

# КАТЕРА и ЯХТЫ

№2 (194) март – апрель 2005

POWER & SAIL BOATS

“Arthur 26WA”

“Гепард-560”

Амфибия “Патруль”

Снегоходы “Yamaha RS”

**ТЕСТ**  
КАТЕРА и ЯХТЫ

## БОТ-ШОУ

в Дюссельдорфе

**Ремонт винта**

В гостях у “Силвера”

**Яхта по проекту Дикса**

**Подвесные моторы 2005 года**





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



## Экономичность

Экономия топлива без потери производительности

## Электронный впрыск топлива

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

# EFI

## M-CARD

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



[www.mercuryonline.ru](http://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 ■ Кандалякша «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; «Пережат» (343) 220 8202 ■ Курган «Клевое место» (3522) 57 4463 ■ Нижний Тагил «Комплексные технологии» (3435) 24 4344 ■ Пермь «ТехноСпорт» (3422) 65 0780; «Дилос-экстрим» (3422) 98 0908 ■ Серов ИП «Корнилов Ф.В.» (34315) 2 2386 ■ Челябинск ИП «Штучный» (3512) 37 7322

Товар сертифицирован. Предложение может меняться в зависимости от региона.



## 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 \$

Санкт-Петербург.  
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





# Nord Star

Морские внедорожники "Nord Star"  
— это уверенность в любых  
обстоятельствах!

Высокие мореходные качества.  
Категория CE "Offshore (B)"  
— уже начиная с 24 футов



Только у нас единство  
уникальных черт скандинавского дизайна:

- высокий борт
- надежные двигатели
- прочный корпус
- сдвижные боковые двери рубки
- свободный проход вдоль всего борта

Морское агентство "ХардТопМарин" —  
официальный дистрибьютор в России и странах СНГ.  
Санкт-Петербург, тел. (812) 115-4578, (901)300-3206,  
факс (812) 421-1225, [htmarine@mail.ru](mailto:htmarine@mail.ru)  
Тел. в Финляндии (+358) 40-752-2887,  
[www.nordstarboats.ru](http://www.nordstarboats.ru); [www.nordstar.fi](http://www.nordstar.fi); [www.htmarine.ru](http://www.htmarine.ru)

## КИТЫ среди моторов

**ГАРАНТИРОВАННАЯ НАДЕЖНОСТЬ**



Официальный  
дистрибьютор TOHATSU в России  
ООО "Сумеко"  
192236, Санкт-Петербург,  
ул.Софийская, д.14, а/я 132  
Тел.: (812)326-65-25, 326-65-31,  
факс: (812)326-65-28  
e-mail: [tohatsu@sumeko.ru](mailto:tohatsu@sumeko.ru)  
информация о дилерах: [www.sumeko.ru](http://www.sumeko.ru)



**Ч**итатели, которые успели познакомиться с первым номером журнала этого года, уже обратили внимание на заметные перемены в нем. Следуя своему главному принципу — максимально объективно отражать реалии сегодняшнего дня — мы несколько изменили концепцию журнала, приблизив ее к запросам современного человека, который занимает активные позиции не только в деловой жизни, но и в своих увлечениях. Мы постарались сделать более логичным строй журнала: главными разделами стали “Техника”, “Практика” с упором на эксплуатацию, “Спорт”, “Кают-компания”, вобравшая в себя рассказы о путешествиях, чартерных плаваниях, литературные и исторические материалы, “Мастерская”, которая теперь включает статьи о самостоятельной постройке и о любом другом техническом творчестве наших читателей. Открывается журнал рубрикой новостей.

Интереснее стало его оформление благодаря свободной верстке, увеличению размера заголовков, основных фотографий, особенно в начале статей. Все это должно облегчить восприятие их содержания.

Свои нововведения мы старались проводить как можно осторожнее, чтобы не нарушить преемственность традиций, которые складывались в “Кия” десятилетиями. Поэтому мы, остерегаясь резких “поворотов”, скорее не меняемся, а развиваемся.

Одно из наших достижений — возвращение к выпуску шести номеров в год, причем в увеличенном объеме — до 160 страниц в каждом.

Мы сняли многие устаревшие рубрики, например, “Техника спорту и туризму”, “За рубежом”. Вместе с тем появились принципиально новые: “На стапеле”, “Рынок”, “Под капотом”, “Гонимая машина”, “Советуют профессионалы”, “Стиль”. Например, в рубрике “На стапеле” мы знакомим читателей с процессом рождения судна, как отечественного, так и зарубежного, еще при постройке, до премьеры его на воде.

В рубрике “Стиль” мы повыша-

ем размерную планку судов, попадающих в поле зрения наших журналистов. Большие парусные и моторные яхты, интерес к которым в мире растет постоянно вот уже более 10 лет, стали появляться и на российском рынке. Журнал и раньше писал об исключительных примерах таких судов, но делал ударение не на престижности обладания известной маркой, а на уникальности технического воплощения и дизайнерских решений. Ведь на страницах автомобильных журналов мы с интересом читаем об уникальных машинах “Майбах” или “Бентли”, за рулем которых большинству из нас навряд ли придется когда-нибудь сидеть... Теперь мы намерены делать это более регулярно, отделяя яхтенный кич от действительных жемчужин конструкторской мысли и безупречного вкуса при ее воплощении.

Существенно расширится одна из самых популярных наших рубрик “На мерной миле “Кия””. Больше станет сравнительных и ресурсных тестов, в том числе проведенных коллегами за рубежом. Такими материалами мы будем обмениваться с ними. В самих испытаниях больше внимания наведем на уделять эксплуатационным характеристикам и потребительским качествам техники. Намерены мы ввести и подрубрику “Испытывает читатель”.

Обо всех интересных новинках как в мире, так и в России, о тенденциях развития парусного и моторного рынка будет знакомить читателя наша постоянная рубрика “Выставки”. Здесь по-прежнему будут публиковаться репортажи с большинства крупных мировых и российских бот-шоу. В этом номере, кроме репортажа из Дюссельдорфа, дан календарь большинства интересных, на наш взгляд, выставок.

В практическом разделе читатель найдет не только статьи по эксплуатации самой разной техники, советы по ее ремонту, но и о хорошей морской практике, правилах навигации, управлении судном.

Спортивный раздел, который уже сегодня имеет высокий рейтинг благодаря публикациям об

экстремальных парусных гонках в мире, пополнится репортажами с отечественных водно-моторных и парусных соревнований.

В журнале впервые появился самостоятельный отдел, специализирующийся на моторной тематике. Это веление сегодняшнего дня с его бурным развитием моторного рынка в стране. Читатель сможет знакомиться не только с регулярными сообщениями обо всех новинках в мире моторов, но и с результатами испытаний моторной и автомобильной техники.

В нашей “Мастерской” мы будем отдавать предпочтение материалам, которые интересны большинству любителей, увлеченных самостоятельной постройкой, умеющих мастерить своими руками. Появление разнообразных строительных материалов, самых современных инструментов, которые сегодня стали доступны, открывают уникальные возможности для технического творчества.

В своих преобразованиях мы еще в начале пути. Насколько успешными будут эти перемены, сможет оценить только читатель. Поэтому мы обращаемся к вам с просьбой ответить на анкету, публикуемую в этом номере на стр. 32. Ваши ответы помогут сделать журнал более интересным и полезным.



**Константин  
Константинов,  
главный редактор**





# содержание

№ 2 (194) 2005

От редактора .....	3
Новости .....	6

## ТЕХНИКА

<b>Стиль:</b> Парусный "Стелс", <b>М.Кристенс</b> .....	10
<b>На мерной миле "Кия":</b>	
"Arthur 26 WA": во имя стиля, <b>А.Лисочкин</b> .....	16
"Гепард-560: от Риги до Москвы, <b>А.Л.</b> .....	20
"Патруль" в родной стихии, <b>А.Л.</b> .....	24
Немного о самодостаточности: снегоходы "Yamaha" новой серии "RS", <b>И.Владимиров</b> ....	28
Читательская анкета .....	32
"Чава" — стальная яхта по проекту Дадли Дикса, <b>А.Попович</b> .....	34
<b>На стапеле:</b>	
"Татскан": доступные лодки из стеклопластика, <b>А.Даняев</b> .....	38
"Спрут" — новая модификация, <b>А.Д.</b> .....	41
<b>Рынок:</b>	
Лодки "Брандт" — новый бренд от "Honda", <b>А.Даняев</b> .....	42
Из чего складывается качество лодок "Корсар" ♦ .....	44
Что такое лодка-дрифт? <b>А.Великанов</b> .....	46
<b>Выставки:</b>	
Календарь бот-шоу 2005 .....	49
Дюссельдорфские встречи, <b>А.Гроховский, Б.Кришталь</b> .....	50
Яхты "Tartan" и "C&C" — американские легенды качества, <b>И.Воронин</b> .....	60
<b>На стапеле:</b> Серебро с золотым оттенком, <b>А.Великанов</b> .....	64
<b>Гонимая машина:</b> Новая доска для новой Олимпиады, <b>П.Игнатьев</b> .....	68
<b>Рынок:</b>	
Подвесные моторы 2005 года — затишье перед бурей, <b>И.Владимиров</b> .....	70
Средний класс набирает обороты (подвесные моторы "Suzuki DF50", "DF70" и "DF90/115") .....	72
<b>Под капотом:</b> Впрыск впрыску рознь (Часть 4 — "Evinrude E-Tec"), <b>И.Владимиров</b> ♦ .....	76
<b>Ученый совет:</b>	
Водометы вчера и сегодня, <b>С.Куликов</b> .....	79
Из опыта постройки водометов, <b>А.Крутов</b> .....	82
Тем временем за границей... "JetPac" — подвесной водомет нового поколения .....	83

## ПРАКТИКА

<b>Виртуальный шкипер:</b> Обещанного три года ждут, <b>А.Гроховский</b> .....	84
Да будет свет! <b>А.Лисочкин</b> .....	88
Регулируем указатель триммера, <b>А.Л.</b> .....	94
<b>Консультация мастера:</b> Вторая жизнь "убитого" винта, <b>А.Л.</b> .....	98
<b>Рынок:</b> Яхта — не роскошь, а средство передвижения, <b>А.Жаворонков</b> ♦ .....	102
<b>Страничка рыбака:</b> Чудеса в нахлыстовом королевстве, <b>А.Великанов</b> .....	104
Морская смесь .....	106

## СПОРТ

<b>На океанских дистанциях:</b> "Vendee Globe": наедине с океаном, <b>П.Игнатьев</b> .....	108
"Торнадо" в Сибири, <b>Д.Бородулькин</b> .....	112
<b>Регаты, чемпионы:</b> Победители и призеры парусных регат России (Часть 3 — Черное море, Сибирь и Дальний Восток) .....	116
<b>Официальная хроника:</b> Федерация готовит новый сезон, <b>А.Беляевский;</b> Календарь соревнований на 2005 г. ....	117

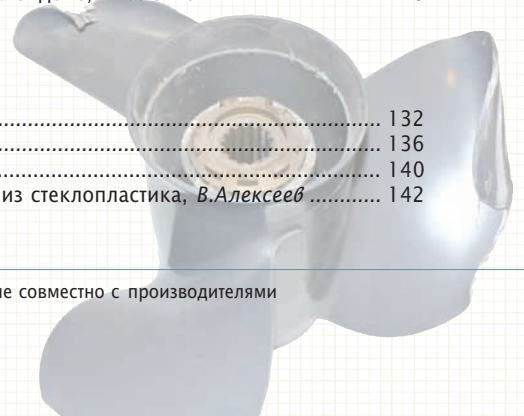
## КАЮТ-КОМПАНИЯ

Динги под прямыми парусами, <b>В.Гусев</b> .....	118
Путешествие "кругом света", <b>Т.Гончаров</b> .....	124
<b>Из почты редакции:</b>	
По Енисею на шлюпке, <b>А.Некрасов</b> .....	126
Осуществление мечты, <b>И.Гусев</b> .....	127
<b>Вдали от дома:</b> Индийский океан начинается в Лондоне, <b>В.Галенко</b> .....	128

## МАСТЕРСКАЯ

<b>Домашняя верфь:</b>	
Как я построил стальную яхту, <b>А.Попович</b> .....	132
Швертбот "Юнга", <b>В.Богданов</b> .....	136
Комментарий парусного отдела "Кия" .....	140
<b>Советуют профессионалы:</b> Уход за корпусом из стеклопластика, <b>В.Алексеев</b> .....	142

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







Винсен Рю на яхте "PRB" подходит к финишу гонки "Vendee Globe" (стр. 108).  
Фото Бенуа Штихельбота



На обложке: "Askeladden 805 Commuter" на редакционных испытаниях в Норвегии (см. № 192). Фото Атле Кнутсена.

## Культурно-просветительный научно-популярный журнал

Основан в 1963 г.

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

<b>АДРЕС:</b>	ул. Малая Морская, 8 Санкт-Петербург, 191186
<b>ТЕЛЕФОН:</b>	(812) 312-4078, 314-3942, 314-3842,
<b>ФАКС:</b>	(812) 312-5360
<b>ДЛЯ ПИСЕМ:</b>	а/я 621, СПб, 191186, Россия

[www.katera.ru](http://www.katera.ru)  
[mail@katera.ru](mailto:mail@katera.ru)

Розничная цена свободная. Тираж 28 890 экз.  
Подписано в печать 11.02.2005 г.  
Отпечатано в Финляндии.

© АНО «Редакция КППП журнала «КАТЕРА и ЯХТЫ», 2005

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

Учредители:  
АНО «Редакция КППП 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 обязательно 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.

№ 2 (194) 2005

contents

Editorial 3  
News 6

**TECHNICS:** *Style:* The Sailing "Stealth", by M.Christens 0 □ *On the Measured Mile of P&SB:* "Arthur 26 WA": For the Sake of Style, by A.Lisochkin 16 □ "Gepard-560": From Riga to Moscow, by A.L. 20 □ "Patrol" in a Home Element, by A.L. 24 □ Something About All-Sufficiency: "Yamaha" Snowmobiles of the New "RS" Series, by I.Vladimirov 28 □ Reader's Questionnaire 32 □ "Chava" — the Steel Sailboat of Dudley Dix Design, by A.Popovich 34 □ *On Berth:* "Tatscan": Affordable Fiberglass, by A.Daniaev 38 □ New Modification of "Sprut", by A.D. 41 □ *Market:* "Brand" Inflatables — the New Brand of "Honda", by A.Daniaev 42 □ Quality Constituents of "Korsar" Boats 44 □ What is the Drift Boat? By A.Velikanov 46 □ *Exhibitions:* Boat Show Calendar 2005 49 □ Dusseldorf Meetings, by A.Grokhovsky and B.Krishtal 50 □ "Tartan" and "C&C" — American Quality Legends, by I.Voronin 60 □ *On Berth:* Silver with Golden Tint, by A.Velikanov 64 □ *Racing Machine:* New Sailboard for the New Olympic Games, by P.Ignatiev 68 □ *Market:* Outboard Motors of 2005 — Lull Before Storm, by I.Vladimirov 70 □ Middle Class Gains Speed (outboard motors Suzuki DF50", "DF70" and "DF90 115") 72 □ *Under the Bonnet:* All Sorts of Fuel Injection (Part 4 — "Evinrude E-Tec"), by I.Vladimirov 76 □ *Academic Council:* Jet Drives Yesterday and Today, by S.Kulikov 79 □ From the Jet Drives Building Experience, by A.Krutov 82 □ Meanwhile Abroad... "JetPac" — The Outboard Jet Drive of a New Generation 83

**PRACTICAL:** *Virtual Skipper:* Waiting Three Years for the Promised, by A.Grokhovsky 84 □ Let's Be the Light! By A.Lisochkin 88 □ Adjusting a Trimmer Gauge, by A.L. 94 □ *Expert Consultation:* Second Life of a "Dead" Propeller, by A.L. 98 □ *Market:* Sailboat Is Not a Luxury, But the Mean of Transportation, by A.Zhavoronkov 102 □ *Fisherman's Column:* Miracles in the Flyfishing Kingdom, by A.Velikanov 104 □ Marine Medley 106

**SPORT:** *Ocean Racecourses:* "Vendee Globe": Alone with the Ocean, by P.Ignatiev 108 □ "Tornado" in Siberia, by D.Borodulkin 112 □ *Regattas, Championships:* Winners and Awardees of Russian Sailing Regattas (Part 3 — Black Sea, Siberia, Far East) 116 □ *Official Chronicle:* The Powerboating Federation Prepares a New Season, by A.Beliaevsky; Calendar of Competitions for 2005 117

**WARDROOM:** Dinghy with Square Sails, by V.Gusev 118 □ Round the World, by T.Goncharov 124 □ *From Editorial Mailbox:* Down Enisey by Sail and Oars, by A.Nekrasov 126 □ Realization of the Dream, by I.Gusev 127 □ *Far from Home:* Indian Ocean Begins in London, by V.Galenko 128

**WORKSHOP:** *Home Boatyard:* How I've Made the Steel Yacht, by A.Popovich 132 □ The "Yunga" Dinghy, by V.Bogdanov 136 □ P&SB Comment 140 □ *Professionals Advise:* Maintenance of Fiberglass Hulls, by V.Alexeev 142

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА (см. стр. 152)



# ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ:

## Лодка и мотор в кредит

Система потребительского кредитования начинает охватывать и российский водно-моторный мир. Многие еще не столь хорошо отработано — как, скажем, на рынке автомобилей, но приобрести лодку или мотор в кредит уже вполне реально не только в столицах.

## “Железная леди”

В первой декаде февраля завершилось плавание британской спортсменки Эллен МакАртур на тримаране “B&Q” с целью установления нового абсолютного рекорда одиночного кругосветного плавания в направлении с запада на восток. Прежде чем успешно финишировать в Английском канале, ей пришлось перенести немало лишений. Читайте эксклюзивное интервью мисс МакАртур для “Кия” в следующем номере.



## Устанавливаем тахометр

Это, пожалуй, самый важный прибор на мотолодке или катере, позволяющий в числе прочего правильно подобрать параметры гребного винта. Установить его несложно и без помощи специализированной мастерской.

## Современные правила обмера и размышления о них

Две статьи, объединенные общей темой. Обзорная статья Василия Алексеева рассказывает о существующих в мире правилах обмера, их достоинствах и недостатках, а также о возможности применения в нынешних российских условиях. Вторая статья нижегородского яхтенного капитана Леонида Постнова предлагает поговорить о введении упрощенной “прозрачной” формулы “нижегородского гандикапа”.

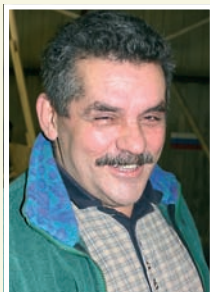


## “Yamaha Z300” и “Selva Bull Shark”

Описание систем впрыска высокого и низкого давления HPDI и LPDI и основных особенностей моторов (продолжение серии статей “Впрыск впрыску рознь”)

## “Сшей и склей”

Известная технология постройки лодок из фанеры под названием “Stitch and Glue”, использовавшаяся когда-то для постройки самых мелких судов, не стоит на месте. Теперь таким методом строят даже 12-метровые яхты.



## ДВЕ НОВИНКИ ОТ “ПЕТРОВИЧА”

■ Известный петербургский конструктор Сергей Федорко (“Петрович”) готовит к предстоящему сезону две новинки, имеющие отношение к водно-моторному спорту. Первая из них — чисто гоночная мотолодка длиной 3.8 м и шириной 1.5 м, отвечающая при незначительных модернизациях требованиям правил сразу нескольких национальных и международных классов и рассчитанная на установку моторов рабочим объемом от 250 до 550 см<sup>3</sup>. Корпус килеватостью 26° снабжен гидролыжей и неширокими продольными реданами. Деревянный болван (на снимке) уже готов к снятию матрицы. Испытания прототипа еще не проводились, но разработчик рассчитывает, что новинка составит на спортивных трассах серьезную конкуренцию распространенным в последнее время гоночным мотолодкам серии “Мираж”, которую создал конструктор и гонщик Николай Евдокименков (“Конь”) на основе популярного “Винрейса” (см. № 188).

Вторая, более крупная лодка тоже имеет прямое отношение к спорту. Многие наверняка вспомнят РИБ, который участники и зрители супермарафона “24 часа Санкт-Петербурга” окрестили

“Черной акулой” (см. № 186) — лодка уверенно лидировала большую часть гонки, и дойти до финиша не позволили лишь проблемы с двигателем. К сожалению, начиная с прошлого года трасса вокруг Петропавловки для “Акулы” закрыта — правила UIM запрещают использование поперечных реданов, во многом определивших ее великолепные скоростные качества. В будущем сезоне лодка обретает новую жизнь — “Петрович” создает на ее основе некий патрульно-спортивно-прогулочный вариант с небольшой рубкой-убежищем. Обращает на себя внимание развитая конструкция из стальных труб, покрытых с эстетическими целями стеклопластиком. На ходовые испытания, намеченные на начало навигации, приглашены и представители “Кия”. Конструктор рассчитывает, что с 300-сильным мотором 7.2-метровую модернизированную “Акулу” удастся разогнать до 110–120 км/ч. □





## АНТАРКТИЧЕСКОЕ ПЛАВАНИЕ “АПОСТОЛА АНДРЕЯ”

■ 28 января 2005 г., ровно 185 лет спустя после открытия ледового материка экспедицией Ф.Беллингаузена и М.Лазарева, яхта “Апостол Андрей”, совершающая плавание вокруг Антарктиды в полярных водах, подошла к заливу Прюдс, в глубине которого расположена российская научная станция Прогресс. Погода была штормовая — в предыдущий день анемометр показывал среднюю скорость ветра в 23 м/с (т.е. 10 баллов по шкале Бофорта).

Как сообщил экипаж, от первоначального намерения посетить российских полярников пришлось отказаться: ледовая обстановка в заливе не по-

зволяла пройти в глубь него (радар показал, что яхта вошла в крупное скопление айсбергов), а из-за 20-мильной полосы припая подход к самой станции в любом случае был бы невозможен. Ждать улучшения обстановки у яхтсменов времени нет — путь предстоит еще долгий, а антарктическое лето уже на исходе — от него остался месяц. В итоге путешественники сменили галс и вывели яхту на чистую воду, подальше от ледяных полей.

31 января на “Апостола” вновь обрушился шторм порывами до 25 м/с и с непрекращающимися снежными зарядами (напомним, февраль в южном полушарии — самый



разгар лета). Ветер, однако, чуть отошел к югу, что позволило быстро продвинуться по курсу — за первые двое суток февраля “Апостол Андрей” пересек 10 меридианов.

Настроение у путешественников бодрое, плавание про-

должается, несмотря на непрерывное латание рвущихся парусов. Единственная на сегодня крупная неприятность — выход из строя бензинового генератора, от которого подзаряжались фотоаппараты и видеокамеры. □

## КРУГОСВЕТКА

### ФЕДОРА КОНЮХОВА

■ Продолжается одиночное кругосветное плавание Федора Конюхова на 27-метровой яхте “Торговая сеть “Алые паруса”. В конце декабря путешественник в “ревущих сороковых” (примерно на траверзе о. Кергелен) попал в исключительно сильный затяжной шторм со скоростями ветра 25—30 м/с (порывами — до 33 м/с). Высота волн, как сообщал Федор, превышала 15 м. Этот же самый шторм, уйдя к югу, 31 января накрыл и “Апостола Андрея”. 1 февраля он чуть ослаб, позволив российскому мореплавателю привести яхту в порядок. Пока из потерь — оба вышедших из строя ветроуказателя. □



## ПЕЙРОН В ПОХОД СОБРАЛСЯ...

■ Как и сообщалось в предыдущем номере “Кия”, Бруно Пейрон вывел свой “Orange 2” на кругосветную дистанцию. Старт был взят 24 января в 10 ч 3 мин утра по Гринвичу, и катамаран сразу же помчался со скоростью свыше 20 уз.

“Встретившееся нам торговое судно мы обошли, как стоячее, — передал с борта яхты Бернард Штамм, который после аварии своей “Armor Lux” временно “трудоустроился” на борт “Orange”. В самом деле скорость катамарана была близка к рекордной — уже за первые сутки пути оказались пройдены 646 миль, а отрыв от прошлогоднего графика “Geronimo” составил 97 миль.

На момент верстки номера на 11-й день пути оранжевый катамаран прошел более 5500 миль, опережая график О. де Керсосо на 982 мили, а график абсолютного рекорда С.Фоссетта — на 1013 миль.

Чтобы вернуть себе Кубок Жюль Верна, Бруно Пейрону требуется вернуться назад не позднее 0 ч 1 мин 29 марта, а чтобы стать обладателем абсолютного рекорда кругосветного плавания — не позднее 19 ч 34 мин 23 марта (время Гринвичское). □

## ЮБИЛЕЙ ПРОФЕССОРА-КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЯ

■ Более 30 лет в науке проектирования скоростных судов широко известно имя профессора Санкт-Петербургского государственного морского технического университета Бориса Абрамовича Царева, который в январе отпраздновал свой 70-летний юбилей в кругу друзей, коллег и учеников. Среди них — морские инженеры, доктора и кандидаты наук, ведущие руководители предприятий судостроительной отрасли.

Борис Абрамович родился в Ленинграде, где после окончания Кораблестроительного института в 1958 г. активно включился в работу в области

судостроения. Оттачивая знания в зарубежных командировках, он преподавал, принимал участие в создании морских транспортных судов. В 1969 г. впервые в нашей стране организовал новое направление обучения студентов — специализацию по проектированию и постройке судов с динамическими принципами поддержания. Значительным шагом вперед стала его докторская диссертация, которую Б.А.Царев защитил в 1989 г., открывшая новый подход к проектированию быстроходных судов.

Сегодня Б.А. Царев — автор

более 200 судостроительных, исторических и общенаучных статей, в том числе и для нашего журнала — продолжает плодотворную научную и педагогическую деятельность. Он был научным редактором книги Ю. Крючкова и И. Перестюка “Крылья океана”, популярной среди наших читателей. По-прежнему под его руководством молодые дипломанты становятся инженерами, аспиранты — кандидатами наук, последние — докторами. Все, кто работает с ним, получают заряд энтузиазма, активно развиваются как ученые, привнося в науку свежие и смелые идеи.



Журнал “Кия” присоединяется к поздравлениям юбиляра, желает ему здоровья, творческого долголетия и надеется на плодотворное сотрудничество.

Фото доц. А.С.Захарова





### “АФИНА” ВЫШЛА В МОРЕ

■ В свое время (см. “Кия” № 182) сообщалось о постройке на голландской верфи “Royal Huisman” гигантской трехмачтовой гафельной шхуны — мегаяхты “Athena” (“Афина”), которая уже несколько лет рекламируется как “крупнейшая в мире парусная яхта” и “крупнейшее прогулочное судно из легкого сплава”.

Как и предполагалось, в конце 2004 г. великолепный парусник вышел в первое плавание. В следующем номере “Кия” будет помещено его развернутое описание. Здесь приведем лишь некоторые из основных характеристик яхты, отличающиеся от приведенных ранее. Длина — 90/79.25/60.5 м, ширина — 12.2 м, осадка — 5.5 м. Площадь парусности — 2623 м<sup>2</sup>. Водоизмещение — 1068 т при весе балласта — 221 т. Установлены два 2000-сильных двигателя “Катерпиллер”.

Отметим, что для наших специалистов представляет большой интерес примененная технология сварки корпуса, собранного из листов толщиной 10–15 мм. Горизонтальные и вертикальные швы сваривались за три прохода при помощи механизированного (полуавтоматического) устройства ЭСАБ “Railtrack FW 1000 Flexi Weaver”. Длина гибкого направляющего рельса, прикрепляемого вдоль выполняемого шва вакуумными держателями, 30 м.

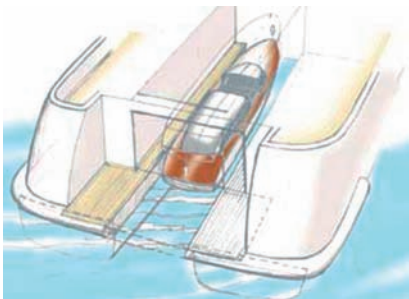
□

### ЯХТА В РОЛИ ПЛАВУЧЕГО ДОКА

■ Голландская яхтостроительная компания “Amels” представила широкой публике “революционную” концепцию размещения на крупной моторной яхте бортового развездного катера, получившую название “STASH” (“Single to Twin Aft Ship Hull”). Известные способы крепления его по-походному в закрытом кормовом “гараже” или просто на палубе, по мнению специалистов фирмы, не лишены ряда недостатков. Суть идеи заключается в том, что кормовая часть обычной однокорпусной яхты превращается в катамаран, образующий нечто вроде плавучего дока.

“Тузик” загоняется в него по воде и поднимается на телях, после чего снизу закрывается сдвижной днищевой крышкой, расположенной выше ватерлинии. В “Amels” считают, что это удобнее и быстрее, а кроме того, отпадает необходимость в шлюпбалках. Первый образец подобного “дока” будет встроен в заложенную недавно 93-метровую суперяхту. Разработчики считают, что наиболее хороша новинка для корпусов более 70 м длиной, но не исключают и вероятность ее применения даже на 40-метровых “малютках”.

□



### СОЛО НА “БИС”

■ Кшиштоф Барановский, польский яхтсмен-любитель, вышел в свой второй одиночный рейс вокруг света на яхте типа “Conrad 54”. Его “Lady B.”, так она называется, должна пройти по трассе Канары–Карибы–Панама–Маркизовы о-ва–Вануту–Австралия–Сейшелы–Йемен–Египет–Средиземное море. Завершить плавание он планирует спустя 11 месяцев в порту Виламора. На этот раз яхтсмен предполагает пересечь Тихий океан в период штормов, а путь в Индийский океан держать через Красное море, несмотря на возможную встречу с пиратами и недавнюю гибель в Аденском заливе другого польского яхтсмена — Кшиштофа Заблоцкого. По окончании рейса он думает написать книгу “Второй раз вокруг света. Соло на “бис”.

□



### ПО СЛЕДАМ МАГЕЛЛАНА

■ 28 августа 2004 г. в Щецин (Свиноуйсьце) вернулся чешский парусник “Victoria” — копия испанского судна, на котором в 1522 г. Ф. Магеллан совершил свое путешествие вокруг света — первое в истории мореплавания.

Инициатором строительства судна-копии (оно было начато в 1969 г. в Колобжеге, Польша) стал парусный капитан Я. Киршак с группой своих друзей. Однако из-за его гибели во время одного из рейсов по Балтике и финансовых затруднений недостроенный “скелет” простоял 25 лет, после чего его постройку довели чешские и польские любители паруса. В августе 1999 г. “Виктория” наконец вышла в свой исторический рейс, который продлился... пять лет. От начала до конца на нем путь в 49 000 мор. миль прошли только трое, хотя всего участвовало в рейсе около 60 человек.

Сегодня “Виктория”, которая стоит в Щецине, готовится к новому сезону — на ней будут ходить по Балтике ребята из детских домов.

□

### СОЮЗ “YAMAHA” И “ZODIAC”

■ “Yamaha Motor Europe”, базирующаяся в Голландии, и французская “Zodiac” подписали коммерческое соглашение о сотрудничестве. По мысли авторов соглашения, такое партнерство должно объединить потенциал компаний в области поиска технических новаций, повысить качество продукции и уровень продаж на европейском рынке.

□





### ЯХТЫ ДЛЯ МИЛЛИОНЕРОВ

■ В журнале “Forbes” (VII, 2004) напечатана статья Ю. Львова “Адаптация роскоши”, в которой приводятся любопытные данные о постройке в России частных мегаяхт длиной 30–50 м. По словам С. Рыбакова — руководителя одной из четырех фирм, продающих такие яхты, ежегодно “российские мультимиллионеры” приобретают до 50 подобных судов. “Мода” на них держится уже более трех лет. “Признаю, что наши первые яхты, скажем, на треть хуже европейских по отделке и дизайну, но продаем-то мы их втрое дешевле”, — говорит гендиректор Московского судостроительного завода Д. Мироненко, объясняя это тем, что стоимость работ удалось сделать в пять раз меньше.

Любопытна и другая цифра: корпус из нашего металла — это 10% стоимости судна.

Одной из первых построенных в Москве мегаяхт стала 33-метровая “Паллада” (см. фото), которую уверенно именуют президентской. □

### НОВЫЙ ПРОЕКТ СВГ



■ Австрийская дизайнерская фирма “Najjar & Najjar” разработала проект моторной яхты, использующей водоизмещающе-глизсирующий принцип движения (о подобных судах — СВГ — мы писали дважды, в №166 и 192). Новое судно предполагается использовать для морских круизных плаваний, соответствующее внимание уделено мореходным и маневренным качествам судна. Его длина — 32,5 м, ширина — 7,15 м, осадка с половинной нагрузкой — 2,74 м при водоизмещении 139 т. На борту размещаются всего восемь пассажиров и пять членов экипажа. Максимальная скорость хода составит 22 уз, экономическая — 15 уз при дальности хода до 2100 миль. □

### НОВАЯ “НЕОБРАСТАЙКА”

■ Английская компания “Polymarine”, производящая средства для ухода за надувными лодками и их ремонта, выпустила на рынок новую необрастающую краску “Superspeed SP53”, действующую на основе “принципа рыбьей кожи”. В отличие от большинства существующих образцов, препятствующих обрастанию подводной части судна за счет своей химической активности, “SP53” образует скользкую тонкую пленку, с которой на ходу водоросли просто смываются — даже на скорости 4–5 уз. Новое покрытие поставляется в комплекте с одноразовыми кистями, защитными перчатками, маской и мешалкой, но продается и отдельно. □

### УКРАИНСКИЕ ВОРОТА НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК

■ Недавно основанная украинская компания “UA Marine” ставит своей целью помочь западным предприятиям, имеющим отношение к малому судостроению, в открытии представительств не только на территории Украины, но и в России, причем главная ставка делается именно на быстро растущий российский рынок. Компания готова предоставить полный набор услуг, начиная с подбора подходящего офиса и обучения персонала и заканчивая решением юридических, информационных и языковых проблем. Одним из первых клиентов “UA Marine” стала крупная американская фирма “4Yacht”, занимающаяся яхтенным брокеражем и предоставляющая чартерные услуги. □



### ПЕРВЫМ ДЕЛОМ — ПАРОХОДЫ...

■ ...Ну а лодки — потом. Примерно такой вывод мы сделали, посетив пресс-конференцию в ходе ежегодной городской встречи “КонТур” (“Контакт с турфирмой”), организованной Комитетом по внешним связям и туризму Санкт-Петербурга. Основными целями мероприятия были взаимные контакты руководителей отелей, туроператоров, экскурсионных и судоходных компаний с целью совершенствования инфраструктуры отдыха и развлечения туристов (как известно, туризм — одна из важных статей бюджета города на Неве). Нас, естественно, более всего интересовали те его виды, которые имеют отношение к воде и к маломерному флоту. Как явствовало из сообщения начальника отдела морского туризма и экскурсионной деятельности Санкт-Петербургского городского туристско-информационного центра А.А.Березкина, на сегодняшний день городу более всего выгодны иностранцы и соотечественники, прибывающие в Петербург на круизных лайнерах или паромах и заполняющие экскурсионные теплоходики, курсирующие по рекам и каналам города, которых уместнее было бы называть просто пассажирами. Кстати, широко распропагандированный не так давно проект “Городской водный автобус” на проверку оказался ничем иным, как привычным набором кольцевых экскурсионных маршрутов, разве что более разнообразным, чем раньше — ни цены, ни сама схема движения не позволяют отнести “водный автобус” к категории общественного транспорта, так что возможность передвигаться по городу в объезд уличных “пробок” по-прежнему остается привилегией туристов. К сожалению, на вопросы, касающиеся развития инфраструктуры маломерного флота, тоже способной привлечь в город определенную толику туристских денег, мы получили довольно уклончивые ответы. Судя по всему, в ближайшее время решать этот вопрос на городском уровне не планируется. Так что зарубежных яхтсменов и водномоторников, желающих посетить Петербург на собственных лодках, еще долго будут сдерживать нехватка нормальных стоянок, береговых топливных заправок и весьма невнятная система оформления захода. □



Майк Кристенс,  
специально для «Кия»  
Фото Жюль Мартина-Раге

# парусный «Стелс»

ТЕХНИКА

## ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЯХТЫ «WALLY 80»

Длина, м:	
макс. ....	23.99
по КВЛ .....	21.2
Ширина, м .....	5.96
Осадка, м .....	3.85 (4.00 у «Wally 80.4»)
Водоизмещение, т .....	32 (34 у «Wally 80.4»)
Балласт, т .....	10 (12 у «Wally 80.4»)
Площадь парусности, м <sup>2</sup> .....	321
Мощность двигателя, л.с. ....	250 ("Cummins")



Яхты “Wally” в последнее время стали притчей во языцех. Правда, причиной тому в первую очередь стала уникальная моторная яхта “Wally Power 118”, созданная основателем фирмы Лукой Бассани Антивари (“Кия” № 188). Ее выдающиеся скоростные характеристики, необычный внешний вид, вызывающий ассоциации с судами “бондианы”, и строгая аскетичность интерьера не смогли оставить никого равнодушными — пожалуй, сейчас в мире не найдется яхтенного журнала, не удостоившего “WP 118” своим отзывом, неважно, хвалебным или ругательным.



Парусные яхты верфи на этом фоне несколько померкли, но и они продолжают привлекать всеобщее внимание. В том числе необычностью своих стилиевых решений — как интерьерных, так и внешнего облика. Хотя, говоря о “Wally Group”, мы, по совести, должны иметь в виду именно парусные лодки: во-первых, потому что сам синьор Лука Бассани — заядлый яхтсмен, победитель и призер ряда европейских и мировых чемпионатов, во-вторых, фирма начала свою деятельность в 1993 г. со строительства парусных судов (моторные яхты начали строить со стапеля лишь с 2001 г.).

Среди парусников, на мой взгляд, особенно интересны две серии — “80” и “94”. Конечно, обе они из-за своих заоблачных цен недоступны многим, даже весьма состоятельным, людям, но я вполне серьезно полагаю, что подобные суда могут и должны быть регулярными гостями на страницах журналов, в том числе и демократичных — и как знаковые лодки, отражающие определенные тенденции судостроения и демонстрирующие воз-

можности современных технологий, и просто как образцы судостроительного и дизайнерского искусства. И мне искренне жаль тех, у кого одно упоминание подобных яхт вызывает изжогу и классовую ненависть.

Воспользовавшись любезностью верфи-изготовителя (а также заказчика яхты), я вместе с рядом своих коллег принял участие в небольшом выходе на очередной спущенной на воду Средиземноморья “восьмидесятке”. Безусловно, весьма краткое пребывание на борту яхты ни в коей мере не может быть охарактеризовано как тест, да никто из нас, признаюсь, и не стремился к выжиманию всех возможностей, заложенных в это стильное судно.

Итак, знакомьтесь — четвертая лодка в серии “Wally 80”: “Dangerous but fun”\*. Конструкция корпуса разработана “Farr Yacht Design”, дизайн интерьера — “Lazzarini Pickering Architetti” (и то, и другое — совместно с “Wally Group”). Материал корпуса — эпоксидный композит. Парусное вооружение — бермудский шлюп. На судно могут устанавливаться три типа килей: неподвижный, отклоняемый и подъемный.

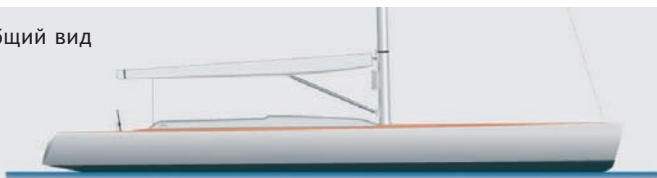
“Солнечная галерея” — проход из кают-компании в “приватную” часть яхты (вид в нос)

Слева — “Tiketitoo”, предшественница “Wally 80”. За левым штурвалом — Лука Бассани.

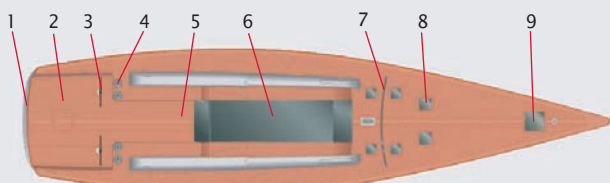
\* “Опасно, но здорово”.



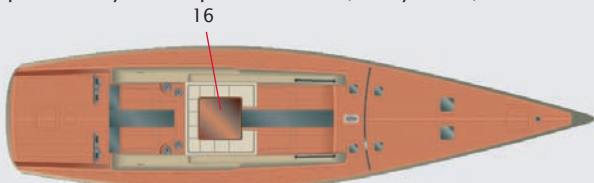
Общий вид



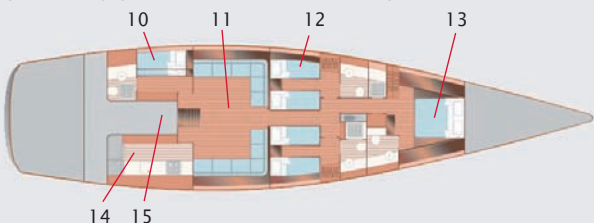
Планировка палубы в варианте "FD" ("Wally 80.4")



Планировка палубы в варианте "TotS" ("Wally 80.3")



Планировка внутренних помещений ("Wally 80.4")



Общий вид и планировка яхты серии "Wally 80"

1 — кормовая платформа; 2 — кормовой кокпит; 3 — рулевая колонка с пультом управления; 4 — лебедки; 5 — центральный кокпит со столиками; 6 — стеклянная кровля рубки; 7 — погон "автоматического" стакселя; 8 — световые люки; 9 — убирающаяся якорная лебедка; 10 — каюта экипажа; 11 — кают-компания; 12 — гостевая каюта; 13 — каюта владельца; 14 — камбуз; 15 — машинное отделение; 16 — центральный кокпит с прозрачным полом.



Палуба надстройки. В центре видно стеклянное покрытие "солнечной галереи".



Раскладные столики центрального кокпита. За ними хорошо видны необычной формы пульты на рулевых колонках.

Первое впечатление собравшихся: "Да это какой-то "Stealth"! Темно-серая с чуть коричневатым отливом лодка с низкой и "слепой" обтекаемой надстройкой разительно отличается от всех собратьев, мягко покачивающихся на воде по соседству. Традиционные для большинства парусных яхт сине-белые цветовые сочетания отсутствуют напрочь. В центре палубы, набранной из планок необычного серебристого цвета, — огромные световые люки.

Яхта может выпускаться (как с поддачи "Nautor" стало сейчас принято) с одним из трех вариантов планировки верхней палубы: "Flush Deck" (почти плоская палуба с небольшой надстройкой и большим кормовым кокпитом), "Terrace on the Sea" (такой же плоскопалубный вариант, но со вторым, просто огромным кокпитом в центре) и "Deck House" (с увеличенной в объеме надстройкой). Корпус яхты во всех трех случаях остается тем же самым, а вот планировка подпалубного пространства может меняться. Перед нами как раз был вариант "FD" — кстати, насколько мне известно, лодок с компоновкой "DH" жи-

вую еще (почти через два года после спуска на воду первого судна серии) нет вообще, а "TotS" существует пока в одном-единственном экземпляре\*.

Все подпалубное пространство в данном варианте планировки делится на две практически равные части: условно говоря, "общественную" и "приватную". "Приватная", находящаяся в носовой половине судна, включает каюту владельца и две гостевые каюты — все с собственными гальюнами. В "общественной" зоне размещаются кают-компания, камбуз и двухместная каюта экипажа. Кают-компания, занимающая почти всю ширину судна, выглядит просто гигантской — за двумя раскладными столами свободно расселись, не толкая друг друга локтями, 10 человек. Спокойно поместились бы и 15, думаю.

Планировка довольно демократичная: каюта экипажа выходит прямо в кают-компанию — правда, дверные

\* Насколько я могу судить по фотографии и эскизам, этот последний вариант больше подходит для того, чтобы катать девочек в хорошую погоду.

проемы и изолированного камбуза, и каюты экипажа обращены к сходному трапу и отдыхающим практически не видны. Выделенное штурманское место находится по левому борту кают-компания у трапа, штурман сидит лицом к корме. Не люблю, признаюсь, подобную компоновку, поскольку неизбежно залетающие через входной люк брызги — не подарок для карт и тонкой электроники (да и самому неприятно), и вообще предпочитаю сидеть лицом вперед по движению судна. Впрочем, знаю немало опытных яхтсменов, которые ни за какие коврижки не сядут за стол спиной к входному люку. Так что в этом решении есть свои минусы и плюсы. Штурманское место, естественно, комплектуется аппаратурой по желанию заказчика — на "нашей" лодке был установлен приборный комплекс компании "Raymarine". Высоко над приборной панелью помещен большой ЖК-дисплей для просмотра фильмов, второй такой же экран находится на противоположном борту — при большом количестве людей это удобнее, чем один большой экран.

Интерьер, на первый взгляд, оста-





вил двойное впечатление. С одной стороны, планировка достаточно удобна, а судно очень просторно. С другой, оформление кажется излишне простым и даже грубоватым, типичным для более дешевых судов. Большие плоские белые поверхности, лакированные вишневые панели, прямые углы, простые ручки дверец, нарочито примитивные (хоть и отполированные до нестерпимого блеска) поручни и стойки — все это, как сказал один мой немецкий коллега, «похоже на сильно увеличенную «Hanse». В этом отношении интерьер более ранней «Tiketitoo» (она же «Wally 88.2»), идеологически являющейся прародительницей «восьмидесятки», выглядит интереснее — он, конечно, еще более прост, но, на мой взгляд, стилистически выдержан точнее.

Однако не будем забывать о спортивном прошлом синьора Бассани, которое дает о себе знать даже в строительстве столь дорогих судов, и о его национальности — не будучи, честно говоря, поклонником подобного стиля в судостроении, я охотно проведу параллель между «Wally 80» и, скажем, «Lamborghini Countach»



Откидывающиеся комингсы яхты скрывают под собой проводку бегущего такелажа

или «Ferrari Testarossa» — быстроходными, даже внешне, автомобилями с откровенно спартанскими салонами. «О, итальянский дизайн: смотреть приятно, пользоваться — невозможно», — так высказался однажды Ян Каллум, звезда британского автомобильного стайлинга. Интересно, какая все же на практике обитаемость

этих холодных сдержанных интерьеров, больше напоминающих нарочито безликий офис какой-нибудь международной корпорации? Впрочем, столь необычное оформление явно может импонировать многим богатым людям (в первую очередь, из творческой среды) — хотя бы тем, что оно не похоже ни на какое другое.



Но не интерьером единым... В конце концов, все "Wally" очень быстроходны, многие их владельцы участвуют в тех или иных гонках (насколько мне известно, одна из новейших яхт верфи, к примеру, будет принимать участие в грядущей трансатлантической регате "Daimler/Chrysler Challenge"). Не составляет исключение и "80-я", относящаяся к катего-

рии "performance cruiser". И верхняя палуба яхты не дает ни малейшего повода в этом усомниться. Внешне это — абсолютно голая гладкая поверхность. Нет, разумеется, здесь есть кокпит, штурвалы, лебедки, комингсы, даже столики — все, как положено, но ощущение именно таково: палуба пуста. Как будто яхта только что вышла из жестокого шторм-

а, смывшего с борта все лишнее и плохо закрепленное.

Уникальная особенность планировки "Wally 80" (в любом из вариантов): наличие "солнечной галереи" — большей части палубы вдоль ДП, перекрытой многослойным закаленным стеклом со специально обработанной нескользящей поверхностью. Подобное решение обеспечивает исключительно высокую освещенность в помещениях судна, что зрительно увеличивает объем и без того немаленького подпалубного пространства 24-метровой лодки. Очень оригинальна проводка снастей бегучего такелажа — под откидывающимися комингсами: выглядит элегантно, но у меня вновь возникают противные мысли о ее практичности и долговечности. И опять скажу, что все это напоминает самолеты "Stealth" — такие же заглаженные, без выступающих углов и деталей. Минимальное аэродинамическое сопротивление, максимальный контроль рулевого за всем, что происходит на верхней палубе. Конструкторами предусмотрена даже специальная клавиша, блокирующая всю электрику и гидравлику, не позволяя ребенку или заигравшейся особе женского пола переложить киль с борта на борт или подобрать шкоты на фордевинде. Все



Стеклоянная раковина умывальника. Стильно, но функциональность сомнительна.  
Справа — столик в каюте владельца



Кают-компания яхты (вид на правый борт).  
Справа — штурманское место, над ним — ЖК-телевизор, за трапом виден вход в камбуз.





четыре лебедки, естественно, электрические ("Harken 1100") и приводятся в действие клавишами с элегантных пультов, больше напоминающих крылья какой-то диковинной птицы.

Кстати, о киле. Его приводные механизмы находятся под днищем яхты и совершенно не загромождают жилые помещения (интересно, кому же все-таки первому в голову пришла эта очевидная идея — "Wally Group" или "Innovation Yacht GmbH"?). Угол перекаладки его невелик — всего 38° на каждый борт, однако, как утверждает глава фирмы, при этом крен яхты уменьшается на 5—10°, в зависимости от курса и ветра. Главную же часть в обеспечении остойчивости судна вносит его большая ширина в сочетании с массивным и сильно заглубленным бульбиком.

Мы вышли в море при северо-восточном ветре скоростью около 9 м/с. Волнение было незначительно — 2–2.5 балла. К сожалению, ахи и охи не позволили нам нормально скоординироваться и снять полноценную полярную диаграмму, все внимание моих коллег, поочередно встававших к штурвалу на разных курсах, было приковано к необычным дизайнер-

ским решениям яхты. Споры нет, она очень необычна и привлекательна — но ведь ее ходовые качества значат для владельца ничуть не меньше!

В итоге могу ответственно заявить о двух замеренных нами величинах: 10 уз — в острый бейдевинд (TWA 30°) и почти 12 — на полном бакштаге (140°) под "прогулочным" геннакером. Управление яхтой очень легкое, почти "швертботное", сваливавшиеся периодически с гор порывчики оставляли ее совершенно равнодушной — ни малейшей тенденции на привод. Продольная центровка тоже на высоте — даже когда шестеро человек перешли из кокпита в кают-компанию, скорость упа-

ла всего на 0.12 уз. В общем, на ходу "Wally 80" — типичный "Farr", только уж совсем большой.

Что можно сказать в заключение? Пожалуй, лишь одно: независимо от личных симпатий и антипатий к тем или иным художественно-архитектурным решениям, яхтенный дизайн продолжает развиваться, в том числе в довольно экстравагантных направлениях. И хорошо, что появляются яхты, подобные этой, они — как необычная и острая приправа к давно знакомому блюду: необязательно употреблять в пищу, но приятно знать, что существует вкусовое разнообразие. Короче — "опасно, но здорово"! □



К сожалению, эта статья стала последней, над которой мы работали совместно с Майком. В ночь на 10 января 2005 г. британский корреспондент "Кия" скончался от инсульта в своем доме в Лондоне. Наше плодотворное сотрудничество оборвалось на самом взлете: в архиве журнала еще лежат статьи, написанные им, которые ему уже не суждено будет увидеть. Майк был заядлым яхтсменом с 30-летним стажем, опытным автомобилистом, он умер в возрасте всего 44 лет. У него остались жена и двое детей. Редакция "Кия" выражает глубокие соболезнования семье и друзьям Майка.

\* Создатели яхты "Distancia 60" ("Кия" № 185).



Артем Лисочкин  
Фото автора  
и Игоря Делигача



# «Arthur 26WA»

## ВО ИМЯ СТИЛЯ



В Финляндии ценят предметы старины и охотно на них катаются — так, немного перефразировав обращенные к Козлевичу слова Остапа Бендера, можно охарактеризовать отношение северных соседей к ретро. При посещении крупнейшей в Суоми бот-шоу “Vene”, традиционно проходящей в начале каждого года, складывается впечатление, будто к этому направлению имеет то или иное отношение едва ли не треть экспонатов — и любовно отреставрированные подлинные старинные экземпляры, и тщательно изготовленные “реплики” попадают буквально на каждом шагу. Но даже таким богатством выбора, оказывается, удовлетворены не все.

**И**зучив скандинавский рынок, мы поняли, насколько мало на нем по-настоящему стильных лодок, — говорит Юка Иккули, владелец базирующейся в Турку компании “Port Arthur”. — Восполнить этот недостаток было решено за счет таких кардинальных мер, как разработка собственной концепции и открытие нового судостроительного производства.

Сказано — сделано. Проект корпуса заказали известному финскому конструктору Свену Столе, с произведениями которого читатели “Кия” хорошо знакомы — это,

в частности, алюминиевые лодки “Silver”, а также катер “Raissport 2000”, выпускающийся ныне в Новосибирске под названием “Новолна-650” (см. № 192). Формовку корпусов и палубных секций решено было поручить эстонской компании “Klassik Paat Ou”, с которой “Port Arthur” давно сотрудничает в области производства аксессуаров — в частности, эстонцы поставляют кормовые надделки с купальными платформами для катеров “Karnic”, предлагаемые в качестве опции. Устраивали и качество, и довольно разумная цена, а также невысокие расходы на транспортировку готовой продукции — при развитой





## ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ КАТЕРА "ARTHUR 26 WA"

Длина, м:	
наибольшая .....	8.12
корпуса .....	7.35
Ширина, м .....	2.5
Осадка корпусом, м .....	0.30
Килеватость, град.:	
на транце .....	17
на миделе .....	24
Сухой вес, кг .....	2400
Вместимость, л:	
топливного бака .....	320
водяного танка .....	60
накопительной цистерны .....	60
Двигатель:	
тип .....	Турбодизель "Steyr 256"
мощность, л.с. ....	250
Тип привода .....	Угловая колонка "Bravo 1"
Пассажировместимость, чел. ....	8
Число спальных мест .....	2-3
Категория СЕ .....	С
Цена, евро .....	98 000

возможность остаться без электричества. Старомодного вида ветровое стекло здесь оснащено ультрасовременным электроподогревом (если присмотреться, внутри триплекса видны тончайшие металлические нити). При движении в сырую погоду с поставленным тентом, закрывающим переднюю часть кокпита, можно забыть о запотевании — странно только, что при всем этом великолепии мы не обнаружили обыкновенных «дворников». Пост управления в целом скомпонован удачно, все приборы на виду, есть планшет для карты, хотя дополнительное навигационное оборудование — скажем, эхолот и чарт-плоттер — ставить вроде бы некуда. Обнаружили мы и чисто кон-

системе паромных переправ перебраться корпуса с одного берега Финского залива на другой совсем не проблема. Святая святых — внешний дизайн, ради которого, собственно, и затевался проект, «нарисовали» Ян Иккули и его сын Юки вместе с Тармо Коухия, руководителем «Klassik Paat Ou».

Первый образец новой лодки, получившей название «Arthur 26 WA», был продемонстрирован широкой публике на выставке «Vene» в начале прошлого года. На тест «Кия» был предоставлен второй экземпляр, отличающийся от головного типом привода — вместо водомета, под который изначально проектировался корпус, он был оборудован поворотной-угловой колонкой «Bravo 1».

### В стиле ретро

Поостережемся утверждать, что «Arthur 26 WA» являет собой истинный прорыв в области внешнего дизайна, но все же лодка действительно получилась довольно стильной. Облик ее навевает ассоциации с шестидесятыми годами прошлого века — так сказать, ретро средней возрастной категории. Кстати, подобные «стилизации» выпускает целый ряд скандинавских фирм — в частности, при первом знакомстве с новинкой от

«Port Arthur» почему-то сразу вспомнились катера шведской компании «Coronet».

При этом неувидимый налет старины в облик «Arthur 26 WA» привнесут, как ни странно, не палубная секция с надстройкой, а в основном обводы корпуса — прежде всего его кормовая часть с характерно «заваленными» внутрь бортами и расширяющимся книзу транцем. «Верх» лодки — это более-менее типичный, существующий вне времени «walkaround», и на ретро-стиль здесь работают разве что конфигурация рамки ветрового стекла и отделка из красного дерева, а также капот мотора, расположенный в середине кокпита, словно в расчете на классический наклонный вал, хотя на предоставленной на тест лодке была установлена угловая колонка (для стыковки ее с двигателем потребовался дополнительный промежуточный вал).

Старина стариной, но капот мотора, играющий также роль дополнительного сиденья, откидывается одним нажатием кнопки. Резервного способа его открывания не предусмотрено, но схема с двумя аккумуляторами — основным и стартерным, включаемыми как вместе, так и по отдельности, практически исключает





## РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ КАТЕРА "ARTHUR 26WA"

(нагрузка — 4 чел. плюс 100 л топлива, скорость ветра — 2–3 м/с, высота волны — 0.1–0.2 м, темп. воздуха — 10°C, место испытаний — зал. Каллалахти, Хельсинки)

ОБ/ МИН	СКОРОСТЬ, УЗ (КМ/Ч)	УРОВЕНЬ ШУМА, дБ (А)*		
		ЗОНА 1	ЗОНА 2	ЗОНА 3
600	0.0 (0.0)	71*	65	68
600	2.3 (4.3)	72	69	97
1000	4.8 (8.9)	76	70	70
1500	6.5 (12.1)	74	72	73
2000	7.9 (14.7)	77	74	70
2500	11.8 (21.9)	77	73	71
3000	20.9 (38.6)	76	73	71
3500	26.1 (48.3)	76	73	72
3600	33.5 (61.9)	76	74	72

\* Зона 1 — кормовой диван, зона 2 — сиденье водителя и пассажира, зона 3 — внутреннее пространство каюты



структурско-дизайнерский огрех — крышка входа в каюту задевает за рамку ветрового стекла, оставляя царапины на краснотерной окантовке, а при открывании в дождливую погоду скопившаяся вода скатывается с крышки внутрь каюты, прямо на тиковый настил.

Основные размерения 26-футовика уже позволяют особо не экономить на мелочах, распределяя обитаемое пространство, но Свен Столе все же предпочел пойти на компромисс, чтобы увеличить внутренний габарит каюты по ширине — проходы вокруг нее приподняты относительно настила кокпита настолько, что понадобилась промежуточная ступенька. Впрочем, высота стеклопластикового фальшборта, увенчанного мощными стальными релингами, вполне достаточна для того, чтобы чувствовать себя при "хождении вокруг" уверенно и безопасно. Даже с приподнятыми проходами боковые иллюминаторы при виде сбоку "проваливаются" за фальшборты, и разглядеть изнутри окружающую обстановку удается разве что при значительном крене. Крышка каюты снабжена прозрачным люком

— прежде всего световым и вентиляционным, поскольку при компоновке "walkaround" необходимость использовать его в качестве дополнительного выхода возникнет едва ли.

Под крышей уместились не только двуспальный V-образный диван, но и кабинка гальюна с прокачным унитазом, а также камбузный уголок — без плитки, но с мойкой-умывальником. В соответствии со строгими нормами ЕС фановая система лодки оборудована накопительной цистерной.

При всей утилитарности компоновки лодка явно претендует на роскошь — красное дерево, тиковый ламинат, мягкие подушки из белого винила, очень похожего на натуральную кожу... Впрочем, подушки легко снимаются, и интерьер кокпита приобретает более-менее "рабочий" вид. Особенно забавно при этом смотрится спинка водительско-пассажирского сиденья, смахивающего на садовую скамейку из красного дерева. Навести внутри порядок — например, после удачной рыбалки, для которой столь хорош "walkaround" — проще простого: голый пластик легко моется, тем более что самоотливной кок-

пит снабжен очень широкими шпигатами, быстро освобождающими лодку от воды.

В транце есть "калитка", ведущая на поистине безразмерный купальный кринолин. В него, в свою очередь, встроен довольно большой люк. Подобраться через него к инспекционному лючку водомета, наверное, можно без проблем, но для замены винта угловой колонки он все же коротковат. Увы, установленный здесь откидной трапик не дополнен каким-либо поручнем, так что вылезать на площадку с воды будет не так-то просто.

### Колонка вместо водомета

Как уже отмечалось, катер изначально проектировался под водомет, и доставшийся нам вариант с меркрузерской колонкой был экспериментальным. Поэтому на кое-какие моменты пришлось временно закрыть глаза — доводка модификации с колонкой, начатая в прошедшем сезоне, продолжится и в нынешнем.

Самым шумным местом после запуска 250-сильного турбодизеля "Steyr" оказалась, как ни странно, не передняя часть кокпита, соседствующая с двигателем, а зона кормового дивана, из-под которого отчетливо доносился гул подшипников промежуточного вала. Представители компании-производителя нас заверили, что в самом скором времени эта проблема будет решена. Мотор же вел себя довольно тихо, во многом благодаря хорошей шумоизоляции капота — разница уровня шума при закрытом и открытом капоте составила ни много ни мало 6 дБ (А).

На малом ходу "Arthur 26 WA" немного зарыскивает — Впрочем, стелкаться с подобным явлением нам доводилось на многих лодках, и особых неприятностей оно не доставля-







ет. Выход на глиссирование занимает около 5 с, кормовой дифферент при этом невелик и не вызывает желания привстать с водительского сиденья, хотя и стоя рулить достаточно удобно. В диапазоне 2700–3000 об/мин следует бодрый “подхват”, вызванный работой турбонаддува. С нагрузкой 4 чел. скорость по тихой воде Каллалахти превысила 60 км/ч — достойный показатель при подобном соотношении мощности и веса.

При первых же попытках выжать “максималку” с помощью триммера мы поняли, что воспользоваться откидкой здесь удастся разве что на малой скорости при подходе к мелководью — после пары коротких нажатий на кнопку “Up” винт подхватил воздух и потерял упор, а стрелка тахометра резко метнулась вправо. Такая же история приключилась и при более-менее крутом развороте. Точно указать причину подобного явления не беремся, можем лишь высказать предположение, что из-за каких-то особенностей корпуса колонку следовало установить чуть ниже. (Позже мы связались с конструктором Свеном Столе, который подтвердил, что решение проблемы крылось именно в положении привода, которое после наших испытаний было изменено).

За исключением упомянутого поведение лодки на воде можно оценить довольно высоко. На среднем и максимальном ходу “Arthur 26 WA” уверенно стоит на курсе и мягко, без брызг и прыжков, преодолевает крутую кильватерную волну (по причине тихой погоды волновые условия пришлось создавать самим). Маневренность тоже на высоте — в тесноте гавани, забитой разномастными судами, и во время швартовки мы чувствовали себя более чем уверенно.

Кстати, все второстепенные швартовные утки — выдвигаемые, типа “pull-up”. В положении “по-походному” они убираются заподлицо с палубой, что удобно при той же рыбалке — меньше риск запутать снасти или просто о них споткнуться. Очень хорошо, что пара уток размещена на миделе, в непосредственной близости от поста управления — это позволяет при коротком подходе к берегу в одиночку обойтись одним прижимным концом. Кранцы удобно вязать на длинный релинг, и только для кормового достаточно большую утку приходится “делить” со швартовным концом.

Отметили мы и удачное расположение заливных горловин 320-литрового топливного бака и 60-литрового водяного танка — на планшюре кокпита по правому борту, позволяющее заправить лодку не только у цивильной береговой колонки, но и более распространенным в России способом — из канистр.

### Резюме

Можно, наверное, в очередной раз порассуждать о преимуществах компоновки “walkaround”, ее практичности и безопасности, но главная особенность “Arthur 26 WA” все же не в этом. Тому же любителю рыбалки наверняка удастся подобрать подходящий вариант и за несколько меньшие деньги, а ценители комфорта, скорее всего, предпочтут что-нибудь с классической “крейсерской” планировкой, вполне уместной на 26-футовике. Здесь как раз тот случай, когда практические соображения способны отступить на задний план, выдвинув на первое место желание выбиться из общей массы. “Arthur 26 WA” с его неуловимым “привкусом” ретро — для тех натур, кто не желает быть как все. Эксклюзивность лодки подразумевает и относительно небольшой объем выпуска, так что шанс встретить на воде еще одного счастливого обладателя подобной стильной игрушки весьма и весьма невелик. □



Катер “Arthur 26 WA” предоставлен для испытаний компанией “Порт-Артур” (Санкт-Петербург), тел. (812) 322-3891, 322-3895; [www.pilotbook.ru](http://www.pilotbook.ru), [www.portarthur.ru](http://www.portarthur.ru), [info@portarthur.ru](mailto:info@portarthur.ru)

Тест-группа “Кия” выражает признательность компании “CrafTech Oy” (Хельсинки) за содействие в проведении фотосъемки



А. Л.  
Фото автора



# «Гепард-560»

## от Риги до Москвы

**ТЕСТ**  
КАТЕРА и ЯХТЫ

Формально лодки московской фирмы «Патриот» еще не бывали на редакционных тестах, но фактически с некоторыми ее моделями мы хорошо знакомы — помимо собственных разработок, здесь широко применяют практику сотрудничества с другими отечественными судостроительными компаниями, приобретая у них оснастку и «ноу-хау». В частности, под маркой «Патриот» давно выпускаются «Дельта» и «Омега» петербургской фирмы «Курс», хорошо известные читателям «Кия». Новинка «Гепард-560», испытанная на нашей «мерной миле» в ноябре прошлого года, представляет собой в этом плане нечто среднее: корпус ее, спроектированный известным рижским конструктором и гонщиком Евгением Слетиным, «в другой жизни» принадлежал скоростной мотолодке «Викинг», а палубная секция целиком и полностью разработана специалистами «Патриота».

Свой первый «Викинг» известный рижский конструктор и гонщик Евгений Слетин создал еще в 1980 г., успешно выступив на нем на традиционных соревнованиях на призы «Кия» и «Балтияс Дзинтарс». Эта едва ли не первая по настоящему современная стеклопластиковая мотолодка в СССР сразу послужила образцом для множества подражаний — чертежи ее в свое время были опубликованы в «Кия». С тех пор «Викинги», которые с начала 90-х выпускаются серийно, неоднократно совершенствовались и модернизировались, но главная направленность основанного еще в советские времена бренда осталась прежней — произведения Слетина нацелены прежде всего на достижение высоких скоростей и уверенное исполнение экстремальных маневров. Именно эти качества и определили выбор «Патриота», подыскивающего подходящий корпус для новой лодки спортивной направленности. Москвичи остано-





лись на самом крупном из трех выпускающихся ныне «Викингов», матрица которого и легла в основу 5.6-метрового «Гепарда». А вот палубная секция новинки была создана «с нуля». При этом ее производители предпочли вариант планировки, встречающийся на отечественных лодках сравнительно редко.

#### Bowrider

Так согласно западной терминологии принято называть планировку, во многом являющуюся дальнейшим развитием хорошо знакомой «классической» (или «автомобильной») схе-

#### ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ МОТОЛОДКИ «ГЕПАРД-560»

Длина, м .....	5.6
Ширина, м .....	2.1
Килеватость на транце, град. ....	18
Сухой вес, кг .....	550
Емкость, л:	
топливного бака .....	150
водяного танка .....	23
Мощность ПМ, л.с. ....	115–150
Пассажировместимость, чел. ....	5
Грузоподъемность, кг .....	500
Цена, евро .....	9900

мы. В отличие от «классики» с западленным носом носовая часть «боурайдера» оборудована дополнительным треугольным кокпитом, также снабженным полноценными мягкими сиденьями, доступ в который осуществляется через проход между двумя бортовыми консолями — а скорее, вырез в переборке основного кокпита, приборной панели и ветровом стекле. Кстати, многие фирмы на основе одного и того же корпуса выпускают и лодки с «автомобильной» компоновкой, и «боурайдеры», причем при виде сбоку практически неотличимые.

Последние более всего распространены в США, а также на юге Европы — два открытых кокпита подразумевают эксплуатацию в достаточно мягком климате. Используют такие лодки в основном для коротких скоростных прогулок, а также буксировки воднолыжников, парашютистов и т.п. Если судить по зарубежным рекламным проспектам, носовой кокпит здесь требуется только для того, чтобы разместить на борту побольше симпатичных девиц в разноцветных купальниках, однако россияне, нередко оценивающие любую технику прежде всего с точки зрения ее универсальности, наверняка отыщут и иные преимущества — например, дополнительное пространство очень пригодится на рыбалке. Кстати, большинство алюминиевых «Silver», ориентированных на рыболовов, решены по очень похожему принципу. А вот стеклопластиковые «боурайдеры» отечественного производства можно буквально пересчитать по пальцам. В качестве ближайшего конкурента



Для установки мотора со «сверхдлинным» дейдвудом высота транца была увеличена до 640 мм





“Гепарда” назовем, к примеру, схожий по размерениям “Гарпун” нижегородской компании “Пласт” (см. № 181).

При первом осмотре “Гепард” оставляет весьма отрадное впечатление — и по уровню исполнения, и по общим дизайнерским решениям. Разработчики палубной секции явно изучили не один зарубежный прототип, переняв множество полезных мелочей, но при этом создали свой собственный, вполне узнаваемый образ. Стремительность “спортивного” силуэта еще более подчеркивается характерной для скоростных машин ярко-красной расцветкой, навевающей не только “лодочные”, но и “автомобильные” ассоциации. Сдвоенный кокпит радует современными очертаниями панелей, грамотным расположением контрольных приборов, переключателей и всякой сервисной мелочевки, а также двухцветными подушками сидений — собственного производства, но выглядящими вполне “фирменно”.

Лодка получилась не только привлекательной внешне, но и функциональной. В ограниченном объеме 5.6-метрового корпуса упрятано достаточное количество багажных отделений — помимо большого рундука под кормовым диваном, имеются два поменьше под сиденьями носового кокпита (это не считая форпика для якорного конца с якорем), а также длинный “локер” под пайлом, в котором легко поместятся водные лыжи или разобранные удильща. Предусмотрен и ряд полезных трансформаций. Откинув вперед водительское и пассажирское кресла, мы обнаружили пару сюрпризов. Под правым скрывается раковина умывальника, причем кран с насадкой-распылителем и кнопкой электропомпы подсоединен с довольно длинным шлангом, и если извлечь его наружу, то готов палубный душ.

Под левым — портативная газовая плитка. Правда, использовать ее на штатном месте наверняка придется с осторожностью — нижняя часть откинутого сиденья располагается чрезвычайно близко к огню.

В стандартное оснащение входит пластиковый столик с подстаканниками, устанавливаемый перед кормовым диваном. Если развернуть задом наперед кресла водителя и пассажира, устроиться за ним можно и впятером — правда, в некоторой тесноте. Отрадно, что в кормовом рундуке предусмотрено специальное место для его крепления по-походному, снабженное мягкими ремнями.

Да и вообще о внимании разработчиков к мелочам свидетельствуют, к примеру, такие вещи, как фигурные отформовки, позволяющие поддеть крышки рундуков, не ломая ногти, ручки возле пассажирских мест (хотя в глубоком кокпите вроде бы и без них безопасно даже при “адреналиновых” разворотах), удобный поручень возле купального трапа и бортовые огни, утопленные в фигурные ниши — нет риска отломать их при швартовке. Тент вместе с дугами укладывается в специальный отсек за кормовым диваном и накрывается крышкой — и удобно, и эстетично. В “стандарт” входит также аудиоподготовка, причем без музыки не останутся и пассажиры носового кокпита — один из динамиков вынесен на переднюю переборку правой консоли.

Единственно, место стыковки собственного лобового стекла и его развитых боковин выглядит с точки зрения дизайнера не очень аккуратно, хотя стекло “фирменное”, известной компании “Taylor Made”. Нам объяснили, что в этом-то и причина — изготовление “тейлоровского” стекла на заказ стоит дорого, оснастка оправдывает себя только при достаточно большом тираже, поэтому для первой партии

“Гепардов” на фирме подобрали готовые стекла от зарубежных катеров схожих размеров (в дальнейшем все же планируется устанавливать “родную” деталь). Случайным элементом оказались нам дешевенькие, не “морские” фары, установленные по бортам — заменить их можно за дополнительную плату. Забытой оказалась и одна хрестоматийная мелочь — в крышке самоотливного форпика нет ни отверстия, ни выштамповки для якорного конца (этот недостаток, вызванный спешкой, производители тоже обещают исправить). Заметили мы также, что стандартный пилон для крепления буксировочного фала, на вид достаточно мощный, явно коротковат — при боковых перемещениях фал должен задевать о капот мотора. Здесь тоже была виновата “предстартовая лихорадка” — раздобытый в последний момент “Suzuki DF140” оказался со “сверхдлинным” дейдвудом “UL”, отчего транец пришлось наращивать до 640 мм со всеми вытекающими последствиями.

#### Наследник “Викинга”

Представители “Патриота” сообщили, что испытания первого опытного образца “Гепарда” проводили с 115-сильным мотором и выяснили, что с точки зрения безопасности это для него далеко не предел. Управится ли он с большей мощностью? Принесет ли ее увеличение какие-либо положительные результаты? Это нам и предстояло выяснить.

Для первого испытательного выхода мы установили наиболее “тяжелый” винт из двух имеющихся — стальной диаметром 14 1/2 и шагом 25 дюймов (обычно их применяют на угловых колонках “Alpha 1” со стационарами “MerCruiser”). Примерно при 2000–2500 об/мин появился кормовой дифференциал (довольно умеренный и практически не влияющий на обзорность даже при сидячем положении водителя), и вскоре “Гепард” уже уверенно глиссировал. Выйдя на режим, лодка с максимально “занутренным” мотором слегка прилегла на левый борт, но этот эффект удалось убрать при помощи соответствующей кнопки триммера. При среднем положении дейдвуда удалось раскрутить мотор только до 4500 об/мин, скорость при этом составила примерно 65 км/ч. Дальнейшая откидка мотора прибавила еще чуть более 5 км/ч, но в районе 5000–5500 об/мин триммирование перестало способствовать приросту скорости, несмотря на увеличение оборотов, а реактивный момент гребного винта большого диа-



метра и шага все сильнее стремился повернуть штурвал вправо (лодка была оборудована обычной тросовой системой ДУ поворотом, а не “гидравликой”). Заметно сказывались побочные эффекты винта и при “раскрутке” на месте, когда перекладка руля влево на борт под прибавление газа вызвала крен более 45° (при развороте в противоположную сторону он был значительно меньше).

Поставив стальной “Solas” шагом 22 дюйма и несколько меньшего диаметра, мы сразу ощутили сдвиг в лучшую сторону. Разгон стал по-спортивному бодрым (выход на глиссирование занимал 3–4 с — на парутройку секунд быстрее, чем с “меркрузеровским” винтом), максимальная скорость выросла до 76 км/ч при 5800 об/мин, а побочные эффекты проявлялись не столь заметно.

Надо сказать, что в обоих случаях корпус вел себя молодцом — уверенно держал высокую скорость, не проявляя склонности к бортовой раскачке и зарыскиваниям. Единственно, на скоростях порядка 45–50 км/ч с откинутым мотором было отмечено плавное дельфинирование, исчезающее с дальнейшим ростом скорости. А за повороты с полного хода мы бы смело поставили пять с плюсом: при циркуляции диаметром всего 3–4 длины корпуса лодка идет с очень умеренным креном и четко держит намеченную траекторию — сорвать корму в “занос” у нас так и не вышло. Перегрузки в виражах действительно спортивные, и поручни для пассажиров установлены не зря. Место водителя в целом оборудовано неплохо — хороший обзор, удобная поза за рулем, легко читаемые приборы. Ковшеобразное кресло с хорошей боковой поддержкой надежно удерживает седока в крутом повороте. Но есть все же и пара замечаний: рулить стоя приходится “на полусогнутых”, по-



**РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ  
МОТОЛОДКИ “ПАТРИОТ-560”  
 (“ГЕПАРД-560”)**

(нагрузка — 2 чел. плюс 25 л топлива, ПМ — четырехтактный “Suzuki DF140” со сверхдлинным дейдвудом, ГВ № 1 — стальной диаметром 14 1/2 и шагом 25 дюймов, ГВ № 2 — стальной “Solas” диаметром 14 1/4 и шагом 22 дюйма, скорость ветра — 4–6 м/с, высота волны — 0.1–0.15 м, темп. воздуха — 1°С, место испытаний — оз. Бисерово, Московская обл.)

ОБ/МИН	СКОРОСТЬ, УЗ (КМ/Ч)	
	ГВ № 1	ГВ № 2
800	2.8 (5.1)	2.5 (4.6)
1000	4.0 (7.4)	3.6 (6.6)
1500	5.5 (10.1)	5.2 (9.6)
2000	10.7 (19.8)	6.5 (12.0)
2500	12.5 (23.2)	9.0 (16.6)
3000	21.0 (38.8)	17.8 (32.9)
3500	26.3 (48.6)	22.6 (41.8)
4000	30.9 (57.2)	27.8 (51.4)
4500	35.3 (65.3)	31.5 (58.3)
5000	38.5 (71.2)	35.1 (64.9)
5500	38.3 (70.9)	38.6 (71.4)
5800	—	41.2 (76.2)

скольку ноги упираются в штурвал и в сиденье (оно не регулируется в продольном направлении), а рукоятка газа-реверса установлена слишком близко к бортовой переборке, отчего оба испытателя заработали одинаковые ссадины на пальцах.

На ходу в лодке ничего не гремит и не дребезжит при любых оборотах мотора, хотя плеск воды из-под днища на малом ходу слышен довольно отчетливо.

Если говорить о скоростных показателях, то, по словам представителей “Патриота”, сравнимые результаты были достигнуты и с 115-сильным мотором. Именно такая мощность и будет рекомендована для повседневной эксплуатации. Запас “лошадей” может понадобиться разве что в особых условиях вроде буксировки воднолыжников и парашютистов, а также для выполнения совершенно, на наш взгляд, бессмысленного трюка под названием “кобра” — когда при резком старте с места с откинутым мотором лодка встает свечой.

**Резюме**

Симпатичная и добротнo выполненная лодка на основе проверенного годами скоростного корпуса. Довольно редкая для России компоновка “bowrider” — изначально прогулочная, но пригодна и для рыбалки за счет дополнительного носового кокпита. Благодаря богатому набору стандартного оборудования и продуманности в мелочах способна поспорить и с более крупными соперницами. Скорость и экстремальные маневры уверенно “держит”, но лодка это все-таки “спортивная”, а не гоночная, поэтому увлекаться мощностью не советуем — хотя бы из чисто экономических соображений. □

**Мотолодка “Гепард-560” предоставлена для испытаний  
ООО “Патриот”: Московская обл., Ногинский р-н,  
г. Электроугли, Сафоновский пер., 5  
Тел. (095) 748-0897, доб. 3445; 102-5524**





А. Л.  
Фото автора,  
Георгия Дорфмана  
и Юрия Петренко



# «Патруль» в родной стихии

**ТЕСТ**  
КАТЕРА И ЯХТЫ

Первый тест аэролодки с эластичным днищем «Патруль», выпускаемой саратовским предприятием «Торэкс», мы провели прошлым летом. Достаточно подробный рассказ об устройстве этой оригинальной машины и о ее ходовых качествах на воде и заросшем камышом мелководье читайте в № 190. Впрочем, во время испытаний создатели «Патруля» не раз подчеркивали, что в первую очередь это все-таки аэросани, а не лодка, и что его главная конструктивная особенность нацелена прежде всего на ледовую или снежную «дорогу». Поэтому с наступлением долгожданных холодов мы вновь отправились в Саратов, чтобы оценить, как чувствует себя «Патруль» в условиях русской зимы.

Напомним, что главным отличием саратовской машины от большинства существующих аэролодок является эластичное амортизирующее днище, поглощающее толчки при движении по неровным поверхностям. Первую такую амфибию под названием «Юкон» построил в конце 90-х новосибирский изобретатель Вадим Войлошников (см. № 169). Специалисты «Торэкса», сохранив сам ее принцип, в корне изменили конструкцию днища, повысив технологичность и надежность — в частности, ввели защиту бортов. Набор из шести подвижных полиэтиленовых секций толщиной 6 мм, находящихся друг на друга, представляют собой нечто вроде дополнительного наружного корпуса, «надетого» на основной стеклопластиковый, который опирается на них посредством десяти надувных баллонов. К планширю подвижные секции крепятся шнуровкой стальным тросиком. Конструкция лодки защищена целым рядом патентов.





И открытые, и затянутые тонким ледком полыньи не были помехой



Последняя модификация "Патруля" с новой передней панелью, более удобными легкосъемными сиденьями и отопителем

Силовая установка — 102-сильный впрысковый "Hirth"



Шестисекционный подвижной корпус крепится к планширю шнуровкой стальным тросиком

## ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ АЭРОСАНИ-АМФИБИИ "ПАТРУЛЬ"

Длина, м: .....	5.3
габаритная .....	5.3
корпуса .....	4.5
Ширина, м .....	2.0
Осадка, м .....	0.2
Сухой вес, кг .....	400
Емкость топливного бака, л .....	70
Высота под "фонарем", м .....	1.1
Двигатель: .....	
тип .....	"Hirth F30 ES"
рабочий объем, см <sup>3</sup> .....	1040
мощность, л.с. ....	102
Воздушный винт: .....	
число лопастей .....	3
диаметр, м .....	1.9
шаг, м .....	0.8
Грузоподъемность, кг .....	400
Цена, евро .....	24 800



Честно говоря, поначалу мы относились к амортизирующим свойствам подобного днища довольно скептически, но сомнения рассеялись сразу после спуска амфибии с трейлера — работу "подвески" можно наглядно оценить, попросту раскачивая стоящий на льду "Патруль" за дугу безопасности, словно автомобиль на амортизаторах. Согласно показаниям манометра на передней панели, избыточное давление в надувных баллонах составляет всего 0.10–0.15 атм — их ткань легко проминается рукой (к кормовым оконечностям баллонов можно подобраться, приоткрыв защитную шторку у транца).

Своим появлением на свет "Патруль" во многом обязан увлечению руководителя "Торэкса" Игоря Седова зимней рыбалкой, поэтому без характерных коротеньких удочек и ящичков не обошлось и на сей раз — в ходе теста двум амфибиям предстояло развезти по "точкам" рыболовов, собравшихся на базе отдыха. Расстояния, выглядевшие на карте довольно внушительно, не оказались помехой: "Патруль", который показал себя летом не самым быстрым ходоком (41–49 км/ч), на льду взял реванш — на заснеженных участках показатель на дисплее навигатора GPS легко переваливал за сотню. (По словам Игоря

Седова, в более сильный мороз по рыхлому снегу достижимы скорости порядка 125–130 км/ч). При этом эластичное днище показывает себя во всей красе — по плавности хода "Патруль" сравним с большинством СВП, мягко преодолевая на большой скорости снежные заструги и ледяные ухабы высотой 0.10–0.15 м.

Выяснилось, что, в отличие от СВП, двигаться можно не только по более-менее ровному льду или снегу, но и по острым торосам высотой более полуметра! Единственно, делать это надо не спеша, а к нагромождениям обломков льда подъезжать примерно под прямым углом, иначе машина соскальзывает вбок.

Что делать, если подобную ледяную стену вы углядели впереди при максимальной скорости? Ведь тормозов, как у той же канадской аэролодки "Хаски", оборудованной кормовым скребком, у "Патруля" нет...

Между тем технология остановки здесь простая, хотя и весьма своеобразная: резкой перекладкой штурвала разворачиваем "Патруль" задом наперед и, удерживая в этом положении, продолжаем давить на газ до упора. Разворачивать "Патруль" перед торможением лучше всего в левую сторону — маневру помогает ре-



Основной корпус опирается на подвижный посредством десяти надувных баллонов



активный момент воздушного винта правого вращения. Тяга винта, направленная против движения, оказывается куда эффективней любого скребкового тормоза — на практически чистом, лишь слегка припорошенном снегом льду длина “тормозного пути” со скорости 60 км/ч составила чуть более 30 м (в ходе испытаний мы контролировали скорость по навигатору GPS, а разворот на 180° начинали сразу после пересечения нанесенной на лед контрольной линии). Примерно такое же расстояние потребовалось бы для остановки автомобиля на сухом асфальте!

Кстати, наиболее популярным транспортным средством у саратовских любителей зимней рыбалки, как мы заметили, является мотоцикл с коляской — скорее всего, по экономическим соображениям. Утопить его в полынье, наверно, не так жалко, как дорогой автомобиль или снегоход. Из-за сильного течения некоторые протоки между заснеженными островками остались незамерзшими. Границу льда и воды “Патруль”, превращаясь из аэросани в лодку и обратно, проходит практически незаметно, хотя есть одно “но”: при скорости выше 40–45 км/ч на воде машина заметно дельфинирует (мы отмечали это еще при летних испытаниях), поэтому лучше заранее сбросить газ.

При торможении разворотом следует внимательно оценивать “дорогу” на участке остановки — попадание задним ходом на отвесный торос или приподнявшийся над общей поверхностью льда край трещины способно привести к жесткому удару и повреждению кормовой подвижной секции днища — пусть и “косметическому”, не мешающему продолжать движение. Кстати, при движении кормой

вперед на снегу нижняя кромка транца амфибии работает подобно ножу бульдозера, что еще больше сокращает тормозной путь — не зря кормовые оконечности баллонов прикрыты откидной шторкой.

Управляется “Патруль” примерно так же, как любая аэролодка и СВП — чем меньше сопротивление поверхности (например, на чистом льду), тем сложнее “заправить” его в намеченную траекторию поворота. Автомобильные или лодочные навыки здесь неприменимы — летящая по льду амфибия скорее сродни самолету, только “измерений” здесь два, а не три. Боковой ветер, скажем, вынуждает порой двигаться по прямой немного боком. В поворотах следует работать не только рулем, но и газом, а при необходимости кардинально изменить курс на большой скорости наверняка придется пару-тройку раз уже описанным приемом развернуть машину кормой вперед.

Удерживать же “Патруль” на прямой проще простого, особенно при наличии снега, когда курсовой устойчивости способствуют продольные профили днища. Главное — не делать резких движений рулем, тем более что управление довольно “острое”. Все действия с органами управления должны быть плавными. Приноровившись, вполне можно рулить и колесом.

Мощности чуть более 100 л.с. оказалось вполне достаточно для преодоления крутых подъемов — чтобы влезть на 10-метровую горку с 30-градусным уклоном, почти не требуется предварительный разгон. При этом даже при боковом скольжении — казалось бы, совершенно неуправляемом — всегда есть возможность вновь обрести контроль над машиной, если

развернуть ее носом к вершине и прибавить газ. Впрочем, лучше просчитывать обстановку на несколько ходов вперед, дабы исключить риск скатиться на дерево или какое-либо иное препятствие. Кстати, на изобилующем кочками береговом рельефе “Патруль” даст сто очков вперед тому же СВП — здесь нет воздушной подушки, способной “утечь” из-за неплотного прилегания ограждения к дороге, вся мощность мотора направлена на создание тяги (у СВП часть ее неизбежно расходуется на надув), а плавность хода благодаря амортизации днища на высоте.

Новенький серийный образец “Патруля” был оборудован автономным отопителем “Webasto”, но не подвел нас и старый экземпляр без “печки”, испытанный еще прошлым летом — несмотря на все опасения, при 5-градусном морозе “фонарь” кабины не обмерзал изнутри даже при длительных остановках с полным экипажем. Впрочем, все равно хотелось бы видеть вместо тоненького прозрачного поликарбоната нормальное лобовое стекло с дворниками — в сильный снегопад они сослужат добрую службу.

### Резюме

Серьезный конкурент судов на воздушной подушке, отличающийся сравнительно плавностью хода, но лишенный большинства их недостатков — прежде всего в части движения по сложному рельефу, надежности и использования мощности. Идеальная машина не только для зимней рыбалки, но и для исполнения более серьезных функций, оправдывающих ее название — например, спасательных. Практичность практичностью, но “Патруль” способен дарить и просто радость от самого процесса вождения. К числу его основных недостатков отнесем высокий уровень шума, который вынуждает экипаж использовать защитные наушники и вызывает обоснованное раздражение окружающих, склонность к дельфинированию при движении по воде, а также цену. Увы, при нынешних объемах выпуска амфибии рассчитывать на изменение последнего показателя в сторону уменьшения не приходится. □

Можно двигаться даже по острым торосам — правда, не спеша

### РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

(нагрузка — 2 чел. плюс 40 л топлива, скорость ветра — 2–4 м/с, темп. воздуха — минус 5°С, “дорога” — припорошенный снегом лед, место испытаний — р. Волга, Саратов)

Максимальная скорость, км/ч ..... 108  
Тормозной путь со скорости 60 км/ч, м ..... 32–35



Аэросани-амфибия “Патруль”  
предоставлена для испытаний  
ООО “Торэкс”:

410086, Саратов, ул. Елшанская, 5,  
тел./факс (8452) 45-00-02,  
45-00-05, [torex@renet.ru](mailto:torex@renet.ru)



# Buster<sup>®</sup>

УВЕРЕННОЕ ПЛАВАНИЕ  
СО СПОКОЙНОЙ ДУШОЙ



## Force

**ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР BUSTER В РОССИИ.**

Пакетные предложения с моторами Honda и Mercury.

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

**ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ  
РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ.**

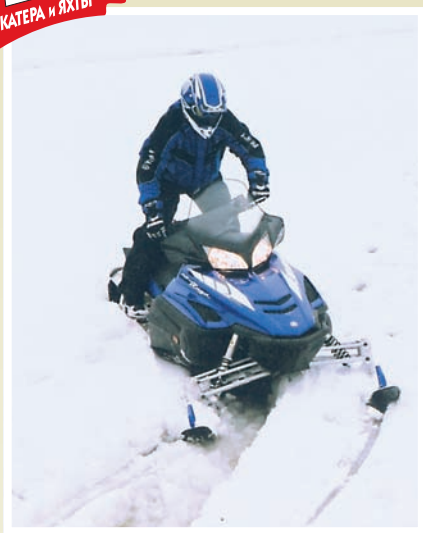


# Немного о самодостаточности

Игорь Владимиров  
Фото автора

## СНЕГОХОДЫ «YAMAHA» НОВОЙ СЕРИИ «RS»

**ТЕСТ**  
КАТЕРА и ЯХТЫ



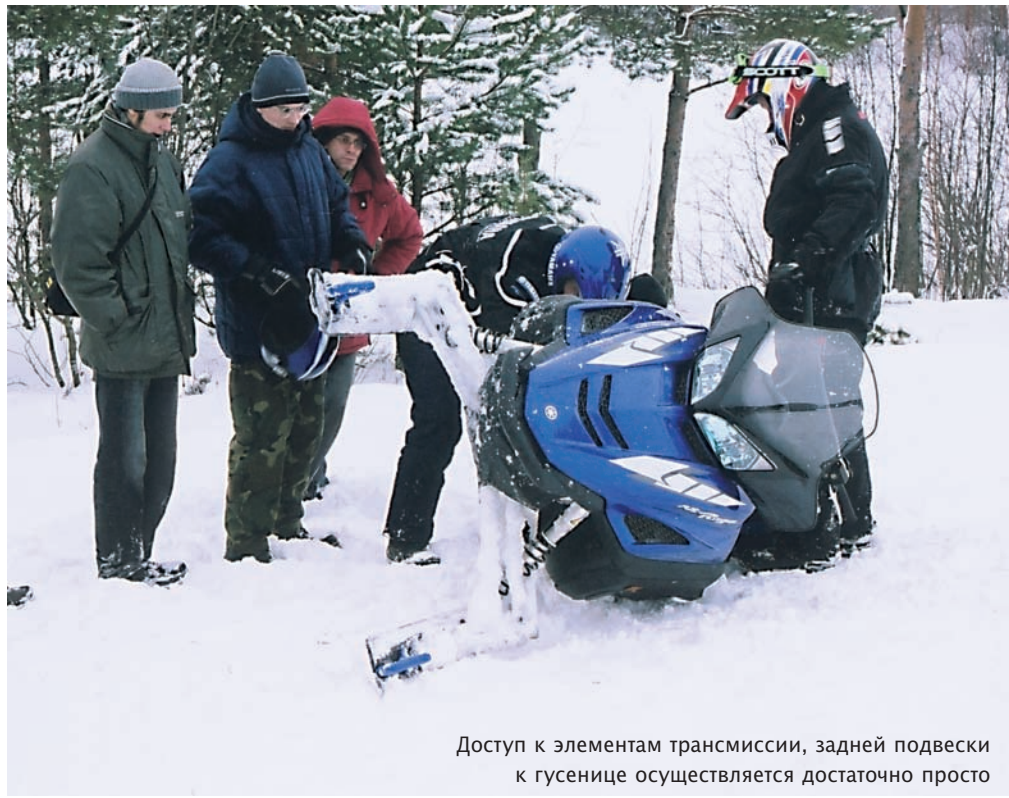
В мире снегоходов, как, впрочем, и в мире малой колесной техники, каждый производитель пытается держаться определенных ориентиров. Кто-то стремится поразить потенциальных покупателей удобством своих

изделий или их феноменальными возможностями, кто-то делает агрессивные аппараты, кто-то ... "Yamaha" же традиционно следит за тем, чтобы ее продукция представляла собой сплав качества, комфорта и функциональности.

Снегоходы серии "RS" появилась в прошлом, 2004-м, году и сразу привлекли к себе внимание ценителей надежности и удобства. Практически все машины новой серии обладают многими внешними и внутренними элементами, унаследованными как от серии "RX", которая объединяет снегоходы для экстремального спорта и гонок, так и от более спокойных, предназначенных для развлечений или работы. Однако "фамильные" черты явно проглядывают не только в их внешности, но и в конструкции шасси и моторов.

Тест, организованный официальным дистрибьютором "Yamaha Motor Co. Ltd" — компанией "Петросет-Большой", проходил не в самых благоприятных погодных условиях. Речь, разумеется, не о homo sapiens, многие из которых все-таки умудрились основательно продрогнуть, а о технике, которой не очень нравится почти плюсовая температура, а также влажный и тяжелый снег. В роли "кроликов", которые стали предметом изучения журналистов с различным





Доступ к элементам трансмиссии, задней подвески к гусенице осуществляется достаточно просто



При полностью забитой снегом задней подвеске "Rage" продолжает движение

опытом управления зимней техникой, были взяты туристский "RS Venture TF" и спортивный "RS Rage". "Различный опыт управления" в данном случае упомянут не для красного словца, а, как принято говорить, "по делу", к которому мы еще вернемся.

Итак, одевшись в соответствии с погодой и предстоящими приключениями, большинство присутствовавших на тесте начали по очереди осваивать новую технику. Так как природа подготовила участникам теста сюрприз — на озере, где предполагалось провести пробные заезды, под "тяжелым" и вязким снегом толщиной около 15 см был слой воды сантиметров этак пять и только потом начинался лед — представители "Петросет-Большой" быстро организовали новую трассу. И надо отдать им должное — несмотря на спонтанность прокладки новой трассы, на ней были и крутые подъемы, и резкие повороты, и трамплинчики, и хороший "прямик", на котором можно было "поотжигать" по полной.

Первым подопытным, который попал в руки, оказался новый "турист" "RS Venture TF". У этого снегохода есть практически все, что необходимо для путешествий, начиная от 115-сильного четырехтактного мотора и длинной гусеницы и кончая такими мелочами, как специальный разъем для подключения внешних потребителей электроэнергии (к примеру, подогрева шлема). Разгон "туриста" нельзя сравнивать с тем же процессом у спортивной машины, однако у "RS Venture TF" достаточно резвый старт как с одним водителем, так и с дополнительной нагрузкой, в роли которой выступа-

#### ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ СНЕГОХОДОВ СЕРИИ "RS"

ХАРАКТЕРИСТИКА	"RS VENTURE TF"	"RS RAGE"
Двигатель	4-тактный, 3-цилиндровый, с жидкостным охлаждением	4-тактный, 3-цилиндровый, с жидкостным охлаждением
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	973	973
Мощность, л.с.	115	115
Длина × ширина × высота, мм:		
– снегохода	3200/1250/1270	3000/1250/1190
– гусеницы	3840/380/32	3450/380/32
Вес, кг	291	261
Объем топливного бака, л	38	38
Цена, долл. США	13 990	12 990



Клавиши управления на руле одинаковы и у "спортсменов", и у "туристов"

ет пассажир. Благодаря гусенице длиной 384 см и оригинальной конструкции задней подвески, можно быть уверенным, что при полном нажатии на курок газа снегоход сразу же начнет свой бег, не зарываясь в снег. На снегоходы серии "RS" устанавливается трехцилиндровый четырехтактный двигатель "Genesis" с неплохой тягой практически во всем диапазоне оборотов. При этом оригинальная выпускная система значительно снижает шум на водителемском и пассажирском местах, и выхлопные газы остаются за кормой, а не под капотом. Выпускная систе-

ма отличается от традиционной снегоходной тем, что выхлопные трубы проходят через корпус и выходят в задней части машины.

Современная передняя подвеска имеет несколько вариантов настройки, что делает езду комфортной как при полной нагрузке, так и порожнем — с одним водителем. Задняя подвеска "ProComfort" также имеет свои собственные настройки, которые позволяют точно подобрать ее жесткость для различной нагрузки. Правильная регулировка подвески влияет не только на удобство поездки, но и на безопасность движения.





Под капотом нашлось место и для запасного ремня, и для “бардачка”

Передняя подвеска “RS Rage” имеет тонкую настройку

При езде по укатанной трассе в одиночку не очень приятные ощущения возникают при преодолении небольших продольных валов, образующихся после проезда другого снегохода. Однако продольную раскачку, которая при этом возникает, можно “убрать” двумя способами: либо правильно настроив жесткость подвески, либо немного сбросив скорость.

Из-за большой длины “RS Venture TF” на нем не очень удобно маневрировать среди деревьев на большой скорости, хотя, если трасса имеет укатанное покрытие, то достаточно снизить скорость, и эта проблема исчерпана. Небольшие поперечные валы, а также пригорки высотой до метра лучше преодолевать, немного снижая скорость в начале подъема с таким расчетом, чтобы на вершине передняя подвеска не разгружалась и лыжи имели хорошее сцепление с поверхностью движения. Как только лыжи перевалят верхнюю точку, а передняя часть гусеницы уцепится за вершину, можно прибавить скорость. Иными словами, поведение этого “туриста”

полностью соответствует всем нормам и правилам управления, которые сегодня предъявляются к снегоходам данного класса.

При движении по целине — в нашем случае по вязкому мокрому снегу — разгон по прямой происходит очень даже неплохо. Правда, при входе в поворот и попытке “отвесить” снегоход лыжи соскальзывают с колеи в силу того, что задняя подвеска проваливается и снегоход получает дифферент на корму. В данном случае удалось резким перемещением вперед и прибавлением газа заставить лыжи войти в нормальный контакт. Видимо, стоило подумать о специфической настройке с учетом качества снежного покрытия.

При движении по ровному укатанному снегу “RS Venture TF” ведет себя вполне предсказуемо, позволяет быстро разогнаться и долгое время ехать на высокой скорости, притом с большим комфортом. Повороты на укатанной трассе лучше совершать в традиционном для туристских машин стиле — чуть сбросив скорость непосредствен-

но в момент поворота, чтобы немного загрузить переднюю подвеску.

Как правило, при езде на снегоходах опытные водители не часто пользуются тормозами, снизить скорость помогает простой сброс газа. Новый двигатель серии “Genesis” очень неплохо позволяет замедлить бег снегохода, достаточно только отпустить курок газа. Тормозами целесообразно пользоваться лишь при экстренных случаях и быстрых маневрах на ограниченных площадях.

Место пассажира устроено со всем возможным для снегохода весом около 300 кг комфортом. Удобная спинка, хорошие поручни, специальные подножки-упоры и эргономичное сиденье позволяют прочно зафиксировать тело и получить реальное удовольствие от полета над снежными просторами. Несмотря на двухместную конструкцию, на сиденья можно разместиться и втроем. Это, конечно, запрещено инструкцией, однако не попробовав мы не могли. И, как показал наш опыт, в крайнем случае, т. е. когда решается вопрос здоровья

**ПЕТРОСЕТ-БОЛЬШОЙ**

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР YAMAHA MOTOR CO LTD

**YAMAHA**

**Без проблем!**

**продажа и обслуживание мототехники\*\*\***

**\*\*\* обновленный YAMAHA-ЦЕНТР на ПЕТРОГРАДСКОЙ**



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](http://www.petroset.ru)

товар сертифицирован





Новая передняя подвеска в любых условиях сохраняет свои качества

или жизни и инструкции уже не играют роли, на “RS Venture TF” можно перевозить и троих, при этом не очень сильно рискуя.

Вторым “подопытным кроликом” оказался “RS Rage” — одна из спортивных моделей новой серии, которая, хотя и оснащена тем же четырехтактным двигателем, что и “турист” “RS Venture TF”, однако имеет принципиально другую конструкцию. Оно и понятно — машина-то создана совершенно для других целей.

Разница в классах и возможностях этих машин ощущается практически сразу: у “RS Rage” немного другая посадка водителя, хороший старт с места, более четкая управляемость на трассе и в поворотах, ну и вообще — больше спорта, больше эмоций. Пояним чуть подробнее. На “RS Rage” можно эффектно стартовать, перенести тело ближе к корме, затем, привстав “в стременах” и разгрузив переднюю подвеску, совершить скачок, а далее, сместившись вперед и загрузив переднюю подвеску, продолжить ускорение уже при хорошем контакте лыж со

снегом. “Спортсмен” уверенно идет в поворот, даже при движении в гору. Его проще откренивать телом, чем большого и тяжелого “туриста”. Он не только легок на подъем, но и лучше держит направление при продольных валах. Словом, “RS Rage” — “правильный” снегоход для одиночных развлечений. Правда, слово “развлечение” в данном случае можно понимать по-разному. По личным ощущениям, это — “универсальный” спортсмен, который одинаково хорошо идет как по трассе, так и по целине, на нем можно и серьезными делами заниматься, и удовольствие от езды получать. При этом у него много преимуществ по сравнению с некоторыми конкурентами. Он не слишком резв, однако с ним проще иметь дело в момент совершения маневров, его тяге могут позавидовать многие двухтактные машины, его двигатель в большинстве режимов работает тише, ну а выхлоп осуществляется сзади, за кормой, о чем уже упоминалось. В чем основное отличие от прочих представителей данного класса, точно и кратко сформулиро-

вать трудно, одно можно с уверенностью констатировать — “RS Rage” подкупает тем, что, с одной стороны, его несложно понять, а с другой — он легко подчиняется вашим приказам, главное при этом не мешать ему.

Теперь надо сказать об общении с этими снегоходами участников теста. Те, кто поопытнее, практически сразу поехали в достаточно приличном темпе, который задавал ведущий — сотрудник компании “Петросет-Большой”, выполняющий роль “сдерживающего” инструктора. Те же, кто до этого либо не ездил на снегоходах, либо имел очень скромный опыт вождения, после небольшого инструктажа ездил вполне достойно. Поэтому можно сделать вывод о том, что “Yamaha” серии “RS” “всем возрастам покорна”, что, в принципе, полностью согласуется с политикой фирмы, которая долгие годы помимо снегоходов выпускает и мотоциклы, и ATV, и лодочные моторы.

Обе машины — и туристская, и спортивная — самодостаточны, как говорится, — не прибавить, не убавить. Конструкция элементной базы и эргономика снегоходов в целом таковы, что способны “прощать” многие ошибки в управлении, происходящие на практике не так уж и редко как с новичками, так и с бывалыми; возможности регулировки жесткости передней и задней подвесок (передняя у “RS Rage” поддается тонкой регулировке) делают эти машины универсальными — пригодными для перевозки различных грузов независимо от состояния поверхности. Открытым остается лишь вопрос выбора — кому комфорт и плавная езда, кому скорость и маневренность... Вопрос о качестве, когда речь идет о продукции “Yamaha”, можно считать неуместным. □

**Снегоходы для теста  
предоставлены официальным  
дистрибьютором  
“Yamaha Motor Co Ltd.”  
компанией “Петросет-Большой”.**





# ЧИТАТЕЛЬСКАЯ АНКЕТА ЖУРНАЛА **КАТЕРА и ЯХТЫ**

**УВАЖАЕМЫЙ ЧИТАТЕЛЬ!** Мы выражаем благодарность Вам за то, что читаете наш журнал. Мы желаем, чтобы Вы оставались с нами, хотим знать Ваше мнение и предлагаем заполнить размещенную ниже анкету. Заполненную анкету можно прислать по почте: а/я № 621, С.-Петербург, 191186, по факсу (812) 312-5360 или по электронной почте mail@katerra.ru, но главное, чтобы Ваш ответ пришел до 1 июня, потому что 3 июня на выставке “Бот-шоу” в Санкт-Петербурге на стенде “Катера и Яхты” произойдет **РОЗЫГРЫШ ПРИЗОВ СРЕДИ ЧИТАТЕЛЕЙ, ПРИСЛАВШИХ АНКЕТУ**. В качестве призов будут разыграны: 1. Приемник GPS, 2. Эхолот, 3. Мобильный телефон с брызгозащитой, компасом, шумомером, фонариком, 4. Набор: удилице и катушка, 5. Непромокаемый костюм.

1. Как давно читаете журнал \_\_\_\_\_
2. Как оцениваете журнал в целом \_\_\_\_\_
3. Какие статьи читаете в первую очередь \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
4. Какой раздел или какую информацию считаете наиболее слабой или ненужной \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
5. Какой информации не хватает в журнале \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
6. Что бы Вы могли предложить для публикации сами \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
7. Как приобретаете журнал: подписка , покупка в магазине , в киоске , другое \_\_\_\_\_
8. Приобретаете журнал постоянно , периодически
9. Какие издания этой тематики читаете \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
10. Вы посещаете выставки , участвуете в соревнованиях , дальних походах
11. Используете ли Вы интернет для получения информации: да , нет
12. Мне журнал полезен: ПРИ ПОСТРОЙКЕ , ПРИ РЕМОНТЕ: корпуса , мотора ,  
ПРИ ВЫБОРЕ: судна , мотора , оборудования , при обслуживании , просто читаю
13. Занимаетесь ли Вы самостоятельной постройкой: да , нет
14. У Вас есть ЛОДКА: жесткая , надувная , КАТЕР , ЯХТА , МОТОР: марка \_\_\_\_\_  
2–5 л.с. , 5–12 л.с. , 12–30 л.с. , 30–60 л.с. , более 60 л.с.
15. Где Вы храните судно: охраняемая стоянка в клубе , перевозите на трейлере , необорудованная стоянка
16. Основной вариант использования: рыбалка , охота , спорт , для отдыха , для путешествий
17. Сколько средств Вы расходуете на отдых на воде за год: до 10 т.р. , 10–30 т.р. , более 30 т.р.
18. Ваш автомобиль: отечественный , импортный , нет автомобиля
19. Вы работаете: да , нет
20. Ваш социальный статус: руководитель , рабочий , специалист , служащий , студент , пенсионер ,  
домохозяйка , безработный , другое \_\_\_\_\_
21. Возраст, семейное положение: \_\_\_\_\_, количество детей: \_\_\_\_\_
22. Образование: среднее , специальное техническое , высшее
23. Уровень доходов на человека в месяц: до 10 т.р. , 10–50 т.р. , более 50 т.р.
24. Ваши пожелания по содержанию и оформлению журнала \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
25. Ф.И.О. полностью \_\_\_\_\_, город \_\_\_\_\_  
Адрес, телефон, e-mail для связи: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Редакция гарантирует, что вся полученная информация не будет передана третьим лицам или использована в коммерческих целях.

**ПРИГЛАШАЕМ ОТВЕТИВШИХ НА АНКЕТУ НА НАШ СТЕНД В ЛЕНЭКСПО  
НА ВЫСТАВКУ “БОТ-ШОУ” 3 ИЮНЯ К 14 ЧАСАМ,  
ГДЕ ВЫ МОЖЕТЕ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В РОЗЫГРЫШЕ ПРИЗОВ.**



# MERCURY

#1 On The Water™



 AquaDrive

Официальный Дистрибьютор

Тел.: (095) 926-99-90 Факс: (095) 926-99-87 [www.aquadrive.ru](http://www.aquadrive.ru)

**Астрахань:** Два Кита (8512)25-13-71; АкваТрэвел (8512) 62-83-82 открытие – март 2005 г.; **Брянск:** Дом автомобиля (0832)56-38-38; **Владимир:** Бош Центр (0922)32-48-60; **Волгоград:** Техника (8442)67-00-87; Н20 (8442)94-40-89; **Воронеж:** Альфа-Спорт (0732)392-555; **Ижевск:** Экстрим (3412)51-11-09; СОМ (3412) 43-76-04, 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; Водомоторный клуб (095)508-76-76; Дельфин-Спорт (095)184-79-22; Морской Жираф (095)542-14-68; Мореман (095)101-33-62; МотоРэст (095)163-44-87; Спорт Элит (095)234-16-61; ТК "Три Кита" (095)777-48-18; Форс Марин (095)730-53-32; ЦентрЭнергоТехники (095) 393-64-81; **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; Хелпер-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) 222- 801; 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; **Таганрог:** Эдгар (8634)310-500; **Тула:** Экстрим Моторс (0872) 208-232; **Ульяновск:** Диана (8422)21-34-77; **Ярославль:** Марко-Спорт (0852)21-05-08; Арсенал (0852)73-35-85





# «ЧАВА»

*Андрей Попович, г. Владивосток*

## стальная яхта по проекту Дадли Дикса



ТЕХНИКА



...Начинай с того, чего нет.  
Создавай порядок, не ожидая хаоса.  
Ибо большое дерево вырастает из маленького куста.  
Девятиэтажная башня возникает из горстки земли.  
Дорога в тысячу ли начинается с одного шага...

Лао Дзы, Дао Дэ Цзин, 64

**Б**ыл конец октября 1999 г. — золотая пора Приморья. По утрам на палубу ложился иней, но дни были жаркими, словно летом. Моя новенькая “четверть”, где на купленный в период кризиса старый корпус постройки 1975 г. за лето была настелена новая палуба и склеена новая мачта, резво бежала под штормовым ветром. Но когда стало прикладывать особенно сильно, я с грустью понял, что лодку нужно менять. Тесно в каюте, корпус течет, и чем ремонтировать старый — проще сделать новый. Парусное вооружение тоже надо бы поменять.

Что такое новая лодка, я более или менее представлял. Строительство большой яхты — это годы лишений для семьи, экономия на всем и военное распределение всех наличных ресурсов. Так что первым делом я вынес вопрос на семейный совет, где после обсуждения и получил “добро”.

Гоняться я не собирался, не хотелось и всяких “понтов”. Нужна была крепкая, мореходная, просторная лодка, которую можно было построить самому, не рассчитывая на внешнее финансирование. Я хотел, чтобы ею можно было управлять в одиночку, а выбор маршрута и длительности похода не ограничивала бы прочность корпуса. В то же время нужно было строить максимально возможную по размерениям и средствам лодку, чтобы “наестся” этого процесса сполна и больше к нему не возвращаться. Ну, и все же в результате хотелось получить именно яхту — с присущей ей грацией и духом романтики.

Книга К.Рейнке “Постройка яхт”, “библия” отечественного яхтостроения, читанная и перечитанная много лет назад, снова появилась на свет. Стальной корпус оказался для меня весьма подходящим вариантом практически по всем заданным критериям. Его можно было быстро построить без теплого эллинга с последующей достройкой внутри готового корпуса. Очень важным плюсом я считаю то, что сталь — основной материал XX в., и дефицита специалистов по нему не ощущается, в отличие от древесины или, тем более, композитов. Это означает, что труд хорошего слесаря ценится и стоит в разы дешевле, чем труд очень среднего столяра. О сравнении материалов я уже и не говорю.

Так выявилась некая общая идея постройки стальной яхты длиной 10–12 м с привлечением для сборки корпуса квалифицированных специалистов.

На Дадли Дикса я натолкнулся случайно, в процессе поиска проекта, и был поражен обилием разработанных им яхт на все случаи жизни — от фанерных швертботов с длиной стандартного листа (2.44 м) до стальных шхун водоизмещением 50 т. Проекты разработаны для строительства и из морской фанеры, и из стеклопластика, а также из стали и легких сплавов.

Заинтригованный количеством готовых проектов, целым флотом построенных по ним судов и их внешним видом, говорящим о высокой мореходности, я стал выяснять, кто такой вообще этот Дадли Дикс и откуда он.

Мыс Доброй Надежды, или мыс Бурь (Южная Африка), как назвал его первооткрыватель Бартоломеу Диаш, — это место о многом говорит моряку. Здесь феноменально сильное волнение, штормовые ветра и практически нет обширных закрытых заливов. Здесь лучшее место для проверки жизнеспособности своих проектов, и здесь Дикс занимается этим уже более 20 лет.

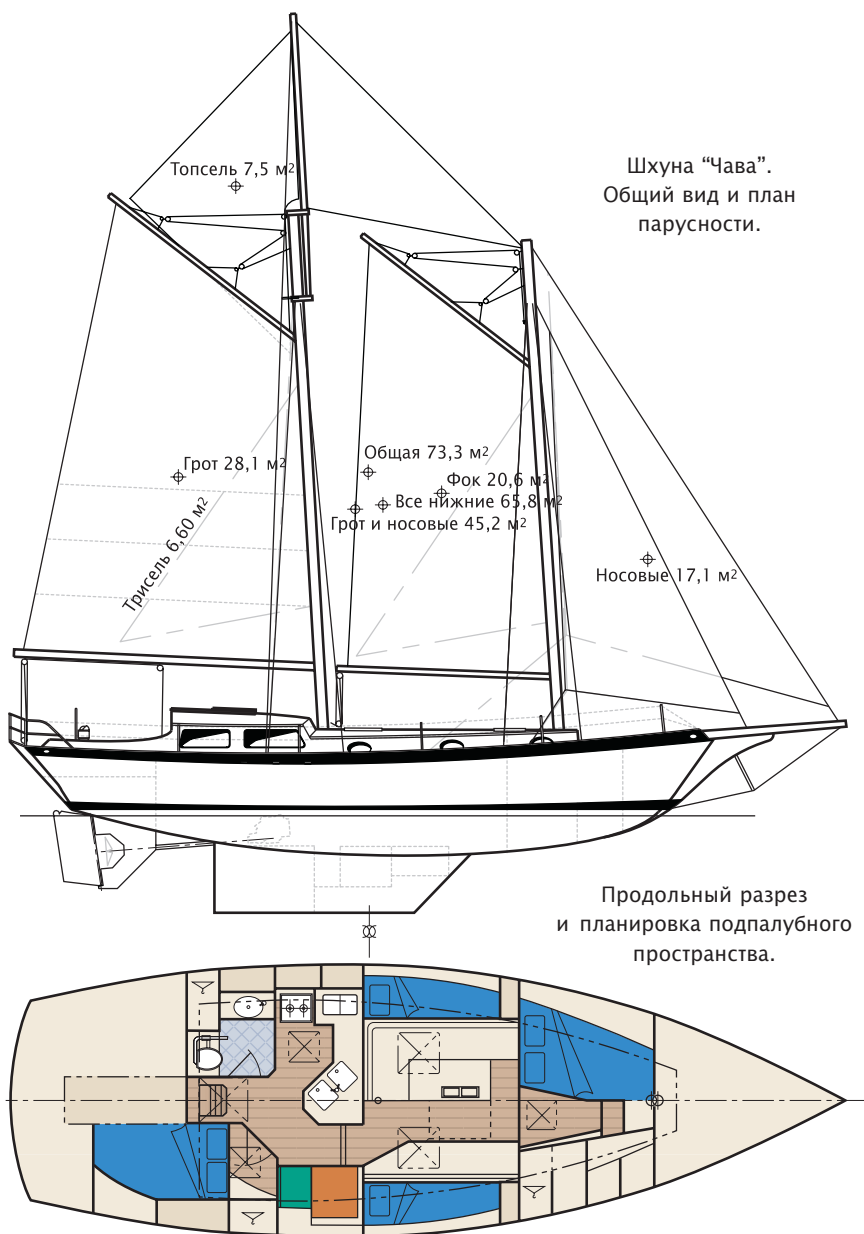
Дальше — больше. Я нашел то, что искал, и отправил ему письмо с вопросами, подозревая, что все кончится как обычно. (Обычно либо никто не отвечает, либо отписывается, что-то туманно обещая, но ничего не доводя до конца.) Дикс ответил сразу, мы обменялись еще парой писем, проект был приобретен, а через месяц, в январе 2000 г., в мой адрес пришел здоровенный желтый пакет с чертежами.

Теперь, после нескольких лет знакомства, могу твердо сказать, что Дадли Дикс оказался мировым мужиком, дружелюбным, бесконечно терпеливым и очень порядочным.

Итак, проект “Hout Bay 40”: яхта разработана как младшая сестра проекта гафельной шхуны “Hout Bay 50” и предназначена для плаваний по Мировому океану без ограничений. Современные обводы подводной части с длинным плавниковым фальшкилем и рулем, навешенным на скег, позволяют получить хорошую маневренность и лавировочные характеристики. Существуют два варианта — с осадкой 1.7 и 1.3 м, последний удобен для плаваний в мелководных зонах. За счет фальшкиля с







Шхуна "Чава".  
Общий вид и план парусности.

Продольный разрез  
и планировка подпалубного пространства.

**ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЯХТЫ "ЧАВА"**

Длина, м:

максимальная .....	14.39
корпуса .....	12.09
по КВЛ .....	9.58

Ширина, м .....

4.00
------

Осадка, м .....

1.70
------

Водоизмещение, т .....

11.600
--------

Балласт (в фальшке), т .....

3.000
-------

Коэффициент осадки, кг/см .....

235
-----

Площадь парусности, м<sup>2</sup>:

грот+фок+передний треугольник .....	65.8
полная (с топселем и фишерманом) .....	90

Восстанавливающий момент, кг.м:

при крене 30° .....	6582
при крене 60° .....	8366
при крене 90° .....	5977

Некоторые проблемы создают обилие концов и недостаток точек их креплений. Нужны киповые планки на вантах. Однако топсель ставить мы уже научились, теперь дело за фишерманом.

На ходу "Чава" — так я назвал лодку — ведет себя, как БДК\*\*: за кормой волн практически не наблюдается, воду не тянет. Поленился я сделать расходную цистерну для дизеля, думал — авось высосет солярку наверх на полтора метра штатным питающим насосом. На полных оборотах — да, но при маневрировании все норвит остановиться. Придется что-то добавлять — или дополнительный насос, или расходную цистерну. Расход дизтоплива — до литра на милю хода. Скорость под двигателем при 2000 об/мин — около 6.5–7 уз.

При ветре силой 6–7 баллов от полного бейдевинда до бакштага лодка идет со скоростью 7–8 уз, почти не кренясь под кливером, фоком и гротом, причем с явным удовольствием, без напряжения, и рифы брать пока не приходилось.

Конечно, для строительства лодки такого размера требуются несколько тысяч человеко-часов и серьезные финансовые затраты. Это непростой путь, и он не для всех. Я знаю многих, кто остановился на подороге, но также знаком и с теми, кто этот путь успешно преодолел. Не собираюсь рекламировать такой способ времяпрепровождения, как не хочу и пугать вступающих на эту "сомнительную дорожку" самостоятельной постройкой крупной яхты. Сейчас, спустив "Чаву" на воду и опробовав ее на ходу, я вижу лишь одно — нет ничего невозможного для человека, которого ведет несгибаемое намерение. Вопрос лишь в уровне его "несгибаемости". □

балластными крыльями его характеристики близки к варианту с большей осадкой. Парусное вооружение: двухмачтовая шхуна\*.

Корпус разработан с многоскулыми обводами и радиусной верхней скулой. Для упрощения он может быть построен как обычный многоскулый.

Как видно из приводимого на стр. 133 чертежа, конструкция корпуса яхты — полная противоположность знаменитой в России "Гидры" уже упомянутого К.Рейнке. Набор "НВ 40" продольно-поперечный, с редко и неравномерно расположенными рамными шпангоутами. У яхты "толстый" фальшкиль с упрятанными в него топливной и водяными цистернами, солидный скег с надежно закрепленным рулем, относительно

большая ширина и полные оконечности.

После спуска на воду осенью 2004 г. лодка практически "села в КВЛ", имея в цистернах 100 л дизтоплива и около полутонны воды: в носу КВЛ торчала над водой на 5 см, в корме — "утонула" на 5–10 см. Весы на кране показывали 12.5 т.

Первые выходы показали следующее: паруса — и фок, и грот — легко поднимаются одним человеком. Просто берешься руками одновременно за гафель-гардель и дирик-фал и выбираешь оба одновременно: четыре лопаря делают свое дело. В связи с отсутствием ликпаза выяснилось интересное преимущество гафельного вооружения: паруса свободно ставятся и убираются практически на любых курсах относительно ветра.

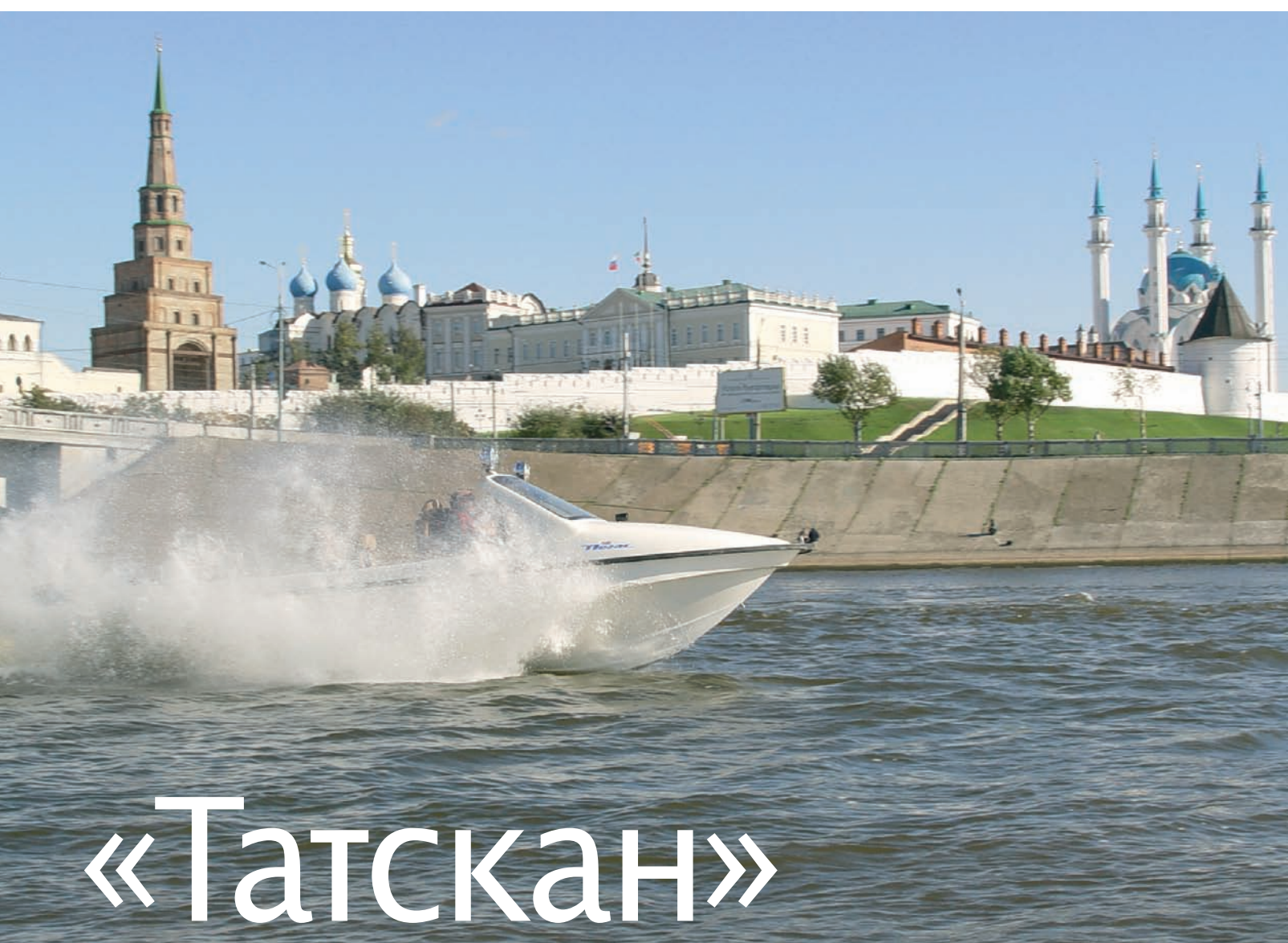
\* К настоящему времени есть также такие варианты парусного вооружения, как гафельный тендер и топовый бермудский тендер.

\*\* Большой десантный корабль.









# «Татскан»

## доступные лодки из стеклопластика

Алексей Даняев

С приходом в Россию зарубежных фирм — поставщиков компонентов и оборудования для производства стеклопластиков большинство наших судостроителей-малотоннажников быстро переключилось на новые технологии работы с изделиями и оснасткой, достигнув мирового уровня качества и, увы, среднемировой стоимости готовой продукции.



На отечественном рынке уже довольно полно представлены суда подобной ценовой категории, в то время как значительная часть населения по-прежнему не в состоянии приобрести малые лодки, катера и яхты по банальной причине — доходы далеко не среднеевропейские. Часть наших предприятий, обычно старых, строит на этом свою сбытовую политику, предлагая суда из более дешевого, но и более проблемного отечественного материала, которые, как правило, все-таки находят своего покупателя. Попытки компромисса обычно не приводят к золотой середине. Тем интереснее опыт молодой, динамично развивающейся казанской производственной фирмы «Татскан», которая на практике реализовала оригинальное решение дилеммы цены и качества.

Все началось с областей, относительно далеких от судостроения. Владимир Матяж, бывший авиастроитель и нынешний генеральный директор фирмы (а, кстати,



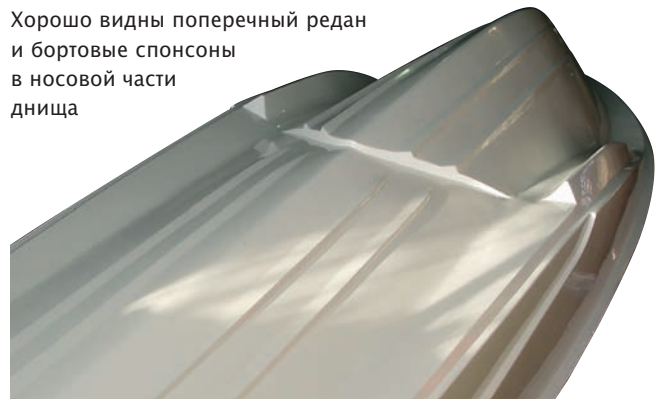


**ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ  
МОТОРНОЙ ЛОДКИ «ПЕГАС»**

Длина наибольшая, м .....	6.40
Ширина наибольшая, м .....	2.13
Пассажировместимость, чел. ....	6
Грузоподъемность, кг .....	600
Вес корпуса, кг .....	600
Допустимая мощность ПМ, л.с. ....	130
Цена, руб. ....	от 140 000



Хорошо видны поперечный редан и бортовые спонсоны в носовой части днища



Серийный образец на ходу. Сильнокилеватый нос уверенно режет воду.

почти все ее сотрудники пришли с КАПО им. Горбунова, и связь с ним не потеряна до сих пор), уже несколько лет руководит производством стеклопластиковых комплектующих изделий для автопрома. Опыт и амбиции спортсмена-авиамоделиста не позволили ему просто применить стандартные технологии формовки пластика, его целью было довести процесс до определенной степени совершенства и получить преимущество перед конкурентами. Он применил в серийном производстве хорошо известную спортсменам и судостроителям-любителям технологию вакуумного фор-

мования, позволяющую достичь в изделии наилучшего соотношения между смолой и армирующим стеклопластиком. Говорят, многие приезжали посмотреть на прогрессивную технологию, да не у каждого

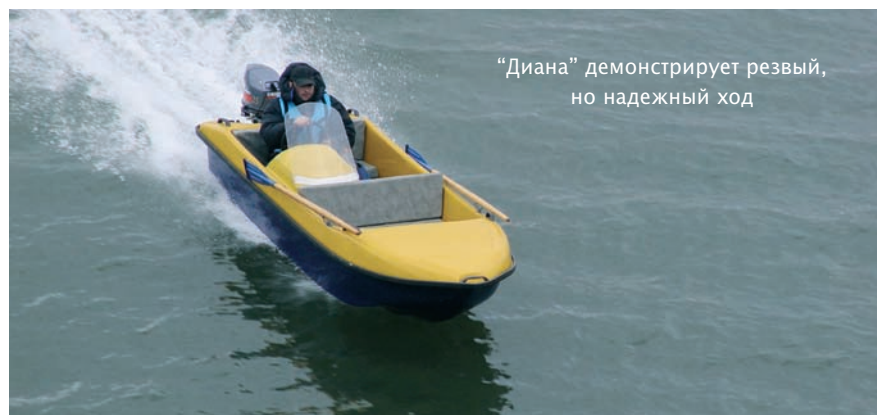
**ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ  
МИНИ-МОТОЛОДКИ «ДИАНА 2-01»**

Длина наибольшая, м .....	4.28
Ширина наибольшая, м .....	1.23
Высота борта, м .....	0.62
Пассажировместимость, чел. ....	3
Грузоподъемность, кг .....	280
Вес корпуса, кг .....	150
Допустимая мощность ПМ, л.с. ....	25
Цена, руб. ....	33 210

получилось ее повторить — слишком много нюансов следовало при этом учесть.

Прижатый атмосферным давлением к стенкам матрицы ламинат хорошо пропитывается связующим, что позволяет минимизировать потери смолы и вес самого изделия, а также использовать для армирования плотную жесткую стеклоткань вместо любимого сторонниками “ручных” методов более рыхлого стекломата. Полученный из относительно недорогих материалов российского происхождения стеклопластик по механическим характеристикам не уступал более дорогостоящему, полученному из привозных компонентов, а его стоимость в изделии составила менее 8 долл./кг против среднестатистических 12–15.

На вопрос о возможных проблемах с нашей непостоянной по качеству полиэфиркой директор ответил, что да, при работе с нашими химзаводами приходится проявлять бдительность и контролировать каждую поставку, но подобные усилия в конце концов оправдываются. Пониженная себестоимость изделий при обширном и стабильном, не связанным с се-



“Диана” демонстрирует резвый, но надежный ход



зонностью заказом на обтекатели и спойлеры для грузовиков, способствовала обеспечению надежного финансового положения фирмы, и было логично дополнить выпускаемый ассортимент пластиковыми лодками.

На сегодня “Татскан” выпускает пять моделей гребных и моторных лодок в различных вариантах исполнения. Круглоскулые “Ника-1” и “Ника-2” востребованных размеров 2.5 и 4.2 м — тузик-картоп и универсальная шлюпка “прокатного” класса. Моторные мини-мотолодки “Диана” ведут родословную явно от аквабайков — тот же характерный поперечный редан на приподнятом носу и малокилеватое днище со скуловыми отгибами. Две их модификации отличаются только длиной — 3 и 4 м. Но “визитная карточка” казанцев — определенно шестиметровый “Пегас”, прогулочно-разъездная моторная лодка-тримаран, которую уже хочется назвать катером. Ее корпус построен по мотивам известного давним читателям журнала глассера “Эйрслот” со стреловидным реданом, призванным улучшить мореходные качества лодки. На пробных выходах, проведенных фирмой поздней осенью специально для “Кия”, мы смогли проверить ходовые качества некоторых лодок. Яркую желто-синюю “Диану-2” под 25-сильной “Yamaha Enduro” оказалось под силу втроем стащить на воду речки Казанки, где она показала всю свою прыть, разогнавшись с тремя седоками до 45 км/ч, а с одним водителем — до 51 км/ч. Непривычно продолговатый корпус продемонстрировал отменную ходкость, быстро выходил на глиссирование и не дельфинировал, разве что при разгоне поднимающийся нос немного затруднял обзор водителю, низко сидящему в корме. Увеличенное удлинение положительно сказалось и на способности лодки



преодолевать крутую речную волну без значительного удара и потери скорости. Простые деревянные весла на бортах, несколько портившие внешний вид, оказались незаменимым элементом оборудования на обмелевшей по осени Казанке.

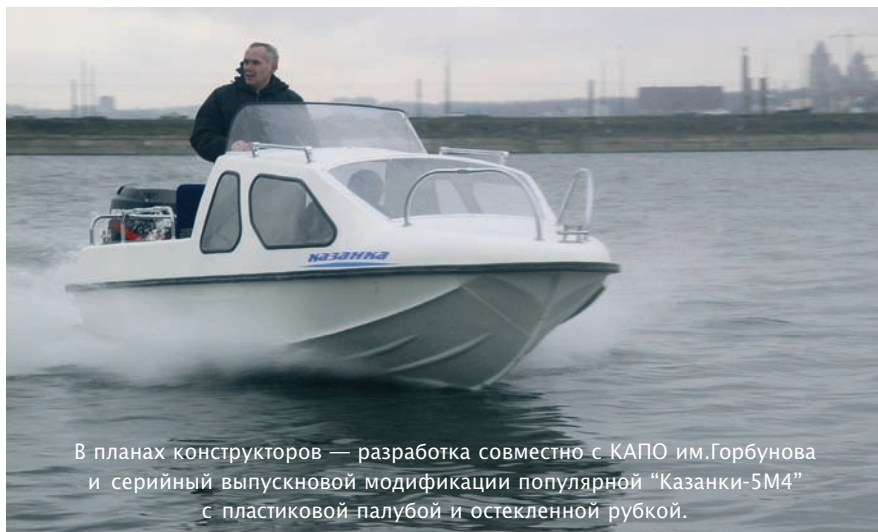
Казань — город авиастроителей. Местные конструкторы шутят: “Что бы мы ни начинали рисовать — все равно получается самолет”. Именно с крылатой машиной вызвал первые ассоциации спущенный на воду “Пегас”, чему способствовали и лаконичный высокобортный силуэт, и пока что круто выгнутая носовая палуба с сильно наклоненным ветровым стеклом за ней, и высокие кресла с подголовниками в просторном кокпите. На транце был 150-сильный “Mercury” мощностью выше паспортной, и это давало хороший шанс не только проверить качества лодки, но и оценить особенности ее днища необычной формы.

В поисках подходящей случаю волны отправляемся на широкий волжский простор километров на десять к западу. В лодке — три человека, которые мощному мотору совсем не в тягость: максимальная скорость — 63 км/ч, хотя 23-дюймовый винт тяжеловат, и обороты не достигают оп-

тимальных; возможно, при точном подборе винта максимальная скорость достигла бы порядка 70 км/ч. Волна на стремнине — около полуметра высотой, но она почти не ощущается, килеватый нос входит в гребни и с шипением раскидывает их в стороны двумя пенными струями, ударяющими в стенки спонсонов, а разбитая поперечным реданом волна уже не достигает основной несущей части днища.

Пассажирам на сиденьях вполне комфортно — высокое ветровое стекло эффективно отбрасывает встречный холодный ветер. Лодка не проявляет никаких признаков курсовой неустойчивости, четко слушается руля, в самый крутой поворот на полной скорости входит почти без крена — только держись крепче в туче брызг. На попытку ускорить ход откидкой мотора реагирует неохотно, зато появляется плавное дельфинирование. Видимо, это особенность поперечно реданированного корпуса: он склонен вести себя как надо только в ограниченном диапазоне скоростей и центровок. Кстати, прототип “Пегаса”, не имеющий развитой палубы и потому более легкий, тенденции к раскачиванию, как говорят, не проявлял.

Конечно, фирме есть над чем потрудиться, многие детали конструкции лодок требуют доведения до совершенства, работы для достижения товарного качества европейского уровня. Персонал “Татскана” в среднем относительно молод, полон энтузиазма, о своих лодках эти ребята всегда рассказывают с блеском в глазах, и потому верится, что они способны добиться многого. □



В планах конструкторов — разработка совместно с КАПО им.Горбунова и серийный выпускной модификации популярной “Казанки-5М4” с пластиковой палубой и остекленной рубкой.

**ЧП Матяж В.Г.**

420006, г. Казань, ул.Рахимова, д. 8, корп. 11. (пос. Левченко), а/я 96

Тел. (8432) 12-00-16, 12-11-76,

16-82-08, 16-82-07

www.tatscan.ru

E-mail: taras@tatscan.ru



# «СПРУТ»

## новая модификация



**П**оявление очередной модификации известной базовой модели прогулочного судна — всегда хороший знак. Если лодку модифицируют, значит, основные проектные решения были приняты правильно, и строитель стремится улучшить компоновку, комплектацию, ходовые качества. Петербургская фирма «Курс-Трейд» три года назад выпустила РИБ «Спрут» и впервые успешно представила его в спортивном марафоне «24 часа Санкт-Петербурга» (см. «Кия» №181). Но классическая компоновочная схема открытой жестко-надувной лодки с центральной консолью не могла устроить часть покупателей, интересующихся дальними походами за рыбой по водным просторам умеренных и северных широт. Конструктор «Спрута» Роман Ершов решил ликвидировать этот недостаток и разработал недавно новую модификацию моторной лодки, названную «Спрут HLC» — данная аббревиатура добавила к имени базовой модели определения «люкс» и «комфорт». В финансировании разработки приняла участие компания «Мнев и К», она фактически выступила заказчиком и основным представителем по продаже модели.

К моменту подготовки материала головной образец лодки был готов не полностью — не был собран окончательно надувной баллон, недоработаны некоторые узлы и детали комплектации, однако даже по виду предварительно собранного судна ясно, что появление буквы С — «комфорт» — в его названии вполне оправданно. Вместо одиночной «тумбочки» в кокпите смонтированы две консольные секции, образующие центральный проход между носом и кормой. Некоторая нехватка ширины пятиметрового корпуса для размещения рядом двух поворотных кресел преодолена оригинальным образом — два пассажира по левому борту сидят на мягком диванчике боком

### ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ РИБа «СПРУТ HLC»

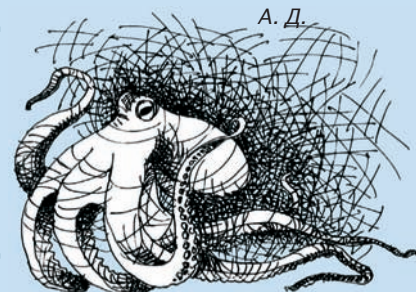
Длина наибольшая (по баллону), м	5.6
Ширина наибольшая, м	2.15
Ширина кокпита, м	1.15
Диаметр баллона, м	0.5
Количество секций баллона	5
Вес корпуса, кг	350
Грузоподъемность, кг	800
Пассажироместимость, чел.	7
Рекомендуемая мощность ПМ, л.с.	.. 90

к направлению движения. Всего в кормовой самоотливной части кокпита могут разместиться четыре человека, включая водителя, и все они теперь защищены от встречного ветра, и от дождя широким ветровым стеклом с дверцей в проходе и тентом с прозрачными вставками на нержавеющей складной дуге. Кругом в избытке полочек и ящиков для мелочей, пульт управления достаточно просторен, чтобы разместить на нем навигационные приборы.

Форма тента продумана таким образом, чтобы его кормовой полог можно было отстегнуть при ловле на дорожку, а в сложенном состоянии весь тент аккуратно складывается на планширь рецесса, не мешая доступу к борту и транцу. Палуба носового кокпита несколько понижена, как и на базовой модели, поэтому находиться в нем на ходу комфортно и безопасно, особенно учитывая наличие металлического релинга вдоль баллона всей носовой части, хотя для слива попавшей воды потребуются усилия помпы.

По опыту на новой лодке предполагается установка мотора в 90 л.с., но, возможно, предел мощности будет повышен до 115 л.с. Реальные ходовые качества покажет последующее весеннее тестирование, в котором редакция «Кия» намеревается принять участие.

ООО «Курс-Трейд»,  
Санкт-Петербург,  
пр. М.Блюхера д.4, к.3,  
Тел. (812) 970-5402,  
тел./факс (812) 336-5525  
[www.kurs-boat.ru](http://www.kurs-boat.ru)  
E-mail: [kurs@lek.ru](mailto:kurs@lek.ru)





Алексей Даняев,  
фото автора

# ЛОДКИ «БРАНДТ» новый бренд от «Honda»

Надувные лодки в нашей стране прочно заняли лидирующие позиции в структуре покупательского спроса, выпускаются тысячами единиц в год, поэтому фирмам-производителям, для того чтобы удержаться на рынке, приходится регулярно заботиться о расширении и обновлении своих модельных рядов. Перед началом нового водно-моторного сезона мы встретились с представителями некоторых известных в стране торговых марок надувных лодок и поинтересовались, каких новинок можно ожидать в предстоящем году.



Анатолий Герасимов демонстрирует конструктивные преимущества лодок «Лидер»

**Р**ассказывает коммерческий директор официального дилера «Honda» в Санкт-Петербурге «Hondacenter» Владимир Конохов:

— Явная тенденция последних лет — продажа известных марок подвесных моторов совместно с надувными лодками, изготовленными эксклюзивно под данные моторы. Чтобы не упустить ее, мы решили предложить к моторам «Honda» собственный лодочный бренд. На международном рынке недавно появились лодки «Hondamarine» китайского производства, но мы решили не импортировать их, а обратиться в компанию «Лидер» к коммерческому директору Анатолию Герасимову, чтобы разработать собственную торговую марку «Брандт». Работать с местным производителем и проще, и выгоднее. Мы продаем новые лодки уже второй год, их внеш-

ний вид и конструкция объединили черты моделей «Лидера», оригинальных «Hondamarine» и вообще типичных современных надувных судов. Нам хотелось придать им динамичный, немного агрессивный вид. Первые образцы больше походили на модели «Лидера», сейчас мы понемногу отходим от прежних конструктивных решений — поднимаем выше нос баллона, увеличиваем его диаметр, вообще повышаем мореходность. Учитывая реалии России, где надувные лодки используются в основном рыбаками, а не владельцами крупных моторных и парусных яхт, как на Западе, усилили износостойкость отдельных нагруженных деталей — днища, пайолов. Отказались от излишне дорогого пайола из сотового алюминия, который применен на «Hondamarine», у нас это традиционная морская фанера. Другой вариант исполнения — надувной пайол-«аэродек», более востребованный любителями пляжного отдыха за простоту сборки. Специалисты «Лидера» предложили собственную очень интересную конструкцию надувного днища, улучшившую поведение лодки на воде. Сейчас мы вышли на полный модельный ряд в наиболее популярном диапазоне от 3 до 4 м, и видим покупательский интерес к большим размерам — до 5 м. Работаем и в этом направлении.

Появление нового лодочного бренда под сверхпопулярной японской маркой — значительное событие, о котором стоит разузнать побольше, и мы не упустили шанса





Лодки "Брандт" выглядят очень нарядно



Установка транцевой доски - одна из самых ответственных операций при сборке

воспользоваться любезным приглашением директора ООО "Лидер" Анатолия Герасимова посетить его производство.

На площади более чем 2500 м<sup>2</sup> мрачно-ватого красно-кирпичного здания на Выборгской набережной разместились несколько обычных технологических участков — раскрой заготовок, выклейки баллонов, окончательной сборки лодок. Производство соответствует строгому европейскому стандарту и организовано достаточно необычно для подобных предприятий: бригады на каждом участке отвечают за качество не только своей операции, но и за все предыдущие стадии работ. Таким образом, споры о виновниках возникновения брака пресекаются на корню, а контроль качества неотделимо встроен в саму цепочку технологических операций.

— Мое изобретение, — не без гордости сообщает Анатолий Герасимов. — О качестве изготовления лодок "Лидер" действительно идет добрая молва. Поливинилхлоридная ткань баллонов производится в Германии. Клапаны — итальянские, воздушные помпы тоже. Различные фитинги — ключины, ручки, накладки — отливаются в пресс-формах оригинальной разработки из французского сырья. Экономить на материалах попросту боимся, — продолжает Анатолий, — репутация дороже. Фирму отличает и подход к выполнению гарантийных обязательств. Она не берет на себя ответственности отдельно за швы (что было бы так же нелепо, как если бы, например, для автомобиля была разная гарантия на металл кузова, двигатель и т.д.) — все изделие покрыто единой двухлетней гарантией, а материал — пятилетней. В самом деле, до того ли потребителю, по какой причине произошел дефект, если ему более важны быстрота и качество его устранения. Тем более что швы, склеенные по современной технологии "холодной сварки", когда слой клея растворяет ПВХ-покрытие ткани, заставляя склеиваемые детали намертво внедряться одна в другую, при соблюдении технологии просто не могут стать слабым звеном всего изделия. Есть в лодках и другие привлекательные конструктивные особенности — защитная накладка по верхней кромке транца, глубокое

гальваническое покрытие алюминиевых стрингеров из финского профиля, надежный узел крепления транцевой доски к баллону борта. Наконец, стратегия фирмы предусматривает не просто расширение дилерской сети в регионах, но и обучение ее персонала технологическим основам ремонта.

Подходим к аккуратным штабелям готовых лодок. Они выглядят очень нарядными — выполнены в серо-синей гамме, с характерным косым кроем деталей баллона, плавно выгнутый борт лишен изломов. Если модель с жестким пайолом достаточно традиционна по конструкции, то вид варианта "аэродек" способен вызвать эйфорию у специалиста, чей глаз устал от внешнего однообразия круглобокого племени "надутых". Новый его представитель интересен тем, что аэродечный пайол не вставляется плоской доской в кокпит, из патентованного материала изготовлено само килеватое днище, и оно теперь обрело не только более строгую, близкую к канонам глиссеростроения форму, но и отчетливо выраженную скулу, с которой поток воды может сходить более эффективно, не "подликая" к поверхности баллона. Впрочем, об успешности необычного конструктивного решения поможет рассудить только натурное тестирование образца, и мы надеемся провести его в этом сезоне.

Среди новинок от "Лидера" надо упомянуть также более крупные модели длиной от 4 до 5 м, о транспортабельности которых уже стоит говорить в условном наклонении, а также самую легковесную гребную лодочку таких же габаритов, как у широко известного "Нырка", но выполненную из современной прочной и износостойкой ПВХ-ткани, для самых широких покупательских групп, не отягощенных зачастую избытком финансовых средств. □



Модель с днищем "аэродек" — новый подход к конструированию надувных лодок



Малобюджетная гребная надувнушка из качественного ПВХ

**"Hondacenter", эксклюзивный продавец лодок торговой марки "Брандт", предлагает их в комплекте с мотором "Honda".**  
 193015, Санкт-Петербург, наб.Робеспьера, 6-8, лит.А  
 тел. (812) 449-41-40, факс (812) 449-41-42  
 E-mail: honda@spb.co.ru

**ООО "Лидер", 194100, Санкт-Петербург, Выборгская наб., 55**  
 тел: (812) 245-41-00, 596-31-89, факс: (812) 596-31-89  
 www.leader-boats.ru, E-mail: leader\_boats@mail.ru





# Из чего складывается качество лодок «Корсар»



Защитная накладка снаружи

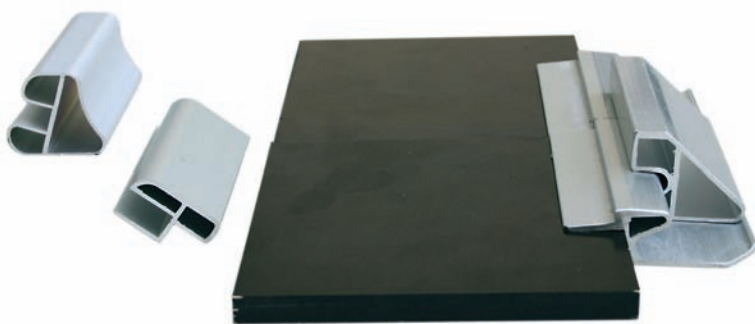
Двухсторонняя проклейка тонкой монтажной лентой

Так устроены стыковые швы баллонов

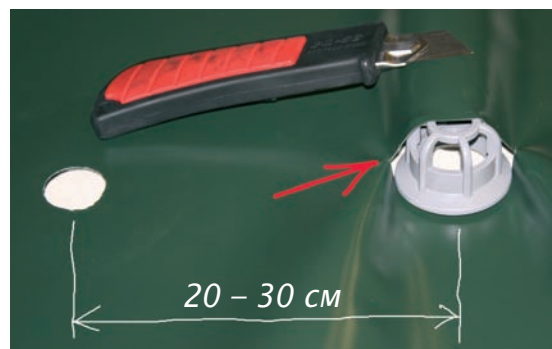
**Н**адувная лодка имеет изначально ряд преимуществ: она легкая и компактная, а это значит, что ее удобно транспортировать и хранить, она легко собирается и разбирается — набил баллоны воздухом и отчаливай, достаточно надежная — пляжные мячи, унесенные ветром, месяцами плавают в океане в сотнях миль от берега. Правда, само слово “надувная” вызывает некоторые сомнения. Вот, к примеру, баллоны: из чего они сделаны, достаточно ли крепкие и надежные, чтобы сопротивляться волнению, или будут прогибаться на волне, как надувные матрасы? А как проклеены швы, не разойдутся ли и не поползут ли во время эксплуатации лодки? А транец? Достаточно ли он

надежен, ведь на нем висит тяжелый мотор, который постоянно стремится его оторвать? А разборные пайолы? Как они устроены, будут ли хлябать при движении по волне?

Начнем с баллонов. Для их производства используется полиэстеровая ткань, на которую в несколько слоев нанесен ПВХ-пластик, обеспечивающий герметичность и устойчивость к истиранию. Чем материал толще, а значит тяжелее, тем большее давление будет “держат” баллон, из которой он изготовлен. Чем больше давление в баллоне, тем вся конструкция надувной лодки надежнее и крепче. На таком баллоне может стоять взрослый человек, не продавливая его. Но баллон склеен, и следовательно, есть швы, которые также должны



Стрингеры прежней (слева) и улучшенной (справа) конструкции



Замену клапанов следует производить через специальный разрез



быть прочными. Чтобы добиться этого, в компании "Корсар" применяют тройную проклейку шва с помощью эластичных специальных монтажных лент; шов клеится встык, с внутренней стороны баллона он проклеивается монтажной лентой шириной 4 см, с внешней — 2 см, а поверх внешней ленты шов проклеивается еще лентой из основной ткани шириной 4 см.

Далее транец: он изготовлен из водостойкой фанеры, покрыт краской на эпоксидной основе и вклеен с помощью массивного U-образного профиля в борта лодки. При надувании лодки он, радиально выгибаясь, сжимает и прочно держит плоскостями вклеенный в него транец лодки, что позволяет использовать мотор большой мощности.

Пайолы изготовлены из водостойкой фанеры и обрамлены алюминиевым профилем, который обеспечивает жесткость всей конструкции. Отличие от других лодок в том, что боковой профиль, закрепленный к элементам пайола вдоль баллонов, имеет не только выступ, куда входит замыкающий стрингер своим пазом, но и полочку шириной 5 см, на которой лежит замыкающий стрингер. Таким образом, при плотно накачанных баллонах и киле вся конструкция приобретает дополнительную жесткость, и пайол не хлябает при движении по волне, а это очень важно для лодки длиной 4 м и более. Заметим, что "Корсар" — единственный, кто производит разборные лодки длиной 6 м и грузоподъемностью около 2 т! При этом сама лодка в сложенном виде умещается в две сумки: в одну — лодка, в другую — пайол.

Для того чтобы не истирались баллоны со стороны днища, они усилены специальными накладками, а на верхнюю кромку

транца крепится П-образный ПВХ профиль, чтобы при установке мотора не разрушать фанеру, из которой изготовлен транец.

На все возможные вопросы мы дали простые ответы, которые должны снять все опасения сомневающихся. Владельцам же надувных лодок, тем, кто собирается своими силами ремонтировать их, дадим несколько полезных советов от "Корсара":

— никогда не применяйте ацетон для очистки ПВХ-поверхности вашей лодки или для разбавления клея — он разрушает структуру ПВХ. Клей следует разбавлять толуолом, поверхность ПВХ очищать им же или моющим средством (мыло и т. п.);

— при замене внутреннего элемента клапана не разрезайте клапанное отверстие. Сделайте продольный надрез в баллоне рядом с клапаном и замените его внутреннюю часть. Приготовьте полоску (лучше из монтажной ленты) шириной 4 см и длиной на 4 см больше, чем сделанный вами надрез. Расположите баллон с надрезом на ровной жесткой горизонтальной поверхности. Промажьте клеем приготовленную полоску и дайте просохнуть в течение одной минуты, просуньте полоску внутрь баллона, промажьте клеем края прорези на 2 см, дайте просохнуть еще минуту. Затем аккуратно наложите края прорези встык на проклеенную полоску и затрите. Отремонтированный баллон можно накачивать через 12 часов и поверх отремонтированной изнутри прорези наложить латку;

— лучшие условия для ремонта лодок из ПВХ — это температура воздуха 21–30°, влажность до 30%.

Удача с нами!



Литая фурнитура для транцев — крепежный "карман" и верхняя защитная накладка



С таким набором инструментов можно профессионально ремонтировать баллоны лодок

# ЛОДКИ И КАТЕРА



- ✓ ROGER 600th от 346 900 руб.
- ✓ ADMIRAL от 87 000 руб.
- KOMANDOR от 36 370 руб.
- COMBAT от 33 000 руб.
- John Silver от 29 520 руб.
- BOTSMAN от 29 520 руб.
- FLINT от 28 100 руб.
- TUZ от 12 250 руб.

## ВНИМАНИЕ!

[www.korsar.spb.ru](http://www.korsar.spb.ru)

Компания "Корсар" объявляет конкурс среди владельцев лодок "Korsar" на лучший рассказ с фотографиями об использовании этих лодок. Победителей конкурса ждут денежные премии от 3 000 до 15 000 руб., а их истории будут опубликованы на страницах журнала "Катера и яхты".  
 Подробности конкурса на [www.korsar.spb.ru](http://www.korsar.spb.ru) или по телефонам: (812) 310-5776, 310-8900, 310-8900

### РАСШИРЯЕМ ДИЛЕРСКУЮ СЕТЬ

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

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





# Что такое лодка-дрифт?

Андрей Великанов  
Фото автора

**От этой рыбалки отказаться было просто невозможно, даже обещанные синоптиками снег с дождем не отпугнули меня от заманчивого приглашения Стива Грутбо.**

**В**о-первых, он звал меня посоревноваться в силе и хитрости с самым крупным представителем семейства тихоокеанских лососей — чавычей, а во-вторых, рыбалка должна была происходить на “дрифте” — сплавной лодке, которую я совсем недавно (“Кия” № 192) внимательно ласкал глазами на ежегодной нахлыстовой выставке в США.

Чавыча, или королевский лосось, как рыбу называют на западном побережье США, во все века считалась заветным трофеем, причем не только из-за веса (например, средний вес особи из камчатского стада равен 9 кг) и отменного бойцовского характера, воспитанного после пяти-семи лет странствий по морям, но и из-за превосходных вкусовых качеств. К тому же, на Североамериканском континенте королевский лосось покрупнее (средний вес — 12 кг), и заход его на нерест в реки довольно растянут. Осенние чавычины, как правило, более сильные и упитанные, ведь им

предстоит отметить икру лишь через несколько месяцев. Прежде мне никогда не доводилось держать этих монстров на крючке. Вот почему, несмотря на жизненные заморочки и промозглую чернь ноябрьской ночи, я торопливо набивал походную сумку теплой одеждой. Снастей не взял никаких, поскольку Стив уверил, что удилещ и грузил у него хватит на целую индейскую резервацию.

Так оно и оказалось на самом деле, но что было удивительно — в его арсенале не нашлось места ни единому нахлысту, а все спиннинговые “палки” были кастинговой породы, значит ловить предстояло на мультипликаторы. Я их, конечно, сызмальства недолюбиваю, но ничего не попишешь: назвался груздем — иди на засолку!

Лодку Стива мы спустили на воду реки Вильсон еще в предрассветных сумерках. Речка не длинная, всего около 75 миль от истока в лесистых отрогах Каскадных гор, до устья в Тиламуksom заливе, на Тихоокеанском побережье Северного Орегона.





Зато очень порожистая и вертлявая, здорово закоряженная, с глубокими омутиками, наспуленными непроходимым колючим кустарником крутыми берегами, а иногда и отмелями на всю ширину реки.

Только здесь, на Вильсоне, я по настоящему понял преимущества дрейфовой лодки перед всеми прочими именами маломерного судостроения в таких, откровенно говоря, не особо дружелюбных условиях. Теоретически можно, конечно, использовать водомет, но тогда и шуму было бы много, и мы все равно не дотянулись бы до многих мест, что свободно покорялись сплавной лодке с осадкой не более 10 см.

Если глянуть сверху, то классический “дрифт” похож на солдатскую пилотку с высоким задраным к небу носом и транцем. Главная задача этой конструкции — чтобы как можно меньшая часть корпуса находилась под урезом воды, сохраняя при этом достаточную маневренность и устойчивость.

Изначально “дрифты” (первые такие лодки серийно были построены в 30-х гг. прошлого века орегонцем Вуди Хиндманом) делались из кедра, исключительно плоскостными и остроносими с обоих концов. Но ныне, когда всю господствует его величество алюминий да подпевают различные пластиковые композиты, почти все они оборудуются транцами под малосильный (до 10 л.с.) подвесник. Самый крупный в мире производитель “дрифтов” — фирма “Slackcraft”, экспортирующая их в Канаду, Новую Зеландию, Чили и Аргентину — рекомендует на шести-метровые модели ставить даже “пятнашку”. Скорость у столь необычного комплекта может достигать 23 миль в час. Секрет тут в том, что модели этой фирмы отличаются очень оригинальным днищем, где слегка V-образная носовая часть плавно переходит в клинообразный 3-футовый туннель (шириной от 1 дюйма на миделе до 12 дюймов у транца). Плюс к этому, по всей длине пластикового дна проходят шесть рядов шарообразных углублений. По мнению конструкторов, эти новшества увеличивают энергию подъема лодки, значительно уменьшают сопротивление воды, нивелируют эффект течения при гребле или стоя на якоре.

Скорее всего, так оно и есть на самом деле, во всяком случае в гребной алюминиевой лодке я чувствовал себя довольно уверенно. Даже при размашистых гребках и разворотах Стива лодку не шатало и не заноси-



ло на бурнух и водоворотах. Хотя, что греха таить, он в прошлом — рыболовный гид, веслами работает отменно и знает золотое правило профессионального дрейфера — борт держать параллельно берегу и встречать препятствие глазами, а не затылком.

В богатом рыболовном скарбе приятеля, как специально, не оказалось привычных мне лососевых вертушек и колебалок, но было полно разноразмерных воблеров исключительно одной модели — “Kwickfish” от местного завода “Luh Jensen”. Это такая несурзкая буква “С”, которая играет не при проводке, а когда неподвижно держишь ее метрах в 20 пониже на быстром течении и она рыскает из стороны в сторону. Для придания запаха Стив привязывал шелковой ниткой к брюшку блесны кусочек свежей сардинки и после обильно поливал приманку машинным маслом “WD-40”.

Еще одна диковинная для русского глаза насадка хранилась в литровой банке. То была натуральная лососевая икра, обработанная специальным клеящим веществом. Слюнки так и текли при виде чавычового паюса. Икру насаживают шматками граммов по 30–40, под специальную петельку на цевье солидных размеров крючка. Перед икринками можно закрепить вращающуюся на течении головку с лепестками, а на поводковую леску — в зависимости от глубины свинцовые грузила различного веса с таким расчетом, чтобы о дно колотилась лишь свинчатка, в то время как икра скачками направлялась вниз по реке. И если в случае с воблером приманка стоит на одном месте, то при ловле на живую икру ты сплаваешь ее вниз по течению метров на 70, пока ощущаешь стук грузила по дну. Дело в том,

что поклевка в этом варианте довольно слабая, и надо вовремя умудриться подсечь чавычу, иначе она уйдет восвояси вместе с насадкой. А чтобы этого недоразумения избежать, многие рыболовы ставят поплавки из пенополиуретана с ярко-красной верхней частью, и тогда поклевку не только чувствуешь ладонью, но и видишь.

В тот день синоптики явно ошиблись, и серое утро разголубелось ясными небесами, а еще чуть позже из-за макушек зеленых елей вылезло солнце. Воды Вильсона сразу стали прозрачными, а это, сами знаете, совсем не рыболовная погода, нам бы серости да дождичка в четверг...

Кроме чавычи на заморские лакомства могли польститься еще обычный тут стальноголовый лосось и его жилая форма — радужная форель.

Все, что мы поливали машинным маслом, осталось без рыбьего внима-



На натуральную красную икру можно поймать кого угодно





ния, зато вот на икру поклевки были, в одном омуте мы даже зацепили пару дородных хвостов, но непродолжительная борьба каждый раз заканчивалась успехом противника.

Тактика ловли была такая — дрейтуем вниз по течению, становимся в конце порога и минут 10 облавливаем быстрину или омуток вслед за ним, затем идем дальше, благо изгибов на Вильсоне предостаточно.

Так продолжалось до 11 утра, когда возле одного топляка, возмещавшего о своем существовании солидным прогнувшимся отростком, на крючок одного из спиннингов основательно подцепился кто-то совсем взрослый. Я крепко держал трещавшее в кольцах, до невозможности прогнувшееся удилище и усердно мотал мульт. Стив же тотчас снялся с якоря и пошел ближе к отмели, дабы легче было бороться с рыбиной. Минут 15 мы совместно бодались с гигантом и даже пару раз видели мощное серебряное тело



Для боя с чавычей все готово



вблизи лодки, но в конце концов он оказался сноровистие и сказал нам красноречивое “аривидерчи”. Позорная “летка-енка” повторилась еще три раза. Добавьте к этому пару уверенных поклевков. Все это свидетельствовало о том, что мы напоролись на свежий заход чавычи, ведь до океана по прямой, согласно карте, всего-то около 2 км.

Я уже давно скинул все свитера и куртки: чавыча — это тебе не густера, потеть приходилось на любом раскладе. Хотя при вываживании рыбы очень уверенно чувствуешь себя стоя в дрейтовой лодке, чему способствуют не только ее конструктивные особенности — широченное дно, высокие борта, упоры для колен, но и правильная работа гребца, будто скрепляющего в единое целое рыбака с водой.

И все-таки в тот день я вышел победителем, за полчаса перемудрив 12-килограммовую длиной почти в метр серебряную красавицу. Брали мы ее подсачником — рыба сильная, а леска тонкая, поэтому и багры на Вильсоне не применяют. Как не действует здесь и принцип: “поймал — отпусти”. Лицензия на сезон (около 10 месяцев) стоит всего 35 долларов, и изымать можно по две рыбы ежедневно.

Правда, как выяснилось позднее, не я праздновал чемпиона в тот день — один местный дед обудачился лососяной на 22 кг! Наверное, такие оковалки сидели на крючке и у нас со Стивом, но, скажу начистоту, и 12 кг мне вполне хватило, чтобы проверить физподготовку!

А вот половину добытой икры пришлось отдать хлебосольному американцу на заготовку приманки... □



# Бот-шоу 2005

## РОССИЙСКИЕ ВЫСТАВКИ

### ФЕВРАЛЬ

17-21	"Охота и рыболовство на Руси" Эксподизайн	Москва ВВЦ, пав. 69
238-8766, 095-1814474, <a href="http://www.expo-design.ru">www.expo-design.ru</a>		
17-19	"Спорт для курортов" Соуд. Сочинские выставки	Сочи
8622-623179, 621026, 623015, <a href="http://www.soud.ru">www.soud.ru</a>		
23-26	"Inter Спорт". Ленэкспо	С.-Петербург
812-3212866, 3212679/80, <a href="http://www.boatshowpiter.ru">www.boatshowpiter.ru</a>		

### МАРТ

10-12	"Спортсиб. Охота и рыболовство". Сибирская ярмарка	Новосибирск
3832-106290, 255151, 259845, <a href="http://www.sibfair.ru">www.sibfair.ru</a>		
24-27	"Охота и рыболовство". Совенком	С.-Петербург
812-3890134, 3890845		

### АПРЕЛЬ

6-9	"Спорт. Рыбалка. Охота". Экспо – Волга	Самара
8462-703404 (10), <a href="http://www.expo-volga.ru">www.expo-volga.ru</a>		

13-16	Катера и Яхты. MIBS ITE Group PLC	Москва Красная Пресня
095-9357350 (51), <a href="http://www.boat-expo.ru">www.boat-expo.ru</a>		

15-17	"Туризм. Отдых. Спорт" Казанская ярмарка	Казань
8432-705111 (14), <a href="http://www.expokazan.ru">www.expokazan.ru</a>		

### МАЙ

17-20	"Река". Нижегородская ярмарка	Н. Новгород
8312-775595		

### ИЮНЬ

2-6	Бот Шоу. Ленэкспо	С.-Петербург
812-3212866, 3212679/80, <a href="http://www.boatshowpiter.ru">www.boatshowpiter.ru</a>		

### СЕНТЯБРЬ

7-11	"Рыболовный и охотничий рай" Эксподизайн	Москва ВВЦ пав. 69
238-8766, 095-1814474, <a href="http://www.expo-design.ru">www.expo-design.ru</a>		

29/9- 2/10	Московский международный салон катеров и яхт	Москва Крокус Экспо
095-4115202 (03), <a href="http://www.marinesalon.ru">www.marinesalon.ru</a>		

## ЗАРУБЕЖНЫЕ ВЫСТАВКИ

### ФЕВРАЛЬ

11-20	34th Helsinki International Boat Show	Helsinki Fair Centre, Messuaukio 1, Finland
Tel: +358(9) 1509400, Fax: +358(9) 1509218		

12-20	37th Lisbon Boat Show	International Fair of Lisbon, Portugal
Tel: +351(0)21 892 1539, Fax: +351(0)21 892 1523, Web: <a href="http://www.fil-nauticampo.com">www.fil-nauticampo.com</a>		

17-21	64th Miami International Boat Show & Strictly Sail Miami	Miami Beach Convention Center, Miami
Tel: +1 054 441 3231, Fax: +1 954 430 4171 Web: <a href="http://www.miamiboatshow.com">www.miamiboatshow.com</a>		

23-27	14th Zagreb Sports & Nautical Fair	Zagreb Fair, Avenija Dubrovnik 15, Croatia
Tel: +385(0) 1 6503 395, Fax: +385(0) 1 6503 112		

### МАРТ

3-16	19th Boot Tulln	Messegeleände Tulln, Tulln Austria
Tel: +43(0)2272 624030, Fax: +43(0)2272 65252		

4-13	70th Stockholm International Boat Show	Stockholm International Fairs, Massvagen 1, Stockholm, Sweden
Tel: +46(0)8 749 4100, Fax: +46(0) 8 749 6190 Web: <a href="http://www.alltforsjon.com">www.alltforsjon.com</a>		

4-13	43rd Norwegian International Boat Show	Norwegian Trade Fairs, Nesgt 1-3, Lillestrom, Norway
Tel: +47(0)23 08 62 80, Fax: +47(0)23 08 62 81		

10-13	17th Wind and Water Boat Show (Warsaw)	Centrum Expo XXI, Warsaw Poland
Tel: +48(0)23 668 6777/5512, Fax: +48(0)23 668 6777/5512		

12-16	7th Madrid Boat Show	Parque Ferial Juan Carlos 1, Madrid, Spain
Tel: +34(0)91 722 3000, Fax: +34(0)91 722 5791		

12-20	35th Nautic Sud International Boat Show	Napoli, Italy
Tel: +139 081 725 8000, Fax: +139 081 725 8009		

### АПРЕЛЬ

5-10	7th Croatia Boat Show	City Port, Split Croatia
Tel: +385(0) 380 800, Fax: +385(0) 380 805		

8-11	10th China International Boat Show	Shanghai Exhibition Centre, Shanghai China
Tel: +86 21 6437 1178, Fax: +86 21 6437 0982 Web: <a href="http://www.cmpsinoexpo.com">www.cmpsinoexpo.com</a>		

### МАЙ

10-15	Internautica/10th International Boat Show	Marina Portoroz, Cesta Solinarjev 8, Slovenia
Tel: +386 1 2839 437, Fax: +386 1 2839 537		

### ИЮЛЬ

28/7- 2/8	38th Sydney International Boat Show	Sydney Convention & Exhibition Centre
Tel: +61 2 9438 2077, Fax: +61 2 9439 3983		

### СЕНТЯБРЬ

1-4	33rd Norwegian International In-Water Boat Show	Kadettangen, Sandvika, Norway
Tel: +47(0)23 08 62 80, Fax: +47(0)23 08 62 81		

8-11	21st Atlantic City In-Water Power Boat Show	Frank S Farley State Marina, 600 Huran Avenue, Atlantic City, USA
Tel: +1 215 732 8001, Fax: +1 215 732 8266		

16-25	35th Southampton International Boat Show	Mayflower Park, Western Earplanade, Southampton, Hampshire, UK
Tel: +44(0)784 223614, Fax: +44(0)784 439678		

21-24	15th Monaco Yacht Show	Port Hercule, Monaco
Tel: +377 93 10 41 70, Fax: +377 93 10 41 71		

30/9- 2/10	India International boat Show (2005)	International Convention Centre, Le Meridien Hotel & Resort, Cochin India
Tel: +91 984 6212333, Fax: +91 471 2312708		

### ОКТАБРЬ

8-16	Genoa International Boat Show	Fiera di Genova, Italy
Tel: +39 010 539 11, Fax: +39 010 539 1270 Web: <a href="http://www.fiera.ge.it">www.fiera.ge.it</a>		

13-16	34th United States Powerboat Show	City Dock and Harbour, Annapolis USA
Tel: +1 410 268 8828, Fax: +1 410 280 3903		

19-21	15th International BoatBuilders' Exhibition & Conference (IBEX)	Miami Beach Convention Centre, USA
Tel: +1 207 359 4651, Fax: +1 207 359 8920 Web: <a href="http://www.ibexshow.com">www.ibexshow.com</a>		

22-30	44th Barcelona International Boat Show	Fira de Barcelona Exhibition Centre, Barcelona, Spain
Tel: +34(0)93 233 2360, Fax: +34(0)93 233 2369 Web: <a href="http://www.salonnavico.com">www.salonnavico.com</a>		

29/10- 6/11	46th hanseboot International Boat Show	Hamburg Fair Ground & Hanseboot harbour, Hamburg Germany
Tel: +49(0)40 35 69 2140, Fax: +49(0)40 35 69 2149 Web: <a href="http://www.hanseboot.de">www.hanseboot.de</a>		

### НОЯБРЬ

15-17	18th Marine Equipment Rade Show METS	Amsterdam RAI, Europaplein, Amsterdam, Netherland
Tel: +31(0)20 549 1212, Fax: +31(0)20 549 1889 Web: <a href="http://www.metstrade.com">www.metstrade.com</a>		

### ДЕКАБРЬ

2-12	45th Salon Nautique International de Paris	Paris Expo – Porte de Versailles, Paris, 75015, France
Tel: +33(0)41 90 47 47, Fax: +33(0)41 90 47 19 Web: <a href="http://www.salonnaviqueparis.com">www.salonnaviqueparis.com</a>		



# Дюссельдорфские встречи

Артур Гроховский, Борис Кришталь  
Фото авторов и Messe Duesseldorf

Пребывание делегации “Кия” на крупнейшей европейской выставке катеров и яхт началось с запланированных посещений стендов ряда фирм, отчасти уже знакомых нашим читателям по репортажу из Гамбурга (“Кия” № 193). Достигнутые там договоренности требовали подтверждения, а удачные знакомства — продолжения. Конечно же, в первую очередь нас интересовали те фирмы, которые проявляют серьезный интерес к российскому рынку (а также — представившие любопытные новинки).





Начать стоит с “Yachtzentrum Greifswald” — хотя бы потому, что вкратце упомянутая нами в гамбургском материале “Hanse 461” признана “Европейской яхтой года” в категории “Инновационное судно”. Жюри, состоящее из редакторов 12 крупнейших европейских журналов, отметило практически все то же самое, что и мы: применение эпоксидной смолы в массовом производстве (150 корпусов в год, используются препреги от “SP Systems”), выдвижное электрическое подруливающее устройство, просторнейший салон и отличную эргономику как интерьера, так и палубы, а также высокие ходовые качества судна, спроектированного “Judel/Frolijk & Co” — создателями яхты

“Alinghi”, последнего победителя Кубка “Америки”. Стенд “YG”, расположенный в 16-м павильоне выставки, был большим — шесть судов — и таким же популярным, как и Гамбурге: к концу дня менеджеры теряли голос от общения с массой посетителей.

Поздравив владельца верфи с получением почетной награды, мы заинтересовались текущим состоянием дел на “YG” и перспективами.

— Перспективы? — переспросил нас Михаэль Шмидт. — Для нас они очевидны: из второго производителя в Германии мы должны стать вторым в Европе. На это я отвожу... Давайте о конкретных сроках не для печати, хорошо? Но замечу, вторыми в Германии мы смогли стать всего за десять лет. Приезжайте к нам осенью — как раз введем в строй новый цех, будет на что посмотреть.

— Какой рынок вы сегодня наиболее активно осваиваете? — спросили мы.

— Как ни странно, это Австралия, — вступает в разговор Дёртке Шмайндт, менеджер по маркетингу. — Несколько лет назад мы продали туда первую яхту, а теперь одну за другой чуть ли не еженедельно отправляем на Зеленый континент. Австралия, окруженная двумя океанами с их суровыми штормами, нуждается в добротных и мореходных судах, красивые игрушки-однодневки там не в почете, и мы рады, что австралийцы смогли так быстро оценить одно из важнейших качеств яхт “Hanse” — их надежность. Кстати говоря, “531-я” на последней сиднейской выставке получила почетный титул “Yacht of the Show”.

— Что вы думаете о российском рынке?

— Психология российского покупателя для нас пока — загадка. Мы уже поставили в Россию несколько яхт, но структура сбыта наших лодок не соответствует привычной для европейского рынка — россияне интересуются самые большие и дорогие суда. Но надеемся, что это вскоре изменится и на российском рынке появятся более дешевые яхты из линейки “Hanse”. Для того чтобы стимулировать интерес к ним, мы рассматриваем вопрос о возможном спонсировании какой-нибудь из Санкт-петербургских парусных регат.

— А вот в московской бот-шоу мы точно участвовать не будем, — вновь присоединяется к беседе подошедший владелец верфи. — Я тут подсчитал затраты — очень дорого. Думаю, петербургская выставка предпочтительнее. Одну, может быть, две яхты



Героиня выставки “Hanse 461” (общий вид)



Михаэль Шмидт: “Перспективы благоприятны!”

мы попробуем там поставить...

— Вы представляете какие-нибудь новинки на этой выставке?

— На этой — нет. Но наши лодки обязательно будут совершенствоваться и далее. Сегодня первенство яхт “Hanse” по качеству и надежности среди крупносерийных лодок никем не оспаривается (по крайней мере, в Европе), и теперь мы серьезно собираемся заняться элегантностью и внешним видом своих судов — уже в ближайшем будущем в этом вопросе мы перестанем уступать “Бавариям”.

— Если говорить о надежности, можно еще один вопрос? В каком состоянии самая первая яхта, выпущенная “YG”? Что-то вообще известно о ее судьбе?

— Да, хороший вопрос. Мы совсем недавно им озадачились. Но знаешь, первый год существования верфи был







Один из вариантов исполнения яхты "Guardian 50" (модель)

просто сумасшедшим. Никаких записей о ранних клиентах не сохранилось. Мы обратились ко всем яхтенным журналам с просьбой помочь отыскать нашу первую лодку и ее владельца. Если судно на воде, выкупим его и отреставрируем. Яхты "Hanse" уже начали приобретать столь ценный понимающими заказчиками ореол легенды — пора подумать и о собственной истории...

От стенда "YG" мы перешли к соседнему стенду голландской верфи "Conurplex B.V.", где нас радушно принял ее владелец Фриц Конайн вместе со своим петербургским представителем австрийским предпринимателем Лео Ноймайером. Последний уже продал в Россию одну "Contest 48" и нацелен на серьезную работу с отечественными заказчиками. Тем более что основной конкурент — "Oyster" — еще только приглядывается к нашему рынку. Фирма выставила две модели — уже известную читателям "Contest 44 CS" и более крупную "Contest 50 CS". Даже поверхностный взгляд на палубы и обводы этих судов говорил знающим людям о многом — добротные, надежные яхты открытого океана. "50-я" была с традиционным глубоким килем, "44-я" — с неглубоким крылатым, такова была прихоть владельца, личная яхта которого экспонировалась на стенде. Оба судна имеют расположенные в центре кокпиты, окруженные массивными комингсами. Хорошо продуманная планировка кокпитов и расположение дельных вещей позволяют без труда управлять яхтой в одиночку, а погоны гика-шкотов вынесены на кормовую палубу.

Планировка подпалубного пространства у этих лодок оказалась стереотипна — фактически они различались размерами салона. В остальном яхты внутри схожи, как две капли

воды: большая каюта владельца в корме, гостевая — в носу, камбуз — в проходе из каюты в салон, большое штурманское место по левому борту. Вся внутренняя отделка выполнена из тика.

Фирма серьезно подходит к работе со своими заказчиками, упирая не только и не столько на престижность и "круть немеряную" своих лодок ("50-я" только в штатной комплектации, к примеру, стоит порядка миллиона евро — чуть ли не вдвое больше, чем более крупная "Hanse 531"), сколько на их технические качества. Перед каждой лодкой стоит стенд, на котором, помимо обычных ТТХ, присутствуют и "поляра", и диаграмма статической остойчивости.

— Как и "Oyster", наши яхты предназначены для обеспеченного человека, понимающего толк в дальних океанских плаваниях и ценящего надежность судов, их комфорт и удобство на борту, — говорит Лео Ноймайер. — Многие владельцы живут на них буквально годами и совершают, в том числе, очень дальние плавания. Лично мне по душе концепция лодок "Contest" как мореходных и комфортабельных судов. Возможно, они чуть тихходнее, чем "Swan" или "Baltic". Но посуди сам — так ли много значат какие-то пол-узла, когда ты никуда не торопишься, а просто плывешь через океан в свое удовольствие? Плывешь надежно, безопасно, практически с домашним комфортом. Посмотри, какие каюты, а какое качество отделки! Это — супер, "Bentley" парусного мира. Ну, конечно, есть и такие, кому больше по душе "BMW"...

— То есть в гонках ваши лодки участия не принимают?

— Это смотря в каких. Мы начали организовывать специальные гонки практически на профессиональном уровне специально для владельцев

яхт "Contest" (как выпускающихся сегодня, так и классических), желающих померяться своими силами. В этом году такая регата "MeesPierson Contest Cup" пройдет в июне у нас дома, в Медемблике. Еще одно похожее мероприятие — "Mediterranean Contest Meeting" (тоже исключительно для владельцев яхт "Contest") — состоится в августе в Пальма-де-Майорка. Эти встречи задуманы как своего рода закрытый клуб для избранных, чем-то напоминающий те регаты, которые проводит для своих заказчиков верфь "Nautor". А в обычных гонках наши яхты не участвуют — мы не задумывались об оптимизации их под правила обмера и делали суда с упором на мореходность, а не на скорость.

— А как у них обстоят дела с надежностью? А то в России пластика немногие опасаются — считают, что он не очень долговечен.

— Ха! Ты что, смеешься? Нам 46 лет, и наша самая первая яхта до сих пор на воде. Приезжай в Медемблик, покажем ее тебе. Мы и тогда, и сейчас очень тщательно подходили к организации производственного процесса. Про старые годы подробно рассказать не могу, лучше спроси Фрица, а нынче мы используем и технологию "infusion" для наиболее качественной пропитки ламината, и винилэфирные смолы — для предотвращения осмоса. Наполнитель у нас бальсовый — для теплоизоляции и жесткости корпуса это гораздо лучше пенопласта. Да вообще в Голландии плохо строить суда не умеют, так что покупатели на этот счет могут не волноваться. У нас каждый шестой житель



Общий вид новой "Contest 65 CS", мировая премьера которой состоится в Москве





Яхты "Elegance" (внизу) и различные варианты исполнения рулевой рубки на этих судах (вверху)

Стенд фирмы "Brig" — как всегда, вместе с "Tohatsu"

имеет собственную лодку и разбирается в них очень хорошо — строить и продавать туфту на голландском рынке просто нереально.

— Какие новинки вы готовы продемонстрировать?

— Здесь никаких живых новинок нет. Но мы разработали новую яхту, топ-модель нашей фирмы — "Contest 65 CS", вот посмотри на рисунок. Кстати говоря, хотим провести ее всемирную презентацию именно в России, видимо, в рамках московской бот-шоу. Организуем там стенд с моделью "65-ки", а может, отдельно снимем конференц-зал в каком-нибудь престижном отеле и персонально пригласим туда потенциальных заказчиков. Ваш журнал, разумеется, тоже.

— И сколько будет стоить эта красавица?

— Порядка двух с половиной-трех миллионов. Это же эксклюзив, ручная работа. Мы в среднем делаем примерно 70 яхт в год, а этих будем строить одну-две в год, не больше.

— А как насчет питерской бот-шоу?

— Да, мы думали об участии — но вот увидели у вас в журнале фотогра-

фию бонов выставочного комплекса... и решили не приводить туда яхты. Но Петербург нас очень интересует и как демонстрационная площадка, и как регион с потенциально хорошим спросом. Так что будем ждать шагов владельцев "Ленэкспо" по повышению качества выставки. Вообще же мы намерены продавать в России три-четыре яхты в год...

От стенда "Сонурплекс" мы перешли опять к яхтам массового спроса — широко известным "Jeanneau", производимым в количестве едва ли не 1000 штук в год. У нас состоялась очень приятная встреча с латышским дилером этих яхт госпожой Лолитой Симановиче, давней читательницей "Кия". Стендисты компании были в приподнятом настроении — праздновали вручение их фирме награды "Лучшая европейская яхта 2005 г." (в категории парусных судов длиной до 12 м), которой была отмечена "Sun Fast 35" конструкции Марка Ломбара. "Jeanneau" тоже находится в стадии освоения российского рынка — сравнительно недавно фирма заключила дилерское соглашение с одной из отечественных компаний и теперь, наде-

емся, ассортимент предлагаемых на нашем рынке парусных судов еще расширится. По словам директора верфи по маркетингу, компания нацелена на серьезную работу в России и планирует для начала продавать здесь не менее пяти яхт ежегодно.

Буквально в двух шагах от стенда "Jeanneau" мы увидели логотип "DK Yachts". Подошли, и, естественно, скромно поинтересовались — как там дела с "азиатским долгостроем"\*?

— Яхта на воде и всюю проходит ходовые испытания. Жаль, правда, что пока так и не было подходящего ветра. Но то, что было... О-о-о, это суперсудно! — восторженно заявил Ханнес Ваймер, один из руководителей верфи.

— Так что было-то? — продолжали допытываться мы.

— Замерили скорость в 20 уз при ветре скоростью 10.5 уз...

No comments, как говорится...

Здесь же неподалеку нас привлекла яхтенная легенда — "Westerly"! Неужели? "Westerly" возвращается? Да, возвращается — но совсем не той,

\* См. "Кия" № 192





“Linsen Grand Sturdy 299 AC” — интересная новинка ведущей голландской верфи (вверху). “Princess V48” — очень привлекательная машина для людей со средствами (внизу).



Подвесные моторы — в ожидании перемен

какой была. Право на использование торговой марки приобрела словенская компания из Любляны, которая теперь будет строить ультрасовременные яхты (сэндвичевый углепластик на эпоксидном связующем, опять-таки производимый по технологии “infusion”).

— А что такого? Чем мы хуже “Shipman”? — сказали нам молодые парни, представляющие верфь на стенде. — Вон, гляди, мы сюда ее нос притащили, на котором технологию отработывали. Младенец одной рукой поднимет, а прочность... Вот тебе кувалда, попробуй, не стесняйся...

Пробовать, конечно, мы не стали, просто пожелали удачи “новой старой” марке. Но все-таки жаль, что фактически-то “Westerly” исчезла. То, что показали молодые энергичные словенцы, имеет такое же отношение к заслуженным яхтам, как “Bugatti” производства “Volkswagen” — к оригинальным довоенным машинам.

По соседству, в 14-м павильоне располагался стенд еще одной крупной яхтенной верфи, также представ-

ленной теперь в России. Компания “Dufour” недавно обзавелась дилером в Геленджике и рассчитывает продавать у нас в год не менее пяти-шести своих яхт. Фирма смогла все же выкарабкаться из кризиса, который едва не смел ее с рынка — напомним, сейчас “Dufour” делает около 800 лодок в год, оставаясь независимой компанией, успешно отражающей натиск “Beneteau”. Российский дилер появился и у “Elan” — другого известного европейского изготовителя (порядка 220 судов в год). В первый день работы выставки на стенде “Elan” прошла широкая презентация новой модели — яхты “Impression 374”, очень элегантной и быстроходной (как заверяли менеджеры верфи), которая предлагается по довольно демократичной (увы, лишь по меркам западноевропейского рынка) цене. Конструктор лодки — знаменитый британец Роберт Хамфри.

Далее мы направились в 6-й павильон (“павильон суперяхт”) к стенду голландской верфи “Blueprint Marine B.V.” — недавно созданного предпри-

ятия, строящего технически очень интересные моторные яхты серии “Guardian”. Владелец верфи Роберт Праккер — сам бывший профессиональный капитан, поэтому представленный им головной образец новой 50-футовой лодки можно назвать “мечтой моряка”. Судите сами: надежный эпоксидный корпус (построен по технологии “infusion”) с пятью водонепроницаемыми переборками, система поддержания дифферентовки судна, самостоятельно перекачивающая топливо и балластную воду в нужные цистерны, удобный вход в просторное машинное отделение и главная изюминка — компьютеризированное управление судном. Практически все функции судна контролирует бортовой компьютер, в свою очередь управляемый с большого сенсорного дисплея. На наш первый же вопрос — что будет с судном, если дисплей или компьютер выйдут из строя, владелец верфи молча показал на два аварийных независимых поста управления — в ходовой рубке и у входа в машинное отделение. Дей-



ствительно, в каждой детали этой незаурядной по задумке лодки чувствуется солидность и надежность. А корпус, например, имеет особые туннельные обводы, специально доводившиеся в тестовом бассейне в Саутгемптоне. Роберт Праккер уверяет, что по сравнению с “глубоким V”, применяемым большинством конкурентов, “Guardian 50” развивает скорость на два узла больше, чем другая яхта с такими же двигателями.

Поразил и салон судна — в отличие от подавляющего большинства моторных яхт, в нем применено не лакированное, а полированное дерево. Дизайн таков, что гораздо проще представить себя в дорогой квартире, нежели в 15-метровой яхте — при этом отделка обеих кают более сдержанная и по стилю больше похожа на интерьеры “Wally”, представленной в начале журнала: минимум дерева, плоские светлые поверхности с цветными вставками. Цена тоже сравнима с ценой на квартиру, точнее, загородный дом — она в несколько раз выше цены сравнимых по длине “стальных голландцев”. Впрочем, такое судно стоит того — вот только найдутся ли в России ценители, достойные его? Ведь идеология яхты подразумевает отсутствие штатного (наемного) капитана и, как следствие, высокий уровень компетентности владельца, и его желание самостоятельно управляться с судном. В России это не принято —

по крайней мере, в среде владельцев “миллионных” яхт. Тем не менее верфь очень серьезно интересуется российским рынком и подумывает о презентации своих лодок на московском бот-шоу.

По соседству с “Guardian” располагался стенд малоизвестной широкой российской публике австрийской компании “Silver Wave” — подразделения холдинга “List GmbH”. Штучные красноедеревяные катера поражали качеством изготовления и изяществом форм — особенно новый прототип, который смело можно окрестить “Bugatti” на воде”. На наш вопрос, для кого предназначены эти необычные, быстроходные, но абсолютно непрактичные лодки, владелец предприятия ответил коротко: “Crazy boats for crazy reoples”. Кстати говоря, в 13-м павильоне был представлен еще один необычный скоростной катер, тоже построенный австрийцами: но в отличие от судов “Silver Wave” он относится к стилю “high-tech” (мы планируем подробно описать его в одном из ближайших номеров).

Напротив “Silver Wave” находился стенд “Oy Nautor AB” (единственного представителя парусных судов в шестом павильоне), где нас тоже ждали — и ждали, оказывается, не зря. Фирма все-таки запустила программу представления своих судов в России и сейчас находится в стадии подписания контракта с будущим дилером, а сама



Новый привод от “Volvo Penta” — уже на серийных судах

презентация дилерской сети яхт “Swan” намечена на середину весны. Новинок верфь никаких не выставила — стоял все тот же “Swan 46”, что и в Гамбурге. Уже по традиции мы затронули вопрос о долговечности и, конечно, поздравили работников предприятия с 40-летием фирмы.

— Надежность яхт, — говорит Иоаким Хилден, технический менеджер компании, — для нас является абсолютным приоритетом. Все делается ради этого. За счет чего достигается? Мы используем смолы, ткани и комплектующие из числа имеющихся на рынке, любой другой изготовитель может использовать их же. В проектах тоже нет ничего секретного — мы сотрудничаем с Германом Фрерсом уже 20 лет, но он работает и на другие верфи — любой может заказать ему проект. Так что наше отличие — только в качестве рабочей силы.

На переднем плане — знакомая нашим читателям “Ovni 395”, на заднем — новинка выставки “Impression 374”







Детские гонки в специальном павильоне

— И что представляет собой “средний рабочий” компании “Nautor”?

— Должен напомнить, что городок Питерсаари, где расположена наша верфь, является местом, откуда вообще пошло финское судостроение — первые суда здесь начали строить более 300 лет назад. Так что у всех жителей города, можно сказать, судостроительные гены. Нашему типичному рабочему примерно 42—43 года, из которых он 22—23 года отработал на “Nautor”. Вот что определяет качество нашей работы.

— Так что же все-таки с самой первой яхтой?

— С ней все в порядке. Приезжай в Питерсаари, сможешь выйти на ней в море — мы выкупили ее у владельца.

— Но в последнее время появились сообщения о падении качества яхт “Swan”?

— Действительно, на одной из недавно сделанных яхт расслоилась обшивка. Это второй случай за всю нашу 40-летнюю историю, первый был во время второй гонки “Whitebread”. Мы тщательно проанализировали случившееся, и могу заверить, что больше подобное не повторится.

— Верно ли, что возникшая проблема — результат попытки прямого влияния новых инвесторов на производственный процесс?

— Сейчас уже инвесторы абсолютно не вмешиваются в техническую деятельность фирмы.

В шестом павильоне особо привле-

кал внимание огромный центральный стенд компании “Drettman GmbH”, представлявшей яхты серий “Elegance” и “Cobalt”. Эти роскошные суда по многим показателям (в том числе и по так ценимой эксклюзивности) далеко позади оставляют большинство своих конкурентов, поэтому неудивительно, что они вызывали неподдельный восторг посетителей (многие из них были нашими согражданами). Компания недавно открыла в Санкт-Петербурге свое представительство, и как нам сказали, ближайшей весной на нашей воде появятся живые “Elegance” — заказы от российских клиентов уже есть.

Большим по традиции был и стенд “Ferretti Group”, тоже представившей сразу несколько брендов — в их числе хорошо известный “Pershing”. Блестящая голубая красавица, хорошо видимая из любой точки павильона, как магнитом, притягивала к себе взгляды посетителей.

Здесь, наверное, читатель может задать вопрос — а почему мы так увлеклись описанием всякого рода супердорогих судов? Дело в том, что в Дюссельдорфе основной упор делается именно на этот сегмент рынка. Более или менее “демократичные” суда обычно бывают широко представлены, к примеру, в Гамбурге. И павильоны выставки это подчеркивали — практически пустовали стенды с подвесными моторами. Немного посетителей было и в павильонах, показывавших сравнительно недорогие моторные суда, разве что на стенд

польской верфи “Galeon” стояла едва ли не очередь. Поляки демонстрировали довольно большую линейку судов, включая новую модель “440”, спроектированную известным конструктором Тони Кастро. Элегантные линии, очень высокое качество отделки, ни в чем не уступающее, пожалуй, даже немецким судам из более дорогого сегмента рынка — вот особенности моторных яхт и катеров этой верфи, чьи суда пользуются заслуженной популярностью в Германии. Тут же неподалеку стоял большой стенд РИБов украинской фирмы “Brig”, укомплектованных подвесными моторами “Tohatsu”.

Но самый большой украинский стенд фирмы “Royal Lagoon” располагался в 15-м павильоне. На 300 квадратах были выставлены две шикарные краснодеревые яхты — моторная и парусная, обе, увы, тоже ценой далеко за миллион евро. Качество изготовления обоих судов подтверждено Сертификатом “Bureau Veritas”, придраться не к чему — просто идеальная работа херсонских судостроителей. Превосходнейшие яхты, созданные дизайн-группой “Ала”, привлекали внимание состоятельных ценителей эксклюзива, а огромные мониторы беспрерывно демонстрировали процесс изготовления этих лодок, отличающийся высокой технологической культурой их производства. Жаль, очень жаль, что российские фирмы не могут (или не хотят?) выступить подобным образом. Да, безусловно, для того чтобы строить такие суда и так



масштабно их представлять, нужны деньги, большие капиталовложения, но, как показывают наблюдения и в Гамбурге, и в Дюссельдорфе, подобных “стартапных” верфей в мире становится все больше (хотя бы вышеупомянутая “Blueprint Marine”) и при правильном выборе рыночной ниши подобное “инициативное” производство судов оправдывает риск первоначальных вложений.

Мы расстались с руководством дизайн-группы, заручившись их обещанием пригласить нас на верфь для личного знакомства с производственным процессом, организованным на этом незаурядном, судя по первому впечатлению, предприятии.

Неподалеку от “Алы” располагался другой интересный для нас стенд — стальной голландский яхт “Linssen”. Фирма, серьезно интересующаяся российским рынком, проводит летом этого года “Балтийскую экспедицию” — совместное плавание двух дюжин моторных судов собственного производства по Балтике от Германии до Санкт-Петербурга и обратно. Подобное мероприятие, устраиваемое фактически частными владельцами этих судов при спонсорской поддержке “Linssen”, беспрецедентно. Правда, в Петербурге эти суда пробудут всего три дня. Но это событие должно стать знаковым для Питера как для морской столицы России, и очень хотелось бы, чтобы городские власти (а также таможенные и пограничные службы) с уважением отнеслись к подобному походу и приняли все меры, чтобы гости были встречены достойно, а

оформление прихода и ухода экспедиционных яхт стало необременительным для их капитанов.

“Linssen” представила и новинку — малютку “Grand Sturdy 299”. Как это принято на верфи, яхта будет выпускаться в двух вариантах: “AC” (Aft Cabin) с кормовой каютой и “Sedan” с большим кормовым кокпитом. Небольшое (и сравнительно дешевое) судно от одного из ведущих судостроителей Голландии, чьи яхты пользуются исключительной репутацией, вызвало буквально шквальный натиск посетителей на стенд фирмы, которая, как читатель уже, несомненно, догадался, тоже нашла российского дилера.

...Безусловно, о такой крупной выставке, как дюссельдорфская, можно рассказывать долго. Но в целом, если абстрагироваться от сверхдорогих яхт и всего увиденного, выставка как таковая позволяет выявить следующие основные тенденции немецкого рынка:

— рост и без того высокого интереса немцев к парусным судам и заметное падение к моторным, в первую очередь к относительно небольшим (5–7 м) лодкам и к подвесным моторам мощнее 60–75 л.с.;

— появление все большего числа ранее неизвестных “стартапных” верфей, “выдающих” очень качественный и высокотехнологичный продукт;

— продолжающееся давление крупносерийных судостроителей (“Bavaria”, “Beneteau” и др.) на рынок с целью занять как можно большее число ниш в своей ценовой катего-

рии, следствием чего является расширение ассортимента предлагаемых ими судов — так, “Bavaria Yachtbau” расширила свой модельный ряд сразу в обе стороны, представив и маленькую 30-футовую яхту, и новый 50-футовый флагман;

— увеличение числа верфей, осваивающих технологию “infusion”, а также применяющих эпоксидную смолу;

— все большую разборчивость немецкого покупателя — в этой связи есть определенная опасность того, что выдавливаемые с немецкого рынка изготовители (и дилеры) не самых качественных судов бросятся на российский рынок, интерес к которому наши читатели уже, надеюсь, почувствовали. Заметим, что многие даже скромные производители уже не удовлетворяются стандартным Сертификатом CE и предъявляют посетителям выставки Сертификат Ллойда или “Det Norske Veritas”.

На этом пока остановимся...

**Р.С.** В следующих номерах “Кия” мы планируем продолжить рассказ о наиболее интересных судах, представленных на обеих немецких выставках — гамбургской и дюссельдорфской.







## 531

### Elegant Performance Cruiser

*П*арусная яхта для людей, которым нужно нечто экстраординарное:  
HANSE 531 Elegant Performance Cruiser.

Она сочетает в себе современные дизайн и планировку палубы, простоту в управлении и все необходимое для действительно скоростного плавания.

Оформление интерьера задает новые стандарты: можно как выбрать наиболее подходящий из нескольких вариантов планировки и комплектации, так и создать свой собственный.

Отделка выполняется из красного дерева или американской вишни.

Чтобы ваша HANSE 531 стала безошибочно узнаваемым и уникальным произведением искусства, положитесь исключительно на свой вкус.



Hanse 531 — создана яхтсменами для яхтсменов

<sup>®</sup>*Hanse*   
The Quality People in Yachting



# It's a wonderful world

Яхта, изображенная на снимке, частично оснащена оборудованием, не входящим в базовый комплект поставки



Яхты Hanse от 31 до 53 футов длиной — спроектированы Judel/Frolijk & Co



Все о яхтах Hanse:  
[www.hanseyachts.com](http://www.hanseyachts.com)

Bellamer Oy  
PL 37  
00171 Helsinki  
puh. 020 743 19 30  
[bellamer@bellamer.com](mailto:bellamer@bellamer.com)  
[www.bellamer.com](http://www.bellamer.com)

Телефоны в России:  
С.-Петербург: 7 (812) 972-5982  
Москва: 7 (095) 767-6103  
[www.bellamer.ru](http://www.bellamer.ru)





Игорь Воронин, Чикаго, США

# Яхты «Tartan» и «С&С»

## АМЕРИКАНСКИЕ ЛЕГЕНДЫ КАЧЕСТВА

**В** ходе многолетних контактов с европейскими производителями у меня сложилось определенное мнение об идеальной яхте. Надеюсь, что продавцы лодок других марок простят меня за некоторую предвзятость, но четыре года назад такими для меня были (а с некоторой натяжкой остаются и сейчас) яхты фирм “Oyster”, “Moody”, “Farr” и “Westerly”. Дело в том, что мои клиенты для океанского круиза всегда покупали яхты длиной 50 футов и больше, а в таком диапазоне лодки этих фирм — наиболее комфортабельны и надежны. В США, куда я переехал, эти бренды отсутствовали, поэтому долго не удавалось определиться с “любимчиками” нового для меня рынка.

Впоследствии на американском рынке парусных яхт я выделил “С&С” и “Tartan”, разные и по характеру, и по экстерьеру. Лодки “С&С” со всем необходимым оборудованием, но без всяких излишеств — эдакие “спартанские” воины, подтянутые, стреми-

тельные, всегда готовые броситься в бой. “Tartan” же выглядит как супер-престижный и роскошный автомобиль класса “люкс”. Именно эти два имени американских яхт выделялись среди прочих прежде всего высоким качеством изготовления. Это уже потом я узнал, что корпуса у них сэндвичевые, смола для изготовления их корпусов применяется только эпоксидная модифицированная и что только их производители дают 15 лет гарантии на корпус, а карбоновые мачты — не опция, а стандартная комплектация.

Читатели, наверное, уже обратили внимание на то, что я выбрал яхты двух фирм, а о корпусах, которые, кстати, как минимум в два раза легче их полиэфирных “соразмерников”, пишу как об одном. В технологическом смысле так оно и есть. Более того, когда я на Чикагской бот-шоу договорился о встрече на территории предприятий-изготовителей этих судов, тогда еще не знал, что мне покажут одно производство, на котором стро-

ится и быстроходные “С&С”, и комфортабельные “Tartan”. В принципе, в этом нет ничего удивительного, например, на том же “Jeanneau” до 30% продукции выпускается с эмблемой “Beneteau”.

Но вернемся к американским лодкам. Представленный публике в 1961 г. “Tartan-27” был первой серийной стеклопластиковой яхтой фирмы. О ее надежности и ходовых качествах до сих пор ходят легенды — эту модель выпускали на протяжении 19 лет, и за это время было построено 700 яхт! Естественно, строили их с применением ручного труда, т. е. все операции по нанесению разделительного слоя, смолы, стекломатериалов и укатке проводили вручную. За последующие годы морская компания “Tartan Yachts” выпустила более десяти новых моделей, и каждая имела успех на рынке.

Наиболее известными из них стали “Tartan-37”, “-41” и “-10”, которые и сегодня остаются одними из самых известных в Америке крейсерско-го-



**КОРПУС "С&С"**

МАТЕРИАЛ	УДЕЛЬНЫЙ ВЕС, г /м <sup>2</sup>
Гелькоут NPG/ISO .....	45
Стеклоткань "Е" .....	200
Два слоя трехнаправленной ..... 2×750 стеклоткани	
9.5-мм "Corecell A550" .....	800
Трехнаправленная стеклоткань .....	750
Эпоксидная смола .....	2450
Вес 1 м <sup>2</sup> , кг .....	5.75

**КОРПУС ПОЛИЭФИРНОЙ ЯХТЫ**

МАТЕРИАЛ	УДЕЛЬНЫЙ ВЕС, г /м <sup>2</sup>
Гелькоут .....	45
Три слоя стекломата .....	3×60
Два слоя мата .....	2×1385
Полиэфирная смола .....	8100
Вес 1 м <sup>2</sup> , кг .....	11.09



Вверху: "Tartan 4400", 44-футовый "long voyage cruiser", хорошо приспособленный для продолжительного пребывания на борту

Внизу: "Tartan 3500", популярная 35-футовая яхта категории "family cruiser" с выдвинутой купальной платформой



ночных яхт полутонного класса. В конце 70-х гг. фирма "Tartan Yachts" вышла на одно из первых мест по выпуску стеклопластиковых парусных яхт в США. Объявив главным приоритетом их надежность и удобство, фирма обновила за прошедшую четверть века 15 моделей традиционного дизайна.

Главное, что отличает эти лодки от подавляющего большинства остальных серийных — сэндвичевые эпоксидные корпуса. Значит ли это, что они намного дороже остальных? Нет. Дело в том, что эпоксидная смола, хоть и стоит примерно в два раза дороже полиэфирной, благодаря новой технологии используется в значительно меньших количествах. Еще одно значительное преимущество эпоксидной смолы — 1%-ная усадка при полимеризации против 7%-ной у полиэфирных смол. Стекломаты, которые впитывают смолу, как губка, естественно, не используются вообще. Применяется стекло типа "Е", причем в рекламных проспектах записано: "Первый слой — однонаправленный материал удельным весом 200 г/м<sup>2</sup>, второй, третий и внутренний слои — трехнаправленная ткань весом 750 г/м<sup>2</sup>". И это — все. В качестве заполнителя при изготовлении "сэндвича" используется "Corecell" — синтетический материал, который внешне похож на пенопласт, но имеет значительно более высокие прочностные характеристики, выдерживает высокие температуры, устойчив к воздействию растворителей или топливных смесей и практически не гигроскопичен. В итоге заявленная прочность корпусов яхт фирмы "Tartan" на ударные нагрузки превышает прочность сравнимых по размеру корпусов как из цельного пластика, так и "сэндвичей" с бальсовым заполнителем, и даже при повреждении внешней оболочки наполнитель не будет впитывать воду.

Для наружной отделки фирма применяет гелькоут NPG/ISO высшего сорта (от компании "Premium"). Он сохраняет блестящую поверхность на многие годы и не превращается со временем в сыпучий порошок, как это свойственно дешевым материалам. Более того, гелькоут имеет повышенную эластичность и никогда не дает трещин ни в местах больших напряжений, ни на острых углах корпуса.

Для примера рассмотрим корпус "С&С" и сравним его с аналогичным по размеру цельностеклопластиковым (не сэндвичевым) полиэфирным (см. таблицу).



По меткому выражению технолога “Tartan”, “лишние почти 5 кг веса на каждый квадратный метр традиционной яхты — это просто жир, а у наших — одни мышцы”.

Разобравшись с материалами, приступим к технологии. На верфи “Tartan Yachts” применяют вакуумное формование и вакуумное же заполнение. Это наиболее передовая на сегодняшний день технология в стеклопластиковом судостроении. Благодаря ей равномерно пропитываются слои ткани и уменьшается количество смолы, идущей в отходы, а вакуумное формование освобождает строителей от монотонной и грязной работы по укатыванию очередного слоя и упрощает контроль за качеством продукции, поскольку именно “человеческий фактор” — главная причина брака, и не только в стеклопластиковом производстве. Да и усилие сжатия, создаваемое атмосферным давлением, трудно сравнить с укатыванием роликом.

Итак, в процессе работы на отполированную матрицу наносится разделительный слой, затем — гелькоут, а после его желатинизации в нее укладывается предварительно пропитанный\* слой однонаправленного стекломатериала удельным весом 200 г/м<sup>2</sup>, затем после его выравнивания — второй и третий слои трехнаправленной ткани, после чего выкладывается наполнитель. В местах наибольших нагрузок, таких как площадка крепления бульбкля, например, он не укладывается, но цельный пластик усиливается еще и слоями углеткани. Поверх наполнителя кладет-

ся еще один слой трехнаправленной ткани. После этого вся поверхность пакета укрывается пленкой и подключаются системы вакуумных компрессоров и подачи смолы. Первыми начинают свою работу вакуумные насосы. Пленка прижимает “сэндвич” к матрице, и лишняя смола выдавливается по трубам, осаждаясь в смолосборниках (герметичных баках с двумя трубками, по одной из которых вытягивается воздух с излишками смолы). После этого открываются краны дополнительной подачи смолы в матрицу, и она стремится занять все свободные места и воздушные полости. Конечно, пленку вакуумного мешка герметично крепят на матрице и проверяют систему ультразвуковым течеискателем. Если обнаруживается доступ воздуха, то кусочек такой же пленки кладется сверху, и проблема исчерпана. Можно еще отметить, что матрицы сделаны качающимися по продольной оси для большего удобства строителей. В итоге, как утверждают руководители фирмы, весовое соотношение “смола/ткань” в корпусах их яхт достигает 30/70\*\*.

Несколько слов о насосах. Для вакуумного формования 40-футового корпуса оказалось достаточно трех насосов мощностью по 0.3 л.с. (в Америке мощность электрических двигателей измеряют в лошадиных силах), а вот для метода вакуумного формования потребовались насосы уже по 1.5 л.с. — эпоксидная смола очень вязкая. Но затраты на дополнительное оборудование быстро окупаются: вакуумное заполнение придает конструкции большую прочность

при меньшем весе, при этом на 30% сокращается трудоемкость производства, а сам процесс становится намного чище.

После полного высыхания корпус вынимают из матрицы, но процесс изготовления корпуса на этом не заканчивается — его еще нужно “запечь” — довести до готовности в сделанной по заказу печи, размерами 50×20 футов (15×6 м). Температура поднимается до 73°C, затем опускается до комнатной, и цикл повторяется несколько раз в течение 20 ч. При этом, во-первых, снимаются внутренние напряжения в корпусе после полимеризации (это сродни “отпуску” металла), во-вторых, значительно улучшается внешний вид (гелькоут приобретает особый глянец) и, в-третьих, увеличивается прочность эпоксидной смолы до 12 000 psi, или около 850 кг/см<sup>2</sup>\*\*\*.

Шпангоуты, стрингеры, дополнительные полочки и подкрепления приформируются пропитанной эпоксидной смолой стеклотканью с использованием все того же метода вакуумной пропитки, что позволяет создать прочную и абсолютно однородную конструкцию, которая не подвержена усталостным разрушениям.

По мнению конструкторов фирмы, большинство проблем с наполнителем сэндвичевых корпусов — не из-за их внешних повреждений, а из-за внутренних дефектов, вызываемых некачественным изготовлением интерьера. Поэтому и корпуса “Tartan”, и “C&C” изнутри красят только эпоксидными красками для большей надежности.



\* Кстати, многие фирмы — разработчики и поставщики смол и оборудования для вакуумного формования — рекомендуют “сухой метод” укладывания стекломатериала, при котором используются непропитанные заранее слои. Безусловно, выкладывать стеклоткань в сухом виде намного удобнее, при необходимости можно переделать, вырезать точнее, подогнать идеально, но на верфи “Tartan” и “C&C” применяют только метод предварительной пропитки армирующих материалов, чтобы не оставалось ни одной раковины или микроскопической частички непропитанной смолой нити. — Прим. авт.

\*\* Эти цифры предоставлены руководством верфи. Нам все же представляется маловероятным возможность получения соотношения “смола/ткань” выше, чем 40/60. — Прим. ред.

\*\*\* Предел прочности смолы, используемой для строительства “Space Shuttle”, — 14 000 psi, или около 1000 кг/см<sup>2</sup>. — Прим. авт.



Особая гордость конструкторов верфи — узел соединения корпуса и палубы. “Посадочным местом” для секции палубы служит мощный алюминиевый фланец, наглухо приформованный к корпусу, а место соединения заливается особым клеем. Руководство фирмы убеждено, что соединительный узел их конструкции — самый надежный из аналогичных узлов всех пластиковых серийных яхт.

После печи корпус поступает на достроечное место, где одновременно насыщаются оборудованием еще пять других, пока в один прекрасный день их не вывезут из цеха и не спустят на воду озера Эри для ходовых испытаний.

Удивило меня то, что на сравнительно небольших площадях развернуто собственное столярное производство с сушкой леса. Я глазам своим не поверил, когда мне показали вишню, дуб, тик и красное дерево в цельных стволах и досках. Есть небольшой стол примерно 1.5×3 м с управлением от компьютера для трехмерной резки изделий из дерева и фанеры. Есть и цех с деревообрабатывающим оборудованием, и цех для пошива мягкой мебели. Это все довольно странно, так как для США, Великобритании, Франции и Голландии характерна кооперация. Иными словами, если я собираю яхты, то корпуса мне, скорее всего, поставит одна фирма, мебель изготавливает другая и т. д., а здесь, как в маленьком колхозе, — все свое. Кстати, зарплаты у работников фирмы примерно на 30% выше, чем в среднем по штату, и в два



Процесс намотки углепластиковой мачты на верфи “Tartan Yachts”

раза — по городку Сен-Мигель, где расположена верфь.

Сотрудников на фирме, как мне сказали, около ста. И столько же яхт выпускает фирма с таким штатом — примерно 50 “Tartan” и 50 “C&C”. Яхты строятся как серийно, так и на заказ. В последнем случае заказчик может внести изменения в интерьер и состав оборудования, выбрать цвет корпуса и мебели, двигатель и движитель. На серийных же лодках фирма устанавливает дизели “Volvo Penta” в комплектации “Saildrive”.

На всех яхтах — только свинцовые бульбки, никакого чугуна. Их максимальный вес при минимальных размерах позволяет снизить центр тяжести, применить более тонкий профиль и тем самым снизить сопротивление, что способствует повышению скорости, безопасности и просто удобству в управлении яхтой.

Вся электрическая проводка на яхтах выполнена в виде медных проводов в оболочке и в специальных трубах, которые позволяют легко устанавливать дополнительное оборудование без разборки мебели. Силовые кабели проложены в металлических трубах и заэкранированы, что повышает помехозащищенность. Металлические части: релинги, лебедки,

палубное оборудование, двигатель, кнехты и утки, мачта — соединены голым медным проводом с протекторами для защиты от молнии и морской коррозии.

Как видим, на сегодняшний день “Tartan Yachts” — единственный в мире производитель, который строит только полностью эпоксидные сэндвичевые корпуса яхт методом вакуумного формования с подачей смолы под давлением, используя однонаправленные стекловолокна класса “Е”, упрочнения из кевларовых волокон и местных усилений из карбона, и предлагает мачты из углеволокна как стандартное оборудование. Благодаря применяемым технологиям серийные яхты этих марок — лучшие по качеству, а даже такие элитные европейские изготовители, как “Swan”\* и “Baltic Yacht”, не используют одновременно все перечисленные технологии. □

\* Правда, как заметил в беседе с редакцией один из руководителей “Oy Nautor AB”, “пока мы не видим особой необходимости в таких инновациях — высокая культура нашего производства позволяет добиваться тех же результатов традиционными способами”. — Прим. ред.



## НОВЫЕ МОТОСЕЙЛЕРЫ

### “MacGregor-26”

Длина — 7.80 м, ширина — 2.35 м.  
Осадка — 0.30/1.10 м. Водоизм. — 1100 кг.  
Пл. парусов — 26 м<sup>2</sup>. Мощность ПМ — до 50 л.с.  
Скорость — до 20 уз. Вместимость — 6 чел.  
Спальных мест — 6.  
Срок поставки — от 3 месяцев.  
Цена в стандартной комплектации с трейлером и без мотора — от 34 000 долл. в СПб



### “ODIN-820”

Длина — 8.20 м, ширина — 2.45 м.  
Осадка — 0.30/1.45 м. Пл. парусов — 25.7 м<sup>2</sup>.  
Вес — 1390 кг. Вместимость — 6 чел.  
Спальных мест — 4. Мощность ПМ — до 75 л.с.  
Скорость — до 20 уз.  
Срок поставки — от 2 месяцев. Цена в стандартной комплектации без мотора и трейлера — от 42 000 евро

### “VITA-26”

Длина — 7.90 м, ширина — 2.50 м.  
Осадка — 0.40/1.65 м. Пл. парусов — 28 м<sup>2</sup>.  
Вес — 1400 кг. Вместимость — 6 чел.  
Спальных мест — 4. Подвесной мотор — до 50 л.с. Скорость — до 15 уз.  
Срок поставки — от 5 месяцев. Цена в стандартной комплектации без мотора и трейлера — 48 000 евро в СПб



Дополнительные услуги: доставка по России, оформление таможни, установка моторов и дополнительного оборудования.

e-mail: [info@morozov-yachts.com](mailto:info@morozov-yachts.com)  
[www.morozov-yachts.com](http://www.morozov-yachts.com)



# Серебро с золотым оттенком



*Андрей Великанов, фото автора*

**ТЕХНИКА**

“Мы едем, едем, едем”... Вспоминалась мне эта детская песенка по дороге в малюсенький городок Ахтари, где проживает менее 7 тыс. жителей. Туристские проспекты утверждали, что это сердце чудесной Финляндии, а по мне — дремучая тмутаракань, с узкими дорогами, густыми сосновыми лесами, холодными причудливыми озерами, населенная неторопливыми малоразговорчивыми хуторянами. От приграничного Светогорска — около 500 км, а от ближайшего моря (Ботнический залив) — 150. Тем удивительнее, что именно в Ахтари расположены два крупнейших в Европе производителя алюминиевых катеров известных нам по именам “Buster” и “Silver”.

Собственно говоря, компания “Silver”, что буквально ворвалась на рекреационный рынок в последние 10 лет, и привлекла наше внимание на этот раз (с “Buster” мы знакомимся два года назад). Судите сами — если в 1991 г. компания “Silver Veneet” залезла по уши в долги и для выставки в Хельсинки изготовила всего три катера, то в 2004 г. на ее заводе работали уже 80 человек, а оборот был 10.2 млн. евро! В абсолютных цифрах это 15 моделей, базирующихся на шести корпусах — всего 1500 катеров с эмблемой “Silver”.

Мне было известно, что немалую роль в рождении этой компании сыграла финская корпорация “Fiskars”, но всем питерцам знакомы и аккуратные голубенькие корпуса с эмблемой





ло? — под крепкий кофе и печенюшку пытаю я рослого финна.

— Наша команда была тогда молодой, каждому — не более 30 лет, и всем хотелось испытать себя в чем-то особенном. Идея соединить высоконадежный алюминиевый корпус со стеклопластиком впервые пришла в голову Терхо Коски. Ведь из стеклоткани можно свободно лепить любые по сложности конструкции. К сожалению, его инженерные страдания не нашли должного отклика у руководства “Fiskars”. В результате 15 лет назад в Ахтари и образовалась “Silver Veneet”. В окрестностях этого городка живут потомственные сварщики, и удалиться от отменных рабочих рук не было никакого смысла.

— А откуда появилось название “Silver”?

— Это тоже довольно забавная история, — Юхани посмеивается так, как это могут делать, пожалуй, только представители финно-угорской группы. — В первые годы своего существования мы и не помышляли о заоблачных высотах, да что там говорить, еле концы с концами сводили. Первые “сильверовские” катера, а это были “Silver Hawk 520”, с трудом удавалось продать за 5600 долл. Нам же хотелось быть как минимум вторыми в Финляндии. А второе место, как известно, это серебряная медаль. К тому же большинство наших моделей используется для рыбной ловли, а цвет лосося — иссиня-серебряный!

Теперь, когда лишь в родной стране у нас 38 полновесных дилеров, пришла пора замахнуться и на золото. “Buster” уже совсем недалеко (130 работников по катерному направлению, оборот — 18 млн. евро, 3000

корпусов в 2004 г. — Прим. ред.).

— Как выглядит структура фирмы “Silver” в 2005 г. и как позиционирует себя финский “папа” по отношению к российскому детищу?

— Инвестиционным компаниям принадлежит 50% акций компании “Silver”, остальное — в кармане у частных лиц, — вступает в разговор Райскинмяки. Он немного волнуется, поскольку работает в Ахтари не более месяца и это первое интервью исполнительного директора. — Российское предприятие просто снабжается отдельными элементами, и вся сборка катера происходит в Петербурге. По российским продажам судов “Silver” вы стоите на третьем месте. Половина продукции реализуется в Финляндии, затем идут шведы. Экспортируем катера также в Норвегию, Германию, Украину, Швейцарию и Эстонию. На “Fox” (4.85 м) и “Hawk” (5.20 и 5.40 м) приходится 50% выпускаемых корпусов. Десятая часть — это катера с каютами. Остальные 40% — открытые модели: “Colibri” (4.07 м), “Beaver” (4.25 м), “Shark” (5.80 и 6.05 м), “Eagle” (6.30 и 6.50 м). Более 60% наших “детей” используется в море.

— Конечно, если бы мы пару лет назад могли предположить, что будет с российским рынком, то наверняка сделали бы определенные инвестиции в дочернее предприятие, — комментирует Юхани, — а теперь господин Кожин доволно свободен во многих маркетинговых и производственных решениях. Например, релинги и алюминиевый профиль он получает непосредственно с Красноярского завода. Дело дошло до того, что матрицы для некоторых новых

“Silver”, расположенные на Выборгском шоссе, 362, где тоже выпускаются аналогичные лодки. Кроссворд, одним словом. Разгадать его нам помогут три человека: один из отцов-основателей “Silver Veneet” Юхани Хапаниеми, исполнительный директор Тимо Райскинмяки и владелец одноименного российского предприятия Виктор Кожин.

Хапаниеми трудился над созданием “Buster” (этим брендом собственно и владеет “Fiskars”) более десяти лет и был главным идеологом “шестерки молодых беглецов”, покинувшей компанию в 1990 г.

— Из-за чего все-таки это произош-

Координатно-пробивной станок за полмиллиона евро — один из немногих представителей “высоких технологий” на заводе в Ахтари







Идеально раскроенные алюминиевые листы образуют сначала бортовые секции-призмы, затем заготовки свариваются в металлические корпуса "Silver"

моделей уже разрабатываются в Петербурге.

— Все очень просто, — смеется Виктор, — тут у них всего два дизайнера, и на разработку прототипа уходит почти месяц, а у меня аж шесть инженеров по этому хозяйству с хорошим образованием за плечами. А по поводу инвестиций горячим северным парням раньше надо было думать.

В конце прошлого года компания отстроила новый производственный комплекс в Ахтари площадью 2800 м<sup>2</sup>. Тут под одной крышей на двух линиях варятся, собираются, красятся и напшиговываются дополнительным оборудованием по восемь катеров в день.

В принципиальном отношении весь производственный процесс, вплоть до набора корпуса, осуществляется тут так же, как на "Fiskars". Честно говоря, и по размерным характеристикам, и по внешним обводам корпуса продукция обоих предприятий выглядит почти идентично. Все различия начинаются выше привального бруса, где стеклопластиковая секция соединяется с бортовыми призмами. Также фирменным знаком считается опущенная вниз линия борта в кормовой части.

В производственном процессе за-

действованы многие: сперва на предприятие с завода "Suomen Vesileikkaus" поступают раскроенные на лазерном станке стоимостью миллион евро листовые заготовки из алюминиево-магниевого сплава, полученного либо из Германии, либо из Италии. Затем бортовые призмы закрепляют в кондукторе, куда под давлением при температуре 60° закачивают двухкомпонентный пенополиуретан. Получается изогнутый в плане треугольник, обеспечивающий отменную жесткость понтона. После при помощи аргоно-дуговой сварки начинается сборка геометрии катера, что, по мнению Юхани, с технической точки зрения наиболее сложный элемент — надо приварить короткими швами к корпусу в правильной последовательности по 25–30 отдельных частей (продольный коробчатый набор). Особую гордость составляют механические стеллажи-накопители, с помощью которых нужные детали всегда оказываются под рукой, что экономит много рабочего времени.

Если сказать, что финны неторопливы, молчаливы и задумчивы, то все равно не опишешь ту медлительную уверенность, что прямо висит в воздухе на "сильверовской" сборке. Сварщики будто и не делали тяжелую ра-

боту, они, точно студенты художественной академии, искусно и со вкусом накладывали правильные швы на стрингеры, поперечные ребра жесткости, реданы. Но, может, в этом и есть та гарантия надежности и качества ручного производства. Да-да, именно ручного, ведь из «высоких» технологий я подсмотрел на заводе лишь современный координатно-пробивной станок стоимостью около полумиллиона евро да покрасочный бокс немецкой конструкции. У Кожнова, по-моему, последняя операция обустроена даже лучше, причем, что интересно, на автоматическую окраску корпуса уходит всего 700 г краски.

На следующем этапе происходит создание стеклопластиковой секции обстройки, а после — укладка ее в металлический корпус на полки шпангоутов. Стекловолокно как в Финляндию, так и в Россию поступает из Норвегии.

Мы останавливаемся возле "Silver Hawk HT Fish", на который работники устанавливают кормовую стойку для удилищ новой конструкции.

— Ориентируешься в основном на рыболовов? — интересуюсь у Хапаними, с любовью осматривающего уютную каюту.

— Как я отмечал, ровно половина



продаваемых изделий стоит от 7 до 11 тыс. евро, что сегодня укладывается в бюджет практически каждого работающего в Европе. Наши покупатели — это и воднолыжники, и просто любители отдыха на воде, но в основном “серебряный” бренд уважают рыбаки. Может потому, что фирменное “глубокое V” с умеренной килеватостью уверенно противостоит морской волне, а может из-за того, что на днище и транце “Silver” использует 4-миллиметровый металл (на “Colibri”, “Beaver”, “Fox” идет 3.5-миллиметровый лист), что, конечно же, поможет при столкновении с камнями или топляком. Мы также являемся активными спонсорами трех троллинговых команд, выступающих в соревнованиях по всей Скандинавии.

— А как на заводе решаются гарантийные вопросы?

— В течение первого года эксплуатации мы гарантируем безупречность всех элементов катера. В дальнейшем решаем возникающий вопрос в каждом конкретном случае. И вообще, — тут Юхани с гордостью посмотрел на всех окружающих, сделал многозначительную паузу и торжественно произнес: — За 15 лет существования моего предприятия было всего три возврата на завод! Там действительно были допущены ошибки при сварке корпуса.

— Я слышал, что в Швеции было несколько отрывов транца.

— Оторвать можно что угодно, — уже сурово ответил владелец, — мало того, что на все модели “Silver” мы устанавливаем 35-миллиметровую морскую фанеру, так все испытания проводим с 30%-ным запасом прочности. Например, вот этот шестиместный «Hawk» спроектирован под максимальную мощность в 90 л.с. Наши же испытатели запрягают его 120 лошадиными. Только ты про это не пиши!

— Не волнуйся, наш журнал читают лишь те, кто прежде, чем установить мотор, внимательно рассмотрят хотя бы транцевую табличку. Скажи лучше, есть ли у предприятия какие-нибудь предпочтения по части подвесников? Ведь большинство ваших рекламных снимков украшены недоступно-гордым именем “Honda” на хвосте.

— Это ты верно подметил, в определенный период мы проводили совместную маркетинговую политику. Но по большому счету, нынешний покупатель свободен в выборе подвесного двигателя. За исключением выпускаемой в Петербурге топ-модели



Установка пластиковой “ванны” — секции кокпита — превращает алюминиевый корпус в полноценную лодку



Отцы-командиры обоих производств — Юхани Хапаними и Виктор Кожин (на переднем плане)

“Silver Eagle Star Cabin I/O”, куда устанавливается стационар “MerCruiser-1.7 TDi”.

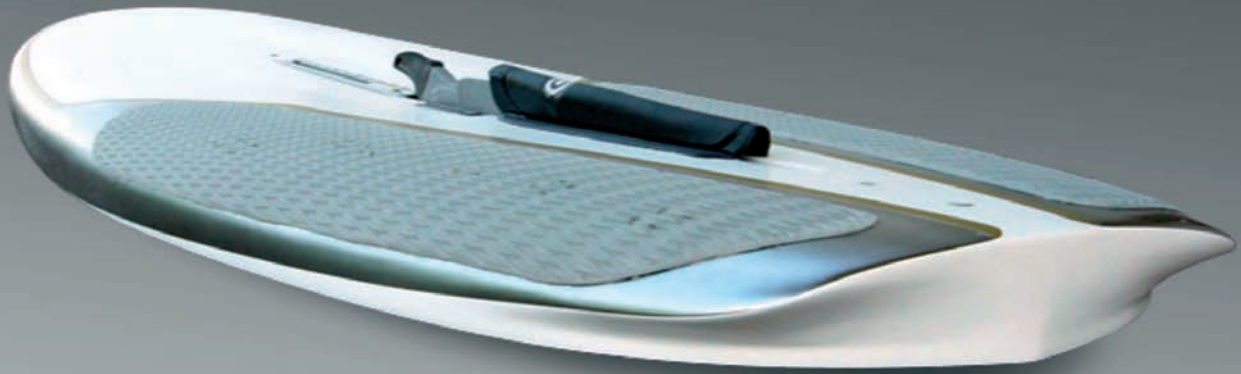
— Какие новинки приготовил “Silver” своим почитателям в этом году?

— Троллинговую консоль ты уже видел, — тут Юхани ненадолго задумался, — у “Silver Eagle Cabin” оборудована маленькая кухня внутри. Ведом ходовые испытания 7-метровой модели, но об этом говорить пока рано, ведь хорошие решения требуют вре-

мени, а торопиться в Финляндии просто не принято, хотя мы стремимся вводить в строй новую модель ежегодно — в нашей индустрии всегда надо быть на гребне. Но делаем это так, чтобы в каждой конструкторской разработке присутствовала частичка финской души.

Вот так: для одного сварка — это процесс получения неразъемного соединения конструкции в результате образования межатомных связей, а для другого — божественная муза. □





# НОВАЯ ДОСКА для новой Олимпиады

**RS:X** RACING

Как мы уже писали в предыдущем номере “Кия”, ISAF приняла решение заменить на будущих Олимпийских играх участвующий в них класс парусных досок. Надо заметить, что именно парусные доски меняются на Олимпиадах чаще всего — в самом деле, начиная с 1988 г. (в 1984 г. виндсерфисты участвовали лишь в демонстрационных выступлениях), сменились уже четыре типа снарядов, и вот теперь — пятый. “Mistral” уходит, на смену ему пришли доски типа “NeilPryde RS:X”.



**И**так, что же представляет собой новый олимпийский класс? Доска, по словам ее создателя Жана Бульдуара, — универсальный снаряд, предназначенный для гонок в широком диапазоне скоростей ветра — от 1.5 до 15 м/с. “RS:X” специально разрабатывалась как для глиссирующих режимов, так и для переходных режимов слабого ветра — таково было прямое требование ISAF. Хотя компания “Neil” всегда разрабатывала исключительно глиссирующие доски, равно как и все снаряжение для них, она смогла создать хорошую компромиссную (“hybrid”, как выражаются за рубежом) доску для широкого диапазона ветровых условий.

Подобные ходовые качества оказались достигнуты за счет специфических обводов нового снаряда. Основные отличия “RS:X”

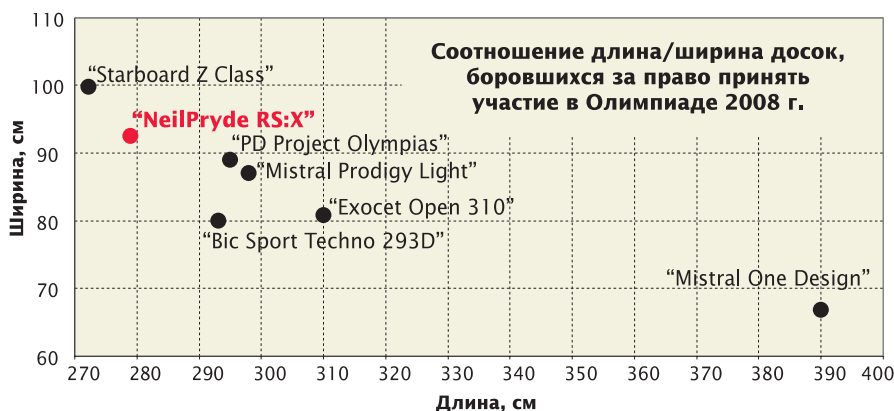
от своих соперниц, тоже участвовавших в отборочном конкурсе на право стать олимпийским классом — в пропорциях и носовых обводах. Глядя на приводимый график, можно заметить, что по своим пропорциям “RS:X” занимает некое промежуточное положение между короткой и широкой “Starboard Z Class” и остальными, более длинными досками. Ее длина (которая, как известно, “бежит” в условиях водоизмещающего движения) оказалась достаточной, чтобы быстро двигаться в слабый ветер, а большую, по сравнению с конкурентками, ширину в слабые ветра компенсирует парус площадью 10 м<sup>2</sup>. В сильный же ветер большая ширина доски только облегчает ей выход на глиссирование.

Носовые обводы нового олимпийского снаряда, в отличие от других претендентов на пекинскую Олимпиаду, не имеют V-





Слева направо: носовая часть, палуба и кормовая оконечность нового снаряда



**ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ПАРУСНОЙ ДОСКИ "NeilPryde RS:X"**

Длина, см	279	
Ширина, см	92.5	
Вес, кг	13	
Объем, л	220	
Плавник, см	64/70	
Мачты:	"RS:X 490"	"RS:X 530"
длина, см	490	530
жесткость по IMCS	29	32
вес, кг	2.20	2.40
Площадь паруса, м <sup>2</sup>	8.5	10

образной формы. Вместо этого у "RS:X" в носу довольно широкая вогнутая поверхность, напоминающая "Formula Windsurfing" — это, как убеждены создатели нового снаряда, не затруднит его движение в слабый ветер (и против сильного волнения), а вот для выхода на глиссирование окажется более чем полезным, создавая дополнительную подъемную силу на начальном этапе.

Если же говорить о кормовых обводах, то можно отметить округлый слегка килеватый "хвост" — его форма облегчает спортсменам подход к стартовой линии, часто выполняемый кормой вперед. Кроме того, при увеличении скорости доски подобная форма вызывает быстрое уменьшение смоченной поверхности снаряда, облегчая его выход на глиссирование.

Как отметили испытатели, "NeilPryde RS:X" мало чем уступает своим конкурентам в слабые ветра (вот разве что управлять ею при ходе против ветра оказалось труднее всего), но в сильный ветер при глиссировании ей нет равных как по скорости хода, так и по легкости управления практически на всех курсах. По сути, "RS:X" более универсальна, чем все представленные доски, и наилучшим образом соответствует поставленной ISAF задаче. "Доска "NeilPryde RS:X" продемонстрировала необходимые для олимпийского класса качества. Будучи легкой и очень быстрой, она требует от гонщиков большого умения и

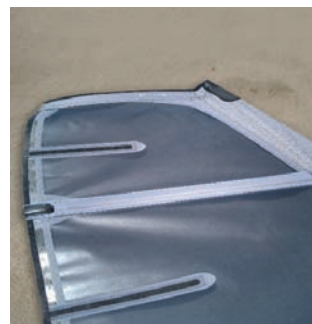
высокой техники", — таков итоговый вердикт ISAF.

Однако нельзя не заметить, что данное решение можно назвать и "волевым" — олимпийским стал снаряд, на момент принятия решения еще отсутствующий в серийном производстве. Более того, обозреватели связывают такой необычный поворот событий с избранием нового Президента ISAF, "практического" яхтсмена, настоявшего на давно назревшем отказе от намозолившего всем глаза "Mistral One Design". Последний уже сильно устарел — достаточно хотя бы взглянуть на его пропорции.

По мнению Петра Воногова (директора единственного отечественного предприятия, серийно выпускающего парусные доски), "принятие на вооружение" нового олимпийского класса особенно актуально для России — "NeilPryde RS:X", имеющая низкий ветровой минимум, способна интенсифицировать процесс обучения гонщиков на сравнительно маловетренных озерных акваториях России. "Потребность в доске такого типа в нашей стране давно назрела, — считает Петр. — Она не заменит столь необходимого для наших условий массового национального класса, но может оказаться крайне полезной как для его становления, так и для дальнейшего развития виндсерфинга в России в целом и совершенствования сильнейших гонщиков страны". □



В отделке паруса применены современные высокопрочные пластики с хорошей сопротивляемостью ультрафиолету



Гибкий топ мачты способствует правильной закрутке паруса при сильном ветре, уменьшая дрейф





# Подвесные моторы

## 2005 года

### Затишье перед бурей

Ученые давно установили тот факт, что практически все процессы в мире происходят циклически. Производство моторов вообще и подвесных моторов в частности, подтверждает этот постулат — то всплеск идей, то затишье...

**В**сплеск инженерной мысли, который многие любители подвесных лодочных моторов могли наблюдать буквально в течение последних двух-трех лет, сейчас уже немного сошел на нет. Идеи, похоже, исчерпаны, и разработчики пытаются довести их до идеала.

Зато зашевелились некоторые производители четырехтактных моторов, так как почувствовали, что современные двухтактники начинают дышать в затылок и могут составить серьезную конкуренцию. Вопрос становится особо актуальным, и даже некоторые автомобильные фирмы всерьез задумываются о производстве автомобилей, оснащенных двухтактными моторами нового поколения. В продаже таких автомобилей пока нет, но в недрах некоторых монстров мирового автопрома активно ведутся рабо-

ты по созданию оригинальных двухтактных моторов.

В сезоне 2005 г. "BRP" в лице "Evinrude" предложит наряду с прежними моторами серии "Е-Тес", которые произвели в позапрошлом году, не побоимся сказать — сенсацию. При двухтактном режиме работы эти моторы по многим показателям оказались не только более привлекательными для потребителя, но еще и очень чистыми. Чистыми и с точки зрения выброса вредных веществ в атмосферу, и с точки зрения шума и вибраций. В этом году в ряду моторов "Е-Тес" ожидается прибавление — появятся новые V6 моторы мощностью 250, 225, 200, 225 Н.О. и 200 Н.О. Должны появиться и версии для соленой воды, т. е. "SaltWater". Моторы серии "DI" останутся в прежнем составе.

Сводный брат "Evinrude" —

*Игорь Владимиров  
Фото производителей*

"Johnson" — оставит в этом году практически все моторы, которые выпускались в 2004-м. Больших, или, если угодно, кардинальных, изменений у этого производителя в новом сезоне не предвидится. Карбюраторные моторы, работающие по двухтактному циклу, охватывают наиболее выгодную с коммерческой точки зрения область рынка — от 3.5 до 175 л.с. Совершенствовать их, по всей видимости, просто не имеет смысла, так как до сих пор их судьба неясна, но до 2006 г. они могут продаваться без особых проблем в большинстве стран мира. Линейка четырехтактных моторов "Johnson" также серьезно не из-





менится и покрывает область от 4 до 225 л.с.

“Mercury”, позиционирующий себя как “# 1 на воде”, продолжает пожинать плоды успеха системы “OptiMax” и уникама под названием “Verado”. В этом году состав моторов с логотипом “OptiMax” останутся в том же составе, что и в прошлом году. Появившийся недавно “Verado” будет оставаться, наверное, еще долго единственным и неповторимым, зато будут предложены модификации “F275”, “F250”, “F225”, “F200”. Есть новинки и в ряду четырехтактных моторов — это “F9.9” и “F8.0”.

Европейский производитель моторов “Selva” на новинки также не очень щедр. Работы с впрысковыми моторами “Bull Shark” и “Tiger Shark”, которые на колпаке несут загадочную аббревиатуру L.P.D.I., привели к тому, что на европейском рынке появился свой двухтактник с впрыском. Любопытно, что этот мотор имеет очень большую унификацию по элементам впрыска с автомобильными системами и разрабатывался совместно с Французским институтом топлива — IFR. Производитель относит это к плюсам, так как не только снизился затраты на разработку (что позволило удешевить мотор изначально), но и на обслуживание. “Selva” уповает на простоту и надежность, что, в принципе, в условиях Средиземноморья и многих других районов, где продаются эти моторы, является козырем при продажах. Любопытно, что в 2004 г. для России “Selva” держала долларские цены, и это увеличило привлекательность моторов у нас. Что в этом плане будет предпринято в 2005 г., пока (на момент написания статьи) неизвестно.

Японцы, любители всего утонченного, в этом году пытаются сделать свою игру, которая американцам и европейцам не совсем понятна.

“Suzuki” воздерживается от каких-то резких шагов и занимает выжидательную позицию. Хорошо продающиеся четырехтактные моторы серии “DF” и своевременное оснащение их системами впрыска позволили этому производителю сделать короткий перерыв в гонке технических идей. Возможно, в следующем году, собравшись с силами, “Suzuki” снова удивит мир какой-нибудь суперновинкой. Любопытно, что срок гарантийного обслуживания на большинство моторов увеличен с этого года до трех лет.

“Honda” — “бренд № 1” — тоже сел в засаду и выжидает. Двухтактных моторов, разумеется, производит он пока не собираются, но, видимо, время на разработку очередного шлагера в четырехтактной серии ему просто необходимо. Эксперименты с автомобильными моторами, которые после адаптации к водным процедурам приобрели еще большую универсальность, принесли “Honda” славу и позволили взять таймаут, который может тянуться достаточно долго. Различные системы управления двигателем и его элементами можно совершенствовать годами, не меняя кардинально основы и при этом быть всегда впереди.

“Tohatsu”, чьи моторы в некоторых странах продаются под торговой маркой “Nissan”, нынче предложит три новых мотора. Легкий и простой четырехтактный мотор 3.5 л.с., 115-сильный “TLDI” и четырехтактный “25/30” с системой впрыска топлива “EFI”. В остальных номинациях изменений нет. Этот производитель, как всегда, стабилен, не разбрасывается, но и своего не упустит.

Больше всего новинок в этом году у фирмы “Yamaha”, которая долго ждала своего часа и выпустила на рынок целую серию мощных моторов с системой впрыска “HPDI”. Система непосредственного впрыска с

высоким давлением в магистрали обеспечивает отменные показатели как по мощности и крутящему моменту, так и по экологическим показателям. Давление в системе впрыска достигает 1000 psi (68 атм). Система “HPDI”, в частности, будет установлен на новый мотор “VZ200”, относящийся к категории “VMax”.

У четырехтактных моторов появились изменения в системе питания. В новом сезоне системой “EFI” будет оборудовано семейство “F50”, “F60”, “F75” и “F90”. Новый мотор “F250”, прямой наследник моторов V6 “F225” и “F200”, оснащается системой “VCT”, т. е. механизмом контроля подъема клапанов. Мотор получился очень легким, и в то же время его мощностные и тяговые характеристики впечатляют.

Вот, пожалуй, и все основные изменения в этом сезоне. Достаточно вяло, но с перспективой. Видимо, за периодом зстоя в ближайшее время последует очередной взрыв идей, воплощенных в металл. Все зависит от того, как поведут себя основные производители двухтактных моторов и смогут ли они удержать ту планку, которую поставят им и рынок, и экологические законодательства.

О технических тонкостях, которые в этом материале только обозначены, мы поговорим более подробно в серии статей, посвященных исключительно технологиям.





Уже много лет в мире большим спросом пользуются катера и лодки длиной от 4.8 до 6.0 м, которые можно условно отнести к “среднему” классу.

В последние два-три года в России отмечено повышение интереса к этому классу лодок и, соответственно, к устанавливаемым на них моторам. Наиболее подходящими являются подвесные моторы мощностью от 50 до 100 л.

# Средний класс набирает обороты



Подвесные моторы “Suzuki DF50”, “DF70” и “DF90/115”



**Н** и для кого не секрет, что в условиях рыночной экономики спрос порождает предложение. Отечественные производители быстро отреагировали на изменение конъюнктуры рынка и стараются заполнить своей продукцией появившуюся нишу. Читателям журнала “Кия” хорошо знакомы лодки таких производителей, как “Wave”, “LS Boats”, “Silver”, “Flint” и их аналоги (см. “Кия” № 188, 192, 193). Многие модели этих фирм как раз укладываются в понятие условного “среднего” класса. Но наиболее подходящими для этих лодок, учитывая особенности эксплуатации в России, являются подвесные моторы “Suzuki DF50”, “DF70” и “DF90/115”. Недаром именно они сегодня используются в так называемых «пакетных продажах», которые подразумевают комплектацию лодок моторами

определенного класса мощности в соответствии с рекомендациями производителей.

Главными козырями подвесных моторов “Suzuki” являются надежность и удобство в эксплуатации. Это подтверждает не только мировой опыт, но и их успешное применение в условиях севера России как любителями, так и государственными предприятиями.

**Двухлитровые “DF90/115”** отличаются от своих конкурентов большим рабочим объемом и скромным весом. Они, впрочем, как и другая продукция “Suzuki Marine”, обладают эффектным внешним дизайном, но главное — надежной конструкцией. Двойная редукция, смещенный дейдвудный вал, плавный подъем из воды — все это делает моторы “DF90/115” лидерами среди аналогов. Увеличенная по сравнению с конкурентами мощность генера-



тора позволяет быть спокойным в дальнем походе, а также обеспечивает эффективную работу оригинальной системы последовательного впрыска "EFI".

Благодаря высокому качеству изготовления топливной системы и элементов силового агрегата, расход топлива у подвесных моторов этой серии невелик, что резко сокращает число посещений заправочных станций. Многофункциональная система диаг-

ный механизм типа "DOHC" с четырьмя клапанами на каждый цилиндр, который обеспечивает наряду с оригинальной системой зажигания оптимальное сгорание топливной смеси в цилиндрах в различных режимах. Привод двух распределительных валов осуществляется цепью, погруженной в масло, что также увеличивает надежность и ресурс моторов.

Компактность моторов этой серии, которые по некоторым размерениям меньше 100-сильных моторов других фирм, достигается не только за счет сравнительно небольших размеров непосредственно силового агрегата, но и за счет общей компоновки со смещенным дейдвудным валом. Следствием этого является снижение вертикальных и угловых знакопеременных нагрузок на транец, а значит, существенно продлевается и жизнь катера.

За счет механизма двойной редукции достигнуто соотношение трансмиссии 2,59:1, что благотворно отразилось как на общей динамике мотора, так и на возможности эффективного движения катеров в режиме низких и средних оборотов. Это, а также то, что моторы могут оснащаться оригинальными винтами "Suzuki" от 17 до 23 дюймов, значительно расширяет перспективы их использования.

**Моторы серии "DF50"** как конструктивно, так и идеологически напоминают "DF90/115", за исключением рабочего объема, количества цилиндров и, соответственно, мощности. На них также устанавливается система ГРМ "DOHC" с четырьмя клапанами на один цилиндр с цепным приводом. Управляющий модуль E.C.M. имеет высокую производительность и обрабатывает информацию, поступающую от датчиков плотности и температуры воздуха во впускном коллекторе, оборотов коленчатого вала и других для оптимального формирования топливно-воздушной смеси.

**Моторы "DF70"** (рабочий объем — 1298 см<sup>3</sup>) отличает от подвесных моторов вышеперечисленных моделей в основном наличие механизма ГРМ типа "SOHC", т. е. с одним распределительным валом в головке блока цилиндров. Вместо цепи на эти моторы устанавливается приводной ремень с увеличенным сроком службы.

Все перечисленные моторы имеют функцию холодного запуска, что особенно актуально в российских условиях, а также блок диагностики, часть индикаторов которого выведена на многофункциональный дисплей. При



Сравнение компоновок моторов разных производителей

помощи специального программного обеспечения, которое сегодня уже получили и освоили отечественные дилеры, можно многое узнать о проблемах мотора и его эксплуатации, что значительно сокращает время на обслуживание, а значит, и затраты владельца.

Что в итоге? В итоге — четырехтактники производства "Suzuki" хорошо приспособлены для эксплуатации в жестких условиях, отлично ведут себя в климатических зонах с низкой средней температурой воздуха. Они удобны, экономичны, неприхотливы и обеспечены четким сервисным обслуживанием.



На правах рекламы  
Фото "Suzuki Marine"  
Материалы предоставлены официальным дистрибьютором "Suzuki Marine" в России компанией «Морской Скотт»

ности жизнедеятельности двигателя, которую "Suzuki" использует на своих моторах уже много лет, своевременно выдает информацию об отклонениях в работе, что позволяет избежать проблем на воде. Кроме того, срабатывание любой из аварийных систем и параметры работы заносятся в управляющий модуль E.C.M (Engine Control Module) для последующего устранения возможных неполадок.

"DF90/115" в режиме холостого хода практически не слышен и не имеет вибраций. А последовательный электронный впрыск топлива способствует сокращению до минимума выброса в атмосферу вредных веществ.

"Suzuki" устанавливает на эти подвесные моторы газораспределитель-



# Победители получают призы!



Дилер "Suzuki" в Иркутске, фирма "Кнор", вручает победителю Амиру Абсаямову главный приз — мотор "Suzuki DT 2.2"

**П**ервый конкурс, который проводила петербургская фирма "Морской Скат" при поддержке журнала "Катера и яхты", по мнению его учредителя — официального дистрибьютора "Suzuki Marine", оказался довольно успешным.

Письма, а их водномоторники присылали с разных концов страны — из Иркутска и Саратова, Ярославля и Петербурга, свидетельствуют о широкой популярности подвесников "Suzuki", производительность и надеж-

ность которых позволяет каждому из их владельцев гордиться своим выбором.

Фирма "Морской Скат" планирует и в дальнейшем проводить подобные акции, поскольку они позволяют читателям знакомиться с опытом своих коллег по интересам. И это — главное.



Дилер "Suzuki" в Москве, фирма "Альбатрос", передает эхолот "Cuda 128" Александру Киселеву, который занял 2-е место

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР SUZUKI MARINE В РОССИИ — "МОРСКОЙ СКАТ", г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



**SUZUKI  
MARINE**

НАДЕЖНЫЙ ЗАПУСК

МЯГКАЯ РАБОТА

ВЫСОКАЯ ПРИЕМИСТОСТЬ

stingray@suzuki.spb.ru  
http://www.suzuki.spb.ru

опт (812)234-95-27  
розница (812)230-15-22

АЗОВ	(86342)40421
АРХАНГЕЛЬСК	(8182)642626
АСТРАХАНЬ	(8512)344428
ВЛАДИВОСТОК	(4232)300320
ВОЛГОГРАД	(8442)944089
ВОЛОГДА	(8172)757881
ВОРОНЕЖ	(0732)322555
ВОРОНЕЖ	(0732)354396
ВЫБОРГ	(81278)93624
ЕКАТЕРИНБУРГ	(343)3765883
ИЖЕВСК	(3412)511109
ИЖЕВСК	(3412)761633
ИРКУТСК	(3952)290250
КАЗАНЬ	(8432)180867
КАЗАНЬ	(8432)729078
КАЛИНИНГРАД	(0112)779742
КРАСНОДАР	(861)2159791
КРАСНОЯРСК	(3912)542829
ЛИПЕЦК	(0742)346519
МОНЧЕГОРСК	(81536)75970
МОСКВА	(095)3260230
МОСКВА	(095)2105101
МОСКВА	(095)7803219
МОСКВА	(095)9613235
МОСКВА	(095)1956939
МОСКВА	(095)7480897
МУРМАНСК	(8152)493863
НАБ. ЧЕЛНЫ	(8552)300050
НАБ. ЧЕЛНЫ	(8552)302344
Н. НОВГОРОД	(8312)177391
Н. ТАГИЛ	(3435)480952
НОВОЗЫБКОВ	(08343)34517
НОВОСИБИРСК	(3832)271588
НОРИЛЬСК	(3919)461501
ПЕРМЬ	(3422)442047
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)798171
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
ТУЛА	(0872)316711
ТЮМЕНЬ	(3452)419483
УФА	(3472)602590
ЧЕЛЯБИНСК	(3512)754393
ЧЕРЕПОВЕЦ	(8202)505668
ЮГОРСК	(34675)23041
ЯКУТСК	(4112)757579
ЯРОСЛАВЛЬ	(0852)733585





# КАТЕРА и ЯХТЫ

*11-ая Московская Международная Выставка*

*11th Moscow International Exhibition «Boats and Yachts»*

*13 - 16 апреля 2005, Москва, Экспоцентр на Красной Пресне*

*13 - 16 April 2005, Moscow, Expocentr at Krasnaya Presnya*



**MIBS**

«Катера и яхты» (MIBS) - крупнейшая выставка в СНГ и странах Балтии, ежегодно собирающая в столице лучших производителей и поставщиков яхт, катеров, лодок и всего спектра аксессуаров к ним.

Boat & Yacht Show (MIBS) is the biggest boat and yacht trade show in CIS and the Baltics, which brings together the best suppliers and manufacturers of yachts, motor boats, boats and accessories.

Организатор / Organiser:



ITE Moscow

Тел./Tel: +7 (095) 935 7350

Факс/Fax: +7 (095) 935 7351

[www.boat-expo.ru](http://www.boat-expo.ru)

**IFBSO THE  
WORLD'S LEADING  
BOAT SHOWS**





# Впрыск впрыску рознь...

*Игорь Владимиров  
Фото фирмы "BRP"*

## Часть 4: Система впрыска мотора "Evinrude" по технологии "E-Тес"

Практически сразу же после вхождения "Evinrude" в состав "Bombardier Recreational Product" в лабораториях одного из самых известных производителей подвесных моторов начались поиски новых технологий для создания экологически чистых двухтактных моторов. К основным проблемам, с которыми сталкивались долгие годы разработчики двухтактников, можно отнести подачу топлива и масла, обеспечивающих бесперебойную работу мотора.

**Д**о появления моторов, созданных по технологии "E-Тес", производитель "Evinrude" довольно долгое время выпускал моторы серии "DI" с прямым, или непосредственным (от англ. слова direct, которое иногда толкуют по-разному), впрыском. Технология "E-Тес" развивалась, скорее всего, на базе разработок систем "DI", однако благодаря появлению оригинальных решений позволила создать один из самых совершенных на данный момент двухтактных подвесных моторов.

В обычных двухтактных силовых агрегатах, основой питания которых являются карбюраторные и некоторые впрысковые системы, большая часть проблем связана с тем, что воз-



дух, топливо и масло проходят “гернистый путь” через картер. Также долгие годы перед инженерами стояла проблема подачи топливно-воздушной смеси непосредственно в камеру сгорания и предотвращения выхода топливно-воздушной смеси в систему выпуска при продувке—сжати.

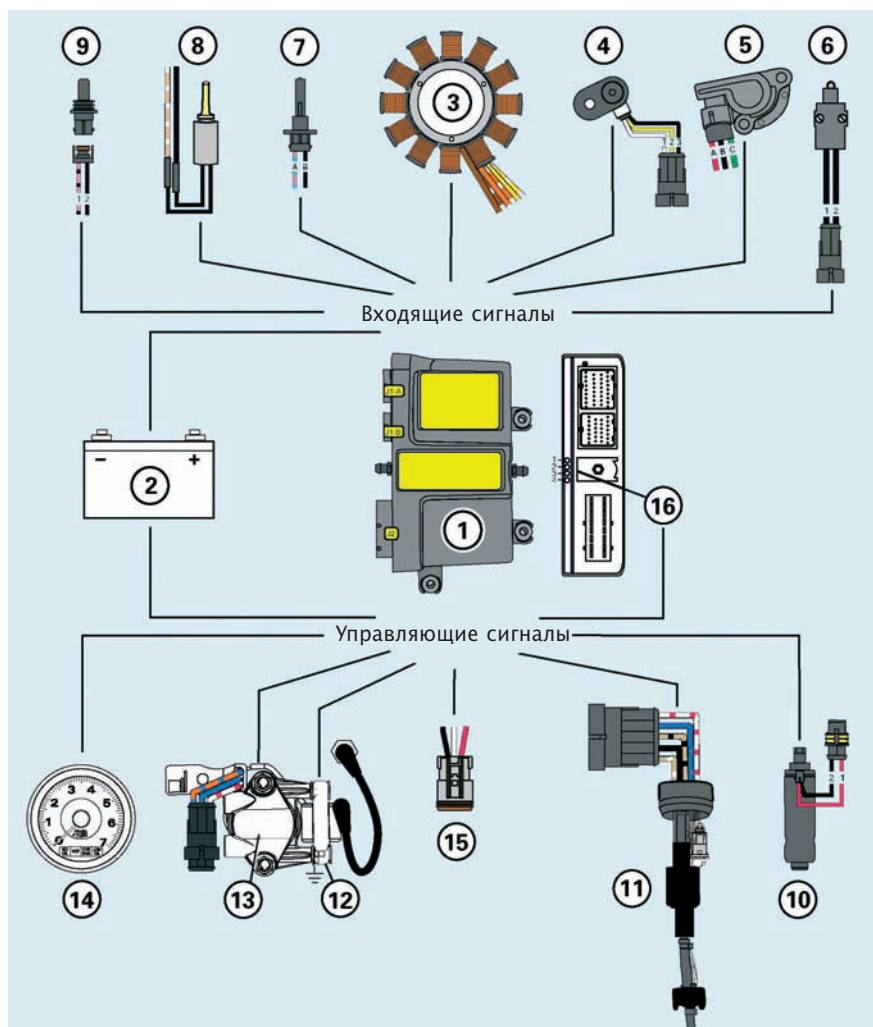
Более актуальной проблема подачи топлива, воздуха и масла в этих моторах стала совсем недавно в связи с введением новых экологических норм во многих странах, а также норм расхода топлива, которые, правда, не напрямую относятся к экологическим законам, однако играют существенную роль на рынке.

Первое, что решили сделать разработчики, — это разделить подачу воздуха и топлива для улучшения контроля за рабочим процессом двигателя. В частности, этот принцип использован и в моторах с прямым (или непосредственным) впрыском. А поскольку подачу топлива и воздуха контролирует центральный блок управления, появилась возможность очень четко регулировать их дозирование. Управляемый компьютером впрыск масла также помогает не только его (масло, разумеется) экономить, но и создавать реальные условия для снижения вредных выбросов в атмосферу.

Но все эти нововведения коснулись и двигателей, на которые устанавливается ставший уже традиционным непосредственный впрыск. Основные отличия “Е-Тес” заключаются в форме камеры сгорания и в высоких технологиях, используемых при изготовлении отдельных элементов системы питания.

Форма верхней части (зеркала) поршня сильно отличается от общепринятых и скорее напоминает форму зеркала дизельных моторов, так как имеет полусферическую выборку с выступающим конусом в центре. Благодаря геометрии камеры сгорания, а также специальной конструкции топливных форсунок и системы зажигания, двигатель может работать при послойном сгорании смеси на режимах от холостого хода до средних скоростей и нагрузок. При этом топливная смесь сгорает наиболее полно, что, в свою очередь, приводит к уменьшению расхода топлива и к увеличению мощности силового агрегата, а значит, и к значительному снижению вредных выхлопов.

Теперь два слова о форсунках. За счет оригинальной конструкции, которая имеет специальный плунжер для создания дополнительного давления, форсунка открывается не непосредственно по команде центрального



#### Схема управления работой мотора с технологией “Е-Тес”

1 — модуль управления двигателем (EMM); 2 — аккумуляторная батарея (12 В); 3 — статор; 4 — датчик положения коленчатого вала (CPS); 5 — датчик положения дроссельной колонки (TPS); 6 — выключатель предотвращения запуска не в нейтральном режиме; 7 — датчик температуры воздуха (AT); 8 — датчик давления масла; 9 — датчик температуры двигателя; 10 — топливный насос высокого давления; 11 — масляный инжекционный насос; 12 — катушка зажигания; 13 — топливный инжектор; 14 — тахометр/индикаторы системы оповещения; 15 — диагностический коннектор (разъем); 16 — светодиодные индикаторы

редственно по команде центрального компьютера, а только после действия этого плунжера, срабатывающего по сигналу компьютера. То есть получается некое подобие “насоса-форсунки”, который используется в автомобильной промышленности. Для обеспечения мелкого распыла топлива в камере сгорания применяется очень высокое давление впрыска. Форсунки, имеющие много подвижных деталей, на заводе подвергаются специальному тестированию, результаты которого “зашиваются” в память компьютера, чтобы свести все возможные отклонения в подаче топлива к минимуму. Благодаря этому моторы, изготовленные по технологии “Е-Тес”, не только имеют минимум вибраций, но и обладают большой стабильностью работы в различных режимах.

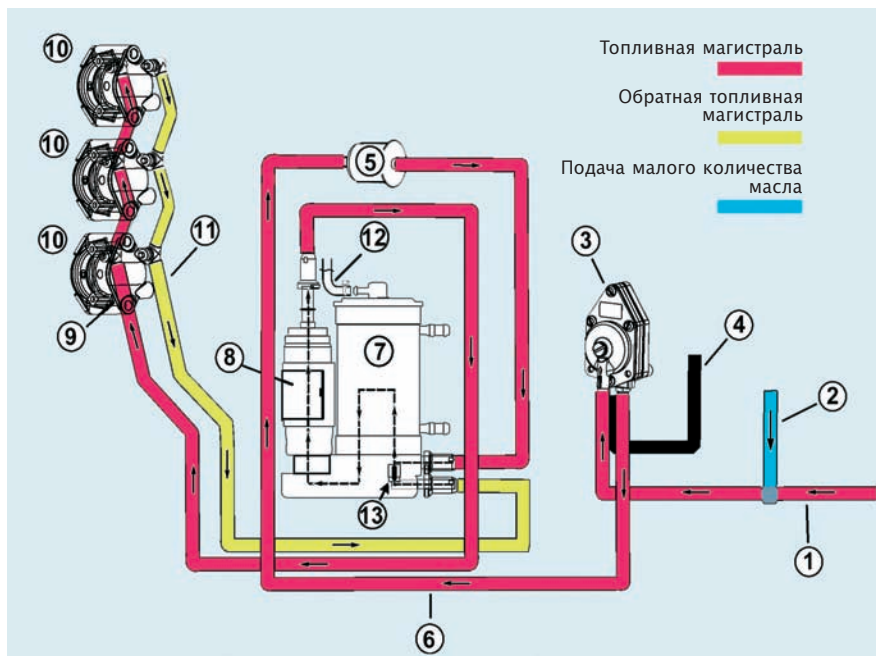
Воздух в камеру сгорания попадает обычным для двухтактных моторов путем — продувкой.

Для моторов “Evinrude” с “Е-Тес” характерна также система зажигания, у которой каждому инжектору (форсунке) соответствует своя катушка зажигания. Благодаря датчикам, которые отслеживают довольно много параметров жизнедеятельности мотора и состояния внешней среды, центральный компьютер, управляющий работой двигателя, может практически безошибочно оптимизировать процесс зажигания.

Одними из основных можно назвать датчики положения коленчатого вала, положения дроссельной заслонки и температуры двигателя.

Для снижения шума у моторов с “Е-Тес” применяется система настроенного выпуска, которая, как показал





**Принципиальная схема системы питания моторов с "Е-Тес"**

1 — подача топлива из бака на лодке; 2 — подача масла для предотвращения загрязнения инжектора; 3 — топливный насос низкого давления; 4 — шланг компенсации пульсаций давления в картере двигателя; 5 — топливный фильтр; 6 — подача топлива в сепаратор (паров топлива); 7 — сепаратор (паров топлива); 8 — топливный насос высокого давления; 9 — подача топлива к инжекторам; 10 — топливные инжекторы; 11 — обратная топливная магистраль; 12 — отвод паров топлива во впускной коллектор; 13 — регулятор давления топлива

опыт, очень успешно борется с внешними шумами, издаваемыми, как правило, двигателями внутреннего сгорания. По этому параметру новые моторы порой значительно превосходят (т. е. работают тише) даже четырехтактные аналогичной мощности.

Словом, все в технологии "Е-Тес" нацелено на повышение мощности, экономичности и чистоты. На моторах "Evinrude" с "Е-Тес" применяются также различные системы, позволяющие максимально оградить

внешнюю среду от воздействия вредных веществ. Не вдаваясь в подробности, можно отметить, что топливная и масляная магистрали полностью "герметичны", с небольшими оговорками, т.е. работают, не имея выходов в атмосферу.

По расчетам фирмы, расход масла, рекомендованного заводом, ниже, чем у карбюраторных двухтактных моторов, почти на 75% и почти на 50%, чем у впрысковых.

Отличается и кожух, закрывающий

мотор сверху. Во-первых, он имеет хорошую шумоизоляцию, превосходящую некоторые аналоги, во-вторых, в закрытом состоянии защищает от попадания воды снаружи (т. е. мотор можно погрузить в воду до воздухозаборного отверстия без ущерба для непосредственно работающего двигателя), в-третьих, очень просто открывается.

Любопытно, что в центральный процессор мотора "защита" функция (программа) консервации, благодаря чему она проводится автоматически.

Срок гарантийных обязательств "Evinrude" составляет три(!) года, а первое техническое обслуживание по регламенту для моторов серии "Е-Тес" проводится только спустя 300 моточасов, или опять же через три года при средней наработке 100 часов в год.

Моторы серии "Е-Тес" имеют также версии "SaltWater", которые по весу не отличаются от обыкновенных, "пресноводных", моторов.

В этом сезоне наряду с рядными моторами мощностью 40, 50, 60, 75 и 90 л.с., которые уже всю продавались в прошлом году, появятся и V-образные мощностью 200, 225 и 250 л.с.

Моторы прежней серии "DI" производства "Evinrude" с прямым (непосредственным) впрыском топлива нынче будут выпускаться четырех типов — мощностью 115, 135, 150, 175.

#### **"ROSAN"**

**ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР  
"BRP" В РОССИИ**

Санкт-Петербург, Софийская ул., 79  
т. (812) 102-4040, ф. (812) 101-7811  
[www.rosan.spb.ru](http://www.rosan.spb.ru)

[www.katernik.ru](http://www.katernik.ru)

**«COBRA Elegance»**



Каютный катер  
из стеклопластика  
Длина — 6.15 м,  
ширина — 2.50 м;  
мощность  
подвесного  
мотора — 175 л.с.,  
мощность  
стационарного  
мотора — 195 л.с.

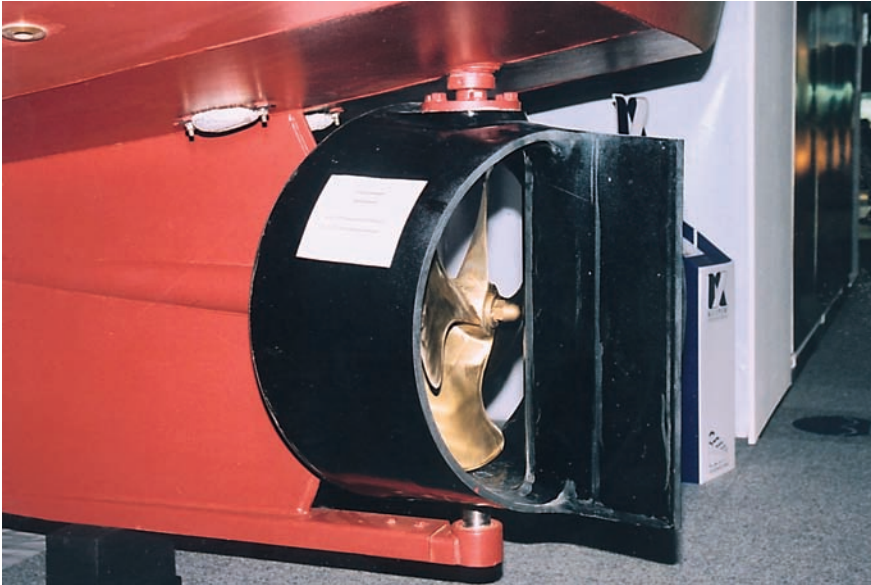
**ООО «БГК»**

**Москва,  
тел. (095) 109 4085  
тел./факс (095) 105 3539**



# ВОДОМЕТЫ

## вчера и сегодня



Обычная поворотная насадка на винте катера "Boarcruiser 50 Classic Line" может рассматриваться как водометный движитель, поскольку снабжена спрямляющим поток рулевым пером

В "Кия" № 193 на вопросы редакции о перспективах развития водометных движителей отвечал один из ведущих в стране специалистов в этой области М. А. Мавлюдов. На эти же вопросы по нашей просьбе отвечает д-р техн. наук профессор С. В. Куликов.

**Д**ля правильного понимания сути определимся с терминами.

*Движитель* — это устройство, преобразующее часть потока окружающей среды в ускоренную струю. Только при наличии струи образуются тяга и упор движителя за счет сил реакции вытекающей и втекающей в него жидкости.

Под *упором* обычно понимают силу, направленную по валопроводу от вращающегося рабочего колеса насоса (РК) или гребного винта (ГВ), передающего механическую энергию вращения лопастных систем (ЛС) РК в энергию жидкости, протекающей через движитель в образующейся струе на выходе; эта энергия повышается с приращением внешней (натекающей на движитель) скорости потока в струе.

Под *тягой* понимают суммарную силу, действующую в сторону, обратную движению, и определяемую разностью количества движения на выходе и входе в движитель.

Под *водометом* (ВД) будем понимать ряд устройств — водозаборник, сопло и пр., объединенных для создания струи с помощью канала, в котором размещается любая ЛС — от ГВ,

осевых и диагональных насосов до комбинированных или центробежных. ЛС насосов — это ряд вращающихся лопастей, размещенных на ступице, соединенной с валом двигателя, за которой размещается ЛС спрямляющего аппарата (СА), раскручивающая поток, идущий от РК, для устранения потерь энергии\*.

Под *насадкой* понимается профилированное кольцевое крыло, в котором устанавливается ГВ с малым зазором между концами лопастей и внутренней стенкой насадки. Обычно это насадки с цилиндрическим выходом или с некоторым расширением. При размещении ЛС осевого насоса со спрямляющим аппаратом в короткой насадке канал обычно делают сужающимся, т. е. с поджатием потока.

\* Предлагаемая расширенная трактовка понятия о ВД несколько расходится с традиционной, предполагающей обязательное наличие изогнутого водозаборника и поджимающего поток сопла. Правда, компания "KaMeWa" уже разработала прямоточные ВД, более сложные по конструкции, чем просто "винт в трубе". Видимо, предлагаемое различие упора и тяги ВД является ключом к их отмежеванию от разнообразных конструктивных исполнений ГВ. — Прим.ред.

Наиболее показательное различие действия упора и тяги иллюстрируется работой ВД в виде ГВ в направляющей (пропульсивной) расширяющейся или сужающейся насадке. В этом случае на швартовном режиме тяга может превосходить упор ГВ примерно в два раза. Это связано с тем, что насадка увеличивает количество жидкости, протекающей через ГВ, что влияет на силу реакции вытекающей жидкости. В насадках с поджатием картина обратная. Такие ВД получили за границей название PJ ("pump jet" — насосная струя).

Теперь можно ответить на интересующие вас вопросы.

— *Оцените перспективы применения ВД на судах различного типа.*

— Наибольшее распространение до последнего времени получили ГВ. Они просты в изготовлении, удобны при установке за судном, достаточно эффективны и хорошо работают в условиях кавитации лопастей на больших скоростях движения.

Отметим вначале ряд гидродинамических особенностей работы ВД:

— достигнут высокий КПД насосов, передающих механическую энергию вращения вала двигателя в жидкость;

— профилировка канала ВД в виде



сопла на выходе позволяет влиять на кавитационные качества ВД, определяемые конструктивными особенностями насосов. В основном это дисковое отношение лопастей и тип насоса, режим его работы и гидравлическое поджатие сопла.

Однако гидродинамические особенности взаимодействия ВД с корпусом судна изучены недостаточно. В большинстве случаев рассматривается теория ВД, а не общая ходкость (пропульсия) судна с заданным типом ВД. Пропульсия в переводе с английского означает продвижение вперед.

По существу, ВД всегда можно сделать меньшего диаметра, чем ГВ, при этом ВД будет иметь более высокий пропульсивный коэффициент в отсутствии кавитации на РК при любых скоростях хода.

Не все специалисты-«ходовики» это себе представляют. Однако ряд примеров показателен, так:

— ВД типа «пропульсивная насадка с ГВ» получили признание и широко используются в судостроении на буксирах, траулерах и других подобных судах и катерах, когда скорости хода не превышают 15–18 уз. Дальнейшее их совершенствование связано с исследованиями структуры потока за судном и его влияния на реактивные силы ВД;

— судя по международным выставкам морского оружия (торпед), ВД типа РЈ пришел на смену соосным ГВ, считавшимся самыми совершенными с точки зрения пропульсивных качеств. Отсутствие сложного редуктора и возможность использования полных кормовых обводов обеспечили их широкое применение;

— для придания судну хороших маневренных качеств делают пропульсивную насадку поворотной относительно ГВ или соединяют вал ГВ

с угловой колонкой, позволяющей поворачивать одновременно ГВ с насадкой.

Размещение ВД в корпусе судна позволяет при высоких скоростях осуществлять надводный выброс струи. Это дает возможность установить на транце судна реверсивно-рулевое устройство (РРУ). С помощью откидывающихся и поворачиваемых заслонок или каналов заднего хода изменяют направление струи, заставляя судно двигаться в любую сторону. Имеющий опыт показывает, что и в этих случаях ВД по пропульсивным качествам лучше ГВ, работающих под корпусом катеров с кронштейнами в скошенном потоке.

Таким образом, можно утверждать, что в настоящее время по пропульсивным и маневренным характеристикам ВД нет равных среди ГВ. Установка ГВ целесообразна, когда требуется максимальная простота конструкции движителя.

— *Каковы основные способы повышения пропульсивных и кавитационных качеств, применяемые при проектировании судов и катеров с ВД?*

— В последние годы появились глиссирующие катера, оборудованные суперкавитирующими ГВ (вентилируемыми за счет засасывания воздуха из атмосферы). Возникновение развитой каверны на лопасти РК снижает подъемную силу на лопасти как на крыле и ее профильное сопротивление. При этом эффективность по сравнению с некавитирующим крылом ухудшается на больших углах атаки, хотя и возрастает в определенных



Азимутальный полноповоротный привод от корпорации «Rolls-Royce»

пределах при малых углах. Иными словами, вентилируемое РК создает упор, который при наличии каверны слабо зависит от оборотов и скорости и тем самым ограничивает тяговые характеристики ВД, особенно на режимах разгона. Отсюда вытекает, что некавитирующие по второй стадии РК (когда отсутствует влияние кавитации на упор) все-таки более эффективны.

КПД ВД можно повысить, расположив его водозаборное отверстие в зоне пограничного слоя судна. Тем самым эффективность (пропульсия) будет зависеть от того, какую часть по расходу воды из пограничного слоя пропускают через канал водомета. Это относится к водоизмещающим судам. Для глиссирующих судов подобные способы повышения эффективности еще недостаточно разработаны.

Кавитационные качества ВД определяются кавитационной устойчивостью РК. Ее можно улучшать, увеличивая дисковое отношение или устанавливая двухрядную лопастную систему, добиваясь одновременного вступления в развитую кавитацию обоих рядов. Кавитационные качества улучшаются при увеличении диаметра выходного отверстия сопла и одновременном увеличении поджатия канала сопла по длине.

— *Как бы вы оценили опыт использования ВД зарубежными и нашими фирмами?*

— Особенностью ВД зарубежных фирм (в основном это «KaMeWa» и ее последователи) является то, что используются в качестве РК вращающаяся и неподвижная лопастные системы диагональных насосов. Достаточно сложный по форме канал лопастных систем соединяют с водозаборником, соплом и РРУ, формируя весь облик ВД. Следует обратить внимание, что западные фирмы-разработчики водометов унифицировали их по габаритам и шаговым отношениям РК, обеспечив использование ряда разработанных двигателей; таким образом, проектирование движительной установки для судна с заданными водоизмещением и скоростью сводится к простому подбору и компоновке необходимого количества ВД.

В отечественном судостроении использовались ВД с ГВ или лопастными системами насосов осевого типа. Они ничем не уступают ЛС



Совмещенный двигатель-двигательный комплекс голландской моторной яхты «Vri-Jon Hydrocraft 46», о которой мы писали в №192. Колонка с гидромотором способна поворачиваться на 180°.



# Ваш лимузин

для охоты, рыбалки и активного отдыха



**TRACKER**  
boats

**NITRO**

**SUN TRACKER**

**TAHOE**



Москва, Эйзенштейна, 1, м. «ВДНХ»

Подземная автостоянка возле скульптуры «Рабочий и колхозница»

т. (095) 181-2028, 181-4255, т/ф (095) 187-6334, e-mail: mrmoto@mail.ru, <http://www.mr-marine.ru>

Санкт-Петербург, ул. Дибуновская, 37, литера А

т. (812) 431-1118, 431-1122, т/ф (812) 431-0163

диагональных насосов по гидродинамическим качествам, более просты в изготовлении, имеют более широкий диапазон коэффициента быстроходности. Последнее позволяет использовать двигатели с большим разбросом по оборотам. Правда, диагональные насосы имеют более пологую характеристику вращающего момента от расхода жидкости, т. е. на их работе мало сказывается изменение режима движения катера.

Еще одна особенность ВД иностранных фирм — это достаточно высокий пропульсивный коэффициент — около 0.55 — на скоростях хода до 20–30 уз и повышение его до 0.60–0.65 с увеличением скорости хода до 50–60 уз. По моему мнению, это связано с тем, что зависимость сопротивления судна от скорости хода получают по модельным данным без ВД. На режимах движения катера с ВД происходит изменение посадки и дифферента катера, что влияет на величину буксировочной силы, а следовательно, изменятся затрачиваемая мощность. Указанные вопросы стоят на повестке дня и требуют своего решения. При этом надо рассматривать не столько сам ВД, сколько ходкость (пропульсию) самого катера с конкретной конструкцией ВД.

— *Что интересного за последнее время появилось в конструкциях ВД?*

— Следует обратить внимание на то, что многие конструкторы используют в качестве привода РК ВД угловые колонки. Особенно впечатляет применение поворотных на 360° угловых колонок на ледоколах, позволяющих значительно улучшить их маневренные характеристики при движении во льдах. ВД глиссирующих судов зарубежных конструкций имеют сопло с круглым отверстием. Это позволяет уменьшить габаритные (поперечные) размеры струи и сделать конструкцию РРУ в виде поворотных навесных заслонок без дополнительных каналов заднего хода, которые, тем не менее, могли бы служить хорошей защитой от повреждения самих рулей и заслонок.

— *Появились ли новые методы расчета и проектирования ВД, опубликованные в печати?*

— Следует различать теории ВД, работающих за корпусом судна и в системе с судном. Это отражается на результатах модельных самоходных испытаний, и разница в их эффективности выражается через коэффициент, представляющий собой отношение условной полезной мощности в виде буксировочной

мощности судна без ВД к мощности, подведенной к ступице вращающегося РК. Каких-либо новых подходов мне неизвестно.

Необходимость нового подхода, особенно для глиссирующих судов, определяется потребностью оценить не только силы на самом ВД, но и учесть условия эксплуатации катеров, связанных с их загрузкой и дифферентовкой без хода и на ходу.

— *На какие особенности надо обратить внимание при разработке новых перспективных ВД?*

— Успешность работы ВД в системе с корпусом водоизмещающего судна или катера с динамическими принципами поддержания во многом зависит, во-первых, от соотношения вязкой составляющей трения с полным сопротивлением воды движению судна, во-вторых, от разработанных габаритов ВД и РК, обеспечивающих одновременно их минимальные размеры при достаточно высоком пропульсивном коэффициенте и, в-третьих, от отсутствия влияния кавитации на силовые характеристики ВД на всех эксплуатационных режимах движения.

Указанные задачи проектирования достаточно сложны, но для специалистов, думается, вполне решаемы. □



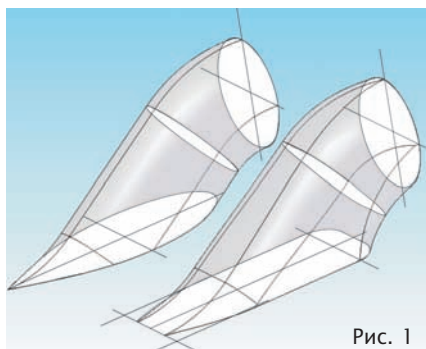


Рис. 1

# ИЗ ОПЫТА ПОСТРОЙКИ ВОДОМЕТОВ

Периодически в журнале появляются теоретические материалы по расчету водометных движителей (ВД) и довольно часто описываются реальные конструкции, реализованные их авторами. Хотелось бы коснуться тех вопросов, которые остаются «за кадром», т.е. о практике проектирования и технологии постройки. Проще говоря, как и из чего лучше сделать отдельные узлы ВД для быстроходного катера с двигателем мощностью 80–200 л.с.

Начнем с водовода, его формы и того, что на что в нем влияет. Оптимальное поперечное сечение водовода — это круг и эллипс (рис. 1). Менее желательны квадрат и прямоугольник со скругленными углами. Надо помнить, что любое изменение формы потока — это потери. Их не избежать, и с этим приходится мириться, но борьбу с потерями не надо ставить во главу угла. В дальнейшем, при рассмотрении конструкции защитной решетки, мы вернемся к этому.

Следующий вопрос — как выбрать угол наклона средней оси водозаборника? Здесь действует простое правило: чем выше скорость, тем меньше наклон. Для достижения скоростей в пределах 50–60 км/ч достаточно угла 38–35° относительно килевой линии, для более высоких скоростей наклон надо уменьшить до 25–30°. Соответственно с уменьшением угла наклона водозаборника увеличивается его длина. Это неизбежная плата за скорость. На рис. 2 показано, как все происходит.

Наклон оси гребного вала обычно выбирают в диапазоне от 0 до 5°. Идеально, если ось гребного вала направлена точно в центр тяжести катера, но это важно для легких быстроходных катеров, для тяжелых — не так критично.

Теперь поговорим о материалах, из которых лучше изготавливать водоводы. На мой взгляд, это стеклопластик, алюминий и нержавеющая сталь. Выбирать надо в зависимости от возможностей того, кто берется за самостоятельное изготовление водомета. Самый простой и доступный — стеклопластик. Технология изготовления из него водовода довольно проста и эффективна. Сначала из пенопласта ПС-4-40 вырезается заготовка водопроточной части, потом она обрабатывается по выбранному профилю, для чего используются шаблоны. Размеры сечений надо уменьшить на 3–5 мм, чтобы нанести слой эпоксидной смолы выше номинального размера. Учитывая, что в зоне работы лопастей рабочего колеса (РК) износ водовода сравнительно высокий, надо предусмотреть вклейку нержавеющей стали с фланцем соответствующих размеров. Примерная конструкция такого кольца показана на рис. 3. Можно поступить по-другому: не вклеивать кольцо, а сделать его съемным, чтобы потом безболезненно менять по мере износа. Не секрет, что через 200–300 ходовых часов такое кольцо и лопатки РК изнашиваются, зазор между ними увеличивается, и КПД довольно заметно падает.

Для установки кольца надо выточить цилиндр из того же пенопласта, нанести на него эпоксидную смолу и проточить в размер, соответствующий внутреннему размеру кольца на токарном станке. Потом надо приклеить цилиндр к основной заготовке водопотока. После этого отвержденную эпоксидную смолу, которой покрыта заготовка, придется обработать по заранее изготовленным шаблонам. Затем вся поверхность шпаклюется и покрывается лаком или эмалью. Чем лучше будет обработана

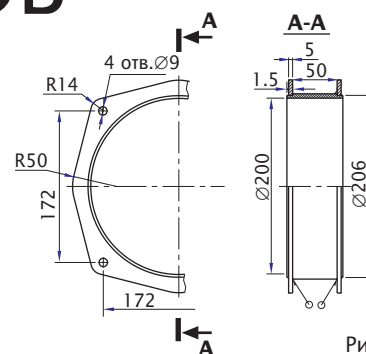


Рис. 3

поверхность модели, тем лучше будет и поверхность изготовленного водовода.

Теперь надо сделать макет той части днища, где будет устанавливаться водомет, и подогнать нижнюю часть заготовки. После подгонки заготовку надо приклеить к макету днища и подготовить корпус подшипников гребного вала к установке.

Здесь стоит немного отвлечься. Дело в том, что размещать упорные подшипники можно по-разному, в зависимости от конструкции спрямляющего аппарата (СА). В классическом СА упорные подшипники располагаются вне его, а в СА с лопаточным поджатием — как правило, внутри его ступицы. Соответственно, и нагрузка от упора водомета приходится на его корпус через гребной вал или через фланец СА. Нетрудно заметить, что корпус водомета с СА и лопаточным поджатием проще в изготовлении, нет нужды точно выставлять корпус подшипников гребного вала, поскольку он соединяется через дюрит большого диаметра. Для формовки потребуются только подходящий металлический кругляк размером +3 мм к диаметру гребного вала. Желательно, чтобы он был отполирован и имел небольшой — не более 0.5 мм на 100 мм длины — конус в районе соприкосновения со стеклопластиком.

При формовке корпуса классического водомета придется позаботиться о подготовке корпуса подшипников гребного вала, так как он заформовывается одновременно с корпусом водомета. Нелишне будет заметить, что все вспомогательные металлические детали, которые используются на время формовки, должны быть покрыты разделяющим слоем.

В последующих публикациях мы рассмотрим другие конструктивные узлы ВД. □

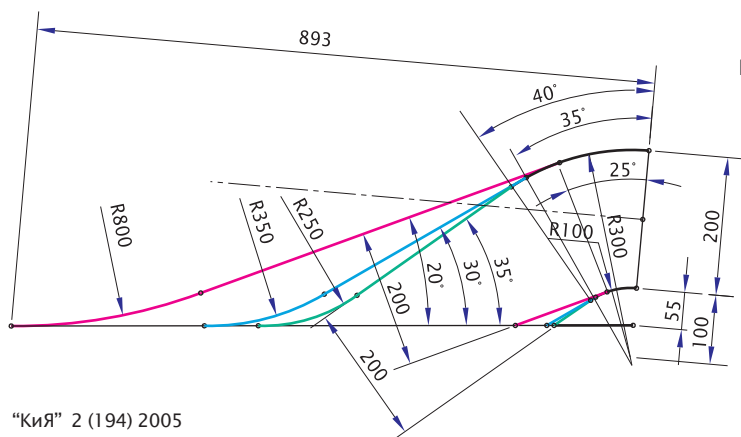


Рис. 2



# ТЕМ ВРЕМЕНЕМ ЗА ГРАНИЦЕЙ...

**И**тальянская компания “Castoldi”, хорошо известная судостроителям как разработчик и производитель качественных водометных движителей, летом прошлого года представила новую модель “Turbodrive 238 HC”. Несмотря на то, что принципиально это традиционный осевой насос с сопловым поджатием, на сегодня “Turbodrive”, пожалуй, наиболее высокотехнологичная модель в данном размерном классе. Делают ее таковой следующие особенности:

- многодисковое гидравлическое сцепление, позволяющее простым нажатием кнопки разобщать рабочее колесо и двигатель при работе на холостых оборотах;
- интегрированная в конструкцию 18-ступенчатая коробка передач, облегчающая стыковку водомета с различными по оборотам и крутящим моментам двигателями. Дополнительный эффект от ее применения — более высокое расположение приводного вала, облегчающее установку дви-

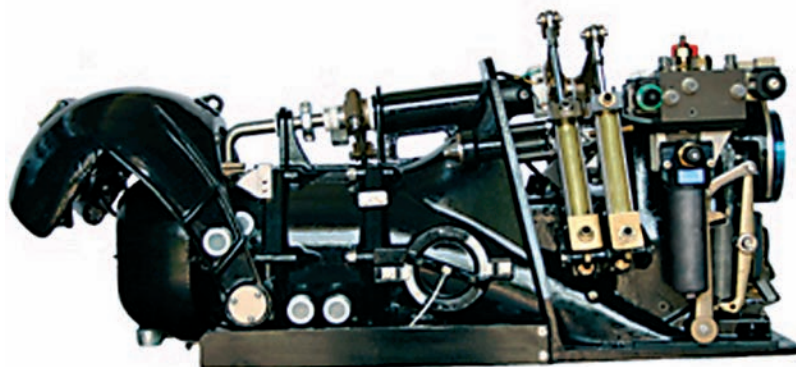
гателя в моторном отсеке и позволяющее выполнить водовод в предельно малых габаритах;

- подвижная решетка на входе в водовод, упрощающая процесс его очистки от втянутого мусора и водной растительности;
- решетчатая многопрофильная заслонка заднего хода, развивающая упор до 70% маршевого;
- дополнительные водозаборные отвер-

стия, повышающие КПД при малых скоростях движения;

- масляная смазка всех подшипников гребного вала.

Новая модель предназначена для применения на быстроходных прогулочных и рабочих судах длиной 6-10 м при мощностях двигателя до 420 л.с., весит 110 кг и представляет собой единый легкоустанавливаемый агрегат. □



## «JetPac» — подвесной водомер нового поколения

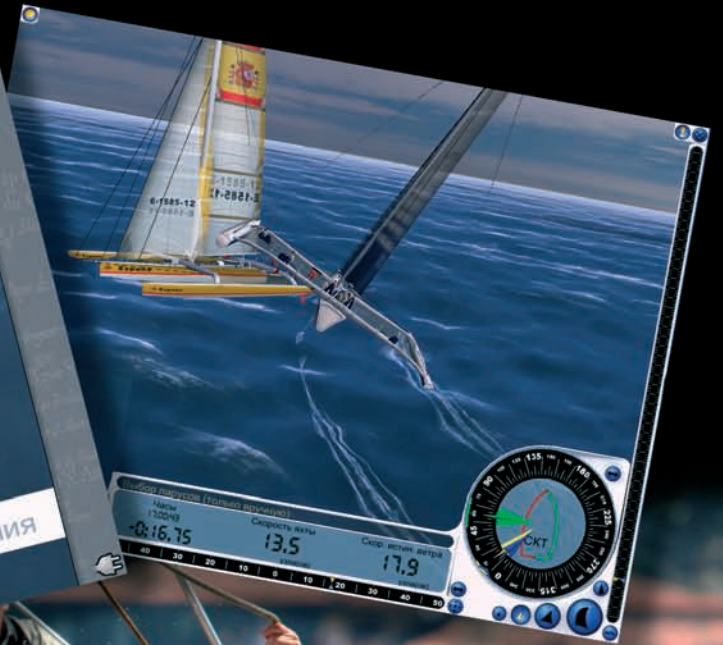
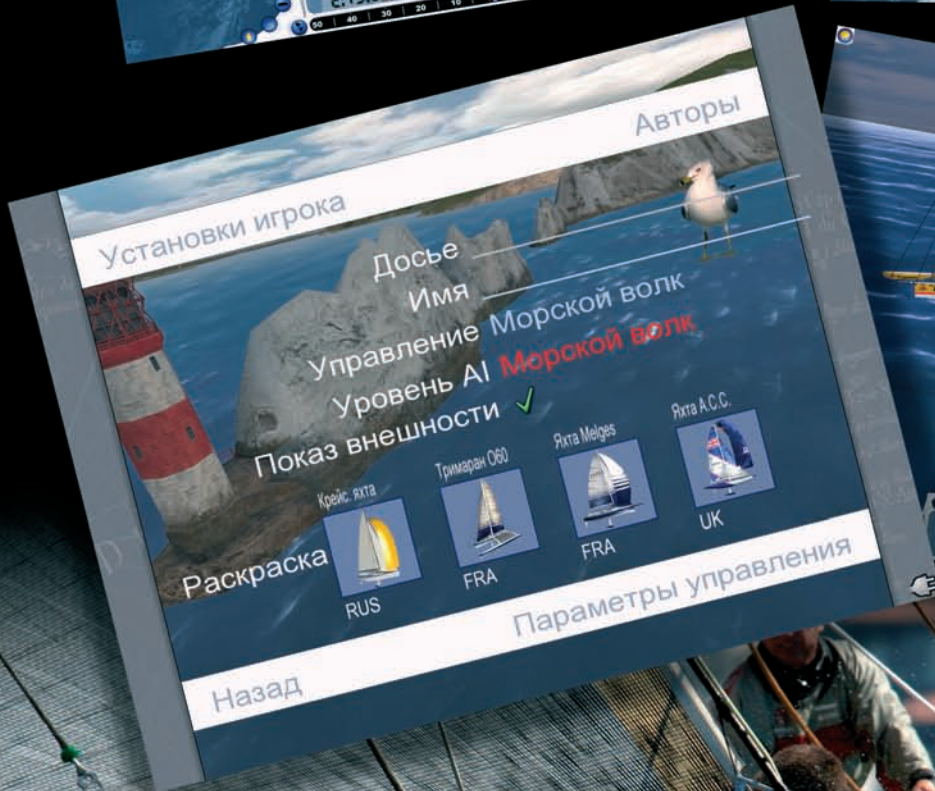
**В**от такой универсальный движитель-“рюкзак” под названием “JetPac” предложила всем желающим американская компания “OPS”, что во Флориде. Подвешиваемый на транец любого быстроходного судна модуль представляет собой законченный двигательно-движительный комплекс, который включает дизельный (150 л.с.) или бензиновый (275 л.с.) двигатель автомобильного типа с замкнутой системой охлаждения, работающий через ременную передачу на водометный движитель увеличенного диаметра. Водомер, в свою очередь, сам выполнен единым с реверсивно-рулевым устройством, легко отсоединяемым от сопряженных деталей. Конструкция компактно размещена в стеклопластиковом кожухе размером 1450×1020×1070 мм, обладающем запасом положительной плавучести в 450 кг, и потому он не нагружает существенно транец судна — около 75 % веса модуля поддерживается на плаву им самим. Внутри кожуха предусмотрены даже отсеки для хранения различного “промасленного” имущества, не приветствуемого на борту лодки.

По заявлению фирмы-производителя, водометный модуль может быть установлен на 85% существующих судов длиной от 4.5 до 6.7 м без каких-либо изменений в их конструкции, хотя некоторые судостроительные компании уже начали производство катеров, специально приспособленных под установку этого агрегата. □





Артур Гроховский



ПРАКТИКА



# Обещанного три года ждут,

или Третья версия “Virtual Skipper”



Наконец-то, наконец! Свершилось! Отечественные любители виртуальных парусных гонок получили долгожданный новогодний подарок — очередную, уже третью по счету, версию известного парусного симулятора “Virtual Skipper”, которая теперь начала официально продаваться на территории России. Причем по весьма демократичной цене и с полностью переведенными на русский язык интерфейсом и руководством пользователя. “Одноглазые и одноногие” деятели софтверного бизнеса, долгое время “радовавшие” нас криво сломанными и еще более криво локализованными поделками, отдыхают.

Особенно отраднo, что компания-издатель обратила внимание на наш рынок, в числе прочего и после продолжительной переписки с редакцией “Кия”, а также с рядом наших читателей, сыгравших большую роль в популяризации и совершенствовании игры. Все-таки вместе — мы сила, что ни говори!

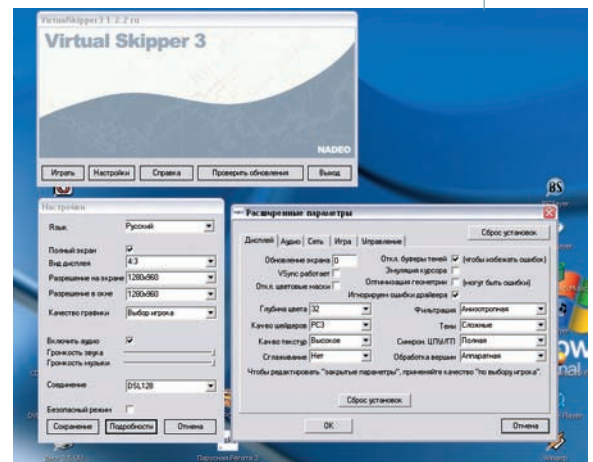
Итак, перед нами “Virtual Skipper 3”, или, по версии отечественного издателя (в роли которого выступила компания “Новый диск”), “Парусная регата 3” (что, признаюсь откровенно, звучит как-то непривычно, посему в дальнейшем буду именовать игру по-прежнему).

Начну, как и положено, с системных требований. На этот раз минимальные из них таковы:

- Операционная система** ..... “Microsoft Windows 98/Me/2000/XP” вместе с DirectX 9.0 (поставляется в комплекте с игрой)
- Процессор** ..... “Pentium II” 450 МГц
- Свободное место на жестком диске** ..... 600 Мб
- Оперативная память** ..... 64 Мб
- Видеокарта AGP с** ..... 16 Мб памяти
- Модем** ..... 56 К (для сетевой игры)

По сегодняшним меркам, претензии игры к “железу” более чем скромны и не сильно отличаются от них же для более ранних версий “VSK” (“Кия” 180 и 184). Но вновь отметим, что это — минимальные требования, и, если вы не хотите играть в пошаговую стратегию и стремитесь видеть все совершенство графики, то крайне желательно умножить приведенную скорость процессора на четыре, а объем “оперативки” — на восемь (во всяком случае пробный запуск игры на машине с конфигурацией “Pentium III” 1000 МГц, 384 Мб памяти и 16 Мб видеопамяти вызвал у нас разочарование). Само собой, не стоит забывать и про видеокарту (она, как практически с любой 3D-игрой, будет куда важнее процессора): изделия из прошлого века с объемом видеопамяти менее 64 Мб, равно как и интегрированные видеоадаптеры ряда современных машин, не смогут достойно справиться\* с тяжелой графикой красивого симулятора, девиз которого — “The most realistic and exciting nautical experience yet!”\*\*

Ну что ж, вставим компакт-диск в дисковод и пройдем через цепочку меню, предлагающих игроку те или иные варианты первоначальных настроек, дистанций и соревнований. Правда, в первую очередь мы обратим внимание на то новое, что появилось в третьей версии, поскольку во многом внешне она очень похожа на свою предшественницу. Можно даже сказать, что “VSK 3” — это не абсолютно новая игра (какой была вторая версия по сравнению с первой), а очень серьезно доработанное и улучшенное развитие версии “два”. Фактически, “тройка” — это то, каким должен был стать “VSK 2”, если бы не некоторые скрытые от простых пользователей события, потребовавшие два года назад немедленного запуска в производство еще заметно “сырой” игры...

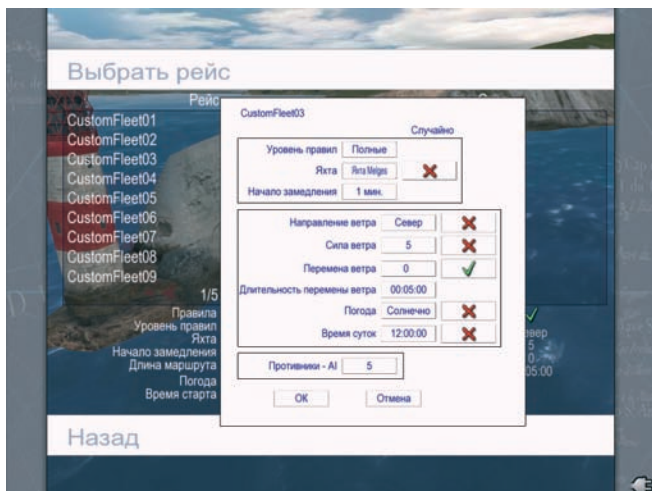


Стартовое окно программы и окна настроек видеорежима

\* В прилагаемой к игре справке указано: “Чтобы получить максимальное удовольствие от высокого уровня графики в игре, вам понадобятся новейшие видеоадаптеры — чипы серии 9500 и выше от ATI, FX5200 и выше от “Nvidia”. Коротко и ясно...

\*\* “Наиболее восхитительные и реалистичные на сегодня морские ощущения”.





Окно настроек регаты. Можно выбрать акваторию, тип судна, уровень правил, погоду и многое другое.



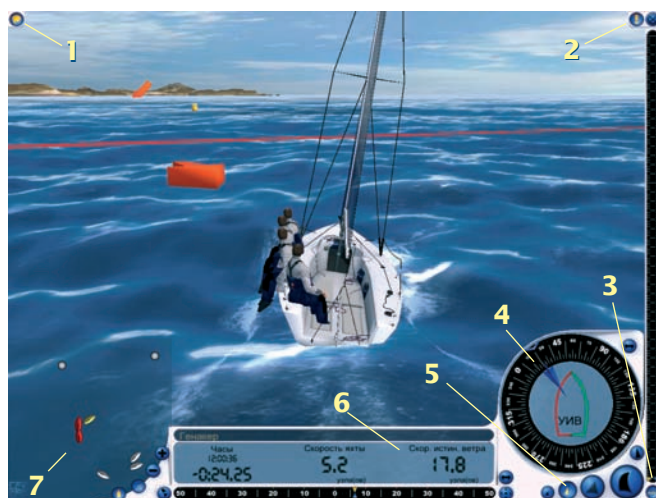
Окно создания собственной дистанции гонок. Можно выбрать разные типы береговой черты, “организовать” местные течения и многое другое.

Старт “Virtual Skipper 3” всегда проходит через стадию вызова окна запуска (“лончера”), обеспечивающего помимо собственно запуска игры и доступ к ее настройкам (графика, звук, сеть и чувствительность управления). Набор доступных игроку настроек здесь расширился, что очень приятно. Теперь пользователи со слабыми машинами смогут еще точнее подстраивать так тормозящие игру “красивости” в соответствии с мощностью своих компьютеров. Это же окно дает возможность проверить через Интернет и наличие обновлений для игры — напомним, что ко второй версии “Virtual Skipper” их вышло аж четыре. К третьей версии сейчас выпущены две “заплатки”, но обе они уже интегрированы в предлагаемый россиянам комплект, так что никаких действий по обновлению русской версии игры на момент написания обзора выполнять не пришлось. Отметим также, что перед первой игрой придется перезагрузить компьютер — это необходимо для завершения установки драйвера защиты, предотвращающего использование нелегально скопированного компакт-диска. Откровенно говоря, мой личный опыт показывает, что использование подобных драйверов порой приносит куда больше проблем, чем реальной пользы, но издателям виднее. Хотя при цене экономичного варианта поставки менее 100 руб. в рознице стоит ли всерьез беспокоиться о незаконном копировании, тем более что в таком случае пользователь все равно не сможет играть через Интернет: ключ-то для сетевой игры у каждого игрока должен быть свой.

После запуска игры есть прямой смысл зайти в раздел “Установки игрока” (хотя, возможно, логичнее было бы назвать его “Личные настройки”). Там можно создать свой профиль (один или несколько), правда, этот пункт в меню почему-то именуется “Досье” — опять вопреки сложившейся уже терминологии. В профиле можно указать свое имя (но кириллицей нам ни разу не удалось создать имя длиннее, чем из четырех символов — эта проблема характерна для всех версий), выбрать уровень личного мастерства (изначально доступны три — от новичка до “Морского волка”) и мастерства виртуальных соперников, а также национальную принадлежность и раскраску своей яхты. Всего в игру включены четыре типа судов: кубковая лодка IACC, яхта типа “Melges 24”, тримаран ORMA и некий абстрактный “offshore racer” — тот же набор, что и в предыдущей версии. Но отказ от его расширения или изменения принес и свои плоды — вместо того, чтобы рисовать новые лодки, создатели уделили повышенное

внимание доработке физических моделей уже существующих в игре судов, что положительно сказалось на реалистичности их поведения и моделировании процесса управления ими. Разумеется, как и ранее, существует возможность добавить собственный (или кем-то сделанный) набор скинов, раскрасив свою яхту хоть под “Alinghi”, хоть под “BMW/Oracle”. Физические модели судов намного сильнее, чем в предыдущей версии, приближены к реальности — нет, к примеру, больше невозможных “зависов” в левентике, инерционные характеристики лодок и их реакция на изменения ветра тоже стали точнее.

От выбора уровня мастерства зависит ряд опций: новичок всегда видит стрелку возле своей яхты, указывающую направление истинного ветра (да еще и подсвечивающуюся разными цветами в зависимости от выбранного угла лавировки), более опытные яхтсмены уже ее не ви-



Интерфейс главного игрового окна

1 — кнопка вызова окна общения по сети; 2 — кнопка вызова окна правил; 3 — бегунки натяжения стаксель- и гика-шкотов; 4 — компас, на котором могут отображаться направления истинного и вымпельного ветра; 5 — кнопки смены передних парусов; 6 — настраиваемая (кнопкой справа) панель приборов; 7 — настраиваемое окно тактической обстановки.

Большая красная стрелка указывает новичку направление ветра, малая (на заднем плане) — первый знак дистанции.



дят. Точно также за новичка шкотами его яхты управляет компьютер (но всегда можно вмешаться лично), более опытные игроки подстраивают шкоты только вручную, для них предусмотрено и меньшее количество нарушений правил, допустимое до полной дисквалификации. Наказание за нарушения такое же, как и прежде — поворот на 360°. Игра, кстати, полностью учитывает действующие на настоящий момент Правила ISAF (с учетом некоторых исключений для матчевых гонок), но можно выбрать упрощенный вариант, при котором будут действовать лишь пункты 10—13 раздела “А”. Предусмотрен и вариант “гонки без правил”. Характерно, что, включив специальное окно правил (кнопкой в правом верхнем углу), можно рядом с именами участвующих яхт увидеть номер правила, согласно которому та или иная лодка имеет преимущество в данной ситуации. Или, наоборот, возле имени яхты игрока высвечивается номер правила, согласно которому он должен уступить дорогу. Похоже, что подобная функция может оказаться довольно полезной для обучения или самообучения начинающих яхтсменов — дело лишь за тренерами, которым нужно смоделировать на экране гоночные ситуации, подпадающие под определенные пункты правил: ведь “Virtual Skipper” теперь позволяет записывать и сохранять гонки, предлагая подобную возможность при каждом завершении игры. Доступ к их просмотру осуществляется через раздел меню “Запись” — очень полезная опция, пришедшая из других симуляторов. И именно она делает игру пригодной и для обучения (жаль только, что записывать можно лишь всю гонку целиком, а не отдельные моменты).

Количество акваторий в нынешней версии игры осталось таким же, как и в предыдущей — шесть, в их числе: о.Уайт, бухта Сан-Франциско, Сидней, Ла-Трините, Порто-Черво и Окленд. Разве что местные условия в указанных районах теперь имитируются тщательнее. Все это весьма известные в яхтенном мире гоночные места, так что выбор их далеко не случаен. Конечно, немного нелепо (с точки зрения современных жизненных реалий) выглядят, например, тримараны ORMA на фоне Сан-Франциско, но опять — это ведь все-таки игра... Максимально возможное число соперников тоже не изменилось — семь.

Остался без существенных изменений и экранный интерфейс — преемственность видна и здесь. И это правильное решение — силы разработчиков были сконцентрированы на стабильности, графике и физической модели. Внизу по длине экрана размещен указатель положения пера руля, над ним находится настраиваемый приборный индикатор (часы, скорость яхты, скорость ветра), справа по высоте экрана — бегунок натяжения шкотов. Справа внизу — индикатор КК и вымпельного ветра, а также кнопки смены передних парусов. Слева внизу — прозрачное окно тактической обстановки, справа вверху — окно правил, слева вверху — окно текстовых сообщений в сетевом режиме. Но появилась еще одна давно ожидаемая опция — практически полноценный редактор акваторий и дистанций, причем к разработке его возможностей создатели игры подошли весьма бережно. Перекомпоновать реальные акватории, “приклеив” утесы о.Уайт к берегам, скажем, Сиднейской бухты, не получится — можно лишь изменить местные условия и гоночную дистанцию. Но зато можно создать свой собственный тропический берег, возле которого и будут проводиться регаты. Игрок может нарисовать (по клеточкам) бухту желаемой формы (или даже целый архипелаг) и проложить там дистанцию и те- чения по своему выбору.

Игра в русском варианте оказалась довольно стабильной — продолжительные сеансы как в одиночном, так и

в сетевом режимах ни разу не привели к сбоям. Интегрированные исправления не только позволили внести уточнения в действующие правила ISAF, но и решить некоторые проблемы с графикой на ряде видеокарт, а также избавиться от нелепостей, когда отдельным игрокам удавалось вести свою яхту прямо по суше, срезая маршрут. Без проблем удалось подключиться и к сетевым игрокам — модной скорости оказалось вполне достаточно, лаги (задержки) либо отсутствуют, либо практически незаметны.

Новая версия игры, безусловно, станет отличным подарком “виртуальным яхтсменам” России. Великолепная графика, доработанные физические модели яхт, точное соответствие действующим Правилам ISAF, встроенный редактор акваторий, привычный уже интерфейс, возможность играть по Сети с тысячами других участников во всем мире и, наконец, очень скромная цена (немаловажно для России!) — что еще нужно, чтобы зимними вечерами надолго отрешаться от промозглой слякоти за окнами?

Есть, однако, в этой бочке меда и свои ложки дегтя. И если некоторые дефекты графики или неточности в реализации поведения яхт (число которых гораздо меньше, чем в предыдущей версии) остаются на совести французских программистов и их нужно принимать как данность, терпеливо ожидая патча, то огрехи локализации (попросту говоря, перевода) игрового интерфейса и справки способны изрядно подпортить впечатление взыскательным игрокам. Явное незнание переводчиками специфической терминологии и отсутствие квалифицированной редакции привело к забавным ошибкам: так, слово “генуя” (в смысле — парус) в справке написано с большой буквы (отчетливо видно влияние программы “MS Word”), вымпельный ветер назван “видимым ветром”, привычная уже аббревиатура VMG (“velocity made good”) странным образом переведена как “МСЯ” (видимо, “максимальная скорость яхты”), о.Уайт обозван о.Вейт и т.д. Подобные ошибки, конечно, не являются фатальными, но способны дезориентировать новичков и вызвать досаду у людей опытных. По словам редактора проекта “Парусная регата 3” Татьяны Бессоновой, “все тексты редактировались специалистами одного известного парусного клуба, вероятно, они оказались недостаточно компетентными”. Она также пообещала обязательную локализацию всех будущих обновлений к игре — приятное свидетельство заботы отечественного издателя о пользователях.

А напоследок хотелось бы отметить вот что: под самый занавес ушедшего 2004 г. в Сети были объявлены победители открытого виртуального он-лайнного чемпионата Италии “Giro d'Italia a Vela Virtuale”. Первое место (и нам очень приятно об этом сказать) занял наш соотечественник, московский гонщик, выступающий под ником M-1. С победой, Михаил! Так держать!

**НАВИКОМ**

**СПУТНИКОВОЕ ТВ НА КАТЕРЕ ИЛИ ЯХТЕ**

НЕ ПРОПУСТИТЬ МАТЧ ЛЮБИМОЙ КОМАНДЫ!

КОНСУЛЬТАЦИИ СПЕЦИАЛИСТОВ

НТВ+

TracVision 4

www.navicom.ru

Тел.: (095) 730-2140





# Да будет СВЕТ!

Артем Лисочкин

Вряд ли вы когда-нибудь встречали автомобилиста, который ездит на машине без фар и габаритных огней — под тем предлогом, что ночью не садится за руль. К сожалению, в лодочном мире такое встречается сплошь и рядом. Не зарекайтесь! Когда-нибудь темнота все же застанет вас врасплох, и тогда вы поймете, что напрасно подвергаете опасности и себя, и окружающих. Но даже при наличии на лодке сигнальных и осветительных приборов использовать их следует грамотно, поскольку избыток света на воде может стать причиной не меньших проблем, чем его недостаток.

Рис. 1. “Полная” схема установки ходовых огней является для лодок длиной менее 12 м не обязательной, а рекомендуемой

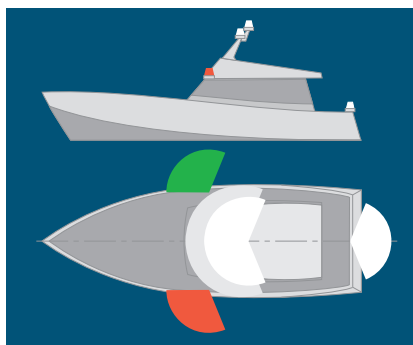
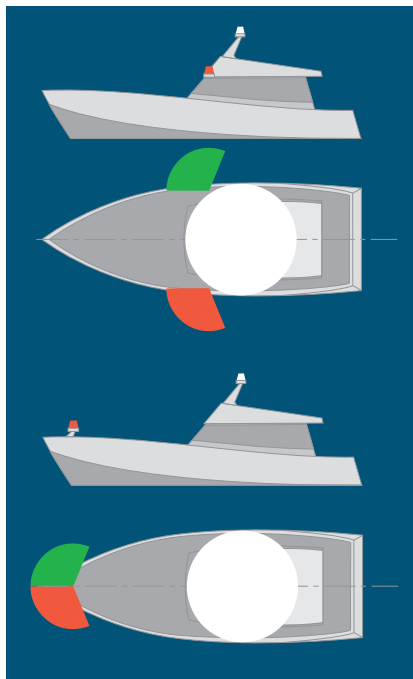


Рис. 2. Так можно оборудовать ходовыми огнями лодку длиной менее 12 м



## Что требуют правила

Для начала освежим в памяти требования, которые предъявляют к судовым огням нормативные документы применительно к категории прогулочных судов, наиболее нас интересующей.

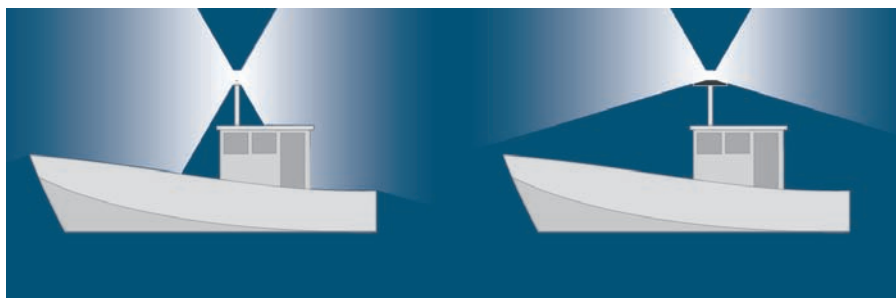
И в Международных правилах предупреждения столкновения судов в море (МППСС), и в Правилах плавания по внутренним водным путям (ППВВП), в просторечии именуемых соответственно “морскими” и “речными”, они практически идентичны — в том числе в части разделения судов на категории в зависимости от их длины. Оба документа предусматривают также альтернативу между рекомендуемой (“максимальной”) и обязательной (“минимальной”) схемами оборудования судна сигнальными огнями, предоставляющую некоторую свободу выбора.

Так, например, согласно требованиям обоих Правил судно с механическим двигателем на ходу должно

нести передний топовый огонь, второй топовый огонь, расположенный позади и выше переднего, кормовой огонь и бортовые огни (рис. 1).

Однако при длине судна менее 50 м второй топовый огонь выставлять не обязательно (хотя и желательно), а при длине менее 12 м вместо отдельных топового и кормового огней допускается установка одного кругового огня (рис. 2). Кроме того, он может быть смещен относительно диаметральной плоскости корпуса, если установка его строго в ДП практически неосуществима. При этом бортовые огни должны быть скомбинированы в одном фонаре, установленном в ДП или, цитируем, “насколько это практически возможно близко к продольной плоскости, в которой установлен топовый или белый круговой огонь”. Главное при этом, чтобы топовый огонь или огни были отчетливо видны над всеми другими огнями и конструкциями, т.е. располагать их необходимо как можно выше.

Рис. 3. “Тарелка” под топовым огнем исключает попадание его света на палубу и прочие детали лодки





Именно по таким наиболее простым схемам и оборудовано огнями подавляющее большинство маломерных судов.

С практической точки зрения подобные “поблажки” вполне объяснимы — при относительно небольших размерах судна достаточно обозначить само его присутствие, а не габарит. Хотя, скажем, те же бортовые огни, объединенные в одном фонаре, далеко не всегда позволяют определить, идет ли встречное судно прямо на вас или же немного развернуто к наблюдателю каким-либо бортом — даже с относительно небольшого расстояния красный и зеленый огни сливаются в один.

Не стоит забывать, что при стоянке на якоре в темное время суток судно должно выставлять два белых круговых огня, расположенных в носу и в корме. При длине менее 50 м достаточно одного кругового огня на наиболее видном месте. Его можно использовать и в качестве “якорного” — для этого он должен включаться отдельно от ходовых огней.

Что же касается прожекторов, фар и иных осветительных приборов, то их расположение и особенности использования ни “морскими”, ни “речными” правилами никак специально не регламентируются. В этой области больше принято полагаться на здравый смысл судоводителя и правила хорошей морской практики. Применять их запрещается только в тех случаях, когда они могут быть ошибочно приняты за световую сигнализацию, огни и сигналы, упомянутые в Правилах (формулировка довольно расплывчатая, согласитесь!), а также если они способны ухудшить видимость и затруднить распознавание навигационных огней и сигналов.

Единственным существенным отличием МППСС от ППВВП заключается в том, что последние предусматривают наличие на судне светоимпульсной отмашки — проблесковых сигнальных огней, используемых не только ночью, но и в светлое время суток. Цвет их либо белый (как правило, напоминающий фотовспышку), либо красный и зеленый, как у бортовых. Этот в некотором роде “указатель поворота”, обозначающий борт, которым вы намереваетесь расходиться с другим судном, для маломерного флота является не обязательным, а только рекомендуемым элементом оборудования, тем более что ППВВП недвусмысленно намекают судоводителям-любителям, чтобы те держались от судового хода подальше. Если



Штанги круговых белых огней (топовых) предусматривают разные способы их крепления. Справа — съемный батарейный фонарь для гребных лодок.

такого не избежать, то маломерное судно все равно обязано идти по “обочине” фарватера, где необходимость в отмашке практически отсутствует.

### Светить, но не освещать

На первый взгляд, это звучит парадоксально, но, тем не менее, подобным принципом во многом стоит руководствоваться, устанавливая на лодки всевозможную светотехнику — начиная от ходовых огней и прожекторов и заканчивая подсветкой приборов.

Связано это с особенностями “конструкции” человеческого глаза — сужающийся и расширяющийся в зависимости от освещенности зрачок работает по тому же принципу, что и диафрагма в объективе автоматического фотоаппарата. При этом глаз ориентируется на некую усредненную величину попадающего в него света, и при наличии локального яркого объекта на темном фоне зрачок сужается, отчетливо малоосвещенные детали полностью пропадают. Чтобы “приоткрыть диафрагму” и проявить их, нужно убрать яркий объект, влияющий на общий уровень светового потока. В отличие от фотокамеры, глазу требуется на это некоторое время. Кроме того, сетчатка способна какой-то период хранить так называемые фантомные образы, мешающие нормальному восприятию.

В общем, в темноте лучше всего видно тогда, когда ярко освещенные предметы в поле зрения отсутствуют, а общий уровень освещенности остается практически неизмен-

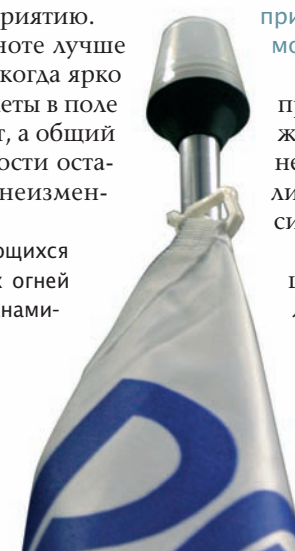
ным — чтобы глазу каждый раз не приходилось перенастраиваться. Согласно старому судоводительскому принципу, в ходовой рубке должна царить полная темнота. Временно “ослепить” рулевого способны не только зажженная спичка, но и взгляд, брошенный на ярко освещенные приборы. Поэтому подсветку приборной панели желательно снабдить реостатом, позволяющим уменьшить яркость до минимума. В дисплеях современных навигационных устройств — например, чарт-плоттеров и эхолотов, такая функция, как правило, предусмотрена, имеется и так называемый “ночной режим”, при котором изображение становится “негативным”.

Путешествуя во время редакционных испытаний по Каме и Вятке на моторной яхте, мы допоздна задержались в одном из прибрежных городков и на базу отправились уже в сумерки. Река на том участке оказалась совершенно “слепой” — бакены не горели, а кое-где и вовсе отсутствовали. Слившиеся с темной водой берега угрожающе сузились. Как законопослушные судоводители, мы сразу зажгли ходовые огни, но вскоре были вынуждены их выключить — иначе по курсу не было бы видно ничего, кроме ярко освещенных красным и зеленым светом носовых релингов! Чтобы хоть как-то обозначить себя на воде, пришлось включить подсветку кормовой палубы.

Отсюда мораль — световые приборы должны быть расположены таким образом, чтобы они не освещали палубу и иные детали лодки. Прежде всего это относится к ходовым огням.

На небольших каютных лодках ширина надстройки, как правило, совпадает с соответствующим габаритом корпуса, поэтому установленные на ней бортовые

Большинство имеющихся в продаже топовых огней не снабжено экранами “тарелками”







Самый мощный прожектор с двухнитевой блок-фарой суммарной мощностью 200 Вт

ны, особенно когда речь идет о таких прожорливых потребителях электроэнергии, как фонари и фары. Прежде всего это касается мотолодок с подвесными моторами. Подключить ходовые огни можно даже на мало-мощных подвесниках с румпельным управлением — ток на них снимается с магнето или магдино. Модели, оснащенные электростартером, обычно имеют “нормальный” генератор для зарядки аккумулятора, но мощность его, как правило, не слишком высока.

Севший аккумулятор — это далеко не самое худшее, к чему способно привести излишнее увлечение электроприборами. Использование мощных потребителей может стать причиной повреждений проводки, не рассчитанной на большой ток, а там уже и до пожара недалеко. Например, если вы собираетесь установить на лодку прожектор вроде того, что показан на одном из снимков — с двухнитевой блок-фарой суммарной мощностью 200 Вт, то вам наверняка придется протянуть две отдельные цепи из толстых проводов, защитив их 14-амперными предохранителями. Но если у вас лодка с подвесным мотором, включать его все равно придется лишь кратковременно.

Многие уверены, что если поставить лампу помощнее, то и фонарь будет светить ярче. Отчасти это справедливо, но такая замена чревата целым букетом неприятностей: это и риск сжечь провода, и повышенная вероятность обгорания контактов выключателя, и перегрев корпуса самого фонаря, не говоря уже о дополнительной нагрузке на аккумулятор. В лучшем случае соответствующий предохранитель будет “вылетать” чаще обычного. Кстати, предохранители и лампы всегда держите в запасе: вода — не шоссе, где всем этим

добром можно разжиться на любой бензоколонке.

Суммарную мощность потребителей, которую можно подключить к бортовой сети, а также оптимальную емкость батареи лучше узнать в инструкции к подвесному мотору или у соответствующего дилера. Что же касается потребляемого тока, то рассчитать его несложно: мощность равна произведению напряжения на силу тока, так что для получения нужного результата попросту разделите цифру мощности прибора на 12 (при 12-вольтовой бортовой сети). Зная потребляемый ток, можно примерно прикинуть, насколько хватит аккумуля-



Пульт дистанционного управления фарой искателем с переключателем дальнего и ближнего света

лятора, ориентируясь на его емкость в ампер-часах. Понятно, что все эти расчеты следует производить приблизительно, оставляя солидный запас — с точки зрения безопасности гораздо важнее, чтобы завелся мотор. Как правило, все неприятности случаются в самый неподходящий момент.

Поэтому, как ни банально это звучит, всегда предварительно изучите инструкции к лодке, мотору и подключаемому прибору, а лучше всего до-

верьте установку дополнительного оборудования специалистам.

### Что предлагает рынок

Выбор специальной “лодочной” светотехники сейчас достаточно велик. Многие торгующие организации работают в том числе и по каталогам — например, “Maritim”, “Vetus” или “Port Supply”. В питерских магазинах мы обнаружили сразу несколько моделей ходовых огней, различающихся дизайном, размерами и способом крепления. Увы, ни один из предлагаемых топовых огней не был снабжен “тарелкой”, препятствующей освещению палубы, хотя такие приборы в каталогах имеются. Для гребной лодки можно приобрести круговой белый огонь с питанием от батареек, крепящийся в любом удобном месте струбициной.

Много и прожекторов, начиная от простеньких ручных и заканчивая дорогими моделями с дистанционным управлением. Есть и мощные ручные фонари, пригодные для использования в качестве фары-искателя — аккумуляторные с подзарядкой как от сети переменного тока, так и от бортовой 12-вольтовой сети, а также включаемые в розетку прикуривателя. Такая “переноска” обойдется от 30 до 90 евро. Прожекторы с электроприводом ощутимо дороже — 200–350 евро, а если дистанционное управление беспроводное, с пультом, то и все 500.

А вот упомянутой в ППВВП импульсной отмашки мы в магазинах не обнаружили. В России этот прибор производится, например, костромским предприятием “Галс Плюс”, но только в расчете на крупные суда с напряжением в бортовой сети 24 и 220 В. □



# НАВИКОМ

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

**Цветной эхолот  
 переднего  
 обзора**



**INTERPHASE**  
*Forward Looking Technology*

Тел.: (095) 786-6506  
 Факс: (095) 116-7511

[www.navicom.ru](http://www.navicom.ru)





Для небольших лодок удобны бортовые огни, объединенные в одном корпусе

зеленые и красные фонари удовлетворяют этому требованию — их свет на палубу не попадает. При наличии широких боковых проходов (например, при компоновке “walkaround”) в ряде случаев могут потребоваться дополнительные кронштейны или же фонари придется монтировать непосредственно на бортах. Единственно, место установки стоит подобрать таким образом, чтобы уменьшить риск отломать их при швартовке. Конструкция некоторых лодок предусматривает для этого специальные ниши. Удачны в этом плане и сдвоенные ходовые огни в одном корпусе, устанавливаемые обычно в носу лодки. Что же касается топового огня, то его достаточно снабдить “тарелкой”, играющей роль защитного экрана (см. рис. 3).

Если помешать судоводителю способным и маломощными ходовыми огнями, то что же тогда говорить о фарах и прожекторах!

Конечно, многое зависит от того, каким образом вы намерены их использовать. “По-автомобильному” держать их включенными на ходу не всегда оправданно, хотя распространенное мнение, будто что с фарами, что без фар все равно ничего не видно, не соответствует действительности. В самом деле, вода — не асфальт, и создает впечатление, что “дорогу”, особенно в тихую погоду, фары не освещают. Но, тем не менее, засечь с их помощью какое-либо препятствие — например, дремлющего в надувнушке рыбака — можно на довольно большом расстоянии. Хороши они и при движении по узким извилистым протокам, хотя большей универсальностью обладают так называемые

фары-искатели, позволяющие направлять луч в любом интересующем направлении. Установить их в наиболее выгодном месте — в самом носу — удается далеко не всегда, так что приходится идти на некоторый компромисс. Впрочем, большинство таких приборов имеет узко направленный луч, поэтому детали самой лодки освещаются не очень сильно.

Фару с ручной регулировкой приходится ставить в непосредственной близости от водителя, хотя сейчас имеется широкий выбор прожекторов с дистанционным электроприводом, которые можно смонтировать в любом удобном месте — вправо-влево и вверх-вниз они отклоняются при помощи джойстика или кнопок на приборной панели (есть даже модели с радиопультами, позволяющими управлять лучом света не только из



Фары-искатели с дистанционным управлением.  
Слева — самая дорогая модель с радиопультом.

любого места на лодке, но и с берега). Устанавливая подобные прожекторы самостоятельно, не забывайте о том, что их корпуса не должны перекрывать ходовые огни (прежде всего топовый, поскольку фару-искатель тоже нередко пристраивают выше). Помните, что мощный источник света способен ослепить другого судоводителя — избегайте направлять луч на другие лодки, особенно движущиеся. Да и вообще соблюдайте осторожность — избыток света может заставить вас расслабиться и забыть о том, что таится во тьме.

Даже при обилии фар и прочей светотехники на борту стоит держать самый обыкновенный переносной фонарь на батареейках. В случае каких-либо неисправностей вам не придется устранять ее при свете пламени зажигалки (что попросту опасно) или экрана мобильного телефона. Пригодится он и в качестве фары-искателя. А если лодка гребная, то фонарик на ней должен быть обязательно! (Кстати, если увидите на какой-нибудь оте-

чественной акватории предписанный Правилами круговой огонь белого цвета на гребной лодке, смело загадывайте желание — это куда большая редкость, чем банальная падающая звезда). При приближении другого судна с помощью фонарика можно обозначить себя на воде, направив луч в его сторону или осветив собственный борт, особенно если он белый. Ведь то, что вы видите других, вовсе не означает, что они столь же отчетливо видят вас.

Пару лет назад автору этих строк довелось возвращаться из Приозерска в Куркиеки по ночной Ладоге на 6-метровом каютном катере. Видимость была не ахти — белые ночи были уже на исходе, и на фоне серых туч проглядывали лишь отдельные белесые клочки чистого неба. Что заставило тогда резко сбросить газ — сам не понимаю, скорее всего, некое неясное сгущение пространства впереди. Хорошо еще, что не гнал на полном газу — через пару секунд лодка по инерции подкатила к длинной веренице байдарок. Среди множества детишек с веслами обнаружился только один взрослый дядечка, которому и пришлось в доступных выражениях растолковать, что такое техника безопасности. Выяснилось, что на всех этих перегруженных скарбом байдарках, невест как оказавшихся километрах в четырех от берега в темноте, не нашлось ни одного фонарика! Не было сделано ни малейших попыток подать мне сигнал даже при помощи зажигалки, хотя горе-туристы прекрасно видели мои ходовые огни и слышали шум мощного мотора...

### Хватит ли тока?

Казалось бы, электрооборудование лодки во многом схоже с автомобильным. Но есть и очень существенное отличие: автомобиль представляет собой единый законченный комплекс, где число и мощность потребителей электроэнергии изначально известны. Это позволяет заранее рассчитать все до мелочей: начиная от мощности генератора и емкости аккумуляторной батареи и заканчивая сечением проводов в монтажных жгутах. Перечень того, что можно подключить дополнительно, хорошо известен и тоже учтен конструкторами.

А вот лодку, которая обычно попадает к владельцу в довольно “спартанском” варианте исполнения, принято насыщать разнообразным дополнительным оборудованием буквально до бесконечности. При этом многие забывают, что возможности бортовой сети далеко не безгранич-



# «M-card» действует



Менеджер Татьяна Макарова проводит розыгрыш призов

Более трех лет продолжает успешно действовать на Северо-Западе программа обслуживания владельцев подвесных моторов «Mercury» по пластиковым картам «M-card». Инициатором этой программы выступила питерская фирма «Mercury-НИИ ТМ» — эксклюзивный дистрибьютор «Mercury» по Северо-Западу. Всем покупателям подвесных лодочных моторов с такой маркой, приобретенных у официальных дилеров, предлагается бесплатно стать обладателем пластиковых «M-card». Их номера совпадают с серийными номерами моторов и являются эксклюзивным документом владельца, по которому он получает подтвержденные фирмой права на гарантийное обслуживание своего мотора.

Участие в этой программе помогает не только содержать и обслуживать мотор с меньшими затратами и получать дополнитель-

ные преимущества, но и обеспечивает большую защищенность мотора на случай его утери или воровства, так как затрудняет его повторную регистрацию и упрощает поиск.

Уже традиционно подведение итогов работы по программе «M-card» в конце каждого года завершается розыгрышем призов среди их владельцев.

Состоялся такой розыгрыш и 23 декабря 2004 г. Главной отличительной особенностью его стал сам механизм выявления трех счастливых. Если в 2002 г. члену тиражной комиссии было достаточно наугад выбрать среди 400 претендентов три счастливых номера, опустив руку в капот из-под мотора «Mercury», то очередной розыгрыш пришлось «компьютеризировать». Дело в том, что за прошедшие годы количество владельцев новых подвесных моторов «Mercury», купленных у официальных дилеров Северо-Запада, возросло почти в 10 раз и приблизилось к 4 тыс. штук.

Для этой цели был задействован только что приобретенный диагностический компьютер для топовой модели «Verado», к продаже которого фирма приступает с этого года. В присутствии тиражной комиссии, состоящей из руководства фирмы и представителей прессы, были определены номера карт победителей.

Первый приз — сертификат на сумму 300 у. е. (№ ОР 288615) — достался обладателю самого популярного у нас в регионе ПМ «Mercury-15», второй приз — сертификат на сумму 200 у. е. (№ ОР 332187) — получил владелец двухтактного ПМ «Mercury-40», а третий приз — набор масел и смазок (№ ОТ 957555) — будет отослан владельцу четырехтактного «Mercury-90».

Успешный опыт питерцев распространяется московским представительством завода «Marine Power» и на другие регионы России.



**MASTER**  
ALUMINIUM BOATS



Калининград «Подеста», тел.: (0112) 32-8708; Москва «Катера, лодки, моторы», тел.: (095) 746-6448, (095) 747-7347; Мурманск «ТехноСпортЦентр», тел.: (8152) 47-7398, 54 8131; Петрозаводск «ТОМ - Сервис», тел.: (8142) 78-0215; Псков «Настоящий автосервис», тел.: (8112) 72-5012; Ростов-на-Дону «ЧП КузнецовС.», тел.: (8632) 95-1864; Самара «ВолгаИнтерПроект», тел.: (8462) 79-5435, 79-5436; Санкт - Петербург «Меркурий - 2000», тел.: (812) 333-0203 «ТехноСпортЦентр», тел.: (812) 322-6060, 322 6050; Тольятти «Диана-Спорт», тел.: (8482) 48-1733, 48-5669; Череповец «Рыболов», тел.: (8202) 50-5668

ЗАО «Меркурий – НИИ ТМ» 195256, Санкт-Петербург, пр. Непокоренных, д. 47 Тел.: (812) 321-6103, 321-6104, Факс (812) 535-24-96, e-mail: info@masterboat.com  
www.masterboat.com, www.mercuryonline.ru

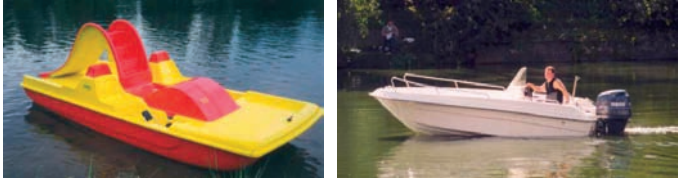




## фирма «SAVA»

производит лодки, каноэ, водные велосипеды и катера

[www.lodkasava.com](http://www.lodkasava.com)



Россия, 172500, Тверская обл., г. Нелидово, ул. Советская, 16/1, т/ф (082) 66-37638

### Продается теплоход буксирно-разъездной "Зенит" 1973 г. постройки

длина – 21.00 м, ширина – 3.98 м, водоизм. – 41.8 т, грузоподъем. – 15.0 т.

### Катер водометный "КС-100Д", 1999 г. постройки

длина – 10.9 м, ширина – 2.79 м.

Оба судна в рабочем состоянии.

Место базирования р. Волга, г. Кострома.

т. (0942) 53-14-32, 53-28-21

## ООО «Анапа-Марина»

приглашает соинвесторов для участия в строительстве и для дальнейшего использования яхт-клуба в г. Анапа.  
тел. 8 (86133) 3-00-51,  
8-918-32-32-322



## ПРИГЛАШАЕМ СОИНВЕТОРОВ

## Навигатор-Меркури



[www.navigator-mercury.ru](http://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

г. Тюмень тел: (3452) 41-99-78



### Продается моторная яхта Pedro Bora

Габариты - 12,95 х 4,40 м

Осадка - 1,0 м

Двигатель - Perkins 185 л.с.

Топливный бак - 1200 л.

Тел.: (812) 345 0200, 322 6060

[www.technosportcenter.ru](http://www.technosportcenter.ru)

## «НЕВА-СЕТЬ»

Лодочные ПМ 2-250 л.с. (новые и б/у) с гарантией, Honda, Tohatsu, Mercury, Yamaha. Катера пластиковые б/у - ЕВРОПА, АМЕРИКА. Отечественные «Казанки-5М4» и ПВХ. Запчасти, троса, винты, аксессуары, навигаторы, эхолоты. Продажа, тюнинг, ремонт, изготовление тентов, работы по пластику



[www.nevaset.ru](http://www.nevaset.ru); e-mail: [nevaset@mail.ru](mailto:nevaset@mail.ru)

т.: (812) 115-15-67, (812) 973-11-34, ф: (812) 140-12-83. Сервис: (812) 973-23-69

# ЛОДКИ И КАТЕРА



для отдыха, рыбалки, охоты

ПРОИЗВОДСТВО И ПРОДАЖА



ООО «Строй Плюс»

г. Набережные Челны

[www.lodki.com](http://www.lodki.com); e-mail: [lodki7@mail.ru](mailto:lodki7@mail.ru)

тел./факс (8552) 58-39-93,

55-31-61, 54-17-51



ЭКСПО ВОЛГА®  
ВЫСТАВОЧНАЯ КОМПАНИЯ

САМАРА-2005



6 - 9 апреля

2-я межрегиональная выставка  
с международным участием

## СПОРТ.РЫБАЛКА. ОХОТА

- СПОРТ-ЭКСТРИМ
- СПОРТИВНЫЙ ИНВЕНТАРЬ И ОБОРУДОВАНИЕ
- РЫБНАЯ ЛОВЛЯ
- ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ
- ОХОТА
- НАВИГАЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ И ОБОРУДОВАНИЕ:  
ЭХОЛОТЫ, КОМПАСЫ, РАДИОЛОКАТОРЫ, ПРИЕМНИКИ
- УСЛУГИ В СФЕРЕ ОХОТЫ И РЫБОЛОВСТВА

Выставочный центр "Экспо-Волга"

443110, Россия, г. Самара, ул. Мичурина 23А

тел./факс (8462) 70-34-04

E-mail: [jane@expo-volga.ru](mailto:jane@expo-volga.ru)

[www.expo-volga.ru](http://www.expo-volga.ru)

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



МИНИСТЕРСТВО  
КУЛЬТУРЫ  
МОЛОДЕЖНОЙ ПОЛИТИКИ  
И СПОРТА  
САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

# ВЫСТАВКА



# РЕГУЛИРУЕМ УКАЗАТЕЛЬ ТРИММЕРА

**К**онечно, угол откидки этот прибор показывает довольно условно, но его точности вполне хватает не только для повседневной эксплуатации — например, его активно используют спортсмены во время марафонской кольцевой гонки “24 часа Санкт-Петербурга”, в ходе которой кнопки триммера являются едва ли не более важным органом управления, чем рукоятка дросселя.

Устроен он довольно просто: датчик, укрепленный на неподвижной части подвески мотора, представляет собой обыкновенный реостат или потенциометр, а стрелочный указатель — это оформленный соответствующим образом амперметр или вольтметр. В общем, принцип примерно тот же, что у автомобильного или лодочного индикатора уровня топлива. Валик, посредством которого ползунков перемещается по сопротивлению, тем или иным образом связан с “ногой” мотора. На большей части импортных подвесников средней мощности датчик установлен внутри кронштейна, которым мотор крепится к лодке, а его подпружиненный “флажок” упирается в подвижную деталь подвески, поворачивая при ее откидке валик реостата (рис. 1).

Большинство указателей рассчитано только на диапазон “trim”, позволяющий точно настроить угол откидки на ходу и, соответственно, ходовой дифферент. Для режима “tilt”, в котором мотор полностью поднимается из воды, шкалы уже не хватает, но угол наклона мотора в этом случае нас особо не интересует.

В идеале требуется, чтобы при максимально поджатом к транцу дейдвуде мотора стрелка располагалась у крайнего левого (или, в зависимости от исполнения прибора, крайнего нижнего) положения шкалы. Именно так в большинстве случаев указатель настраивается заводом-изготовителем, но при этом не учитывается такой важный показатель, как положение транца, имеющего тот или иной обратный наклон — характеристика,

Очень хорошо, когда гидрооткидка подвесного мотора дополнена соответствующим указателем на приборной панели лодки. И обидно, если его возможности не используются в полной мере — часто бывает, что стрелка перемещается в ограниченном диапазоне, останавливаясь при полностью опущенном моторе не в крайнем левом (или нижнем) положении, а где-то посередине шкалы. Между тем в большинстве случаев указатель поддается регулировке и его можно настроить “под себя”.

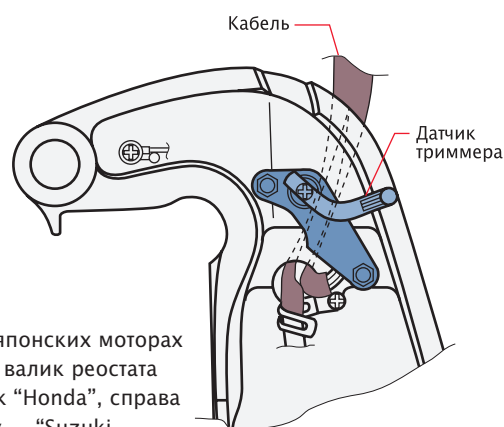


Рис. 1. Наиболее распространенная на японских моторах конструкция триммерного датчика — валик реостата приводится “флажком”. Слева — датчик “Honda”, справа вверху — “Tohatsu”, справа внизу — “Suzuki”.

заложенная производителем лодки, а не мотора.

При значительной величине обратного наклона нередко возникает необходимость принудительно ограничивать излишнее “занутрение” мотора, вызывающее рыскливость, хо-

довой крен и прочие неприятные явления — как правило, в подвеске большинства моторов мощностью до 100 л.с. для этого предусмотрен переставляемый упор. В результате датчику “кажется”, что мотор откинут, хотя реально он поджат (рис 2). Стрелка



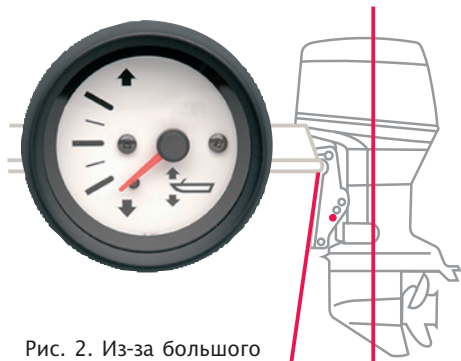
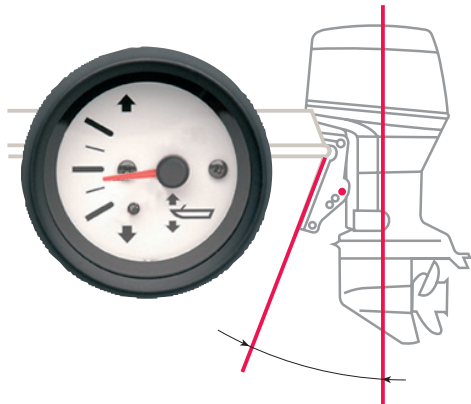


Рис. 2. Из-за большого наклона транца датчику “кажется”, что мотор откинут, хотя он “поджат” до упора



перемещается к середине шкалы, но главное неудобство все же в том, что задолго до того, как мотор окажется в самом важном для водителя положении — откинута для достижения максимальной скорости или преодоления мелководья — стрелка упирается в крайнее “верхнее” положение циферблата и, собственно, ничего не показывает.

Сам стрелочный прибор никак не регулируется, и настроить указатель можно только за счет датчика. На моторах некоторых фирм-производителей (в частности, “Mercury” и “Yamaha”) такая возможность заранее предусмотрена.

Регулировка указателя осуществляется за счет разворота в ту или иную сторону корпуса датчика, крепежные отверстия которого имеют овальную форму. С первого раза угадать оптимальное положение, наверное, не удастся — подобраться к датчику можно лишь при полностью откинута моторе. Придется действовать методом проб и ошибок: понемногу сдвигать его в ту или иную сторону и контролировать положение стрелки, вновь опуская мотор. Если вы просто хотите поставить стрелку на “ноль” при полностью поджатом дейдвуде, это можно сделать и на берегу, но когда требуется, чтобы она указывала точно на какое-то из промежуточных

делений циферблата в “скоростном” или “мелководном” режимах, без воды не обойтись, а выставлять мотор в нужное положение во время регулировки придется, например, при помощи линейки (рис. 3).

Кстати, имейте в виду, что показания прибора не должны быть догмой — при другой нагрузке или ином распределении груза в лодке выбранный угол триммирования может оказаться далеко не оптимальным. Подбирая положение стрелки для “мелководного” режима (мотор максимально откинута, но продолжает забирать воду для системы охлаждения), оставляйте солидный запас, поскольку перераспределение нагрузки способно поднять мотор из воды.

Все “Mercury” с гидрооткидкой оснащены практически одинаковыми датчиками, установленными внутри крепежного кронштейна (рис. 4). Единственное различие в том, что выпускаются они в двух “зеркальных” вариантах — “правом” и “левом” с разным направлением вращения валика, так что если вы приобретаете датчик отдельно, обязательно уточните, какой именно вариант исполнения требуется для вашего мотора. Если вместо аналогового (стрелочного) прибора используется многофункциональная цифровая система “SmartCraft”, датчик заменяется на другой, имеющий те же посадочные места и тоже регулирующий (рис. 5). Кстати, эта система позволяет настроить вид заменяющего стрелку контрольного “столбика” программными средствами, а также вывести его не только на основной экран, но и на дополнительный жидкокристаллический дисплей стрелочного тахометра (рис. 6).

“Mercury” использует аналоговые индикаторы одного типа, которые подходят как к двухтактным, так и к четырехтактным моторам всех годов выпуска независимо от того, какой датчик используется — “правый” или “левый”. Отличаться они могут лишь внешним оформлением, что и отражает разница каталожных номеров.

Датчики моторов “Yamaha” средней мощности тоже установлены внутри крепежного кронштейна и имеют овальные крепежные отверстия. В отличие от “Mercury”, валик реостата или потенциометра поворачивается посредством надетого на него “флажка” — такая система наиболее распространена на моторах прочих марок, например, “Suzuki” или “Honda” (рис. 1). Имейте в виду, что начиная с 2001 г. датчик и, соответственно, стрелочный указатель

Рис. 3. После подбора оптимального угла откидки на ходу подходим к берегу, не трогая кнопки триммера, и фиксируем его при помощи линейки. Тогда в процессе регулировки мотор всегда можно выставить в первоначальное положение.

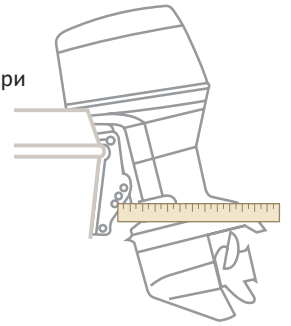


Рис. 4. Датчик триммера моторов “Mercury” заметно отличается на вид от японских. Овальные крепежные отверстия допускают регулировку в довольно широких пределах.



Рис. 5. Для цифровой системы “SmartCraft” на “Mercury” требуется специальный датчик, имеющий те же посадочные места, что и обычный



Рис. 6. Столбик, отражающий степень откидки мотора в “SmartCraft”, можно вывести не только на экран основного блока, но и на вспомогательный дисплей тахометра





Рис. 7. После 2001 г. “Yamaha” немного изменила конструкцию указателя. Внешне их легко отличить по числу проводов передачи данных и длине корпуса (“новый” — справа)

были изменены. Отличить их довольно просто — новый датчик подключается двумя проводами, а старый тремя. Кроме того, новый стрелочный индикатор имеет меньшую длину корпуса (рис. 7). Цифровой же индикатор с жидкокристаллическим дисплеем, совмещенный с тахометром или спидометром (рис. 8), подходит к обоим типам датчиков — в его задней части имеются микропереключатели, которые нужно выставить в соответствии с инструкцией.

Что же касается мощных моторов “Yamaha”, то регулировать указатель триммера на них проще всего — датчик установлен непосредственно на оси откидки, и подобраться к нему можно при опущенном моторе непосредственно из кокпита. Достаточно ослабить винт крепежного хомута, подобрать необходимое положение стрелки при том или ином наклоне мотора, поворачивая датчик, и вновь затянуть крепление (рис. 9).

Датчики триммера моторов “Honda”, “Suzuki” и “Tohatsu” не регулируются — крепежные отверстия у них круглые, но выход из положения найти все-таки можно. Поскольку, как правило, задача состоит в том, чтобы отодвинуть стрелку указателя влево (или вниз), датчик можно “обмануть”, наклеив на подвижную часть подвески, соприкасающуюся с “флажком”, прокладку необходимой толщины (рис. 10) или снабдив наконечник рычага подходящим роликом. Главное — исключить заедания, которые могут привести к поломке “флажка” или валика. Кроме того, конструкция датчика, как правило, позволяет попросту расточить крепежные отверстия круглым надфилем.

По имеющейся у нас информации, эти компании не меняли тип датчика, как это сделала в 2001 г. “Yamaha”, так что один и тот же указатель должен подходить ко всем моторам конкретной марки. При этом



Рис. 8. Триммерный указатель многофункционального тахометра “Yamaha” совместим и со “старым”, и с “новым” датчиками, необходимо лишь правильно выставить микропереключатели



Рис. 9. На мощных моторах “Yamaha” регулировать датчик проще всего — к нему можно подобраться прямо из кокпита, не откидывая мотор

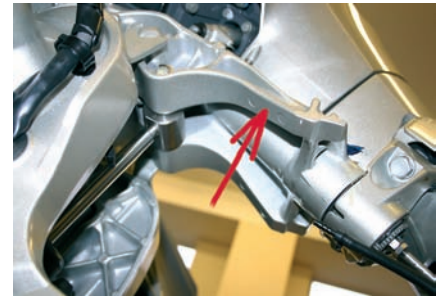


Рис. 10. Один из способов “обмануть” нерегулирующийся датчик — это наклеить на поверхность подвески, соприкасающуюся с “флажком”, пластиковую прокладку необходимой толщины

приборы различных производителей чаще всего не взаимозаменяемы. Кроме производителей подвесных моторов, указатели триммера в числе прочих аксессуаров производят и сторонние фирмы — например, “Teleflex”. Информация о совместимости таких указателей приведена в соответствующих каталогах. □

**ТОHATSU**

**ОТ ВИНТА  
ДО КАТЕРА**

**DRAGO      BAYLINER**

- эхолоты **HUMMINBIRD**
- навигаторы **GARMIN**
- эхолоты и навигаторы **INTERPHASE**
- загрузка карт, русификация
- эхолоты и навигаторы оптом**

НАЙДИ      СЕБЯ

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





**BELLA**  
BOATS

**СКАНДИНАВСКАЯ РОСКОШЬ ДЛЯ ОТДЫХА**



**Flipper**  
— The Quality Boats —



Лодки Bella и Flipper производятся в Финляндии с учетом особенностей при использовании в условиях северного климата. Превосходные финские материалы, использование эксклюзивных технологий позволяют добиться непревзойденной устойчивости и долговечности. Сочетание надежности и комфорта, а также стильный дизайн позволяют отнести Bella и Flipper к технике высочайшего класса для истинных ценителей.

**BRANDT**

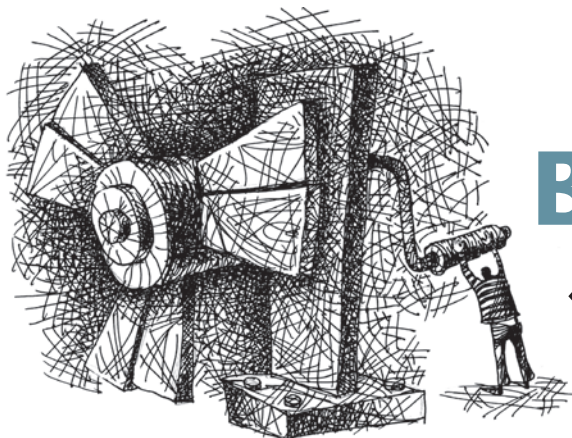
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР  
BELLA И FLIPPER В РОССИИ.

**Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров.**

Тел: (812) 449-14-30, e-mail: [force@brandt.spb.ru](mailto:force@brandt.spb.ru), [www.bellaboat.com](http://www.bellaboat.com)







## ВТОРАЯ ЖИЗНЬ «УБИТОГО» ВИНТА

Мало кто из водномоторников не проходил нечто подобное: из-под транца доносится глухой удар, лодка резко вздрагивает и мотор отзывается обиженным ревом. Приехали. Что это было — камень, свая или просто плывущий по течению топляк — теперь без разницы. Ясно одно: винт серьезно поврежден, и очень повезло, если оставшиеся огрызки лопастей позволят потихоньку догрести до базы. Не секрет, что при этом сразу же припоминается трехзначная сумма в заморской валюте, выложенная за него в свое время в магазине. Но все не так плохо — как утверждает наш консультант Александр Беляевский, восстановить можно даже совершенно “убитый” винт. Больше того — после второго рождения он может стать лучше прежнего!

В руки Александра Беляевского попадают “пациенты” и пострашней. Просто этот выглядит наиболее типично.

**В** мастерской Александра собрана целая коллекция совершенно невероятных винтов-уродов, ждущих своего часа. Первое, что бросается в глаза — это жутким образом загнутые, а то и полностью отломанные лопасти. Кроме видимых повреждений, терзающих сердце водномоторника, как правило, присутствуют и не столь заметные, но не менее неприятные — например, одна из лопастей, на вид лишь слегка поцарапанная, может оказаться после удара не под тем углом к вертикальной плоскости, который был заложен конструктором (эту характеристику винта специалисты называют “отброс”).

Скорость лодки в момент удара о подводное препятствие, конечно, оказывает свое влияние на тяжесть последствий, но серьезно повредить винт можно и на самом малом ходу — объясняется это высокой частотой его вращения. Больше того — по словам Александра, чтобы изменить геометрию винта, достаточно просто выронить его из рук на твердый пол. При столкновениях с подводным препятствием страдают только лопасти — ступица и ее детали, как правило, остаются целы.

Резиновый демпфер в ступице, увы, защите винта практически не способствует — он лишь смягчает

удары при включении переднего хода или реверса. Как показывает опыт, проворачиваются резиновые втулки в основном лишь на винтах меркрузеровских колонок, немного уменьшая последствия столкновения.

Технология ремонта “убитых” винтов практически не зависит от материала, из которого они изготовлены — для алюминиевых и стальных она различается лишь в мелочах. Поддается восстановлению даже бронза. Недавно к Беляевскому обратился владелец моторной яхты из Финляндии, повредивший при посадке на мель бронзовый винт почти метрового диаметра. Деталь была произведена в Аргентине, заказывать ее на другой стороне земного шара и долго, и дорого. Два дня работы — и финны не смогли отличить винт от нового. Единственно, предупреждает Александр, проблемы могут возникнуть с дешевыми алюминиевыми винтами, изготовленными по порошковой технологии — при попытке нагреть их горелкой металл попросту выгорает. Но цена подобных винтов такова, что действительно проще купить новый. Сразу скажем, что среди оригинальных запчастей к импортному мотору той или иной марки таких винтов нет.

Итак, починить можно действительно почти любой винт, но все же желательно, чтобы оставшаяся площадь лопастей, пусть и покореженных, составляла хотя бы 50% от имевшейся ранее — то есть обломаны они должны быть не более чем наполовину.

Предварительный нагрев поврежденных лопастей требуется перед их рихтовкой — все, что можно, лучше выправить, считает мастер, чтобы уменьшить объем сварочных работ. И алюминиевые, и стальные винты неплохо рихтуются, только стальные лучше править в холодную, ведь после отпуска сталь придется опять закалить, что сопряжено с рядом сложностей — например, закаливает-







Наплавка недостающей части лопасти в чем-то сродни работе скульптора

мую деталь может “повести”. С алюминием проще, поскольку после отпуска этот металл обретает первоначальные характеристики сам собой.

Загнутую часть лопасти необходимо постепенно нагреть газовой горелкой, контролируя “готовность” деревянной палочкой — как только ее кончик, приложенный к металлу, начнет обугливаться, температура достаточна. Далее винту надо дать остыть и только потом подходить с молотком к наковальне. Имейте в виду, в вашем распоряжении не более часа — потом винт станет таким же “стеклянным”, как и раньше. Работая с горелкой, нагревайте лишь тот участок, который вы намерены править — уменьшите риск спалить резиновые демпферы, особенно на винтах небольшого диаметра. (Совершеннейшие малютки по этой причине иногда приходится править в холодную).

Черновая правка выполняется на глазок. Когда лопасти обретут форму, более-менее близкую к первоначальной, винт нужно проверить на шаговой плите по всем диаметрам и при необходимости дорихтовать (лекала, соответствующие шагу винта, указанному обычно на его ступице, лучше приготовить и установить в канавки плиты заранее).

Пока материал винта еще более-менее пластичен, проверьте “отброс” — угол наклона лопастей относительно вертикальной плоскости. Если этот показатель “гуляет”, откорректируйте его по наименее пострадавшей из лопастей. Не страшно, если он будет немного отличаться от первоначального — главное, чтобы все лопасти были одинаковы. Если все в порядке, их можно зачищать под сварку.

Александр рекомендует восстанавливать их утраченные фрагменты наплавкой, а не приваркой готовых пластин. Да, второй способ заметно менее трудоемок, особенно при значительных повреждениях, но прочностные характеристики восстановленных таким образом лопастей оставляют желать лучшего. Наплавка обеспечивает большую однородность и прочность восстанавливаемой лопасти, хотя когда от лопастей остались одни огрызки, наплавка метал-

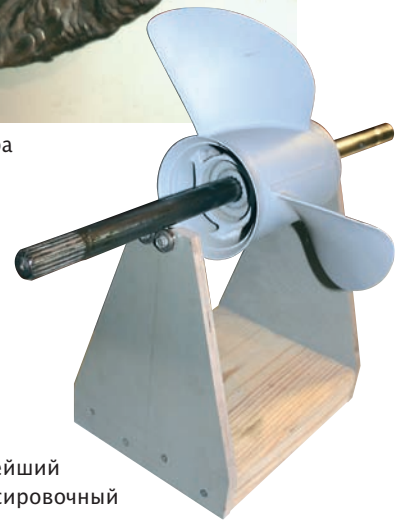
**СПРАВКА “Кия”:**  
КАК ПРАВИЛО, СУММА, КОТОРУЮ ПРИДЕТСЯ УПЛАТИТЬ ДАЖЕ ЗА ДОСТАТОЧНО СЛОЖНЫЙ РЕМОНТ ГРЕБНОГО ВИНТА, ВЫПОЛНЕННЫЙ СПЕЦИАЛИСТОМ, НЕ ПРЕВЫШАЕТ ПОЛОВИНЫ СТОИМОСТИ НОВОГО. ВОССТАНОВЛЕНИЕ СТАЛЬНЫХ ИЛИ БРОНЗОВЫХ ВИНТОВ, ЕСТЕСТВЕННО, ОБХОДИТСЯ ДОРОЖЕ, НО УКАЗАННАЯ ПРОПОРЦИЯ СОХРАНЯЕТСЯ.

ла электросваркой в аргоновой среде чем-то напоминает работу скульптора — требуется немалый опыт и “чувство” винта.

После наплавки проводится механическая обработка поверхностей с постоянным контролем на шаговой плите. Вчерне это можно сделать наждачным кругом или “болгаркой”, но для окончательной доводки придется поработать руками, вооружившись напильником. При этом сначала доводят до ума рабочие (нагнетающие) поверхности лопастей — обеспечить здесь точность гораздо важнее, тем более что толщина лопасти, неизбежно уменьшающаяся при механической обработке, не безгранична.

И шаг, и ряд иных важных характеристик винта приведены в норму. Остается обеспечить правильную

Простейший балансировочный станок — вал на четырех подшипниках



конфигурацию контуров лопастей. Если при ударе одна из них уцелела, с нее снимается бумажный шаблон, по которому лишний наплавленный металл удаляют с остальных — вначале на круге, а потом напильниками. Если образца нет, придется изобразить нечто подобное “из головы”, ориентируясь на первоначальный диаметр винта, указанный на его ступице.

Винт практически готов — остается только проверить и при необходимости откорректировать его балансировку. Статической балансировки для “потребительских” винтов вполне достаточно. Здесь понадобится довольно примитивное приспособление, представляющее собой гребной вал (естественно, не гнутый), легко вращающийся на подшипниках — например, на четырех, как в мастерской у Александра. С помощью такого станочка, кстати, можно проверить диаметр винта и длину восстановленных лопастей, которая должна быть одинаковой. Выявив более “тяжелую” лопасть, с ее нерабочей поверхности, по возможности поближе к наружному диаметру, постепенно снимают напильником часть металла.





## НАШЕ ДОСЬЕ

**АЛЕКСАНДР БЕЛЯВСКИЙ**, 53 года, мастер спорта, тренер высшей категории, судья всесоюзной категории. Водно-моторным спортом занимается с 1968 г. Чемпион СССР. Один из лучших отечественных специалистов по спортивным гребным винтам. На винтах Беляевского установлено пять рекордов СССР и мира в классе SB-350, используют их мастера спорта международного класса Борис Ключников, Андрей Берницын и Александр Овчинников — ученик Беляевского и тоже один из сильнейших спортивных специалистов-винтовиков в России и Европе.

Далее остается навести окончательный блеск — ошкурить, загрунтовать и при необходимости зашпаклевать восстановленный винт (в процессе механической обработки могут вскрыться литьевые раковины), а в завершение всего покрасить его водостойкой эмалью. Вот и все — “убитый” винт обрел новую жизнь и готов к новым подвигам.

Не было бы счастья, да несчастье помогло — Александр утверждает, что ремонтом стоит заодно воспользоваться для того, чтобы привести винт в соответствие конкретной лодке. Для опытного мастера это не проблема, если известен основной показатель — число оборотов мотора при разной нагрузке. В ходе ремонта мож-

но в некоторых пределах изменить и шаг, и “отброс”, и площадь лопастей за счет изменения диаметра и подрезки кромок, увеличить или уменьшить



Подлежит восстановлению и импеллер водомета, изуродованный засосанными в водовод камнями



В процессе ремонта необходимо регулярно сверять конфигурацию лопастей с лекалами на шаговой плите

интерцепторы на выходных кромках... Но это уже тема отдельного разговора. Пока же, если вы хотите задать Александру Беляевскому какие-либо вопросы, касающиеся гребных винтов — пишите в редакцию. Ответы на них лягут в основу нашей следующей консультации. □



## НАДУВНЫЕ ЛОДКИ И КАТЕРА

*Будущее вместе с "Мнев и К"*



ООО "ПКФ Мнев и К"  
192148, Санкт-Петербург  
ул.О.Берггольц, 40  
т/ф.:(812) 265-20-12,  
265-27-55  
E-mail:info@mnev.ru,  
mnev@lek.ru  
<http://www.mnev.ru>



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](http://www.technomarin.ru)  
192236, СПб., ул.Софийская, 14

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

Отправка заказов посылторгом в любую точку России! (812) 449-2105, (812) 449-4078



# Яхта – не роскошь, а средство передвижения



В слове “charter” слышится не “фрахтование судна” и даже не сдача в наем экипажа или велосипеда (в английском это слово бытует в таком значении с 1865 г.), а “харта”, “хартия” — договор, предусматривающий определенные правовые обязательства сторон друг перед другом.

О тдых на арендованных парусных или моторных яхтах, катерах — чартер — в последние годы приобрел в мире необычайную популярность. Миллионы людей предпочитают проводить его именно таким образом. Крупнейший в мире оператор чартерных яхт — английская компания “Sunsail” — ежегодно продает яхтенных туров более чем на сотни миллионов фунтов стерлингов. Флот “Sunsail” насчитывает более 3000 яхт, которые базируются в 35 странах. Компания успешно работает уже 28 лет. Такая популярность яхтинга среди британцев, вероятно, объясняется их приверженностью традициям, ведь в прошлом Англия — “Владычица морей”. Однако европейцы и американцы немногим уступают англичанам в приверженности яхтингу, а вот наши соотечественники пока отстают, хотя в традиционных видах туризма россияне давно потеснили благополучную Европу. Впрочем, было бы несправедливо утверждать, что они вовсе чужды отдыху на яхтах. Директор по маркетингу “Солнечного Паруса”, официального представителя в России компаний “Sunsail” (Великобритания) и “Crown Blue Line” (Франция), Юрий Новоацкий настроен оптимистично:

— Мы работаем уже восемь лет, и с каждым годом количество наших клиентов растет, — рассказывает он, — причем 90% хоть раз испробовавших этот вид отдыха становятся нашими постоянными клиентами.

Однако яхтенный туризм развивается у нас пока медленно. Видимо, сказывается сложившееся за десятилетия отношение к яхтингу как к удовольствию привилегированному, а значит, дорогому. Когда-то все так и обстояло. Иметь собственную яхту могли позволить себе немногие. Управление яхтой, особенно парусной, требует навыков

и опыта. Доверить управление судном постороннему человеку никому даже не приходило в голову. Но совершенствовались конструкции яхт и технологии их изготовления, суда становились дешевле, надежнее, комфортабельнее и проще в управлении. Появление портативных спутниковых GPS сделало науку навигации доступной даже для новичков. Флот яхт и количество чартерных компаний, сдающих лодки в аренду, рос с каждым годом. Благодаря жесткой конкуренции цены заметно снизились и теперь вполне сопоставимы со стоимостью обычных туров. Например, в апреле яхту “Beneteau Oceanis 36” в Греции можно арендовать примерно за 1000 евро в неделю. Если идти четвером, то это удовольствие обойдется примерно в 36 евро с человека в день. А сколько стоит приличный отель?

Сегодня в “Солнечном Парусе” можно выбрать яхту любого класса на любой срок и отправиться в плавание к островам Греции, берегам Турции или Хорватии, в Испанию, во Францию и Великобританию. Более экзотические маршруты пролегают в Карибском море, вдоль Атлантического побережья США, в Индийском или в Тихом океане. Не следует забывать и о чартере по внутренним водам нашего Северо-Запада, где иные гранитные скалы ладожских шхер могут по своей первозданной красоте оставить далеко позади мангровые заросли Индокитая. Можно отправиться с семьей и в более цивилизованный балтийский круиз: Котка—Хельсинки—Стокгольм. Прибрежные воды Южной Финляндии надежно укрыты от капризов погоды россыпью бесчисленных островков, изрезаны бухтами и заливами, оборудованы яхтенными стоянками. Ни один турист, привычно проводящий отпуск на берегу, никогда туда не доберется!





Компания предлагает на выбор несколько десятков моделей яхт на любой вкус. Это и крейсерские парусные яхты длиной от 10 до 15 м, и парусные катамараны, и речные катера, и роскошные моторные яхты класса "люкс". Для того чтобы не растеряться среди такого многообразия, следует прежде всего спросить себя — что именно вы ждете от запланированного отдыха, какими доходами располагаете и с какой частью "бюджета" готовы расстаться безболезненно?

Самый популярный чартерный класс — яхты от 12 до 18 м длиной, оборудованные для автономного длительного плавания и прошедшие ежегодный технический осмотр. На них имеются газовая плита на камбузе, холодильник, емкости для достаточного запаса пресной воды и топлива, один или два галюна, душевая кабина, обязательный набор навигационных приборов и спасательных средств. Чартер на них обходится от 1500 до 8000 евро в неделю. При этом услуги шкипера или кока оплачиваются отдельно, а при получении яхты в аренду вносится депозит, зачастую по кредитной карте, от 1000 до 5000 евро, на случай возмещения ущерба, полученного судном при неправильной эксплуатации. Как показывает опыт, яхта обычно страхуется в страховой компании на сумму, не превышающую в среднем 20 евро в день. При благополучном завершении плавания депозит полностью или частично (при удержании компанией суммы страховки) возвращается.

Яхты больших размеров (70–80 футов), как правило, укомплектованы экипажем во главе со шкипером, и чартер составляет от 10 000 до 15 000 евро в неделю. Ну а яхты класса "люкс", сопоставимые по обустройству и обслуживанию с первоклассным отелем, обойдутся от 15 000 до 100 000 евро.

Конечно, чтобы управлять яхтой, необходимо окончить курсы ГИМС и получить соответствующий диплом. Но если его нет, это не значит, что путь в море закрыт. В первую очередь, можно нанять яхту со шкипером. Опытный моряк не только возьмет на себя управление ею, но и сможет обучить отдыхающих азам морского дела. Кроме того, трудно найти лучшего гида, знающего абсолютно все о местах, по которым он плавает не один год. "Солнечный Парус" может предложить как местного, так и своего, российского, шкипера, чтобы не было "языковых" проблем. Правда, профессионалы всегда были в цене. Кроме того, шкипер занимает отдельную каюту, и его надо кормить.

Тем, кто уже понял, что яхтинг — это всерьез и надолго, "Солнечный Парус" организует обучение по программе Британской королевской яхтенной ассоциации (Royal Yachting Association) и получение соответствующего сер-

аренда яхт и катеров по всему миру  
**СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС**  
WWW.SOLPAR.RU/KATER7

29 лет успешной работы  
9-й год в России

Crown Blue Line   
официальный представитель в России

**ОТДЫХ НА ПАРУСНЫХ И МОТОРНЫХ ЯХТАХ**

- без капитана (bareboat charter)
- со шкипером или с командой
- участие в регатах, дайвинг

Греция, Лазурный берег, Турция, Хорватия, Италия, Корсика, Майорка  
От 1000 € за аренду всей яхты

**Пора бронировать на осень 2005 года!**  
Сейшелы, Куба, Карибы, Таити, Канары, Малайзия, Таиланд, Австралия

**КРУИЗЫ НА КАЮТНЫХ КАТЕРАХ**

Не требуется даже прав на управление автомобилем!!!  
По рекам и каналам ФРАНЦИИ, ГОЛЛАНДИИ, АНГЛИИ, ИРЛАНДИИ, лагуна ВЕНЕЦИИ, оз.ЛОХ-НЕСС

Аренда катера на 6 человек от 1555€ в неделю

**СВОЙ ФЛОТ В С-ПЕТЕРБУРГЕ**  
Аренда яхт и теплоходов - Финский залив, Ладога, круизы по Неве

Тел. в Москве (095) 540-37-75, 740-34-06 e-mail: katera@solpar.ru  
Тел. в С-Пб (812) 322-96-86, 973-65-24 С-Пб, ул.Восстания, 55

тификата на управление парусной или моторной яхтой длиной до 25 м и водоизмещением до 240 рег. т. Учебные центры RYA работают в Великобритании и Голландии, на Кипре, в Афинах, в Гибралтаре и на Канарских островах, в турецких портах Мармарис и Гечек, а также в Таиланде, Австралии и ЮАР. Недельное обучение новичка у опытного инструктора и сдача экзамена обойдутся в сумму от 650 долл.

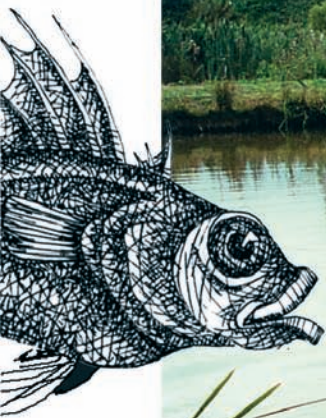
Надо сказать, что RYA преследует благородные цели популяризации морских знаний и привлечения к активному отдыху на воде как можно большего числа желающих. Методика обучения рассчитана на получение стандартных навыков управления яхтой за короткое время. К тому же курсы разбиты на три уровня, и, закончив один, можно приняться за второй. Единственным необходимым условием, кроме желания получить диплом, является знание английского языка. После обучения вы вполне сможете самостоятельно проводить каботаж в шадящих погодных условиях средиземноморского бриза.

В чартер можно отправляться по разным программам. В "Солнечном Парусе" разработана концепция "Share-A-Yacht", при которой на одной яхте могут собраться несколько людей, объединенных общими интересами и одной целью — пройти под парусом! Такие экипажи формируются по четыре-пять человек и могут ходить как самостоятельно, так и в составе флотилии, состоящей из 10–12 яхт. На флагманской яхте обычно присутствует профессиональный шкипер, всегда готовый помочь советом или делом.

Наконец, можно арендовать речной катер и отправиться в путешествие по рекам Франции, Голландии или Германии. Для аренды катера не требуется даже водительских прав, он абсолютно безопасен, ведь на реке не бывает ни штормов, ни высоких волн. В такое плавание можно смело брать маленьких детей.

А опытные моряки могут зарядиться адреналином, померившись силами с лучшими яхтсменами планеты на Парусной неделе в Антигуа или на любой другой из многочисленных регат, проходящих в мире в то самое мгновение, когда вы читаете журнал и тянитесь к телефону, чтобы набрать номер "Солнечного Паруса". □





# ЧУДЕСА

Карповым прудам Ваттов уже более 600 лет

## В НАХЛЫСТОВОМ КОРОЛЕВСТВЕ

Андрей Великанов



Супоная, или кунья, акула

**В**се подробнейшие энциклопедии закономерно считают, что родиной классического нахлыста является Англия. Тут еще в XII в. впервые в мире были связаны искусственные мушки, тут же столетиями позже вышла первая полноценная книга по рыбалке, где данному светскому увлечению отведена большая часть страниц.

Много стран я изъездил с рыбацкими намерениями, но в моей памяти почему-то осели исключительно англичане в твидовых кепариках с огромными лососевыми двуручниками в руках. Наверное, поэтому, когда я с друзьями Алексеем и Борисом внезапно получил приглашение на рыбалку в окрестностях Лондона, то ничему иному, кроме цветастых мушек, нахлыстовых удилищ 4-го и 8-го классов плюс нескольких катушек с различными типами шнуров, в багаже места не нашлось. Представьте же мое удивление, когда выяснилось, что за несколько дней рыбалки в Соединенном королевстве я воочию так и не имел случая убедиться в мастерстве местных “повелителей мух”. Уже в Англии нечаянным образом выяснилось, что пригласивший нас сорокалетний английский джентльмен до этого собственноручно рыбу никогда не ловил!

Питер Ватт только владеет прудами на северо-западной окраине Лондона, в графстве Эссекс, где на протяжении 600 лет разводят карпа для спортивной рыбалки. Пру-

дов у него восемь, а всеми рыбоводными работами занимается местный карповый клуб “Бретт Фарм”, названный так по имени нормандского завоевателя, в 1066 г. основавшего хозяйство, которым вот уже несколько столетий и заведуют Ватты. Пруды просто крохотные, самой большой — метров 20 на 50, зато очень продуктивные: редко когда приехавший рыбак останется без улова. Я наблюдал, как часа за три местный спортсмен положил в садок штук 15 хвостов средним весом под 3 кг. Более крупных выловить удается редко, ведь по клубным правилам крючки должны быть без бородачок, ибо всю добычу англичане выпускают обратно в пруд. Тем и объясняется поспешность, с которой Сэм орудовал штекером, пытаясь все время держать жирного упрямца в напряжении на натянутой леске — “чуть дашь слабину, и гуд бай лав!”.

Как вы уже поняли, ловля происходит исключительно “за интерес”. В этом карповом клубе состоит чуть более 100 человек (65 фунтов в год они платят Ваттам плюс 22 фунта за рыболовную лицензию государству), которые проводят круглогодичное соревнование с выявлением чемпиона. Удивительно, что при таком любительском раскладе оснастка Сэма стоит приблизительно 5000 долларов (один только 8-метровый французский штекер с тефлоновым покрытием тянет на тысячу). Внешне же его экипировка и атрибутика ничем не отличалась, а кое в чем, пожалуй, и превосходила стандартный “обоз” участника карпового чемпионата мира. Техника ловли, а главное — умелое сочетание прикор-

Донные членистоногие соблазнят рыбу при любой погоде





мок (их на столе Сэма было шесть видов) и своевременное манипулирование ими вызывали просто восхищение. Хоть рекрутируй в сборную страны!

— Как часто ты едешь на пруды? — уже вдоволь намахавшись сухой мушкой, спросил я.

— Получается, что два раза в неделю круглый год. Но есть знакомые, которые бывают тут чаще. — При этом Сэм кивнул на приятеля, сидевшего поодаль. — Вот Мартин, специалист по крупняку, каждый второй день после работы сидит у Ваттов.

— И какие рекорды в клубе?

— Ежегодно ловим несколько рыб весом более 10 кг, но без бородки вывести к подсачку такого гиганта довольно проблематично.

— А как насчет нахлыста?

— В руках не держал! — после длинной паузы присвистнул Сэм. — Вот ловлей карпа у нас на юге Англии занимаются миллионы человек. Это же самая спортивная рыба! А нахлыст — пустое дело, баловство знати...

На сухую мушку — комара — мы карпа килограмма на три все-таки задрали. Правда, довольно оригинально. Борис забросил ее метров на 10 под тростнички и положил удище на травку. Минут через пять ожидания английский зеркальный карпина сам и припутался. Выводить увольня было довольно занимательно, сопротивляется он что надо, правда, прыжков не делает.

На следующий день нам предстоял выход в море, и опять заранее не было ясно, куда и на что. Конечно же, заветную нахлыстовую “восьмерку” я снова припер на борт 13-метрового плоскодонного “Викки Эмма”, чем вызвал не только презрительные улыбки капитана, но и колкие шутки прочих англичан. На борту нас было ровнехонько трое на трое: русские на местных. К ужасу англосаксов, мы с Алексеем понашенскому обычаю, сидючи на крышке трюма, где породисто урчал 450-сильный дизель, уже в 8 утра радостно и целеустремленно отметили выход в открытое море.

Вид стаканов с коньяком, наших красных веселых рож, постоянная болтанка на волне и несколько солидных бутербродов в момент сделали лицо Питера абсолютно зеленым, после чего он отдал Посейдону не только сегодняшний завтрак, но и вчерашний обед с ужином. Я и сам уже был готов подумать в данном направлении, но нельзя же посрамить родину на нулевом меридиане! Пришлось предупредить внутренний голос, что если он еще будет выступать, то получит вдогонку граммов 200 вермута.

Ловили исключительно на выдавшие виды кондовые спиннинги и животную приманку: угря, кефаль, моллюсков.

Насадку надевали на один крючок и забрасывали с донным грузилом граммов по 200 на полсотни метров от пляшущего на якоре суденышка. Сами знаете, элемент очень не простой, но эффективный, особенно через голову, если, конечно, умеешь правильно вложиться в бросок и не допустить бороды на скрипучем мульте.

Здесь на банке Лонг-Сэнд, что лежит на 51° с. ш. — в 2.5 часах прямого ходу в Северное море от устья Темзы, отменно ловятся некрупные

скаты и куньи акулы. Их еще называют суповыми, хотя местные рыбаки с акулами не связываются, а в котел берут лишь нежнейшие крылья скатов. Еще вкуснее крупные вертлявые ставридины, которых здесь же тягают на “самодур” штук по восемь за раз. Зато в спортивном отношении “куницы” значительно интереснее, ведь попадаются экзemplярики и под 40 кг! Куньи акулы — рыбы особенные, они живородящие. В “матке” таких акул образуются выросты, несколько сходные с плацентой млекопитающих, по которым эмбрион получает питательные вещества вместе с материнской кровью.

Эти хрящевые хищники берут приманку со дна, что обуславливает и технику ловли — совсем не реагируешь на первую поклевку и дожидешься, когда акула засосет лакомый кусок в глотку как можно глубже. После резко подсекаешь, а далее работаешь, как строительный кран: поднимаешь удище со всей рыбею тяжестью вверх, после резко опускаешь его до борта, а образовавшиеся полметра шнура подматываешь. И так раз пятьдесят или сто. А если совсем не повезет, и рыба решит немного погулять, то работать “лебедкой” придется минут 15–20. И если учесть, что меньше 8 кг “куницы” на мели Ист-Барроу насаживаются редко, можно сообразить, что после трех удачных попыток желающих потренировать бицепсы и трицепсы на нашем корабле стало меньше.

— Увлекаешься ли нахлыстом? — спрашиваю у Тиллана, капитана судна и профессионального рыболовного гида.

— Я рыбаку с клиентами более 300 дней в году, так что на игрушки времени просто не остается, — прямо глядя в глаза и попыхивая самокруткой, ответил суровый англичанин. — Лучше не зли меня! Ведь нахлыстовики придумали много вычурностей, а я люблю вести с рыбой простой диалог — “тет на тет”. И если понадобится употребить блесну-секуху или разможнить акулый, лососевый, а может, еще чей-нибудь (в этот момент Тиллан почему-то грозно зыркнул в мою с Лешей сторону) череп колотушкой, будь уверен — я именно так и сделаю.

Сомнений в правдивости слов капитана ни у кого не возникло, но расспрашивать о нахлыстовых легендах почему-то совсем не хотелось... □



И в Англии ставрида отменно ловится на “самодур”



Капитан Тиллан занят приготовлением насадки







## Первый российский адмирал

Младшему из семи детей аптекаря Лефорта — Францу (1656–1699) — суждено было умереть от ран в далекой Москве, будучи генералом гвардии, генералом от инфантерии и, что особенно удивительно для уроженца удаленной от всех морей высокогорной Швейцарии, — адмиралом. Благодаря ему Петр I обратился к мыслям о важности связей с Европой, снарядил Великое посольство, начал строить флот. «Это человек огромного ума», — пишет Лейбниц, несколько восторженных страниц посвящает ему Вольтер, но есть отзывы и иного толка — отмечаящие «невиданную выносливость при возлияниях».



Фот. из журн. "Yachting monthly"

## Малоизвестный памятник

В Восточном парке Саутгемптона стоит величественный монумент в память механиков, погибших при катастрофе «Титаника».



## Проще некуда

Эти самодельные азросани повстречались нам на Волге неподалеку от Саратова во время редакционного теста амфибии «Патруль» (см. стр. 26). Прimitивный деревянный корпус, смахивающий на хлебный лоток, сборный мотор с мотоциклетным цилиндром, воздушный винт да пара подпружиненных коньковых рулей для управления — вот и вся конструкция. Шумит это сооружение почище серьезной аэролодки или СВП, поскольку глушитель отсутствует — но едет, исправно везет своего хозяина от лунки к лунке!



## Новое слово в архитектуре

В Гамбурге для интереснейшей музейной коллекции «Art maritim», собранной профессором Петером Таммом, строится специальное здание. По идее архитектора Б. Кайспейшера к фасаду здания будет пристроен огромный стеклянный балкон, в котором поместится то или иное старинное судно в натуральную величину.



## Тихоокеанское чудо

Этот 22-метровый катамаран «Te Marama» с волноломом по ДП моста интересен со всех точек зрения. Наиболее любопытно его дистанционно управляемое парусное вооружение — что-то вроде сочетания высоких пирамидальных парусов и рангоута типа «аэроорг». Скорость под парусами 15–20 уз. Корпуса — алюминиевые, надстройка — композит.

## Бесценная реликвия

В городском сквере Адамстасуна (о. Питкерн) можно видеть подлинный якорь трехмачтового военного транспорта «Баунти», сожженного в 1790 г. мятежным экипажем, возмущенным жестоким обращением капитана Блая.



## Судьбоносный колокол

Английский 52-пушечный фрегат «Лютин» шел на Гамбург, имея особо ценный груз (на 1175 тыс. фунтов), и затонул у голландских берегов. Права на подъем груза переходили из рук в руки, а в результате понесло грандиозные убытки страховое общество Ллойда. С 1896 г. колокол, поднятый с «Лютина», висит в зале Регистра Ллойда. При поступлении известий о бедствии судна делают один удар, когда оно гибнет, или два, если оно спасено.



фото из журн. "Yachting World"







### Молекулярный человек

Странная композиция под таким странным названием установлена на р. Шпрее у одного из берлинских мостов. Три человеческие фигуры высотой 30 м вырезаны из 30-миллиметровых листов легкого сплава. Автор — Джонатан Боровски.



### Очередной велосипед

Ассоциация лодок, приводимых в движение мускулами человека, продемонстрировала очередное достижение — легкий (28 кг) тримаран с pedalным приводом. С двухлопастным гребным винтом 406x458 мм аппарат развивает крейсерскую скорость 10 км/ч при 60 об/мин и максимальную до 13.6 км/ч при 85 об/мин.



### Сверхдейственная реклама

Реклама пива переходит в наступление на водников. На палубе огромной 100-метровой самоходки, плавающей по немецким водам, в течение трех дней красовались семь “наполненных пивом” бокалов 6.5-метровой высоты и кружек. Эта акция “попробуйте немецкое пиво” заставляла шкиперов торопиться к ближайшему портопункту.



### Новинка от доктора Мая

Венский изобретатель доктор Мартин Май, о котором не раз сообщалось в “КиЯ”, на этот раз привлек внимание странным сочетанием вертолета и катамарана длиной 6.5 м. Диковинное сооружение развивает скорость до 40 уз под двумя 120-сильными подвесными моторами.



### Сколько в мире настоящих “Оптимистов”?

Вопрос не так прост, как кажется. Ассоциация класса с 1974 г. присваивает свой номер каждому швертботу, получившему ее мерительное свидетельство. Таких “Оптимистов” несколько более 110 тыс., так что по официальным сведениям этот класс по численности судов занимает лишь второе место (на первом 160 тыс. “Лазеров”). Однако с учетом незарегистрированных судов численность “Оптимистов”, по крайней мере, в три-четыре раза больше. В отдельных соревнованиях одновременно участвуют до 790 швертботов из 22 стран.

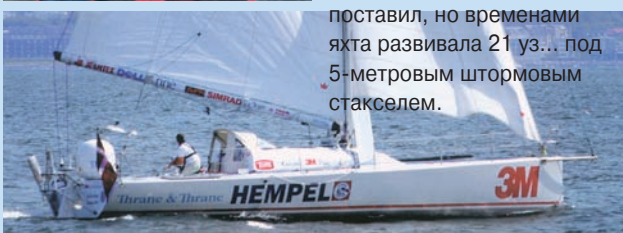
### Моряки с молодых ногей



Дидрику всего четыре года, но он выразил горячее желание быть участником детского шлюпочного похода по Осло-фиорду, организованному редакцией “Praktisk Båtliv” в течение 18 дней прошедшего лета. Кстати сказать, при смене экипажей побывали на борту и еще более молодые моряки, например 3-летний Фредерик. Есть глухие упоминания о том, что в шлюпке появлялись иногда и чьи-то мамы.

### Еще одна кругосветка нон-стоп

В ряду слокамов прибыло: на 12-метровой яхте класса “Open-40” под названием “3M Innovation” Ян Меллер успешно завершил 31 400-мильное безостановочное плавание вокруг света. Рекорда скорости он не поставил, но временами яхта развивала 21 уз... под 5-метровым штормовым стакселем.



### Чудо корабельной архитектуры

Эту мотолодку — комбинацию плота, жилого автоприцепа и летучего мостика с дорогого катера — сфотографировал в Майами Петер Валум из немецкого журнала “Skipper”.



# «Vendee Globe 2004 – 2005»



## наедине с океаном

*Павел Игнатьев  
Фото Бенуа Штихельбота*

Мы расстались с нашими героями (см. № 193) в момент пересечения лидерами экватора, когда гонку возглавил Жан ле Кам на “Bonduelle”, по пятам преследуемый Винсеном Рю на “PRB”. С тех пор прошло более двух месяцев, за которые два “заклятых друга” (на самом деле “в мирное время” оба гонщика довольно дружны) неоднократно менялись местами, постоянно держась рядом и не пропуская никого вперед себя. За это время произошло также много драматических событий, о которых мы попытаемся хотя бы вкратце рассказать.

**И**так, 18 ноября Жан ле Кам первым пересек экватор (на целых четверо суток раньше, чем лидеры гонки четыре года назад!), но уже в течение следующих 48 ч в южное полушарие вошла практически половина участвующего флота, за исключением явных аутсайдеров. Тихие ветра экваториальной зоны слегка затормозили лидеров, дав возможность “среднячкам” несколько уменьшить свое отставание от них. Впрочем, измотаны жаркой погодой и штилями были все — по словам Ника Молонья, последние трое суток перед экватором он спал в сумме не более трех часов. Сразу же после пересечения экватора яхты были подхвачены ровным 18-узловым северо-восточным ветром, превратившим гонку в настоящее удовольствие.

Однако удовольствие было явно не для всех: в ночь на 22 ноября с борта “VM Materiaux” пришло тревожное сообщение — на яхте открылась течь в месте крепления качающегося киля. В сутки Патрику





Карпентье приходилось выливать порядка двух ведер воды. Казалось бы, не так и страшно — но впереди лежали еще три с половиной океана!

Тем временем двое лидеров продолжали играть в кошки-мышки друг с другом — утром 26 ноября Винсена Рю разбудил сигнал радара, свидетельствующий об опасном сближении с неизвестным судном. Им оказался “Bonduelle” Жана ле Кама, находящийся всего в пяти кабельтовых. Тонкая тактика, которой в течение всей последней недели придерживался капитан “PRB”, принесла свои плоды — два этих гонщика, можно сказать, стартовали заново. “Очевидно, прошлой ночью я был недостаточно напорист”, — озадаченно прокомментировал ситуацию лидер гонки. Однако догнать его на этот раз Винсену не было суждено — уже на следующее утро его яхта столкнулась с серьезными проблемами: мотор привода поворотного килля, похоже, был готов выйти из строя, и спортсмену пришлось связываться с конструктором яхты, чтобы попытаться срочно найти решение проблемы. Тем временем Жан ле Кам смог вновь оторваться от преследователя, но ненадолго. Исправив неполадку, Винсен Рю всю форсировал паруса, полагаясь на надежность новой технологии “D4” (напомним, его яхта единственная из всего флота оснащена подобными парусами), и уже 24 ноября смог вернуться на первую позицию. А 1 декабря он прошел траверз м. Доброй Надежды, опять же на целых четыре дня улучшив результат Ива Парлье, показанный им во время предыдущей “Vendee Globe”.

2 декабря на яхте “Hugo Boss” Алекса Томпсона при ветре 20—25 м/с обломилось крепление упирающегося в палубу гика, вырвав часть палубной обшивки размером в половину квадратного метра. В условиях сильного шторма и холодной погоды ремонт был невозможен, однако яхтсмен, вопреки мнению спонсоров, пожелал остаться в гонке. Под стакселем он продолжил путь к югу вдоль Африканского побережья, рассчитывая провести ремонт при первой же возможности. На момент аварии Алекс занимал шестое место и был менее чем в 1000 миль от лидера.

Следующим неудачником стал Конрад Хэмфри, капитан “Hellomoto”. 4 декабря его яхта налетела на подводный предмет, сильно повредив перо одного из рулей. “У меня на борту есть все необходимое для ремонта, — сообщил гонщик, — но нужна более спокойная погода, чтобы приступить к оценке повреждений и работам”. Под крошечным штормовым стакселем Конрад продолжил спуск к югу, и лишь 7 декабря ему удалось заменить руль, причем сам процесс оказался полон драматизма — в один из моментов жизнь Хэмфри буквально повисла на волоске. А вот Алекс Томпсон не смог своевременно справиться

с ремонтом и 9 декабря вошел в гавань Кейптауна, повинувшись прямому приказу своих спонсоров. Лидеры тем временем уже шли в “ревуших сороковых”, отрываясь от преследователей и приближаясь к Австралии.

13 декабря в гавань Кейптауна вошел Роберт Седлачек (“Brother”), неделю назад серьезно повредивший свой киль, позднее туда подошел и Эрве Лорен (“UUDS”). Число гонщиков стало редеть, а буквально на следующий день лидеры гонки миновали траверз м. Льюин, обозначив разрыв между собой и аутсайдерами в целый океан. На этот раз время, показанное ведущими яхтами предыдущей гонки, удалось улучшить всего на пару суток — виной тому стала довольно тихая погода в Индийском океане.

Выход в Тихий океан оказался роковым для Ролана Журдэна на “Sill” — у него вновь, как и весной 2004 г., возникли проблемы с килем. На этот раз обломилась углепластиковая верхняя часть килля — как раз в районе шарнирного сочленения с гидроцилиндрами поворотного механизма. Киль, как увидел изумленный гонщик, свободно болтался вокруг своей оси. “Не могу поверить, что такое могло произойти, — передал на землю яхтсмен. — Что может быть прочнее углепластика? С трудом сдерживаю слезы, ведь я готовился к этой гонке четыре года, и все впустую. Сейчас я закрепил киль и пока иду спокойно, но продолжать гонку в такой ситуации — значит, играть с огнем”. Ролан срочно связался с ле Камом (напомним, “Sill” и “Bonduelle” — сестершипы) и попросил его проверить собственный киль. На “Bonduelle” все было в порядке, но уверенности в судне, надо полагать, такое известие гонщику не добавило. “Обе\* ситуации с килем “Sill” абсолютно загадочны и лишь подтверждают обоснованность наших суеверий. “Бывают суда счастливые, а бывают — наоборот”, — прокомментировал случившееся Майк Голдинг, сам всего лишь полгода назад прошедший всю Атлантику, вручную перекаладывая киль при каждой смене галса.

“Sill” ошвартовалась в гавани Хобарта 20 декабря. В этот день отчаянная борьба за третью позицию завязалась между Майком Голдингом и Себастьяном Жоссе (“VMI”). Жоссе недолго смог сопротивляться напору одного из самых агрессивных и волевых яхтсменов-одиночек мира и уже на следующий день перешел на четвертую позицию.

Буквально в то же время “Bonduelle” вновь обогнал “PRB”, причем острая тактическая борьба между лидерами разворачивалась уже в зоне айсбергов, едва ли не в прямой их видимости! Это обстоятельство

\* Из-за сильных вибраций на киле “Sill” Ролан Журдэн в 2004 г. был вынужден отказаться от участия в гонке “The Transat”.



Счастливым победителем





“Virbac” — надежды на победу не оправдались



“Bardouelle” смог стать лишь вторым призером

оказалось фатальным для Брюса Шваба (“Ocean Planet”) — в самое неподходящее время у него вышел из строя радар, и гонщик был вынужден быстро уходить в более безопасные воды к северу, стремительно теряя преимущество перед нагонявшими его лодками из середины флота. Их ряды продолжали редеть — сошли с дистанции Марк Тьерселлин (“Pro-Form”) и Патрик Карпентье (“VM Materiaux”), оба из-за серьезных технических трудностей.

Проблемы “среднячков”, однако, совершенно не волновали лидеров — “Bardouelle” и “PRB” стремительно шли на восток, пересекая Тихий океан без особых неприятностей. 3 января Жан-Пьер Кам первым обогнул Горн, установив новое достижение: 56 дней 17 ч и 13 мин от гавани Ле-Сабль-д’Олонн до знаменитого мыса. Это время оказалось уже на целых пять суток лучше результата, показанного четыре года назад Мишелем Дежуайя! Главный же соперник отстал от “Bardouelle” на пятнадцать с половиной часов. Третьим у Горна был Майк Годдинг, проигравший здесь лидеру почти сутки, четвертым — Себастьян Жоссе с результатом 60 дней 11 ч и 22 мин.

Специального приза за волю к победе (правда, не предусмотренного правилами гонки), по мнению всех наблюдателей, к этому моменту должен был бы удостоиться Жан-Пьер Дик на “Virbac” — постоянные технические проблемы преследовали его во время всего пути в южном полушарии. Дважды на яхте ломался узел крепления гика, выходили из строя главный двигатель, генератор, дважды требовали серьезного ремонта рули. Но что бы не происходило на борту яхты, во время сеансов радиосвязи яхтсмен постоянно демонстрировал оптимизм и веру в успешный финиш, заслужив титул “несгибаемого”. Жан-Пьер смог обогнуть Горн лишь 12

января, хотя, как мы помним (см. “Кия” № 188), при создании “Virbac” ей прочили безоговорочную победу в “Vendee Globe”.

8 января “PRB” вновь сумел обогнать “Bardouelle” — Винсен Рю преподнес себе отличный подарок к 33-летию, которое он отметил на следующий день. Выйдя вперед, он начал наращивать преимущество, демонстрируя превосходство своей яхты в условиях слабых и попутных ветров. Через три дня Винсен смог оторваться от своего главного конкурента на 16 миль, а “с тыла” к ле Каму подобрался Майк Годдинг, уже войдя в зону его видимости.

Ник Молоней, один из предстартовых фаворитов, добрался до Горна лишь 15 января. Как сообщил гонщик по радио, он слишком переоценил свои силы. “В Атлантике я думал, что это будет скорее интересное приключение, нежели серьезная гонка, — передал он. — Но то, с чем я встретился... Это оказалось сильнее меня. Я пока еще пытаюсь найти силы, чтобы продолжить борьбу с Жан-Пьером, но уже

думаю только о том, чтобы благополучно дойти до финиша. Я полностью выдохся...” Похоже, Эллен МакАртур была права, когда два года назад выгнала Ника из состава экипажа “Kingfisher” (“Кия” № 185), готовившегося отправиться в погоню за Кубком Жюль Верна: “звездная болезнь” — штука опасная. К тому моменту, когда “Scandia” миновала знаменитый мыс, Ник уже отставал от лидеров на 2500 миль, занимая седьмое место. И, как бы в наказание за излишнюю самоуверенность перед стартом, Атлантика неприветливо встретила гонщика. Сначала его яхта на большой скорости столкнулась с подводным предметом — и яхтсмен, не удержавшись на ногах, сильно расшибся, позднее “Scandia” была едва ли не перевернута огромной волной: крен лодки превысил 105°, и сразу же после этого из строя вышел автопилот. Но на этом злоключения Ника не закончились. 24 января, когда его лодка вышла из зоны непрерывных штормов и он смог хоть чуть-чуть расслабиться под теплым солнцем, на ней сломал-



Тщательное обследование подводной части килля (слева) не помогло “Sill” (на правом снимке) — ее киль обломился внутри корпуса





“Hugo Boss” первой сошла с дистанции

ся поворотный киль. Причем не просто вышел из строя приводной механизм — нет, его плавник обломился в точке на 30 см ниже корпуса судна. Эта поломка килля на сегодняшний момент представляется невероятной, ведь в отличие от бойко ломающихся в последнее время экстремальных углепластиковых килей, плавник “Scandia” был изготовлен из высоко-модульной стали и не имел радикальных очертаний. Удар яхты о неизвестный подводный предмет не мог, по мнению конструктора, вызвать такие последствия — этот киль был рассчитан на подобное столкновение.

Тем временем лидер гонки (а им по-прежнему оставался Винсен Рю, оторвавшийся от Жана ле Кама уже почти на сотню миль) начал прикидывать возможное время финиша. “Если все пойдет, как надо, я думаю, это будет днем или вечером 2 февраля”, — передал гонщик 29 января. Предпринимаемые Жаном попытки догнать лидера оказались безуспешными, все, что ему удалось — это стряхнуть с хвоста Майка Голдинга,

оторвавшись от него на 80 миль. “Жан совершил большую ошибку после прохода м. Горн, — сказал по радио Винсен. — Там была штилевая зона, невидимая на метеокартах, но хорошо заметная на спутниковом снимке. В итоге я ее избежал, а он — нет, потеряв при этом как минимум 36 часов”.

Винсен почти не ошибся в прогнозе — он финишировал 2 февраля в 22 ч 49 мин по Гринвичу, преодолев сложнейшую дистанцию за 87 дней 10 ч 47 мин 55 с, без малого на шесть суток улучшив предыдущее достижение “Vendee Globe” (Мишель Дежуайя, 2001 г., 93 дня 3 ч 57 мин 32 с). Его средняя скорость на дистанции составила 11.28 уз.

Рано утром 3 февраля вторым финишировал Жан ле Кам с результатом 87 дней 17 ч 20 мин 8 с, третьим через сутки — Майк Голдинг. Он едва ли не чудом вообще дошел до гавани — за 50 миль до финиша на “Ecover” оторвался (как это стало уже привычным) плавник килля. Опытный и волевой гонщик не растерялся, мгновен-

но вглухую зарифил грот, сменил геную на стаксель, заполнил наветренные балластные цистерны водой и со скоростью около 5 уз осторожно пошел к финишу, отказавшись от посторонней помощи...

Подводя итоги незаурядной гонки, можно заметить следующее: если первое поколение “шестидесятков” столкнулось с недостаточной остойчивостью, а второе — с частыми поломками мачт, то сейчас практически все яхты сошли с дистанции из-за поломок килей. В первую очередь это, безусловно, вызвано слабой изученностью свойств углепластика при работе в тонких сложнагруженных оболочках. Во вторую — радикальностью конструкторов, пытающихся применить тяжелый вольфрамовый балласт и одновременно предельно облегчить сам качающийся плавник, придав ему максимально тонкий гидродинамически выгодный профиль.

Внимательное изучение даже тех немногих сведений о конструкциях сломанных килей, которыми располагает редакция, позволяет охарактеризовать подход к их созданию не иначе, как “технический авантюризм”. Конструкторы словно забыли о том, что в открытом океане надеяться гонщику не на кого. К счастью, практически все аварии килей произошли в относительной близости побережья и в довольно спокойную погоду — видимо, только это позволило обойтись без жертв или крупномасштабных спасательных операций. Уроки “Ромового рейса” 2002 г. оказались проигнорированными, а руководство ассоциации класса “Open 60” задумалось над очередным ужесточением технических требований класса.

Что ж, до следующей кругосветной гонки яхтсменов-одиночек остается чуть более полутора лет. У конструкторов есть еще время провести “работу над ошибками”... □





# «Торнадо» в Сибири

Дмитрий Бородулькин,  
Председатель Новосибирской  
ассоциации класса «Торнадо»,  
г. Новосибирск



В конце сентября 2004 г. в Новосибирске завершился седьмой этап ежегодных региональных соревнований — Кубок «Торнадо». Погода не позволила провести большинство из запланированных десяти гонок из-за наличия довольно редкого для местных условий сильного восточного ветра. В последние два гоночных дня его скорость зашкаливала за 38 уз, а температура воздуха упала до 10°C. Тем не менее практически все этапы Кубка отличались высоким накалом спортивной борьбы. В ней приняли участие девять экипажей (всего флот Новосибирска насчитывает десять лодок). Первое место в итоге занял экипаж Д. Бородулькина/Н. Иваненкова из клуба «Энергия» с 19 очками.

По завершении Кубка определяется гоночный рейтинг экипажей, учитывающий число принятых стартов и число призовых финишей — косвенный показатель эффективности. Самый высокий гоночный рейтинг — у экипажа Б. Постникова/В. Холодкина («RUS7»).

В соответствии с графиком соревнований состоялась и Сибирская регата, где стартовали пять лодок (из девяти участвовавших), перевооруженных под геннакер и оборудованных второй трапецией. Всего было проведено пять гонок, шестую и седьмую отменили из-за сильного ветра. Первое место в общем зачете занял, как и в регате на Кубок «Торнадо», экипаж Б. Постникова/В. Холодкина.

Благодаря содействию Р. Ходыкина в ней принял участие и иркутский экипаж Сергей Дюжаков/Виктор Макушев (яхт-клуб «Исток»). Они быстро освоились на новой для себя акватории и в новом классе, заняв в итоге общее, пятое, место и первое — среди «Classic Tornado». Причем надо сказать, выиграли самую сумасшедшую гонку этого сезона, когда средняя скорость ветра составляла 15–18 м/с, а максимальная доходила до 24 м/с. В той же гонке по техническим причинам сошли с дистанции восемь крейсерских яхт, за-

тонула одна «Ассоль», два «Торнадо» сломали мачты.

А истоки этих событий лежат в начале 80-х гг., когда в яхт-клубы, коих тогда в Новосибирске и Бердске насчитывалось 11, пришли школьники. Те времена сейчас многие вспоминают с некоторым «всплипом», а новое поколение здешних яхтсменов не очень-то верит в сказки о былом благополучии. А ведь было, было...

Проводилось больше десятка разных соревнований под руководством Федерации парусного спорта Новосибирской области. Парусный сезон открывался на День Победы, а закрывался в октябре крейсерской регатой «Золотая осень». На старты областных и региональных регат выходило до 250 вымпелов. В 1987 г. на юбилейной Сибирской регате одних только «Лучей» стартовало 66. Катамаранов «Торнадо» на стартах насчитывалось 14 — не хватало экипажей.

На хорошем уровне был детский яхтинг. В то счастливое время функционировало несколько детских спортивных лагерей, один из которых был организован на базе яхт-клуба «Энергия». Распорядок дня там был весьма жесткий: подъем в 7.30, кросс — 3 км по сосновому бору, осложненный хитрыми на выдумку тренерами,





купание в море в любую погоду. После завтрака — лодки на воду, затем вторая, послеобеденная, тренировка до 18.00. И так каждое лето до 1991 г.

Как сейчас помню, соревнования на Кубок Арктика проводило известное тогда в стране ПО "Вега". Гонялись на выезде, в 20 км от города, и там же жили в домиках базы отдыха. Известные всем августовские 1991 г. события в Москве произошли как раз, когда был самый разгар соревнований, но мы, можно сказать, пропустили это мимо ушей. А когда вернулись домой, то страна была другая.

Еще хуже стало после 1 января 1992 г., когда "отпустили" цены. В сезон того года гонки практически не проводились. Организаторы сошли со сцены первыми, гонщики уходили постепенно. Жизнь всех разбросала кого куда. И к 1996 г. флот частично разошелся по рукам, некоторые лодки просто распались "на атомы".

Спустя пять долгих лет, в начале сезона 2001 г. мы решили поднять "Лучи". Благодаря директору нашего яхт-клуба и тренеру флот базы в целом сохранился, но "дикое" десятилетие не прошло даром для яхт. Пришлось приложить много ручного труда, чтобы вывести на воду пять-шесть лодок. В соседних уцелевших клубах народ потихоньку собирал из ничего катамараны "Торнадо". В том году на новосибирской воде было всего две лодки, а их техническое состояние не давало повода даже помечтать о настоящих гонках. И вообще идея поднять флот казалась далекой и неосуществимой.

Целое лето мы ползали на старых "Лучах", катались и на "Финне", и на четвертьтонниках. Один из нас имел боевой опыт на "Торнадо" еще в 1989 г., и тот сезон оставил в его памяти глубокий след. Этот след и стал причиной принятия им осенью 2001 г. решения вооружить свой "Торнадо". И хотя мы слабо представляли, за что беремся, знали только, что современный "Торнадо" сильно изменился и что это — дорого. Поначалу еще были некоторые колебания — остановиться на "Торнадо" или "49er"? Пристальное многомесячное изучение литературы, Интернета, технических особенностей этих двух, без сомнения, экстремальных классов приве-

ло нас к выбору — только "Торнадо". Эта лодка, непростая в настройке, требует финансовых вложений, но динамический диапазон просто поражает! Это все равно, что иметь "BMW M5" — стоит нажать на педаль и готово — земное притяжение преодолено.

Внешняя хрупкость лодки обманчива. На "Торнадо" — чем сильнее ветер, тем лучше. При квалифицированном (как и полагается на гоночном болиде!) управлении она способна выдержать ветер до 35–38 уз. "Лучи" и "Кадеты" он уже давно выбросил на берег, крейсера были бы вынуждены зарифиться на вторую полку, а их экипажи созерцать бульб на собственном киле. "Торнадо" же будет нестись в водяном облаке к финишу, и если на лодке все сделано правильно и крепко, то его экипаж получит незабываемые ощущения от полета.

На сегодняшний день (да, похоже, и в обозримом будущем) в мире нет другой лодки, сходной по совокупности гоночных качеств с ним. Что касается скорости, то это самый быстрый серийный парусник с экипажем из двух человек. Гоночный бейдевинд — 10–15 уз, бакштаг — 20–25 уз!

Максимум — где-то за отметкой 33 уз! Даже многие экспериментальные конструкции, созданные для покорения рекордов скорости и построенные полностью из самых современных материалов (читай — углеволокна), не могут тягаться с "Торнадо", использование угля в корпусах которого запрещено правилами класса.

Проблемы переходного периода, порожденные изменениями этих самых правил, произошедшими в 2001 и 2004 гг., уверенно решаются. Эти изменения показали, насколько велик еще его гоночный потенциал. Несмотря на все проблемы, "Торнадо" резонно остался в олимпийской программе на 2008 г. как самый спортивный класс среди 20-футовых многокорпусников, победив всех конкурентов в честной борьбе.

Но вернемся в Новосибирск. В мае 2002 г. мы внезапно получили целевую финансовую поддержку от своих друзей, и всего через месяц, благодаря ударному



#### РЕЗУЛЬТАТЫ КУБКА "ТОРНАДО", НОВОСИБИРСК

МЕСТО	ЭКИПАЖ	ЯХТ-КЛУБ
1	Бородулькин Д., Иваненков Н.	"Энергия"
2	Стрельников М., Енин С.	"Чкаловец"
3	Постников Б., Холодкин В.	"Энергия"
4	Храмов А., Ульяницкий Ю.	"Наука"
5	Толмачев О., Толмачев И.	"Чкаловец"
6	Столяров М., Седых А.	"Энергия"
7	Федорин В., Ульянов С.	"Наука"
8	Лебедев А., Лякшев Д.	"Энергия"
9	Коваленко В., Мочалов Р.	"Водник"

#### РЕЗУЛЬТАТЫ СИБИРСКОЙ РЕГАТЫ

МЕСТО	ЭКИПАЖ	ЯХТ-КЛУБ
1	Постников Б., Холодкин В.	"Энергия"
2	Бородулькин Д., Иваненков Н.	"Энергия"
3	Столяров М., Седых А.	"Энергия"
4	Стрельников М., Енин С.	"Чкаловец"
5	Дюжаков С., Макушев В.	"Исток", Иркутск
6	Коваленко В., Мочалов Р.	"Водник"
7	Храмов А., Ульяницкий Ю.	"Наука"
8	Толмачев О., Толмачев И.	"Чкаловец"
9	Федорин В., Ульянов С.	"Наука"



туду, лодка была на воде. Заново пришлось сделать или купить практически все, кроме корпусов, мачты и гика. Первичную информацию о конструкции, настройке и управлении "Торнадо" мы тогда добывали просто: засели на две недели в научно-техническую библиотеку и проштудировали всю подшивку "Кия", начиная с 1965 г. Эта информация очень помогла в дальнейшем. Параллельно подошли к концу работы по сборке еще двух лодок в разных клубах.

Первая же встреча на воде с будущими соперниками показала наличие общих интересов, что и вылилось в первый за 11 лет старт "Торнадо" в гонках в Новосибирске. Это была Сибирская регата 2002. На старт вышли пять катамаранов. После регаты мы провели первый Кубок "Торнадо", который состоял всего из пяти гонок. Но это было начало.

В феврале 2003 г. официально зарегистрировалась Новосибирская ассоциация класса "Торнадо", образован совет и избран его председатель — коллектив всегда сильнее одиночки, особенно если это коллектив единомышленников. То знаменательное событие дало мощный толчок развитию класса в регионе. Уже в сезоне 2003 г. мы провели второй Кубок "Торнадо", состоявший из четырех этапов, 24 гонок. Начали серьезное обновление вооружения. Число экипажей, вышедших на гонки Кубка на своих лодках, выросло до семи.

В мае 2003 г. заработал свой сайт в сети Интернет (tornado-nsk.iwebland.com), который пополняется нами на регулярной основе, где собрано уже немало полезной информации для гонщиков и не только. Вся информация в свободном доступе. Там можно найти материалы по постройке и ремонту лодок, по настройке вооружения, а также тематические статьи. Очень интересна для начинающих уникальная серия статей "Техника управления катамараном", где лучшие в мире гонщики "Торнадо" делятся своим опытом, полученным в чемпионате мира 2003 г. в Кадисе. В разделе "Покупка/Продажа" можно подыскать вооружение для своего "Торнадо".

Несмотря на длительные усилия по поиску дополнительного финансирования, пока, к сожалению, не удалось найти какую-либо значимую спонсорскую поддержку. Но мы не намерены прекращать работы в этом направлении и готовы предложить потенциальным меценатам и сочувствующим специальные взаимовыгодные программы. Ассоциация уже более двух лет поддерживает прямые контакты с ассоциациями и отдельными командами в классе "Торнадо" из Великобритании, Испании, Дании. В России ощутимую поддержку наша команда получает от Сергея Кузовова (Москва), Юрия Коновалова и Дмитрия Кульбицкого (Тольятти). В ближайшее время ассоциация планирует создать собственную детскую парусную школу, что становится логичным продолжением развития команды.

На страницах "Кия" хотелось бы выразить благодарность тем, без кого были бы невозможны реализация идеи возрождения класса "Торнадо" в Сибири и создание Новосибирской ассоциации — директору яхт-клуба "Энергия" Виктору Петровичу Смороде и тренеру парусной секции спортклуба "Энергия" Александру Ивановичу Бунькову. □

В ближайшее время ассоциация планирует создать собственную детскую парусную школу, что становится логичным продолжением развития команды.

На страницах "Кия" хотелось бы выразить благодарность тем, без кого были бы невозможны реализация идеи возрождения класса "Торнадо" в Сибири и создание Новосибирской ассоциации — директору яхт-клуба "Энергия" Виктору Петровичу Смороде и тренеру парусной секции спортклуба "Энергия" Александру Ивановичу Бунькову. □



**БОГОРОДСКИЙ**

**МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД**

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

ИСО 9001

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

**НОВАЯ РАЗРАБОТКА**  
**Двигатель ЯМЗ - 238М2БРР**  
для замены судовых двигателей ЗД6  
в двухвальных установках





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

Информация по представителям в Вашем регионе :  
[www.bogorodskmash.ru](http://www.bogorodskmash.ru)  
[bmzmark@sinn.ru](mailto:bmzmark@sinn.ru)  
**(83170) 201-04**



Продукция сертифицирована

**Набирая обороты!**

**Технические характеристики:**

Длина.....8,35 м  
Ширина.....3,00 м  
Осадка.....1,40 м  
Водоизмещение.....2900 кг  
Грот.....26 м<sup>2</sup>  
Генуя.....22 м<sup>2</sup>  
Спинакер.....56 м<sup>2</sup>  
Двигатель.. "Vetus" 2С5, 11 л.с./  
SailDrive "Selva"








**MASTER 27,5**  
*Classic*



СП МАСТЕР ЛТД SP MASTER LTD



**Представительства СП "Мастер ЛТД" в Украине:**  
Черкассы, ул. Крещатик, 173, тел.: (0472) 458-021, факс: 470-857  
Киев, тел.: (044) 216-6015, 8(050) 504-0442,  
[mazin@ck.ukrtel.net](mailto:mazin@ck.ukrtel.net) [www.master.ck.ua](http://www.master.ck.ua)

"Шкипер" ©



## Лодочные моторы "Selva"

4M - 719\$  
6M - 849\$  
15M - 1500\$  
30E - 2099\$  
40E - 2799\$  
50E - 2990\$



**Виды винта**  
Rascal - 29,9\$  
Hustler - 49,9\$  
Express - 69,9\$

**Попаски винта:**  
Rascal - 69,9\$  
Hustler - 69,9\$  
Express - 279\$

## Надувные лодки "Badger"

Модель Sport 370 1139\$



Sport

Fishing

Classic



Разместив свой заказ с 25% предоплатой до конца февраля, Вы получите специальный приз (эхолот) и сможете стать владельцем лодочного мотора SELVA уже в марте-апреле.



Нижнее распорное устройство шпидра



Безопасная система заправки и хранения



Специальный датчик для защиты от перегрева

## Алюминиевые и стальные винты

для лодочных моторов Mercury/Mariner, MerCruiser, Evinrude/Johnson, Honda, Nissan/Tohatsu, Suzuki, Yamaha, Selva



Установка шпидра шайбы



На винту оригинал лопастей лунная гайка



Установка шпидра шайбы, закрутите гайку на винт



Двухкамерный ножной насос Bravo 10 - 39,33 Euro

Электрический насос Bravo MB 50/12 - 21,15 Euro

Электрический насос Bravo 120PP - 100,9 Euro



Кресло Aviator Sport - 569\$

Стойка для кресла неразрывная Сплавность - 96\$

Топливный бак для установки на транец специально разработанное изделие из нержавеющей стали Бак с емкостью 11,3 л - 119\$ Бак с емкостью 22,6 л - 149\$



Комбинезон 77702 непромокаемые материалы, обшитый капюшоном, непромокаемые манжеты. Сплавность - 149\$

Безрукавка плавающая AV402 - 69\$

Куртка 65928 сухие стяжки в карманах Сплавность - 119\$

Раздельный комбинезон сухие стяжки, антикоррозийное покрытие всех металлических деталей. Сплавность - 159\$



Вариант для уинса Air-Deck

Висок двойного действия

Механический насос



Седушки катера (78 см) 145\$

Топливный бак (22,7 л) 82,9\$

Седушки катера 89,9\$



Защита рыболовные снасти, специальные надувные болванки. Испытаны плавающие комбинезоны.



Картавый эхолот SKI-02A 69,9\$

"Вичи" версия TwinScope

Решка эхолота Black Box



Устройство управления поплавком гидроэхола - 479\$

Троллинговый электроподъемник Navigator - 599\$

Педаль управления оборотами двигателя - 149\$

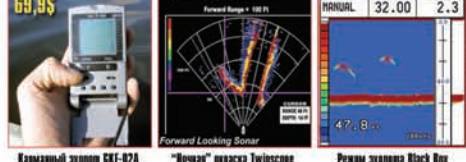


Планер (оравый, белый) - 89\$

Планерная мачта - 369\$

Дацириггер 1116 с электрическим приводом - 779\$

Дацириггер 1050 с ручным приводом - 219\$



Картный эхолот SKI-02A

"Вичи" версия TwinScope

Решка эхолота Black Box



Всплывающий гидролокатор

Транцевые якоря Smart Tabs

Уплотнитель джонсона 70-120 см



Катушки и сплиты PEVA

Молниенеры и заземлители

Держатели спонсонов

**Наши партнеры:**  
Архангельск (8182) 642 808, Вологда (8179) 728 660, Владивосток (4939) 339 079, Владивосток (4932) 499 956, Владивосток (4932) 316 831, Екатеринбург (3432) 720 259, Екатеринбург (3432) 755 883, Иркутск (3952) 657 694, Касимов (09131) 44 043, Кемерово (3849) 340 751, Киров (8332) 577 588, Красноярск (39112) 341 416, Москва (095) 747 7347, Москва (095) 967 1636, Москва (095) 361 9754, Мурманск (8152) 524 111, Нижневартовск (3466) 249 214, Нижний Новгород (8312) 313 057, Пермь (3492) 368 114, Петрозаводск (8142) 533 302, Петропавловск-Камчатский (4152) 160 899, Псков (8112) 724 201, Ростов-на-Дону (8632) 907 067, С.-Петербург (812) 380 1600, С.-Петербург (812) 327 6575, С.-Петербург (812) 540 8968, С.-Петербург (812) 186 8731, Саратов (8452) 274 158, Сыктывкар (8212) 317 861, Тольятти (8482) 349 560, Тюмень (3452) 419 483, Ульяновск (8422) 429 367, Уфа (3472) 749 394, Хабаровск (4212) 312 582, Череповец (8202) 505 668, Чита (3022) 322 128

**Badger**  
Компания "Баджер"  
199026, С.-Петербург, а/я 108  
Тел.: (812) 321 88 80 (многоканальный)  
Факс: (812) 327 75 99  
www.BADGER.ru



# Парусные регаты России 2004 г.

## Часть 3: Черное море, Сибирь и Дальний Восток

### Победители и призеры

#### ГОНКИ В ФОРМАТЕ МАТЧ-РЕЙСОВ

**Открытое первенство Челябинской области, “Кубок Тургояка”.** Миасс, 10-14 июня (4-й грэйд ISAF).

**Матч-рейс на мини-тонниках типа “Нева”**

1. Евгений Никифоров (Снежинск), 2. Сергей Мусихин (Екатеринбург), 3. Вячеслав Фролов (Екатеринбург)

**Чемпионат России, “Кубок Екатеринбурга 2004”.**

**Екатеринбург, 6-11 июля (3-й грэйд ISAF).**

**Матч-рейс на яхтах типа “Рикошет 747”**

1. Андрей Арбузов (Москва, Россия), 2. Невилл Уайт (Сидней, Австралия), 3. Максим Таранов (Екатеринбург, Россия)

**Чемпионат мира “ЯВА Трофи – 2004”. Екатеринбург, 17-25 июля (ISAF грэйд WC).** Чемпионат мира по матч-рейсам. Соревнование проводилось на яхтах “Рикошет 747”.

1. Эд Бэйрд (США), 2. Кароль Яблонски (Польша), 3. Филипп Прести (Франция)

**Кубок “Семь футов 2004”. Владивосток, 29 июля-1 августа (4-й грэйд ISAF).** Матч-рейс на яхтах типа “Conrad-24R и RT”

1. Максим Таранов (Екатеринбург), 2. Максим Логутенко (Владивосток), 3. Владимир Ермаков (Владивосток)

**Международный матч-рейс “Кубок И. Короткевича—2004”. Миасс, 18-22 августа (3 грэйд ISAF)**

1. Евгений Неугодников (Екатеринбург), 2. Андрей Арбузов (Москва), 3. Максим Таранов (Екатеринбург)

**“Novoross Cup 2004”. Новороссийск, 14-20 сентября.**

**Матч-рейс на яхтах типа “Рикошет 750”**

1. Максим Таранов (Екатеринбург), 2. Андрей Арбузов (Москва), 3. Евгений Никифоров (Снежинск)

#### ПЕРВЕНСТВО РОССИИ ПО ПАРУСНОМУ СПОРТУ

**Анапа, 3-12 сентября.**

**“Optimist”.** 1. Михаил Чегуров, 2. Виктор Сержин, 3. Андрей Железнов (все — С.-Петербург).

**“Cadet”.** 1. Сергей Катаев, Александр Патрушев (Екатеринбург), 2. Мария Анохина, Валентина Черняева (Москва), 3. Роман Соловейчик, Матвей Каюнов (Владивосток).

**“Zoom 8”.** 1. Мария Рудская (СПб), 2. Артем Железнов (СПб), 3. Наталья Елхова, (Москва).

**“Europe”.** 1. Людмила Сорокина (Краснодарский край), 2. Анна Степанова (Воронеж), 3. Раиса Чекашкина (Тольятти).

**“Finn”.** 1. Иван Ефремов (Севастополь), 2. Илья Поливанов (Новороссийск).

**“Laser”.** 1. Виталий Рожков (Таганрог), 2. Денис Рожков (Таганрог), 3. Павел Карачов (Москва).

**“Laser-radial”.** 1. Антон Стрижаков (Азов), 2. Игорь Лисовенко (Таганрог), 3. Александр Божко (Таганрог).

**“420”.** 1. Андрей Хайдуков, Станислав Прохоров, 2. Юрий Лужбин, Андрей Новиков, 3. Дмитрий Кудряшов, Федор Лазунов (все — Н.Новгород).

**“470”.** 1. Максим Шереметьев, Егор Игнатенко (СПб/Таганрог), 2. Артем Басалкин, Артем Марков (СПб/Екатеринбург), 3. Антон Парфененко Антон Сергеев (Москва).

**“Raceboard”.** 1. Дмитрий Полищук (Сочи), 2. Антон Шелихов (Сочи), 3. Константин Передков (Сочи).

**“Луч”.** 1. Константин Беспутин (Челябинск), 2. Александр Денисюк (Молдова), 3. Игорь Прокопенко (Волгоград).

**“Луч-мини”.** 1. Максим Козич (Беларусь), 2. Дмитрий Карасев (Тольятти), 3. Роман Куклин (Казань).

**“Луч-радиал”.** 1. Павел Созыкин (Челябинск), 2. Александр Андрианов (Саратов), 3. Сергей Щербаков (Долгопрудный, Моск. обл.).

#### Первенство Приморского края (дети)

**Владивосток, акватория Амурского залива, 9-15 августа.**

**“Optimist”.** 1. Антон Карлов, 2. Константин Носов, 3. Юрий Шарапов (все — Владивосток).

**“Cadet”.** 1. Денис Науменко, Никита Стральский, 2. Роман Соловейчик, Семен Виноградов, 3. Вячеслав Селезнев, Александр Левченко (все — Владивосток).

**“Луч”.** 1. Семен Зубрий, 2. Николай Малышко, 3. Александр Гайдаенко (все — Владивосток).

**Чемпионат России в классе “Conrad 25”, Кубок залива Петра Великого.** Владивосток, акватория Амурского залива, 2-13 августа.

Чемпионат проводился серией из пяти гонок суммарной протяженностью 410 миль.

1. “Rock-N-Roll” (Максим Логутенко), 2. “Иллюзион” (Дмитрий Нацвин), 3. “Кондор” (Гарик Степанян) (все — Владивосток).





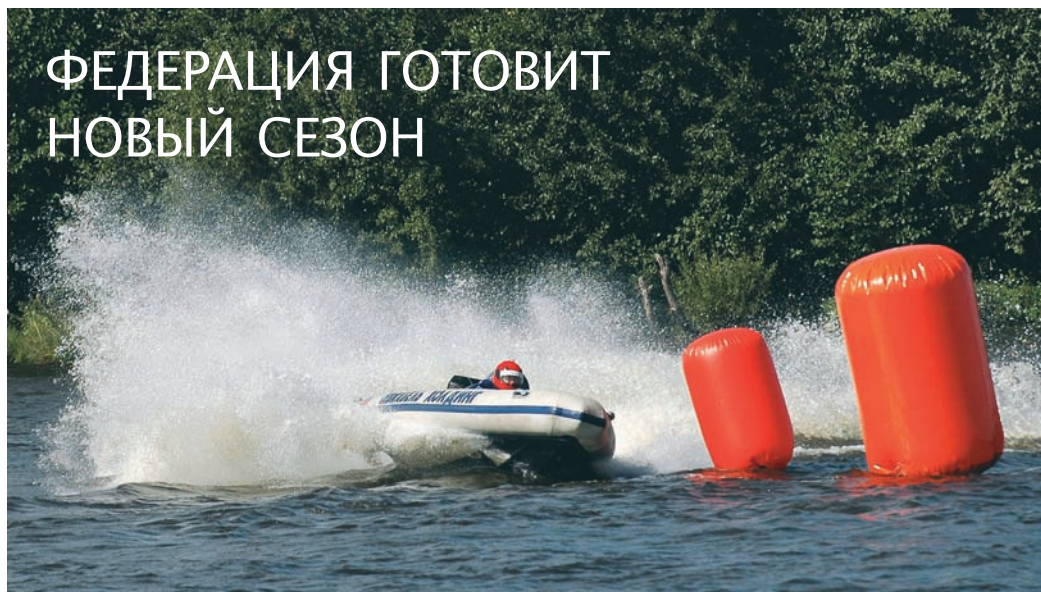
■ В середине ноября в Москве, в Центральном морском клубе РОСТО прошел всероссийский семинар, на котором 112 представители федераций водно-моторного спорта из 24 регионов России подвели итоги спортивного сезона 2004 г.

По сути, состоялось отчетно-перевыборное собрание. Открытым голосованием на очередной шестилетний срок были выбраны: президентом — действующий глава федерации Петр Филиппович Богданов (Москва), первым вице-президентом — Алексей Иванович Ишутин (президент ФВМС Санкт-Петербурга), вице-президентом по аквабайку — Сергей Николаевич Лисицин (Москва), вице-президентом — Петр Александрович Пылаев (Санкт-Петербург), генеральным секретарем ФВМС России — Вероника Анатольевна Бреус (Москва), председателем коллегии судей — Ирина Александровна Кузьмина (Казань).

После обсуждения первого вопроса собравшиеся распределились по комиссиям, на которых обсуждались конкретные предложения по улучшению правил, положений о соревнованиях и техническим требованиям для классических водно-моторных гонок, и только на второй день секретарь ФВМС Вероника Бреус представила на общее обсуждение наиболее существенные и проработанные предложения. Все новшества, направленные на дальнейшее развитие российского водно-моторного спорта, будут введены с 2006 г. По совету принято пять предложений, по положению и техническим требованиям — шесть.

Согласно поданным заявкам утверждены календари соревнований на 2005 г. в гоночных классах, классах PR (РИБы) и “Формула будущего”.

Второй семинар ФВМС России, состоявшийся 9 декабря в Москве, был посвящен отдельной дисциплине водно-моторного спорта — аквабайку. Присутствовали пред-



## ФЕДЕРАЦИЯ ГОТОВИТ НОВЫЙ СЕЗОН

ставители регионов, традиционно ее культивирующие: Москвы, Санкт-Петербурга, Сочи, Казани, Ярославля, Альметьевска и др. Прежде всего обсуждались итоги прошедшего сезона и перспективы развития этой дисциплины на будущие годы, представленные новым вице-президентом ФВМС России Сергеем Лисициным. Особое внимание было уделено укреплению дисциплины, повышению квалификации спортсменов, а также вопросам ведения спортивной документации. В связи с наметенным в предстоящем сезоне проведением международных встреч по этой дисциплине судьи по спорту, обслуживающие аквабайк, пройдут дополнительное практическое обучение — в частности, на всероссийском семинаре судей и организаторов соревнований, который откроется 16 февраля.

На встрече был затронут и вопрос о детском спорте в аквабайке. На сегодняшний день международная федерация допускает к соревнованиям только с 16-лет-

него возраста, хотя опыт прошедшего сезона и успехи московской детско-юношеской школы под руководством Карена Саркисяна показывают, что при правильно подобранных трассах и условиях эта дисциплина вполне приемлема и для более юных спортсменов, поэтому собравшиеся приняли решение опустить возрастную планку до 14-летнего возраста.

*Александр Беляевский*

Многие уже успели ознакомиться с книгой “Водно-моторный спорт”, выпущенной в честь 100-летия российского водно-моторного спорта. В ней есть глава, посвященная достижениям отечественных спортсменов начиная с 1938 г. К сожалению, не все официальные протоколы удалось найти в архивах, поэтому, чтобы восполнить эти пробелы в будущем переиздании книги, просим откликнуться ветеранов водно-моторного спорта, располагающих любыми историческими материалами на эту тему.

## КАЛЕНДАРЬ СОРЕВНОВАНИЙ НА 2005 г.

- **Открытый лично-командный чемпионат и Первенство России** (гоночные классы и классы PR):  
1-й этап — **23–26 июня**, г. Калуга;  
2-й этап — **28–31 июля**, г. Заречный;  
3-й этап — **25–28 августа**, г. Кинешма
- **Открытый лично-командный Кубок России** (гоночные классы и классы PR) — **15–18 сентября**, г. Краснодар
- **Третий чемпионат мира в классах PR** (“24 часа Санкт-Петербурга”) — **8–9 июля**
- **Второй чемпионат Европы в классах PR** (“6 часов Санкт-Петербурга”) — **2–3 июля**
- **1-й этап чемпионата России “Ривер-марафон Приозерск—Валаам”** — **18–19 июня**
- **2-й этап чемпионата России “Ривер-марафон Санкт-Петербург — Орешек”** — **7 августа**
- **Весенний кубок Санкт-Петербурга в классах “Формула будущего”** — **16–19 мая**, Санкт-Петербург
- **Первенство России в классах “Формула будущего”** — **21–22 мая**, Санкт-Петербург
- **Осенний Кубок Санкт-Петербурга в классах “Формула будущего”** — **19–22 сентября**
- **Соревнования на призы журнала “Катера и Яхты”** — **4 июня**, Санкт-Петербург
- **Кубок Санкт-Петербурга** (международные соревнования в гоночных классах и классах PR) — **24–25 сентября**, Санкт-Петербург
- **Этап чемпионат мира в классе “Формула-1”** — **10–12 июня**, Москва





# Динги под прямыми парусами



**КАЮТ-КОМПАНИЯ**



“На лавировке, при крене, скорость ощутимо падает. Бывает, шквальнет, и покатили на привод до крутого бейдевинда. Тут уж не зевай, веселей одерживай, проворнее крути штурвал. Один оборот — один градус перекладки руля. Круче 55–60 градусов к ветру при волне в два-три метра не держим.

А фордевинд — вовсе не наш курс. С попутным ветром предпочитаем ходить бакштагами. Если средняя скорость возрастает на два-три узла, тактика считается оправданной...”



**Ч**ем не яхтенные советы? Но услышать их довелось не на яхте, а на борту учебного парусника «Мир» с полным корабельным вооружением. Об управлении кораблем рассказывали Виктор Николаевич Антонов, капитан парусника со дня его постройки, сменивший его на этом посту Сергей Валентинович Тимошков и парусный мастер Вячеслав Васильевич Бурлаков. Все трое — мастера спорта международного класса. Антонов начал заниматься парусом на Неве, Бурлаков — на Оке. Тренеры у них были замечательные — Николай Ермаков и Борис Богомолов, а Сергей Валентинович — учился уже у Антонова и Бурлакова. Довелось походить и на яхтах разных классов, в том числе на “А-6”, самой представительной в гоночной группе Кубка Балтики. Позднее в судьбу капитанов вошла яхта “Рица” типа “Алькор”. На ней все трое в 80-е гг. выступали на гонках международных регат “Катти Сарк” в экипаже Александра Анатольевича Чечулина.

Принимали “Мир” Антонов с Бурлаковым в Гданьске в 1988 г. Оказались они причастны и к улучшениям проекта. Удалось, например, заменить громоздкие спасательные шлюпки компактными надувными аварийными плотами. От этого работать со снастями на палубе стало легче.

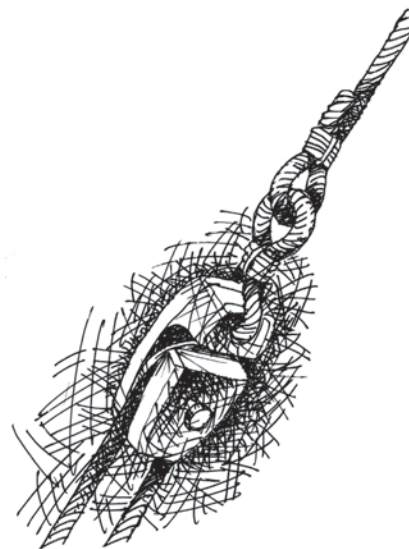
Поначалу Бурлакова раздражала «медлительность» корабля при поворотах оверштаг, но научились менять галсы на лавировке за семь минут. Это не раз выручало парусник в гонках. Традиционно «Мир» не принято перегружать парусами. Желательно не превышать крен в 12–13°, упреждая возможные шквальные порывы ветра, при которых парусник кренится до 50°. Однажды его положило на борт под углом в 56° — зафиксированный рекорд. И все же парусник проходит гонки по-яхтенному.

Когда корабль еще только начинал участвовать в регатных состязаниях, англичане, ревностно следящие за конкурентами, направили на “Мир” лорда Бёрхема, знатока прямых парусов. Во время “консультаций” на переходе Лондон—Гамбург Бёрхем находился на мостике, стараясь беспристрастно оценивать решения капитана Антонова и работу команды, а после, в частности, отметил: “Русские водят корабль, как динги, и это у них прекрасно получается. Я видел, как при слабом ветре они заменяют тяжелые шкоты легкими, а даже на яхтах это делают далеко не всегда”.

Поясним, что на корабле каждую тяжелую выбранную снасть приходится сначала брать на стопор и только после этого крепить на нагель или утку. Боцмана вынуждены носить с собой “личные” стопора, чтобы всегда иметь их под рукой. Это практикуется и на динги, длина которого составляет 110 м, ширина — 14 м, осадка — 6.5 м, а парусность — около 3000 м<sup>2</sup>.

Напомним и другие цифры. Высота фок- и грот-мачты на “Мире” от ватерлинии — без малого 50 м, нижние реи подняты над водой на 24 м, а на бом-брамреях курсанты работают на высоте 46 м. Это требует смелости и сноровки, особенно на качке. Кстати, здесь не берут рифов. При трех ярусах стакселей и прочных марселях команда регулирует площадь парусности в зависимости от силы ветра по отработанной схеме — перед штормом убирают верхние прямые и косые паруса, оставляя нижние прямые. Словом, поступают по правилу: “Коль рангоут твой высок, оставь лишь марсели и фок!”. В гонках, даже ночами, предпочитают нести как можно больше парусов и с каждым непрерывно работать. Эта тактика была взята на заметку и конкурентами нашего парусника. Разумный риск часто оказывается оп-

*Виктор Гусев  
Фото из архива  
капитана  
Сергея Тимошкова  
и учебного парусного  
судна «Мир»*







равданным. Рациональная схема несения парусов позволяет кораблю держать среднесуточную скорость более 11 уз, а в отдельные мгновения — до 19,5 уз. Таких “выбеганий” при уменьшенной парусности не добиться. Судно в эксплуатации — без малого 17 лет, и все эти годы комплект парусов постепенно обновлялся, ремонтировался. Однажды в Северном море ночной шквал силой 86 уз разнес кливер в клочья — выручили друзья из Висмара: и пошив оплатили, и материал.

Во время зимних переходов косые

паруса заменяют на штормовые, площадь которых вдвое меньше основных. И делают это не только ради безопасности — паруса на “Мире” берегут. На парадах курсанты, поднимаясь на реи по уложенным на рангоут парусам, в обуви не ходят. Это правило — элемент высокой морской культуры.

В первые навигации корабль принимал на борт 140 курсантов — по количеству коек в кубриках. В 1992 г. на “Мире” приобщались к морю молодые американцы, трижды работали практиканты-англичане. Каждый раз

с окончанием практики наставники кадетов оставляли отличные отзывы об организации обучения и бытовых условий на борту. С конца 90-х такие обмены стали редкостью. Приходилось резервировать свыше полусотни мест для иностранных туристов, желавших почувствовать себя “моряками”. Порой в последний момент перед выходом из порта выяснялось, что группа уменьшена. Однажды пришло всего трое из запланированных 60 человек, а выходить все равно надо, поэтому расходы на содержание судна росли. Но коммерция — особая







паж участвует не просто в гонках, но и в разнообразных фестивальных мероприятиях — музыкальных, фольклорных конкурсах, спортивных играх на берегу, он вправе рассчитывать на денежное поощрение. Такой экипаж получает чек с возвратом 50–70% суммы вступительного взноса. Как правило, сумма эта невелика, но важен сам факт поощрения, и только ленивый способен лишиться себя этой привилегии.

В навигации 2003 г. парусный фестиваль принимала “тесная” Балтика, с дистанциями, не превышающими 400 миль. Обычно щедрая на сюрпризы, она ничем не проявила свой нрав на первом этапе из Гдыни на Турку. Погода стояла с легкими ветрами благоприятных направлений. Зато второй этап оказался полной противоположностью. Большая часть пути до Травемюнде проходила в условиях тяжелого шторма. Из 66 стартовавших из Турку судов два десятка сошли с дистанции. Одним потребовалась помощь профессиональных спасателей, других выручили оказавшиеся в трудную минуту по соседству яхтсмены.

“Мир” и на этот раз отличился. На первом этапе он обошел всех своих конкурентов по дивизиону. Барк «Седов» пришел вторым, “систер-шип” “Мира” дальневосточный корабль “Надежда” — пятым. В штормовой гонке восемь конкурентов финишировали без серьезных повреждений. Первым в Травемюнде пришел норвежский барк “Серландет”. Но он не участвовал в этапе Гдыня—Турку и потому на главный приз не претендовал.

За победу “Мир” получил переходящий “Приз мыса Горн”, кстати, хранившейся на борту с предыдущей регаты, и впервые за всю свою историю корабль принял еще одну почет-

ную награду — Приз симпатий флота, или “The Sail Training International Friendship Trophy”. Тогда никто не мог предположить, что на следующий год капитан Тимошков выйдет получать эти награды во второй раз. Произойдет это после регаты Северного моря, в которой, в отличие от предыдущего десятилетия, дивизион “А” будет представлен двумя десятками



вымпелов, т. е. возрастет по численности почти вдвое.

Дистанцию Антверпен—Алборг “Мир” преодолел с попутным ветром и финишировал с четвертым результатом, а вторая гонка — из Ставангера на Куксхафен — прошла в изнурительной лавировке. Выбираясь из “штилевых мешков”, пришлось сделать бесчисленное множество поворотов. Работа с парусами измотала курсантов, но они сумели отвоевать у моря необходимые мили, приближа-

ющие финиш. На протяжении всей гонки «Мир» удерживал позицию лидера и уложился в лимит времени. Это была победа. Абсолютная победа по сумме двух результатов в дивизионе, в общем зачете!

Гоночные трофеи подтверждают мастерство капитана, слаженную работу команды. Награда “За укрепление дружбы и взаимопонимания” присуждается по результату опроса всех экипажей флота. Здесь “насилуно мил не будешь”. Если флот выделяет тот или иной экипаж, значит, в чем-то он отличился. “Мир” очевидно гостеприимнее других парусников. Даже на рейдовых стоянках к нему швартуются ватаги малых судов. Российские моряки помогают залапать паруса, подправить такелаж, позволяют окатиться в душе пресной водой. Гостям запоминаются круизы с морской рыбалкой, купания с борта в открытом море, “уроки по управлению кораблем”, рассказы о традициях морского повседневного обихода. И стар, и млад из “фестивальной” среды, как правило, судят непредвзято, основываясь на собственном опыте, и в ходе опросов выделяют в ряду лучших самого достойного претендента на “Friendship Trophy”. Дважды присудив награду “Миру”, они вряд ли погрешили против совести.

Скоро корабль отметит свое двадцатилетие. Не исключено, что эту дату парусник встретит на дальних широтах. Признанный самым быстроходным судном с полным корабельным вооружением начала XXI в., «Мир» может отправиться и в кругосветное плавание, но где бы ни проходил его маршрут, пожелаем нашему кораблю попутного ветра и семи футов под килем. □





тема, и мы не станем ее касаться.

На корабле достаточно навигационных приборов, которые умело используются моряками. Тот же локаатор, например, служит не только для безопасного расхождения с другими судами, но и при маневрах в гонках на стесненных акваториях. С экрана радара читают «карты облачности», раскладывают по ним гоночные галсы. Понятно, что и конкуренты работают с такими же приборами, преследуя аналогичные цели. Почему же тактические решения навигаторов «Мира» часто оказываются удачнее выбора соперников? Скорее всего, секрет кроется в яхтенной выучке командного состава парусника.

Репутация «Мира» неоднократно подтверждалась в ходе гонок на Балтике и в Северном море. Коллекция призов, хранящаяся в кают-компании, свидетельствует, что и на океанских просторах наши земляки способны принимать верные и зачастую нестандартные решения.

Маршруты океанских гонок обычно прокладывают по традиционным парусным путям, известным с незапамятных времен. При устойчивом по силе и направлению ветре принять самостоятельное тактическое решение, отклонившись от рекомендованного курса, далеко не просто. На «Мире» идут на это, предварительно взвесив все «за» и «против», просчитав риски. Подобная тактика оправдала себя на представительном историческом фестивале «Колумбус Рейс 1992». В результате на дистанциях Лиссабон—Кадис, Кадис—Пуэрто-Рико и Бостон—Ливерпуль «Мир» получил два вторых и одно третье место в общем зачете, что обеспечи-

ло экипажу абсолютное первенство в регате и «Гран-при» фестиваля — модель «Санта Марии», которую вручил капитану Антонову король Испании Хуан Карлос II.

Реальных претендентов на призы в дивизионе «А» всегда достаточно, уступить им не зазорно. Но есть регаты, в которых обидно проиграть. В 1996 г. такой была гонка, посвященная 300-летию Российского флота. Стартовав в немецких водах и взяв курс на Санкт-Петербург, «Мир» тогда буквально пролетел Балтику и с большим отрывом от судов всех гоночных дивизионов финишировал у маяка Родшер.

В год 300-летнего юбилея города парусный флот мира, вопреки первоначальным планам, в невские воды не зашел. Старт «Фестивалю 2003» давала Гдыня. Финиш первого этапа принимал Турку.

Сделаем небольшое отступление. Впервые за всю историю регат учебных парусников из Гдыни флот выходил с синими косицами, на которых красовалась новая эмблема. На смену аббревиатуре «STA» пришло сокращение «STI». Замена одной буквы означала, что «Ассоциацию учебных парусников» сменила организация «Sail Training International». Эпоха регат, связанных с именем легендарного клипера «Катти Сарк», с эмблемой спонсора, производящего золотистый шотландский напиток, завершилась. В тот год «поворота на другой галс» никто не выражал тревоги, связанной с переменами. Главное, что сохранилась традиция, атмосфера фестиваля. Многих членов Оргкомитета ветераны гонок узнавали в лицо. Председателем «STI» стал Найджел Роу. Тогда

ему уже было за шестьдесят. Он — профессиональный журналист, знаток принципов спонсорского движения, взаимодействия различных фондов. К тому же Роу — яхтсмен со стажем, организатор и участник кругосветных регат гонщиков-одиночек, автор книги, в которой он описал свой опыт одиночного плавания.

Послаблений в правилах обеспечения экипажей спасательным оборудованием, средствами сигнализации и связи при новом руководстве не произошло. Для предотвращения «стартовой лихорадки» гонщикам



предложили учитывать наличие «No Go Zone» (N G Z) — запретной зоны на подходе к наветренному стартовому знаку. Она представляет собой прямоугольник, или «Starting box», дословно — «стартовую коробку». Нарушители «N G Z» наказываются штрафом, увеличивающим время прохождения дистанции. Если эки- →



# BOAT SHOW PETERSBURG

# Лодочный шоу

## 2-5 июня 2005



**КАТЕРА**

**ЯХТЫ**

**ДАЙВИНГ**

**СПОРТ**

**ТУРИЗМ**

**ОТДЫХ**



 **Ленэкспо** С.-Петербург

**ВОСЬМАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА**

+7 812 3212679/80 • [bthouse@mail.lenexpo.ru](mailto:bthouse@mail.lenexpo.ru) • [www.boatshowpiter.ru](http://www.boatshowpiter.ru)



# Путешествие «кругом света»

Тарас Гончаров, Москва

В 2003 г. отмечалось 200-летие первого кругосветного плавания россиян — И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского — на парусных кораблях “Надежда” и “Нева”. Целями этого проекта были снабжение североамериканских колоний морским путем, доставка русского посольства во главе с Н. П. Резановым в Японию и подготовка кадров для морского флота. Перед экспедицией стояли задачи — пересечь два океана, обогнуть мыс Горн и посетить ряд малоизученных земель.



И. Ф. Крузенштерн

За путешествие кругом света 1803—1806 — именно так называлась медаль, выбитая в честь первого в истории России кругосветного плавания И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского после его успешного завершения. Но, прежде чем поведать об этом предприятии, вспомним о некоторых более ранних попытках россиян вырваться на просторы океанов...

Еще Петр I решил направить торговую миссию в Индию и поручил шведскому адмиралу Даниелю Вильстеру возглавить ее. “Ехать вам от Санкт-Петербурга до Рогверика и тамо сесть на фрегат “Амстердам-Галей” и другой взять с собой — “Декронделивде”, и с помощью Божиею вступить в вояж до Ост-Индии, а именно до Бенгала”.

Корабли вышли в море 21 декабря 1723 г., но вскоре из-за течи в корпусах, образовавшейся во время шторма, вернулись в Ревель. Петр I отменил поход до более благоприятного времени. Время это наступило в 1725 г., но “производить коммерцию” в тот раз решили с Испанией. К двум упомянутым кораблям добавили “Девоншир”, и всю эскадру в Кадис повел И. Р. Кошелев, которого после удачного окончания похода произвели в капитаны 1 ранга, “понеже он в Испании с российскими кораблями был первым”...

Инициатором первого проекта плавания россиян вокруг света был президент Адмиралтейств-коллегии адмирал Н. Ф. Головин: “В один такой путь могут те офицеры и матросы обучиться более, нежели при здешнем море в десять лет”. С этим предложением он выступил в Сенате 12 сентября 1732 г., где решалась проблема, как отправлять из Петербурга на Камчатку экспедицию Витуса Беринга — морем или сушей.

Но сенаторы предпочли “сухой” путь и обрели В. Беринга на многолетние хлопоты — с грузами он два года добирался до Охотска, где строились корабли для 2-й Камчатской экспедиции...

Первыми русскими, пересекшими экватор в 1763 г., стали мичман Никифор Полубояринов и унтер-лейтенант Тимофей Козлянинов. Они отправились в Индию и Бразилию на английском корабле “Спикей” по предложению российского посла в Лондоне А. Р. Воронцова.

В 1771–1773 гг. несколько десятков россиян совершили дальнее плавание с пересечением экватора из Петропавловска-Камчатского до Франции. Вояж состоялся поневоле — вследствие бунта, учиненного польским ссыльным Морцем Бениовским, который захватил галиот “Св. Петр”. Корабль беглецов вели мореходы Максим Чурин и Дмитрий Бочаров. В этом приключении участвовала и одна женщина — Любовь Саввишна Рюмина, муж которой рассказал эту историю полвека спустя в “Записках канцеляриста Рюмина”.

Очередной проект кругосветного плавания с целью защиты русских владений на Дальнем Востоке от посягательств англичан был представлен Екатерине II. Указом императрицы от 22 декабря 1786 г. Адмиралтейству предписывалось: “Немедленно послать из Балтийского моря два судна, вооруженных по примеру употребленных английским капитаном Куком и другими мореплавателями для подобных открытий”. Экспедицию на кораблях “Холмогор”, “Соловки” и “Сокол” должен был возглавить 29-летний Григорий Муловский. Но началась война с Турцией, и последовал новый указ: “Экспедицию по настоящим обстоятельствам повелеваем отменить”.

Потом была война со Швецией. В ходе последней в 1789 г. Г. И. Муловский, который командовал линейным кораблем “Мстислав”, погиб в сражении у о. Эланд. На этом же корабле служил и



17-летний выпускник Морского корпуса Иван Крузенштерн, спешно — по случаю войны — произведенный в мичманы. Можно лишь догадываться, что юный офицер был наслышан от Муловского о кругосветном плавании. Последующие события свидетельствуют о том, что идея такого похода запала в душу Крузенштерна самым серьезным образом...

1 января 1802 г. И. Ф. Крузенштерн представил проект экспедиции морскому министру Н. С. Мордвинову. Целями ее были установление морской связи с Русской Америкой и заход в Японию с впервые направляемым русским посольством во главе с Н. П. Резановым. До этого Крузенштерн, впрочем как и его будущий спутник Ю. Ф. Лисянский, в 1793–1799 гг. служили в качестве волонтеров на английских кораблях. В составе английского военного флота они побывали в Атлантическом и Индийском океанах, участвовали в боевых столкновениях с французами и даже с пиратами. План экспедиции кроме Н. С. Мордвинова поддержал министр иностранных дел Н. П. Румянцев, а средства для ее организации выделила Российско-Американская компания. 7 августа 1802 г. 32-летний капитан-лейтенант И. Ф. Крузенштерн был назначен начальником новой экспедиции. И уже в этом качестве он посылает в Англию своего друга Лисянского купить за 17 тысяч фунтов стерлингов два корабля — “Леандр” и “Темза”. В июне 1803 г. корабли пришли в Кронштадт. Здесь они получили свои новые имена — “Надежда” и “Нева”. Вскоре на кораблях были подняты Андреевские флаги, а на ноках грот-мачт еще и флаг Российско-Американской компании. Дипломатическая миссия должна была расположиться на флагманском корабле “Надежда”, которой командовал И. Ф. Крузенштерн. Команду “Невы” возглавил 29-летний капитан-лейтенант Ю. Ф. Лисянский.

Наконец, наступил исторический день: 7 августа 1803 г., подгоняемые легким попутным ветром, корабли покинули Кронштадтский рейд. В Северном море они попали в жестокий шторм. После захода в английский Фалмут корабли направились в Атлантический океан, взяв курс на Канарские острова. На о. Тенерифе они сделали остановку для пополнения запасов провизии и пресной воды, а командиры еще раз проверили паруса и оснастку.

Что же представляли собой купленные в Англии корабли? Это были добротные парусники: “Надежда” — водоизмещением 450 т и “Нева” — 320 т. На них было по три мачты с прямым вооружением, три кливера, а на бизань-мачте, кроме прямых, стоял и косой парус (контр-бизань на бизань-гафеле). Кроме

того, при слабых ветрах между мачтами ставились по два-три стакселя. “Нева”, несмотря на меньшие размеры, чем “Надежда”, оказалась отличным ходком. Неслучайно, уже на обратном пути после встречи кораблей у мыса Доброй Надежды Лисянский, подсчитав запасы продовольствия, решил идти от Кантона прямо до Портсмута маршрутом знаменитых чайных клиперов, показав отличный для таких размеров корабля результат скорости.

26 ноября 1803 г. пушки “Надежды” и “Невы” салютовали русскому флагу, впервые оказавшемуся в южном полушарии Земли. На кораблях был устроен праздник, сродни древнеримским “нептуналиям”. По случаю пересечения экватора “морской владыка” Нептун (ряженный матрос Павел Курганов) “приветствовал россиян с первым прибытием в южные нептуновы области с достаточным приличием”.

В Бразилии пришлось заменить часть такелажа на кораблях, и они с обновленными парусами 3 марта 1804 г. обогнули мыс Горн, где россияне первыми измерили скорость течения в этом месте. Потом были Маркизские острова и о. Пасхи. На остров высадка не производилась, но с моря была выполнена опись его берегов. В начале июня 1804 г. корабли достигли Гавайских островов, где разделились до встречи в Кантоне в ноябре 1805 г.

“Нева” осталась здесь до конца месяца, а “Надежда” направились в Нагасаки с дипломатической миссией Резанова. Миссия не была принята Японией, и оставшееся до встречи с “Невой” время моряки посвятили научным изысканиям: определению астрономических пунктов вдоль западных берегов островов Хонсю и Хоккайдо, береговой съемке южной части Сахалина.

Ю. Ф. Лисянский после проведения научных исследований на Гавайях направился к о. Кадьяк — в “столицу” Российско-Американской компании, возглавляемой А. А. Барановым, и более года находился в водах Русской Америки. “Нева” в 1805 г. участвовала в освобождении от индейцев-тлинкитов о. Ситки,



Ю.Ф.Лисянский

на котором вскоре был обустроен административный центр российских владений в Америке — Ново-Архангельск. Наконец, оба корабля, груженные мехами, встретились в начале декабря в Кантоне и после продажи ценного груза и приобретения китайских товаров направились к родным берегам.

“Нева” с Ю. Ф. Лисянским из Портсмута первой прибыла в Кронштадт — это произошло 5 августа 1806 г. 19 августа на родном рейде бросила якорь и “Надежда”. На о. Св. Елены, куда зашел корабль, И. Ф. Крузенштерну сообщили о начавшейся войне России с Англией, пришлось делать крюк и обходить Британские острова с севера. Плавание вокруг света корабля “Надежда” длилось три года и двенадцать дней.

В 1809–1812 гг. были изданы сперва в России, а затем в Англии и Германии описания этого выдающегося плавания: “Путешествие вокруг света” и в 1813 г. “Атлас путешествия вокруг света капитана Крузенштерна”.

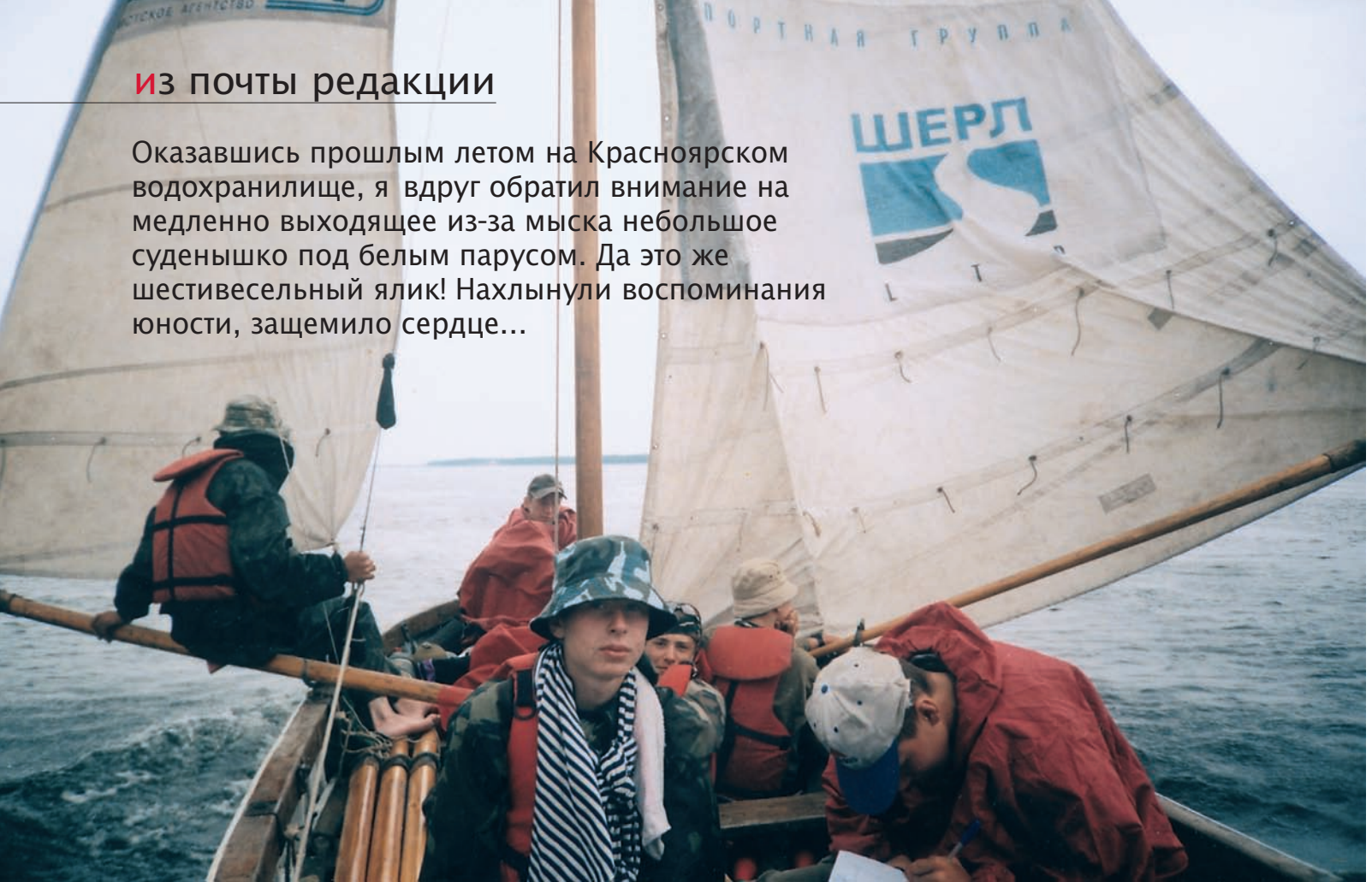
Этот поход открыл целую эпоху кругосветных плаваний россиян, в ходе которых были внесены изменения в географические карты и открыты новые земли. Кроме того, первое русское кругосветное путешествие сыграло большую роль в становлении океанографической науки и развитии этнографии. □





## Из почты редакции

Оказавшись прошлым летом на Красноярском водохранилище, я вдруг обратил внимание на медленно выходящее из-за мыска небольшое суденышко под белым парусом. Да это же шестивесельный ялик! Нахлынули воспоминания юности, защемило сердце...



Андрей Некрасов, г. Новосибирск

# По Енисею на шлюпке



Карта-схема шлюпочного похода

Парусник тем временем причалил неподалеку. Команда принялась убирать парус, расчищать место под костер. Вроде все как надо — спуют матросы в тельняшках, что-то обсуждают офицеры, но прислушался да пригляделся — голоса у мореходов больно звонкие и боцман безус. Да это же дети, подростки 15–16 лет!

Подошел к командирам — познакомились, разговорились. Оказалось, что ребята — курсанты клубов юных моряков “Фиорд” и “Норд-Ост”, входящих в Новосибирское военно-патриотическое

объединение “Мужество, Героизм и Воля!” При поддержке Новосибирской мэрии таких клубов, собравших под свои знамена более тысячи юнморов, создано уже восемь.

— Базируемся в подвале общежития, — рассказал командир шлюпки, заместитель директора клуба “Норд-Ост” Вадим Алексеевич Шепелев. — Помещения ремонтируем, как правило, “хозспособом”. Иногда, если повезет, удается договориться с ближайшей школой — выделяют время для занятий в спортзале, позволяют проводить родительские собрания в актовом зале, работать в мастерских. В течение учебного года изучаем флажный семафор, устройство шлюпки, учимся вязать морские узлы, знакомимся с историей Российского флота.

— И про спорт не забываем, — включился в разговор подошедший от костра Александр Владимирович Ещенко, зам. командира шлюпочного экипажа. — Организуем и своими силами, и с помощью спонсоров соревнования: стрелковое и плавательное многоборье, лыжные гонки.

Тут подошел юный кашевар и доло-





жил, что обед готов, получил приглашение к столу и я. За ароматной ухой Владимир Алексеевич продолжил:

— Главное, конечно, это морская подготовка ребят. Учебных судов у нас немного, в основном — старые “рыболовы”, переделанные для наших нужд. Так что серьезную корабельную практику, по примеру наших коллег из Костромы, Новгорода или Комсомольска-на-Амуре, организовать пока не удастся. Зато у нас есть 20 учебных шлюпок, на них и тренируемся. Под парусом ходим, на веслах, устраиваем шлюпочные походы, порой дальние.

— А этот какой? — поинтересовался я.

— Дальний, — пояснил врач экспедиции Сергей Петухов — студент-медик, выпускник Сибирского кадетского корпуса. — Ближним походом считается, когда шлюпки уходят от базы километров на 60, не больше. Средний подальше, обычно на две недели, проводится с сопровождением катера по Новосибирскому водохранилищу. За это время проходим 300–400 км. Есть еще дальние походы, это когда шлюпки уходят из Новосибирска в “автономное плавание” на месяц и проходят до 1000 км. В 1996 г. в рамках проекта “Аргонавты Сибири” наши экипажи за 21 ходовой день одолели по Иртышу, от Омска до Тобольска, 1220 км. Этот поход посвящен 60-летию Победы и проходит по Енисею от Кызыла до Диксона. Завтра думаем быть уже в Красноярске. Отдохнем, пополним запасы, подремонтируемся и снова в путь.

За беседой время пролетело незаметно. И вот уже загорелые юнморя приводят в порядок место стоянки, проверяют найтовку груза в шлюпке, подгоняют спасательные жилеты.

— Отдать кормовой! Распустить кливер! Отчаливай! — звучат команды, и шлюпка уходит в марево июльского дня, провожаемая криками чаек.

Осенью я созвонился со своими новыми знакомыми и узнал, что ребята преодолели по Енисею почти 3000 км и успешно финишировали на о. Диксон. Помощь экспедиции оказывали депутаты Государственной Думы В. А. Новиков и Л. П. Пепеляева, Енисейское речное пароходство, Красноярский краевой ГИМС, компании “Шерл” и “Беркут”, “Ростелеком”, руководство Пограничной службы и страховое общество “Россия”.

Летом объединение планирует провести поход “Фарватерами подвига”, маршрут которого пройдет по внутренним водным путям от Архангельска до Новороссийска. Семь футов вам, ребята, под килем и попутного ветра на паруса! □

# Осуществление МЕЧТЫ

Игорь Гусев,  
директор ДЮСШ, г. Калязин

**П**обывать в Петербурге, совершив плавание на своем судне, стало нашей мечтой. Предстояло пройти около 600 км по Мсте, Волхову, Ладоге и Неве. Решено было начать маршрут со Мсты, так как на поход от Калязина, где мы живем, пришлось бы затратить слишком много времени.

Мы, взрослые — предполагали, что поход будет трудным, но придавали ему большое значение: подобные коллективные плавания просто необходимы — в них куется характер ребят, формируется личность, приобретает умение работать сообща.

Мы шли, как одна семья. Мне — руководителю похода — ни разу не пришлось повысить голос, все знали и старательно выполняли свои обязанности. Хочу поименно назвать всех членов дружной команды: Соловьева Катя, Зайцева Лена, Жебракова Саша, Николаева Наташа, Новожилова Ксюша, Опруненко Сергей, Гордеев Сергей, Караханов Сергей, Григорьев Артем, Лобанов Саша, Ройтман Стас, Смирнов Валера, Усов Илья, взрослые — медработник Е. Г. Жебракова и тренеры ДЮСШ А. К. Караханов, Н. А. Гордеев и А. В. Крылов.

Шли мы на самостоятельном плавсредстве, в основу которого были взяты два “Прогресса”. На корму навесили два мотора, поставили мачту для несения парусов, заготовили весла.

Поход требовал немалых финансовых затрат даже при том, что питание детей оплачивали родители. Обошли много спонсоров, прежде чем нашлись люди, которые понимали значимость нашей работы с детьми.

30 июля начали путешествие у села Бронница — собрали доставленный “КАМАЗом” корабль и отправились в путь.

Едва мы вышли в Волхов, перед нами открылась панорама новгородского Кремля. К нам тут же подчала вода инспекция, выяснив, что спасжилеты есть у всех, “гимсовцы” пожелали счастливого пути. Пять дней потребовалось нам, чтобы пройти Волхов. Это 225 километров! Проплывали мы мимо села Селищи, видели развалины старых казарм, где некогда служил Лермонтов. Видели дом писателя Успенского, могилу Державина. Кстати сказать, берег изрыт траншеями и окопами военных лет.

Затем пришлось шлюзоваться. К вечеру мы были уже в Старой Ладоге. Поскольку сразу войти в Староладожский канал оказалось практически невозможно, пришлось рисковать — выходить в Ладогу, хотя старожилы много страшного рассказывали об этом озере-море. Семь часов продолжался труднейший переход. Вышли утром, когда ветерок дул еще несильный, но к полудню он разгулялся, поднялись волны. Хотели идти вдоль берега, но близко было не подойти — мешали каменные гряды. Началась качка. Корабль ходил ходуном, мачта качалась и скрипела, кое у кого появилась “морская болезнь”. Брызгами лодки заливало, ребята по очереди качали воду. Может, кто-то и был напуган разгулом стихии, но все держались, как подобает.

В Новолодожском канале было тихо и спокойно. Подняли паруса, а когда ветра не было, ребята садились за весла, и мы домчались до поселка Кобона. Посетили музей Дороги жизни.

Нева, по которой мы шли десять дней, запомнилась сильным течением, туманом и дождем. По пути мы встречались с поисковыми отрядами, работавшими в районе жесточайшего сражения, осматривали памятники защитникам города-героя.

Мы на самом полном ходу влетели в город. Встречали нас хорошо, с берегов махали руками, суда давали гудки. Причалили прямо у стен Петропавловской крепости.

Наша мечта исполнилась. Но ведь нет жизни без мечты! Поэтому мы снова думаем о новых интересных походах. □



# Индийский океан начинается в Лондоне



Нельзя сказать, что моя поездка в Лондон вместе с 30-летними братьями-близнецами Сергеем и Александром Синельниками и их другом-менеджером Тимуром Ибатуллиным в ноябре 2004 г. была случайной.

Совершив на 9-метровой яхте поход вокруг Европы, братья Синельники продолжили свое путешествие по суше на мотоцикле “Урал”. За четыре года они сумели пересечь Евразию от Португалии до Владивостока, Северную и Южную Америку от Аляски до Огненной Земли, а затем и Африку от Египта до Намибии. Завершили свои приключения они кольцевым маршрутом по Австралии в 2004 г. И вот летом того же года приняли решение пересечь океан “по максимуму”, от континента до континента, своеобразно “связав” свои сухопутные маршруты.

Зная по моим публикациям об океанских плаваниях гребцов из разных стран и моем собственном опыте гребных марафонов по рекам и морям, братья попросили меня помочь им с приобретением гребной лодки для океанского плавания.

— Наверное, вы мечтаете пересечь Тихий океан, начав греблю с Камчатки? — спросил я Сергея.

— Во всяком случае повторять пройденное не собираемся.

— Если все удастся, станете первым российским парным экипажем, состоящим из братьев-близнецов, в океанском гребном марафоне, — заметил я.

## На земле “Владычицы морей”

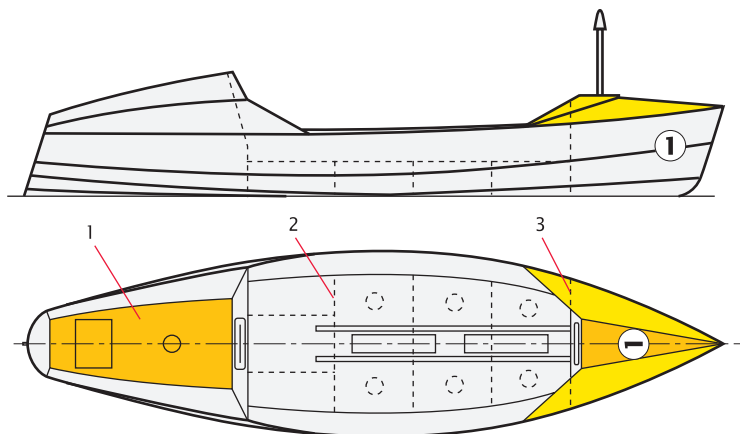
В Лондоне нас принял и приютил директор Общества океанских гребцов Кеннет Крачлоу со своей русской женой Татьяной. Уже многие годы Общество помогает новоявленным покорителям океанов на веслах в приобретении лодок и всего необходимого для многомесячного марафона в океане. С ними мы и обговорили варианты приобретения лодки, а пока — благо были впереди выходные — отправились в Национальный музей и на следующий день в Гринвич. По традиции постояли на нулевом меридиане, покрутили штурвал легендарной “Катти Сарк”, вышли по левому берегу Темзы к памятнику Петру Великому, который стоит прямо у среза воды в Дептфорде, где Петр учился мореходству у англичан в самом конце XVII столетия. Затем прошлись по самому старому Лондонскому мосту, добрались до копии “Золотой Лани” Фрэнсиса Дрейка. Корабль знаменитого пирата и кругосветного мореплавателя установлен в специально построенном для него доке. Тоже покрутили штурвал.

Морская Англия открылась после получаса езды с вокзала Ватерлоо. Здесь, на берегу Темзы, близ станции Вейбридж, где мы вместе с Кеннетом Крачлоу сошли с поезда, разместился гребной клуб





Павел Резвой помогает братьям Синельникам отремонтировать лодку



“Weybridge Rowing Club”. Нас встретил один из владельцев лодки, которую мы заранее наметили приобрести. Прошлой зимой я видел Найджела Говера и его напарника Джеймса Дуста в их лодке “Linda” и снимал их для фотоальбома 4-й Атлантической регаты ORSARR, стартовавшей от о. Гомера до о. Барбадос. Это было 20 января 2004 г. Экипаж “Линды” пересек на веслах океан за 54 дня. Но первое свое плавание “Линда” совершила с английскими гребцами Элистером Сми и Крисом Мареттом, участниками 2-й Атлантической гонки, стартовавшей с о. Тенерифе 7 октября 2001 г.

После осмотра клуба ребята спустились к лодке, вставили весла в уключины и сделали “пробу пера”. Минут через 10 они взяли меня на борт, чтобы я показал азы гребли на веслах с упором для ног, сидя на скользящих сиденьях-слайдах.

Лодка-ветеран выглядела совсем неплохо. После часовых упражнений на воде Сергей и Саша ошвартовались и поднялись в бар клуба. Тут и ударили по рукам. Найджел открыл особую для такого случая бутылку виски. Теперь месяц-полтора

#### УСТРОЙСТВО ЛОДКИ “РУСЬ” НА БАЗЕ ТИПОВОГО КОМПЛЕКТА

1 — кормовая каюта, на палубе — солнечная батарея; 2 — рабочая платформа с двумя слайдами, под платформой — отсеки для снаряжения и 150 л водяного балласта; 3 — грузовой отсек, на палубе — солнечная батарея.

Длина — 7.1 м; ширина — 1.9 м; вес с оборудованием — 750 м; материал — морская фанера. Класс “The Atlantic Rowing Challenge”. Конструкторы лодки — Фил Моррисон и Петер Русел, конструктор комплекта для самостоятельной сборки\* — Джим Мур.

\* С момента появления класса в 1995 г. было продано 66 комплектов, построенные из них лодки успешно пересекали океаны, в том числе однажды в одиночном плавании Тихий океан.

уйдут на ремонт, дооборудование, “крещение” с новым названием и оснащение для отправки к месту старта в далекий австралийский Перт.

— И что же вы решили? — спрашиваю я Сергея и Сашу на обратном пути в Лондон.

— Ясно что — пойдем от материка до материка. Много будет зависеть от спонсоров — маршруты возможны разные, затраты тоже. Основной маршрут — Индийский океан со стартом в начале марта в Карнарвоне, оттуда — 4000 миль до Дурбана, в ЮАР. В качестве запасного — маршрут по Атлантике со стартом в начале февраля от Лиссабона. Далее — 3280 миль пути до Французской Гвианы в Южной Америке.

Маршрут через Индийский океан

в противоположном направлении, с востока на запад, протяженностью более 4000 миль — самый непопулярный среди гребцов. Всего пять человек (трое одиночек и две пары) пытались преодолеть его. В 1971 г. швед Андерс Сведлунд добрался от австралийского Перта до Мадагаскара за 64 дня. Британец Саймон Чок в 2003 г. прошел и того меньше: после старта в австралийском порту Кабарри он достиг меридиана о. Маврикий, где и завершил свой 108-дневный марафон в этом малоизученном районе южных тропиков Индийского океана.

#### На “Конце Земли”

Давно я мечтал побывать на самой западной оконечности Англии, веч-





Александр (слева) и Сергей Синельники с Федором Конюховым



Братья у штурвала легендарной "Золотой Лани"

но окутанной туманом, мимо которой неоднократно проходил во время своих плаваний. Теперь же мы вчетвером отправились за 400 км от Лондона и успели прибыть в славный морской город Фалмут накануне старта Федора Конюхова на яхте "Алые паруса", нанятой одноименной компанией на три года для установления им очередного рекорда. Правда, сама яхта, так называемая "макси", длиной 27 м, не вписывается в размеры однокорпусных яхт, привычных для одиночного плавания.

— Теперь на яхте многое изменилось. Для подъема грота обзавелись электрической лебедкой, сменили паруса, заменили рулевое устройство. Пойду вокруг света без заходов и остановок. Даст Бог, получится, — делился с нами своими планами оживленный Федор, походя что-то укладывая, переставляя и поправляя. Мы дружно поахали и повздыхали, а наутро следующего дня уже фотографировались на борту яхты, готовой к отплытию. Потом на машине съемочной группы НТВ поехали на мыс, на траверзе которого Федор

поставил паруса, а местная береговая охрана засвидетельствовала момент прохождения траверза маяка Фалмут для отсчета времени начавшейся кругосветки.

"Алые паруса" пропали из виду, а мы поспешили в местный, недавно открытый Морской музей полюбоваться небывалой экспозицией разных судов, в том числе и гребных. Чтобы окончательно удостовериться в способности британцев жить в контакте с морем, побывали и в местном Морском колледже, где терпеливо готовят мастеров по деревянному судостроению.

На другой день, когда Сергей и Александр уехали в Лондон, чтобы оттуда лететь в Москву, я отправился сперва в деревушку Гвик, где на верфи фирмы "Working Sail", которой управляют супруги Люк и Сара Пауэлы, строят по заказам любителей лоцманские суда в соответствии с канонами XIX в., а затем наконец на Lands End — Конец Земли — мыс на самом западе Англии, с которого можно увидеть силуэты островов Скилли.

Назад в Фалмут возвращался на

машине друзей, которые все удивлялись появлению здесь русского, с такой силой тоскующего по морю.

**P.S.** В середине января Сергей Синельник снова отправился в Лондон, где 65-летний Павел Резвой приводил в "боевую готовность" прежнюю "Линду", получившую теперь новое имя "Русь". Под таким названием она и будет стартовать в марте 2005 г. из австралийского порта Карнарвон.

В самом конце января "Русь" вместе с лодкой Теодора Резвого "Украина" в одном морском контейнере отправится из Лондона в Австралию. В марте-июле 2005 г. состоится покорение Индийского океана: экипаж братьев-близнецов 30-летних Сергея и Александра Синельников на лодке "Русь" будет представлять Россию, а художник из Одессы Теодор Резвой — самостийную Украину. Одиночный и парный экипажи — две разные "весовые" категории, но борьба гребцов на столь длительной дистанции, очевидно, не останется незамеченной.

Лондон, ноябрь 2004

**30-футовая дизельная яхта для дальних походов "Courier"**  
**и комфортабельная плавдача со всеми удобствами "Voyager-860"**

...от 89 000 у.е.

...от 55 000 у.е.

Регистрация — ГИМС!

Ширина — 2,5 м  
 Возможна перевозка на трейлере!

Компания "Катер-Лайф" - эксклюзивный дилер "Meridian Yachts", "Bayliner", "Trophy", "Neptune Marine"  
 Тел. (095)998-38-34, (095) 773-31-03, тел./факс (095) 576-34-86. [www.kater.ru](http://www.kater.ru)

ООО "Автопик-М" - эксклюзивный дистрибьютор Р.Р.Н.У. "GALEON" на территории РФ.  
 Моторные катера и яхты класса "люкс" производства США и Польши, лодочные моторы из Японии  
 Тел. (095) 504-39-26, (095) 778-16-41, тел./факс (095) 490-57-86. [www.katerclub.ru](http://www.katerclub.ru)





# 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".

Комплект	руб.	Комплект	руб.	Комплект	руб.
Cadet 200 + Mercury 2.5M.....	45 685	Cadet 200 + Johnson 3R.....	47 050	Cadet 200 + Yamaha 2 CMHS.....	42 656
Cadet 260S + Mercury 5M.....	70 804	Cadet 260S + Johnson 6R.....	81 495	Cadet 260S + Yamaha 3 ACMHS.....	60 414
Cadet 285S + Mercury 8M.....	93 792	Cadet 285S + Johnson 8R.....	93 424	Cadet 285S + Yamaha 8 CMHS.....	87 235
Cadet 310S + Mercury 15M.....	105 078	Cadet 310S + Johnson 10R.....	98 285	Cadet 310S + Yamaha 15 FMHS.....	101 800
Cadet 340S + Mercury 15M.....	112 630	Cadet 340S + Johnson 15R.....	111 454	Cadet 340S + Yamaha 15 FMHS.....	89 309
Fish N Hunt 3.80 M + Mercury 20M.....	132 528	Fish N Hunt 3.80 M + Johnson 15R.....	124 505	Fish N Hunt 3.80 M + Yamaha 20 CMHS.....	85 032
Fish N Hunt 4.20 M + Mercury 25M.....	144 091	Fish N Hunt 4.20 M + Johnson 15R.....	131 605	Fish N Hunt 4.20 M + Yamaha 25 BMHS.....	108 208
Classic Mark II C STD + Mercury 30M.....	179 099	Classic Mark II C STD + Johnson 30R.....	176 160	Classic Mark II C STD + Yamaha 30 HMHS.....	138 599
Classic Mark II STD + Mercury 40M.....	209 489	Classic Mark II STD + Johnson 30R.....	188 595	Classic Mark II STD + Yamaha 40 XMHS.....	175 263
Futura Mark II C STD + Mercury 40M.....	218 846	Futura Mark II C STD + Johnson 40PL.....	225 248	Futura Mark II C STD + Yamaha 40 XMHS.....	183 201
Futura Mark II HD Pack + Mercury 50ELPTO.....	318 202	Futura Mark II HD Pack + J 40PL.....	280 229	Futura Mark II HD Pack + Yamaha 40 XLV.....	280 240
Futura Mark III HD Pack + Mercury 50ELPTO.....	329 036	Futura Mark III HD Pack + J 50PL.....	330 253	Futura Mark III HD Pack + Yamaha 55 BEDL.....	332 800



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

Товар	руб.
Монольжи.....	от 10 892
Парные лыжи.....	от 6 272
Детские лыжи.....	от 5 628
Вейкборды.....	от 7 924
Книборды.....	от 10 570
Букируемые баллоны.....	от 1 980
Букируемые круги.....	от 990
Гидрокостюмы.....	от 3 630



## СИСТЕМЫ ДИСТАНЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯМИ TELEFLEX (США / Англия), ULTRAFLEX (Италия)

Комплекты рулевого управления от 8 до 40 футов (редуктор + кабель + кронштейн)	руб.
Teleflex Safe-TQC (12 футов).....	5 613
Teleflex Safe-TQC (13 футов).....	5 684
Teleflex Safe-TQC (14 футов).....	5 755
Ultraflex Rotech I (12 футов).....	5 212
Ultraflex Rotech I (13 футов).....	5 304
Ultraflex Rotech I (14 футов).....	5 399
Ultraflex Rotech IV (до 55 л.с.) (13 футов).....	4 337
Ultraflex Rotech IV (до 55 л.с.) (14 футов).....	4 402



РУЛИ	руб.
Teleflex Garda (335 мм).....	537
Teleflex Champion (342 мм).....	611
Teleflex Stealth (355 мм).....	611
Ultraflex V32 (335 мм).....	464
Ultraflex V33 (342 мм).....	536
Ultraflex V45 (280 мм).....	953

## АКСЕССУАРЫ К СИСТЕМАМ УПРАВЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯМИ

Аксессуары	руб.
Рулевая тяга.....	1 195
Скоба крепления штока.....	486
Шарнирный кронштейн для крепления рулевого штока на транце.....	1 100
Адаптеры для использования тросов C2/CC2300 с двигателями Mercury или Johnson.....	480

## ТРОСЫ УПРАВЛЕНИЯ ГАЗ/РЕВЕРС от 6 до 50 футов

Тросы для двигателей Yamaha, Honda, Tohatsu и др.

Тросы для двигателей Yamaha, Honda, Tohatsu и др.	руб.	Тросы для двигателей Yamaha, Honda, Tohatsu и др.	руб.
Teleflex CC2300.....	651	Ultraflex C2.....	620
275 см.....	668	9 футов.....	651
300 см.....	685	10 футов.....	672
325 см.....	701	11 футов.....	694
350 см.....	718	12 футов.....	715
375 см.....	734	13 футов.....	737
400 см.....		14 футов.....	

## Тросы для двигателей Mercury

Тросы для двигателей Mercury	руб.	Тросы для двигателей Mercury	руб.
Teleflex CC179.....	708	Ultraflex C5.....	669
9 футов.....	729	9 футов.....	708
10 футов.....	751	10 футов.....	723
11 футов.....	773	11 футов.....	745
12 футов.....	794	12 футов.....	765
13 футов.....	816	13 футов.....	787
14 футов.....		14 футов.....	

## Тросы для двигателей Johnson

Тросы для двигателей Johnson	руб.	Тросы для двигателей Johnson	руб.
Teleflex CC205.....	708	Ultraflex C14.....	669
9 футов.....	729	9 футов.....	708
10 футов.....	751	10 футов.....	723
11 футов.....	773	11 футов.....	745
12 футов.....	794	12 футов.....	765
13 футов.....	816	13 футов.....	787
14 футов.....		14 футов.....	



## ПУЛЬТЫ УПРАВЛЕНИЯ ГАЗ/РЕВЕРС

Пульты управления газ/реверс	руб.
TELEFLEX 700SM.....	4 402
(боковой, врезной, один рычаг)	
700SO.....	3 970
(боковой, накладной, один рычаг)	
700SOT.....	6 865
(боковой, накладной, один рычаг, трим)	
700TS.....	5 273
(фронтальный, врезной, один рычаг)	
SL 3.....	5 474
(боковой, врезной, один рычаг)	
SL 3.....	12 299
(боковой, накладной, один рычаг, трим)	
SL 3.....	14 562
(фронтальный, врезной, два рычага, трим, подьем, для двух двигателей)	
ULTRAFLEX.....	6 102
В 184.....	4 536
(боковой, врезной, один рычаг, трим)	
В 89.....	2 285
(боковой, накладной, один рычаг)	
В 49.....	2 285
(боковой, накладной, два рычага, один двигатель)	
В 46.....	6 538
(фронтальный, врезной, два рычага, один двигатель)	

## СУДОВЫЕ ЛАКОКРАСНЫЕ МАТЕРИАЛЫ INTERNATIONAL (Англия)

Грунты	руб.
Primoson (0,75/2,5 л).....	694/1 193
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 алюмин. (0,75/2,5 л).....	1 482/4 638
InterSpeed Ultra (0,75/2,5 л).....	1 618/4 745
VC17-м, 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
Perfecton, полиурет. (0,75/2,5 л).....	1 298/3 585

## Шпатлевки, смолы

Waterite (0,25/1 л).....	672/2 227
Interfill (170 мл).....	278
Gelshield смола (2,25 л).....	3 150

## ЭЛАСТИЧНЫЕ ГЕРМЕТИКИ И КЛЕИ ДЛЯ РЕМОНТА И СТРОИТЕЛЬСТВА СУДОВ SIKAFLEX

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

## БУИ

Буй грушевидный пластик..D25 см.....	240
Буй грушевидный, надувн. D15-40 см.....	от 266
Буй швартовый (с вертлюгом и рымом), D40-60 см.....	от 2 686

## КРАНЦЫ

Кранец 9x30 см.....	278
Кранец 12x42 см.....	407
Кранец 15x60 см.....	650
Кранец 19x88 см.....	977
Кранец 22x72 см.....	1 268
Держатели кранцев (нерж.).....	от 3 768

## ТАКЕЛАЖ И ДЕЛЬНЫЕ ВЕЩИ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ

Скобы такелажные, сеч. 4-19 мм.....	от 51
Вертлюги, сечение 5-12 мм.....	от 90
Тапелы, длина 118-325 мм.....	от 256
Карабины.....	от 35
Утки швартовые, дл. 100-250 мм.....	от 124
Полуклюзы, длина 110-150 мм.....	от 134
Петли.....	от 129
Фитинги для релингов.....	от 145
Серьги.....	от 44
Рым-болты.....	от 19
Ручки врезные палубные.....	от 119
Палубные горловины 38-50 мм.....	от 753
Уключины.....	от 480

## КРЕПЕЖ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ

Гайки-барашки.....	от 15,20
Гайки колпачковые.....	от 20,90
Болты.....	от 11,40
Винты.....	от 3,80
Саморезы.....	от 1,90
Шурупы.....	от 3,80
Шайбы плоские.....	от 0,95
Шайбы декоративные.....	от 1,90
Защелки вытяжные.....	от 9,50
Шпильки.....	от 3,80
Кнопки для ткани, защелки для тента.....	от 3,80

## "CATENIFICIO RIGAMONTI", Италия

Цепи стальные гор. оцинковки:	руб. п.м.
d6.....	100
d8.....	163
d10.....	249

Цепи из полированной нерж. стали:	руб. п.м.
d6.....	469
d8.....	846
d10.....	1 311

## ЯКОРА

Стальные, горячие оцинковки	руб.
Якорь-кошка складной, 1,5 кг.....	162
Якорь-кошка складной, 2,5 кг.....	270
Якорь-кошка складной, 3,2 кг.....	381
Якорь-кошка складной, 4 кг.....	398
Якорь-кошка складной, 6 кг.....	585
Якорь-кошка складной, 8 кг.....	770

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

# MOREMAN

СЕТЬ МАГАЗИНОВ МОРСКИХ ТОВАРОВ

## ПОКУПАЙТЕ ЕЩЕ ДЕШЕВЛЕ !

Компания MOREMAN желает подарить Вам, как читателю журнала, свою дисконтную карту. С ее помощью Вы сможете приобретать в магазинах MOREMAN разнообразные товары со скидкой. Карта является именной и накопительной. Для ее получения и активации Вам необходимо вырезать этот купон и предъявить его в одном из наших магазинов до осуществления покупки. Размер скидки варьируется в зависимости от вида товара и от суммы покупок, сделанных с использованием карты в разное время.

\* 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 MOREMAN, либо его интернет-магазин [www.moreman.ru](http://www.moreman.ru).

**(095) 101-3362**  
**www.moreman.ru**



# Как я построил стальную яхту

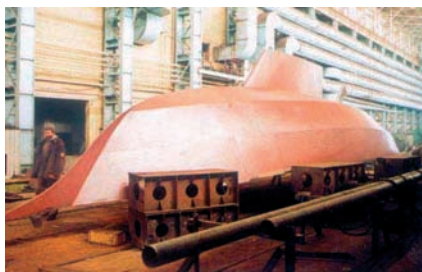
Андрей Попович,  
г. Владивосток

## ВРЕМЯ МЕТАЛЛА

Владивостокский «Дальзавод» согласился собрать корпус яхты, о которой шла речь на стр. 34–36, на своих производственных площадях, а Спортсудорегистр — провести надзор. Я, со своей стороны, принял на себя противоречивые роли представителя конструктора, заказчика и главного строителя. Постепенно этот процесс захватывал меня все больше. По-видимому, это был тот случай, когда процесс — все, результат — ничто (или, точнее, результата здесь нет в принципе — только процесс...).

**Июнь 2000 г.** Разбивку на плазе мы выполнили в основном для проверки соответствия обводов таблице ординат (кстати, все сошлось, конструктор Дикс не подкачал). Для переноса на металл сделали фанерные шаблоны шпангоутов. Рабочим плазом для сборки шпангоутов служили прихваченные вместе листы. Вырезали флоры и шпангоуты. У силовых шпангоутов отгибали фланец, после подгонки соединили детали прихватками, открытые верхние концы — шергень-планками, т. е. уголком 50x50, установленным на всех рамах на одной высоте. Поставили уголок и в ДП — для придания жесткости конструкции. Разметили и сделали пазы для стрингеров, предварительно просверлив замыкающие прорезь отверстия.

**В начале июля** был готов стапель, собранный из мощных швеллеров. Каждый шпангоут устанавливали с проверкой по



Корпус «Чавы» на стапеле



Корпус аналогичной яхты с радиусной скулой

осям и уровню, раскрепляли дополнительными связями к стапелю. Поставили форштевень, вырезанный из листа, и собранный предварительно транец (для транца, имеющего радиусный изгиб, пришлось предварительно прямо на стапеле подготовить постель из двух солидных полос металла). После долго и кропотливо проверяли правильность установки шпангоутов и плавность обводов (гибкой рейкой, прикладываемой к набору в различных направлениях так, как будут уложены впоследствии листы обшивки).

Стрингера ставили без применения каких-либо специальных приспособлений: вчетвером полосы 40x8 удавалось гнуть по месту вручную. Гораздо больше времени отняла подготовка стрингеров — нарезка полосы, правка, сварка стыков и подгонка по длине.

Одновременно были установлены детали днищевого набора, стенки цистерн и степсы мачт. К этому моменту мне удалось приобрести 6-метровые трубы для мачт диаметром 154 мм со стенкой 3.5 мм (эти размеры были одобрены конструктором). Мы состыковали отрезки, предварительно

отрезав массивные фланцы и наложив дублировку — муфты с корончатыми швами.

Параллельно готовили листы для обшивки. Окалину и ржавчину сняли химическим способом в гальваническом цехе и сразу же покрыли листы защитным грунтом ВЛ-23, который позволяет вести по нему сварочные работы. К началу сентября обшивка была закончена. Сварка корпуса там, где это было возможно, велась полуавтоматом в среде защитного газа. После зачистки швов производилась подварка с наружной стороны.

**Середина сентября.** Установили секцию фальшкиля, собранного и заваренного на отдельной постели, дейдвудную трубу, скег, рулевое устройство в сборе. Одновременно велась шлифовка всех наружных швов до уровня основного металла, подварка дефектов и правка заметных вмятин. После проверки швов корпуса на герметичность корпус покрывался эпоксидным грунтом (кистями в три слоя).

Для кантовки корпуса на подошву фальшкиля были наварены два рыма, за которые заложили стропы первого крана. На стапеле приварили еще два рыма — для



второго крана, дополнительно уложили прокладки из толстых обрезков металла, чтобы не помять стропами кромки обшивки. Технолог завода добавил шестиметровую балку, чтобы стропы второго крана шли параллельно. Все прошло гладко. Отрезали опоры стапеля, подняли корпус со стапелем под самый свод цеха, потом стали выбирать стропы второго крана и потравливать стропы первого: корпус плавно перевернулся без дифферента и рывков. Чтобы не поцарапать покрытие, к борту было привязано полотнище брезента (оно и пригодилось).

И вот будущая яхта устойчиво стоит на киле, и легкий кильблок нужен только для поддержки, чтобы корпус не завалился на бок. Грузим свинец, зачищаем кромки

аккумуляторных пластин не так-то просто. Я использовал отработанное масло, которое подливал в котел, чтобы огонь горел в объеме. Чистого свинца с пластин получается не более 50% их веса. За вечер в одиночку я успевал сделать семь чушек.

И вот, наконец, чушки легли в штабелях внутри лодки. Мы выкладывали очередной слой из трех чушек в балластном отсеке киля и заливали его расплавом из котла. Специально для удобства укладывания я добыл кузнечные клещи и похожие на них клепальные клещи. Киль нагревался, но несильно, даже эпоксидный грунт не пострадал. И дело пошло — меньше, чем за три рабочих дня, мы покончили с этим тяжелым и неприятным процессом.

У меня сложилось впечатление, что

ливаем мелочевку (путенсы, рымы).

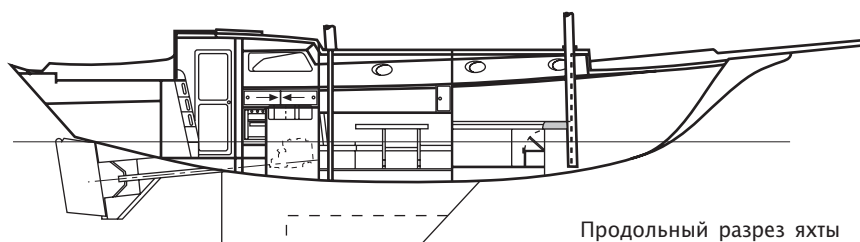
**5 декабря.** Надо установить рамки иллюминаторов, отшлифовать наружные швы на рубке и выполнить еще миллион операций. В лодке оказалось просторно, это действительно большая и очень крепкая яхта.

Холода наступили, как всегда, внезапно. Вся зима ушла на изготовление иллюминаторов, леерного ограждения и металлических деталей рангоута. Кроме того, пришлось поправить пару-тройку мест на палубе, где было много сварки (комингсы люков, кнехты) и где появились бухтины. Сильно мешали энергетический кризис и необычно холодная зима, хотя шлифовать швы на морозе даже приятно — не жарко, сухо и металл довольно долго не окисляется.

Осталось установить на место стаканы леерного ограждения и мартин-гика, на рубку — поручни. Все — палубу можно готовить к грунтовке.

Надо сказать, что на мелкие детали корпуса и рангоута ушел месяц работы и баллон аргона. Кое-что осталось недоделанным. Следующий месяц я потратил на малярные работы, еще неделя-две понадобятся на их завершение. Это без финишной окраски, только грунтовка. Дальше — ставим руль, пробки в дейвуд и спускаем лодку на воду для буксировки в яхт-клуб, на достройку.

**9 июня** в 22.00 бутылка шампанского была разбита о форштевень, и лодка стала на воду.



Продольный разрез яхты



стрингеров и шпангоутов для нанесения защитного грунта и делаем бимсы.

**8 октября.** Вчера закончили заливать свинец в балластные отсеки.

*Лирическое отступление. Чем мне нравится конструктор Дикс — так это своим безудержным оптимизмом. Он пишет: "Мы расплавили свинец в котле на открытом огне и залили в килевую рубку". Это три-то тонны! Сошлись мы с ним на том, что плавка свинца — один из самых неприятных моментов, который занимает многие-многое дни, проведенные у костра. Обычно строители приобретают лом свинца, который может стоить треть или даже четверть цены чистого металла в чушках. (Про специфику нашей страны я не говорю — до сих пор бывает, что свинец валяется буквально под ногами.) Для отливки чушек использовали старые металлические кухонные раковины. Мы приставили их к стенке гаража под углом и лили металл в углубление, получались аккуратные чушки по 15–25 кг. Металл расплавляли на костре. Оболочка кабеля — идеальное сырье: битум горит и быстро расплавляет металл. А вот выплавить свинец из*

чушки надо было делать поменьше, килограммов по 10. И еще одно: самый неприятный и малопроизводительный процесс — добывание свинца из отработанных аккумуляторов. Любой другой лом намного предпочтительней.

**13 октября.** Красим внутри корпуса. Пока не накрыта палуба, это намного проще — меньше запах. Бимсы и палубные стрингера уже готовы. Осталось поставить их на место. Когда мы разбирали стапель, то сняли с лодки только раму, оставив вспомогательные уголки на шпангоутах; теперь они используются как базовый уровень для монтажа палубы.

Набор палубы и рубки выставили быстро, затем уложили носовой и боковые участки палубы. Наконец-то есть палуба, по которой уже можно ходить! Пользуясь необычно высокой температурой начала ноября (цех не отапливается), мы успели завершить грунтовку наружной части корпуса, нанеся вторую компоненту покрытия — светло-серую.

**23 ноября.** Почти закончили монтаж обшивки рубки. Остались мелочи, типа комингсов кокпита, и задняя стенка рубки. Готовим все к сварочным работам, установ-

## КУБИК РУБИКА

**15 июня 2001 г.** лодка была поднята на стенку перед зданием яхт-клуба "Водник". Стальной корпус с мачтами весит 9 т при штатном водоизмещении яхты 11.6 т. Ватерлиния в носовой части находится примерно на полметра над водой, в корме — почти совпадает с КВЛ.

**26 сентября.** Стальной корпус обязательно должен быть защищен теплоизоляцией выше ватерлинии, иначе обитаемость будет совершенно неудовлетворительной из-за конденсата. Различные волокнистые материалы, которые обычно используются для утепления зданий, сильно набирают влагу, поэтому для моря малоприспособлены. Мы использовали пенопласт ПСБ-С толщиной 50 мм с приклейкой и заделкой стыков монтажной пеной (потом пенопласт придется еще покрасить какой-нибудь — лучше огнеупорной — краской для дополнительной защиты от конденсата). При монтаже пенопласта сразу приклеивали полиуретановым клеем к стрингерам и переборкам деревянные брусочки — сухари, к которым будет крепиться декоративная зашивка. Изначально планировалась изоляция напыленной полиуретановой пеной, однако это оказалось бы в несколько раз дороже.



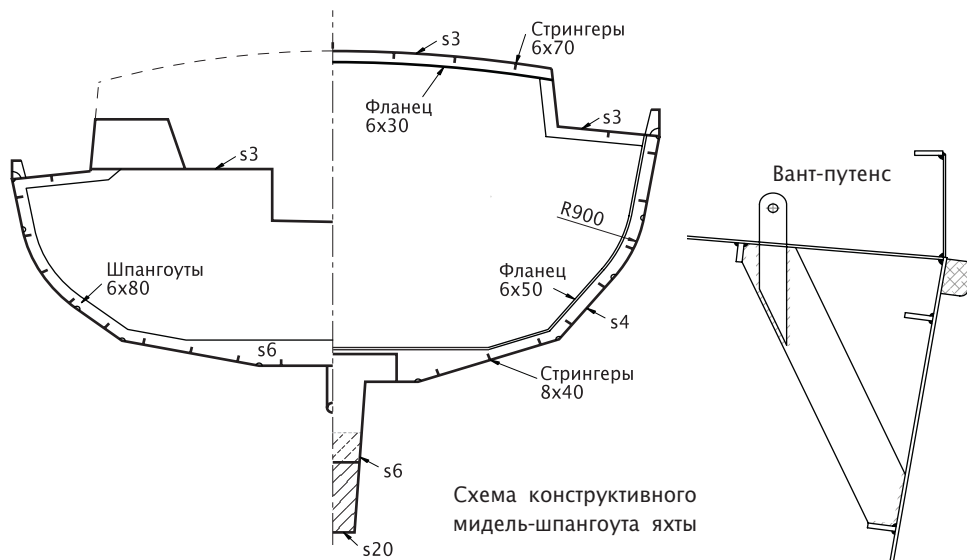


Схема конструктивного мидель-шпангоута яхты

**4 декабря.** Осень выдалась на удивление теплой, так что до конца ноября удалось завершить изоляционные работы и почти закончить установку зашивки. Борт зашивался фанерой толщиной 9 мм, подволок и рубка — 5 мм. Вся мебель также собирается из 9-миллиметровой фанеры. В носовой каюте появились контуры койки и шкафов, в цистернах и корпусе несколько новых дыр... Шланги, краны, трубы, кингстоны!

Пришло время затолкать в лодку двигатель с редуктором — пусть привыкают к месту. Они сиротливо стоят посреди лодки.

**29 мая 2002 г.** В носовой каюте работы почти завершены. Осталось покрасить, навесить дверки на шкафчики, светильники (провода уже на месте), закончили отделку — комингсы, рейки. В кают-компании идет монтаж вперемежку с покраской всех труднодоступных впоследствии мест, на палубе — сборка и монтаж вентиляционных коробок, установка брашпиля. Все это движется последовательно от форштевня в корму, так как должно быть сделано до монтажа листов подволока. Сын отшлифовал и отполировал поручни и леерные стойки и теперь занимается носовой оковкой, так что леерное ограждение уже на месте и пора думать о бушприте.

Я выяснил для себя интересную закономерность. Почти неважно, какого размера и веса деталь должна быть размечена, вырезана и подогнана. Материал тоже не играет большой роли. Но за день работы я успеваю сделать не больше трех деталей — листы обшивки, фанерные переборки, доньшки и полочки для шкафчиков — все едино! При этом большую часть времени отнимает разметка.

**4 сентября.** В целом интерьер почти готов. Осталось поставить на место деревянные детали — комингсы коек, обрамления металлических бимсов, детали отделки. Для их изготовления использована лиственница. Мне удалось приобрести высушенные доски толщиной 20 мм “нулевого” сорта.

Бушприт склеен из этих самых досок на эпоксидной смоле с добавлением древесной пыли. Чтобы намазать на поверхности досок такое количество смолы (больше 2 кг) и собрать пакет, мне понадобилось пять замесов. Чтобы смола не встала раньше времени, я использовал утреннее время и работал в тени. Нужно было быстро и тщательно перемешивать составляющие, а для ускорения дела выливать смолу на доску полосой прямо из бадейки, разравнивая потом шпателем. Я укладывал доски по одной, намазывая обе соединяемые поверхности. Пакет нужно было уложить на ровную поверхность, подложив полиэтилен. Доски следовало зафиксировать, чтобы они не сползли одна с другой. После стягивания струбцинами уложил пакет так, чтобы доски пакета встали на ребро, и проверил веревочкой осевую линию заготовки. В этом состоянии пакет еще можно подровнять, ослабив струбцины. Смола должна равномерно выдавиться по швам, но в то же время быть достаточно густой, чтобы не вытекать из соединения (для этого и добавляется древесная пыль). Все прошло удачно, и я еще успел снять излишки смолы с верхней плоскости заготовки. Сразу после этого появилось солнце, и процесс полимеризации пошел. На следующий день бушприт уже был обработан электрическим рубанком. Потом, когда лишний кусок заготовки был отпилен, появилась возможность проверить прочность склейки на разрыв: доски рвало “по живому”, но не по клеевому шву.

На металлических лодках чаще всего применяют привальные брусья из металла. На той же, хорошо известной россиянам “Гидре”, например, проектный привальный брус сделан из половинки трубы большого диаметра. Плюс очевиден: вырезал и приварил — быстро и просто. Но и минусов много: ржавчина от самых небольших царапин (все-таки это привальный брус, он первым касается кранцев, пирсов, по нему елозят чужие пароходы, отпорные крючья,

иногда якорные концы и сами якоря!), потеки по борту, так как снизу полукруглый профиль не отсекает воду с палубы; вмятины исправить тоже непросто.

На нашей яхте привальник 40x65 деревянный, ламинированный из двух слоев хорошей древесины и крепится на шпильках М8, вваренных в корпус; сначала просверлены отверстия в корпусе с шагом 300 мм, потом изнутри обварены по контуру вставленные снаружи шпильки, выступающие на 35 мм.

Технология довольно трудоемкая. Сначала 20 мм доски лиственницы склеивались на “ус” в полную длину (12 м).

Кстати, о заусовке. Это страшное для начинающего судостроителя слово. Необходимо срезать две доски под углом, обычно 8:1 (или 6:1 для неконструктивных соединений) и прочно склеить стык, чтобы получилось единое целое. Оказалось, что для подготовки досок идеально подходит ручная дисковая пила. В качестве верстака я использовал длинную и толстую доску, лежащую поперек кокпита на его комингсах. Вот прямо на эту доску я и прикрутил двумя шурупами направляющую из обрезка фанеры под углом заусовки. Получился кондуктор — опора пилы скользит по верхней поверхности доски, боковая сторона опоры — по направляющей. К боковой поверхности доски двумя струбцинами прихватываем доску ребром вверх, одно движение пилой — “ус” готов, ставим другую доску... После этого обе доски укладываем вместе одну на другую, чтобы поверхности заусовки продолжали друг друга, и слегка обрабатываем ленточной шлифмашинкой. Для склейки нужно зафиксировать доски относительно друг друга, точно совместить и обеспечить достаточное давление на стыке. Клеить можно эпоксидным клеем. Можно использовать и полиуретан, результаты примерно одинаковые. Полиуретан приятнее обрабатывать, он быстрее затвердевает, но эпоксидка намного дешевле.

После этого пакет досок устанавливаем на штатное место — на шпильки — и прижимаем струбцинами к фальшборту. Размечаем обе доски для сверления отверстий. Для этого на их боковой поверхности отмечаем положение каждой шпильки. Снимаем пакет с фальшборта, укладываем горизонтально, сверлим отверстия Ø10 в каждой доске отдельно по разметке с предварительной фрезеровкой углублений Ø22 в наружных досках для гаек. Готовим фанерные шайбы 25x25, их нужно около 80 штук. Предварительно я примерил внутренние доски с каждого борта, так как сомневался, удастся ли их надеть на шпильки. Оказалось все просто, если идти от середины борта к краям. В одиночку ставить такие “макаронины” удается при поддержке концов доски веревками. Сложней было потом снять эти доски, при-



шлось использовать клинья.

**Затем сборка:** внутренняя доска намазывается полиуретановым герметиком (“Клейберит 566” — клеяще-герметизирующая паста. Хотел сперва сделать “как положено”, но уж больно дорог “Сикафлекс”! А чем он принципиально отличается от проверенного “Клейберита”, выяснить не удалось). У меня уходило около 1.6 кг на борт. Притягивается к борту через фанерные шайбы штатными гайками. Излишки герметика сразу же убираются до того, как он встанет. В одиночку я установил внутренние доски на оба борта за полдня. На следующий день отвернул гайки, удалил шайбы и развел эпоксидку. В смолу (“ЭД-22”) я добавлял пластификатор и древесную пыль (ее нужно сыпать довольно много, чтобы клей меньше вытекал из соединения). На один борт уходило около 2 кг смолы, причем наносилась она только на внешнюю, лежащую на земле доску. Далее устанавливали доску на место, заворачивая гайки от миделя к оконечностям. Под гайки нужно ставить нержавеющие шайбы. Выдавливаемые излишки эпоксидки используются для шпаклевки точек крепления бруса вровень с рабочей поверхностью. Лишняя пара рук в этой работе не помешает. Втроем мы установили внешние доски привального бруса за вечер. Получилось хорошо. По весне нужно будет немного скруглить кромки фрезером и сделать по нижней кромке неглубокую канавку, хотя вода и так по борту уже не бежит.

**18 октября.** Месяцы пролетали один за другим. Казалось, недавно была весна, и вот температуры подбираются к нулю. Я уже приготовился к зиме — повесил полог на входе, приготовил обогреватель. Носовая каюта ждет покраски, кают-компания почти готова, кое-что надо еще подшпаклевать. Готовый планширь лежит в эллинге. Бушприт подогнан к своим местам крепления и тоже отправлен в эллинг, до весны.

**2003 г.** Зима ушла на изготовление дверей, шкафов, штурманского стола, комингсов коек. В самые холода я сидел дома и заплетал коуши на тросах. Настало время заказывать паруса и талрепы для стоячего такелажа.

Для стеньги, гафелей и гиков я приобрел 6-метровые трубы из легкого сплава АМг5 110x5 и 80x5. По сравнению с деревянным вариантом вес, прочность и долговечность выиграли, время сэкономлено, а по деньгам эти варианты примерно равнозначны.

В качестве основы “полосатых” пайолов использована фанера ФСФ (12 мм), подкрепленная ребрами жесткости 22x44 из дуба. На готовые пайолы уже в самом конце оборудования яхты укладывались рейки из лиственницы на эпоксидной смоле с наполнителем. Для фиксации реек и обеспечения постоянного зазора между



ними использовали временные шурупы с шайбами. Через сутки шурупы выворачивали и заливали в пазы эпоксидную смолу с наполнителем. Для подкрашивания пазов в черный цвет в смолу добавляли отработанный порошок от ксерокса. После высыхания нашего “бутерброда” ленточной шлифмашиной, последовательно уменьшая диаметр зерна шкурки, довели поверхность до кондиции, пропитали ее и покрыли семью слоями лака.

**6 августа.** Осталось совсем “по мелочам”. Дальше — малярные работы внутри лодки. В принципе все внутренние зоны уже покрашены, нужно подготовить и покрыть лицевые поверхности.

**29 августа.** Закрыв цистерны, подготовленные для налива. Лодка спроектирована со встроенными цистернами для воды и топлива, изготовленными как часть корпуса. Они расположены большей частью в фальшкиле над балластом и между флорами. Две — для воды — на 175 и 375 л, топливная — на 350 л. Между топливной и водяными цистернами — льяло для сбора воды, попавшей в корпус. Подготовка заняла довольно много времени. Внутренние поверхности водяных цистерн должны быть покрыты специальной эпоксидной краской, имеющей пищевой сертификат. Кроме заливного и расходного патрубка с краном каждая цистерна должна иметь воздушную трубку, выведенную как можно выше. Топливная, кроме того, — патрубок “обратки”.

**21 мая 2004 г.** Ну вот я и выбрался наружу. На стальном корпусе хорошо смотрится деревянный планширь. Наш собран из двух 20-миллиметровых досок из любимой лиственницы. Доски предварительно обрезали по форме корпуса и соединяли с заусовкой на 1:6. В нижней доске размечены и просверлены отверстия для крепления к стальному фальшборту. В отверстия вставлены винты М4 и затянуты так, чтобы гайки утопились в древесину. Затем приклеиваем верхнюю доску к нижней и окончательно обрабатываем. Сначала я

пытался сделать планширь одним куском, но, в конце концов, пришлось распилить заготовки каждого борта на три части; кроме того, отдельным куском был сделан планширь транца.

При постановке на место отдельные части планширя последовательно устанавливались на полиуретановом герметике (семь-восемь туб) и винтах. Предварительно древесина была пропитана и покрыта семью слоями морского лака. При этом оказалось удобным использовать две-три большие струбины для поджима планширя на место. Лишний герметик необходимо немедленно убрать и выровнять шов ветошью, смоченной уайт-спиритом (потом это сделать не удастся). Для такой работы нужна еще пара или две рук, в одиночку успеть довольно трудно.

Надводный борт окрашен “на финиш” алкидной эмалью — обычным “Эмпилсом”, причем в синюю эмаль добавлены красная и чуть-чуть черной, чтобы получился темно-синий. Лодка, в принципе, подготовлена к постановке мачт. Ждем улучшения погоды, красим мачты, надеваем брюканец (мы в зоне циклона, так что уже третий день я сижу внутри и занимаюсь лакировкой).

Фок-мачта яхты проходит сквозь палубу. Мы установили ее без стоячего такелажа краном, затем завели ванты и форштаг с предварительно заплетенными огонами с одной стороны. Осталось измерить точную длину и заплести оставшиеся огоны. Для брюканца использована баннерная ткань, склеенная “Лактайтом” — суперклеем. Мачта раскреплена в пяртнерсе деревянными клиньями.

Грот-мачту ставили при помощи подъемной стрелы и талей в четыре лопаря. Стрелу соорудили из гафеля, поднятого на фок-мачте. Легко управились вчетвером, причем тали выбирал один человек. За субботу мы проделали это два раза — сначала поставили мачту и уточнили размеры вант, потом мачту опустили, заплели огоны и поставили еще раз. □





Владимир Богданов. Фото автора

# Швертбот «ЮНГА»

Сразу же подчеркнем, что этот проект никак не претендует на то, чтобы стать долгожданной основой национального класса. Да в современных условиях сама возможность и необходимость культивировать какой-то гипотетический новый класс в качестве национального у многих вызывает вполне оправданные сомнения.

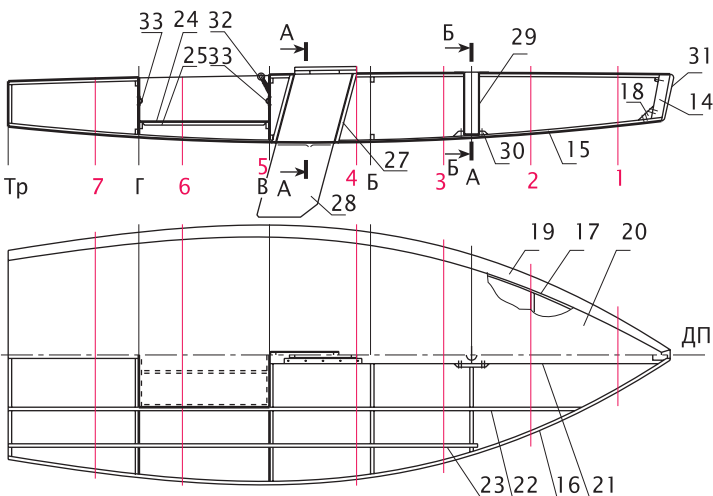
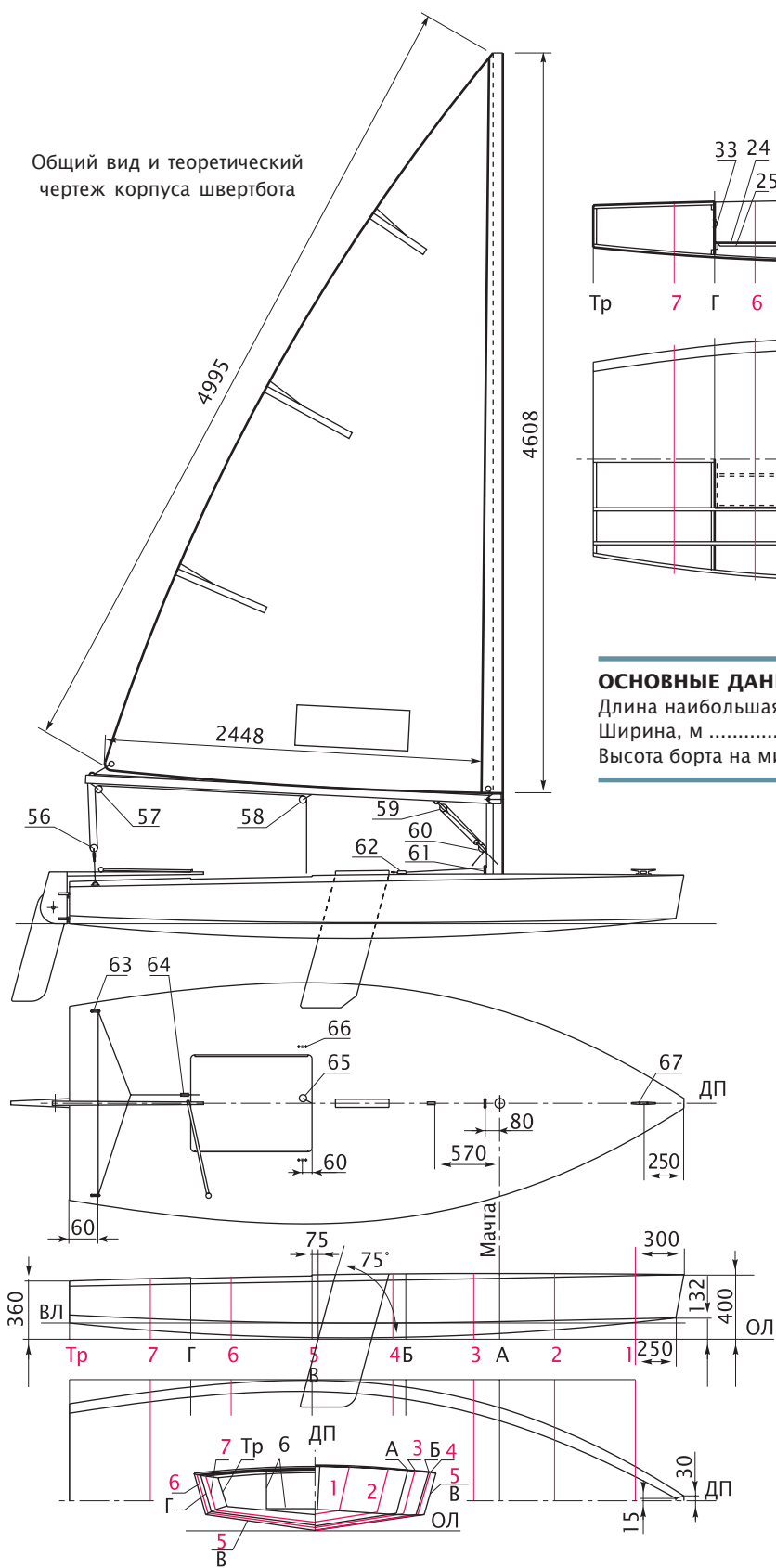


**Ш**вертбот «Юнга» задумывался как неприхотливое, безопасное, простое в управлении и дешевое в постройке пляжно-прогулочное судно — одиночка или двойка — для прокатных станций. Разрабатывался проект по заказу курорта «Красное озеро», расположенного на берегу одноименного озера Карельского перешейка. Фирма «Викинг» уже построила по этому проекту три швертбота. В дальнейшем, однако, потребовалось расширить сферу использования швертбота — учесть интересы тех, понемногу набирающих силы парусных секций и кружков, которых уже не могут удовлетворять сугубо детские «Оптимисты» и «Кадеты». Следующим этапом подготовки молодого яхтсмана считается «Лазер», но круглоскулые стеклопластиковые корпуса швертботов этого класса довольно дороги и совершенно не рассчитаны на единичную или малосерийную постройку силами коллективов любителей. В этом смысле «Юнга» представляет собой остроскулый фанерный вариант «Лазера», позволяющий принять его в качестве тренировочного судна на вооружение даже сравнительно маломощным парусным центрам, объединяющим детей и взрослых.

Вооружение кэт на свободной от стоячего такелажа поворотной мачте ничем не отличается от вооружения «Лазера». Автор считает, что для начинающих яхтсменов управление →



Общий вид и теоретический чертеж корпуса швертбота



## ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ШВЕРТБОТА "ЮНГА"

Длина наибольшая, м ..... 3.8    Вес, кг ..... 72  
 Ширина, м ..... 1.5    Площадь паруса, м<sup>2</sup> ..... 6.0  
 Высота борта на миделе, м ..... 0.4

## СПЕЦИФИКАЦИЯ ДЕТАЛЕЙ И УЗЛОВ КОРПУСА И ОБОРУДОВАНИЯ ШВЕРТБОТА

1 — флортимберс, сосна, 20x50; 2 — топтимберс, сосна, 20x50; 3 — бимс, сосна, 20x50; 4 — фанера, 4 мм; 5 — кница, фанера, 4 мм; 6 — сосна, 20x50; 7 — фанера, 10x120x200; 8 — фанера, 10x100x110; 9 — сосна, 20x25; 10 — сосна, 20x160; 11 — фанера, 10 мм; 12 — шергень, сосна, 20x100x1000; 13 — стойка, сосна, 20x60; 14 — форштевень, сосна, 60x100; 15 — киль, сосна, 25x120; 16 — привальный брус, сосна, 30x30 (склеить из 15x30); 17 — стрингер скуловой, сосна, 30x30 (склеить из 15x30); 18 — кноп, сосна; 19 — обшивка борта, фанера, 4 мм; 20 — обшивка днища, фанера, 4 мм; 21 — карленгс, сосна, 20x100; 22 — стрингер палубный, 20x25; 23 — стрингер палубный, 20x25; 24 — фанера, 4 мм; 25 — сосна, 20x25; 26 — обшивка палубы, фанера, 4 мм; 27 — швертовый колодец; 28 — шверт; 29 — стакан для мачты, алюминиевый сплав; 30 — степс, фанера бакелизир.; 31 — водорез, дуб; 32 — оковка вертлюжного блока, нерж. сталь; 33 — обушок крепления ремня, нерж. сталь; 34 — перо руля, фанера, сосна, стеклопластик; 35 — румпель; 36 — удлинитель румпеля; 37 — щека рулевой коробки, фанера бакелиз., 5 мм; 38 — сосна, 20x30; 39 — рулевая петля верхняя, нерж. сталь; 40 — рулевая петля нижняя, нерж. сталь; 41 — ось верхняя, нерж. сталь; 42 — ось нижняя, нерж. сталь; 43 — пружина, 1.5 мм, нерж. сталь; 44 — оковка румпеля, нерж. сталь; 45 — оковка румпеля, нерж. сталь; 46 — фанера, 4 мм; 47 — сосна; 48 — сосна; 49 — шпонка, сосна, 30x30; 50 — планка, дуб, 20x50x320; 51 — сосна, 25x50x320; 52 — фанера бакелиз., 10 мм; 53 — ось, пруток диам. 12 мм, нерж. сталь; 54 — шайба, нерж. сталь; 55 — кольцо, фанера бакелиз., 10 мм; 56-58 — блоки проводки гика-шкота; 59, 60 — блоки оттяжки гика; 61 — палубный блок; 62, 64 — щелевые стопора; 63 — палубные рымы; 65 — подпружиненный вертлюжный блок; 66 — эксцентриковые стопора; 67 — носовая утка.

## ТАБЛИЦА ПЛАЗОВЫХ ОРДИНАТ ШВЕРТБОТА

ЛИНИЯ	№ ТЕОРЕТИЧЕСКОГО ШПАНГОУТА (шпация 500)							Тр
	1	2	3	4	5	6	7	
	ВЫСОТЫ ОТ ОЛ, мм							
Палуба в ДП	402	405	407	404	398	—	376	360
Борт	394	383	374	365	356	348	338	328
Скула	126	114	107	100	100	111	127	150
Киль	103	55	20	3	2	20	54	100
	ПОЛУШИРОТЫ ОТ ДП, мм							
Борт	210	455	615	715	750	730	672	600
Скула	148	385	540	636	670	658	610	542



одним парусом намного проще, чем двумя (тем более — при выходах в одиночку); кроме того, новичок быстрее знакомится с работой паруса и выполнением поворотов.

Готовый «Юнга» прошел испытания с самыми разными вариантами нагрузки (вплоть до четырех человек). Некоторые изменения в оснастке, рекомендованные редактором парусного отдела «Кия», учтены в приводимых чертежах. Непотопляемость обеспечена разделением подпалубного объема на три отсека.

Конструкция корпуса довольно проста. Хотя технология его постройки не представляет ничего нового, приведем краткую инструкцию.

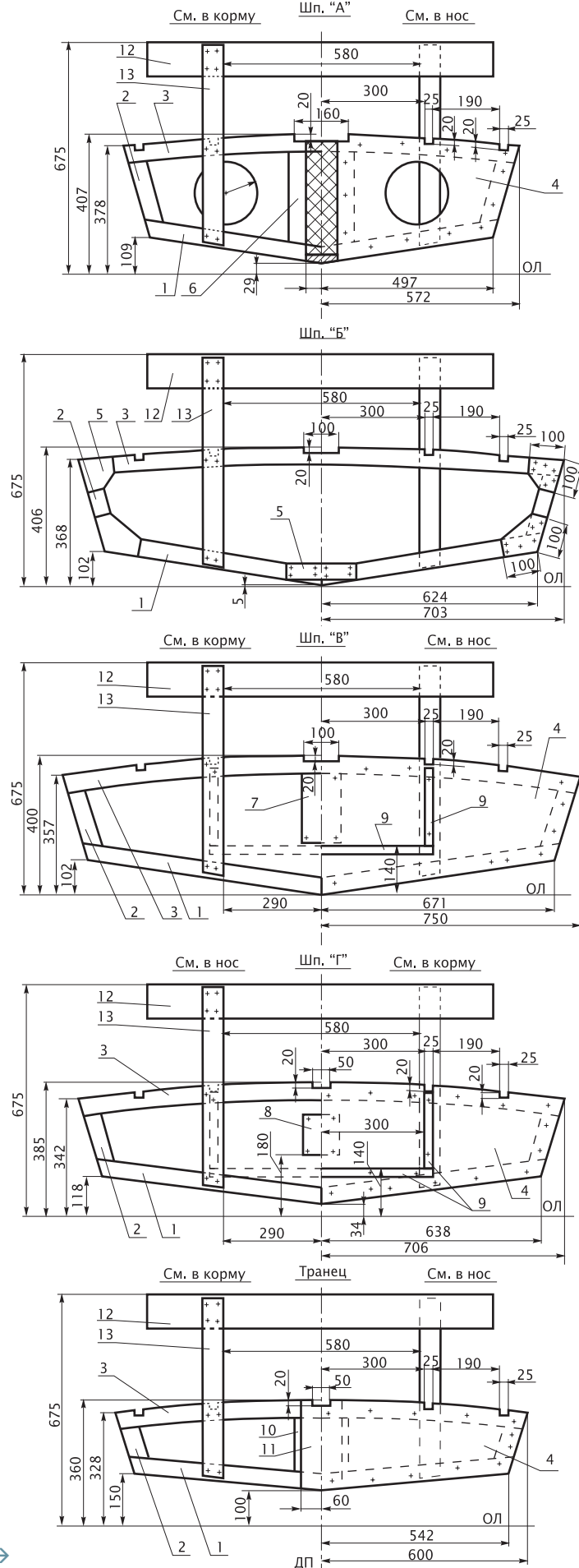
1. Делаем ступень размерами 800×4000 мм. Чтобы ступень была жесткой, собираем его из двух сосновых досок сечением 50×150, не менее, соединенных перекладинами. По конструкции он напоминает узкую дверную коробку, уложенную плашмя на полу. Верхние плоскости досок должны быть отфугованы, т. е. ровно выструганы по прямой линии. Собираем ступень, используя гвозди длиной не менее 150 мм. Если пол помещения имеет уклон, то ступень выставляем по уровню при помощи деревянных подкладок между профильными балками и полом.

2. Собираем шпангоуты. Сначала разбиваем рабочий плаз на шпите фанеры или оргалита; для работы укладываем его на стол размерами 800×1500 мм. На плазе размечаем только практические шпангоуты. Детали для сборки шпангоутов вырезаем из сухой прямослойной сосны без сучков, сечением 20×50.

Укладываем на плаз по линиям шпангоута заготовки и размечаем линии реза флортимберсов (дет. 1), топтимберсов (дет. 2) и бимса (дет. 3), вырезаем их и затем снова укладываем на плаз точно по линиям. Для того чтобы детали не смешались в процессе сборки, каждую из них временно крепим к плазу небольшими шурупами. Далее соединяем дет. 1 с дет. 2; дет. 2 с дет. 3 и дет. 1 правого борта с дет. 1 левого борта кницами (дет. 5) на клею и шурупах. Затем укладываем на линию шпангоута на плазе — шпангоут-планку 12 и фиксируем ее также при помощи временных шурупов. Соединяем шпангоут-планку и дет. 1 и 3 при помощи стоек (дет. 13) шурупами (без клея).

После затвердевания клея шпангоутную раму снимаем с плаза, вывернув все временные шурупы. Готовую шпангоутную раму укладываем на лист фанеры; обчерчиваем шпангоут по наружному контуру и вырезаем зашивку шпангоута (дет. 4). После этого остается только при помощи клея и шурупов прикре-

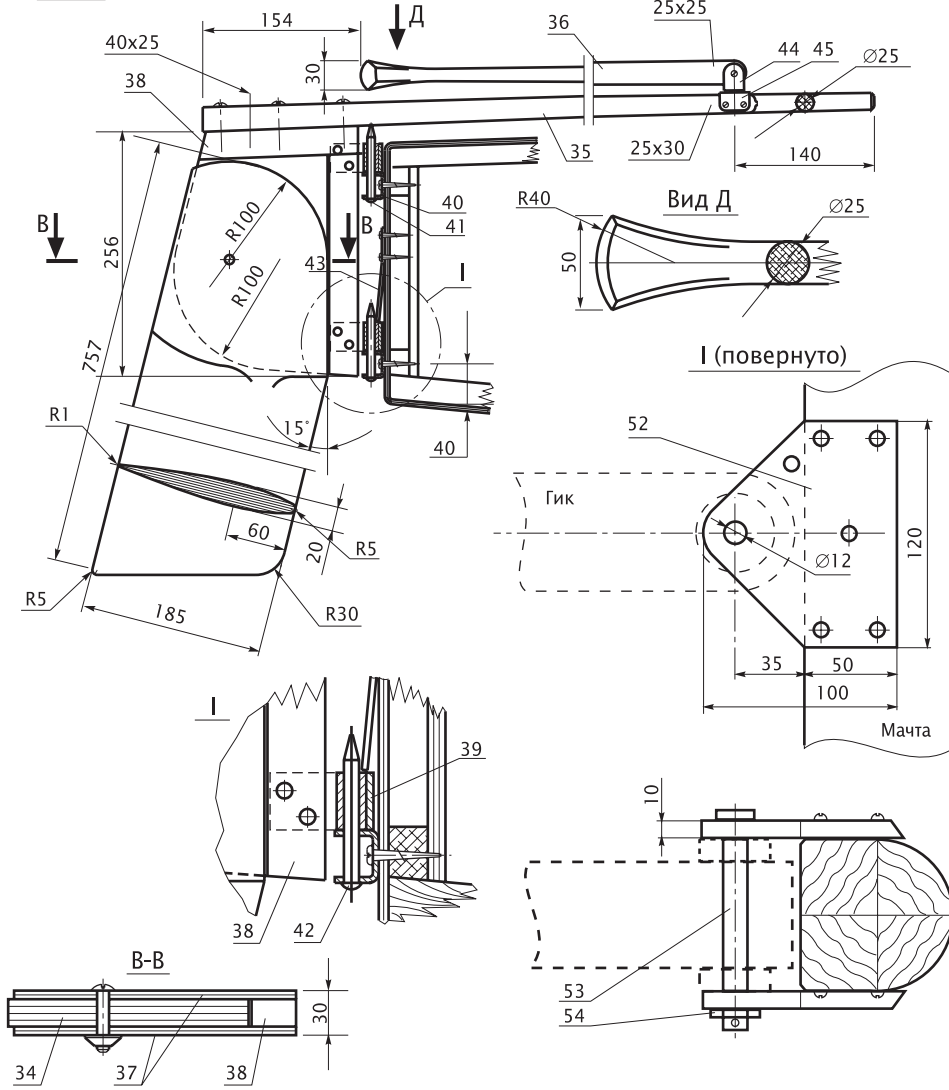
## Сечения по конструктивным шпангоутам



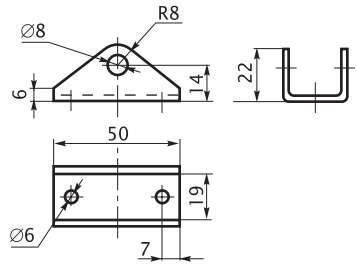


## Чертежи деталей вооружения и оборудования швертбота

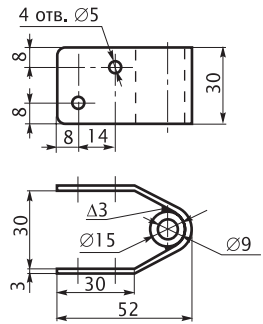
Руль



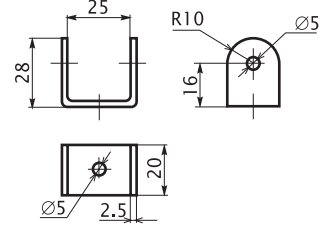
Дет. 40



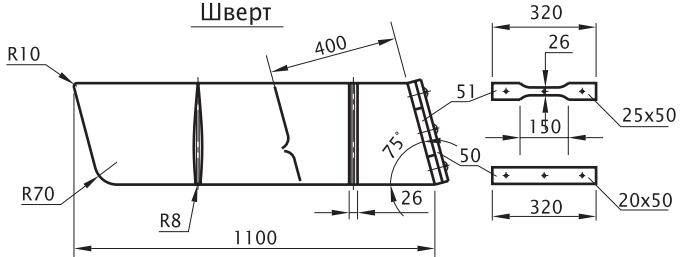
Дет. 39



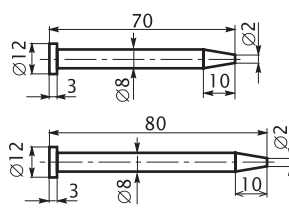
Дет. 44



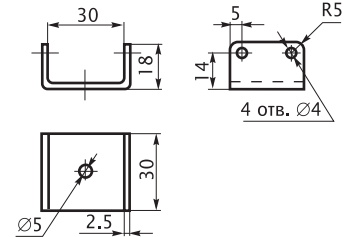
Шверт



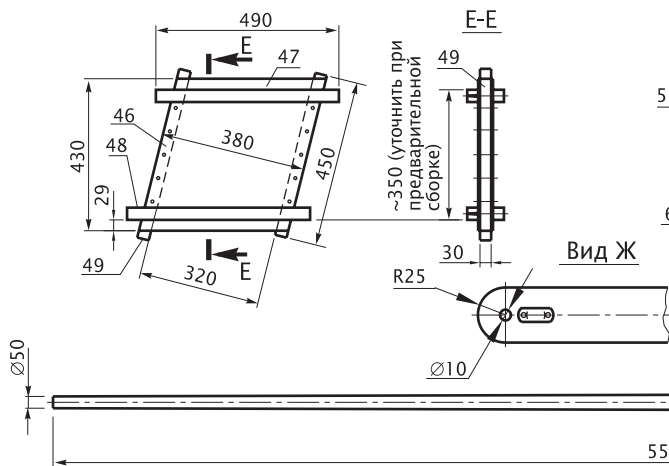
Дет. 41 и 42



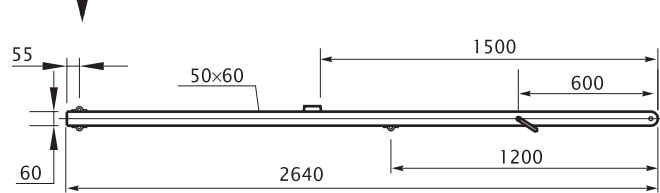
Дет. 45



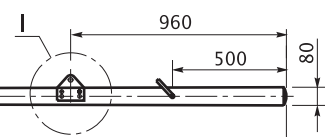
Швертовый колодец



Гик



Мачта





пить зашивку к шпангоуту.

На шпангоутах “В” и “Г” ставим на клею и шурупах бруски (дет. 9), которые будут служить в дальнейшем для формирования кокпита. Аналогично изготавливаем и транец.

Шпангоут “Б” фанерной зашивки не имеет.

На каждую шергень-планку каждого шпангоута наносится (на плазу) линия ДП, по которой шпангоут будет точно выставлен на стапеле килем вверх. При установке шпангоуты ориентируются относительно туго натянутой в ДП струны.

Шпангоуты временно крепятся к стапелю укосинами 20×40.

После того как все шпангоуты и транец выставлены и закреплены, вырезаем в них гнезда под киль. Затем укладываем в эти гнезда киль и временно крепим его к каждому шпангоуту и форштевню шурупами. Нижнюю часть форштевня притягиваем к поперечной доске стапеля и крепим шурупами. Киль окончательно соединяем с поперечным набором, форш-

тевнем и транцем на клею и шурупах.

Теперь делаем в каждом шпангоуте и в транце вырезы-гнезда для прохода привальных брусков и скуловых стрингеров, каждый из которых склеен из двух реек сечением 15×30. На форштевне размечаем места притыкания концов продольного набора.

Удобнее всего формировать эти продольные связи следующим образом. Укладываем рейку в гнездо на шпангоуте “В” и притягиваем ее шурупом; затем поочередно крепим рейку к шпангоутам “Г” и “Б”, далее к транцу и шпангоуту “А”. Остается подрезать рейку под таким углом, чтобы она притыкалась к форштевню точно по разметке, и притягиваем ее шурупом. Аналогично устанавливаем рейку скулового стрингера, но на другом борту. Затем гнезда смазываем густым клеем, и рейки скулового стрингера притягиваем к шпангоутам, транцу и форштевню шурупами уже окончательно.

Установленная рейка должна быть на всей длине намазана клеем, после

чего вторая рейка постепенно, начиная от форштевня, притягивается к первой струбцинами с шагом не менее 200 мм. Если такого количества струбцин нет, можно использовать “жимки” любой конструкции, важно только, чтобы вторая рейка была плотно притянута к первой по всей длине стрингера.

Аналогичным образом формируются и привальные брусья.

После затвердевания клея, в качестве которого лучше всего использовать эпоксидную смолу, со всего набора снимаем малку для возможности плотного прилегания листов обшивки.

3. Далее приступаем к изготовлению шаблонов, по которым будут вырезаться в чистый размер (без припуска) листы наружной обшивки. Шаблоны удобно делать из оргалита. По длине детали обшивки соединяем широко известным способом “на ус”.

Сначала обшиваем борта. Полотнища обшивки притягиваются к набору и ставятся на клей и шурупы диам. 4 длиной 20–25 мм. Когда клей

## КОММЕНТАРИИ ПАРУСНОГО ОТДЕЛА “КИЯ”

■ Мы испытывали швертбот “по месту прописки” — на Красном озере — осенью 2004 г. Закрытая от волны акватория озера в сочетании с неустойчивым порывистым ветром силой от 1 до 4 баллов позволила почувствовать поведение этой яхточки в самых разных условиях.

К несомненному плюсу швертбота следует отнести технологичность его постройки, позволяющую в самых примитивных условиях силами детского яхт-клуба или спортивной школы организовать сравнительно массовый выпуск таких судов. Сам по себе швертбот можно назвать упрощенным до крайности вариантом “Луча” (или “Лазера”), поэтому им можно заполнить определенную брешь между “Оптимистами” и “Кадетами”, с одной стороны, и более сложными, тяжелыми и дорогими “Лазерами” и “Летучими голландцами” — с другой. Простота конструкции с разворачивающейся на плоскость фанерной обшивкой позволяет без особого труда небогатым региональным ДСПШ и сохраняющимся (а кое-где — и возрождающимся) детским яхт-клубам при крупных предприя-

тиях строить одинаковые по весовым характеристикам дешевые лодки. В результате в сравнительно короткий срок может появиться гоночный и учебно-тренировочный флот, состоящий из однотипных судов.

Подготовка швертбота к спуску на воду проста и заключается в установке мачты в степс, а шверта — в колодец. Кокпит на первый взгляд кажется несколько тесноватым для взрослого человека, но потом выясняется, что в самый раз. Неудобен румпель — он слишком длинен и при поворотах приходится изгибаться, чтобы перенести его на другой борт. Его следует укоротить и добавить удлинитель, чтобы увереннее чувствовать себя при маневрах. Следует продумать и систему ножных ремней для откренивания — в нынешнем варианте она себя не оправдывает.

Проводка гика-шкота тоже нуждается в улучшении — нижний блок обязательно должен быть подпружинен, в противном случае запутывание шкота вокруг основания блока практически неизбежно (что и случилось в итоге). Усилия на шкотах, даже на порывах, сравнительно не-

большие и вполне по силам тренированному ребенку (тем более — юноше).

На воде яхточка ведет себя неплохо. Немного тащит воду за транцем при слабом ветре (с тяжелым экипажем), демонстрируя неплохую центровку. При усилении ветра “Юнга” хорошо разгоняется и довольно быстро выходит на глиссирование — нам удалось замерить максимальную скорость в 10.8 уз. На этой скорости швертбот идет весьма уверенно, но уже проявляет легкую тенденцию к приведению на ветер — именно тенденцию, сказать, что лодка “лежит на руле”, нельзя. Закрытая акватория не дала нам возможности проверить поведение судна на волнении — здесь, как и у любого широкого остроскулового судна с почти плоским днищем, свои тонкости.

“Юнга”, естественно, может опрокинуться (на то он и швертбот) — нам пришлось с этим столкнуться, и отчасти виной тому заклинившиеся под нижним блоком шкоты (вот почему блок должен быть подпружинен!) и занятая GPS вторая рука (опрокидывание произошло как

раз при попытке предельно разогнать яхточку, поэтому данные с дисплея снимались постоянно). Ничего страшного не произошло бы, не будь как раз у этого экземпляра швертбота очень легко движущегося в колодце шверта — не успел яхтсмен забраться на него, как шверт выпал из колодца и был таков. Поставить же “Юнгу” без шверта на ровный киль в одиночку оказалось совершенно невозможно, даже отдав мачту. И тут надо добавить, что держаться за корпус швертбота, находясь в воде, практически не за что (и залезть на днище не получится) — впрочем, добавить на транец пару ручек несложно. Зато корпус швертбота обладает большой плавучестью, позволяющей подерживать двух человек.

Следует заметить, что все описанные огрехи — неизбежные “детские болезни” и следствие кустарной технологии изготовления конкретного “подопытного” образца. Они ни в коей мере не являются органическими недостатками “Юнги”, что позволяет нам рекомендовать ее к постройке силами детских спортивных учреждений.



затвердеет, состругиваем рубанком припуск фанеры на скуле (если он имеется). Аналогично устанавливаем обшивку днища. Шаг шурупов по набору — 150 мм.

Вырезаем в днище отверстие под швертовый колодец. Крепим на форштевне водорез.

При помощи рубанка и наждачной бумаги формируем скулу радиусом 8–10 мм. Грань между бортами, днищем и транцем делаем радиусом 5 мм. Прошкуриваем зашпаклеванные места на обшивке, затем оклеиваем корпус стеклотканью ТГВС09 на эпоксидном связующем в два слоя на днище и одним слоем — на бортах.

4. После отверждения эпоксидной смолы можно снять корпус со стапеля. Для этого вывинчиваются все шурупы, крепящие к стапелю форштевень, шергень-планки и укосины. Все эти временные детали удаляются из корпуса, поставленного на ровный киль в заранее изготовленный киль-блок.

5. Порядок сборки швертового колодца таков. Щеки колодца (дет. 46) желателно вырезать из бакелизированной фанеры толщиной 5 мм и с одной стороны оклеить одним слоем стеклоткани; с другой стороны ставится на клею и шурупах нижняя планка (дет. 42 из рейки 25×30), при помощи которой швертовый колодец притягивается к килю. Та сторона шпонки (дет. 49), которая будет соприкасаться со швертом, также должна быть оклеена стеклотканью.

После затвердевания киля собираем швертовый колодец при помощи шурупов (пока без клея) и вставляем его в отверстие, заранее выпиленное в киле. Нижние планки притягиваем шурупами к килю (без клея).

Затем можно уложить в гнездо шпангоутов карленгс (дет. 21) между форштевнем и шпангоутом “В”. В карленгсе предварительно делаем отверстие для швертового колодца (как в киле). Прочерчиваем на щеках колодца линию соприкосновения с карленгсом. По этим линиям (после разборки швертового колодца) на каждую щеку будем крепить верхние планки (дет. 47), через которые в дальнейшем крепится карленгс. Только после всего этого можно собирать швертовый колодец в корпусе окончательно.

Все соединения этого узла необходимо делать особо тщательно, чтобы предотвратить попадание воды через швертовый колодец в корпус. Чтобы смола не стекала и не появилось непроклеенных мест в соединениях, надо “загустить” эпоксидную смолу

мелкими опилками — отходами от шлифовальных машинок; смолу следует наносить шпателем обильно на обе соединяемые детали. При запрессовке соединяемых деталей шурупами лишняя смола выдавится, и ее можно будет удалить, пока смола не “встала”.

6. Большое внимание следует уделить установке подмачтового стакана (дет. 29). Стакан должен плотно (без зазора) входить между вертикальными стойками (дет. 6) шпангоута “А”. Для этого от палубы до киля удаляются: часть бимса, части топтимберсов у киля и часть шпангоутной зашивки (фанера). Этот удаляемый участок шпангоута “А” на чертеже заштрихован линиями “крест на крест”. В карленгсе также делается отверстие диаметром, равным наружному диаметру стакана. В месте притыкания подмачтового стакана к килю ставится степс (дет. 30), изготовленный из четырех слоев 10-миллиметровой бакфанеры. Степс крепится к килю на клею и шурупах. Стакан должен входить в степс без зазора.

7. Палубные стрингеры (дет. 22 и 23) также крепим при помощи клея и шурупов. Затем вырезаем из фанеры бортовые стенки кокпита. На нижний край этих стенок крепим бруски 25×25, на которые будет опираться дно кокпита; верхняя часть притягивается к палубному стрингеру шурупами и ставится на клей. После этого можно вырезать из фанеры дно кокпита (дет. 24) и усилить его ребрами жесткости (дет. 25). Дно кокпита ставится на место как обычно — на клею и шурупах; углы между дном и стенками кокпита заполняются шпаклевкой из эпоксидной смолы и мелких древесных опилок.

После этого можно приступать к установке палубного настила. Изготавливаются шаблоны и по ним вырезаются из 4-миллиметровой фанеры заготовки. Настил крепим к набору клею и шурупами диам. 4×20–25 с шагом 150 мм.

После затвердевания клея при помощи рубанка и наждачной бумаги обрабатывается грань между бортами, транцем, стенками кокпита и палубой, чтобы появился радиус менее 8–10 мм.

После обработки всей поверхности наждачной бумагой можно приступить к оклейке палубы и кокпита одним слоем стеклоткани Т11-ГВС9 на эпоксидном связующем.

8. После затвердевания стеклопластика вставляем в гнездо подмачтовый стакан. Между палубой и фланцем стакана ставим кольцо из бакфанеры толщиной 10 мм на густой шпаклевке из эпоксидной смолы. Через фланец стакана проходят два шурупа, которые притягивают фланец к настилу палубы. Затем весь корпус прошкуриваем наждачной бумагой, шпаклюем эпоксидной шпаклевкой с последующим прошкуриванием электрическими шлифовальными машинками и окрашиваем эпоксидной краской в два слоя.

9. Шверт и перо руля должны иметь в качестве основания бакелизированную фанеру толщиной 5–10 мм. На фанеру с каждой стороны приклеиваем сосновые рейки, затем профилируем те части, которые будут находиться в воде, и оклеиваем одним слоем стеклоткани на эпоксидной смоле. Далее поверхность шпаклюем и прошкуриваем наждачной бумагой. Окрашиваем шверт и перо руля эпоксидной краской в два слоя.

10. Дельные вещи — утку, стопора, обушки, петли рулевого устройства — ставим с использованием герметика и латунных шурупов.

Мачту собираем на клею из четырех сухих сосновых реек сечением 45×45 без сучков. Гик можно сделать цельным также из сухой сосны без сучков. Рангоут — мачту и гик — после ошкуривания необходимо пропитать эпоксидным клеем “ЭПОВИН” в два слоя.

11. Парус, надеваемый чулком на мачту, целесообразно заказать в специализированной фирме. □

ВСЕ АСПЕКТЫ АРХИТЕКТУРЫ И ДИЗАЙНА  
МОТОРНЫХ, ПАРУСНЫХ И ГРЕБНЫХ СУДОВ

**ООО «Архитектурная  
мастерская Романовского»**

а также проектирование судов, систем и оборудования;  
размещение заказов на предприятиях Санкт-Петербурга и России

СПб, наб. р. Мойки, д. 5, кв. 92, Тел. (812) 312-6605, тел./факс (812) 573-7233,  
моб. 8-911-955-7610; [amrom@mail.ru](mailto:amrom@mail.ru)



# УХОД ЗА КОРПУСОМ из стеклопластика

Принято считать, что суда, построенные из армированной стекловолокном пластмассы, не требуют ухода, тем не менее это не так. Их корпуса следует не только мыть, но и натирать восками и полировать. Для мытья принято использовать синтетические чистящие средства, а палубы с предохраняющим от скольжения покрытием чистят сухой жесткой щеткой и легким раствором мыла. А вот применять сильные растворители или песок, даже совсем мелкий, недопустимо: в тонком поверхностном слое при этом легко возникают царапины.

Сегодня существуют специальные чистящие средства и средства ухода за стеклопластиковыми конструкциями, которые содержат, как правило, силикон, воски и тефлон. В принципе, можно использовать и средства по уходу за автомобилем, за исключением органических растворителей, растворов соды, трихлорэтилена. Ацетон и четыреххлористый углерод надо применять очень осторожно.

При ремонте наружной обшивки важно очень тщательно зачищать поверхности, чтобы новые покрытия хорошо приклеивались.

**!** В соответствии с законом о защите водных акваторий запрещено “загрязнение воды в портах и вблизи судоходных путей мыльными растворами или другими чистящими средствами”.

Особое внимание надо уделять царапинам, чреватым развитием “пузырьковой болезни” — осмоса, т. е. химического процесса гидролиза, развивающегося вследствие проникновения, или диффузии, воды сквозь тонкий слой гелькоута и появления в ламинате пузырей. Поэтому маленькие царапины (без повреждения находящегося под декоративным покрытием слоя ламината) ремонтируют, применяя гелькоут, а повреждения, при которых оголяются стекловолокна, следует сразу зашпаклевать двухкомпонентным эпоксидным клеем, так как ламинат легко впитывает воду, которая может привести к еще большим повреждениям. Так, в Санкт-Петербургском Речном яхт-клубе в 2004 г. тщательно ошкурили корпус перед окраской и... поставили на два осенних месяца под водостоки крыши. Естественно, все волокна стеклопластика на полиуретановой основе, которой она была оклеена (до этого покрыта эпоксидным грунтом), хорошо намокли и, если не разрушатся, то не скоро отдадут влагу — предстоит вакуумирование обшивки.

Осмотические пузыри, обычно круглой в плане формы диаметром 2 см и более, располагаются между слоя-

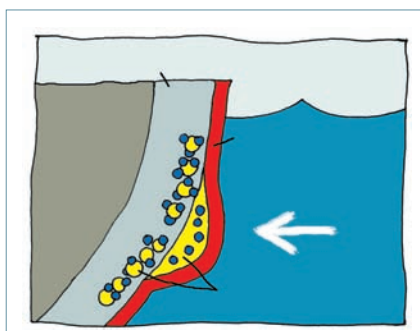
ми стеклоткани (они остаются в ламинате даже при самой тщательной работе). При их вскрытии вытекает струйка кислого раствора с резким запахом.

Полезно знать, что полиэфирные смолы на основе изофталевой кислоты (изосмолы) менее склонны к образованию пузырей по сравнению с широко используемой в производстве ортофталевой смолой. Еще лучшую водостойкость имеет изофталькислотная — неопентилгликолевая смола (Iso — NPG). Стекломаты со связующим на базе поливинилацетата более склонны к образованию пузырей, чем проклеенные полиэфирными порошками.

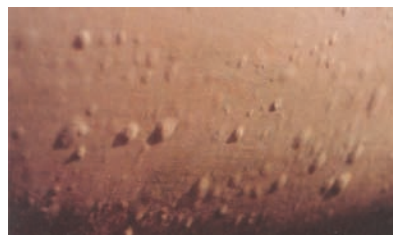
Благодаря своевременным специальным мерам можно значительно уменьшить опасность образования осмоса.

## Основные этапы ремонта корпуса из стеклопластика следующие:

- Вначале закрывают пробками все забортные отверстия: водозаборники, сливные кингстоны, чтобы случайно не забить их грязью при работе.
- Защищают от загрязнения и повреждения подшипники руля, валопровода, хвостовик гребного вала, если вал не был демонтирован.
- Уточняют положение ватерлинии по границе обрастания и отмечают новое положение наклеиванием защитной липкой ленты.
- Укрывают корпус судна пленкой от проникновения пыли на палубу и внутрь судна.
- Зачищают корпус шкуркой от обрастания и загрязнений, предварительно попробовав на небольшом участке.
- Осматривают корпус и выявляют язвы в наружной обшивке, просушивают ее (лучше всего — вакуумированием,



Процесс поглощения влаги и разрушения ламината постепенно ускоряется, и влага поглощается быстрее, чем покидает корпус. В результате начинается вспучивание покрытия — появление пузырей.



при котором происходит довольно интенсивное испарение влаги, вплоть до ее кипения).

■ Шпаклюют отдельные повреждения эпоксидной шпаклевкой. Хорошие результаты дает использование полиуретановой шпаклевки, не дающей усадки и поэтому не приводящей к образованию в пластике внутренних напряжений. Такая шпаклевка прочна, эластична, водонепроницаема.

■ При больших площадях повреждений удаляют верхние вздувшиеся слои стеклопластика с гелькоутом.

■ Кромки сквозных отверстий сошлифовывают на конус, наносят шпаклевку и затягивают в отверстие стеклоткань, пропитанную эпоксидным или полиэфирным связующим, тщательно прикатывая изнутри и снаружи.

■ Наносят грунт на металлический плавник. Затем шпаклюют щель между фланцем металлического кия и кор-



пусом эластичной полиуретановой шпаклевкой. Целесообразно сначала снять балластный киль, а затем установить его на место, промазав фланец кия и отверстия болтов крепления кия эластичной полиуретановой шпаклевкой.

- Переход от корпуса к плавнику покрывают стекломатериалом, пропитанным связующим.

- Значительные неровности на корпусе шпаклюют эпоксидной шпаклевкой или шпаклевкой с ранее примененным связующим.

- Наклеивают на места повреждений сначала узкие, затем все более широкие слои стекломатериалов, пропитанных клеем.

Применять следует только конструкционные стекломатериалы, прежде всего стеклоткани, обеспечивающие наибольшую прочность и легкость. Стеклохолсты и маты ускоряют и упрощают работу. Стекломатериалы для работ с эпоксидными или с полиэфирными смолами различаются защитными покрытиями и имеют разную маркировку.

**!** Применение стеклотканей с парафиновыми замасливателями недопустимо. Судостроители-любители обычно освобождают стеклоткань от парафина обжиганием или прополаскиванием ее в растворителях.

Шпаклюют оклеенные поверхности после отверждения стеклопластика. Иногда перед этим большие выступающие неровности зачищают, чтобы снизить расход шпаклевки и упростить последующую работу, но большая шлифовка может повредить уже наклеенные слои стеклопластика.

- Зачищают и шпаклюют переход от корпуса к килю, скег, руль.

- Шлифуют всю отремонтированную поверхность плоскими или орбитальными шлифовальными машинками. Эта работа является основной в подготовке корпуса яхты к покраске и требует от маляра много времени и терпения. Обычно используют гибкую рейку с ручками, оклеенную наждачной бумагой. Прижав ее к корпусу и потирая наружную обшивку, выявляют неровности, которые или шлифуют, или шпаклюют.

- Далее шлифуют мелкозернистой наждачной бумагой для устранения следов предыдущего шлифования.

**!** Зачищенная поверхность ни в коем случае не должна оказаться под дождем, туманом, росой или снегом. Вода легко впитывается по оголенным волокнам в стеклопластик, но крайне плохо отуда удаляется, даже при нагревании или вакуумировании.

- Наносят три слоя грунта (на подводную часть — только многокомпонентного). Обычно толщина одного слоя грунта должна составлять около 200 мкм.

- Наносят краску.

На этом работы по ремонту стеклопластикового корпуса заканчиваются, если не планируется наносить необрастающую краску.

Надо иметь в виду, что полиуретановые клеи и краски крайне плохо шлифуются, отверждаются медленно и медленно набирают прочность. Влага ускоряет процесс отверждения полиуретановых композиций, поэтому полиуретановые клеи допускается применять в ремонте любых судов при пониженных температурах и повышенной влажности.

Полиуретановые лаки также обладают большой эластичностью и стойкостью к истиранию. Заметим, что полиуретановый клей "Стык" хорошо растворяется пентафталевой эмалью и дает неплохое эластичное водостойкое и стойкое к истиранию покрытие. □

**ТехноСпортЦентр**  
...искусство нестандартных перемещений

**Аэроботы**

330-450 л.с.  
1-8 чел.  
Алюминий

снег-лёд-торосы-вода-мелководье-камыш-грунт-грязь-трава

**Ховеркрафты**

HOVERTOUR 700

суда на воздушной подушке

Мощ. двиг. - 60-300 л.с.  
От 1- до 18- местных

**Причалы**

собираются одним человеком, практически вечный материал

**Аквапарки**

высокопрочный ПВХ 1100 dTex. сдув/надув - считанные минуты

**Водные велосипеды**

специальный полиэтилен. легкие, абсолютно непотопляемые и устойчивые

**sportcenter@ctinet.ru**  
**(812) 322 6060**  
**www.technosportcenter.ru**



# ДИЗЕЛЬГЕНЕРАТОРЫ

## "ВЕПРЬ" 4-250 кВт

судовые, стационарные, аварийные



Ветри  
  
  


# СУДОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ 9-500 л.с.

## YANMAR, PERKINS

- ОБОРУДОВАНИЕ ФИРМ "VETUS",  
"A.S.A.P. SUPPLIES"

- РЕДУКТОРЫ "PR M"

- МУФТЫ "PYTHON-DRIVE"

- КОЛОНКИ "MERCURISER"

- ПОМПЫ "JOHNSON PUMP"

Тел/факс (095) 967-33-07, (812) 162-51-04  
 E-mail: generator@vepr.ru www.generator.ru



## Клеи и герметики Sikaflex

материалы ■ технологии ■ оборудование

- Комплекс материалов для настила тиковых палуб
- Материалы по уходу и защите тика
- Конструкционные клеи
- Универсальные герметики
- Системы вклейки и герметизации стекол
- Выравнивающие палубные составы

Техническое руководство на нашем сайте  
 Сертификаты VERITAS и LLOYD REGISTER



INDUSTRY

"СТЭК-М", официальный дистрибьютор "Sika"  
 198005, Санкт-Петербург, Измайловский пр., 2-38  
 (812) 251-2606, 575-0495  
 E-mail: stec-m@stec-m.spb.ru; www.stec-m.spb.ru

## КРУПНЕЙШИЙ В ПОВОЛЖЬЕ ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР «АЗИМУТ»

Эксклюзивный дилер FOUR WINNS, STINGRAY  
 Официальный дилер SHAPARRAL, MERCURY,  
 QUICKSILVER, YAMAHA, POLARIS, ARCTIC CAT




Выставочный зал - 1500 м²

ВАРЫ ДЛЯ АКТИВНОГО ДЫХА И РЫБАЛКИ

МОТОЦИКЛЫ  
 ГИДРОЦИКЛЫ  
 сервис, кредит, гарантия

443106, Самара, ул. Стара-Загора, 285, т. (8462) 58-89-25, факс 58-05-63. E-mail: vipmaster@sama.ru www.azimut-tc.ru

судостроительное предприятие

# Катерус

Новосибирск, ул. Депутатская, 48,  
 тел. (3832) 106-133, 27-15-88;  
 www.dankoboats.ru; www.katerus.ru

стеклопластиковые катера

"Данко 550"



Длина - 5.5 м, ширина - 2.05 м;  
 вес катера - 600 кг; вместимость - 5 чел.;  
 спальных мест - 3; двигатель - до 90 л.с.

"Данко 780"



Длина - 7.8 м, ширина - 2.4 м;  
 вес катера - 1700 кг; вместимость - 10 чел.;  
 спальных мест - 4; двигатель - до 250 л.с.

"Новолна 650"



Длина - 6.5 м, ширина - 2.5 м;  
 вес катера - 1100 кг; вместимость - 6 чел.;  
 спальных мест - 3; двигатель - до 150 л.с.



www.tatscan.ru



# TATSCAN

## Диана 1-01

специальная  
цена 13 350



## Ника 1

специальная  
цена 10 350



Разработка и  
производство  
изделий  
из стеклокомпозитов  
(катеров, лодок,  
модульных  
причалов)

т. (8432) 12-00-16  
факс (8432) 12-11-76  
E-mail: mati@telecet.ru



Московский Завод  
Специализированных  
Автомобилей

### ПРОИЗВОДСТВО И ПРОДАЖА



Более 70 моделей  
**ПРИЦЕПОВ**  
различного назначения

(095) 168-87-28, 167-20-94

[www.mzsa.ru](http://www.mzsa.ru)

Москва, Открытое ш., 48 А



Строительство моторных яхт из ста-  
ли и алюминия. Проектирование и  
оборудование яхтенных стоянок.  
Строительство понтонов.

Поставка оборудования для катеров, яхт и яхтенных стоянок  
от производителей: "QUICK", "VETUS", "Maritim",  
"Nautikulma", "GiGiEFFE", "VTE" (PAGURO), "JABSCO" и пр.

## EURO-12

Моторная яхта (проект 12002)  
(дизайн Брюс Робертс)  
- Длина 12 м  
- Ширина 4 м  
- Водоизмещение (сталь) 17 т  
- Мореходность до 5 баллов  
- Соответствует требованиям РМРС



СПб, тел./факс: (812) 431 1152, 380 9277  
[WWW.OXTA.RU](http://WWW.OXTA.RU), Интернет-магазин: [WWW.OXTAT.RU](http://WWW.OXTAT.RU)  
sale@oxta.ru / spb@oxta.ru

[www.boat-ksmz.ru](http://www.boat-ksmz.ru)

## "КС-700"



ЗАО Торговый дом  
**«Партнер»**  
представляет

скоростной алюминиевый  
сварной катер "КС-700"

длина – 7.3 м, ширина – 2.4 м,  
камбуз, галюн, цвет на выбор,  
ПМ – до 250 л.с.

А также стальные многоцелевые  
водомерные и винтовые катера  
длиной от 11 до 17 м.

156002, г. Кострома, ул. Комсомольская, 4, тел. (0942) 31-84-04,

тел./факс. (0942) 31-53-80, 31-24-91, 31-68-81, e-mail: [tdpartner@kmtn.ru](mailto:tdpartner@kmtn.ru), [ksmz@yandex.ru](mailto:ksmz@yandex.ru)



**ASTRON**  
marine  
boats

**ПРОИЗВОДСТВО  
ПРОДАЖА  
ТЮНИНГ КАТЕРОВ**

**НАДУВНЫЕ ЛОДКИ  
ТРОСЫ  
ВИНТЫ**

**ИМПОРТНЫЕ  
ЛОДОЧНЫЕ  
МОТОРЫ  
(мало б/у  
и новые)**

**NEW**  
"НОВАЯ ЛАДОГА"

г. Санкт-Петербург,  
ул. Бабушкина, 119,  
(812) 115-1757, (812) 973-2591

info@astron-marine.ru  
www.astron-marine.ru

**ЗАО «ВАРЯГ»**

**ПОСТРОЙКА  
ДЕРЕВЯННЫХ СУДОВ**

от лодки до парусно-моторной шхуны

<http://varyag.onego.ru>

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

**GPS** ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН. АКСЕССУАРЫ.  
РУСИФИКАЦИЯ. ПОДРОБНЫЕ КАРТЫ ДЛЯ GPS.

INTERPHASE, GARMIN, FURUNO, JRC, KVN и др.  
GPS НАВИГАТОРЫ. ЭХОЛОТЫ. РАДАРЫ.  
СПУТНИКОВЫЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ И СВЯЗЬ  
ПРИГЛАШАЕМ ПОКУПАТЕЛЕЙ И ДИЛЕРОВ.

**ТЕЛЕВИДЕНИЕ  
НАВИГАТОРЫ  
ЭХОЛОТЫ  
РАДАРЫ**

**АО "ИНФОРТ"**

**NAV**  
TECHNOLOGY

[www.nav.ru](http://www.nav.ru)

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, УЛ. ПИОНЕРСКАЯ, 30 (812) 325-4444

105122, Москва, Шелковское 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](http://www.motorest.ru)  
e-mail: info@motorest.ru

**«ДЕВЯТЫЙ ВАЛ»** [www.9wal.ru](http://www.9wal.ru)

Верхневолжская судостроительная компания

Производство катеров и лодок из стеклопластика,  
прочные корпуса, богатая комплектация, трейлеры.  
Моторы новые «Mercury», «Suzuki» и б/у с гарантией

Тверская обл., г.Конаково, ул. Коллективная, д 41  
т. 8 903 725 5182, (095) 720 7837

**Навигатор-Меркури**

[www.navigators-mercury.ru](http://www.navigators-mercury.ru)

г. Красноярск тел: (3912) 44-42-65  
г. Сургут тел: (3462) 28-90-55  
г. Якутск тел: (4112) 44-70-11  
г. Тюмень тел: (3452) 41-99-78

**NIMBUS BOATS**

THE BEST AND NOTHING BUT THE BEST

*Мы знаем  
о них все.*

**DSK**

[WWW.DSK.RU](http://WWW.DSK.RU)  
Тел. (8462) 478-578



**КУРС**

**Лодки и катера  
из стеклопластика  
производство  
ТЮНИНГ**

**НОВИНКА  
«Кальмар-Компакт»**

e-mail: kurs@lek.ru 195197, Санкт-Петербург,  
т.(812)970-54-02 пр.Маршала Блюхера, д.4/3  
т/ф. (812) 336-55-25 www.kurs-boat.ru

**CROSSWIND**

Россия, 410600 г.Саратов Театральная площадь, 7  
ООО "Кроссвинд" тел.(8452) 27-10-92; 55-63-63 www.crosswind.ru

**БОРЕЙ**  
www.borey-boat.ru

удивительно  
приятные  
цены!

**1000  
размеров**

г. Владивосток, тел./факс (4232) 499-009, 520-185  
www.vodnik.1000size.ru e-mail: vodnik@1000size.ru

**СНЕГОХОДЫ  
ГИДРОЦИКЛЫ  
КАТЕРА И ЯХТЫ  
ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ**

оригинальные запчасти  
прямые поставки из Японии  
отправка во все регионы России

**МОТОСЕРВИС**  
г.Москва Дмитровское шоссе д.46 корп.2

**www.mdiseisel.ru**

Морские дизели  
**VETUS (11-286л.с.)**  
Двигатели с яхтенной колонкой  
**SAIL DRIVE (11-42л.с.)**  
Установки с гидроприводом  
гребного вала и гибридные  
дизель-электрические.  
Судовые дизель-генераторы  
**VETUS (4-24 кВт)**  
Валопроводы, винты,  
подруливающие устройства,  
системы управления.  
Продажа, гарантийное  
обслуживание и ремонт  
оборудования

**vetus**

тел. (095)482-43-11 485-11-00 482-77-01 факс 481-69-00

**Единственная пригодная для яхтсменов  
на Рыбинском водохранилище комфортабельная база «БИОСФЕРА»**

www.biosphera.ru граница Тверской и Ярославской областей (устье реки Сибла)

Ищем партнера для создания  
филиала яхт-клуба

Приезжайте  
к нам на своих  
катерах и яхтах!

Идеальный маршрут для плавания в выходные

- перекресток водных путей в Москву, Питер, Астрахань и т.д.
- 600 м береговой линии с соснами
- 24 га соб. земли
- глубина залива 4-6 м
- своя электростанция, подъездные пути
- охраняемая стоянка на воде и на суше
- заправка топливом и питьевой водой
- подключение к 220/380 Вт
- бетонированный спуск на воду
- мелкий ремонт • питание и баня
- плавучая гостиница на 12 мест
- коттедж «люкс» со всеми удобствами
- пляжи, грибы, ягоды, видео, караоке, ТВ, бильярд, стрельба по тарелочкам
- прокат рыболов. и охот. снаряжения, лодок, гидроциклов, лыж, кругов, вездеходов, судна на возд. подушке
- замечательная рыбалка и охота

**(095) 234-4323, 130-5617**



Катера «NIKOL»  
в любой комплектации под  
заказ от производителя



“Фаворит” — с каютой под подвесной двигатель (90-140 л.с.)  
“Фортуна” — без каюты под подвесной двигатель (50-110 л.с.)  
“Классик” — с каютой под стационарный двигатель (MERCURISER 3.0)

г. Саратов, тел.: (8452) 59 38 33, 8-905-326 4159;  
тел./факс: (8452) 96 04 09

## ООО «ПОНТОН»

Понтоны  
Плавающие дачи  
Плавающие дома  
Плавающие бани  
Строительство  
домов, коттеджей



г. Ижевск, ул. Салютовская, 19/1,  
тел.: 8-922-680-1999  
[www.ponton.ru](http://www.ponton.ru); [ponton@udm.ru](mailto:ponton@udm.ru)

**IGC composite**

**Полиэфирные смолы, гелькоуты,  
топкоуты, стекломаты, ровинг  
производства "SCOTT BADER" (Англия)**

Продукция сертифицирована "Lloyd's Register"

**НГК-КОМПОЗИТ** тел./факс (095) 730-5056(многоканальный)  
тел. (095) 429-8090, <http://www.igc-composite.com>  
филиал в г. Новосибирске, тел. (3832)34-04-49, e-mail: [ngk-nsk@hotmail.ru](mailto:ngk-nsk@hotmail.ru)

г. Красноярск тел: (3912) 44-42-65  
г. Сургут тел: (3462) 28-90-55  
г. Якутск тел: (4112) 44-70-11  
г. Тюмень тел: (3452) 41-99-78

**ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ  
MERCURY**

**РЕЗИНОВЫЕ ЛОДКИ  
QUICKSILVER**

[www.navigator-mercury.ru](http://www.navigator-mercury.ru)

**Нептун-НБ**

**QUICKSILVER**

**КАТЕРА**  
для спорта и отдыха  
**48 моделей**

Тел.: (095) 503-41-38  
[www.quicksilver-boats.ru](http://www.quicksilver-boats.ru)

**Сошников и К<sup>®</sup>**  
только оптовая торговля

Москва, Ленинградское шоссе, 39.  
станция метро "Водный стадион"  
тел./факс: (095) 452-50-36  
<http://www.semslonov.ru>  
e-mail: [info@semslonov.ru](mailto:info@semslonov.ru)

**Старинные морские приборы**

Компасы, секстанты, телескопы, рынды,  
часы, лампы, бинокли, сундуки, гудки,  
бронзовые статуэтки, штурвалы.

**WWW.GROT300.DA.RU**

**Владивосток**  
[www.next-vl.ru](http://www.next-vl.ru) tel/fax: 8(4232)300-627

Рыбакам и охотникам  
Нефтяникам и газовикам  
Службам спасения и  
экстренной помощи

**АЗРОСАНИ-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
Емкость баков, л	70
Грузоподъемность, кг	400
Мореходн. (выс. волны), м	0,3
Расход топлива, л/ч	15
Пассажиروместимость, чел.	5

[www.amfibia.ru](http://www.amfibia.ru)

**по снегу и льду  
по воде и камышу  
по горной реке и бопоту**

г. Саратов  
тел: (8452) 45-00-05  
e-mail: [torrex@net.ru](mailto:torrex@net.ru)

**ОРЭКС<sup>®</sup>  
САРАТОВ**



WWW.LODKANAUS.RU, E-mail: INFO@LODKANAUS.RU

г. Саратов ул. Бахметьевская д. 49

Тел: (8452) 43-49-15, 43-49-16, 43-49-17.



ТУРИЗМ & ОТДЫХ

BAYLINER  
MAXUM

MERIDIAN  
YACHTS  
MONTEREY

SEARAY  
MOTORBOAT

YAMAHA  
MERCURY

SUZUKI  
Johnson

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

"SEARAY 215 Weekender"

В НАЛИЧИИ



6,7м x 2,59м, вес 2164кг 5.0L carb  
MerCruiser 220 л.с. Alpha I.

"SEARAY 275 Sundancer"

В НАЛИЧИИ



8,53м x 2,59м, вес 3402 кг  
350MAG L 300 л.с. Bravo III.

"MERIDIAN 341"

ПОД ЗАКАЗ



11,06м x 3,56м, вес 7650 кг  
2x6.2L MerCruiser 2x320 л.с.

"BAYLINER 175"

В НАЛИЧИИ



С трейлером, полный тент, 5,35м x 2,13м,  
вес 862 кг 3.0L MerCruiser 135 л.с.

"BAYLINER 212"

В НАЛИЧИИ



С трейлером, полный тент, 6,48м x 2,52м,  
вес 1460 кг 5.0L MerCruiser 220 л.с.

"BAYLINER 219"

В НАЛИЧИИ



Полный тент, 6,45м x 2,59м,  
вес 1498 кг 5.0L MerCruiser 220 л.с.

"BAYLINER 245"

В НАЛИЧИИ



С доп. опциями, 7,34м x 2,57м, вес 2397 кг  
MerCruiser 5.7L/350MAG L 300 л.с. BravoIII

"BAYLINER 265"

В НАЛИЧИИ



С дополнительными опциями, 8,23м x 2,87м,  
вес 2720 кг 350MAG L 300 л.с.

"CROSSWIND 160"

В НАЛИЧИИ



4,75м x 1,96м, вес 390 кг для  
ПЛМ не более 70 л.с.

"CROSSWIND 175"

В НАЛИЧИИ



5,43м x 2,36м, вес 690 кг для  
ПЛМ не более 135 л.с.

"CROSSWIND 210"

В НАЛИЧИИ



6,6м x 2,5м, вес 900 кг для  
ПЛМ не более 250 л.с.

"STINGRAY 195CS"

В НАЛИЧИИ



Полный тент, 5,93м x 2,31м, вес 1190 кг  
3.0L 135 л.с./4,3 190л.с.

"STINGRAY 200CS"

В НАЛИЧИИ



Полный тент, 6,2м x 2,34м, вес 1234 кг  
4.3L 190 л.с./5,0 220л.с.

"STINGRAY 240CS"

В НАЛИЧИИ



Полный тент, 7,2м x 2,59м, вес 1850 кг  
5.0 L MPI V3 260 л.с.

**ПАРУСА**  
проектирование и изготовление

**АКТИВЦЕНТР**

Т. (8634) 37-81-98

ф. (8634) 31-70-46

AVRIL77@PBOX.TTN.RU

Татарног, 347923, а/я 1

Проектирует и изготавливает тенты для яхт  
и морских судов любых размеров  
Поставка палубного оборудования WIND  
Ремонт и отделка яхт и катеров

**Ветрогенератор для яхт AIR-X**

мощность 400 Вт (при ветре 12 м/с)  
диаметр ротора 1,15 м, вес 6 кг  
напряжение 12, 24 В, DC  
встроенный электронный контроллер  
производство США



тел.: (812) 970-4351, тел/факс: (812) 528-2318  
e-mail: info@windgen.ru  
интернет-каталог: www.windgen.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 нержавеющей деталей  
**тел. (095) 504-7595**  
**www.marlyn.ru**



Лодки "Казанка 5М4" от 37 тыс. руб.  
Комплектуем импортными и отечественными  
моторами, трейлерами.  
Бензоэлектростанции компактные от 5  
тыс. руб. Спасжилеты от 360руб.  
Отправка в регионы.  
г.Казань, т. (8432) 600-222  
e-mail:1600222@yandex.ru

**SOVA MARIN**  
т./ф. (812) 595-1620 т. (812) 115-5502  
Санкт-Петербург  
info@sova-marin.ru  
ПРОДАЖА • ЗАПЧАСТИ • РЕМОНТ • ТЮНИНГ  
Комплектующие для производства и оснащения катеров по каталогам Европы и Америки  
Оригинальные запчасти для OMC, MerCruiser

- ✓ Снегоходы
- ✓ Гидроциклы
- ✓ Квадроциклы
- ✓ Лодочные моторы
- ✓ Катера, лодки
- ✓ Навигаторы GPS
- ✓ Генераторы
- ✓ Снегоуборщики
- ✓ Инструмент

**ТЮНИНГ, РЕМОНТ И ОБСЛУЖИВАНИЕ СТАЦИОНАРНЫХ И ПОДВЕСНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ:**  
УВЕЛИЧЕНИЕ МОЩНОСТИ И МОДИФИКАЦИЯ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ ВПРЫСКОМ ТОПЛИВА  
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

**ЗАО "НАВИС"**  
http://www.navis.spb.ru  
Рулевые машины  
✓ ручные гидравлические  
✓ электрогидравлические  
✓ с приводом от ГД  
Автоматические  
Подруливающие устройства  
Системы управления  
техническими средствами судна  
Наш адрес: 192019, С.-Петербург, наб. Обводного канала, д.14  
тел./факс (812)567-3763 тел. (812)567-2858 e-mail marketing@navis.spb.ru

**ПРОДАЕТСЯ**  
Яхта, стальная, дл. – 12 м, ширина – 3.8м,  
дв. МТЗ, рубка пластик., внутр. пост  
управления, район плавания неогр., нет  
мачт и отделки, на воде не была.  
**СПб, моб.тел. 8 921 317 6513**  
**9000 долл.**  
**Андрей**



## Лодки, катера, яхты

Катера "Glastron", "Saipa", катера для рыбалки "AquaSport", "Saver" и катера для спортивной рыбалки "Statos", надувные лодки, РИБы "Bombard" (Франция) и "Avon" (Англия), 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@zar.ru

Лучшие надувные лодки и катера.

**Фирма "Мнѐв 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

Мечта охотника и рыболова металлические моторные лодки "Nitro" и "Tracker". Комплектация: консоль управления, мотор от 25 л.с., электрический trolling motor, 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 производственные моторные лодки "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 "CobraElegance".

Каютные катера "Cortina 555".

**"БК",** Москва, т/ф (095) 105-3539, 109-4085;  
www.katernik.ru

Алюминиевые лодки "Мастер" — весь модельный ряд. Надувные лодки "Мнѐв и К". Подвесные лодочные моторы "Меркури", "Тохатсу". Установки, сервис.

**СТК "Патриот",** г. Ростов-на-Дону,  
т/ф (8632) 95-1864, 26-0728, 26-6911.

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, модольные причалы и платформы, надувные аквапарки, гидроциклы, эхолоты, навигаторы, оптика, спецдежда, автоприцепы и мн. др. Сервис и консультация.

**"ТехноСпортЦентр",** СПб, т/ф (812) 322-6060,  
322-6050; www.technosportcenter.ru

Катера "Nimbus".

**"ДСК",** г. Самара, т. (8462) 478-578; www.dsk.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/ф (8632) 27-8356, т. 47-1050, 27-8329

Амфибийные катера на воздушной подушке "Хивус" вместимостью 6 и 10 человек. Проектирование амфибийных транспортных средств на воздушной подушке.

**"Аэроход",** Н. Новгород, т/ф (8312) 73-8688,  
73-8689. 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@vfl.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 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

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) 52-5600, 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., комплектуют 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 моторной до океанской моторной яхты! Катера, моторные яхты в наличии и на заказ: "Meridian motor yachts", "Bayliner", "Trophy", плавдачки. 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

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; htmrmarine@mail.ru,  
www.hardtop.ru

Новые мотосейлеры "MacGregor-26M", "ODIN-820", "VITA".

**"Morozov-yachts",** СПб, info@morozov-yachts.com

Моторные яхты "Posillipo/Rizzardi", "BMW", 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®. Пассажиров. от 2 до 12 чел.

**"YAMAHA-ЦЕНТР на Петроградской":** СПб, П.С.,  
Большой пр., 100; т. (812) 346-16-19, ф. 322-2480.

**"YAMAHA-ЦЕНТР на Васильевском":** СПб, В.О.,  
Средний пр., 86; т. (812) 320-54-75, т/ф 103-5505;  
www.petroset.ru; www.yamaran.ru; office@petroset.ru

Производство катеров "Новолна 650", "Данко 550", "Данко 780".

**"Катерус",** г. Новосибирск, т. (3832) 106-133;  
27-1588; www.dankoboats.ru; www.katerus.ru

Стеклопластиковые моторные лодки "Кроссвинд 160" — производство, продажа.

ООО **"Кроссвинд",** г. Саратов, т. (8452) 55-6363;  
www.crosswind.ru

Строительство моторных яхт из стали и алюминия. Проектирование и оборудование яхтенных стоянок, понтонов. Поставка оборудования: "Quick", "Vetus", "Maritim" и др.

**"Охтинская верфь",** СПб, т/ф (812) 431-1152,  
380-9277; sate@oxta.ru; spb@oxta.ru

Интернет-магазин: www.oxtat.ru

Проектирование и производство из стеклокомпозитов катеров, лодок, модульных причалов.

**"TATSCAN",** г. Казань, т. (8432) 12-0016,  
ф. (8432) 12-1176; mati@telecet.ru

Аэросани-амфибия "Патруль".

**"Торекс",** г. Саратов, т. (8452) 45-0005;  
torex@renet.ru; www.amfibia.ru

Верфь **"Афалина"** предлагает каютный катер "Афалина-520". Цена 290 тыс. руб. Пластиковые лодки от 2.5 до 4.5 м.

г. Череповец, ул. Ветка-Чола-2, т/ф (8202) 26-4187

"Yamaha": катера, лодки, гидроциклы, рулевые системы, электростанции 1–26 кВт, снегоходы, мотоциклы, мотовездеходы, запчасти и аксессуары. Автоприцепы для перевозки катеров, гидроциклов, снегоходов. Ремонт. Сервис.

**ООО "Техно-Спорт",** г. Краснодар, ул. Дзержинского, 93; т/ф (861) 215-9791, 272-5528;

www.techno-sport.ru

Надувные моторные лодки "Suzumar", "Stingray". Катера "Sea Chaser". Аксессуары. Запчасти.

**"Морской скат" (опт):** СПб, т. (812) 234-9582, 234-9527;

**"Элас" (розница):** СПб, ул. Б. Зеленина, 28;

т. (812) 230-1522; stingray@suzuki.spb.ru;

www.suzuki.spb.ru. Информация о дилерах на сайте.

Продажа каютных прогулочных катеров "Galicia", "Ebbtide", "Bayliner" производства Польши и США, моторных яхт "Galeon" класса "люкс". Плавдачки "Voyager-860" и водоизмещающие суда "Courier". Подвесные 4-тактные моторы "Suzuki".

ООО **"Автолик-М",** 125373, Москва,  
ул. Василия Петушкова, д. 3, стр.7; т. (095) 504-3926,  
778-1641; т/ф 490-5786; www.katerclub.ru

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

Стеклопластиковые гребные и моторные лодки от 2 до 4.5 м.

**"Строй-Плюс",** г. Набережные Челны, т. (8552)  
54-1751; 55-3161; info@lodki.com; www.lodki.com

Снегоходы, гидроциклы, квадроциклы, лодочные моторы, катера, лодки, навигаторы GPS. Продажа, запчасти, ремонт, тюнинг. Комплекующие для производства и оснащения катеров по каталогам Европы и Америки. Оригинальные запчасти для "OMC", "MerCruiser".

**"Sova Marin",** СПб., т/ф (812) 595-1620,  
т. (812) 115-5502; info@sova-marin.ru

Производство и продажа гребных и моторных лодок, каноэ, водных велосипедов из стеклопластика.

**"Sava",** г. Нелидово, Тверской обл., т. (082) 663-7638;  
www.lodkasava.com

Лодки "Казанка 5М4". Комплектация отечественными и импортными моторами. Спасжилеты, бензоэлектростанции компактные.

ТД **"Лодки, моторы",** г. Казань, т. (8432) 600-222;  
e-mail: 1600222@yandex.ru

Яхты "Мастер-27.5". Строительство и продажа.

СП **"Мастер ЛТД",** г. Черкассы, Украина,  
т. +38(0472) 45-8021; +38(050) 313-6866;

mazin@ck.ukr.net; www.master.ck.ua.

Представитель в России: **"Арт-Марин",** СПб.,

т. (812) 973-5338, 115-3185; ф. (812) 356-4890.

Производство гребных и моторных лодок из стеклопластика. Новинка — "Гепард-560".

ООО **"Патриот+",** Моск. обл., г. Электроугли,

т/ф (095) 748-0897, доб. 34-45.

Сварной алюминев. катер "КС-700" и др. от 7–17 м.

ТД **"Партнер",** г. Кострома, т. (0942) 31-8404,  
т/ф (0942) 31-5380, 31-6881; tpartner@kmtn.ru,

ksmz@yandex.ru, www.boat-ksmz.ru

Катера "Quicksilver" — 48 моделей.

**"Нептун-НБ",** Москва, т. (095) 503-4138;  
www.quicksilver-boats.ru



# Информационная строка

Катера "Nikol" от производителя: "Фаворит", "Фортуна", "Классик" различной комплектации.  
г. Саратов, т/ф (8452) 96-0409, т. (8452) 59-3833, 8-905-3264159.

Катера "Four Winns", "Stingray", "Quicksilver", "Chararra" и др. Снегоходы, мотоциклы, гидроциклы, лодочные моторы.  
ТД "Азимут", г. Самара, т. (8462) 58-8925, ф. (8462) 58-0563; vipmaster@sama.ru; www.azimut-tc.ru

## Двигатели

Подвесные лодочные моторы "Johnson", "Evinrude". Стационарные двигатели для катеров и яхт "Lombardini".

Торговый Дом "Царь", 121108, Москва, ул. Кастанаевская, 42; т. (095) 144-4401, 144-0024, ф. (095) 146-8445; info@zar.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", г. Владивосток, т/ф (4232) 300-627, www.Grot300.da.ru; www.next-vl.ru

Двигатели "Yanmar", "Perkins-Sabre" 10-500 л.с. (ходовые "Sterndrive", "Saildrive", "Bobtail"). Судовые генераторы "Веппр" 6-100 кВт с дв. "Yanmar", "Perkins", "Lombardini".

"Перпетуум-Мобиле", Москва, т/ф (095) 967-3307; СПб, (812) 162-5104; generator@vepr.ru

Лодочные моторы из США и Японии.  
"БГК", Москва, т/ф (095) 105-3539, т. 109-4085; www.katarnik.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 заказам на заказ.  
ООО "Галс-Плюс", 107014, Москва, ул. Строммынка, 13А, оф. 56; т/ф (095) 269-4732, т. 268-6478; www.boat.ru; info@boat.ru

Офф. дистрибьютор лодочных моторов "Mercury", "MerCruiser", запчастей и аксессуаров.  
"Навигатор-Меркури", т/ф (095) 602-6392, 602-6401, 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

Судовые конвертированные двигатели для катеров и яхт мощностью 50-230 л.с. Дв. ЯМЗ-238М2ср для замены судовых дв. ЗДБ.  
Богородский машиностроительный завод,  
г. Богородск, т. (83170) 214-24, 201-04; ф. (83170) 233-64, www.bogorodskmash.ru; bmzmark@sinn.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.yamaraan.ru; office@petroset.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@lodkaha.us; www.lodkaha.us

Лодочные моторы "Selva". Весь мощн. ряд, троллинговые электромоторы "Navigator".  
"Баджер" СПб, т. (812) 321-8880; ф. (812) 327-7599; info@badger.ru; badger.ru

Лодочные моторы "Honda", катера, надувные лодки, одежда.  
"Брандт", СПб, т. (812) 449-4140, 275-0537; Ремонт и обслуживание моторов (812) 279-1243.

"Yamaha", "Suzuki": подвесные лодочные моторы 2-250 л.с. 2- и 4-тактные. Новые и подержанные. Запчасти, аксессуары, ремонт, сервис: "Yamaha", "Suzuki", "Tohatsu", "Mercury", "Johnson", "Evinrude", "Honda".  
ООО "Техно-Спорт", г. Краснодар, ул. Дзержинского, 93; т/ф (861) 215-9791, 272-5528; www.techno-sport.ru

Подвесные лодочные моторы "Suzuki", 2- и 4-тактные, от 2 до 250 л.с. Запасные части.  
"Морской скат" (опт): СПб, т. (812) 234-9582, 234-9527; "Элас" (розница); СПб, ул. Б. Зеленина, 28; т. (812) 230-1522; stingray@suzuki.spb.ru, www.suzuki.spb.ru.  
Информация о дилерах на сайте.

Подвесные лодочные моторы "Tohatsu". Официальный дистрибьютор "Tohatsu" в России  
ООО "Сумеко", СПб, т. (812) 326-6525, 326-6531, ф. (812) 326-6528; tohatsu@sumeko.ru, www.sumeko.ru

## Оборудование и услуги

Полный спектр оборудования для яхт и катеров лучших отечественных и зарубежных производителей. 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@zar.ru

GPS-приемники, карт-плоттеры, эхолоты (в том числе переднего обзора), радары, навигационные инструменты, спутниковый интернет и ТВ на катере или яхте, 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, толпокуты, ровинг.  
"ИГК-Композит", Москва, т/ф (095) 730-5056, 429-9610; www.igc-composite.com

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

Ремонт и обслуживание судовых и дизельных двигателей "Cummins", "Yanmar", "Perkins", "Volvo Penta", "Vetus", "Maip"; поставка зап. частей, установка двигателей на катера и яхты.  
"Моторсервис", Москва, т. (095) 482-4311, 485-1100, 482-7701; ф. (095) 481-6900; www.mdieisel.ru

Спутниковые навигаторы, эхолоты, карты, аксессуары — "GPS".  
"Инпорт", СПб, т. (812) 325-4444; www.nav.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" — офис. 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

Клеи и герметики "Sikaflex", материалы и технология.  
Офф. 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 "H. O.", вейкборды "Hyperlite", вездеходы-амфибии "Argo", лодочные трейлеры "Shoreland", 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 скипера, 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.yamaraan.ru; office@petroset.ru

Проектирование и изготовление парусов, тентов для катеров и яхт. Поставка палубного оборудования "Wind".  
"Активцентр", г. Таганрог, т. (8634) 37-8198, ф. (8634) 31-7046; avrii77@pbox.ttn.ru

Старинные морские приборы, сундуки, штурвалы, часы и многое другое.  
"Сошников и К", Москва, т/ф (095) 452-5036; info@semsonov.ru; www.semsonov.ru

Гребные винты с шагом до 530 мм, тенты различных форм и расцветок, водометные движители и другие запчасти для катеров "Амур", "Восток".  
www.amur-vostok.narod.ru, т. (8-913) 931-8016

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.

Ветрогенераторы для яхт, автомобилей, путешествий, отечественные и импортные. Спецкомплектация, доставка по России и СНГ.  
"Криогентех", СПб., т/ф (812) 528-2318; info@cryogentech.ru, www.cryogentech.ru

Плавучие дачи, дома, бани. Строительство домов, коттеджей.  
ООО "Понтон", г. Ижевск, ул. Салютская, 19/1; т. 8-922-680-1999; www.ponton.ru; ponton@udm.ru



ИЗВЕЩЕНИЕ	<b>ЗАО "КНП журнал "КАТЕРА и ЯХТЫ"</b>	
	р/с 4070 2810 6552 3015 7743, к/с 3010 1810 5000 0000 0653	
	Северо-Западный банк Сбербанка РФ ОСБ № 1991/0786 <small>наименование банка</small>	
	г. Санкт-Петербург, БИК 044030653, ИНН 7825700479 <small>другие банковские реквизиты</small>	
	<small>почтовый индекс, адрес, ФИО</small>	
	Вид платежа	Сумма
	<b>За</b>	
	Платательщик .....	Сумма платы за услуги .....руб.....коп.
	"....." ..... 200...г.	<b>ИТОГО</b> .....руб.....коп.
	Кассир	

КВИТАНЦИЯ Кассир	<b>ЗАО "КНП журнал "КАТЕРА и ЯХТЫ"</b>	
	р/с 4070 2810 6552 3015 7743, к/с 3010 1810 5000 0000 0653	
	Северо-Западный банк Сбербанка РФ ОСБ № 1991/0786 <small>наименование банка</small>	
	г. Санкт-Петербург, БИК 044030653, ИНН 7825700479 <small>другие банковские реквизиты</small>	
	<small>почтовый индекс, адрес, ФИО</small>	
	Вид платежа	Сумма
	<b>За</b>	
	Платательщик .....	Сумма платы за услуги .....руб.....коп.
	"....." ..... 200...г.	<b>ИТОГО</b> .....руб.....коп.

**ПОДПИСКА  
ПРОДОЛЖАЕТСЯ**

← **ВПИШИТЕ**

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



Заполните бланк,  
вырежьте, оплатите в любом  
отделении Сбербанка или  
почтовом отделении.  
Получать будет

**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, 183, 184 55 руб.  
186, 188-194 75 руб.

**ЭЛЕКТРОННЫЕ ВЕРСИИ**  
№ 175, 179 – 100 руб.  
за 1 экз. с учетом доставки

### СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ

**при получении в редакции**  
за один экз. 65 руб.  
**с учетом доставки**  
за один экз. 86 руб.

№	выход	оплата до
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				Ориентировочная цена за № 155 – 157 – 30 руб., 182 – 55 руб. за экземпляр, за №183, 184, 186 – 195 – 60 руб. за экземпляр*.							
№ выпуска	193	194	195	197	198							
Кол-во экз.												

### 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 — 110 руб.**

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



# Silver

## Yachting Russia Club



Россия  
194362г. Санкт - Петербург  
Выборгское шоссе, 362

Выставочный зал  
тел. (812) 513 -8400

тел./факс (812) 513 -8511  
факс (812) 513 -8438

[www.yachtingrussia.com](http://www.yachtingrussia.com)  
[aradion@hotmail.com](mailto:aradion@hotmail.com)

### SILVER HAWK 540 DC

Модель - Hawk 540  
Ширина - 2700 мм.  
Длина - 5400 мм.  
Вес - 430 кг.  
Число пассажиров - 6чел.  
Рекомендуемый двигатель, Л.С. 50- 115



#### Silver Colibri

Длина - 4.07м, ширина - 1.65м;  
вес - 205кг; пассажировместимость - 4 чел.  
Мощность мотора 20 - 30 л.с



#### Silver Beaver

Длина - 4.45м, ширина - 1.95м;  
вес - 300кг; пассажировместимость - 4 чел.  
Мощность мотора 30 - 50 л.с



#### Silver Fox DC

Длина - 4.85м, ширина - 1.95м;  
вес - 350кг; пассажировместимость - 5 чел.  
Мощность мотора 40 - 50 л.с



#### Silver Hawk DC HT

Длина - 5.2м, ширина - 2.07м;  
вес - 380кг; пассажировместимость - 6 чел.  
Мощность мотора 50 - 115 л.с



#### Silver Shark DC

Длина - 5.80м, ширина - 2.25м;  
вес - 580кг; пассажировместимость - 6 чел.  
Мощность мотора 70 - 140 л.с



#### Silver Shark CC

Длина - 5.80м, ширина - 2.25м;  
вес - 580кг; пассажировместимость - 6 чел.  
Мощность мотора 70 - 140 л.с



#### Silver Shark WA

Длина - 6.05м, ширина - 2.25м;  
вес - 680кг; пассажировместимость - 6 чел.  
Мощность мотора 70 - 140 л.с



#### Silver Eagle DC

Длина - 6.30м, ширина - 2.40м;  
вес - 630кг; пассажировместимость - 6 чел.  
Мощность мотора 90 - 150 л.с



#### Silver Eagle Star Cabin

Длина - 6.50м, ширина - 2.40м;  
вес - 900кг; пассажировместимость - 7 чел.  
Мощность мотора 90 - 150 л.с





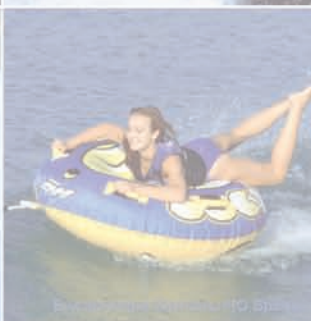
Моторные яхты COSILLIPO

Моторные яхты COSILLIPO

Моторные яхты ZIMB

Моторные катера TRITON

Моторные яхты RIZZARDI



Скоростные катера PAC

Водные лыжи HAWK SPORTS

Водные инфляционные кольца HAWK

Парашюты HAWK PLITE

Спасательные жилеты HO Sports



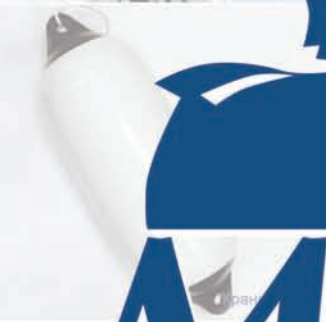
Моторные двигатели MERCURY

Штурвалы

Сухозимки HAWK

Сапоги HAWK

Сухозимки HAWK



Буи

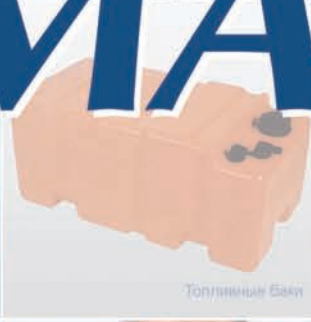
Сигнальные колокола

Рынд

Снегоходы HAWK

# МОРЕМАН

МАГАЗИНЫ МОРСКИХ ТОВАРОВ



Якоря

Мотопожарки INNOVEX

Помпы

Топливные баки

Цепи Catenificio



Рулевые системы

Моторы JOHNSON

Снегоходы HAWK

Навигационные материалы

Навигационное оборудование

Развитая региональная дилерская сеть, представленная практически во всех крупных городах России

Сеть фирменных магазинов в Москве и Московской области:  
г. Москва, ул. Смольная, 63Б, Торговый центр "Экстрим", 1-й этаж  
г. Москва, Сколковское ш., 31, Торговый центр "Спорт Хит", 1-й этаж  
г. Долгопрудный, ул. Набережная, 22, яхт-клуб "Аврора"

(095) 1013362 [www.moreman.ru](http://www.moreman.ru)



Латунные фитинги

Морские светильники

Световое оборудование

Дополнительные весы

Буксы, веревки, тросы