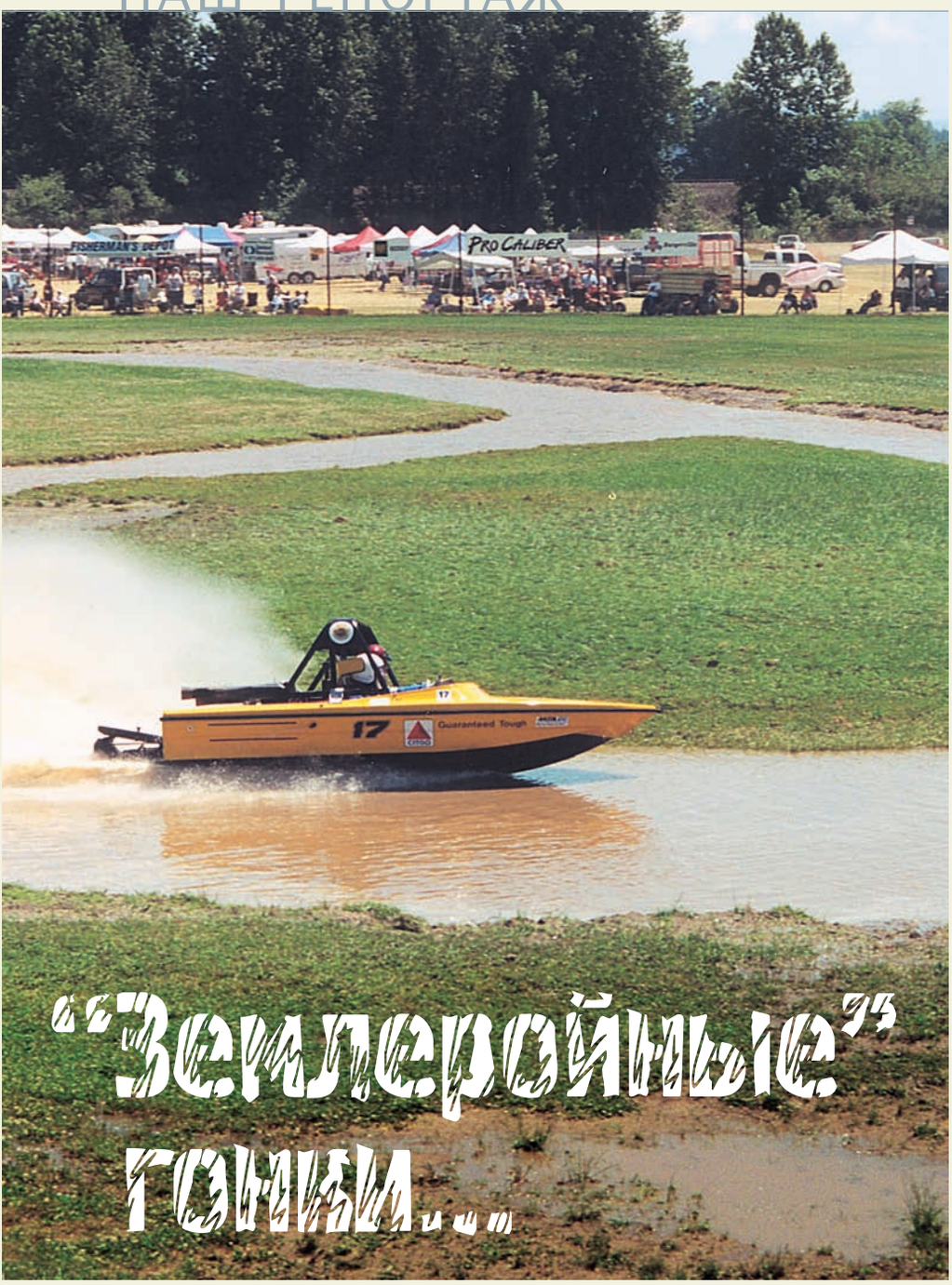
AquaDrive

Официальный Дистрибьютор

Тел.: (095) 926-99-90 Факс: (095) 926-99-87 www.aquadrive.ru

Наши дилеры: **Астрахань:** Два Кита (8512) 25-13-71; **Брянск:** Дом автомобиля (0832) 56-38-38; **Владимир:** Бош Центр (0922) 32-48-60; **Волгоград:** Техника (8442) 67-00-87; Н2О (8442) 94-40-89; **Воронеж:** Альта-Спорт (0732) 392-555; **Ижевск:** Экстрим (3412) 51-11-09; СОМ (3412) 50-67-70, Динамо (3412) 25-30-33; **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) 51-19-59; **Москва:** Альбатрос (095) 941-61-92; А-Каплан (095) 710-81-82; Водомоторный клуб (095) 508-76-76; Дельфин-Спорт (095) 184-79-22; Морской Жираф (095) 378-87-22; МотоРэст (095) 163-44-87; Спорт Мастер (095) 777-777-1; Спорт Элит (095) 234-16-61; ТК «Три Кита» (095) 777-48-18; ТЦ «Рыбачьте с нами» (095) 234-31-84; Форс Марин (095) 730-53-32; Мореман (095) 101-33-62; **Московская Область:** Катера, лодки, моторы (095) 747-73-47; Нептун НБ (095) 503-41-38; Катер Сервис (095) 741-28-68; Эскорт-Поларис (095) 561-39-87; **Н.Челны:** Капитан (8552) 59-42-74; **Нижний Новгород:** «Капитан» (8312) 78-78-48; Хеллер-Спорт (8312) 36-24-90; Нептун (8312) 42-30-11; **Новороссийск:** Югморсервис (8617) 22-05-82; **Пенза:** Турист (8412) 44-14-67; **Приморско-Ахтарск:** Аква Спорт (918) 444-24-23; **Ростов-на-Дону:** СТК «Патриот» (8632) 26-07-28; Астра Инвест (8632) 44-68-38; **Рыбинск:** Северторг (0855) 21-50-33; **Рязань:** Поплавок (0912) 960-735; **Самара:** СОК Спорт (8462) 35-45-60; ВИП Мастер (8462) 58-89-25; ДСК (8462) 478-578; МТЦ-Нова (8462) 99-30-90; ЧИКО (8462) 419-333; **Саратов:** Лодка Хаус (8452) 43-49-15; Экстрим (8452) 23-66-87; **Тольятти:** Диана-Спорт (8482) 48-17-33; Клевое Место (8482) 35-67-67; **Тула:** Экстрим Моторс (0872) 208-232; **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

СЕЗОННЫЕ СКИДКИ 10% НА ВСЕ МОТОРЫ MERCURY



“Земляничные” гонки...

Впервый раз я прилип глазами к этим крохотным алюминиевым лодкам пару лет назад на одной из американских бот-шоу. Они издалека привлекали внимание яркой раскраской и гигантскими стационарами “Шевроле” (975 л.с.) с водометами на “хвосте”. Позднее я узнал, что американские “Казанки” прославились на съемках фильма о Джеймсе Бонде, когда для одной из серий были изготовлены 15 однотипных монокорпусов (их сделала фирма из Айдахо “R. M. Jetboats”.

То были спортивные лодки для джет-спринта — молодого вида спорта, кстати, уже признанного UIM (секция “Jetsprint”). Тут строжайше регламентируются не только материал и длина цельнометаллического корпуса (как правило, 3-мм алюминий и 3.7—4.3 м соответственно), но и двигатели (вплоть до колец и поршней), все специальное оборудование и меры безопасности.

Спорт этот зародился в 80-е гг. прошлого века в Новой Зеландии, где гонщики сперва соревновались в скорости преодоления замысловатой трассы вокруг буев на руслах мелководных речек. Поскольку девизом состязаний всегда был лозунг “Еще быстрее”, то в 1997 г. “водометчики” закономерно появились и в США, правда, уже на искусственно вырытых каналах (шириной 4 м и глубиной 0.6 м). Тут, где умеют делать деньги из ничего, быстро смекнули, что захватывающие скорости, конечно же, привлекут зрителей и рекламодателей. А обустроить трассу с минимумом капиталовложений совсем несложно. Земельный 300 × 300 м квадрат обнесли высоким проволочным забором, вокруг которого и стали располагаться зрители, палатки заморских коробейников и, естественно, шашлыки и пивные точки. За парковку вблизи канала хозяева трассы дерут 10 долл., так что прибыль за один день состязаний порой составляет около 30 тыс.!

Справедливости ради надо признать, что водометная федерация с марта по сентябрь проводит всего восемь квалификационных состязаний, где спортсменам начисляются очки, плюс открытие сезона и национальное первенство (в этом году — 18 сентября).

Суть гонок заключается в скоростном преодолении трассы, на которой запрограммировано до 30 поворотов. Сложность же в том, что судьи могут менять эту легенду по своему усмотрению, оставляя каждой команде одинаковым количество изменений направления движения и их сложность. В лодках находятся пилот и штурман, который указывает направление исключительно рукой — настолько высоки скорости.

Когда я нынешним летом впервые попал на джетовую “сшибку” — третий этап первенства США, то не сразу понял, что тут на самом деле происходит. После взмаха судейского флага какая-то ярко-желтая лодчонка вначале словно присела, но тотчас по-львиному взревела, затем буквально выпрыгнула из воды и принялась туда-сюда егозить по каналу, точно балующийся пионер в ванной, выплескивая по сторонам фонтаны шоколадной жидкости. Но прошло чуть больше минуты — табло показало 60.6 с, как “желтенькая” чисто прошла трассу, и на старт вышла следующая команда. То состязались представители наиболее дешевого, в прямом смысле этого слова, класса, где разрешены лишь серийно выпускаемые фабричные штамповки.

В США водометные гонки проводятся в пяти классах: новичков (как

правило, начинающие пилоты пребывают в нем сезона два), лимитированном, супермодифицированном, А-400 и свободном. Только два последних соревнования рекомендуются UIM как международные. Это и понятно, ведь тут гонщики могут развить скорость до 90 миль/ч, испытывая при этом восьмикратные перегрузки (например, при развороте на 180°).

В тот день новички проходили "закрученную" милю приблизительно за 71 с, а представители "свободного сословия" умудрялись уложить ту же дистанцию в 45 с. Этот класс все называют "супер", ибо лодки при помощи двигателей в 900 л.с. плюс турбонаддув всего за 3 с достигают скорости в 80 миль/ч! Топливом для этих катеров, как правило, служит метанол, о чем свидетельствует стоящая на их борту буква "М".

Обычно с утра проводятся квалификационные заезды с раздельным стартом (на квалификацию выходит не более восьми лодок в каждом классе), а после полудня проводятся гонки на выбывание, где после каждого круга остается половина участников.

Наиболее демократичным считается лимитированный класс, где федерацией запрещены всякие модификации, что дает возможность снизить стоимость гоночной лодки в целом и, следовательно, привлечь больше гонщиков. Двигатели здесь работают на обычном 92-м бензине (кстати, выше этого значения на заправках в США вы ничего не встретите), а вот в модифицированном и классе А-400 применяют исключительно авиационное топливо (лучшие результаты участников в данных классах на третьем этапе — 51 и 47 с соответственно).

Возраст гонщиков самый различный (в тех соревнованиях были и "ребята" за 60) — правилами ограничен лишь минимум: пилот — не моложе 18 лет, штурман — 16 лет. На удивление много женщин, причем не только среди штурманов! Наиболее импозантно гляделись девчонки из команды "лягушек". Им бы румбу в матросском клубе отплясывать, а не на гашетку нажимать... Подхожу к одной такой улыбающейся "гёрлс", только что вылезшей из кокпита ярко-зеленой лодки класса А-400 (длина — 3.6 м, двигатель "Шевроле 406").

Не успел я толком разглядеть “фамилии” всех прочих спонсирующих чудаков, как очередная “алюминька” явно не вписалась в поворот, вылетела на травяной газон, по инерции стала на попа́ и беспомощно рухнула навзничь килем кверху, предоставив горемычной команде вниз головой подумать о сущности бытия в целом и о водно-моторном спорте в частности.

Спасатели в желтых майках тотчас ринулись на помощь, перевернули неудачников лицом к солнцу, и те, как ни в чем не бывало, высвободились из ремней безопасности и принялись махать руками возбужденной публике.

— Вот видишь, — прокомментировала эпизод Тамара, — ничего страшного не произошло, ведь требования к структурным элементам катера, обеспечивающим безопасность команды, очень суровы. Регламентирована даже толщина защитных труб пилотской клетки. Без их точного выполнения никакую техкомиссию не пройдешь.

Хотя “джет-спринтеры” — частые гости телевизионной программы “Экстремальные катастрофы”, мне не оставалось ничего другого, как согласиться, да разве поспоришь с гонщицей, которая еще пару минут назад свободно управлялась с катером на скорости 80 миль/ч!

Андрей Великанов

Фото автора

— Не страшно?

— Конечно нет! — улыбается Тамара Райт, — уже четыре года участвую в гонках, из них два последних — в классе для взрослых.

— А сколько стоит подготовка лодки и участие во всех восьми этапах?

— В классе А-400 полностью оборудованный катер тянет примерно на 25 тыс. долл., в лимитированном можно обойтись и половиной этой суммы. На участие в состязаниях, если, конечно, не стрясется поломка, вместе со всеми переездами в год уходит не более 10 тыс. долл., которые получаю, естественно, от спонсоров. — При этом Тамара указала рукой на пестрый алюминиевый борт. Кого тут только не было прописано: и какая-то строительная фирма, и эвакуатор поломанной техники, и дрянное пиво “COORS Light”, и даже стоматологическая клиника!

Поздравляем!

Алексею Ивановичу Ишутину — вице-президенту Федерации водно-моторного спорта России, заслуженному мастеру спорта, трехкратному чемпиону мира в гонках на скутерах в классе 500 см^3, первому российскому пилоту “F1”, кавалеру ордена “Дружба народов” и основателю петербургской фирмы “Меркурий—НИИ ТМ” — исполнилось 50 лет.

Мы поздравляем своего коллегу и доброго друга с юбилеем и желаем ему здоровья, успехов в реализации новых начинаний и, конечно, в развитии водно-моторного спорта.

Надеемся на дальнейшее творческое сотрудничество.

Редакция журнала “КиЯ”

Курс
Лодки и катера
из стеклопластика
производство
тюнинг
НОВИНКА
«Кальмар-Компакт»
e-mail: kurs@lek.ru
т.(812)970-54-02
т/ф. (812) 336-55-25
195197, Санкт-Петербург,
пр.Маршала Блюхера, д.4/3
www.kurs-boat.ru

SOVA SM MARIN
Снегоходы
Гидроциклы
Квадроциклы
Лодочные моторы
Катера, лодки
Навигаторы GPS
т./ф. (812) 595-1620
т. (812) 115-5502
ПРОДАЖА ЗАПЧАСТИ
РЕМОНТ ТЮНИНГ
Санкт-Петербург
info@sova-marin.ru
Комплектующие для производства
и оснащения катеров
по каталогам Европы и Америки

ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРЫ
"ВЕПРЬ" 4-250 кВт
судовые, стационарные, аварийные
Вепрь
CCC
СУДОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ 9-500 л.с.
YANMAR PERKINS
Тел/факс (095) 967-33-07,(812) 162-51-04
E-mail: generator@vepr.ru www.generator.ru

ТехноСпортЦентр
...искусство нестандартных перемещений
АЭРОБОТЫ
ХОВЕРКРАФТЫ
СУДА НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ
ПРИЧАЛЫ
остальное смотрите на сайте:
www.technosportcenter.ru
sportcenter@dinet.ru
(812) 322 6060

Фрелингу и президенту ФВМС России Петру Богданову. Гонщики на РИБах великолепно показали себя и в чем-то выручили устроителей, взяв на себя "тяжелую" воду в первый день соревнований — во время свободной тренировки из-за двух серьезных "подлетов" скутеров класса "F-2000" их гонки решением международной судейской коллегии отменили. Зато на второй день погода смилостивилась, и скутеристы удачно отгонялись. Нельзя не отдать должное устроителям встречи, создавшим великолепный водный стадион с техническими площадками для спортсменов и развитой инфраструктурой (одни только трибуны были рассчитаны на 2000 зрителей). Параллельно проводились также заезды в международных классах "JT-250" и "T-550", победителями в которых соответственно стали Юлия Климовских и Андрей Овчинников из Санкт-Петербурга. По итогам трех этапов чемпионата России победителем в классе "PR-700" оказался Константин Святогоров, "PR-1000" — Валерий Годес, "PR-1500" — Борис Андреев и "PR-2000" — Александр Красноперец. Сильнейшими в командном первенстве были петербуржцы — "Рослит-81 СК" (класс "PR-1000"), "Юность России—Меркурий" ("PR-1500") и "Фаворит" ("PR-2000").

Главным же событием сезона для "пневматики", несомненно, явилась ***традиционная гонка "24 Санкт-Петербурга"***, уже во второй раз проходившая в ранге чемпионата мира (подробности см. в №191). На старт кольцевой трассы вокруг Петропавловской крепости вышли 24 команды в пяти классах — несколько меньше, чем в прошлом году. Это связано с приведением классов "PR" в соответствие с международными правилами UIM. В частности, требование по омологации моторов не допустило к участию многие команды. Наряду с этим качество гонок в спортивном отношении возросло. Резко убыло количество участников в самом младшем классе с моторами рабочим объемом до 700 см^3, зато появился самый мощный трехлитровый. Выступавшая в нем команда "ПТК-Меркурий" установила очередной рекорд трассы — 839 кругов за 24 часа, что почти на 200 кругов больше, чем у рекордсмена 2003 г. А ровно через неделю на этой же трассе прошла еще одна марафонская гонка — "6 часов Санкт-Петербурга" в ранге чемпионата Европы. Реванш за неудачи в 24-часовом марафоне можно было взять на этих соревнованиях, чем и воспользовались некоторые экипажи — прежде всего команда "Петрович", которая на чемпионате мира заняла только 3-е место, простояв на берегу больше четырех часов, а на "Европе" показала себя во всей красе, не оставив соперникам никаких шансов. Надо сказать, что два совершенно одинаковых корпуса конструктора и судостроителя Сергея Федорко ("Петровича") принесли своим обладателям на обеих встречах в общей сложности три золотые медали.

Чемпионат России в дисциплине "Формула будущего" прошел в конце мая. В нем приняли участие юные спортсмены из Санкт-Петербурга, Москвы, Красноярска. Данная дисциплина является "обучающей", но наряду с этим в ней присутствуют спортивные элементы, что давно по достоинству оценено UIM и нашло горячую поддержку в других странах: Португалии, Италии, Чехии, Германии, Польше. На прошедшем в начале сентября в Чехии чемпионате Европы наши спортсмены не раз поднимались на пьедестал почета: во второй возрастной группе Андрей Макаренко завоевал "серебро", а Дмитрий Колоб и Иван Пылаев в четвертой и пятой возрастных группах— "золото".

13-й (и 51-й в истории водномоторников страны) ***чемпионат России для гоночных классов*** проводился в три этапа — в Калуге, Заречном и Кинешме. За всю историю этих гонок было отмечено самое большое количество участников — 218. Нельзя не отметить, что отечественный водно-моторный спорт, который 1 августа 2004 г. отметил свое 100-летие, переживает своеобразный бум.

Чемпионами страны в юбилейный год стали Антон Клюшников (класс "C-350"), Владимир Гарагуля ("C-500"), Андрей Овчинников ("T-550"), Константин Гусев ("OH-350"), Сергей Трусов ("OH-500"), Сергей Баландин ("O-500"), Александр Новиков ("P-1500"), Сергей Яблонский ("P-2000"), Сергей Анкудинов ("PH-2500"). Победители в юношеских классах — Юлия Климовских (класс "JT-250"), Илья Гурьянов ("CH-175"), Денис Федоров ("CH-250"), Олег Ларченко ("CH-350") и Татьяна Щукина ("СТОК").

Закрыл водно-моторных сезон 2004 г. ***Открытый кубок Санкт-Петербурга***, который проводился уже третий раз и тоже собрал рекордное число участников — 97, среди которых были спортсмены из Латвии, Эстонии и городов России. Высококлассные гонщики из Прибалтики удачно выступили в классах "T-400", "T-550", "C-500" и "OSY-400". Командное первенство оспаривали двенадцать команд, сильнейшими из которых оказались петербургский "Севкабель", "Химки-Москва" и гонщики Латвии. В соревнованиях наряду с чисто гоночными классами приняли участие 11 экипажей классов "PR". А изюминкой Кубка были заезды гоночных скутеров "F-500" (в этом классе набралось целых шесть участников), а также четырех "Формул" — "F-1" Станислава Курценовского, "F-2" Сергея Никитина и Александра Алексеенко и "F-4" Алексея Носкова. Можно считать это прелюдией к чемпионату России в классе "F-2", который планируется провести в будущем году. Обладателями призовых кубков стали: в классе "CH-175" — Новокрещенов Дмитрий (СПб), "JT-250" — Рябцев Никита (Латвия), "CH-250" — Федоров Денис (СПб), "CH-350" — Евдокименков Андрей (СПб), "C-350" — Клюшников Антон (СПб), "C-500" — Торека Владимир (Латвия), "СТОК-350" — Торв Томас (Эстония), "OH-350" — Сабо Леонид, "O-250" — Рихо Ууринг (Эстония), "O-500" Атаманов Михаил (СПб), "P-2000" — Козлов Валентин (г. Спасск-Рязанский). В командном зачете среди классов "PR" первые места заняли: "Рослит-81 СК", СПб ("PR-1000"), "Элко", Москва ("PR-1500") и "Атаман", СПб ("PR-2000").

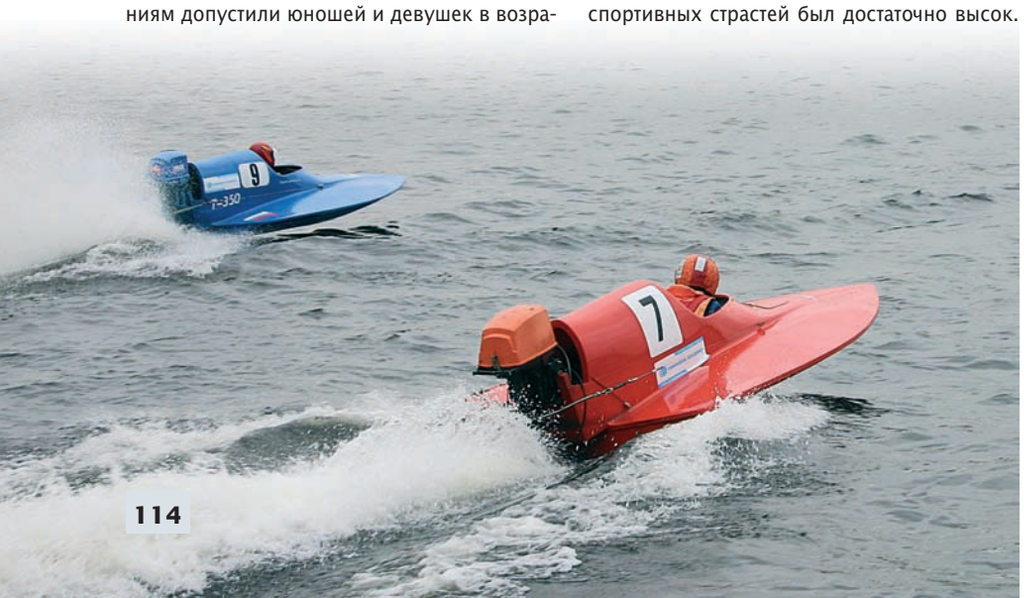
Сейчас организаторы соревнований сезона 2005 г. готовят свои предложения по проведению гонок различного уровня, которые до середины ноября должны быть рассмотрены местными федерациями водно-моторного спорта и затем переданы ФВМС России.

Александр Беляевский
Фото Валерия Атаманова

Российский водно-моторный спорт: ИТОГИ СЕЗОНА

Как мы уже сообщали, водно-моторный сезон 2004 г. открыли ***гонки Кубка России по аквабайку***, который проводился в шесть этапов — в Сочи, Москве, Санкт-Петербурге, Ярославле, Казани и вновь в Сочи, где разыгрывались первенства в трех дисциплинах: слаломе (индивидуальное прохождение трассы), кольцевых гонках с совместным стартом и контактной борьбой на трассе, а также фристайле — акробатике на гидроциклах. На этих соревнованиях были впервые опробованы два нововведения. Первое — это более жесткие технические требования к аквабайкам класса "1200 Стандарт", который позволяет участвовать в соревнованиях любому любителю, обладающему навыками вождения и спортивной экипировкой. А второе заключается в том, что к соревнованиям допустили юношей и девушек в возрасте 14–16 лет. Юные спортсмены показали себя неплохо, особо отличились Ирина Бабенко, Родион Яшков и Михаил Быков. В этом сезоне они участвовали в одном зачете с взрослыми, но в 2005 г. планируется проводить юношеские заезды отдельно. По итогам шести этапов Кубка в кольцевых гонках победителем в классе "Ski division" стал Арсений Жевченко (Москва), в классе "1200 Стандарт" — Дмитрий Бушмелев (г. Киров), в классе "Runabout" — Алексей Страхов (Москва). Сильнейшим во фристайле казался москвич Алексей Дарьев.

Одноэтапный чемпионат России по аквабайку прошел в Москве. К большому сожалению болельщиков, эти соревнования являлись закрытыми, и мы не увидели в столице мастеров из других стран. Однако накал спортивных страстей был достаточно высок. Неизгладимое впечатление оставило выступление чемпионки страны москвички Анастасии Потаниной. Серьезным экзаменом для нее стала трасса слалома. Все ожидали, чем же закончится борьба между Анастасией и ведущими спортсменами страны. Как-никак, тренирует ее шестикратный чемпион мира американец Рик Рой. Ведущий тренер России Александр Джалагония подсел к судейской коллегии, внимательно наблюдая за секундомерами — Потанина каждый раз проходила трассу на две-три секунды быстрее соперников. Второе "золото" Анастасия уверенно завоевала во фристайле. Даже Рик иногда подсказывал своей воспитаннице, что можно снизить темп. Две золотые медали получил также петербуржец Владимир Бабенко, выигравший слалом и кольцевые гонки в классе "Runabout".



Трехэтапный чемпионат России в классах РИБов "PR" проводился уже во второй раз. Запланированные гонки состоялись в Санкт-Петербурге и Дубне, а третий этап в Костроме был отменен, и вместо него в зачет пошли результаты Кубка Санкт-Петербурга. В них приняли участие 20 экипажей в четырех классах: "700", "1000", "1500" и "2000". Особо стоит отметить, что у "пневматических" классов впервые появился промоутер — компания "Акварейс-промоушен" в лице Александра Алексеенко. Этот вид программы российского водно-моторного спорта был показан в Дубне представителям Международного водно-моторного союза, которые проводили пятый этап чемпионата мира в классе "F-2000" — президенту UIM Ральфу

ВОКРУГ ЛАДОГИ за 14 часов

Каждый отдыхает, как может. Мы же, проснувшись рано утречком и выпив по чашке ароматного кофе, отправляемся со стоянки катеров клуба “Франкарди”, что на Большой Невке, прогуляться вдоль берегов Ладоги.

Нево (это древнерусское название озера) — самое большое в Европе, его размеры — примерно 60×100 мор. миль. Малое море с пресной водой, да и только. Средние глубины здесь в 3.6 раза больше, чем в Азовском море, а максимальные — в 16 раз! При скорости ветра более 18 м/с высота волн достигает более 6 м. 16 сентября 1941 г. на Ладоге произошла одна из крупнейших катастроф в истории мореплавания — разбушевавшаяся стихия разбила баржу № 725 и погубила около 1000 жизней. По числу жертв она сравнима с крушением “Титаника”…

Итак, дав поработать несколько минут на холостых оборотах моторам, трогаем наш 6-метровый РИБ “Roger 600” с надувными бортами. Проходим правым бортом крейсер “Аврору”, берем лево руля и идем по Неве со скоростью 60 км/ч. На катере стоят два спаренных мотора “Selva” встречного вращения, по 80 л.с. каждый, что дает мощный упор, но в целях экономии топлива поднимаем один мотор из воды и топаем на другом. Наш РИБ загружен по полной схеме: еда—вода, вещи, аварийный запас: “идешь на день — готовься на неделю” и т.д., всего с экипажем из двух рулевых — под тонну груза. Запаслись и топливом — оба стационарных бака полные, в каждом по 300 л, этого хватит для дальности хода более 1000 км. До Ладоги что-то около 70 км, мы наслаждаемся скольжением по ее текущим навстречу водам. Благодать.

Надо сказать, что это наша третья попытка пройти вдоль берегов Ладожского озера за один день. В первый раз российский бензин растворил импортные топливные “бензостойкие” шланги на пятом часу работы двигателей, и труха от них забила топливную систему. Чистка, промывка, продувка — и в обратный путь. Во второй раз после замены импортных топливных шлангов на отечественные на 150-м километре пути моторы начали работать с перебоем: топливо из внутреннего бака поступало с пузырьками воздуха, это было хорошо заметно благодаря прозрачным топливным трубкам в итальянских моторах “Selva”. Стало ясно, что при движении по метровой волне на бензиновой “газировке” моторы работать стабильно не смогут. Переключили подачу топлива от второго полного

бака и пошли назад, "не солоно хлебавши". Потом пришлось сделать маленький расходный бачок, в который бензонасос качал топливо из основных баков "под крышку".

На этот раз Неву минуем довольно быстро и после прохода извилистого фарватера Петрокрепости оставляем справа Кареджский риф. В Ладоге — метровая волна. Наш РИБ в состоянии "баржа" отказывается идти по такой волне на одном моторе, поэтому приходится подключать второй. Несемся по этой волне к восточному берегу, до которого около 80 км. Озеро пустое. На скорости 50-55 км/ч справа оставляем банки "Северная головешка" и "Сухская". Волна немного уменьшается. Подняв один из двигателей из воды, замечаем, что скорость катера упала на 5 км/ч, никаких прыжков и скачек, катер идет ровно, разбивая в белую пену встречные волны. Здесь глубины — от 10 до 40 м.

И вот на горизонте показался Табановасский маяк. Берег встречает нас полнейшим штилем. Наблюдаем довольно много рыбаков — промышляют сетями, они явно недовольны нашим неожиданным, на скорости около 60 км/ч, явлением от другого берега. Останавливаемся, чтобы все проверить и перекусить. Топливные шланги и фильтры в порядке, моторы работают ровно. Куски запеченной буженины с хлебом запиваем квасом, затем, съев по спелому яблочку, двигаем дальше. Судя по облачному небу, штиль здесь продержится недолго.

Примерно час спокойно скользим по водной глади вдоль восточного берега, оставляем справа поселок Видлицы и идем на северо-запад вдоль небольшой волны. Через 60 км у о. Мантсинсаари берем курс 333°. Ветер отходит, и мы несемся опять по встречной метровой волне, которая разлетается в стороны, взрываясь под быстро идущим катером. Маршрут проложен через о. Рантасаари, который находится в 30 км от нас. Под нами — 100-метровые глубины. Встречная волна растет и бьет в правую скулу катера. Ее брызги, пролетая над рубкой, изрядно поливают непромоканцы. Они у нас "дышащие", в них комфортно, а вот раньше, в обычных, на высокой скорости было совсем не жарко.

— Руль потеряли! — вдруг кричит рулевой.

"Как можно потерять руль, когда его никогда не было?" Оказывается, от тряски и прыжков катера на волне открутилась тяга рулевого гидроцилиндра.

— Представляешь, держу курс по стрелке навигатора, а катер идет совсем в другую сторону, — поясняет рулевой.

Штангу прикручиваем и трогаем дальше. Волны сначала нарастают до полутора метров, и наша скорость снижается до 35 км/ч. Проходим мимо нескольких островов.

У северного берега волны начали терять свою силу, и мы на отметке 61°35,08' с. ш. и 31°09,44' в. д. делаем поворот, обходя какой-то остров — предстоит путь через Валаам, до которого около 20 км, вдоль другого берега озера.

Время — 16.00. Теперь ветер дует нам в спину, его скорость — 15–17 м/с. Наблюдаем, как из водной зыби зарождаются ладожские волны. Сейчас нам с ними по пути. И через полчаса, разминувшись с двумя небольшими пассажирскими судами, оставляем слева поклонный крест, подходим узким фарватером к причалу Валаамского монастыря. Здесь

— ни свиста, ни ветра. Святые места.

После небольшого променада — снова в дорогу. 18.00. На выходе с островного фарватера встречаем те же пассажирские суда — они возвращаются назад. Волнение усиливается, и их капитаны решают не рисковать. Правильное решение. Мы на безопасном расстоянии обходим остров и берем курс 180°, т. е. "чистый юг". На данный момент нами пройдено по Ладоге 300 км и по Неве 70 км. До истока Невы осталось пройти 160 км, чем мы сейчас и займемся. За время перехода добавили пару раз масло в моторы и закрепили рулевое устройство. Оба мотора работают нормально. Вот только впереди настолько "чистый" горизонт, что понимаем — край земли там. И мы идем к нему.

С каждым десятком километров волны возрастают, а скорость "Корсара" падает. Уже заметно облегченная лодка обгоняет волны, но с трудом "едет в горку", взбираясь на спину попутного гребня. Высота волн — 2 м, скорость приходится сбавлять до 40 км/ч. Через пару часов хода высота волн — около 2.5 м, и мы тащимся почти с их скоростью — 25 км/ч. А чтобы обгонять волны и держать среднюю скорость 35 км/ч, требуется, разогнавшись с одного вод-

ного вала, искать для приземления место поровнее. Наш катер, спроектированный для рыбаков Дальнего Востока (а в океане такие волны — почти штиль), ведет себя достойно. Баллоны в носовой части корпуса при ударе о воду ощутимо смягчают этот удар, превращая его в мягкий толчок. Во время такого движения рулевой принимает позу горнолыжника, который совершает спуск с крутой горы. Удержаться за стойкой помогает специально спроектированное сиденье, которое скорее напоминает турникет, но именно благодаря ему при прыжках и сильных боковых ударах на скорости рулевой не вылетает с катера.

Время идет, волны растут — они уже явно выше нашего фирменного флага, развевающегося над свинцовой Ладогой, но, несмотря на это, расстояние между нами и Невой сокращается. Волны надвигаются на нас не ровной шеренгой, как в море-океане, а хаотичными гребнями, пену с которых срывает ветер. Между волнами — глубокие темные ямы. Это нередкое явление на Ладоге — называется "сулой". Ладога любит зло посмеяться. Ярко-желтое солнце на мгновение появилось между черными тучами и темными водами и скрылось за горизонтом. Показалось, что навсегда.

До Невы еще 50 км по водным барханам. Один из моторов стал капризничать, не набирал положенных 4000 оборотов. Но, тем не менее, среднюю скорость в 35 км/ч держим. Идем "тупо по-солдатски" — по стрелке навигатора GPS, который исправно показывает на ранее внесенные в него точки. Не видать ни зги! Только светятся шкалы приборов и навигационные огни. Прислушиваемся к себе: если отклоняемся назад, значит несемся с волны, если падаем вперед — врезаемся в бегущую впереди волну. В обоих случаях приходится крепко держаться за поручни. Наконец замигал красным светом Осиновецкий маяк. В метре слева от нас мелькнула рыбацкая вешка с красной тряпкой, подумалось: "Лишь бы не налететь на железный буй".

Через полтора часа уже идем по освещенному фарватеру Петрокрепости. Один из моторов вовсе отказался работать, и мы, решив оставить эту проблему до утра, швартуемся у стоянки местного ГИМС. На часах — около 24.00. Если учесть, что остановка у монастырского причала Валаама заняла примерно час, то на весь 530-километровый путь ушло 14 часов, а средняя скорость составила около 40 км/ч. При этом волнение было до 4 баллов. Но мы чувствовали себя весьма уверенно в этом переходе, поскольку наш катер с двумя моторами имеет категорию плавания "В" по международной классификации, т. е. рассчитан на плавание при волнении до 4 м. Что мы и проверили — годится!

Выспались. Утром в 9.00 сначала позавтракали, заменили топливный фильтр и уже через час были на родной стоянке.

Поход показал, что в таких переходах разумно использовать одновременно два мотора встречного вращения. В этом случае загруженный катер при 5500 оборотах двух двигателей с шагом винта 15 дюймов может развить скорость 60 км/ч. Плюс колоссальная экономия топлива: разогнав полуторатонный катер, можно выключить один из двигателей и поднять его из воды. 25 л бензина на 50–60 км, или 0.5 л топлива на 1 км пути — превосходный показатель для двухтактного двигателя! К тому же повышаются и моторесурс обоих двигателей, и безопасность плавания.

Следующий наш шаг — проверка катера со стационарным дизельным высокооборотистым двигателем. Удача с нами!

Команда "Корсар"

Наши в океане

"Апостол Андрей" плывет к Антарктиде

14 сентября из гавани Санкт-Петербургского Речного яхт-клуба под звуки военно-морского оркестра в море вышла, пожалуй, одна из самых заслуженных российских яхт — "Апостол Андрей", известная во всем мире своим уникальным кругосветным плаванием, в ходе которого яхта прошла канадским Северо-Западным проходом и Северным морским путем.

Новое путешествие тоже будет необычным: в ходе него яхта должна будет обогнуть Антарктиду, удерживаясь южнее 60-й параллели (официальной границы антарктических вод) и попытаться спуститься южнее 70° ю.ш., чтобы улучшить принадлежащий ей же рекорд проникновения парусных яхт на юг.

Само плавание посвящено 200-летию первой русской кругосветной экспедиции, обогнувшей Землю на кораблях "Надежда" и "Нева" под командованием И.Ф.Крузенштерна и Ю.Ф.Лисянского, и 50-летию начала регулярных отечественных исследований шестого континента: именно в 1955 г. приступила к работе Первая советская антарктическая экспедиция.

Плавание, однако, началось с неприятностей: вначале за двое суток до выхода тяжело заболел судовой врач (он же по совместительству кок), и яхтсмены были вынуждены отправиться в поход вчетвером, рассчитывая, что пятый член экипажа вновь присоединится к ним уже на о.Мадейра. Затем сразу по выходу в Финский залив в рубке открылась пренеприятная течь сразу над штурманским столом — вести прокладку и работать с картами мореплавателям приходилось, с головой укрывшись полиэтиленом. Как назло, Балтика встретила яхтсменов сильными встречными ветрами — им пришлось лавироваться вплоть до самого Киля. В дополнение к открывшейся вначале течи под погоном стаксель-шкота потекли люки и кабельные вводы — в ходе довольно долгого ремонта так и не удалось устранить эти дефекты судна.

Хорошая погода, сопровождавшая торжественное отплытие из гавани яхт-клуба, сменилась холодным осенним дождем сразу же после прохождения яхтсменами пограничного и таможенного контроля. Что ж, можно вспомнить "Книгу перемен" Конфуция: "Выступающим в дождь сопутствует счастье". Будем надеяться, что китайский мудрец окажется прав и в этом случае...

Фото Константина Кокошкина

P.S. На момент написания этих строк "Апостол Андрей" уже подходил к Мадейре.

Федор Конюхов обещает новый рекорд

Известный российский путешественник, столкнувшийся с серьезными трудностями после своего перехода из Европы на Карибские острова и вынужденный повернуть в Англию, сообщил об очередном изменении своих планов. Первоначально обещалось, что Ф.Конюхов выйдет в кругосветное одиночное безостановочное плавание на макси-яхте "Торговая сеть "Алые паруса" с тем, чтобы установить новый абсолютный рекорд такого перехода. Маршрут должен был пролегать в классическом для подобных плаваний направлении — с запада на восток. Однако недавно пришло сообщение, что планы нашего путешественника поменялись на противоположные: теперь Федор собирается двигаться с востока на запад, рассматривая в качестве объекта атаки совсем еще "свежий" рекорд Жан-Люка Ван ден Хееде ("КиЯ" № 189). Что характерно, эту информацию распространяют исключительно зарубежные яхтенные СМИ — на официальном сайте яхтсмена никаких указаний на подобное изменение планов нет.

Посмотрим, что из этого получится — внимательное изучение прошлогоднего перехода через Атлантику на этой яхте вызывает серьезные опасения за способность мореплавателя справляться в одиночку с гигантским судном в тяжелых метеоусловиях. Старт плавания намечен на 24 октября.

"Мирабель" путешествует по Европе

Петербургская яхта "Мирабель" в навигацию 2004 г. продолжила свое "кругоевропейское" плавание, начатое еще в 2002 г. Тогда через Ладожское и Онежское озера по ББК яхта дошла из Санкт-Петербурга до Архангельска, где и осталась на зимовку. В следующем сезоне она обошла вокруг Европы и добралась до Адриатики, достигнув черногорского порта Бар.

В 2004 г. девиз экипажа яхты сменился: вместо "Вокруг Европы" им стал "Внутри Европы": "Мирабель" вернулась к побережью Италии, а оттуда перешла во Францию, где продолжила свое путешествие по внутренним водным путям этой страны. По Роне яхтсмены поднялись до Лиона, который и стал финишной точкой маршрута. В следующем году плавание будет продолжено.

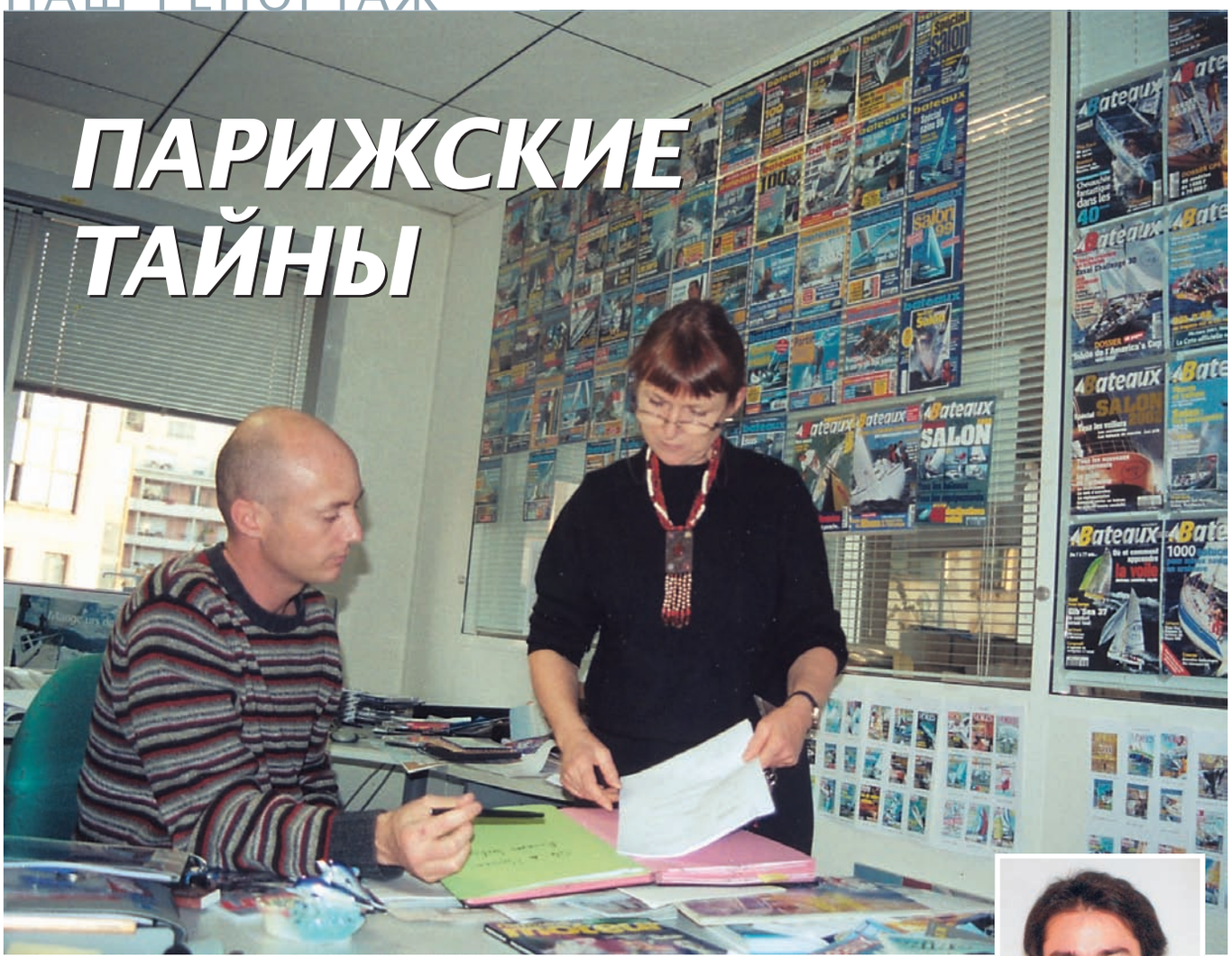
"Благовест" идет по миру

Российский парусный катамаран "Благовест", начавший свое кругосветное плавание еще в августе 2002 г., кажется, прочно застрял на Канарских островах. Первоначальный план похода предусматривал возвращение яхтсменов в родной порт уже летом этого года, однако яхта до сих пор так и не смогла серьезно оторваться от берегов Старого Света и пересечь хотя бы Атлантику.

Причин тому немало. Одна из них — это извечное: "Где деньги, Зин?" Кругосветное плавание сопряжено с немалыми затратами, к которым путешественники, похоже, оказались не совсем готовы. Красноречиво говорит об этом одна фраза из дневника членов экспедиции: "... В нашем затянувшемся путешествии все идет к тому, что многие халявы заканчиваются, и приходится постепенно переходить на полное самообеспечение." Средства наши яхтсмены зарабатывают, как могут — от производства ремонтно-сварочных работ в портах до "измерения ауры" жителям Канар. Как сообщается, мореплаватели всерьез рассматривают вопрос об удлинении общего срока путешествия до семи лет.

По последним сведениям, экипаж покинули двое из шести его членов. Продолжение плавания намечено на ноябрь, но точный маршрут его пока остается вопросом — следующая стоянка "Благовеста" будет либо в Африке (Сенегал), либо в Южной Америке (Бразилия).

ПАРИЖСКИЕ ТАЙНЫ



В гостях у коллег

Патрик Флориот и Мари Лефэвр

Эдуард Десгре

Как считают специалисты, Франция — самая парусно-оснащенная страна мира, поэтому, оказавшись в Париже, было бы непростительной ошибкой не пообщаться с коллегами из авторитетного журнала “Bateaux” — “Лодки”.

“Бато” — именно так звучит для русского уха его название — входит в состав медиагруппы, выпускающей 40 различных журналов, среди которых есть не только красочные издания про автомобили и мужское здоровье, но и преуспевающий монстр “TV STAR” с программкой телевидения, тираж которого — под 2 млн. экземпляров!

Без сопровождения в редакцию на 7-м этаже в доме 43 по улице полковника Пьера Авиа проникнуть невозможно, поэтому сижу в фойе и рассматриваю пестрый глянец журнальчиков, выпускаемых группой “Emap live”.

Меня встречает сам главный редактор “Бато” Патрик Флориот. Он чуть выше среднего роста и довольно молод — всего 32. Издали смахивает на знаменитого соотечественника — Фантомаса, поскольку “подстрижен” под ноль.

Стены его просторного кабинета в несколько рядов оклеены обложками родного журнала, а заваленный, как и положено уважаемому главному редактору, бумагами стол представляет уже, видимо, определенную археологическую ценность. По стечению обстоятельств у него в гостях оказался и Эдуард Десгре — редактор местного катерного журнала “Moteur Boat” (веб страницы нет!).

Вначале оба француза отнеслись ко мне довольно настороженно, но после беглого просмотра достойных страниц очередного номера “Катеров и Яхт” все-таки разговорились.

Патрик. Франция поистине крупнейшая морская держава — по официальным данным, у нас в море ежегодно выходят не менее 4 млн. человек, а зарегистрированных яхт длиной более 6 м насчитывается свыше 86 тысяч. Существует очень много парусных клубов, проводится бесчисленное количество соревнований, приток молодежи большой, ведь на управление яхтой не требуется никакой лицензии. На отечественных верфях в прошлом году было построено 5048 разнообразных парусников, из которых 1508 купили французы, а прочие разошлись по всему миру.

Эдуард. Зарегистрированных любительских моторок в стране более 400 тысяч, причем сюда не входят ни гребная, ни надувная маломерная флотилии.

“КиЯ”. Представляю, какая у вас гигантская читательская аудитория и какие тиражи!

Тут оба редактора почти одновременно как-то хитро заулыбались.

Патрик. Хотя наш журнал создан в 1958 г. и выходит каждый месяц, но тираж всего 25 тысяч (из них 20 тысяч — подписчики). Поверь, для Франции это хорошая и серьезная статистика. Больше экземпляров лишь у крупноформатного юного "Voiles" — "Паруса" (год рождения 1990-й) — 30 тысяч, хотя подписчиков тысяч на пять поменьше. Я это знаю точно, ведь на этом месте сижу всего год, а раньше шесть лет пахал на конкурента. Хотя, по моему мнению, журналы ориентированы на различные социальные группы: "Бато" — на технически более грамотных, ведь мы пишем и о ремонте, и о концептуальных конструкторских разработках, а "Вуаль" во многом привлекает своими большими и красочными фотографиями случайных читателей, новичков — информативного текста в нем очень мало. Журнал ориентирован на продажу с уличных стендов.

Патрик. "Моторные лодки" (первый раз появились на прилавках в 1989 г.) — тоже ежемесячное издание, тираж наш поменьше — 20 тысяч, но для Франции это солидная цифра, и мы достаточно прибыльны.

"КиЯ". Судя по визитной карточке, все наоборот — у твоего журнала даже нет лица во всемирной интернетовской паутине!

Патрик. О, это довольно забавная история. Наш главный редактор в начале журналистской карьеры был обычным фотографом. И его любимая присказка по поводу любых новаций звучит примерно так: "Вот докажите мне в цифрах на листе бумаге, что в денежном или хотя бы в духовном выражении это дает журналу, тогда и побеседуем".

Интересно, что и владелец всего холдинга "Editions Lariviere", который тоже не блещет образованием, к Интернету относится так же. Так что сам понимаешь, веб-страница у французских "Мотолодок" появится весьма не скоро.

"КиЯ". Какая тематика определяет лицо вашего издания?

Патрик. В современных реалиях человеку очень сложно разобраться, что приобрести и как использовать. По земле, какому-нибудь проселку он ездит на внедорожнике, а вот какое судно предпочтительнее для воскресной прогулки по воде, какое пригодно для того, чтобы уверенно пересечь океан, не знает, ведь на картинках все выглядит так привлекательно.

У нас в каждом номере, как правило, приводятся результаты двух-трех тестов, причем акцент делается на потребительские качества яхты. Каждый парусник катаем по три-четыре дня и даем анонс теста в предыдущем номере. Это заметно помогает в реализации журнала с уличных стендов. Хороший читательский отклик имеют статьи о разнообразных путешествиях, без них не обходится ни один месяц.

Эдуард. Наши тесты чуть продолжительнее — около пяти дней, зато материал получается добротный. Мы также уделяем огромное внимание потребительским аспектам, но проверяем и заявленные изготовителем параметры, которые иногда бывают далеки от истины.

"КиЯ". Это нам доподлинно известно, сами перевешиваем каждую надувнушку перед испытанием.

Патрик. Добавлю, что исключительно надувным лодкам "Мотор боат" ежегодно посвящает целый номер от корки до корки. Постоянно пишем о рыбалке, информируем читателя о новинках туристического снаряжения и экипировки.

"КиЯ". Участвуют ли производители в редакционных испытаниях?

Патрик. Они лишь предоставляют яхту и необходимое оборудование.

Эдуард. Это совершенно исключено установленными у нас в журнале правилами. Фирмы лишь предоставляют изделия и технический персонал, помогающий нам в работе. Например, две недели назад я проводил эксплуатационный тест пятнадцати 15-сильных моторов. Естественно, в лагере присутствовали и 15 механиков, которые представляли эти компании.

"КиЯ". Если не секрет, какой же подвесник показался французским моторным гурманам наилучшим?

Эдуард. Абсолютное первенство в результате недельных испытаний получил короткодейдвудный "Меркури".

"КиЯ". Интересно, много ли сотрудников в ваших редакциях?

Эдуард. У нас три журналиста, фотограф и корректор. Бухгалтерия, дизайнеры, художники относятся уже ко всей медиагруппе.

Патрик. У "Бато" пять журналистов, два корректора, фотограф, дизайнер, еще четверо заняты исключительно рекламой, именно она дает основные средства для существования издания.

Я — профессиональный журналист, но во Франции господствует мнение, что в изданиях, подобных нашему, лучшая отдача от практиков из других областей, нежели от профессиональных писателей.

В этот момент открылась дверь и в кабинет вошла миловидная женщина с гроссбухом — главному на подпись.

Патрик. Знакомься, это главный корректор "Бато" Мари Лефэвр. Она владелица восьмиметровой деревянной яхты. Именно восьми-двенадцатиметровые парусники в нашей республике наиболее популярны.

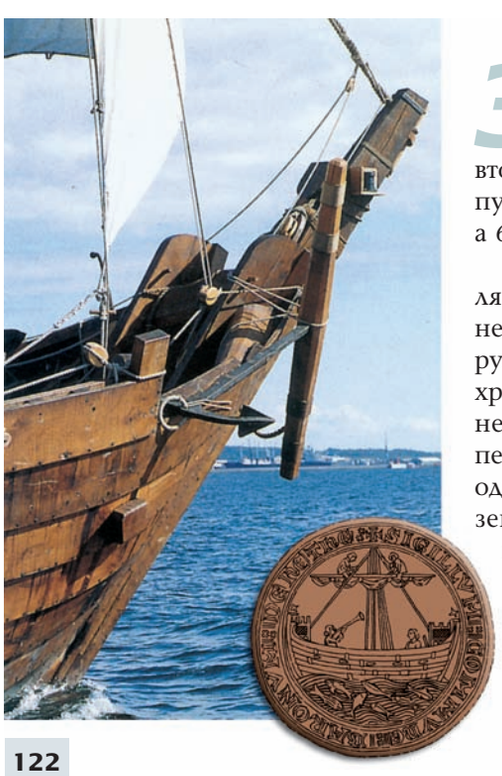
"КиЯ". А у тебя тоже есть своя "Голубка"?

Патрик. К сожалению, сейчас нет — Париж далеко от моря. Хотя я много походил под парусами на шестиметровом катамаране.

Эдуард. У меня тоже ничего собственного, но ежемесячно провожу под мотором не менее сотни часов. Иногда эти моторки уже в ночных кошмарах снятся…

Андрей Великанов

Ганзейский КОГГ



Это тот редчайший случай, когда построенное в наши дни судно-копия точно повторяет (по крайней мере — по корпусу) оригинал ни много ни мало, а 600-летней давности.

В 1962 г. при производстве земляных работ на берегу реки Везер, невдалеке от Бремена, были обнаружены сравнительно хорошо сохранившиеся останки корпуса средневекового судна. Специалисты с первого взгляда определили, что это одномачтовый грузовой когг* Ганзейского союза, построенный не позже XIV в. Условно оно было датировано 1380 г. Находка представляла огромный интерес, поскольку ни описаний, ни сколько-нибудь достоверных изображений этого классического для своего времени и широко распространенного в Северной Европе мореходного парусника в распоряжении ученых не было.

Археологи по отдельности извлекли из грунта 550 деталей рассыпавшегося корпуса, в течение ряда лет консервировали их, чтобы предотвратить дальнейшее гниение древесины, а затем собрали корпус когга и выставили его в германском Музее судоходства (г. Бремерхафен). Попутно родилась идея построить точную копию этого судна для проверки мореходных качеств старинных парусников.

В июне 1987 г. основные чертежи были готовы и поступили на верфь Е. Ратие в Киле. Руководили работами Уве Байковски и инж. В. Д. Хохайсель (из упомянутого выше музея). Все трудоемкие работы, воспроизводившие технологические приемы далекого прошлого, выполнялись вручную, причем это дало значительное количество рабочих мест для местной молодежи.

30 октября 1989 г. “бременский когг” был спущен на воду, после чего примерно два года ушли на его оснащение и оборудование в соответствии с современными требованиями Германского Ллойда. В частности, был установлен 278-сильный дизель “MWM Deutz V8”.

Судно “Ubera von Bremen” не только использовалось историками судоходства для всесторонних экспериментов, подтвердивших неплохие мореходные качества парусных коггов и их пригодность для довольно длительных переходов морем, но и продолжает эксплуатироваться в

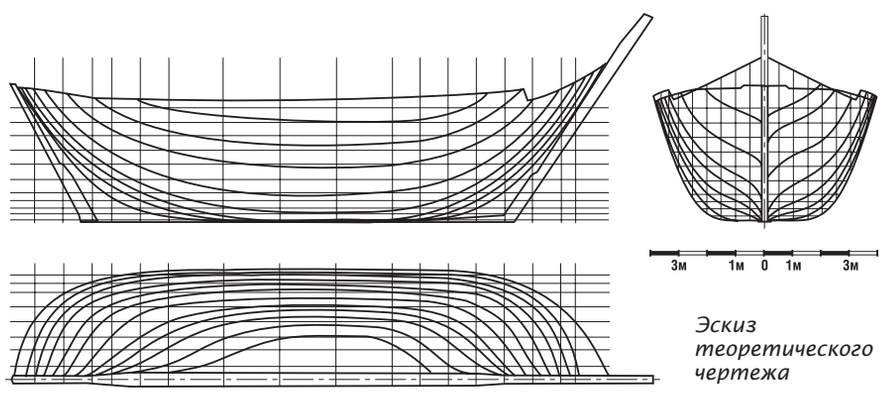
* Как сообщает т. 2 “Морского энциклопедического словаря”, название судов этого типа происходит от древнегерманского слова “Kugg” — выпуклый. Известно, что построены три копии ганзейского когга, мало отличающиеся одна от другой.

Останки когга, обнаруженные при производстве гидротехнических работ

Строится корпус нового когга

Прообраз фаловой лебедки

качестве прогулочно-экскурсионного. Оно совершает кратковременные выходы под парусами (парусом!), принимая до 50 пассажиров. При этом желающие с удовольствием берутся за вымбовки самого что ни на есть "натурального" средневекового брашпиля (прообраз фаловой лебедки) и поднимают на 25-метровую мачту массивный 14.6-метровый рей с прямым парусом площадью 192 м^2. Для работы с брасами и шкотами на кормовой палубе поставлен ручной шпиль.



Эскиз теоретического чертежа

Что же представляло собой найденное судно, послужившее основой этого когга?

Основные черты его корпуса:
— плоское днище с длиной по килю* 15.6 м;
— скругленные скулы и высокие "выпуклые" борта, имеющие развал;
— прямолинейные наклонные форштевень (длина — 8.2 м, угол наклона — около 60°) и ахтерштевень (длина — 5.4 м) с петлями для навешивания руля; это одно из самых ранних известных нам судов с навесным рулем и горизонтальным румпелем);
— горизонтальная палуба на высоте 3.14 м от ОЛ, уложенная на пять мощных бимсов, концы которых выходят через борта наружу;
— обшивка "кромка на кромку" из массивных досок с креплением коваными гвоздями.

Основные характеристики судна таковы: габаритная длина — 23.23 м, длина по КВЛ (без руля) при максимальной осадке в грузу — 18.1 м. Габаритная ширина — 8.37 м, ширина по палубе — 6.46 м. Осадка в балласте (камни на днище) носом — 1.4 м, кормой — 1.9 м. Объем трюма, занимающего всю длину корпуса, — около 160 м^3. Вес корпуса — 51.8 т. Водоизмещение в балласте — 91.1 т, в грузу — 127.8 т.

Кстати сказать, измерение веса и грузоподъемности в тоннах нисколько не противоречит исторической истине. Дело в том, что в средние века при перевозке жидких грузов (естественно — не наливом, а в таре) за единицу была принята именно тонна (tonne), равная весу большой наполненной вином бочки, которую перевозили на повозке, запряженной парой лошадей (в наших мерах это как раз 1000 кг).

Ю. К.

Подготовлена с использованием данных журнала "Bådnyt" (№ 12, 1996) и сайтов германского Музея судоходства и "Ubera von Bremen".

* Киль вытесан из целого бревна, он выступает вниз на 0.25–0.30 м и вместе с рулем имеет длину более 11 м.

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", "YAMAHA", "HONDA".

	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

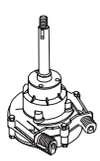
	руб.
Cadet 240 + Yamaha 2CMHS	42 656
Cadet 260S + Yamaha 4ACMHS	60 414
Cadet 285S + Yamaha 8CMHS	87 235
Cadet 310S + Yamaha 15 FMHS	101 080
Cadet 310S + Yamaha 8CMHS	89 309
Zoom 310S + Yamaha 8CMHS	85 032
Zoom 340S + Yamaha 15 FMHS	108 208
Classic Mark I ST +Yamaha 15 FMH	138 599
Classic Mark II ST +Yamaha 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

	руб.
CADET 240 + Honda 2SD	48 457
CADET 260 S + Honda 2SD	55 494
CADET 285 S + Honda 8SHE	105 779
CADET 310 S + Honda 10SHE	112 016
CADET 310 S + Honda 15SHE	125 066
ZOOM 310 S + Honda 10SHE	107 739
ZOOM 340 S + Honda 15SHE	132 181
Classic Mark I ST + Honda 15SHE	162 585
Classic Mark II ST + Honda 25SHSD	227 385
Futura Mark II C ST + Honda 30SHGD	256 197
Futura Mark II HD Pack + Honda 50LRTD	382 642
Futura Mark III HD Pack + Honda 50LRTD	392 829

Teleflex MARINE

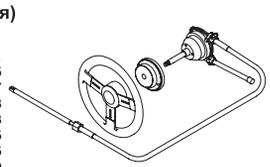
ULTRAFLEX

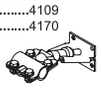
СИСТЕМЫ ДИСТАНЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯМИ TELEFLEX (США / Англия), ULTRAFLEX (Италия)



Комплекты рулевого управления от 8 до 40 футов (редуктор + кабель + кронштейн) руб.

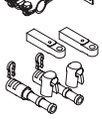
Teleflex Safe-T QC (12 футов)	5485
Teleflex Safe-T QC (13 футов)	5557
Teleflex Safe-T QC (14 футов)	5628
Ultraflex Rotech I (12 футов)	4938
Ultraflex Rotech I (13 футов)	5025
Ultraflex Rotech I (14 футов)	5115
Ultraflex Rotech IV (до 55л.с.) (13 футов)	4109
Ultraflex Rotech IV (до 55л.с.) (14 футов)	4170





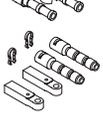
РУЛИ руб.

Teleflex Garda (335мм)	485
Teleflex Champion (342мм)	551
Teleflex Stealth (355мм)	551
Ultraflex V32 (335мм)	440
Ultraflex V33 (342мм)	508
Ultraflex V45 (280мм)	903



АКСЕССУАРЫ К СИСТЕМАМ УПРАВЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯМИ руб.

Рулевая тяга	1132
Скоба крепления штока	460
Шарнирный кронштейн для крепления рулевого штока на транце	1042
Адаптеры для использования тросов C2/CC2300 с двигателями Mercury или Johnson	455



ТРОСЫ УПРАВЛЕНИЯ ГАЗ/РЕВЕРС от 6 до 50 футов

Тросы для двигателей Yamaha, Honda, Tohatsu и др.

Teleflex CC2300	руб.	Ultraflex C2	руб.
275 см	620	9 футов	587
300 см	637	10 футов	617
325 см	654	11 футов	637
350 см	670	12 футов	657
375 см	687	13 футов	677
400 см	703	14 футов	698

Тросы для двигателей Mercury

Teleflex CC179	руб.	Ultraflex C5	руб.
9 футов	687	9 футов	634
10 футов	707	10 футов	665
11 футов	727	11 футов	685
12 футов	747	12 футов	706
13 футов	767	13 футов	725
14 футов	787	14 футов	746

Тросы для двигателей Johnson

Teleflex CC205	руб.	Ultraflex C14	руб.
9 футов	670	9 футов	634
10 футов	697	10 футов	665
11 футов	717	11 футов	685
12 футов	737	12 футов	706
13 футов	758	13 футов	725
14 футов	780	14 футов	746

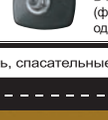
ПУЛЬТЫ УПРАВЛЕНИЯ ГАЗ / РЕВЕРС

TELEFLEX руб.

700SM (боковой,врезной, один рычаг)	4080
700SO (боковой,накладной, один рычаг)	3970
700SOT (боковой,накладной, один рычаг, трим)	6364
700TS (фронтальный, врезной, один рычаг)	4649
SL3 (боковой,врезной, один рычаг)	5075
SL3 (боковой,врезной, один рычаг, трим)	11400
SL3 (фронтальный, врезной, два рычага, трим, подъем, для двух двигателей)	13499

ULTRAFLEX руб.

B184 (боковой,врезной, один рычаг, трим)	5587
B89 (боковой,накладной, один рычаг)	5587
B49 (боковой,накладной, два рычага, один двигатель)	5587
B46 (фронтальный, врезной, два рычага, один двигатель)	5587



СУДОВЫЕ ЛАКОКРАСОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ INTERNATIONAL (Англия)

	руб.
Грунты	
Primocon (0,75/2,5 л)	694/1 993
Interprotect (0,75/2,5 л)	969/2 801
Gelshield-200 (0,75/2,5 л)	984/3 096
Необрастающие краски	
Micron extra, эрод. (0,75/2,5 л.)	1 681/5 041
Trilux, тверд., для алюм. (0,75/2,5 л)	1 482/4 638
Interspeed Ultra (0,75/2,5 л)	1 618/4 745
VC17-m, тефлон, тонк. пленка (0,75 л)	1 877
VC-Offshore, тефлон (0,75 л.)	1 635
Prop-O-Drev, аэрозоль (0,5 л.)	1 103
Эмали	
Toplac (0,75/2,5 л.)	915/2 681
Brightside, полиурет., (0,75/2,5 л.)	748/2 194
Perfection, полиурет. (0,75/2,5 л.)	1 298/3 585
Шпатлевки, смолы	
Watertite (0,25/1 л.)	672/2 227
Interfill (170 мл.)	278
Gelshield смола (1,44 л.)	3 150

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

БУИ

	руб.
Буй грушевидный пластик..D25 см	227
Буй грушевидн. надувн. D15-40 см	от 252
Буй швартовый (с вертлюгом и рымом), D40-60 см	от 2 545

КРАНЦЫ руб.

Кранец 9x30 см	263
Кранец 12x42 см	386
Кранец 15x60 см	616
Кранец 19x68 см	926
Кранец 22x72 см	1 196
Держатели кранцев (нерж.)	от 3 903

ТАКЕЛАЖ И ДЕЛЬНЫЕ ВЕЩИ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ руб.

Скобы такелажные, сеч. 4-19 мм	от 71
Вертлюги, сечение 5-12 мм	от 110
Талрепы, длина 118-325 мм	от 310
Карабины	от 43
Утки швартовые, дл. 100-250 мм	от 151
Полуклюзы, длина 110-150 мм	от 222
Петли	от 145
Фитинги для релингов	от 161
Серьги	от 121
Рым-болты	от 101
Ручки врезные палубные	от 145
Палубные горловины 38-50 мм	от 852
Ключины	от 498

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

"CATENIFICIO RIGAMONTI", Италия

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

ЯКОРЯ

Стальные, горячей оцинковки

	руб.
Якорь-кошка складной, 1,5 кг	166
Якорь-кошка складной, 2,5 кг	274
Якорь-кошка складной, 3,2 кг	335
Якорь-кошка складной, 4 кг	405
Якорь-кошка складной, 6 кг	587
Якорь-кошка складной, 8 кг	757

А так же: предметы интерьера, яхтенная одежда и обувь, спасательные жилеты, рынды, вентиляторы, оборудование для двигателей, навигационные огни, системы водоснабжения и канализации и многое другое.

КЛУБ ПОСТОЯННЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ

МОРЕМАН

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.

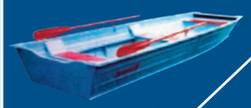
** Цены указаны с учетом минимальной скидки по дисконтной карте. На большинство товаров минимальная скидка 5%, максимальная 20%. Максимальный уровень скидок присваивается при общей сумме покупок более 300000 рублей.*

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

КАЗАНКА-5М4

МОТОРЫ "YAMAHA"


КАЗАНКА-6М

kazanka.spb.ru

ПРИЦЕПЫ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ КАТЕРОВ

(812) 115-5662; (812) 116-6697

Санкт-Петербург, ул. Оптиков, дом 8.
Факс: (812) 393-7300
E-mail: office@kazanka.spb.ru
Internet: http://www.kazanka.spb.ru

– Ваш удачный выбор!

Leader

СДЕЛАНО В С.-ПЕТЕРБУРГЕ
MADE IN St. PETERSBURG

Компания "Лидер" производит более 20 моделей и модификаций надувных лодок и моторных катеров.

2 года гарантии
на качественную склейку
всех швов и деталей

Санкт-Петербург, 194100, Выборгская наб., 55
тел.: (812) 245-4100, 596-31-89
факс: (812) 596-31-89
E-mail:leader_boats@mail.ru

www.leader-boats.ru

г. Красноярск тел: (3912) 44-42-65
г. Сургут тел: (3462) 28-90-55
г. Якутск тел: (4112) 44-70-11

ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ MERCURY

РЕЗИНОВЫЕ ЛОДКИ QUICKSILVER

www.navigator-mercury.ru

ТЮНИНГ, РЕМОНТ И ОБСЛУЖИВАНИЕ СТАЦИОНАРНЫХ И ПОДВЕСНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ:
MerCruiser VOLVO PENTA 2.5 MARINER YAMAHA MERCURY SEA-DOO
УВЕЛИЧЕНИЕ МОЩНОСТИ И МОДИФИКАЦИЯ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ ВПРЫСКОМ ТОПЛИВА
GMC VORTEC
УСТАНОВКА И РЕМОНТ ОБОРУДОВАНИЯ КАТЕРОВ И МОТОРНЫХ ЯХТ:

ПРИГЛАШАЕМ МЕХАНИКОВ

ООО «HIGH PERFORMANCE» МОСКВА, тел. (095) 109-30-48
www. high-performance.ru ; E-mail: info@high-performance.ru

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

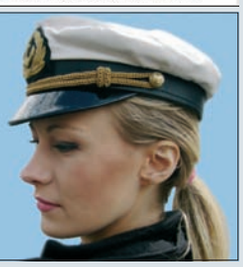
www.nav.ru

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, УЛ. ПИОНЕРСКАЯ, 30

(812) 325-4444

КАПИТАНКИ

марки "Лысый Капитан"
т. (812) 422 8622
т. моб. 8 921 356 7936



PORT ARTHUR

BENNETT Marine

Скорость – больше
Топлива – меньше
Безопасность – выше

(812) 322 38 91, 322 38 95
E-mail: info@portarthur.ru
www.portarthur.ru
www.pilotbook.ru

PORT ARTHUR

Teleflex MARINE

Рулевое управление:

- механика
- гидравлика

Дистанционное управление
Приборы

(812) 322 38 91, 322 38 95
E-mail: info@portarthur.ru
www.portarthur.ru
www.pilotbook.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

“Карась-500”

прогулочно–туристская мини-яхта

Основные данные мини-яхты “Карась-500”

Длина, м:	
максимальная	5.0
по КВЛ	4.8
Ширина, м:	
максимальная	2.2
по КВЛ	1.78
Осадка, м:	
корпусом по КВЛ	0.28
с опущенным швертом	1.28
Водоизмещение, кг	1080
Вес лодки, кг	550
Площадь, м²:	
сечения по КВЛ	6.09
смоченной поверхн. по КВЛ	6.73
Масса балласта, кг	200
Площадь, м²:	
парусности	15.1
грота	9.3
стакселя	5.8

Проект этой яхты навеян идеей лодки “ТЬЮ-16” (см. “КиЯ” № 105), хотя, конечно, от оригинала мало что осталось. На этот раз решено было создать проект лодки минимальных веса и размеров, пригодной для перевозки на трейлере за легковым автомобилем и в то же время обладающей относительным комфортом для экипажа из трех-четырех человек. Важно, чтобы построить ее можно было своими силами в гараже за короткое время, сведя к минимуму денежные затраты. Кто-то, вероятно, захочет, уменьшив количество спальных мест до трех, разместить по одному из бортов стационарную мойку и газовую плиту для более комфортного отдыха на яхте — конструкция это позволяет.

Обводы яхты разработаны для постройки ее из фанеры. Корпус многоскульный, днище — с узкой плоской лыжей. Сечение по шпангоутам изменяется от трапециевидного в носу до U-образного в корме. Слегка погруженный транец позволяет достичь благоприятного дифферента лодки при размещении экипажа в кокпите. Для обеспечения непотопляемости предусмотрены блоки плавучести из пенопласта, которые укладываются между шп. 1 и 2, а также между транцем и шп. 6 под кокпитом и кормовыми рундуками.

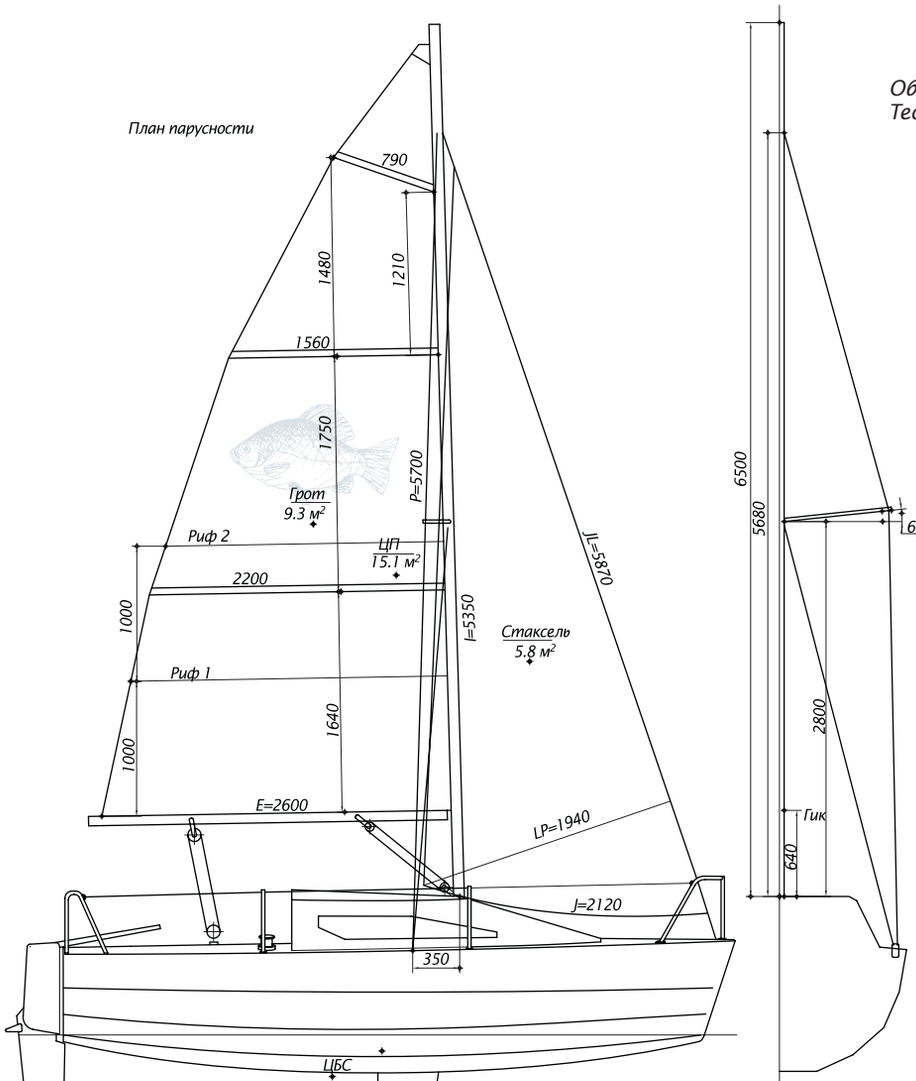
Строить лодку желательно из водостойкой фанеры марки ФСФ. Транец, переборки и большие криволинейные детали шпангоутов вырезаются из четырех листов фанеры толщиной 12 мм. Шпангоуты собираются традиционным спосо-

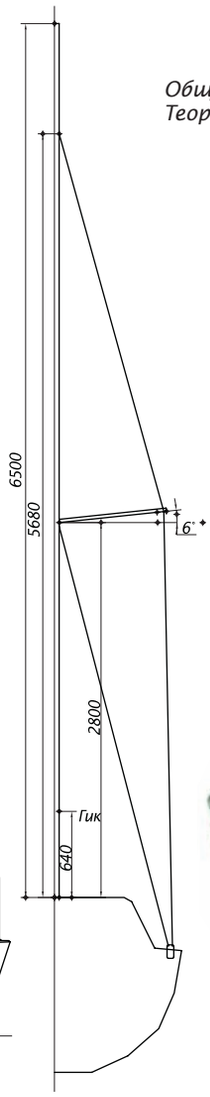
Таблица плазовых ординат

	№ шп.										
	0	1/2	2	3	4	5	6	7	8	9	Тр
Линия	**Полуширoты от ДП**										
Ск1	6	46	131	205	272	320	344	350	339	319	291
Ск2	16	96	260	409	536	630	688	709	690	650	590
Ск3	59	176	403	598	762	876	928	940	910	855	776
Ск4	118	248	495	705	877	995	1052	1062	1025	958	863
Борт	219	346	583	780	933	1038	1090	1097	1059	991	894
	Высоты от ОП										
Киль – сечения по шпангоутам горизонтальны (см. Ск1)											
Ск1	244	184	103	47	13	0	3	24	62	131	323
Ск2	282	251	200	141	136	123	124	140	171	218	282
Ск3	435	421	398	359	338	325	321	330	352	387	435
Ск4	629	623	613	606	602	600	601	605	611	620	632
Борт	972	963	946	934	918	907	897	890	886	883	882

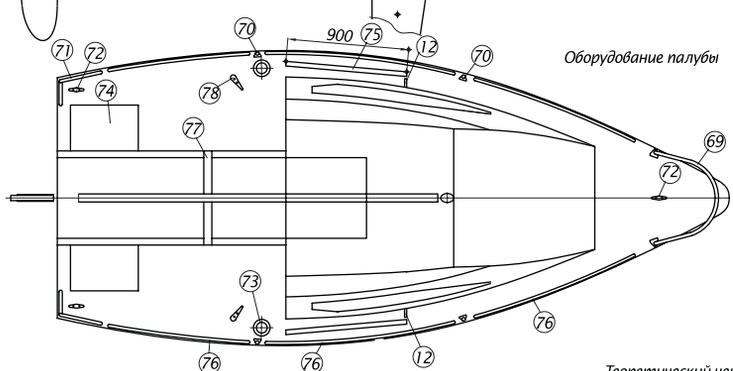
Общий вид и теоретический чертеж яхты. Теоретическая шпация — 500 мм.

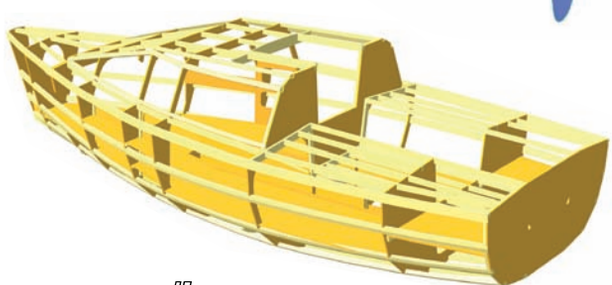
План парусности



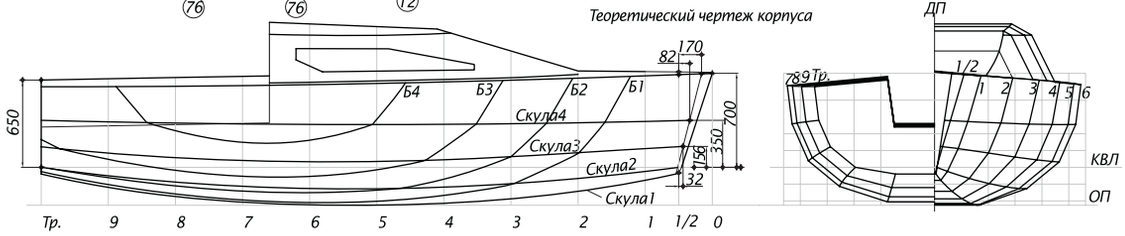


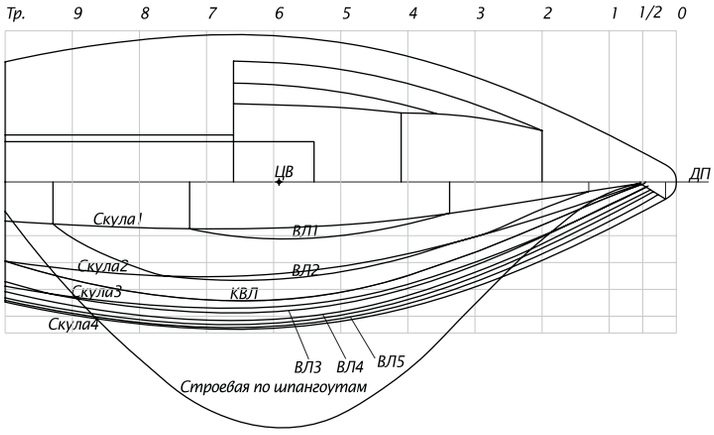
Оборудование палубы

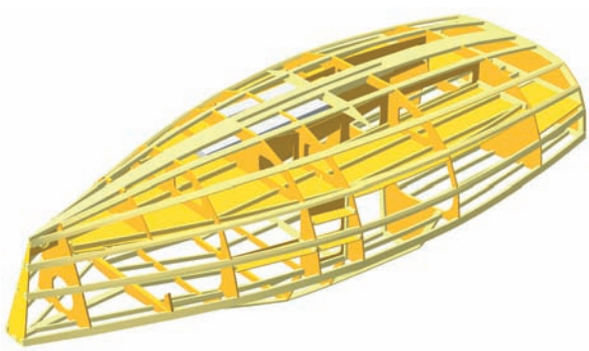


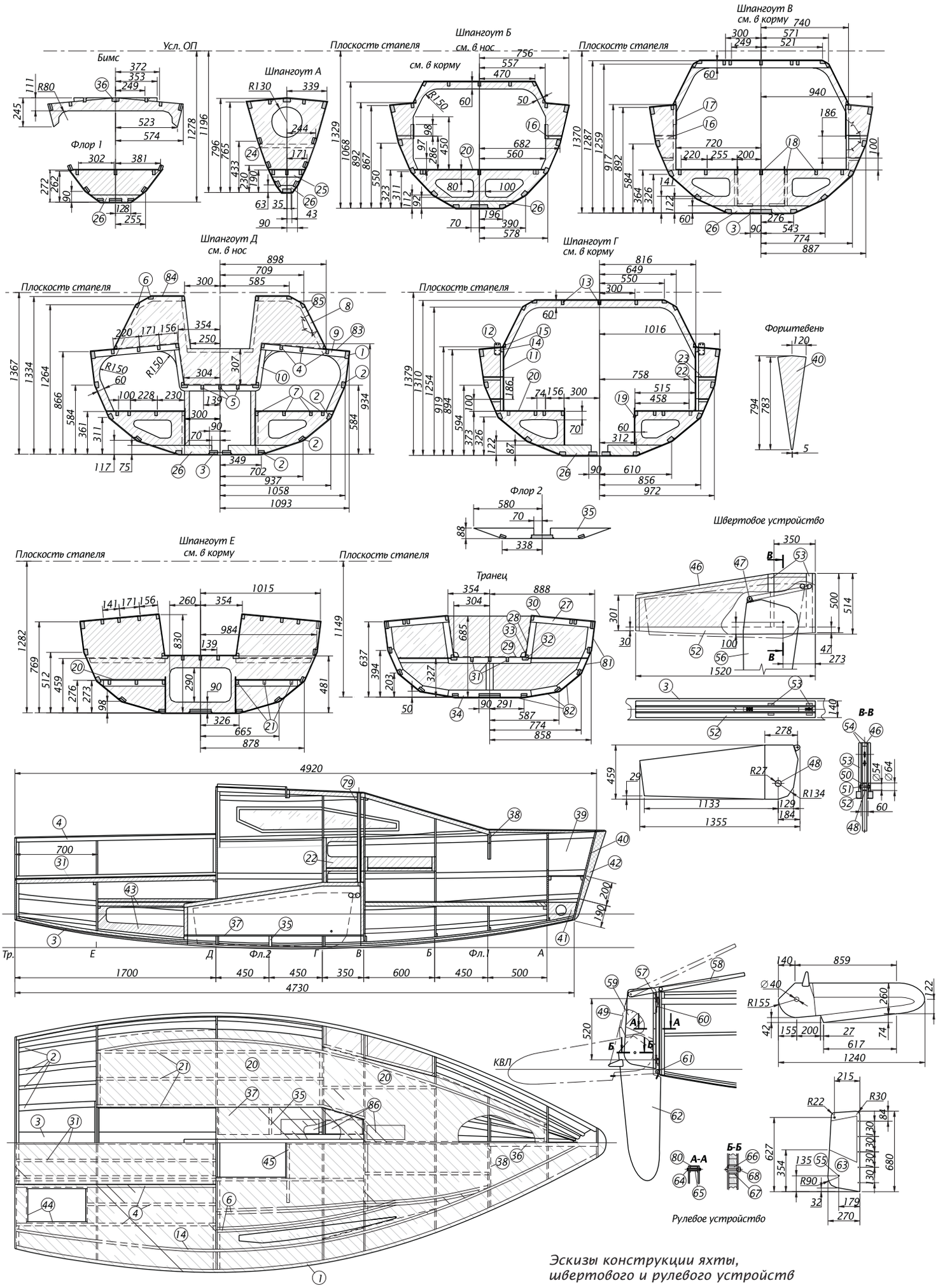


Теоретический чертеж корпуса









Эскизы конструкции яхты, швертового и рулевого устройств

бом — из сосновых реек δ = 25 мм на фанерных кницах и флорах толщиной 6 мм. Флоры шпангоутов А, Б, В, Г надо усилить с носовой стороны фанерой δ = 12 мм, для шпангоута Д — со стороны кормы. При изготовлении шпангоутов пазы под стрингеры желательно не вырезать до установки их на стапель. Это лучше сделать уже на месте — так можно точнее подогнать каждый стрингер к пазу. Все детали конструкции шпангоутов, такие как рейки, стойки и т.п., которые служат деталями интерьера лодки, рекомендуется размещать сразу, до установки шпангоутов на стапель, что в дальнейшем ускорит работу над интерьером. Сборка корпуса осуществляется вверх килем.

Последовательность выполнения работ следующая:

1. Изготавливают шпангоуты, швертовый колодец, изнутри его оклеивают одним слоем стеклоткани на эпоксидной смоле. Руководством при выполнении работ может служить книга "15 проектов судов для любительской постройки" Д. А. Курбатова.

2. Подготавливают стапель, основанием которого служат два параллельных бруса длиной 5 м сечением 40×100 мм, создающие хорошую базу для надежного крепления шпангоутов в поперечном направлении. Выверяют кромки стапеля по высоте относительно друг друга и на горизонтальность по длине и ширине. По шпациям устанавливают стойки, которые будут служить основой крепления шпангоутов, для увеличения жесткости стойки подкрепляют рейками.

3. Первым делом устанавливают шпангоут Г, выверяют его вертикальность и совпадение оси шпангоута с ДП стапеля. Далее последовательно от него поочередно ставят шпангоуты и флоры в направлениях к носу и корме. После установки шпангоутов желательно еще раз проконтролировать все размеры.

4. Устанавливают килевую балку; ее можно склеить непосредственно на стапеле. Сначала укладывают на клею и запрессовывают шурупами первую доску балки, затем, также на клею, сверху кладут вторую доску. Этот пакет стягивают струбцинами

Спецификация деталей конструкции и оборудования лодки

1 – привальный брус, сосна ламинированная, 30×60;
2 – скуловые стрингеры, сосна ламинированная, 30×50;
3 – килевая балка, сосна ламинированная, 180×30;
4 – карлингсы палубы, сосна, 22×35;
5 – карлингсы кокпита, сосна, 22×35;
6 – карлингсы рубки, сосна, 22×35;
7 – карлингсы койки, сосна, 22×35;
8 – обвязка шпангоута, сосна, 22×40;
9 – рейка, сосна, 22×50;
10 – рейка, сосна, 22×40;
11 – стойка, сосна, 22×22;
12 – вант-путенсы, сталь нерж., δ = 3;
13 – карлингсы, сосна, 22×35;
14 – карлингс, сосна, 33×35;
15 – карлингс, сосна, 22×22;
16 – основание полки, рейка, 22×22;
17 – стенка полки, фанера, δ = 4;
18 – карлингсы койки, сосна, 22x35;
19 – стенка койки, фанера, δ = 4;
20 – настил койки, фанера, δ = 6;
21 – карлингсы койки, сосна, 22×35;
22 – стенка полки, фанера, δ = 4;
23 – полка, фанера, δ = 6;
24 – рейка, 22×22;
25 – обвязка койки, сосна, 22×50;
26 – накладка флора, фанера, δ = 12;
27 – обвязка, сосна, 22×50;
28 – стенка кокпита, фанера, δ = 4;
29 – дно кокпита, фанера, δ = 8;
30 – фанера, δ = 8;
31 – карлингсы, сосна, 22×35;
32 – карлингс, 22x50;
33 – карлингс, 22×22;
34 – обвязка, 22×60;
35 – флор, фанера, δ = 12;
36 – карлингс, 22×60;
37 – пайол, фанера, δ = 8;
38 – бимс, фанера в два слоя, δ = 24;
39 – форпик;
40 – форштевень, фанера, δ = 12;
41 – кноп, фанера, δ = 12;
42 – пенопласт, оклеенный стеклотканью, δ = 6;
43 – стенка койки, фанера, δ = 4;
44 – карлингсы рундука, фанера, δ = 12;
45 – полубимс, сосна, 22×60;
46 – рейка, сосна, 30×40;
47 – блок, ∅40;
48 – кольцо скольжения, бронза;
49 – сорлинь руля;
50 – распорная втулка, бронза;
51 – болт М12;
52 – основание швертового колодца, сосна, 80x40;
53 – стойка колодца, сосна, 22×40;
54 – стенки колодца, фанера, δ = 12;
55 – отверстие, ∅10;
56 – шверт;
57 – навесы руля;
58 – клиновой стопор сорлиня;
59 – вставка, фанера, δ = 36;
60 – фиксирующая пружина, сталь нерж., δ = 1.5;
61 – блоки фиксации пера руля в вертикальном положении;
62 – перо руля, сосна ламинированная, рейки, 22×35;
63 – стенка баллерной коробки, Д16Т, δ = 5;
64 – болт М6;
65 – втулка распорная, Д16Т;
66 – втулка распорная, бронза;
67 – втулка скольжения, бронза;
68 – болт М10;
69 – носовой релинг, труба нерж., ∅28;
70 – стойки ограждения, труба нерж., ∅28;
71 – кормовой релинг, труба нерж., ∅28;
72 – швартовные утки;
73 – шкотовые лебедки;
74 – рундук;
75 – погон стаксель-шкотов;
76 – палубные комингсы, сосна, 22×22;
77 – погон грота-шкотов;
78 – утка стаксель-шкотов;
79 – пиллерс, труба нерж., ∅28;
80 – П-образный профиль, нерж., δ = 3;
81 – обшивка корпуса, фанера, δ = 5;
82 – обшивка корпуса, фанера, δ = 7;
83 – обшивка палубы, фанера, δ = 7;
84 – обшивка рубки, фанера, δ = 7;
85 – обшивка рубки, фанера, δ = 5;
86 – балласт, свинец, 120×60×320; 25 кг.

примерно через каждые 15 см. В килевой балке вырезают отверстие для шверта. Далее устанавливают внутренние привальные брусья, также выклеиваемые на месте. Пазы под брусья вырезают на месте, прикладывают рейку, на скулах очерчивают и вырезают линии пропилов под брусья, пазы тщательно подгоняют, чтобы рейка входила в них с легким натягом. До установки стрингеров размещают швертовый колодец, он притягивается к килевой балке при помощи 16 нержавеющих шпилек на клею. При этом следует обращать внимание на то, чтобы выдавленный клей не попадал внутрь швертового колодца — подтеки надо сразу удалять.

Аналогично привальному брусу устанавливают стрингеры поочередно с каждого борта. После затвердения клея при помощи ручного рубанка и шлифовальной машинки снимают малки со шпангоутов и стрингеров для плотного прилегания обшивки к кромкам деталей набора. Угол малковки можно контролировать при помощи длинной гибкой рейки, прикладывая ее к набору.

5. Далее обшивают корпус, идя от днища к бортам. Листы поясьев обшивки вырезают с небольшим припуском 3–5 мм и приклеивают на эпоксидной смоле, в которую для уменьшения ее текучести желательно добавить древесную муку до сметанообразного состояния. Обшивку прижимают при помощи шурупов через 7–8 см. После укладки обшивки днища с фанеры снимают малку, далее укладывают следующие слои. После обшивки корпуса необходимо зашпаклевать все дефекты, шляпки шурупов и т.п. и зашлифовать. Не стоит надеяться, что стеклоткань все скроет, скорее образуются пустоты воздуха между фанерой и стеклопластиком. Стыковать листы обшивки можно "на ус" или встык, подкладывая изнутри корпуса полосы фанеры, шириной примерно 80 мм и толщиной 10–12 мм.

6. Корпус оклеивают стеклотканью; на днище до скулы *3* достаточно трех слоев стеклоткани, далее до привального бруса — двух слоев. После оклейки корпус полностью шпаклюют; делать это желательно, пока эпоксидная смола не "встала". В качестве шпаклевки можно использовать эпоксидную смолу с добавлением в нее алюминиевой пудры, в народе именуемой "серебрянкой". Потом корпус шлифуют до матового состояния; если в процессе этого выявляются дефекты поверхности, процесс шпаклевки-шлифовки повторяют уже в тех местах, где это необходимо.

Следующий этап — окраска корпуса; ее выполняют до снятия лодки со стапеля.

7. Корпус переворачивают вместе со стапелем, потом разбирают сам стапель. Перед кантовкой целесообразно соорудить кильблок для дальнейшей работы с лодкой и ее хранения.

8. Оформляют интерьер: устанавливают все полочки, шкафчики, карлингсы, стенки и настилы коек.

Далее обшивают кокпит, палубу и рубку яхты. Как и корпус, все покрывают одним слоем стеклоткани, и процесс шпаклевки повторяют. Внутри корпус нужно обработать противогрибковым покрытием и окрасить эмалью по своему вкусу; полочки и шкафчики можно покрасить тонирующим лаком. В местах крепления релингов и стоек ограждения, а также палубного оборудования необходимо предусмотреть усиления из 8–10-миллиметровой фанеры.

Шверт полый сварной конструкции, из нержавеющей стали $\delta = 2$ мм. Внутрь, примерно на 1/3 его длины, заливают свинец. Шверт можно также изготовить из 12-миллиметровой листовой стали, заточив заднюю и переднюю кромки, либо из склеенных между собой двух листов фанеры $\delta = 18$ мм. Но для этого необходимо загрузить нижнюю часть шверта свинцом, который вклеивается в отверстие, и затем оклеить двумя слоями стеклоткани. Остальной балласт размещают в районе швертового колодца и надежно фиксируют, чтобы при больших кренах он не мог оторваться.

Рулевое устройство. Перо руля можно вырезать из водостойкой фанеры либо изготовить из сосновых реек сечением 35х25 мм, склеив их между собой эпоксидным клеем. Баллерная коробка имеет сборную конструкцию, так как аргоновая сварка доступна не каждому.

Игорь Седельников,
г. Якутск

"Карась" в действии

Добрый день, редакция!

Получив от Игоря по электронной почте чертежи "Карася" и расчертив в начале февраля первый шпангоут на листе фанеры, в июне мы получили готовый к покраске корпус. Он нам както сразу понравился, и спонтанно пришла идея совершить серьезное путешествие...

Поскольку технология постройки парусника описана во множестве источников, остановлюсь только на трудностях, с которыми мы столкнулись во время создания нашего шедевра кораблестроения и, конечно, удачах. Подготовили электроинструмент: две дрели (одна из них — шуруповерт), рубанок, циркулярку, лобзик и ленточную шлифомашину — без нее не стоит и начинать, иначе вся эпопея может затянуться надолго.

Шпангоуты мы резали из листов обыкновенной березовой строительной фанеры толщиной 15 мм, размером 1.5х1.5 м, затем клеили их и пропитывали паркетным лаком ЭП. Пазы под стрингеры сразу не выпиливали и, как оказалось, правильно делали. Во-первых, они имеют некоторый скос, который трудно определить заранее, а во-вторых, мы немного просчитались с размерами промежуточного шпангоута (под степсом), так что пришлось немного подгонять по стрингерам и выпиливать на стапеле. Кстати, электролобзиком это делается мгновенно.

Шпангоуты на стапеле выставляли по струне, натянутой вдоль осевой линии лодки под потолком, при помощи гидроуровня, отвеса и линейки.

Киль у нас клееный из двух сосновых досок толщиной 18 мм, ну и привальный брус для большей жесткости также клееный. Фанера на этот корпус гнется легко, борт мы делали из 4-миллиметровой фанеры и "пристреливали" скрепками, а затем изнутри наклеили усиливающие полоски из фанеры толщиной 6 мм. Получилось и легкая, и достаточно жесткая конструкция.

Большую часть времени и сил, физических и еще больше моральных, отнимала процедура шлифования-шпаклевания оклеенного стеклотканью корпуса. Пришлось искать другую технологию.

Каюту и кокпит мы оклеили тонкой стеклотканью не внахлест, а встык и получили практически готовую к окраске поверхность. А вот сам корпус, выполненный из нескольких слоев ткани внахлест с заполнением пор шпаклевкой, пришлось долго приводить в должное с эстетической точки зрения состояние. Теперь после окончания работ я понимаю, что можно было очень аккуратно оклеивать встык, но перекрывая предыдущий шов. Тогда, быть может, удалось избежать неровностей. Брак в виде непроклеенных пузырей мы срезали и зашпаклевали. Затем корпус красили зака-

ИЗ ПОЧТЫ РЕДАКЦИИ

занной в Санкт-Петербурге на фирме ООО "Краски БЭП" ультрабелой эпоксидной краской (обычно в быту применяемой для окраски ванн). Получилось очень хорошо, еще бы время сушки сократить — цены бы краске не было. Мы ее немного разбавляли растворителем 646-м, красили краскопультом. Дно лодки "закатали" этой же краской, не разбавляя, наносили пару слоев валиком. Пленка получилась очень прочной — даже после каменистых пляжей Байкала она сохранила первозданный белый цвет. Если нанести слоя четыре валиком, можно забыть о необходимости красить лодку, как минимум, года на три...

Теперь вкратце о затратах. Самые значительные средства потребовались на приобретение клея, нержавеющей стали, мачтового профиля и паруса. Все остальное покупалось по случаю при наличии свободных средств и не в ущерб семейному бюджету. Всего, навскидку, ушло 35–40 тыс. рублей в течение семи месяцев, в том числе на мачтовый профиль и паруса — 17 тыс.

Надо заметить, что проще и дешевле купить плохонький старенький и, самое главное, уже не нужный владельцу корпус и восстановить его. На постройку своими силами нового судна можно решиться из интереса к этому процессу и при множестве других мотиваций. Это, конечно, мое личное мнение.

И последнее: к выбору проекта лодки нужно отнестись с максимальной внимательностью. Лучше месяц потерять, но найти относительно подробные чертежи. Для постройки лодки наших размеров необязательно иметь чертежи таких деталей, как утки или узел крепления подвесника, но плазовые размеры и необходимые усиления, а также последовательность постройки желательно знать заранее. Нами был выбран в качестве основы проект Игоря Седельникова, и хотя он оказался недоработан в некоторых мелочах, но переживаний о зря выброшенных деньгах и потраченном времени не принес. За что автору большое спасибо.

После испытаний лодочки на нашем водоеме решили направиться на Байкал. Взяли на прокат прицеп курганского производства. Путем его притопления загнали на него лодку — рессоры прицепа вывернулись в обратную сторону. Не снимая лодки с прицепа, подняли его и приварили две пружины от "Оки". Конструкция задорно приподнялась, мы повеселели и двинулись в направлении Омска с крейсерской скоростью 60 км/ч. Деревья весело бежали обратно, в Тюмень. Солнышко обещало хорошую погоду.

Конечно, в столь кратком письме не передать все эмоции, которые мы испытали в путешествии. Во время выхода в море из Ангарского водохранилища было то ли страшновато от предстоящего, то ли волнительно. Пошли на гроте, ветерок так себе. Ну, выпили, конечно, по 50 "капель" за тех, кто вот в море. С моря-то и пошла волна, небольшая, но после спокойной Ангары чувствительная. Затем поднялся порывистый ветер, и лодку кренит неплохо. Все сидим на одном борту, а ее все равно кренит. Начали достаточно быстро двигаться, до этого шли остро к ветру и особо скорости не было, а курс поменяли, и стало порывисто поддувать. После непродолжительных дебатов зарифили на один ряд и пошли в бейдевинд, практически отвисая за борт на порывах. Скорость 6-8 уз — летим! Солнце светит, небо голубое, вода, естественно, цвета красивого нерусского индиго. В общем, мечемся с борта на борт на галсах. После Листвянки уже спокойнее поплыли. В кокпите положили надувной матрас и валялись на нем. Обычно один загорал на носике, другой — на матрасе, а третий — рулевым выступал.

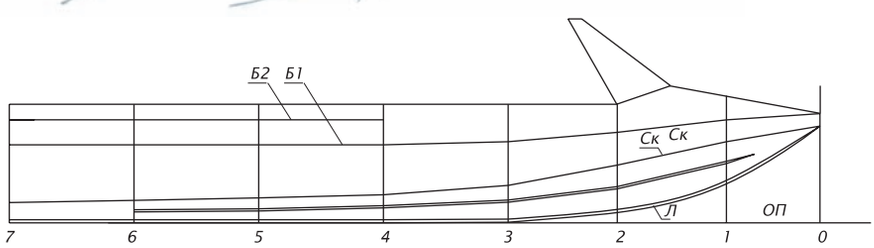
В Тюмени я не очень-то и рассчитывал, что пойдем по байкальской воде, будем так далеко от дома и берега на самодельной и явно не морской лодке... Мы еще на Селенгу собирались, но "Ветерок-8" сгорел по пути к Ольхонским воротам, а судьбу решили не искушать.

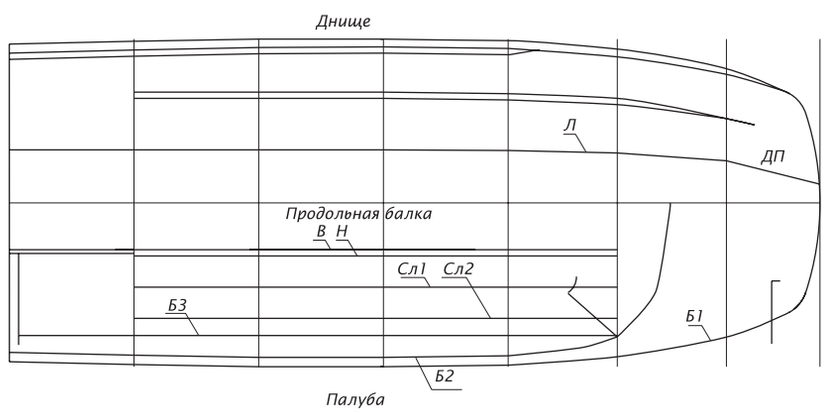
Вывод простой: и стройка, и последующее путешествие стоило затраченных усилий.

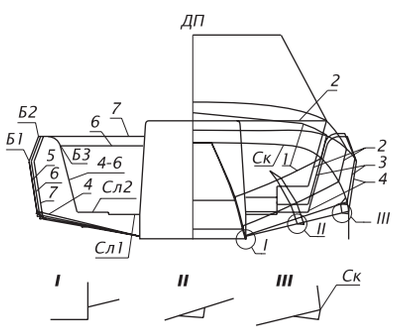
Андрей Чернявский, г. Тюмень

Мини-мотолодка “Стриж”

Чем привлекает прогулка на гидроцикле? Ощущением полета над водой — благодаря малым размерениям и высокой посадке седока корпус гидроцикла в поле его зрения почти не попадает, и аппарат движется над водой, будто сам по себе. Можно гнать по прямой, выписывать “змейку” или разворачиваться почти на месте. Отличные впечатления, хороший отдых! Только не всем желающим он доступен. Гидроцикл сто̀ит, как новый отечественный автомобиль, плюс трейлер для его перевозки, плюс автомобиль-буксировщик.







Технические данные мотолодки

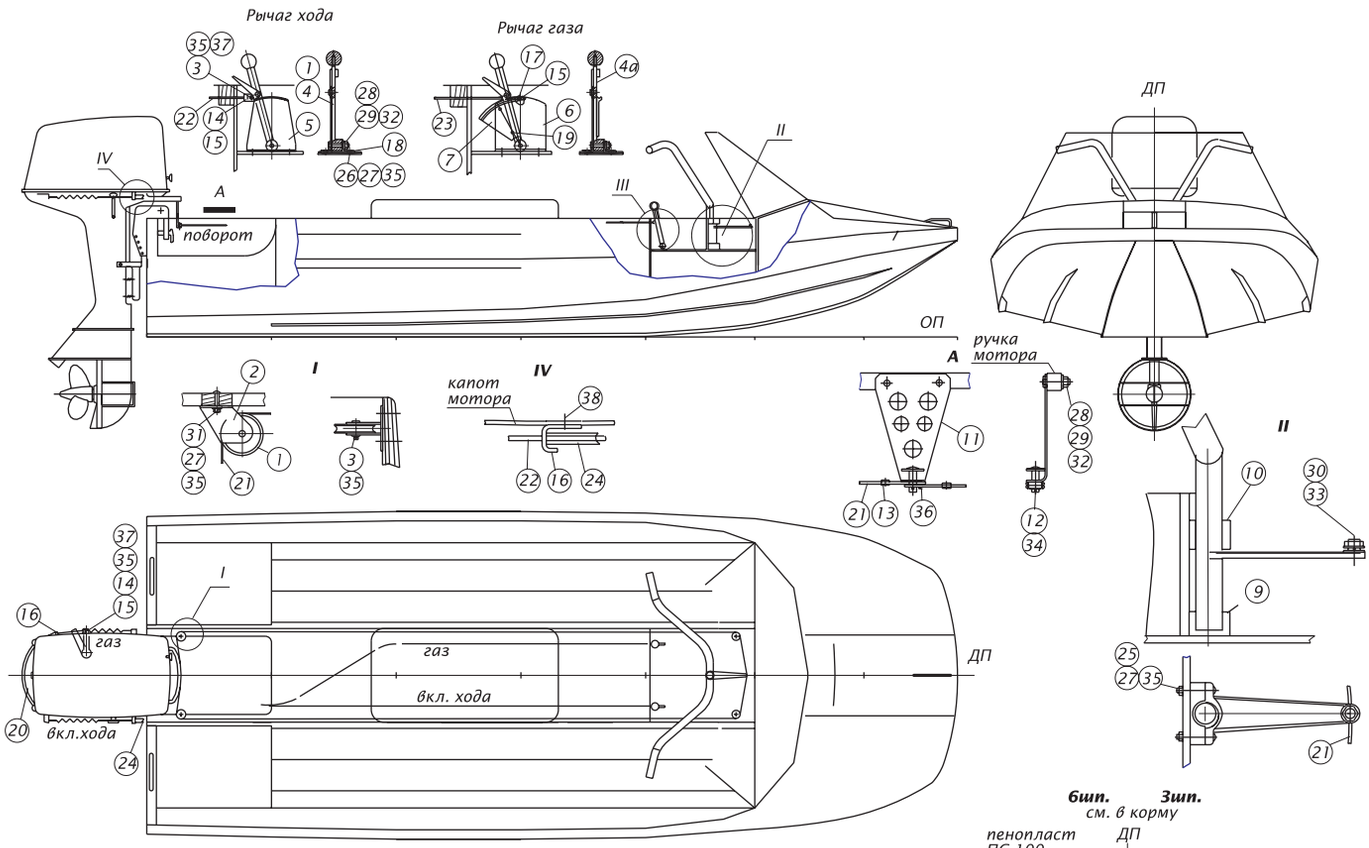
Длина, м	2,60
Ширина, м	1,05
Полезная нагрузка, кг	До 80
Вес корпуса, кг	50
Мощность мотора, л.с.	12–15
Скорость хода, км/ч	36–40
Запас топлива, л	10
Материал корпуса	Дерево
Район плавания	Внутренние водные пути
Высота волны, м	До 0.15

Таблица плазовых ординат

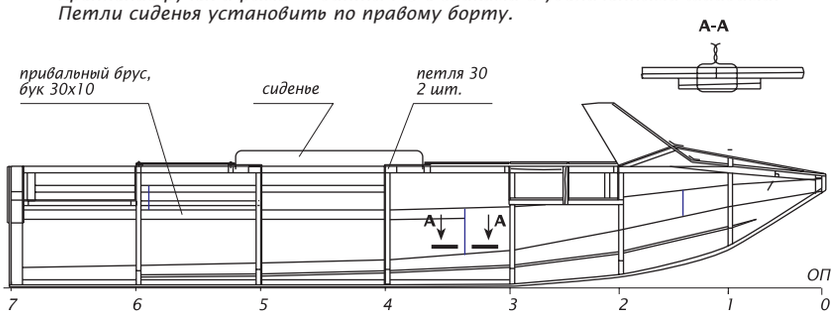
	№ шп.						
	1	2	3	4	5	6	7
Высоты от ОП							
Лыжа Л	125	33	2	0	0	0	0
Скула Ск	260	185	120	90	80	72	65
Борт Б1	330	290	260	250	250	250	250
Борт Б2	–	380	340	330	330	330	330
Палуба в ДП	405	380	380	380	380	380	380
Слань Сл1	–	135	87	80	80	80	–
Слань Сл2	–	170	111	88	88	88	–
Полушироты от ДП							
Лыжа Л	135	160	168	170	170	170	170
Скула Ск	412	468	495	500	498	490	480
Борт Б1	430	493	520	525	525	518	509
Борт Б2	–	429	488	495	495	488	479
Борт Б3	–	425	425	425	425	425	–
Слань Сл1	–	270	270	270	270	270	–
Слань Сл2	–	370	370	370	370	370	–
Пр.балка верх В	–	150	150	150	150	150	150
Пр.балка низ Н	–	170	170	170	170	170	170

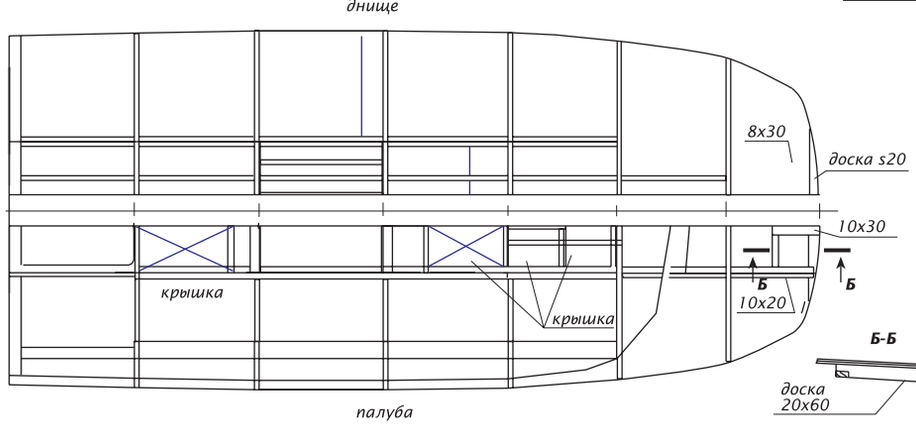
Поэтому читателям журнала — самодельщикам — предлагается проект мини-мотолодки “Стриж” с подвесным мотором, которая позволяет ощутить все прелести подобного “полета” над водой за меньшие деньги, к тому же сэкономив на трейлере около тысячи долларов. Разница в скорости мини-мотолодки и гидроцикла не так значима в данном случае, а строгие читатели могут считать “Стриж” гидромопедом.

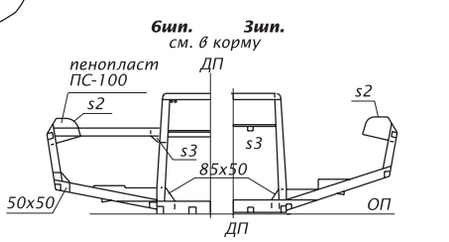
Мотолодка предназначена для одного взрослого человека или двух подростков, сидящих на продольном сиденье. Управление ею осуществляется с помощью руля мотоциклетного типа. Под сиденьем имеется выключатель, разрывающий цепь за-

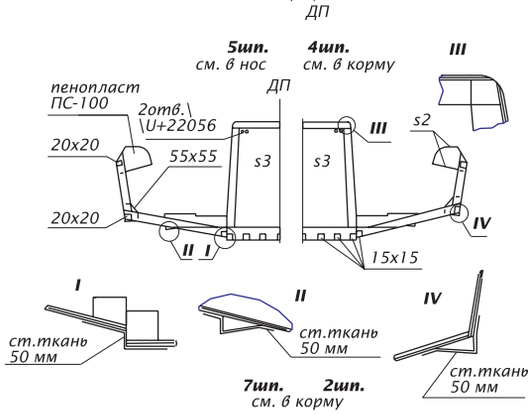


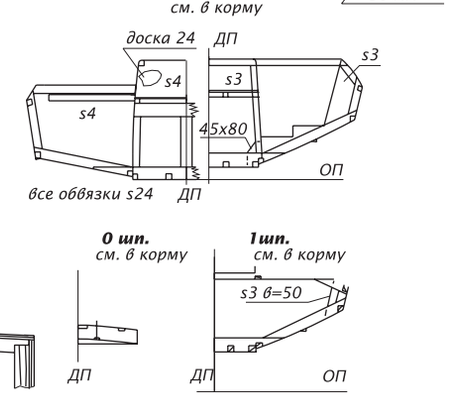
Обвязки шпангоутов — еловая рейка s = 15, кроме шп. 7.
Обшивка корпуса, фанера s = 4, продольной балки s = 2.
Соединение обшивки днища и бортов, бортов и палубы на технологических гвоздях с оклейкой стеклотканью полосой 40 мм.
Крышки правой балки крепить на шурупах 3×18, уплотнение — резина s = 2.
Козырек — фанера s = 4 или оргстекло s = 5.
Крепление ручек и рыма — винты М5 с гайками и увеличенными шайбами.
Петли сиденья установить по правому борту.











Конструкция корпуса

1 *— ролик, ∅34, 4 шт.;* ***2*** *— обойма, 4 шт.;* ***3*** *— палец, ∅5, 5 шт.;* ***4*** *— рычаг газа, 1 шт.;* ***4а*** *— рычаг хода, 1 шт.;* ***5*** *— фиксатор хода, 1 шт.;* ***6*** *— фиксатор газа, 1 шт.;* ***7*** *— сектор газа, 1 шт.;* ***8*** *— руль, 1 шт.;* ***9*** *— подшипник нижний, 1 шт.;* ***10*** *— подшипник верхний, 1 шт.;* ***11*** *— поводок, 1 шт.;* ***12*** *— ролик, ∅14, 3 шт.;* ***13*** *— сжимка, 3 шт.;* ***14*** *— скоба 1, 2 шт.;* ***15*** *— бочка, 3 шт.;* ***16*** *— упор, 2 шт.;* ***17*** *— скоба 2, 1 шт.;* ***18*** *— уголок, 2 шт.;* ***19*** *— закл. 4×11, 3 шт.;* ***20*** *— оплетка газа, 1.5 м, 1 шт.;* ***21*** *— штуртрос, 4.3 м, ∅2, 1шт.;* ***22*** *— трос включения хода, 1.8 м, ∅1.5, 1 шт.;* ***23*** *— трос газа, 2.3 м, ∅1.5, 1 шт.;* ***24*** *— оплетка вкл. хода, 0.8 м, 1 шт.;* ***25*** *— винт М5×40, 2 шт.;* ***26*** *— винт М5×12, 4 шт.;* ***27*** *— гайка М5, 12 шт.;* ***28*** *— болт М6×26, 2 шт.;* ***29*** *— гайка М6, 2 шт.;* ***30*** *— гайка М10, 1 шт.;* ***31*** *— винт М5×32, 6 шт.;* ***32*** *— шайба ∅6 пруж., 2 шт.;* ***33*** *— шайба ∅10–16×2, 1 шт.;* ***34*** *— шайба ∅6–10×1.5, 1 шт.;* ***35*** *— шайба ∅5–8×1, 12 шт.;* ***36*** *— шплинт, ∅1×12, 1 шт.;* ***37*** *— шплинт, ∅0.8×12, 2 шт.*

жигания мотора при выпадении водителя из лодки в нештатных ситуациях.

Преимущества лодки:

— малый вес и габариты, позволяющие хранить ее в гараже и перевозить на крыше легкового автомобиля и даже ручной тележке;

— высокая энерговооруженность, определяющая довольно высокую скорость и динамику разгона;

— хорошая управляемость;

— безопасность для водителя и окружающих, которая выше, чем у других мотолодок;

— высокая экономичность;

— простота в эксплуатации и ремонте;

— возможность участия в соревнованиях с другими такими же на слаломных трассах.

Корпус мотолодки спроектирован так, чтобы при минимальных размерах и весе (он соответствует предельно допустимому весу груза на верхнем багажнике легкового автомобиля) обеспечивались его плавучесть, остойчивость, непотопляемость, минимальная мореходность по ГОСТ 19105—79 "Суда прогулочные, гребные и моторные". Поскольку водитель сидит высоко, борта сделаны объемными, сужающимися кверху, чтобы не дать ему наступить на борт в районе скулы. С целью повышения высоты форштевня при ограниченной длине лодки применен транцевый нос, закрытая палуба в носовой части заканчивается козырьком, что предотвращает забрызгивание кокпита на ходу. Форма лодки лаконична, без излишеств.

Надводный борт на миделе при штатной осадке составляет 8% длины. Расчеты показывают, что человек весом 70 кг может взобраться в снаряженную лодку из воды на миделе (при этом крен будет около 15°, запас надводного борта — около 130 мм), а более тяжелый водитель — с носа.

Корпус выполнен из самых доступных листовых материалов — дерева и фанеры, склеенных эпоксидным клеем без шурупов и гвоздей, которые быстро разрушают древесину. Применены только "технологические" гвозди 1.5×20 с квадратиками фанеры под шляпкой ("мухами"), которые удаляют после отверждения клея.

Технология сборки традиционная: рамки шпангоутов собирают на плазе, корпус — на стапеле вверх килем, достраивают на кильблоках в нормальном положении. Подробное описание технологического процесса постройки деревянного судна приведено "КиЯ" № 183 (стр. 111–113) за 2003 г., можно воспользоваться заметками в "КиЯ" № 182 (стр.116, 117) и № 185 (стр. 101, 102).

Для экономии веса на корпусе оклеивать стеклотканью следует только продольные реданы, объемные борта и соединения элементов обшивки, к тому же лодка больше времени проведет на берегу, нежели на воде.

Готовый корпус пропитывают защитным составом для дерева. В форпике, ахтерпике и по бортам закрепляют блоки плавучести общим объемом 100-120 л из легкого пенопласта или пластмассовых бутылок. На корпус устанавливают детали системы управления и кнопку замыкания системы зажигания подвесного мотора на массу (под левую сторону сиденья) с проводами, заканчивающимися электрическим разъемом (ответный разъем — к мотору). Установка кнопки обязательна, иначе лодка может на косой волне сбросить водителя и, "облегченно вздохнув", помчаться дальше.

В 1979 г. автор спроектировал, построил и испытал аналогичную по размерениям мотолодку с подводными крыльями "Каскад" (см. "КиЯ" № 110 за 1984 г.). Система останова двигателя при подъеме водителя с места была изначально заложена в проект и выполнена не зря — несколько раз лодка на полном ходу втыкалась в попутную волну, при этом резко теряла ход, водителя поднимало с места, мотор останавливался. Человек иногда удерживался в лодке, иногда — нет, но серьезных эксцессов не было. Фанерный корпус лодки был изготовлен без единого гвоздя и жив до сих пор.

На мотолодке в компоновке мотоцикла велико желание сделать управление газом на правой рукоятке руля. Первоначально и на "Каскаде" так было выполнено, но у подвесных моторов управление дроссельной заслонкой связано с углом опережения зажигания, перемещать и удерживать основание магдино усилием кисти руки трудно. Поэтому для управления газом предусмотрена рукоятка на продольной балке перед сиденьем.

Последнее, чем заканчивается постройка мотолодки, — покраска эмалями для наружных работ ярких цветов, например, ПФ-115.

В составе снабжения — весло, черпак и линь длиной метра четыре для буксировки с малой скоростью. При каждом выходе на воду водитель должен быть в жилете, а линь с петлей закреплен за носовой рым для возможности подъема в лодку из воды.

Штатный гребной винт подвесного лодочного мотора "Ветерок-12" имеет диаметр 210 мм и шаг 225 мм. Он обеспечивает скорость 34-36 км/ч в зависимости от нагрузки и ветроволновых условий. Тем, кто может изготовить гребной винт самостоятельно, рекомендую под мощность 12 л.с. более скоростной гребной винт с диаметром 197 мм и шагом 266 мм; профилировка лопастей — плоский круговой сегмент. Он должен обеспечить скорость мотолодке до 43 км/ч.

Счастливых прогулок и теплой воды!

Анатолий Матвеев,
Чкаловский район
Нижегородской области

ВЕРФЬ ДЕТСКОГО ЯХТ-КЛУБА

на Телецком озере

Строятся швертбот класса "Т-2" и очередной "Оптимист"

В Горном Алтае есть тысячи озер, среди которых жемчужиной по праву считается Телецкое, или Алтын-Кёль, что значит буквально Золотое озеро. Маломерный флот жителей прибрежных поселков, расположенных по его берегам, составляют в основном "Прогрессы", самому юному из которых перевалило за десяток лет, с "Вихрями". Латаные-перелатанные "Вихри" давно уже находятся не в лучшем состоянии.

Базируются на акватории всего две яхты. На южном плесе содержит швертбот "ЛЭС-22" житель Новосибирска. Северный плес озера, на побережье которого расположено большинство турбаз, обслуживает с 2002 г. самодельный крейсерский швертбот-шарпи "Юнона", построенный предпринимателями из Барнаула. От желающих совершить прогулку под парусами нет отбоя. Однако начавшийся туристский бум может привести к ухудшению экологической ситуации.

Далеко не все безучастно наблюдают за надвигающейся на Золотое озеро угрозой. В Республике Алтай и за ее пределами широко известна деятельность региональной экологической организации — клуба "Хранители озера", президентом которого со дня его основания является замечательный человек, эколог, педагог Евгений Веселовский.

Пропагандируют "Хранители озера" идею использования в туристском бизнесе — и не только — парусных судов, а в 2001 г. ими была разработана программа "Алые паруса — детям". Задачи программы — повышение качества физической и социальной реабилитации детей-инвалидов и сирот путем приобщения к занятиям парусным спортом.

В 2002 г. по инициативе членов клуба, сотрудников заповедника и при финансовой поддержке Детского фонда ООН (ЮНИСЕФ) был создан детский яхт-клуб "Алые паруса".

В течение зимы было решено построить три швертбота с размерениями и парусным вооружением класса "Оптимист". Поскольку клуб — общественная организация и собственных средств не имеет, все делалось и делается на общественных началах, "за интерес". Лодки строились в личной мастерской одного из взрослых членов яхт-клуба.

А обретать явь наши мечты стали… с объявления в газете. Городской парк искал умельцев, которые могли построить небольшие гребные лодочки. Евгений Буханько, инженер-самолетостроитель, бывший руководитель авиасудомодельного кружка, сокращенного чиновниками от образования, предложил свои услуги предпринимателю. Четыре гребных тузика, спроектированные и построенные Евгением и его братом Александром, позволили накопить первоначальный капитал для строительства собственных швертботов.

За основу были взяты чертежи достаточно хорошо отработанных ло-

док вместимостью два человека (они неоднократно публиковались в "КиЯ"). Необходимо было только обеспечить мореходные качества, позволяющие безопасно эксплуатировать лодки на открытом водоеме — Телецком озере, где ветер в считанные минуты поднимает волну до метра.

Флотилия яхт-клуба

Конструкция лодок и особенности их обводов видны на фотографиях. Длина корпуса — 2.5 м, ширина — 1.3 м, высота борта — 0.4 м. Двухтранцевый корпус имеет килеватые обводы. Угол килеватости носового транца — 30°, кормового — 8°, ширина транцев по палубе — 0.60 и 1.0 м соответственно.

Поперечный набор состоит из транцев, изготовленных из строительной фанеры толщиной 10 мм, и двух шпангоутов. Обшивка — из древесно-волокнистых плит (ДВП) с последующей оклейкой снаружи двумя слоями стеклоткани на эпоксидном связующем. На днище при перекрое полотнищ получилось четыре слоя. После крепления обшивки на набор по днищу были установлены шесть стрингеров из широких тонких реек. Четыре стрингера, расположенных ближе к килю, идут от транца до транца, внешние — от кормы до носового шпангоута.

Обшивка была пропитана изнутри связующим, разведенным ацетоном. В гребном варианте предусмотрено кормовое сиденье для пассажира.

Применение ДВП как самого дешевого и распространенного строительного материала для оформления обводов остроскулого корпуса и части комбинированной обшивки было обусловлено крайним стеснением в средствах. Ведь ДВП дешевле фанеры, обрабатывается куда легче, а размеры стандартных листов — намного больше.

Парусное устройство лодок, включая шверт и руль, изготовлено по чертежам "Оптимиста". У швертботов носовая палуба усилена наружным бимсом из доски, в которой прорезано отверстие пяртнерса. Регулируемый степс — такой же, как у "Оптимиста". Выходы в одиночку и вдвоем, даже с двумя здоровыми дядьками солидной комплекции, показали хорошие мореходные качества лодок. Если не пижонить и сидеть на сланях — днищевых стрингерах, то можно смело ходить под парусом на крутой прибойной волне при прижимном ветре. Взрослые члены яхт-клуба устраивают собственные гонки на наших "Оптимистах" — удовольствие неописуемое.

Лодочки неплохо проявили себя и в гребном варианте. Однажды пришлось вытягивать на буксире из узкой бухточки, когда прижимной ветер развел крутую волну, аварийную лодку, у которой сломалась уключина. Обе лодки выдержали испытание.

Постройка трех "Оптимистов" только раззадорила судостроителей. Следующий тип швертботов, построенных в гараже Александра Буханько, — класса "Лазер". За основу проекта первого швертбота — "Олеся" — Евгений взял теоретический чертеж "Финна". Чтобы применить отработанную технологию, были выбраны двухскуловые обводы. С помощью компьютерной программы S1, разработанной на кафедре конструкции судов СПбГМТУ для проведения ряда гидростатических расчетов морских судов в рамках курсовых и дипломных проектов, был рассчитан теоретический чертеж корпуса. Длина корпуса — 3.6 м, ширина — 1.4 м и высота борта — 0.5 м, площадь паруса — 7.5 м^2. Площадь шверта принята 0.25 площади паруса, площадь пера руля — 0.5 площади шверта.

Эстетические пристрастия Александра и присоединившегося к компании Анатолия Бухтуева, привели к пересмотру этого проекта. На следующих швертботах — "Катерина" и "БАГДИ" — появился наклонный форштевень, увеличивший длину лодок до 3.8 м, высота борта выросла до 0.6 м. Подводная часть штевня до таранной переборки оформлена радиусной дугой. Все три лодки имеют пятиотсечную конструкцию — форпик, багажный отсек, бортовые отсеки плавучести, отсек под днищем самоотливного кокпита. Длина кокпита от транца — 2.6 м, ширина — 0.7 м, глубина — 0.25 м. Длина герметичного грузового отсека с задраивающейся крышкой люка — 0.6 м.

Обшивка выполнена по той же технологии, что и на маленьких лодках. Листы обшивки на стыках соединялись "на ус" при ее установке на набор.

Парусное вооружение — бермудский кэт с консольной мачтой. Степсы мачт выполнены из пластиковых труб и вклеены в багажный отсек вплотную к переборке кокпита. Мачты "Олеси" и "БАГДИ" изготовлены из сухой пихты и оклеены стеклопластиком толщиной 1 мм. Мачту "Катерины" выклеили из стеклопластика на картонном дорне с мембранами из ДВП, толщина стенки — 3 мм. Диаметр всех мачт в пяртнерсе — 60 мм, их длина — 6.0 м. Гики изготовлены из 40-мм стеклопластиковых труб.

Паруса на большие и малые швертботы были пошиты самостоятельно из плащевой ткани. Применены профилированные втыкающиеся швер-

ты из строительной фанеры толщиной 20 мм, оклеенной в два слоя стеклотканью. Шверты стопорятся в колодцах укрепленными сверху полосами резины. Для откренивания у всех швертботов в кокпите предусмотрены ножные ремни.

Лодки летом 2002 г. были доставлены в кузове автомобиля в Артыбаш, к истоку озера. В Яйлю, где строится база клуба, "Оптимисты" отправились на буксире у "Прогресса", "Лазеры" преодолели 20 км самостоятельно.

Проверка на прочность

Швертботы-одиночки благодаря своей мореходности без особых опасений встречали крутую озерную волну. При аккуратном управлении лодки достаточно безопасны. Правда, прямой форштевень "Олеси" втыкается в волну, тормозя ход и поднимая тучу брызг, летящих на рулевого, а вот "Катерина" и "БАГДИ", как и ожидалось, хорошо ведут себя на волнении, однако отстают при слабых ветрах.

Мачта из пластика оказалась слабовата и сломалась сначала у топа, затем, через сезон, — в пяртнерсе. Выявилась необходимость добавить как минимум два слоя стеклопластика. Пришлось ее укоротить и подкрепить штагом, вантами и бакштагами. Паруса из плащевки к концу второго сезона стали расползаться. Нужно искать средства на настоящую парусную ткань. Шкоты из грубого дешевого плетеного капрона затрудняют управление парусом при слабом ветре.

Брать рифы на мокром парусе оказалось проблемой. Намокший карман-обтекатель напрочь прилипал к мачте, которая выгибалась дугой от тяги фала. При усилении ветра рулевые, не уверенные в своих силах и умении, предпочитали уходить к берегу на веслах.

"Катерина" испытала встречу с подводной скалой, которая завершилась пробоиной в днище. Лодка приняла воду в отсек под кокпитом, что только повысило ее остойчивость. Рулевой спокойно дошел до слипа, не подозревая о пробитом днище.

Швертботы, построенные зимой 2002 г., прекрасно справились со своей задачей. На них в летней школе яхт-клуба "Алые паруса" на берегу Телецкого озера в поселке Яйлю посменно обучалось по 12 детей в возрасте 10–16 лет. Подростки из Горно-Алтайска, Бийска, Новосибирска и даже один мальчик из соседнего Казахстана научились крепко держать в руках шкот и румпель, попробовали свои силы в парусных гонках. Все освоили швертботик с парусом от "Оптимиста", дети постарше — еще и 3.8-метровый.

В соревнованиях по народной гребле тогда приняли участие около 30 мальчишек и девчонок, в том числе из республиканского приюта и московского Центра детского творчества.

Вторая Телецкая парусная регата проводилась в 2003 г. в несколько этапов — по сезонам летней школы "Алые паруса"; в классе "Оптимист" соревнования проходили 19 и 27 июля. Второй этап был посвящен Дню Военно-Морского Флота России. Успех сопутствовал ребятам, посещавшим теоретические занятия в Горно-Алтайске.

Для ребятишек с юга Сибири "Оптимисты" и "Лазеры" под алыми парусами стали первыми в их жизни кораблями — бесшумными, безопасными и красивыми.

Руководство яхт-клуба придает особое значение обеспечению безопасности занятий на воде — Телецкое озеро не терпит пренебрежительного к себе отношения. Мною были испытаны швертботы при ветре до 6 баллов и волне 1 м. Встречались шквалы до 15 м/с, но лодки оказались хорошо управляемыми, достаточно надежными и мореходными.

На тренировочных занятиях отрабатывались действия яхтсменов во время опрокидывания швертбота. На помощь всегда была готова прийти лодка обеспечения.

За весь сезон был только один оверкиль — во время гонки юный рулевой в пылу борьбы у поворотного буйка перебрал шкоты. "Оптимист" поставили на ровный киль, откачали черпаками воду, и спортсмен продолжил гонку. В серии из трех гонок он занял второе место из шести участников.

Задумок у членов нашего яхт-клуба достаточно. Нужно осваивать лодки с вооружением шлюпом. Весной 2004 г. изготовили поперечный набор по чертежу швертбота "Ворьен", опубликованному в "КиЯ" № 38. Лодка будет построена к следующей навигации. Хотим построить крейсер, чтобы можно было ходить с ребятней в походы по всему озеру. Уже заложили швертбот класса "Т-2" по проекту "Скат" (№ 111). Корпус композитный: обшивка из ДВП, фанерные палуба и рубка (толщиной 10 мм) оклеены слоем стеклопластика толщиной 3 — 6 мм. О результатах испытаний обязательно сообщим в редакцию. Неплохо бы иметь разборный парусник, чтобы парус появился на озере и у подножия Белухи, самой высокой горы Алтая.

Реализация программ клуба возможна только при финансовой поддержке спонсоров. Летние детские лагеря сначала финансировала ЮНИСЕФ. Нашлись и спонсоры — они помогли провести летнюю выездную школу: обеспечили материалами для подготовки лодочек к навигации, приобрели продукты для лагеря. Начальник Главного управления навигации и океанографии Министерства обороны РФ адмирал А. А. Комарицын выделил яхт-клубу для учебных целей навигационные карты и пособия. Огромное им всем спасибо.

В будущее глядим с оптимизмом, но осталась проблема с помещением, где можно было бы не только изучать теорию морского дела и парусного спорта, но и строить новые лодки.

Сейчас теоретические занятия проводятся в школе № 1, а клубную "верфь" приютила фирма "Силен", руководитель которой, Юрий Пронькин, активно включился в работу яхт-клуба.

Александр Глебов, *начальник яхт-клуба "Алые паруса", г. Горно-Алтайск.*
Фото Евгения Веселовского

Информационная строка

Лодки, катера, яхты

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”, “Bombardier”, “Wellcraft”, “Menorquin”, “Silverton” и др.
ООО“Концепт”, 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

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

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

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

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

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

Производство надувных лодок и катеров **“Корсар”.** СПб, т. (812) 388-1095, 310-8900;
www.korsar.spb.ru; Москва, т. (095) 741-2833

Алюминиевые лодки “Мастер”.
“Меркурий-НИИ ТМ”. СПб, т. (812) 321-6103;
321-6104; ф. (812) 535-2496

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

Верфь **“Афалина”** предлагает каютный катер “Афалина-520”. Цена 290 тыс. руб.
г. Череповец, ул. Ветка Чола-2;
т/ф (8202) 26-4187.

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

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

Продаем катера “Bayliner”, “Stingray” (190CS с двигателем “Volvo Penta 4.3” — в наличии). А также катера “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

От мотолодки до океанской моторной яхты! Катера, моторные яхты в наличии и на заказ: “Meridian motor yachts”, “Bayliner”, “Trophy”, плавдачи. Продажа, первичный и вторичный рынок, trade-in, сервис, тюнинг, подбор стоянок, капитанов, помощь в оформлении, консультации (весь спектр обслуживания), перегон судов.
“Катер Лайф”, Москва,
т (095) 998-3834, 130-8515; www.kater.ru

Аэросани-амфибия “Патруль”.
ООО “Торэкс”, г. Саратов, т/ф (8452) 45-0002,
45-0005; forex@renet.ru

Надувные лодки РИБ: “Selva”, “Badger”. Спортивные лодки “ThunderCat” и др. Весь спектр оборудования.
“Баджер” СПб, т. (812) 321-8880;
ф. (812) 327-7599; info@badger.ru; badger.ru

Катерная элита “Aquador”, морские внедорожники “Nord Star”, а также “Bella”, “Flipper”, “Forbina”, “Castello” в наличии и на заказ.
Компания **“ХардТопМарин”**: СПб, п. Стрельна, ул. Портовая, 25, ком. 114; т. 115-4578,
(901) 300-3206, ф (812) 421-1225;
htmarine@mail.ru, www.hardtop.ru

Стеклопластиковые мотолодки “Кроссвинд 160” — производство, продажа.
ООО **“Кроссвинд”**, г. Саратов,
т. (8452) 55-6363; www.crosswind.ru

Новые катера “Новолна-650”. Совместное производство Новосибирск—Финляндия.
Комп. **“Катерус”**, г. Новосибирск,
т. (3832) 10-6133; 27-1588; danko@nsk.ru;
info@katerus.ru; www.dankoboats.ru; katerus.ru

Снегоходы, гидроциклы, квадроциклы, лодочные моторы, катера, лодки, навигаторы GPS. Продажа, запчасти, ремонт, тюнинг. Комплектующие для производства и оснащения катеров по каталогам Европы и Америки.
“Sova Marin”, СПб., т/ф (812) 595-1620,
т. (812) 115-5502; info@sova-marin.ru

Производство и продажа скоростных катеров “Albatross 550” пластик, 5.5х2.4 м, скорость при двигателе 90 л.с.–70 км/ч. Современные гидродинамические обводы корпуса обеспечивают катеру легкий выход на режим глиссирования с мотором от 50 л.с., хорошую маневренность при движении.
СПб., т. 8-911-210-88-89;
www.starboat.hotmail.ru

Моторные яхты “Posillipo/Rizzardi”, “BMB”, парусные яхты “Bavaria”, катера для спортивной рыбалки “Triton”, надувные лодки, РИБы и спасательные плоты “Zodiac”. Эксклюзивный дистрибьютор.
“Мореман”, Москва, т. (095) 101-3362
(16 линий); www.moreman.ru

Гидроциклы YAMAHA. Надувные и жестко-надувные лодки YAMARAN®. Пассажировмесимость от 2 до 12 чел.
“YAMAHA-ЦЕНТР на Петроградской”: СПб,
П.С., Большой пр., 100; т. (812) 346-16-19,
ф. 322-24-80.
“YAMAHA-ЦЕНТР на Васильевском”: СПб,
В.О., Средний пр., 86; т. (812) 320-54-75,
т/ф 103-55-05; www.petroset.ru;
www.yamaran.ru; office@petroset.ru

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

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 дв. “Yanmar”, “Perkins”, “Lombardini”.
“Перпетуум-Мобиле”, Москва, т/ф (095) 967-3307; СПб, (812) 162-5104; generatior@vepr.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 “Меркури”.
“Аква Драйв”. Москва, т. (095) 926-9990, ф. (095) 926-9987. www.aquadrive.ru
Информация о дилерах на сайте.

Подвес. лодочные моторы фирмы “Yamaha” со склада и на заказ. Гидроциклы и снегоходы фирмы “Yamaha” 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

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

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.

Судовые конвертированные двигатели для катеров и яхт мощностью 50–230 л.с. Дв. ЯМЗ-238М2ср для замены судовых дв. 3Д6.
Богородский машиностроительный завод, г. Богородск, т. (83170) 214-24, 201-04; ф. (83170) 233-64
www.bogorodskmash.ru; bmzmark@sinn.ru

Продаем подвесные лодочные моторы “Mercury”, “Yamaha”, “Suzuki”, “Johnson”, стационарные двигатели “MerCruiser”. Весь модельный ряд в наличии и на заказ.
Магазин-салон **“Лодка-Хаус”**, г. Саратов, ул. Бахметьевская, 49 (угол Рахова), т/ф (845-2) 43-4915, 43-4916; yulia@lodkahaus.ru. www.lodkahaus.ru

Лодочные моторы “Selva”. Весь мощн. ряд, троллинговые электромоторы “Navigator”.
“Баджер” СПб, т. (812) 321-8880; ф. (812) 327-7599; info@badger.ru; badger.ru

Подвесные моторы “Mercury”, “Yamaha”, “Honda”, “Johnson”, “Evinrude”, стационарные двигатели “MerCruiser”, “Volvo-Penta”, сервис. Авторизованный дилер.
“Мореман”, Москва, т. (095) 101-3362 (16 линий); www.moreman.ru

Подвесные моторы YAMAHA.
Мощность от 2 до 300 л.с., 2- и 4-тактные.
“YAMAHA-ЦЕНТР на Петроградской”:
СПб, П.С., Большой пр., 100;
т. (812) 346-16-19, ф. 322-24-80.
“YAMAHA-ЦЕНТР на Васильевском”:
СПб, В.О., Средний пр., 86;
т. (812) 320-54-75, т/ф 103-55-05;
www.petroset.ru; www.yamaran.ru;
office@petroset.ru

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, 786-6506, 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

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

Спутниковые навигаторы, эхолоты, карты, аксессуары — “GPS”.
“**Инфорт”**, СПб, т. (812) 325-4444; www.nav.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

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

Ветрогенераторы для яхт, автомобилей, путешествий. Спецкомплектация, отечественные и импортные. Доставка по России и СНГ.
“Криогентех”, СПб, т/ф (812) 528-2318; info@windgen.ru; www.windgen.ru

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

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

Сервис импортных катеров и моторных яхт, обслуживание двигателей, дооборудование (установка подрул. устройств, эхолотов, отопителей, судовой электроники и радиоаппаратуры и т. д.), тюнинг, корпусной ремонт, покрытие “необрастайкой”. Подбор капитанов, стоянок, перегон судов, консультации.
“Катер Лайф”, Москва, т (095) 998-3834, 130-8515; www.kater.ru

Новые моторные масла **“Экойл”**.
г. Уфа, т/ф (3472) 649-713; 641-582; evseev@ekoil.ru; oil@ekoil.ru

Клеи и герметики “Sikaflex”, материалы и технологии.
Офиц. дистрибьютор **“Sika”** — **“Стэк-М”**, СПб, т. (812) 251-2606; 340-0495; stec-m@stec-m.spb.ru; stec-m.spb.ru

Системы ДУ “Teleflex”, краски “International”, моторные масла и яхтенная косметика “Star Brite”, водные лыжи “Н. О.”, вейкборды “Hyperlite”, вездеходы-амфибии “Argo”, лодочные трейлеры “Shorelandr”, разнообразное судовое оборудование со склада в Москве, тюнинг и корпусной ремонт судов, сервис двигателей, услуги яхт-клуба.
“Мореман”, Москва, т. (095) 101-3362 (16 линий); www.moreman.ru

Аренда любых парусных и моторных яхт (без шкипера, с командой, дайвинг, регаты). 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 мае 2005 от 1555 евро в нед.
“Солнечный Парус”, СПб, ул. Восстания, 55, т/ф (812) 322-9686, 973-6524, 327-3525; Москва, т. (095) 740-3406; www.solpar.ru/kater5

Гарантийный и послегарантийный ремонт техники YAMAHA - подвесных лодочных моторов, гидроциклов, снегоходов, мотовездеходов (ATV), генераторов.
Аксессуары, масла, запчасти, одежда.
“YAMAHA-ЦЕНТР на Петроградской”:
СПб, П.С., Большой пр., 100;
т. (812) 346-16-19, ф. 322-24-80.
“YAMAHA-ЦЕНТР на Васильевском”:
СПб, В.О., Средний пр., 86;
т. (812) 320-54-75, т/ф 103-55-05;
www.petroset.ru; www.yamaran.ru;
office@petroset.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

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

ПРОДАЕТСЯ ЯХТА "Dufour Atoll 50" (2001 г.)

Длина – 15.22 м, ширина – 4.6 м,
осадка – 2.11 м, 6 кают, 12 спальн. мест,
двигатель – "Nanni Diesel" 85 л.с. (2004 г.),
топливный танк – 250 л, водяной танк – 700 л.
Место стоянки – Канары.
Цена 169 000 евро
тел. (095) 363 6364

Sika INDUSTRY

Клеи и герметики "Sikaflex"
МАТЕРИАЛЫ И ТЕХНОЛОГИИ
— настил тиковых палуб
— вклейка минеральных и оргстекол
— универсальные герметики
— конструкционные клеи и т. д.
СЕРТИФИКАТЫ VERITAS, LLOID

СТЭК-М, официальный дистрибьютор "Sika", Санкт-Петербург
(812) 251-2606, 340-0495 E-mail:stec-m@stec-m.spb.ru; www.stec-m.spb.ru

www.windgen.ru (812) 970-43-51 (812) 528-23-18 info@windgen.ru

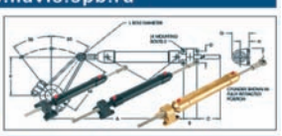
ВЕТРОГЕНЕРАТОРЫ
– мобильные ветрогенераторы легкие и удобные,
для яхт, автомобилей, экспедиций и путешествий
- для морских условий и климата крайнего севера
- специальная комплектация, отечественные и импортные
- доставка по России и СНГ

СИСТЕМЫ НАВИГАЦИИ И ЭХОЛОКАЦИИ

ADVision
www.advision.ru (812) 335-96-34 (812) 932-79-50 info@advision.ru

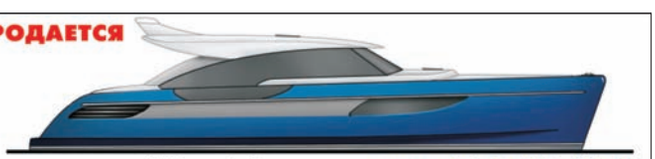
ЗАО "НАВИС"
http://www.navis.spb.ru

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

ПРОДАЕТСЯ



моторная ЯХТА "Classic"
Габариты: 12×3,5м, Дв. "VOLVO"-60 л.с.
Сп.каюта, центр.салон, кр.дерево.
Не эксплуатировалась.
тел. 8-917-400-15-66
Дмитрий
caterufa@ufacom.ru
www.ufacom.ru/~caterufa

ПРОДАЕТСЯ КАЮТНЫЙ КАТЕР "FISHERMAN"

Габариты: 5,5×2,4м,
ПМ "MERCURY-90",2-сп. диваны,
обед.стол, камбуз:мойка, газ.плита,
хим.туалет, интерьер-дерево.
цена 13000 долл.

тел. 8-917-400-15-66
caterufa@ufacom.ru
Дмитрий
www.ufacom.ru/~caterufa

официальный дистрибьютор 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. Эйзенштейна, 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

1000 размеров
отправка во все регионы
гидроциклы
катера и яхты
лодочные моторы
запчасти на гидроциклы и лодочные моторы
снегоходы
прямые поставки из Японии
г. Владивосток, тел./факс (4232) 499-009, 520-185
www.vodnik.1000size.ru e-mail: vodnik@1000size.ru

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

ПАМЯТИ ТОВАРИЩА

Умер **Петр Андреевич Кузьминых,** один из первых в России дипломированных специалистов по подвесным моторам Johnson/Evinrude. Ушел из жизни замечательный мастер своего дела, большой знаток и великий труженик. Инженерная эрудиция, многолетний опыт работы со сложным оборудованием, золотые руки и исключительное трудолюбие позволили Петру Андреевичу уже в начале 90-х в совершенстве освоить технологию ремонта и обслуживания моторов корпорации OMC. За годы работы Петр Андреевич оказал практическую и консультативную помощь сотням водномоторников, многим из которых он наверняка напомнил собой образ русского умельца, для которого нет нерешаемых задач.

Не стало глубоко порядочного, энергичного и молодого душой человека, искренне радовавшегося жизни и труду.

Глубоко скорбим вместе с семьей и близкими Петра Андреевича Кузьминых и со всеми, кто его знал. Вечная ему память.

Товарищи по работе в ООО «БГК», Москва.

лидер на российском рынке
konovalov Sails
ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПАРУСОВ
любой степени сложности, в том числе по технологии D4
Скидки на все паруса 10% до 1 января 2005 г.
www.konovalovsails.com
artmarine@mail.ru, т. (812) 421 1167

Вышла в свет книга **Р. В. Страшкевича** **«Моторы «Вихрь»** — ремонт своими силами». Справочник предназначен для судоводителей-любителей, которые найдут в нем полезные рекомендации по ремонту моторов и ответы на вопросы, наиболее часто возникающие при их эксплуатации.

Цена книги с учетом стоимости пересылки – 100 руб.

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	**480=00**

Плательщик .....

“ ..... ” ..... 200 .. г.

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

ИТОГО ..... руб. ..... коп.

Кассир

КВИТАНЦИЯ

ЗАО “КПНП журнал “КАТЕРА и ЯХТЫ”

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

Северо-Западный банк Сбербанка РФ ОСБ № 1991/0786

наименование банка

г. Санкт-Петербург, БИК 044030653, ИНН 7825700479

другие банковские реквизиты

почтовый индекс, адрес, ФИО

Вид платежа	Сумма
За журналы “КиЯ” 2005 г. № 193, 194, 195, 196, 197, 198	**480=00**

Плательщик .....

“ ..... ” ..... 200 .. г.

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

ИТОГО ..... руб. ..... коп.

Кассир

ПОДПИСКА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

← 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.

ДЛЯ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ

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 учетом доставки)

№ 156, 157	25 руб.
182	55 руб.
183, 184, 186–192	70 руб.

ЭЛЕКТРОННЫЕ ВЕРСИИ

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

СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ

при получении в редакции
за один экз. 60 руб.

с учетом доставки
за один экз. 80 руб.

№	выход	оплата до
193	январь	01.01.2005
194	март	01.03.2005
195	май	01.05.2005
196	июнь	01.06.2005
197	июль	01.08.2005
198	ноябрь	01.11.2005

ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки через редакцию и заказа ранее вышедших журналов необходимо выслать реквизиты организации по факсу: (812) 314 3942, 312 5360 или по электронной почте: sales@katera.ru

В Москве журнал вы ВСЕГДА купите в “АРСМИ-Московский спорт”

ул.Новорязанская д.2/7 (м. “Комсомольская”), www.sportpressa.ru

☎ **(095) 208-8084**

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

КУПОН ЗАКАЗА ЖУРНАЛА КАТЕРА и ЯХТЫ

Уважаемые читатели, редакция предлагает вам получать журнал “Катера и Яхты” наложенным платежом **БЕЗ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ОПЛАТЫ**
Для этого заполните купон заказа и отошлите его в конверте по адресу:
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	155	156	157	182	183	184	186	188	189	190	191	192
Кол-во экз.												

Год	2005					
№ выпуска	193	194	195	196	197	198
Кол-во экз.						

Ориентировочная цена за № 155–157 — **30 руб.**, 182 — **55 руб.** за экземпляр, за №183, 184, 186 –195 — **60 руб.** за экземпляр*.

КУПОН ЗАКАЗА КНИГИ

БЕЗ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ОПЛАТЫ

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.

ПОДПИСНЫЕ КАТАЛОГИ: “Почта России” (индекс — **84748**); “Роспечать” (индекс — **70428**); “KSS”, Киев (индекс — **10932**)

Электронный адрес подписки — www.katera.ru; 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.

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 пересылки — 100 руб.

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

SUZUKI
MARINE

АЗОВ	(86342)40421
ВЛАДИВОСТОК	(4232)300320
ВОЛГОГРАД	(8442)944089
ВОЛОГДА	(8172)757881
ВОРОНЕЖ	(0732)392555
ВОРОНЕЖ	(0732)554396
ВЫБОРГ	(81278)93624
ЕКАТЕРИНБУРГ	(343)3755883
ИЖЕВСК	(3412)761633
ИРКУТСК	(3952)290250
КАЗАНЬ	(8432)180867
КАЗАНЬ	(8432)729078
КАЛИНИНГРАД	(0112)779742
КРАСНОДАР	(8612)239791
КРАСНОЯРСК	(3912)406604
ЛИПЕЦК	(0742)346519
МОНЧЕГОРСК	(81536)75970
МОСКВА	(095)3260230
МОСКВА	(095)2105101
МОСКВА	(095)7803219
МОСКВА	(095)1956939
МУРМАНСК	(8152)493863
НАБ. ЧЕЛНЫ	(8552)592344
Н. НОВГОРОД	(8312)177391
Н. ТАГИЛ	(3435)480952
НОВОЗЫБКОВ	(08343)34517
НОВОСИБИРСК	(3832)271588
НОРИЛЬСК	(3919)461501
ПЕРМЬ	(3422)442047

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

ПЕРМЬ	(3422)940626
ПЕТРОЗАВОДСК	(8142)780215
РОСТОВ-на-ДОНУ	(8632)907067
РОСТОВ-на-ДОНУ	(8632)278356
РЫБИНСК	(0855)281333
РЯЗАНЬ	(0912)765481
С-ПЕТЕРБУРГ	(812)5423711
САМАРА	(8462)419333
САМАРА	(8462)993090
САМАРА	(8462)930495
САМАРА	(8462)589610
САРАТОВ	(8452)261581
САРАТОВ	(8452)434915
СУРГУТ	(3462)267188
СУРГУТ	(3462)257202
СЫКТЫВКАР	(8212)245094
ТВЕРЬ	(0822)368360
ТОЛЬЯТТИ	(8482)356767
ТЮМЕНЬ	(3452)419483
УФА	(3472)602590
ЧЕЛЯБИНСК	(3512)754393
ЧЕРЕПОВЕЦ	(8202)505668
ЮГОРСК	(34675)23041

ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ:

“Silver Eagle DC”

Флагман модельного ряда “Silver” уже не раз бывал на редакционных тестах — правда, в каютном варианте. На сей раз мы испытали открытую версию “Eagle”, причем с двухмоторной установкой.

“Wave-500KR” и “Wave-500LS”

При одинаковой длине корпуса эти катера таганрогской компании “Кентавр” имеют принципиально разные обводы: первый — однокорпусник с поперечным реданом, второй — тримаран.

Ремонт старого деревянного корпуса

В яхт-клубах можно еще найти корпуса старых яхт и катеров с рассохшейся дощатой обшивкой. Можно ли вернуть их к активной жизни? Новые ремонтные материалы позволяют это сделать.

Во что одевается яхта?

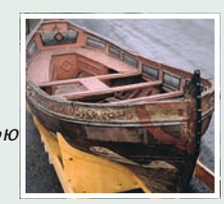
Первая часть серии статей о парусах современной яхты. В ней будут рассмотрены материалы, применяемые сегодня для изготовления парусов.

Как правильно обкатать мотор?

От того, как новый мотор проведет первые часы своей жизни, во многом зависит его дальнейшая судьба.

Еще один бот Петра I

В Государственном морском историческом музее Швеции можно было видеть 300-летней давности шлюпку с надписью на табличке “Бот царя Петра”. О ней рассказывает Владимир Чепелев.



Регулируемая геометрия днища

Обзорная статья, посвященная известным способам оперативного управления гидродинамическими характеристиками корпуса глиссирующего судна.

ПОДГОТОВЬТЕ МОТОР К ЗИМЕ!

АВТОРИЗОВАННЫЙ СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР

MERCURY Service

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ ПОДВЕСНЫХ ЛОДОЧНЫХ МОТОРОВ MERCURY И СТАЦИОНАРНЫХ СУДОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ MERCRUISER

меркурий СЕРВИС

www.mercuryonline.ru

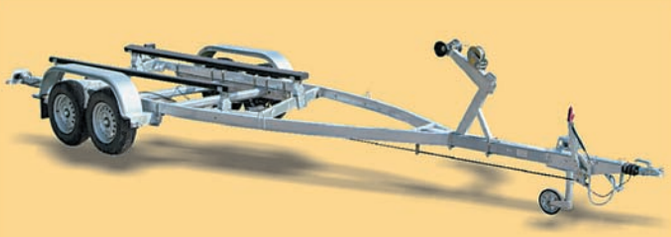
адрес: 197110, Санкт–Петербург, набережная Мартынова, дом 92
телефон (812) 322-65-45

Московский Завод Специализированных Автомобилей

ПОЛНОСТЬЮ ОЦИНКОВАННЫЕ ПРИЦЕПЫ

для перевозки лодок, катеров, гидроциклов, снегоходов, мотовездеходов

МЗСА



Москва, Открытое ш., 48 А

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

Лодки «Silver» в комплекте с двигателями «Suzuki»:

«Beaver» + «Suzuki 50»
цена от 11400 €
«Fox DC» + «Suzuki 50»
цена от 12600 €
«Hawk DC» + «Suzuki 115»
цена от 17000 €
«Eagle Star Cabin» + «Suzuki 140»
цена от 33000 €
Возможна комплектация лодок двигателями «Honda»

Новая модель «Silver Eagle Cabin»

YACHTING RUSSIA CLUB

ОБЩЕСТВО СОДЕЙСТВИЯ РАЗВИТИЮ СПОРТИВНОГО РЫБОЛОВСТВА

Выборгское шоссе,
д. 362, тел. (812) 513-8400,
513-8511, факс (812) 513-8438
aradion@hotmail.com;
www.yachtingrussia.ru

«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 HT»
Длина — 5.2 м, ширина — 2.07 м;
вес — 380 кг; пассажировместимость — 6 чел.
Мощность мотора 50 — 115 л.с.

«Silver Shark DC»
Длина — 5.80 м, ширина — 2.25 м;
вес — 580 кг; пассажировместимость — 6 чел.
Мощность мотора 70 — 140 л.с.

«Silver Shark WA»
Длина — 6.05 м, ширина — 2.25 м;
вес — 680 кг; пассажировместимость — 6 чел.
Мощность мотора 70 — 140 л.с.

«Silver Eagle Star Cabin»
Длина — 6.50 м, ширина — 2.40 м;
вес — 900 кг; пассажировместимость — 7 чел.
Мощность мотора 90 — 150 л.с.

В наличии и на заказ финские катера «Flipper» и «Bella»

«Bella 760», цена от 73000 $

«Falcon 26 Fantio», цена от 70000 €

«Bella 850», цена от 100000 €

Парусные яхты:
Bavaria Cruiser Series
32 Cruiser
36 Cruiser
38 Cruiser
42 Cruiser
46 Cruiser
49 Cruiser
Bavaria Match Series
35 Match
38 Match
42 Match

Моторные яхты:
Bavaria Sport Series
25 Sport DC
25 Sport
29 Sport DC
29 Sport
32 Sport DC
32 Sport
37 Sport
37 Sport HT

BAVARIA YACHTS

Bavaria 37 Sport HT

новая моторная яхта в стиле "спортивное купе"

BAVARIA YACHTS

Телефон горячей линии: (095) 500-6789

http://www.bavaria-yachts.ru