

КАТЕРА и ЯХТЫ

№5 (197) июль – август 2005

POWER & SAIL BOATS

3а

50
дней

вокруг света!

ANCE TELECOM
ТЕСТ

КАТЕРА и ЯХТЫ

"Lagoon 52 НТС"

"Корвет-500"

На петербургской
БОТ-ШОУ

Строим неторопливый катер

Там, где делают "Нептуну"

"24 часа Санкт-Петербурга"

ISSN 0320-9199

05



9 770320 919009



Кто он, наш читатель? Ответы на анкету, опубликованную в “КиЯ” № 194, прислали около 5% наших читателей, и это позволяет хотя бы приблизительно составить его портрет.

Больше трети ответивших — это люди, находящиеся в самом активном возрасте — от 20 до 40 лет, около четверти —

представители зрелого возраста (40–50 лет). Отрадно, что и в возрасте 50 лет и старше около 20% читателей “КиЯ” не порывают с любимым увлечением, а вот молодежь в возрасте до 20 лет составила самую малочисленную группу. Для редакции — это серьезный сигнал: необходимо обратить внимание на юношеские виды спорта, молодежный интерес к проведению досуга на воде и увлечение морем. Сегодня стоимость технического оснащения в водных видах спорта и отдыха растет гораздо быстрее, чем в других увлечениях; вполне понятно, что иметь собственную моторолдку или яхту большинство молодых людей просто не могут.

Подавляющее большинство читателей — люди семейные (79%), имеющие детей (74%), которые, как правило, и приобщаются к отдыху на воде.

Среди тех, кто читает “КиЯ”, только 1% женщин. Остальные 99% читателей — настоящие мужчины.

Наш читатель — не просто образованный человек, а человек рукастый и головастый, способный оценить и применить новую идею. Около трети имеют высшее образование и около одной пятой — специальное техническое. Подавляющее большинство читателей (85%) имеют постоянное место работы. Что же касается социального статуса, то на первом месте среди читающих журнал — специалисты (34%), а на втором — руководители (24%).

По своему доходу читатели относятся в основном к людям среднего достатка (от 15–50 тыс. руб. в месяц). К высокообеспеченным или даже богатым отнесли себя смело около 5%. Их месячный доход лежит далеко за 100 тыс. рублей. У 73% читателей есть автомобиль, причем доля отечественных и импортных машин приблизительно одинаковая: 38 и 35% соответственно. И, как правило, большинство из них используется для поездок к месту отдыха или для транспортировки водной техники.

Среди имеющихся плавсредств в ос-

новном (39%) преобладают жесткие моторные суда; парусных яхт и швертботов приблизительно 24%. Бум надувных лодок поднял количество приверженцев пневматики до 28%. В секторе дорогой техники — около 9% судов. Здесь можно встретить все, начиная от экзотической игрушки, как гидроцикл (не являющейся единственным судном во владении), и кончая престижной моторной или парусной яхтой.

Самые популярные подвесные моторы — мощностью от 12 до 30 л.с., на втором месте (22%) — приверженцы неторопливого плавания (5–12 л.с.), неожиданно много оказалось любителей адреналина — 15% читателей имеют моторы мощностью свыше 60 л.с.

Среди отечественных подвесных моторов лидирует “Вихрь” — его используют около 20% водномоторников, на втором месте “Ветерки” (18%) и только на третьем — “Нептун-23” (11%).

Анкета подтвердила редакционные предположения (см. “КиЯ” № 195), что доля импортных моторов приближается к количеству отечественных двигателей (ок. 49%) и даже потихоньку превышает его. Моторам “Honda”, “Suzuki”, “Tohatsu” отдают предпочтение приблизительно одинаковое количество любителей — 7, 6 и 6% соответственно. Около 15% читателей — приверженцы марки “Mercury/Mariner”, а лидирует “Yamaha” — 17%. В основном это читатели восточных регионов, Сибири, для которых японская техника стала доступной. Отечественным дизелем увлечен только 1% ответивших на анкету.

Держат свои суда наши корреспонденты, как правило, на охраняемых стоянках и в клубах (41%), а перевезти лодки к воде и обратно к дому предпочитают 28%.

Подавляющее большинство читателей (57%) — приверженцы рыбалки, а путешествовать по воде предпочитают 25% любителей.

Постоянно покупают наш журнал более 83% респондентов; читают “КиЯ” более 20 лет 42% опрошенных. “Когда приходит свежий номер “КиЯ”, меня для семьи нет”, — признается читатель из Ростова-на-Дону. Работу журнала на “отлично” оценили 44% приславших анкеты с ответами, на “хорошо” — 51%, на “удовлетворительно” — 2%, а “неуд” нам никто не поставил.

Мы глубоко признательны энтузиастам “Катеров и яхт” за столь высокую оценку нашего труда.

С особым вниманием мы изучали предложения, советы и замечания читателей.

Нас справедливо упрекают в том, что мы мало уделяем внимания виндсерфингу, экологии, безопасности плавания, путешествиям; отсутствуют и подробные карты возможных водных маршрутов. Хотя читатели видеть больше материалов о бюджетных яхтах, навигации, а чаще — официальную хронику и сообщения из ГИМС. Особо востребованы советы по самостоятельному ремонту импортной техники, материалы о сравнительных испытаниях отечественной, технологии постройки металлических судов, о лодках народной постройки. Советуют нам писать больше о молодежи, тренажах, детском спорте; из самых востребованных — материалы о самостоятельной постройке и испытаниях судов, ремонте и обслуживании техники, советы специалистов. Поскольку к водным видам спорта подключается молодое поколение, нас просят “не отсылать к ранее вышедшим номерам “КиЯ”, а почаще повторять наиболее удач-



АНДРЕЮ ХАРЧЕНКО
БЫЛ ВРУЧЕН
МОБИЛЬНЫЙ
ТЕЛЕФОН

РОЗЫГРЫШ ПРИЗОВ
ПРОВОДИТ
ДИРЕКТОР БОТ-ШОУ
АНТОНИНА
СТЕПАНОВА



ные статьи и создать полный электронный архив старых номеров". Мы ведем эту работу, но в силу ее огромного объема она пока далека от своего завершения.

Некоторые читатели, оценив публикации о крупных и дорогих судах, просят более детально знакомить с их устройством и обслуживанием в российских условиях, печатать репортажи с верфей, где они проектируются и строятся, а также знакомить с маршрутами возможных походов и особенностями оформления документов при выходе за рубеж. Принимая во внимание неожиданно большую долю таких читателей, мы планируем заметно расширить объем материалов, отводимых элитным лодкам — уже в этом номере читатель найдет тест скоростной моторной яхты "Baia Azzurra 63", планируются и другие подобные материалы.

Мы стараемся по возможности учесть и другие наиболее часто высказанные в наш адрес замечания. В двух последних номерах опубликованы материалы из ГИМС; теперь ее консультации будут даваться на постоянной основе. Редакция намерена освещать соревнования лодок народной постройки в Карелии. В ближайших номерах появятся сравнительные тесты отечественных мотолодок с импортными моторами, готовится серия статей о путешествиях на самые популярные озера Северо-Запада. С будущего года мы планируем в новом разделе рассказывать о доступном ремонте импортных подержанных моторов.

Но есть пожелания, которые мы в ближайшем будущем выполнить не сможем. Например, многие просят журнал сделать ежемесячным, объемом не менее 250 страниц. К сожалению, для этого сегодня просто недостаточно ресурсов — финансовых и людских.

Нас просят открыть раздел охоты, но мы опасаемся, что на нас тогда обидятся любители прыжков в воду...

Одни советуют ограничить объем рекламы и даже публиковать ее отдельным блоком или изданием. Ведется извечный спор о приоритетах паруса или мотора: о чем говорить больше и в какую очередь. Другие просят "ни в коем случае не менять выбранный курс. Глянцевых журналов с картинками и огромным количеством рекламы уже запредельное количество, а журнал "КиЯ" — такой один". Словом, мы получили колоссальный инструмент для совершенствования своей работы.

Подводя итоги, скажем, что журнал и в дальнейшем намерен придерживаться "золотой середины", стараясь своими публикациями охватывать все сектора рынка и весь спектр интересных читателям тем, а рекламу давать только профильную, действительно необходимую и полезную для большинства. Предложенные читателями материалы — а их хватит не на один интересный номер — появля-

ся на его страницах.

И в заключение мы благодарим всех откликнувшихся на анкету. Это позволит нам всем вместе сделать еще один шаг вперед.

А сейчас мы назовем победителей в розыгрыше призов среди авторов анкет, который состоялся на Петербургском бот-шоу 3 июня:

1. Дмитрий Шумский (г. Новосибирск) — приемник GPS;
2. Петр Рыстымов (с. Чехломей Тюменской обл.) — эхолот;
3. Андрей Харченко (г. Горячий Ключ) — мобильный телефон;
4. Евгений Чекмезов (г. В.Новгород) — набор: удище и катушка;
5. Александр Коваль (г. Нью-Йорк) — непромокаемый костюм.



Евгений Чекмезов в первый же выход с выигранным спиннингом поймал трофейную щуку

читайте в следующем номере:

“РУССКИЙ ОФФШОР” До сих пор лодки этого класса в России не производились, хотя ценителей скорости у нас хватает. Сможет ли новинка петербургской компании “Мобиле Групп” всерьез конкурировать с американскими “Cigarette”, итальянскими “FB Design” или норвежскими “Hydrolift”?

ТРИММЕР И ТРАНЦЕВЫЕ ПЛИТЫ — ХОРОШЕГО ПОНЕМНОЖКУ Современную глиссирующую лодку трудно представить себе без систем регулировки дифферента. Правда, как и любое сильное средство, использовать их лучше в “аптекарских дозах”...

ВЫБОР МАСЛА ДЛЯ ДВУХТАКТНЫХ МОТОРОВ Сегодня можно купить масло для двухтактных моторов различных производителей и по совершенно разным ценам. Что нужно знать при покупке масла для того, чтобы не “убить” мотор и при этом не переплачивать.

НОВАЯ СУПЕР-МАКСИ ИЗ НОВОЙ ЗЕЛАНДИИ Спущенная на воду 14 февраля 2005 г. яхта “Maximus” уже успела зарекомендовать себя одной из быстроходнейших лодок на океанских дистанциях. О конструкции судна рассказывает его создатель — известный конструктор Грег Элиот.

ПАРУСА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА Летний парусный сезон 2005 г. морской столицы России оказался очень насыщен — помимо традиционных внутренних соревнований к нам пришли океанские гоночные тримараны в рамках серии Nokia Cup и чемпионат Европы в классе швертботов “470”. Об этих и других событиях на невиской воде читайте в осеннем номере журнала.

ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ Обзор парусных и моторных судов 2005 г., признанных лучшими яхтами этого года по мнению ведущих журналов Европы.



IMDS-2005

НАШЛОСЬ МЕСТО И МАЛЫМ СУДАМ



В последнюю неделю июня в петербургской Гавани прошел Второй Международный военно-морской салон (IMDS). Первый имел место два года назад и выявил высокий интерес к достижениям отечественной оборонной промышленности как со стороны официальных делегаций и специалистов, так и рядового посетителя. нынешний салон подтверждает: российская морская "оборонка" успешно развивается, число фирм-

участниц возросло с 319 до более чем 400, и один из главных результатов его работы — многочисленные контракты, заключенные ими как с нашими, так и с зарубежными организациями. Для нас же важно, что малые суда, оборудование для них, материалы и технологии для их производства уже являются достаточно привлекательным товаром и на оборонном рынке.

На набережной у 5-го павильона, где традиционно проводятся бот-шоу, посетителей встречали РИБы фирмы "Мнев и К"; среди них была модель со стационарным дизелем "MerCruiser", к которой проявили реальный интерес представители ВМФ. Еще один, более солидный 7.7-метровый каютный катер-РИБ под названием "Стриж-4" от судостроительной компании "Триумф" бороздил водные просторы Гавани с официальными делегациями на борту. В небе кружила, гудя парой моторов, летающая лодка "Бе-103" производства КнААПО. По сво-

им размерам и вместимости она вполне "тянула" на маломерное судно, пусть и летающее, тем более что полеты в режиме экраноплана для нее предусмотрены спецификацией.

В павильонах, вместивших множество стендов российских фирм-производителей разнообразной электроники военного назначения, удалось найти навигационные системы, способные принимать сигналы спутников не только популярной GPS, но и менее известной отечественной ГЛОНАСС, отчего точность и надежность их работы значительно повышается. По массе и габаритам они вполне годятся для установки на каютные катера и круизные яхты, правда, ценой значительно превосходят массовые аналоги — 3000–5000 долл.

Среди двигателей запорожского объединения "Мотор Січ" были представлены и подвесные лодочные моторы мощностью 30 и 40 л.с. Жаль только, что

представитель компании не смог ничего сказать о ценах, а также о возможностях и перспективах приобретения данных моторов в России. Несомненный интерес для производителей малых судов представляет продукция пермского химзавода им. С. М. Кирова, в том числе эмаль ФА повышенной водостойкости — улучшенный аналог популярной ПФ-115, а также жесткие двухкомпонентные пенополиуретановые системы ИЗУР для заливки и напыления. Примечательно, что поставка пенополиуретанов обещана заводом в сколь угодно малых количествах — в отличие от поставщиков импортных пенополиуретанов, интересующихся объемами от бочки и выше, а их отпускная цена — всего порядка 100 рублей за килограмм.

Будем надеяться, что наработки нашей "оборонки" реально помогут становлению и развитию рынка маломерного судостроения.



“БЛАГОВЕСТ” ПЕРЕСЕК АТЛАНТИКУ!

Катамаран “Благовест”, покинувший Санкт-Петербург 24 августа 2002 г., продолжает кругосветное плавание. Весной яхтсмены наконец-то пересекли Атлантику. Сильно затянувшееся путешествие (по первоначальному плану в декабре этого года яхтсмены уже должны были вернуться в родной город) продолжается — сейчас яхта находится в Карибском море у побережья Венесуэлы, переходя от острова к острову.



РЕКОРД НЕ СОСТОЯЛСЯ

Шумно разрекламированное одиночное безостановочное кругосветное плавание Федора Конюхова, начавшееся 24 ноября 2004 г., завершилось. Восьмого июня российский путешественник благополучно ошвартовал свою огромную яхту “Торговая сеть “Алые паруса” в британском порту Фалмут.

Безостановочным плавание не получилось — из-за сильного шторма и вызванных им неполадок яхта в конце февраля вынуждена была зайти в Хобарт (о.Тасмания). Сюда доставили автопилот и новый участок ванты взамен лопнувшего. Характерно, что в один и тот же шторм попали сразу три известные яхты: и “Алые паруса”, и идущий вокруг Антарктиды “Апостол Андрей”, и “пролетавший мимо” “Orange 2” (стр. 112).

Уже 6 марта Федор вновь вышел в море. 9 апреля “Алые паруса” обогнули мыс Горн, выйдя в Атлантику. Здесь мореплавателя постигла еще одна неприятность — 12 мая, буквально за несколько миль до экватора, на палубе разорвало проушину путенса стаксель-штага, что заставило болельщиков в очередной раз поволноваться за яхтсмена.

К сожалению, завершившееся в итоге плавание не принесло с собой никаких рекордов — вместо запланированных 120 дней наш путешественник провел в океане без малого 200, добавок зайдя в порт. Что же касается широко рекламируемого отечественными СМИ факта “первого в истории” одиночного кругосветного плавания на максимальной яхте, то стоит напомнить, что обогнувшая год назад земной шар “Adrien” Жан-Люка Ван ден Хеде (“Кия” № 189) имеет длину 25.7 м, практически не отличаясь по длине от “Алых парусов” (26.1 м без бушприта). Мало чем уступает им и 23-метровый тримаран “B&Q” Эллен МакАртур...

“АПОСТОЛ АНДРЕЙ” В ЯПОНИИ

Мы расстались с российской яхтой (“Кия” № 195) в тот момент, когда она после поломки баллера руля сошла с дистанции рекордного плавания вокруг Антарктиды. Произошло это четыре месяца назад — 3 марта 2005 г. — с аварийным рулем, изготовленным из спинакер-гика и двери кубрика, яхта ушла из антарктических вод и направилась в Новую Зеландию, где и ошвартовалась в порту Веллингтон 1 апреля, чтобы изготовить новый руль в одном из самых яхтенных городов мира. Объявленная цена повергла российских яхтсменов в легкий шок — за такие деньги можно было, как выразился один из членов экипажа, “в Питере построить корпус стальной яхты средних размеров”.

На весь ремонт (помимо руля, серьезной проблемой оказалась коррозия стальной палубы, которую пришлось заварить в нескольких местах) у нашего экипажа ушло больше месяца. Только 7 мая “Апостол Андрей” смог покинуть Веллингтон и направиться во Владивосток, откуда осенью этого года Николай Литая намерен вновь выйти в антарктические воды и завершить все-таки свой круг вокруг ледового континента.

Продвижение яхты через Тихий океан, увы, тоже не прошло без происшествий. В конце июня лодка начала помаленьку “сыпаться”: развалилась каретка грота-гика-шкота, нарушилась центровка двигателя, треснул кронштейн генератора, отказала помпа на камбузе. Но это были еще цветочки...

В самом начале июля на подходе к проливу Цугару на “Апостоле Андрее” оборвался штуртрот. Не успел экипаж заменить его, как последовательно отделились вначале левобортные, а затем (после поворота оверштаг) и правобортные основные ванты. Попытка добить бакштаги “до звона” привела к тому, что не выдержала скоба на бакштаге — ситуация стала критической. К тому же все происходило ночью, а экипаж яхты был уменьшен: в Веллингтоне его покинули трое членов команды, на смену которым пришел всего один человек — новозеландский яхтсмен Кевин Кадби. Но все же опыт российских мореплавателей сыграл свою роль — яхтсмены смогли перебросить легости с проводником через краспицы и, заведя пять концов, временно раскрепить мачту. Уже утром, после трех подъемов Андрея Балымова на мачту экипаж смог заменить сломанную шпильку и завести штатные ванты. Но через 12 ч после этого на яхте лопнул стаксель-фал...

Избегая форсировать парусами, яхта потихоньку направилась в Японию, и 7 июля, как раз в тот момент, когда пишутся эти строки, она ошвартовалась в порту Хакодате.

“Вот мы и в Стране восходящего солнца (которого пока не видели), сакэ и суши, гейш и самураев, сакуры и харакири. Последнее не предлагать”, — написал нам Николай Литая...





В “КОРАБЕЛКЕ” — ЮБИЛЕЙ

9 июня в актовом зале Санкт-Петербургского морского государственного университета состоялось официальное празднование 75-летнего юбилея факультета Корабельной энергетики и автоматики — так называется сейчас факультет судового машиностроения, созданный в 1930 г. одновременно с образованием самого Кораблестроительного института и возглавленный проф. В.К.Васильевым. Сейчас факультет — один из лидеров в области подготовки инженеров-машиностроителей для нашего судостроения. Собранный профессорско-преподавательский состав и выпускников разных лет поздравили представители ведущих судостроительных предприятий страны. Присоединяется к поздравлениям и “Кия”.

Из Новосибирска в Волгоград на “Витязе”

Первого июля катер “Витязь” (см. “Кия” № 16, 61, 81) отошел от пирса водной базы Новосибирского речного командного училища им. С. И. Дежнева и отправился в 6000-километровый речной поход в Волгоград.

Так начался второй этап межрегиональной акции в честь 60-летия Победы в Великой Отечественной войне “Сибирская Аллея славы”. Организатором и координатором акции является Школа юнг — подразделение училища.

Экспедиция доставит собранные со всей Сибири капсулы с землей на бывшую линию боев, где погибли воины-сибиряки.

Экипаж катера “Витязь” — восемь человек, четверо взрослых — капитан, штурман-медики, механик-дизелист и инженер-механик (главный инженер завода “Алмаз”) и четверо юнгов, которых на половине пути в Тюмени сменяют другие победители специального регионального конкурса.

Поход осуществляется на катере “Витязь” типа “Обь-4”, предоставленном генеральным спонсором акции — лодочным заводом “Алмаз” НАПО им. В. П. Чкалова. Катер, построенный полностью из местных материалов сибиряками и модернизированный заводом по тестовым замечаниям редакции журнала “Кия” (см. № 192), вошел в число ста отечественных товаров, награжденных дипломом Всероссийского конкурса на лучшую продукцию. Отмечен он и золотой медалью Сибирской ярмарки.

В ходе этого пробега будут выявлены возможности модернизации “Оби-4” — создания на его базе комфортабельного и недорогого отечественного “дейкресера” — катера семейного отдыха. Одновременно он продемонстрирует потенциальным потребителям лодочной водно-моторной продукции технические возможности отечественных маломерных судов сибирской постройки.

“Сибирская Аллея славы” — пример взаимовыгодного сотрудничества предприятий лодочной индустрии и учреждений, занимающихся дополнительным образованием и воспитанием подрастающего поколения.

В. Бухарин, фото Е. Любимовой



НЕ ТОЛЬКО ПАРУСА...

Проектная группа петербургской компании “Старлит” под руководством А.С. Стружилина, известная своими работами в области яхтостроения, доказала, что ей по силам и такая специфическая область, как скоростные моторные катамараны. Совместно с финскими предпринимателями конструкторы разработали опытную модель прогулочного катамарана из стеклопластика под мотор мощностью до 50 л.с. и вместимостью два-три человека. Благодаря оптимизированным параметрам формы поперечно-реданированного корпуса, он быстро выходит на глиссирование, развивает скорость 25-35 уз (45-65 км/ч) на полуметровой волне, и на полном ходу способен использовать эффект аэродинамической разгрузки. Длина лодки 4,7 м, ширина 2,0 м, масса корпуса около 200 кг.

Предполагается, что подобный мало-распространенный тип моторных лодок может быть востребован любителями рыбной ловли, нуждающимися в быстром и устойчивом судне с большой полезной площадью кокпита.



ТОПЛИВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ПОЛЕТЕЛИ

Компания “AeroVironment” из Калифорнии начала эксперименты по применению топливных элементов на самолете собственной конструкции. “Global Observer” — так называется новый летательный аппарат, который имеет восемь моторов — по четыре на каждое крыло, и в качестве источника энергии использует жидкий водород.

Благодаря топливным элементам, которые получают электрический ток в процессе взаимодействия водорода и кислорода, получаемого из воздуха, новый самолет способен продержаться в воздухе около часа. Однако при полностью заправленных топливных баках время полета может быть увеличено до 24 часов. Размах крыльев “Global Observer” составляет 15 м.

По мнению руководства и инженеров “AeroVironment”, летательные аппараты на топливных элементах могут использоваться в области транспортных перевозок уже в ближайшем будущем.

“BELLA” СТРОИТ НОВЫЙ ЗАВОД

Финская компания “Bella Veneet Oy”, представленная на рынке брендами “Bella”, “Flipper” и “Aquador”, планирует значительно увеличить объем выпуска и в дополнение к пяти существующим предприятиям, расположенным на севере Финляндии, строит еще одно. Новый завод, который выпустит первые лодки уже в августе, обеспечит рабочими местами 80–100 чел. Объем вложений в расширение производства составил 8 млн. евро. “Bella”, которой частично владеет корпорация “Brunswick”, относится к числу наиболее финансово успешных судостроительных компаний страны — за последний шесть месяцев прошлого года ее торговый оборот вырос на 39% по сравнению с аналогичным периодом 2003 г. Было продано 1800 лодок, 70% которых экспортировано в другие страны — в том числе и в Россию.



НОВИНКА ДЛЯ ЗАПРАВКИ КАТЕРОВ И ЯХТ

Давно известно о проблеме заправки нашего малотоннажного флота. Специальные АЗС для катеров и моторлодок на берегах российских водоемов — большая редкость.

В ряде европейских стран эта проблема решается применением мобильных заправочных модулей европейского же производства, которые можно установить на причалах и береговых площадках, на борту заправочных судов, в кузове небольшого грузовика. Типичный МЗМ представляет собой автономную систему, состоящую из емкости на 2000 или 1000 л со счетным механизмом, с электрической (230 В, 12 В, 24 В) либо ручной помпой, шлангом и раздаточным пистолетом.

С недавнего времени стать хозяином такого модуля стало возможным и в России. Это позволит капитанам катеров и яхт реже обращаться к услугам топливозаправщика, отказаться от перевозки и хранения топлива в канистрах и бочках.

По вопросам приобретения обращаться: "Артекс", Москва, тел. (095) 101-3570; www.artexprint.ru/azs; info@artexprint.ru

ИМПЕРСКАЯ ПОЛИТИКА "BRUNSWICK"

В последнее время корпорация "Brunswick" все более явно демонстрирует имперские амбиции, скупая большие и маленькие фирмы по всему миру — либо "на корню", либо приобретая солидный пакет акций, как, например, в случае с финской "Bella". В числе недавних приобретений — крупная американская компания "Triton", производящая алюминиевые и стеклопластиковые рыболовные лодки длиной от 12 до 35 футов. Эта новость, кстати, заставила задуматься "BRP" и "Yamaha" — очевидно, соответствующие "пакетные" соглашения с "Triton" о поставке подвесных моторов будут расторгнуты, поскольку "Brunswick" является их прямым конкурентом. Имперская политика корпорации не ограничивается одной только судостроительной отраслью — недавно в ее владение перешла компания "MX Marine", выпускающая навигационные системы GPS.

НОВЫЕ ЧЕТЫРЕХТАКТИКИ "EFI"

Модельный ряд четырехтактных подвесных моторов "Mercury/Mariner", оснащенных системой впрыска с электронным управлением "EFI", пополнится четырьмя новыми моделями — мощностью 25, 30, 80 и 100 л.с. От существующих моторов их можно будет сразу отличить по иному дизайну капота и графическому оформлению, стилизованному под нашу шумевшую серию "Verado". "25 EFI" заменит существующий 25-сильный "Bigfoot", и, по предоставленной компанией "Marine Power Europe" информации, будет на 10 кг легче своего предшественника — 71 кг. Заметно похудеет и "тридцатка", сбросившая почти 28 кг и весящая всего 78 кг. В числе наиболее существенных преимуществ новых подвесников называют низкий уровень шума и вибраций. Оба мотора будут выпускаться в расчете на высоту транца не только 508, но и 380 мм — готовы-



ваться, владельцы "Казанок"! Новые впрысковые четырехтактники мощностью 80 и 100 л.с. имеют одинаковый рабочий объем — 1596 см³, и, соответственно, вес — 175 кг.

ЮБИЛЕЙНАЯ ПАРУСНАЯ РЕГАТА "БАНКОВСКИЙ КУБОК"

С 22 по 26 июня на акватории Пестовского и Пироговского водохранилищ прошла пятая, юбилейная, парусная регата "Банковский кубок". Ее организаторами выступило АНО "Банковский кубок" под патронажем Ассоциации российских банков и Всероссийской федерации парусного спорта. В этом году регата собрала 78 экипажей из Москвы, Санкт-Петербурга, Ярославля, Пскова, Владивостока, Тольяти, Калининграда и других городов

России. За право называться победителем боролось около 400 спортсменов, среди которых были и мастера спорта международного класса, и олимпийские чемпионы, в том числе олимпийский чемпион Владимир Менчинский и двукратный чемпион мира в классе "Soling" Георгий Шайдуко. По мнению многих, "Банковский кубок" — самая представительная по составу участвующих в ней спортсменов.

Гран-при соревнований разыгрывался среди "четвертьтонников", также участие в гонках приняли яхты классов "Дракон", "Микро" и "Carter-30".

С 23 по 25 июня было проведено по шесть гонок в каждом классе.

Гран-при регаты в классе "четвертьтонник" завоевал экипаж яхты "Фиджи" (Андрей Никандров, Санкт-Петербург). На вторую ступень пьедестала поднялся экипаж яхты "Senator", (Максим Логутенко, Владивосток). Третье место досталось яхте "Ватт" (Андрей Маслов, Москва).

В классе "Микро" первое место занял экипаж московской яхты "Укус" (Геннадий Свиштунов), второе — яхты "Марлин" (Рыбинск) и третье — яхты "Игрушечка" (Мытищи).

В классе "Дракон" первой стала яхта "Версия" (Алексей Крылов), второе и третье заняли "Красный октябрь" и "Лидер" соответственно (все — Москва).

В группе "Carter 30" победил экипаж яхты "Светлана" (Андрей Логинов, Москва), второе — заняли дебютанты регаты, экипаж яхты "Виктория" (Ярославль), третье — экипаж яхты "Вера" (Виктор Минаев, Москва), выступавшей под флагом московского филиала "Уральского финансового дома".

Награждение победителей состоялось 26 июня в яхт-клубе "Пирогово" на берегу Клязьминского водохранилища. На его акватории в тот же день прошла гонка "Престижа", в которой приняли участие представители компаний — спонсоров регаты. Все приглашенные на закрытие регаты могли увидеть выступления артистов музыкального коллектива "Magic", а также показ коллекции яхтенной одежды фирмы "Gaastra".





“ВОДОКРЫЛУ” ОПЯТЬ НЕ ПОВЕЗЛО

Французский крылатый тримаран “Hydroptere”, о долгой и мучительной доводке которого мы уже неоднократно писали в “КиЯ”, вновь столкнулся с неприятностями. 28 июня уникальный тримаран стартовал из Кадиса (Испания) в трансатлантический переход по

маршруту Кадис—Сан-Сальвадор, входящий в официальный перечень рекордных океанских трасс WSSRC под именем “Columbus Route”. Наверное, излишне напоминать, что действующий рекорд на этой дистанции принадлежит Стиву Фоссетту и его знаменитому катамарану “Playstation” — 9 дней 13 ч 31 мин 18 с (февраль 2003 г.).

В преддверии своего плавания Ален Тибо и его команда осуществили ряд тестовых и рекордных плаваний, в том числе пересекли Ла-Манш по маршруту Дувр—Кале (19 миль) за 34 мин и 32 с, установив тем самым новый национальный рекорд (общемировым он не является, поскольку WSSRC не ратифицирует результаты, показанные на дистанциях длиной менее 200 миль) и показав среднюю скорость 33.3 уз (максимальная — 43.4 уз). Теперь можно констатировать — парусники научились двигаться быстрее, чем самолеты... правда, вековой давности — в 1907 г. Луи Блерио на перелет по этому маршруту затратил 37 мин. А если серьезно, то предыдущий лучший результат на этой дистанции показал “Bonduelle” Жана ле Кама — 29 уз. Подобные результаты вселили в экипаж надежду, и вот в июне лодка вышла в свой первый океанский переход...

Увы, плавание оказалось недолгим. Вечером 29 июня на скорости около 25 уз тримаран врезался крылом в “неопознанный плавающий предмет” (им был дельфин). К счастью, повреждения яхты оказались не столь значительными, как это представилось команде при первом осмотре. Доработки конструкции с использованием новейших авиационных материалов и технологии сделали свое дело — замене подлежат лишь один из элементов торсионной подвески крыла. Само крыло и поперечная балка — самые уязвимые места уникальной машины — оказались неповрежденными.



“PERSHING” ДОЛЕТЕЛ ДО ПЕТЕРБУРГА

В начале июня 2004 г. российская компания “Премиум Яхтинг” (она же — “Premium Yachts”), являющаяся эксклюзивным дилером “Ferretti Group” и “Pershing” в России, открыла свое представительство в Санкт-Петербурге. Пресс-конференцию и последующий прием, организованный по этому случаю в Морском яхт-клубе, посетили высшие руководители обеих фирм — Марко Сегато (президент “Ferretti Group”) и Тилли Антонелли (“Pershing”), которые продемонстрировали собравшимся журналистам две лодки: 14-метровую “Ferretti 460” и новинку — 17-метровую “550-ку”.

На пресс-конференции были озвучены некоторые результаты деятельности компании “Premium Yachts” в России. На ежегодной церемонии вручения премий “Ferretti Yachts Dealer Awards 2005” по итогам 2003—2004 гг. ей присвоено третье место среди всех 32 мировых дилеров по объему продаж яхт “Ferretti”, и второе место по объему продаж яхт “Pershing” — это примерно 15% общего объема продаж “Ferretti” и практически 25% всех продаж яхт “Pershing” (нужно отметить, что “Premium Yachts” помимо России имеет два офиса на Украине и один — во Франции). Планы фирмы на 2004/2005-й финансовый год весьма внушительны — продать только в России лодок примерно на 32 млн. евро (из них около 6 млн. запланированы на Петербург). Весь годовой оборот “Ferretti Group” — около 600 млн. евро. Для стимулирования продаж в России компания прибегает к лизинговой схеме приобретения яхт, при этом годовая ставка составляет 9.1%. Появится в России и новинка — дебютировавший в этом году в Дюссельдорфе (и признанный там же “Лучшей моторной яхтой 2005 года”) “Pershing 46”, вот только производственная программа этих лодок распланирована уже на год вперед, а значит, российским покупателям придется потерпеть...

НОВЫЕ ЯХТЫ “VOR 70” НА ВОДЕ

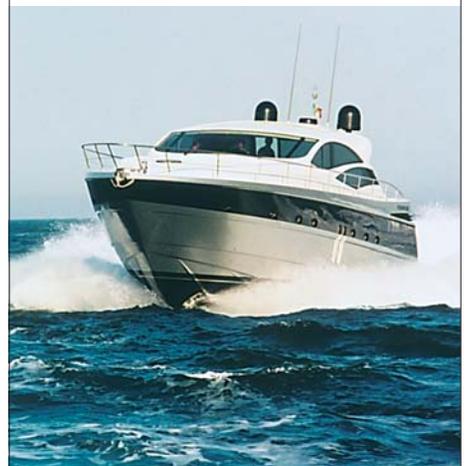
В преддверии гонки “Volvo Ocean Race 2005—2006”, до старта которой осталось менее четырех месяцев, завершаются последние работы по подготовке новых лодок класса “VOR 70”. Буквально на днях, 27 июня и 1 июля 2005 г. свои яхты на воду спустили две запоздавшие команды: бразильцы из “Brasil 1” и шведы из “Ericsson Racing Team”. Оба их судна спроектированы Брюсом Фарром.

7 июля спустила свою яхту австралийская команда “Premier Challenge”, столкнувшаяся с финансовыми трудностями. У владельца команды случилась “маленькая” неприятность: во время гонки Сидней—Хобарт-2004 другая его яхта — 89-футовая максис “Skandia” потеряла киль, опрокинулась и едва не затонула. Последующее ее спасение и ремонт потребовали немалых затрат, в силу чего и без того поздно запланированный спуск на воду “VOR 70” (построенной по проекту Дона Джонса) пришлось отложить без малого на месяц.

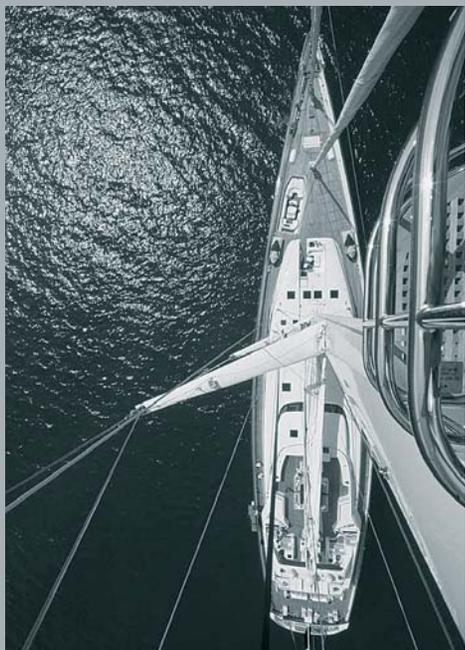
На фоне “отстающих” особняком стоит голландская команда “ABN Amro”, выставившая сразу две яхты, спроектированные “хитроумным” Хуаном Коуйоумджийном, и спустившая их на воду еще в январе! Как это принято у “мистера К.”, сегодня об этих лодках известно меньше, чем ничего, зато кое-что можно рассказать про их экипажи. Команду первой из них, “ABN Amro 1”, составили опытные профессиональные яхтсмены, в экипаж “ABN Amro 2” специально были включены восемь молодых (моложе 30 лет) яхтсменов, выбранных почти из 2 тыс. желающих по всему миру. Возглавил их известный французский гонщик Себастьян Жоссе.

Тем не менее такой подход уже дал свои плоды — в состоявшейся в июне гонке “Route de l’Equateur”, проходившей по маршруту Марсель—Браззавиль, экипаж “ABN Amro 2” занял первое место в своей группе (здесь все яхтсмены выступали на старых лодках “VOR 60”).

На момент верстки номера только одна из шести команд-участниц — сравнительно малобюджетная “Team Pirate” (США) — еще не успела закончить постройку своей лодки.



В “КиЯ” (№ 179, 182, 187) мы уже неоднократно упоминали круизную мегаяхту “Mirabella V”, самый крупный в мире бермудский шлюп, спущенный на воду в 2004 г. и предназначенный для дальних чартерных плаваний. Наш британский корреспондент летом прошлого года провел на ее борту несколько дней в качестве гостя, после чего рассказал нам об этом исключительном судне. Исключительном не только по своим размерам, но и по конструкторским решениям...



Мачта в

Приглашение побывать вместе с компанией “CNN” на борту “Mirabella V” я воспринял как подарок судьбы — в Британии стояла ужасающая жара. В этих условиях возможность “оттянуться” пару дней в Средиземноморье на борту уникальной яхты со всем мыслимым комфортом (недаром ведь цена недельного круиза на ней составляет целых 250 тыс. долл. — причем, замечу, питание на борту и спиртные напитки в эту сумму не входят!) казалась просто счастьем. Но, прежде чем перейти к описанию самого судна, немного истории.

“Mirabella V” была заказана опытным американским яхтсменом (59 лет парусного стажа) Джо Виттори, бывшим руководителем известной фирмы проката автомобилей “AVIS Inc”. В середине 80-х гг. он провел достаточно сложную комбинацию, вначале лично купив эту фирму, а потом продав ее с большим барышом, позволившем ему не просто отойти от дел, но и начать одну за другой заказывать себе суперяхты. Первой из них стала 40-мет-

ровая “Mirabella”, за которой вскоре последовала такой же длины “Mirabella III”. На вполне очевидный вопрос читателей, а что же случилось с “Mirabella II” и “-IV”, сразу отвечаю, что первая из них была продана другому лицу еще на стадии строительства, а последняя и вовсе никогда не существовала, поскольку Джо Виттори, как он сам признался, попросту не любит римскую цифру IV.

“Mirabella V” изначально проектировалась как чартерное судно (располагающее, тем не менее, шикарными хозяйскими апартаментами), которое должно было летний сезон проводить на Средиземноморье, а зимний — в Карибском море, имея, тем не менее, возможность по требованию клиентов предпринимать и дальние плавания: например, вдоль берегов Южной Америки к м. Горн, при этом сохраняя высокие ходовые качества как под мотором, так и под парусами на любом курсе. Три года Виттори обдумывал концепцию подобной яхты и обсуждал ее со своими коллегами — в первую очередь с опытным яхтостроителем Робертом Деректором. К сожалению, Боб



небесах

Майк Кристенс, Лондон. Фото автора и Эндрю Бредли, специально для “Кия”

скончался задолго до того, как задумки Виттори стали воплощаться в рабочие чертежи, поэтому бизнесмен был вынужден обратиться в другое конструкторское бюро. После некоторого размышления проектировщиком яхты был выбран Рон Холланд. Виттори предъявил (помимо дальности и скорости) специфические требования к конструкции корпуса, парусному вооружению и обитаемости лодки: она должна была иметь композитный корпус, одномачтовое вооружение и вмещать не менее 12 человек гостей, соответствующее количество членов команды и обслуживающего персонала.

Заказчик рассчитывал уложиться в максимальную длину 61 м, но, когда Рон Холланд приступил к проектированию, выяснилось, что все заявленные требования (прежде всего размещение гостей с должным комфортом) могут быть реализованы лишь при увеличении ее до 75 м, при этом обязательными условиями остались композитная конструкция корпуса и вооружение яхты шлюпом (причем последнее — как ради эстетических соображе-

ний, так и ради высоких характеристик на острых курсах). Подобной задачи не решал еще никто из судостроителей — к примеру (только вдумайтесь), установленная на палубе яхты 90-метровая мачта весит немногим меньше боевого танка “Challenger 2” (вес этого танка — 60 т), а по высоте вдвое превышает известную колонну Нельсона, стоящую на Трафальгарской площади, или Александринский столп в Санкт-Петербурге.

Взвесив все, Рон Холланд спроектировал довольно необычный корпус, сильно отличающийся от большинства современных круизных яхт. “Mirabella V” имеет достаточную ширину ($L/B = 5$), но необычно малое соотношение “высота/длина” — при максимальной длине 75.22 м высота ее широкого и плоского корпуса составляет всего 4.2 м (т.е. около 6% длины). Столь малая высота привела к резкому уменьшению момента инерции сечения в вертикальном направлении. Это потребовало специальных мер по обеспечению продольной жесткости корпуса — в противном случае после установки мачты и

стоячего такелажа он мог попросту смяться, как пустая коробка из-под конфет (вы только представьте себе — расчетная нагрузка на степс мачты составляет 1500 т!). Чтобы противодействовать этому, была выбрана очень массивная сэндвичевая конструкция собственно корпуса — его толщина составляет 63 мм, из которых 7 мм приходятся на наружный слой (12 слоев кевлара и двунаправленной стеклоткани), 45 мм — на пенопласт “Hexex C70” и оставшиеся 11 мм — на внутренний слой (в общей сложности 20 слоев стеклоткани и кевлара). Для большей жесткости приформованные рамные шпангоуты и стрингеры тоже имеют довольно сложную конструкцию: в качестве наполнителя для них был использован редко применяемый в судостроении пенопласт типа “Plastazote LD 18”, чей удельный вес — всего 18 кг/м³ (т.е. вдвое меньше, чем у ближайшего конкурента). Стрингеры и шпангоуты делались следующим образом: вначале к корпусу приформовывались четыре слоя однонаправленного углеволокна, затем к ним специальным акрилово-полиуретановым компаундом приклеивался вырезанный в нужный размер пенопластовый наполнитель, который, в свою очередь, накрывался могучим бутербродом из пяти слоев кевлара и 12 — углеткани плотностью 450 г/м².

Из такой же углеткани была изготовлена и сэндвичевая палубная секция, и именно она — важнейший элемент обеспечения продольной жесткости “Mirabella V” (и одна из самых дорогих деталей судна). По иронии судьбы, изготовленную секцию оказалось невозможно выгнать из формовочного цеха и установить на корпус судна “одним кусочком”, поэтому ее пришлось разрезать на пять частей, которые потом и были смонтированы на яхте. К счастью, это проблема была заблаговременно обнаружена, что позволило пересчитать конструкцию палубы, скомпенсировав потерю ее прочности и жесткости. Сложная силовая конструкция палубы является, по признанию инженеров, одним из фирменных know how и не имеет аналогов в истории яхтостроения (замечу здесь, что за все детальные расчеты, а также за поставку композитных материалов отвечала известная британская фирма “High Modulus”). Однако, несмотря на все эти ухищрения, вес корпуса (он более 100 т) существенно вышел за предварительные расчеты Холланда. Приличную долю к расчетному водоизмещению судна добавили и противопожарные требования МСА и “Det Norske Veritas” — поскольку “Mirabella V” имеет длину более 50 м и водоизмещение более 500 т, к ней предъявили требования, соот-

ветствующие круизным судам. Пришлось установить пять стальных противопожарных переборок со стальными же дверьми, что увеличило водоизмещение еще на 60 т.

Надо сказать, что мой первоначальный скепсис касательно прочности пластика в подобной гигантской конструкции, слегка поколебленный после ознакомления с конструктивными деталями, оказался полностью посрамлен после того, как присутствовавший на борту один из инженеров верфи “Vosper Thornycroft” (строителя яхты) показал видеофильм об испытаниях 52-метрового минного тральщика типа “Sandown” постройки все той же “VT”. В ходе этих испытаний морская мина была взорвана всего лишь в нескольких метрах от борта судна — какой бы фантастикой этого не казалось, но корпус при этом (что подтвердила последующая ультразвуковая дефектоскопия) повреждений не получил. Секрета здесь, по мнению инженеров “VT”, никакого нет — дело в правильном расчете силовой конструкции корпуса, высоком качестве смолы, соблюдении технологии при укладке и пропитке стекломатериалов. Все же мы, британцы, умеем строить правильные суда!

Немалая трудность поджидала Р.Холланда и при реализации подъемного киля — как я уже сказал, это обязательное требование заказчика. Вернее, его требованием было обеспечить осадку не более 3.9 м, как у обеих предыдущих “Мирабелл”. Величина выбрана отнюдь не случайно — это максимальная осадка, с которой яхта еще может ошвартоваться в Палм-Бич, а Джо Виттори не собирался отказываться от стоянки в любимой гавани даже на таком парусном монстре. Первоначально предполагалось сделать киль качающимся мечевидным, но после расчетов от этой идеи пришлось отказаться. Остановились на подъемном киле с массивным 150-тонным балластным бульбом (вес собственно плавника — 26 т). Киль поднимается и опускается при помощи специальной рамы, приводимой в движение четырьмя гидроцилиндрами, каждый из которых способен развивать усилие до 60 т. Работа гидросистемы обеспечивается двумя электродвигателями мощностью по 15 кВт каждый. Киль имеет четыре позиции: полностью поднятый (при этом его верхняя часть выходит наружу через специальный люк в крыше надстройки), опущенный верхней частью до уровня надстройки, выдвинутый наполовину (при ходе под моторами) и опущенный для хода под парусами. Перемещение киля из одного крайнего положения в другое зани-





мает около 6 мин, при этом происходит оно абсолютно бесшумно — только стоя рядом с отсеком киля, я смог услышать негромкое шуршание.

Но все это — и корпус, и киль — не доставило таких сложностей конструкторам, как проектирование парусного вооружения. “Mirabella V” в полтора раза длиннее и более чем в два с половиной раза тяжелее второго по величине шлюпа мира (алюминиевая яхта “Tiara”, 55 м, “Alloy Yachts”, 2004 г.), уже одно это говорит о масштабах вставшей перед конструкторами задачи. Гигантская мачта яхты, кажущаяся вблизи уходящей прямо в небеса, выполнена, естественно, из углепластика (пять соединенных вместе отдельно отформованных секций*) и имеет диаметр 1.6 м при толщине стенок 40 мм. Никаких иных данных о ее конструкции не разглашается, поэтому я могу лишь догадываться, какие усиления и подкрепления она имеет внутри. Трудно даже себе представить, что произойдет, если такой гигант вдруг сложится и рухнет на палубу, поэтому, чтобы исключить малейшую возможность этого, конструкторы отказались от использования синтетических волокон наподобие широко известного “Zylon” (торговая марка волокон типа PBO), и мачта поддерживается развитым стоячим такелажом, изготовленным из сплошного стального прутка. При этом диаметр основных вант, например, составляет 76 мм, а общий вес стоячего такелажа превышает 15 т. Любопытно, что вся система стоячего такелажа рассчитана так, что любой его отрезок можно заменить без демонтажа мачты — для это-

го окончности краспиц снабжены специально сконструированными фитингами, позволяющими быстро отсоединить участок ванты.

Не меньше, чем мачта, впечатляет и гик — длиной 25 м и шириной 2, что позволяет укладывать на него зарифленный грот. Грот этот — чудо из чудес. Он изготовлен компанией “Doyle” из нового материала “OceanWave”, представляющего собой специально сотканное биаксиальное полотно из волокна “Vectran” с полиэфирной подложкой (таффетой) и двухсторонним УФ-защитным слоем и не имеющего какой-либо пленочной основы наподобие майлара. Подобная схема, по мнению инженеров “Doyle”, имеет два преимущества: за счет отсутствия пленки исчезает опасность расслоения (деламинации) парусной ткани, а двунаправленное вектрановое полотно (предназначенное в первую очередь для радиального раскроя парусов) имеет высокое сопротивление на растяжение по всем направлениям и (в отличие от кевлара) не боится изломов. Этот грот площадью 1500 м² весит более 700 кг. Это — второй по величине (первым является геннакер описываемой яхты — 1830 м²) и, судя по всему, самый дорогой парус на Земле. Кроме того, это единственный парус в мире, состоящий из отдельных, не сшитых (или склеенных) между собой деталей. Да, вы не ослышались — грот “Mirabella V” не цельный, а состоит из семи полотнищ, соединенных между собой при помощи... лат. Если попытаться упрощенно представить конструкцию этого паруса, то она больше всего напоминает гусеницу боевого танка — два трака (полотнища грота) связаны между собой при помощи пальца (латы), проходящего сквозь отверстия траков (специальные петли на полотнищах). Два полотнища грота соединяются с латами при помощи ликтроса, заходящего в ликпазы лат и специальных петель на оконечностях этих лат. Последние в данной ситуации не только заботятся о поддержании горба и сохранении профиля паруса, но являются частью его силовой структуры — крепясь к кареткам, они снимают часть нагрузки с верхних полотнищ паруса и его фалового угла.

Всего на “Mirabella V” предусмотрено четыре паруса: грот, кливер (828 м²), штормовой стаксель (320 м²), который можно нести вплоть до 30 м/с, и уже упомянутый огромный геннакер, еще называемый UPS (Utility Power Sail). В качестве бегучего такелажа применены тросы из волокна “Dyneema 75” диаметром 35 мм — их разрывная

* Известная статья журнала “Yachting World” в этой части ошибочна. — Прим. автора.





прочность превышает 110 т. Суммарная длина всех снастей бегучего такелажа на “Mirabella V” превышает 6.5 км. Главные шкотовые лебедки яхты обеспечивают усилие до 60 т, но на практике это не используется — как только усилие на шкотах превышает 35 т, лебедки начинают плавно их стравливать, одновременно с чем топенант приподнимает нок гика, чтобы разгрузить грот. Подобное же происходит и при превышении угла крена в 20°. Для приведения в движение всего этого хозяйства установлены четыре гидромотора суммарной мощностью 180 кВт. Пара из них работает на шкотовые лебедки и закрутки носовых парусов, другая пара обеспечивает подъем/уборку грота и спуск/подъем якоря. Якорь, следует заметить, тоже необычен — на одной цепи установлены одним за другим (“гуськом”) два якоря-плуга, изготовленные из высокопрочной стали типа 316.

Пока владелец яхты и приглашенные инженеры рассказывали нам о конструкции яхты, ее парусном вооружении и электронном оборудовании, команда готовила лодку к выходу в море. В довольно тесной гавани (впрочем, для эдакого гиганта почти любая маловата будет) “Mirabella V” продемонстрировала на удивление неплохую поворотливость — диаметр разворота уложился в две длины судна. Этому способствовала как работа враздрай двух винтов полутораметрового диаметра, так и рули высокоэффективного профиля, установленные возле каждого из них.

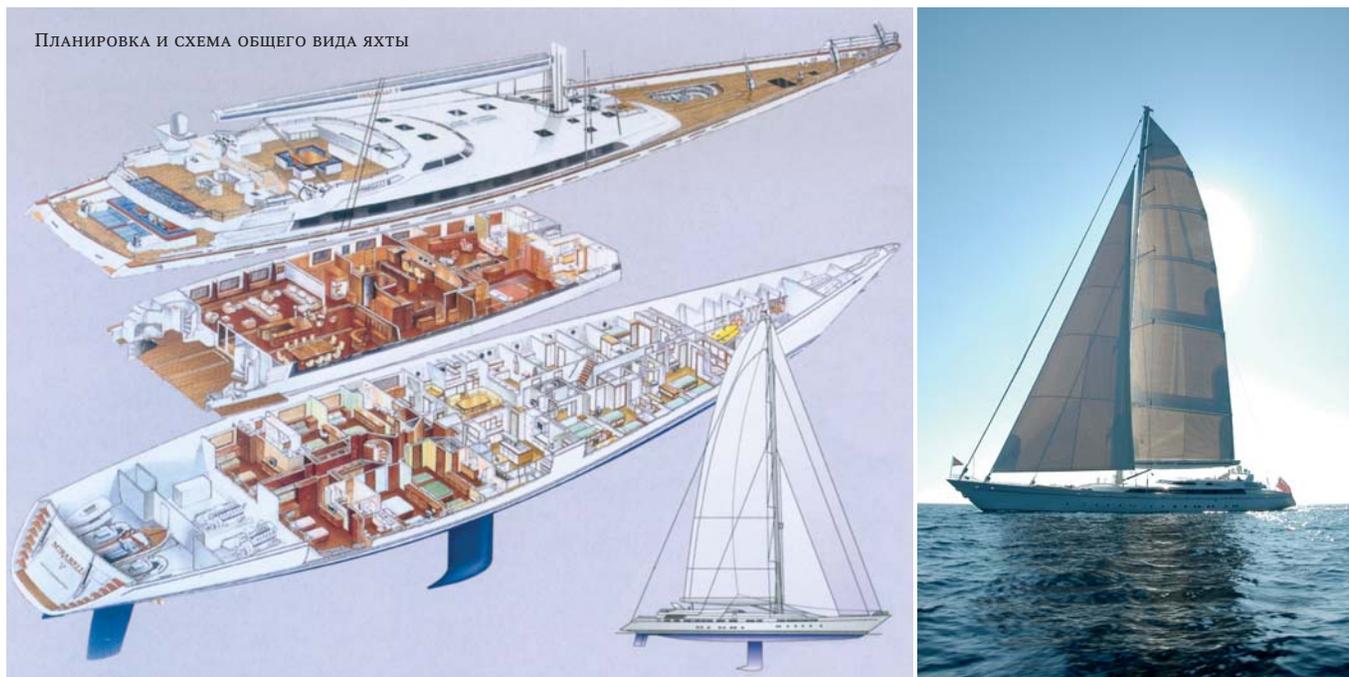
При ветре около 6 м/с мы вышли в море и взяли курс на Капри. Команде потребовалось некоторое время, чтобы поднять гигантский грот (это была всего лишь четвертая постановка, и навык явно отсутствовал) и настроить его. Под одним гротом в крутой бакштаг яхта пошла со скоростью чуть больше 9 уз — пришло время поднимать UPS. Поначалу с ним возникли небольшие проблемы — парус упорно не хотел правильно стоять, но тут ветер усилился до 8 м/с, и стало гораздо веселее, а наша скорость возросла до 12 уз (UPS можно нести вплоть до скорости ветра 9 м/с). Опробовав самый большой парус мира в действии, мы убрали его и поставили кливер. Замечу, что наш выход в море был не “журналистским тестом”, а одним из “настроечных”, в ходе которых команда училась поднимать и настраивать гигантские паруса, а

инженеры отмечали недоработки и неполадки в работе систем и механизмов. Один из таких недочетов был отмечен и в нашем присутствии — требовалось некоторое изменение проводки стаксель-шкотов.

Пока инженеры обсуждали проблему, ветер неожиданно скис, и пришлось запускать двигатели. Надо отметить, что, несмотря на заявленные высокие ходовые качества яхты под парусами (обещаются скорости вплоть до 20 уз и выше), дальние переходы планируется осуществлять практически исключительно под двигателями. Знаете, почему? Замена изношенного уникального грота вкупе с UPS обойдется много дороже, чем капремонт двух 1000-сильных дизелей “MTU”! А под ними яхта идет неплохо: под одним двигателем мы выжали 9 уз, под двумя — целых 16, а крейсерская скорость равняется 12 уз, при этом дальность плавания составляет 3500 миль. (Кстати, любопытная деталь — для повышения автономности плавания на судне существует собственная система очистки сточных вод. Фекальные воды сепарируются специальной мембраной, отделяющей твердые отходы, которые потом прессуются.) Для экономии топлива на дизелях смонтирована система, в чем-то аналогичная кадиллакским моторам серии “North Star” — при уменьшении нагрузки отключаются 6 из 12 цилиндров каждого из двигателей. Безусловно, и на ходу под двигателями яхта сохраняет очень высокий акустический комфорт — уровень шума в салоне ни разу не поднялся выше 76 дБ·А.

Что же касается собственно салонов, кают и условий отдыха на этом красивом судне... Ну что здесь сказать? Думаю, озвученная мной в самом начале статьи цена недельного круиза лучше всего говорит об уровне комфорта на борту: здесь есть все, что может понадобиться для отдыха богатому снобу, даже сауна, а плавательных бассейнов, например, целых два: они размещаются на носовой палубе в ложементах двух больших РИБов (как на яхте “Tiara”). В одном бассейне — обычная забортная вода, в другом — подогретая и джакузи. Огромный главный салон яхты отделан тиком и светлой вишней и функционально разделен на три части. По правому борту — обеденный стол, за который могут усесться сразу 20 человек, а по левому борту находятся медийная зона (с большим ЖК-телевизором и DVD-

Планировка и схема общего вида яхты



проигрывателем) и игровая, где джентльмены могут перекинуться в покер или бридж. Кстати, игровой столик на “Mirabella V” — настоящее произведение искусства, вручную изготовленное из ореха, сикоморы, махагони и розового дерева мастерами знаменитой лондонской фирмы “Linely”. В нос от главного салона расположена приподнятая рулевая рубка (естественно, компьютеризованная), перед ней — апартаменты владельца: спальня по правому борту, рабочий кабинет — по левому. На корме главной палубы — еще один салон, и третий, открытый, салон находится на крыше надстройки. Для тех, кому в жизни маловато острых ощущений, яхта может предложить подъем на лифте на мачту, желающим самостоятельно попробовать свои силы в управлении парусным судном на выбор предлагаются два варианта — один из четырех “Лазеров”, хранящихся в кормовом отсеке или... сама “Mirabella V”. Да-да, вы не ослышались — “Mirabella V”, только маленькая. Две радиоуправляемые ее модели хранятся там же, в корме. Вернувшись в Неаполь, мы с коллегой из “CNN” спустили оба суденышка на воду и устроили между ними небольшую гонку. Классное, надо сказать развлечение — просто море удовольствия!

Внизу — шесть двухместных кают гостей, расположенных позади от миделя, все пространство в носу отдано служебным помещениям и каютам экипажа. Гостевые каюты немаленькие — площадь каждой из них почти 15 м², и своими размерами, роскошью и комфортом они превосходят все, что я видел на парусных яхтах. Пожалуй, только знаменитая “разделяющаяся” VIP-каюта на “Tiaga” может составить им достойную конкуренцию, но, заметим, на 55-метровой “Tiaga” такая каюта одна, а здесь их все же целых шесть. Хотя, положив руку на сердце, я не могу не сказать, что так восхитившие нас интерьеры на “Tiaga” по стилю и изысканности заметно превосходят “Mirabella” — отделка последней по сравнению с новозеландским вертолетоносцем выглядит, как дорогая одежда в стиле унисекс рядом с элегантным вечерним платьем. Что ж, чартерное предназначение “Mirabella V” требует своих жертв — некоей бесполости в ущерб индивидуальной стилизации и изысканности. Вдруг кому-то не понравится?



P.S.

Вскоре после нашего визита на борт (искренне надеюсь, что это не взаимосвязанные между собой события) яхта потерпела аварию вблизи побережья Французской Ривьеры: в пятибалльный ветер ходовая вахта прозевала поползший якорь, и судно оказалось на каменной гряде. Уникальный киль настолько крепко заклинился между камнями, что гидросистема не смогла поднять его вверх — в этой ситуации усилия и вышедших на помощь частных яхт, и подошедшего позже мощного буксира оказались тщетными. Только после того, как на палубе судна была смонтирована специальная рама с полиспастом, злосчастный киль удалось-таки вытащить из каменных тисков, после чего яхта под мотором сошла с мели и прибыла в гавань для ремонта. Надо отметить, что, кроме ликвидации следов установки полиспаста и подкраски кия, никакого другого ремонта не потребовалось, после чего яхта была введена в строй и приступила к чартеру. Как сказал сам Джо Виттори, для окупаемости ей достаточно проводить в чартерной службе 14 недель в году.



АРТЕМ ЛИСОЧКИН
ФОТО АВТОРА И СЕРГЕЯ ПОЛИЩУКА
(ЖУРНАЛ “ШКИПЕР”)

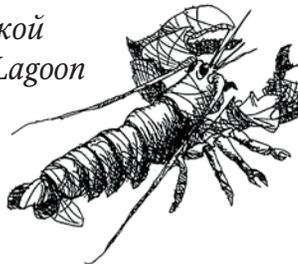


“Lagoon 52 HTS”

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

ЕСТЬ ЛИ В ХЕРСОНЕ ЛОБСТЕРЫ?

В приличных херсонских ресторанах этот деликатес наверняка отыщется. Но явно не в том количестве и не того качества, что в американском штате Мэн, где в лобстерах действительно знают толк и где в незапамятные времена даже родился особый тип судна, ныне известный всему миру под названием “lobster boat”. Впрочем, теперь этот термин больше ассоциируется не со специальной промысловой лодкой, а со стилизованной под нее роскошной яхтой, вобравшей в себя проверенные десятилетиями конструкторские и дизайнерские решения. А международная судостроительная практика свидетельствует, что для постройки хорошей “lobster yacht” вовсе необязательно представлять себе устройство садка для ловли омаров — что лишний раз подтвердило и наше знакомство с очередной новинкой украинской верфи “Lagoon Royal”.



Направленность молодой — существующей всего лишь около двух лет — херсонской компании на “классику” прослеживается достаточно четко: недаром ее первенец, 20-метровый краснодеревый парусник, с которого началось наше знакомство на бот-шоу в Дюссельдорфе, носит название “Ностальгия”. Открытая моторная яхта “Мартин”, отчет о редакционных испытаниях которой опубликован в предыдущем номере — тоже типичный олдтаймер “а-ля тридцатые годы”. Не стал исключением из общего “ностальгического” стиля и “Lagoon 52 HTS”. Компания, строящая лодки исключительно из ценных пород дерева, пользуется услугами известного дизайн-бюро “Ала”. По словам его главного конструктора Александра Кузнецова, подобная стратегия преследует не только маркетинговые, но и технические цели. С одной стороны, не особо “раскрученная” пока верфь должна предлагать потребителю продукцию более-менее знакомого и традиционного облика и конструкции (футуризм и вообще “самостийность” по-

ТЕХНИКА

рой вызывают недоверие даже под маркой очень известных фирм), а с другой, это позволяет использовать проверенные годами конструкторские решения и достаточно точно прогнозировать ходовые и эксплуатационные качества.

В крупном масштабе

“Лобстерные лодки” — это, пожалуй, наиболее яркий пример того, как сугубо утилитарная изначально посудина способна превратиться в комфортабельную яхту, предназначенную исключительно для отдыха и развлечения. Устроена типичная “lobster boat”, в принципе, довольно просто: мореходный, не обязательно суперскоростной корпус с характерным подъемом палубной линии к носу, просторный кормовой кокпит, увенчанная плоской невысокой надстройкой носовая каюта и открытая с кормы рубка на миделе, придающая лодке характерный силуэт. Интересно, что современными яхтостроителями все это хозяйство в тех же узнаваемых пропорциях успешно размещается в корпусе практически любых размеров! Изначально лодки, предназначенные для промысла, имели 8–9 м длины, хотя встречаются и 6–7-метровые малютки. А самую большую в мире “lobster yacht” нам довелось увидеть на прошлогодней Генуэзской бот-шоу — это 22-метровая

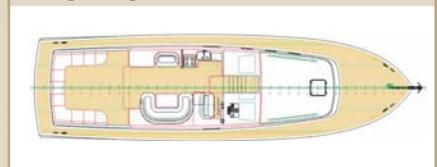
“Dolphin '72” итальянской компании “Mochi”.

В общем, по своим размерениям “Lagoon 52 НТС” располагается не так уж далеко от упомянутого флагмана “лобстерного флота”. При “масштабировании” классического силуэта скромная рубка-убежище превратилась в огромный застекленный салон с камбузной стойкой по левому борту и постом управления впереди, а в кормовом кокпите можно запросто танцы устраивать. Пересчитав всех, кто находился на борту во время испытаний, мы тихо ужаснулись — 22 человека! Ни за что бы не подумали, что возем такую ораву — никакой толчеи на палубе и уйма свободных сидячих мест. А вот кают всего две: “хозяйская” (хотя и огромная, с кондиционером, DVD и прочими прелестями, но лишь на двоих) и одноместная “шкиперская” по левому борту. Плюс, естественно, комфортабельный галльон с душевой кабиной. Короче говоря, львиную долю обитаемого пространства занимают “променадные площадки”, а не спальные отсеки. “Для прогулок подальше можно выбрать закоулок” — примерно так, перефразировав классика, можно охарактеризовать простор безупречных тиковых настилов “Lagoon 52 НТС”.

Касается это не только прогулок по палубам — на экономичном ходу,

Основные данные моторной яхты “Lagoon 52 НТС”

Длина, м:	
– корпуса	16.0
– наибольшая	17.4
Ширина наибольшая, м	4.5
Осадка, м:	
– корпусом	0.86
– габаритная	1.25
Высота борта на миделе, м	2.05
Килеватость, град.:	
– на транце	19
– на миделе	22
Сухой вес, т	19.14
Емкость, л:	
– топливных баков	2×450+2100
– водяных танков	2×88+170
– водонагревателя	53
– накопительных цистерн	2×100
Высота подволока, м	
– в салоне	2.04
– в носовой каюте	1.88
Двигатели:	
– тип	2 турбодизеля “MAN D0831 LE401”
– мощность, л.с. (кВт):	2×450 (2×331)
Пассажироместимость, чел.	10
Кол-во спальных мест	3
Надзорный орган	BV



как показали замеры, можно удалиться от базы и на полтысячи морских миль, но основное назначение “Lagoon 52 НТС”, как и любой “lobster boat”, все же не чисто крейсерское (в 16-метровом корпусе за →



счет иной планировки можно было бы запросто разместить три-четыре нормальные каюты), а прогулочно-представительское, и рассчитана эта яхта, на наш взгляд, прежде всего на “путешествия выходного дня” с большой компанией на борту. Да и любая светская вечеринка, пусть и в прямой видимости от причала, смотрелась бы здесь вполне уместно.

Как и в случае с “Мартином”, высокой оценки заслуживает качество исполнения интерьера и экстерьера — по крайней мере, за пару дней пребывания на борту мы так и не нашли, к чему бы всерьез придраться. Напомним, что лодка-то не пластиковая, доминируют тут красное дерево, дуб и тик, что требует от судостроителей очень высокой квалификации, аккуратности и профессионального чутья. Сделано все действительно по-яхтенному, с основным упором на роскошь и комфорт, и, думается, наше мнение наверняка разделяли бы понимающие люди в любой итальянской, греческой или французской марине. Традиционно для “Lagoon Royal”, продукция которой ориентирована в первую очередь на западного потребителя, полностью соблюдена и формальная сторона дела: постройка осуществлялась под контролем бюро “Веритас”, и сертифицировано по нормам ЕС здесь бук-

вально все вплоть до последнего шурупа.

Спешить некуда

Погоня за скоростью, все заметней затрагивающая в последние годы и яхтенный сектор, до сих пор обходит “лобстерные лодки” стороной. Причина, наверное, даже не в их классическом облике, не терпящем суеты, а в самом релаксационно-отдыхательном назначении — ну разве это дело, если при резком прибавлении газа, прыжке с волны или в крутом вираже гости расплескают напитки или собьются с шага в танце? “Lagoon 52 НТС” здесь тоже не является исключением. Даже на беспокойной воде при максимальном ходу около 22 уз эта лодка — само степенство. Метровой волны для нее практически не существует, а внутренний крен при полной перекладке штурвала на борт не превышает 10–15° — ровно столько и нужно, чтобы компенсировать центробежную силу и не прилагать дополнительных усилий, дабы удержаться на ногах. Циркуляция, правда, не из маленьких — примерно в 3–3.5 длины корпуса даже на среднем ходу, а корпус здесь 16-метровый. Впрочем, подвернуть покруче можно за счет перевода на нейтраль внутренней относительно поворота машины.

Заметного ходового крена отмечено не было, хотя ветер, особенно на второй день испытаний, когда мы вышли на простор Днепровского лимана, был довольно силен, а собравшаяся на борту орава перемещалась по палубе, как хотела. Однако задействовать транцевые плиты все же пришлось: как выяснилось, достиже-

нию максимальной скорости с солидной нагрузкой кормовой дифферент на “Lagoon 52 НТС” только мешает — разница в скорости с поднятыми и полностью опущенными плитами составила более 2 уз.

Увы, при всей мягкости преодоления волны обнаружился довольно существенный недостаток — забрызгивание носовой палубы и стекол рубки, отчего не раз приходилось включать стеклоочистители. По словам главного конструктора, проблема будет достаточно просто и эффективно решена установкой накладных брызгоотбойников. (Напомним, что мы по традиции были приглашены на самые первые, “внутренние”, испытания, перед которыми как раз и ставилась цель выявить и устранить подобные недостатки). Зато запаха дизельного выхлопа нет и в помине при любых скоростях и курсах относительно ветра, хотя подсосом воздуха в кокпит нередко грешат и весьма дорогие яхты с компоновкой “хардтоп”.

На холостом ходу главные двигатели и 8-киловаттный дизель-генератор, обеспечивающий питанием 220-вольтовую сеть, ведут себя практически бесшумно, но на ходу лодку особо тихой не назовешь, несмотря на достойные показатели шумомера — после 1200 об/мин начинают работать турбины наддува, издающие высокий звенящий звук.

На яхтах такого класса полагается держать наемного судоводителя, но владельцы “лобстеров” обычно не прочь порулить и сами, тем более что пост управления не отделен от основного места сбора гостей. Оборудован он абсолютно всем необходимым, включая такую полезную вещь, как



диагностический щиток со световой и звуковой сигнализацией, позволяющий не путаться в россыпях циферблатов. Странно, правда, что при всем обилии контрольной и навигационной электроники мы не обнаружили обычного магнитного компаса — наверное, при относительно коротких выходах без него можно и обойтись. Расположение штурвала позволяет с удобством рулить стоя, но для сидячего положения рулевого он не очень удобен — если расположиться так, чтобы видеть обстановку по курсу, стильная “баранка” оказывается низковато, между коленями. “МАНовские” рукоятки электронного управления газом-реверсом отличает особенность, уже знакомая по “Volvo Penta” — редуктор откликается с солидной задержкой, что надо обязательно учитывать при швартовках.

Маневренности двухмоторной установки, в принципе, хватает, тем более что пятилопастные “микадовские” винты большого дискового отношения исправно и прогнозируемо подтягивают корму вбок на заднем ходу, главное лишь задействовать машину “правильного” борта, но все же на работу враздрай лодка реагирует не очень охотно — по крайней мере, развернуться вокруг миделя на тесном пятячке не выйдет. В общем, отсутствие на фоне общей роскоши носового подруливающего устройства нас немного удивило (хотя место для него предусмотрено и даже протянут соответствующий кабель) — боутрастер явно облегчил бы задачу непрофессионального судоводителя при маневрировании в узкостях и швартовках, например, при постановке лодки в “ячейку” причала задним ходом.

Резюме

Типичная моторная яхта категории “lobster boat”, понятная и привычная большинству ориентирующихся на яхтенном рынке потребителей. Несмотря на внушительные размеры, лодка не столько крейсерская, сколько прогулочно-представительская. Главная ее стихия — относительно короткие выходы с большим количеством гостей на борту. Длительные походы возможны либо с ограниченным экипажем, либо на акваториях с хорошо развитой прибрежной инфраструктурой — разместиться на ночлег с “яхтенным” комфортом здесь можно лишь втроем. Кроме того, “открытость” планировки предусматривает эксплуатацию “Lagoon 52 НТС” в основном в теплом климате. ☒



Результаты испытаний моторной яхты “Lagoon 52 НТС”

(нагрузка — 22 чел., 2100 л топлива и 200 л воды, транцевые плиты опущены, скорость ветра — 5–7 м/с, высота волны — 0,5–0,8 м, темп. воздуха — 28°С, место испытаний — р. Днепр и Днепровский лиман, г. Херсон)

Об/мин	Под двумя двигателями				Под одним двигателем***			
	Скорость, уз (км/ч)	Расход топлива, л/ч*	Запас хода, морск. миль	Уровень шума, дБ (А)**	Скорость, уз (км/ч)	Расход топлива, л/ч*	Запас хода, морск. миль**	Уровень шума, дБ (А)**
600	0.0 (0.0)	4	—	63	0.0 (0.0)	2	—	63
600	5.9 (10.9)	5	3540	65	4.1 (7.6)	3	4100	65
1000	9.4 (17.4)	16	1763	72	6.9 (12.8)	8	2588	72
1500	11.6 (21.5)	38	916	74	9.0 (16.7)	24	1125	73
2000	16.1 (29.8)	96	503	76	11.2 (20.7)	62	542	76
2200	—	—	—	—	11.6 (21.5)	79	441	76
2500	22.2 (41.1)	178	374	77	—	—	—	—

* Согласно показаниям встроенных электронных расходомеров

** В центральном салоне на уровне поста управления

*** Задействована машина по правому борту



Моторная яхта “Lagoon 52 НТС” предоставлена для испытаний компанией “Lagoon Royal”:

Украина, Херсон, 73028, ул. Нефтяников, 10,
тел./факс +38 (0552) 38-01-06, 38-05-40;
yacht@ala.mk.ua; www.lagoon-royal.com

Representative in Europe:

phone +49 (160) 551-6361; lagoonroyal@aol.com

А. Л.
Фото Константина Константинова
и Александра Фрумкина



ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

“КОРВЕТ-500”

В ПОГОНЕ ЗА СЕРЕБРОМ

Эта лодка возникла, словно чертик из табакерки — по крайней мере, ее появление на петербургской бот-шоу оказалось полным сюрпризом не только для большинства заинтересованных потребителей, но и для ряда конкурентов в области “алюминиевого” судостроения, обычно хорошо осведомленных о последних событиях в этом довольно тесном мире. Впрочем, несмотря на “эффект внезапности”, создатели “Корвета-500” обошлись без обычных в таких случаях шумных презентаций с шампанским и манекенщицами и вели себя так, будто ничего особенного не произошло — словно лодка выпускается уже не первый год. У непосвященной публики действительно могло сложиться подобное впечатление, ведь на выставке был представлен не “сырой” опытный экземпляр, а вполне законченный и конкурентоспособный серийный образец.

Петербургская компания “Астрон”, основным видом деятельности которой всегда была исключительно торговля всевозможной водно-моторной техникой, в том числе и подержанной, влилась в число судостроителей сравнительно недавно. Читатели “КиЯ” наверняка припомнят ее дебютную работу, побывавшую на нашей “мерной миле” — довольно удачную переделку стеклопластиковой “Ладоги-2” советских времен, поставляемую на рынок под названием “Новая Ладога” (см. № 190). Тогда “Астрон” размещал заказы на изготовление корпусов на сторонних предприятиях, но с недавних пор обзавелся собственным производством — не только стеклопластиковым, что для Питера дело, в общем-то, обычное, но и алюминиевым.

Несмотря на распространенное мнение о больших проблемах работы с металлом, чуть ли не основную из которых представляет собой кадровая, нашлись и оборудование, и специалисты. Судя по уровню исполнения “Корвета”, делают его далеко не дилетанты. Впрочем, определенный дилетантизм здесь все же наличествует — Сергей Сергеев, главный конструктор лодки, определивший ее

основную концепцию, специального судостроительного образования не имеет и в соответствующих кругах практически неизвестен. В своей работе он больше опирался не на формальные математические расчеты, а на собственный опыт эксплуатации всевозможных маломерных судов. Тем же, кого принято называть профессионалами — дипломированным конструкторам, технологам и модельщикам — оставалось лишь за-

готовления корпуса, по крайней мере, внешне, действительно на высоте. Тех же бухтиноватостей и пережогов, которыми нередко грешат сварные лодки российского производства, на обоих представленных на бот-шоу экземплярах мы не обнаружили — и борта, и днище абсолютно гладкие, да и металл на вид более блестящий.

Помимо стеклопластикового “верха”, на общий имидж “Корвета” успешно играет темно-вишневая крашеная полоса, маскирующая суровую сущность металла и придающая лодке более “фирменный” вид. Правда, усиливающие накладки килевой линии и скул здесь смотрятся потяжеловесней и попроще, чем на “финском серебре” — разработчикам явно пришлось воспользоваться алюминиевым профилем из разряда стандартных, и сварные “прихватки” более бросаются в глаза, однако выглядит все очень аккуратно и добротно. Да и сомнений в прочности не возникает, ведь главный плюс металлического корпуса — это возможность без опаски приставать к необорудованному берегу (в аварийной ситуации “держит удар” он тоже понадежней того же стеклопластика). Кстати, толщина обшивки из АМг здесь традиционна для лодок подобных размеров — 4 мм на днище и 3 мм на бортах.

Если продолжить сравнение с “Silver”, то 5-метровый “Корвет” оказывается практически полным одноклассником популярной 4.85-метровой модели “Fox”. Кроме того, и своей планировкой он ей близок — особенно если говорить о ее обновленной версии со смещенными в нос консолями (см. № 192). Однако новинка “Астрона” отнюдь не представляет собой полную “кальку” финского российского конкурента.

Еще при первом знакомстве броса-

ется в глаза очень глубокая “ванна” кокпита — семилетнему ребенку, которого мы взяли с собой на испытания, и вылезти-то из него было затруднительно, не то что выпасть за борт при резком развороте. Объясняется это не только значительной высотой надводного борта (около 700 мм против 550 у “Fox”) — кокпит не самоотливной, и его пайол располагается ниже ватерлинии. По словам конструктора, такое решение преследовало прежде всего цели безопасности. Есть, правда, у него и свои минусы — попавшая в кокпит вода сливается в междудонное пространство, откуда удаляется электропомпой. На наш взгляд, этого недостаточно — на случай отказа электрики при подобной схеме надо обязательно предусмотреть и ручную “лягушку”, тем более что вмонтировать ее в одну из стенок кокпита или кормового рундука совсем не проблема. Кроме того, в ряде случаев были бы полезны пробки, закрывающие шпигаты — тогда ту же дождевую воду, не допускаемая внутрь корпуса, можно было бы при желании удалить обычным черпаком.

Однако, если лодку целиком накроет волной, не всегда поможет и самоотливной кокпит. Ничего подобного фирменным сильверовским бортовым “призмам” здесь нет — задумка вспенивающимся полиуретаном использована в основном для шумоизоляции (“металлического” звона и дребезжания на ходу действительно не слышно), а основной объем плавучести достигается за счет вкладных пенопластовых блоков.

Если говорить о планировке, то упомянутому однокласснику “Корвет” проигрывает по количеству сухих отсеков для поклажи — рундуков-сидений, как на “Fox”, в носовом кокпите нет. “Ступенька”, отформованная в его носовой части — глухая, →

Основные данные мотолодки “Корвет-500”

Длина, м:	
- корпуса	5.0
- наибольшая	5.1
Ширина наибольшая, м	2.0
Осадка, м	0.3
Высота транца, м	0.52
Килеватость, град.:	
- на транце	15
- на миделе	15
Сухой вес, кг	350
Емкость топливного бака, л	59-65
Мощность двигателя (макс.), л.с.	90
Пассажировместимость, чел.	7
Цена, долл.	8300

полнить предложенную им форму соответствующим содержанием.

Концепция и конструкция

Прочный алюминиевый корпус, облагороженный стеклопластиковой “палубной” секцией, ассоциируется в первую очередь с лодками “Silver”, которые давно уже выпускаются не только в Финляндии, но и в Петербурге. Так уж сложилось (да не будут на нас в обиду прочие отечественные производители сварных алюминиевых лодок), что нередко именно они используются в качестве эталона при оценке аналогичной продукции других фирм. И новичок “Корвет”, на наш взгляд, подобрался к этому эталону наиболее близко. Качество из-



без багажника, а в качестве сиденья она довольно сомнительна, как с точки зрения центровки, так и комфорта, особенно в волну. Впрочем, в кормовом кокпите хватает места для пята, так что задействовать ее придется разве что при предельной нагрузке. Ряд иных мелочей приглянулся больше — удобные и эстетичные кресла водителя и пассажира, окаймляющие кокпит невысокие рейлинги (хотя будь они чуть повыше, монтировать здесь “стаканы” для удилиц было бы удобней), а также широкие площадки по бокам от подмоторного recessa, на одну из которых так и просится откидной купальный трапик. Кстати, линия палубы в корме имеет ярко выраженную погнбь, благодаря которой мягкий

ующуюся неизменной от среза транца до миделя, лодка управлялась с такой погодой довольно уверенно — против крутой ветровой волны высотой 0.5–0.6 м можно было не без комфорта поддерживать скорость 35–40 км/ч, а при движении по волне или вдоль гребня еще и прибавить. “Корвет” — не моногедрон в чистом виде, и носовая часть у него более острая. Правда, при движении в одиночку он упорно залегал на правый борт, отчего при встрече с особо крупной волной всякий раз приходилось подруливать, дабы поставить его на ровный киль и избежать удара о воду одной из плоскостей днища. Исправил положение лишь пассажир, устроившийся на левом кресле. Возможно, объяснялось это тем, что мо-

правлениях, чтобы компенсировать влияние ветра и течения). Не испугался “Корвет” и нагрузки — впятером мы разогнались до 46 км/ч.

Как уже отмечалось, лодка не производила впечатления “сырой”, но пара досадных детских болезней все же обнаружилась, и все благодаря погоде. После пары прыжков с волны крышка “якорного” форпика сама собой распахивалась и оставалась открытой. Вместо откровенно “сопливого” фиксатора хотелось бы видеть нормальную застежку. Кроме того, никакой критики не выдерживает способ крепления мягкой подушки кормового рундука — после нескольких попыток закрепить ее штатным образом мы в конце концов от греха подальше переложили ее в лодку сопровождения, иначе плавать бы ей по волнам. Впрочем, нам сообщили, что на следующих лодках крепиться она будет более надежно — очевидно, такими же поворотными шпешками, что и тент, входящий здесь в стандартную комплектацию.

Результаты испытаний мотолодки “Корвет-500”

(нагрузка — 2 чел. плюс 20 л топлива, ПМ — двухтактный “Mercury 50”, ГВ — алюминиевый шагом 14 дюймов, скорость ветра — 3–5 м/с, высота волны — 0.3–0.5 м, темп. воздуха — 18°C, место испытаний — Невская губа Финского залива, Санкт-Петербург)

Об/мин	800	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5500	5600
Скорость, уз (км/ч)	1.7 (3.1)	2.6 (4.8)	3.8 (7.1)	5.0 (9.2)	6.2 (11.4)	8.5 (15.8)	14.4 (26.7)	18.1 (33.4)	22.3 (41.3)	24.6 (45.5)	27.9 (51.6)	29.6 (54.7)

фальшборт надежно защищает транцевую зону борта по всей высоте, что немаловажно при швартовках и отходе от причала.

За штурвалом

Место водителя решено в целом грамотно, хотя и без особых изысков — тахометр и блок переключателей установлены прямо на отвесной стенке граненой консоли. Поворотные кресла водителя и пассажира регулируются, что немаловажно не только на ходу, но и, скажем, на рыбалке.

В первый день испытаний скорость ветра на порывах достигала 10 м/с, а на просторе Финского залива гуляла волна высотой до метра. Несмотря на довольно умеренную 15-градусную килеватость, сохраня-

тор был установлен высоковатом, тем более что на манипуляции с триммером лодка реагировала довольно вяло, а при более-менее крутых разворотах винт подхватывал воздух. В свежую погоду мы по достоинству оценили внушительную высоту борта — после резкого сброса газа на метровой волне порой только она препятствовала попаданию пенных гребней в кокпит, хотя без забрызгивания лобовых стекол в ходе экстремальных прыжков с волны все же не обошлось.

По более тихой, хотя и не абсолютно гладкой воде средняя скорость с водителем и пассажиром под 50-сильным “Mercury” составила почти 55 км/ч (измерения проводились за два прохода в противоположных на-

Резюме

Полностью отечественная трейлерная мотолодка с алюминиевым корпусом, во многом “наступающая на пятки” заграничным и полузаграничным аналогам и при этом довольно привлекательная по цене. Как обычно бывает у российской продукции, пока не свободна от ряда “сервисных” недоработок, пусть и легко устранимых. При относительно компактных размерах отличается неплохой мореходностью, достигнутой не столько за счет обводов, сколько благодаря внушительной высоте надводного борта. Одна из ее основных особенностей — глубокий, но не самоотливной кокпит, требующий принудительного осушения — желательное, при помощи дублирующих друг друга систем. ☒

Мотолодка “КОРВЕТ-500” предоставлена для испытаний компанией “Астрон”:

Санкт-Петербург,
ул. Бабушкина, 119,
тел. (812) 715-1757,
715-3508, 973-2591
info@astron-marine.ru,
alexashi@hotmail.ru,
www.astron-marine.ru



ПЕТЕРБУРГСКАЯ БОТ-ШОУ



ВРЕМЯ ПЕРЕМЕН

Уже традиционно в начале июня прошла восьмая Петербургская бот-шоу. Год от года выставка в «Ленэкспо» набирает обороты. Количество экспонентов в этом году возросло со 140 до 150. Привычный пятый павильон площадью свыше 2700 м² впервые оказался полностью заполненным; и открытая экспозиция у воды, и на воде тоже не пустовали.

К середине второго рабочего дня свободное место было уже найти трудно, и выставка полностью заработала по своей привычной схеме: павильон—улица—вода. Чуть плотнее прошлогоднего потянулся и посетитель: только через регистрацию прошло 3445 человек (в прошлом — 2700). Несомненно, дали свои плоды наработки профессиональной команды организаторов выставки, которые не только являются специалистами в выставочном бизнесе, но и имеют кораблестроительное образование, а генеральный директор «Ленэкспо» Сергей Алексеев еще и дипломированный яхтсмен, организатор и участник парусной регаты на призы «Ленэкспо».

Выставка уже переросла рамки региональной, однако общероссийским событием, к сожалению, не стала. А

предпосылки к этому, по нашему мнению, есть. Беглый осмотр подтвердил: индустрия малого судостроения, в том числе отечественного, не осталась на прежних позициях, она активно развивается, предлагаются новые товары и услуги.

На фоне растущего спроса населения на товары для водного досуга в выставочном бизнесе сегодня мы наблюдаем странную картину: быстро ушедшая преимущественно в сектор крупных представительских яхт московская MIBS не оставила наследницы, которая представляла бы суда «бюджетного» ценового уровня, отражающего реалии российского рынка. Ее роль пытаются брать на себя разнообразные альтернативные и региональные проекты, но явного лидера среди них пока определить трудно. Петербургская бот-шоу в Гавани при некоторых условиях имеет хороший



бурге по хорошо отработанной технологии, с использованием корейского ПВХ, европейской и местной готовой комплектации, и отличающиеся от других особо просторным кокпитом. Появился еще один питерский производитель надувнушек — “Boat Master”. Официальный представитель “Yamaha” “Петросет” не ограничился своим хорошо известным брендом “Yamagan” и представил в этом году полный размерный ряд новой серии пакетных лодок “Silverado” серебристо-серого цвета с корпусами из фанеры и из алюминия и разборными пайолами. Из “пакетников” были замечены “Honda” с лодками “Brandt” и “Suzuki” при своих “Suzumar”.

Буквально на наших глазах — в гонках на призы “Кия” — родился проект первого отечественного “пакетника”. Союз надувных лодок “Корсар” от фирмы “Миллон” и ПМ “Нептун-25” оказался на редкость удачным. Благодаря стоимости мотора в два-три раза ниже зарубежных аналогов, его ориентированности на бензин А-76 и обычной скидки при пакетной продаже вместе с лодками “Корсар” открываются хорошие пер-

что другому нашему мощному производителю “Лидеру” пришлось даже организовать для их изготовления отдельную сборочную линию.

Из экзотического можно отметить некую питерскую фирму, не пожелавшую пока разглашать подробности о себе, которая продемонстрировала секционный РИБ оригинальной складной конструкции. При длине 3.4 м он за два поперечных сгиба складывается в компактный пакет, помещающийся в автомобильный багажник, что вызвало неподдельный интерес посетителей.

К сожалению, мы не смогли познакомиться с обычно богатой на новые идеи продукцией питерской фирмы “Фрегат” — постоянного участника прошлых выставок, который, по-видимому, решил, что “у них и так все хорошо”. Кстати, эта опасная тенденция к самоуспокоенности проскальзывала и у некоторых других участников: “Мол, беспокоиться нечего, товар метут прямо с колес...”

Мы были приятно удивлены появлением на выставке одной из крупнейших московских фирм по продаже морских товаров “Мореман”. Александр Маркаров, владелец фир-



Цветовое и конструктивное разнообразие лодок “Лидер”



Лодки “ProfMarine” с широким кокпитом — одна из новинок бот-шоу

шанс претендовать на место общенационального лидера в этом деле. Но об этом чуть позже.

Катера и мотолодки

Из положительных моментов отметим прежде всего неожиданно возросшее предложение надувных лодок. Казалось бы, этот рынок давно и успешно поделен питерскими, ярославскими и уфимскими “старожилами”, как производящими, так и ввозящими продукцию из-за рубежа, но вот появилось несколько новых имен. Среди них — лодки “ProfMarine”, собираемые в Петер-

спективы появления этого товара в глубинке, в небогатых районах.

Патриарх ПВХ-строения “Мнев и К” упора на новинки не делал, но показал полный ассортимент дополнительного оборудования, способного поднять на недостижимую конкурентами высоту потребительские качества лодок: транспортные колеса, мачты-“подстаканники”, накладные фальшборты и прочие радости рыболова-фаната, а также новую серию чисто гребных надувнушек “Соло”. Этот класс самых малых и простых лодок из ПВХ хорошо начал продаваться в последний год, так

мы, обычно тонко улавливающий все изменения в тенденциях рынка, лично возглавил работу на стенде своего питерского дилера компании “Робинзон”. “Отец” русского “Зодиака” обращал внимание посетителей на две интересные модели надувнушек “340” и “360” с надувным пайолом от знаменитого французского производителя. Новая технология изготовления надувного пайола позволила “набивать” аэродек почти до каменной твердости при относительно малом весе. Благодаря этому удалось сохранять и жесткую геометрию днища с килеватой центральной и более →

плоской кормовой частью. Лодка участвовала в наших соревнованиях и показала хорошие результаты.

А из других приятных моментов можно отметить заметную активность отечественных фирм-строителей по разработке моторных лодок и катеров со стеклопластиковыми и особенно алюминиевыми корпусами. Здесь наша бот-шоу выполнила свою основную задачу — отразить реальное состояние маломерного судостроения в стране. Наряду с уже “засвеченными” в прошлые годы и вновь участвующими в выставке костромскими “КС-700”, саратовскими “Николяями”, “Стрелами” от КНААПО (отметим, что у дальневосточных авиастроителей практически ничего нового нет, сейчас на заводе происходит реорганизация, и судьба производства пока неясна) и многими другими отметим новые модификации испытанной нами в прошлом году шестиметровой каютной мотолодки “Альянс” Дмитровского завода спецтехники МВД. На этот раз она показала два варианта компоновки — открытый и с пластиковой рубкой, разработанной в содружестве с фирмой “Курс”. Модификации сохранили конструктивную особенность прототипа — мощный

рынка. Завод имеет стабильные заказы на лодки длиной от 4 м и выше по 100–140 шт. на каждую выпускаемую модель в течение года. Новинка этого сезона “Мастер-630” — самая крупная модель линейки. “Это наш ответ бустеровскому “Магнуму”, — шутят конструкторы.

Фирма “Астрон” доработала корпус своей “Новой Ладоги”, несколько добавив ей мореходности, а также выставила новую открытую мотолодку “Корвет-500” с корпусом из АМг и пластиковым кокпитом. При тестировании на акватории Гавани она показала очень неплохие результаты, что в сочетании с аккуратным исполнением делает ее одним из перспективных открытий года (см. стр. 22).

Весьма заметным стало вторжение на рынок казанских судостроителей: компания “Татскан”, поменявшая, кстати, название на “Казанский судостроительный завод”, вновь привезла большую партию недорогих стеклопластиковых лодок и охотно демонстрировала их на воде. Заметим, что теперь они изготавливаются из импортного полиэфирного сырья, но на цене это практически не отразилось. В нынешнем году мы смогли наконец по достоинству оценить высокие мо-

реходные качества их реданированной моторной лодки “Пегас”, развивавшей полный ход в 75 км/ч под 150-сильным мотором на уверенной 2-балльной волне Финского залива, при этом в кокпите потряхивало не сильнее, чем в джипе по неразбитой проселочной дороге. Приятное впечатление оставила другая казанская новинка — пластиковая моторная лодка “Катран-460” с корпусом по мотивам популярной “Радуги-46”, но с некоторыми оригинальными решениями — “ноу-хау”.

Говоря о лодках для истинных ценителей, не можем не упомянуть “SeaChaser 195”, представленный петербургской компанией “Морской Скот”. Это типичный американский “рыболов”, выполненный по принципу “ничего лишнего”. Мы использовали его для обслуживания традиционных соревнований на призы журнала и по достоинству оценили впечатляющую мореходность, позволяющую под 140-сильным “Suzuki” поддерживать в свежую погоду скорость порядка 70–75 км/ч, а также просторный открытый кокпит — рабочую “платформу”, с которой было очень удобно ставить и снимать объемистые поворотные буи гоноч-



Новый бренд от “Yamaha” — надувные лодки “SILVERADO”



Складной секционный РИБ вполне заслуживал звание “Гвоздя” выставки



Новинка от Охтинской судовой верфи — рабочая лодка “Охта-21”

трубообразный профиль по килю внутри корпуса, увеличенную толщину его алюминиевой обшивки, повышающую ресурс, а заодно и улучшающую его внешний вид. Очень мужественно выглядела новая разработка Охтинской судовой верфи — 6,5-метровый рабочий катер “Охта-21” со сварным корпусом из алюминиевого сплава, также увеличенной толщины (6 мм). Отчет о его испытаниях нашей тестовой группой предполагается опубликовать в одном из следующих номеров журнала.

“Адмиралтейские верфи” все более уходят в старшие классы, отказываясь постепенно от самых мелких моделей. Сегодня это — требование



Казанский “Катран-460” впервые участвует в выставке



Круг почета претенденток на звание "Мисс бот-шоу", исполненный на костромском "КС-700"

ной дистанции. На рыбалке он тоже явно был бы неплох, тем более что при всей своей аскетичной внешности "нафарширована" лодка чисто по-американски — есть даже живорыбные ящики с электроаэраторами (заборной водой они наполняются тоже одним нажатием кнопки).

Украсили водно-моторный раздел выставки и несколько крупных прогулочных катеров как на берегу, так и на воде — пришедший свои ходом из Турции шарового цвета милитарист "Mastag-47" с движителями Арнесона, финский "Aquador" от "ХардТоп Марин" и голландская моторная яхта...

Из экстремальных проектов мы бы отметили первый "русский оффшор". Этот интересный 9-метровый катер с большим удлинением и системой поперечных реданов спроектирован из-

вестным питерским конструктором А. Филипповым специально для больших открытых водоемов. По своей компоновке он напоминает морские гоночные катера открытого моря, отличается повышенной мореходностью и солидной энерговооруженностью: на транце у него устанавливаются два трехсильных подвесника "Yamaha". Эта эlegantная стеклопластиковая лодка предназначена для коротких выходов "за адреналином". Построена она по заказу фирмы "Петросет-Большой" и в будущем будет комплектоваться моторами только японской фирмы "Yamaha". Мы сделали пробный выход на новом судне, но, к сожалению, полного представления о нем составить не смогли: двигатели работали в обкаточном режиме — не выше 3000 об/мин. Скорость со-

ставляла около 80 км/ч, лодка еще не была достроена, но разгон и устойчивость на волне уже обращали на себя внимание. Редакция намерена провести более детальные испытания этого катера. Предполагаемая стоимость — 100 тыс. евро.

Из настоящих гоночных судов в показательных заездах зрителям был представлен спортивный катамаран класса "Формула-2" питерского гонщика Сергея Никитина. О результатах выступления спортсмена в гонках этой престижной серии мы будем регулярно сообщать нашим читателям.

Как показал опрос специалистов и посетителей выставки, наибольший интерес (16%) проявляется именно к разделу "Катера, яхты, лодки". Вероятно, и усилия по при- ➔



Татьяна Макарова и Алексей Львов презентуют новый "Mercury Verado"

Успешный союз "Мастера-630" и "Mercury Verado"

влечению участников будущих выставок должны быть сосредоточены именно в этом секторе. Причем акцент необходимо сделать на привлечение производителей преимущественно из других регионов страны. Посетители хотели бы видеть продукцию Новосибирского авиазавода им. В. П. Чкалова, Казанского авиазавода им. С. П. Горбунова, Соновского судостроительного завода. Сегодня же 90% зарегистрированных посетителей — специалисты из Петербурга и Ленинградской области.

К сожалению, очень бедно была представлена яхтенная часть — уже знакомый нам “Алекстар”, парусная лодка “Тритона”, вот, пожалуй, и все. Зарубежное присутствие в этом разделе также ничтожно, хотя выставка и носит статус международной. В Петербурге уже есть представительства крупных яхтенных фирм, которые проявляют интерес к нашему рынку, но, увы, пока они по разным причинам принимают выжидательную позицию. Формат выставки их скорее настораживает, чем привлекает.

Моторы

Большие специализированные стенды были только у “Меркурий-НИИ



лера, в количестве четырех единиц. Моторы “Yamaha”, которые продает в городе на Неве компания “Петросет-Большой”, затерялись среди надувных лодок и гидроциклов.

Что касается стационарных моторов, то здесь ситуацию можно назвать еще более скромной. “Volvo Penta” в лице дилера — фирмы “Квартет” — показала два дизельных мотора средней мощности, правда, с разными откидными колонками. Одна

“Меркурий-НИИТМ”, “Морского Ската” и “Петросета”. На них были выставлены наиболее популярные сегодня моторы, как принято говорить, “вживую”, и здесь же можно было получить квалифицированные комментарии по поводу самих моторов, их особенностей и возможностей. Наверное, наибольший интерес у посетителей вызвало появление на воде новой моторолдки “Master 630” с подвесным мотором “Verado 250”, который занимал центральное место в экспозиции и практически проходил презентацию на питерской воде. Острословы даже окрестили эту двойную премьеру “Хаммером” на воде”. Каждый имел возможность выйти в залив и на себе испытать вжимающий в сиденье разгон до 90 км/ч и головокружительные развороты. Мотор действительно впечатляет не только своим видом, но и возможностями.

“Петросет” силами сотрудников также устроил катание всех желающих, но на надувных лодках “Yamaran” и “Silverado”. Страждущим была предоставлена возможность оценить не только мореходные качества лодок, но и почувствовать возможности моторов мощностью от 5 до 15 л.с. Премьерой можно было назвать и первый показ новой “Yamaha 250”.

После двухдневного осмотра стендов бот-шоу в голову невольно вкралась мысль о том, что по какой-то причине мало кто из производителей, зарубежных и отечественных, уделяет внимание нашему рынку. В этом году лишь представитель “Mercury” Жан-Клод Клавье не только посетил выставку, но и принял самое активное участие в прошедших событиях.

Отечественное моторостроение,



Американец “Sea Chaser” порадовал высокими мореходными качествами



Постоянные участники выставок — престижные финские катера “Aquador”

ТМ”, причем уникальный — двухэтажный, на котором соответственно была представлена достаточно большая часть производственной линейки моторов, и у компании “Морской Скат”, известного и заслуженного продавца продукции “Suzuki”. Эти фирмы разместили на своих стендах достаточно большое количество моторов различной мощности. Здесь были и мощные четырехтактные подвесники, и средние двух- и четырехтактники, и малыши. “Honda”, представляемая у нас в основном фирмой “Brandt”, почти ничего нового и интересного не выставила. “Tohatsu” были только на стенде ди-

колонка обычная, металлическая, другая — из композитных материалов. Любопытно, что представители столь уважаемой фирмы демонстрировали “кусочек” передовой технологии, видимо, на это у них были все основания — рынок растет, и есть перспективы. Торговый дом “Перпетуум-мобиле” также представил пару дизельных моторов с колонками и без них разных производителей. Ни мировых тебе имен, ни новинок с “common rail”, ни бензиновых монстров...

Наиболее интересными с точки зрения человека, интересующегося моторами, можно назвать стенды



КАТЕР "MASMAR-47" С ДВИЖИТЕЛЯМИ АРНЕСОНА ПРИШЕЛ СВОИМ ХОДОМ ИЗ ТУРКУ

встречали и противоположные мнения. То же относится и к посетителям: их вполне устраивает формат выставки, но пожелания, высказанные гостями в адрес организаторов, весьма характерны. Отмечается, что время проведения выставки не слишком удачно: сезон начался, и о серьезных покупках думать уже поздно; планировать на следующий год, напротив, еще очень рано. Большинство посетителей устроило бы акцент на сопутствующий водный праздник, пусть даже по отдельному билету, но об этом организаторы пока почти не думают. Кроме гонок на приз "КиЯ" других мало-мальски зрелищных мероприятий в Гавани не проводится.

В беседах с участниками выставки наиболее часто мы слышали замечания о слабой информированности посетителя. Он в массовом порядке не доходит до выставки. Здесь хорошо бы брать на вооружение западную практику. Например, на дюссельдорфскую выставку из всех ближайших городов организуются однодневные автобусные туры для любителей водного отдыха, экскурсии школьников по целевым программам (обучение парусу, водным лыжам, серфингу). Приглашения, заранее разосланные →

мягко говоря, игнорирует Санкт-Петербург. То ли по причинам сильной занятости, то ли в силу больших надежд на разворотливость дистрибьюторов и дилеров. Как заметил один посетитель выставки, человек с большим морским прошлым и не менее морским настоящим: "Пять стендов, на которых продают ножи, и три стенда с моторами — местные перекосы..." Грустно, но это действительность. С одной стороны, чувствуется,

продаж прошлого года ("КиЯ" № 195), все больше и больше уступают позиции зарубежным конкурентам.

Более насыщенной была в этом году программа встреч специалистов. Наиболее интересным оказался доклад о перспективах развития яхтинга в Петербурге и на Северо-Западе. Проблема стоянок остается наиболее острой, и необходим конструктивный диалог с властью.

В рамках выставки у стенда нашего журнала произошел розыгрыш призов среди читателей, ответивших на нашу анкету в "КиЯ" №194. География победителей оказалась очень широкой — от Якутии и Сибири до США. А нашему читателю из Великого Новгорода, который лично пришел на розыгрыш, повезло больше всего — он получил удилище и катушку прямо на выставке. Мы еще раз благодарим всех читателей, ответивших на наши вопросы.

Судя по итогам работы, выставка укрепляет свои позиции, общий вектор положительный, рост налицо, начали давать отдачу прошлые наработки. Однако темпы роста в современных условиях пока отстают от бурно растущего малого флота. Удручает все-таки, что наша бот-шоу за все время существования медленно выходит из рамок камерного, регионального события (подавляющее большинство — 90% — местные посетители), несмотря на то, что среди ее участников есть представители всей России, от Балтики до Амура, а гости из Европы давно проявляют к ней интерес. Вряд ли тому виной расценки за выставочную площадь и цена билетов — они вполне демократичны и доступны как для нормально работающего предприятия, так и для любителя водного отдыха. Хотя мы



Стенд литовского ЗАО "Ветрунге" получил кубок организаторов "за лучший дебют"

что интерес к нашему рынку фирм-производителей моторов есть, но, с другой, если сравнить экспозицию с ежегодной весенней бот-шоу в Хельсинки (население Финляндии примерно соответствует населению Санкт-Петербурга), интерес относительный, и на стендах отдуваются в основном непосредственные продавцы, которым от лица заинтересованной общественности хочется сказать отдельное спасибо.

Моторы — это второй по популярности раздел выставки, и печально, что посетители не смогли встретиться с отечественными моторостроителями, которые, судя по результатам



Немногочисленные паруса от "Арт Марин" и "Тритона"



на крупные стоянки, через ГИМС, наверное, тоже дадут положительный результат.

Сегодня производитель и продавец заинтересованы в покупателях со всей страны, но они пока с трудом добиваются до выставки. Например, фирма "Баджер" отмечает, что наибольший рост продаж сегодня дают Сибирь, Якутия, Дальний Восток. Роман Ершов из фирмы "Курс", продавший катер "Фантом" покупателю из Хакасии, также отмечает, что его фирма заинтересована в этом. Отдача от выставки была бы выше.

Во многом продвижению на новый более качественный уровень даст двухэтажный выставочный павильон у воды, который должен быть построен до конца сентября. Сейчас стройка идет полным ходом. С вводом его в строй у выставки появится новая современная концепция. Выставочные площадки позволят по-западному размещать экспонаты по тематической направленности: надувные лодки, небольшие суда, крупные катера, яхты, моторы и т. д. В пресс-центре, большом конференц-зале, проходящем через два этажа, можно будет проводить не только встречи специалистов, но и презентации, награждения, читательские конференции. Планируются современное стендовое оборудование, все необходимые коммуникации, душевые, кафе и т. д. Новый павильон сможет вместить в себя всю уличную экспозицию, причем расценки на внутренние площадки не должны превышать прежних. У оборудованной набережной со слипом разместятся современные боны для экспозиции судов на воде. Правда, акватория граничит с соседним яхт-клубом, и для демонстрационных заездов придется выходить на открытую акваторию залива перед павильоном № 5. Руководство "Ленэкспо" после завершения строительства намерено собрать всех постоянных участников и коллективно решить вопрос о целесообразности перевода выставки в новый павильон.

Обсуждается вопрос об открытии экспозиции рыболовного снаряжения. Наверное, целесообразно подумать и об экспозиции автомобилей-внедорожников, примакивающих к разделу транспортируемых мотолодок, катеров и яхт. В общем, есть все основания считать, что руководство "Ленэкспо" предпримет все шаги, способствующие росту популярности водных видов отдыха в целом и посещаемости Петербургской бот-шоу в частности. ☒



“Культурную программу” Петербургской бот-шоу теперь невозможно представить без очередных гонок на призы нашего журнала. Понимая серьезность, с которой участники и зрители отнесутся к этому мероприятию, организаторы выставки даже перенесли время

закрытия субботней экспозиции на поздний вечер, и предусмотрительность оказалась совсем не лишней. В этом году Положение и программа гонок подверглись существенной модификации, так что предсказать, когда они закончатся и как распределятся призы среди победителей, вряд ли кто-нибудь взялся бы заранее. Изменения в Положе-





Результаты командного первенства

1. "Ямаран-2" (СПб., 99 баллов); 2. "Dream Crew" (Москва, 73); 3. "Ямаран-2" (СПб., 72)

Призеры в личном первенстве

К Л А С С	П р и з е р ы
"PR-250"	1. Смирнов Александр ("Ямаран-1"); 2. Коноплянцев Никита ("Ротан"); 3. Нарыгин Сергей ("Dream Crew")
"PR-350"	Соревнования не проводились
"PR-400"	1. Герашенко Андрей ("Ямаран-1"); 2. Жуковский Юрий ("Корсар"); 3. Аверочкин Николай ("Dream Crew")
"PR-550"	1. Кошурников Виктор ("Ямаран-2"); 2. Дроздов Анатолий ("Баджер"); 3. Нестеров Дмитрий ("Dream Crew")
"PR-750"	1. Кушнарев Андрей ("Ямаран-2"); 2. Пуляк Владимир ("Баджер")
"PR-1000"	1. Косов Тарас ("Мнев и К")
"PR-1500"	1. Живилов Кирилл ("Готика—Юность России"); 2. Евдокименков Андрей ("Акулы—Севкабель"); 3. Борзенко Евгений ("Джем Холл")
"PR-2000"	1. Берницын Андрей ("Мнев и К"); 2. Гусев Александр ("Мираж"); 3. Паль Евгений ("Звезда надежды")

АЛЕКСЕЙ ДАНЯЕВ
ФОТО АВТОРА
И КОНСТАНТИНА КОНСТАНТИНОВА

нии коснулись как классификации лодок, так и гоночных дисциплин. К участию допускались лодки любой конструкции — и разборно-надувные, и жесткие, и РИБы, единственное требование — подвесной мотор должен быть потребительским, нефорсированным. Для уравнивания шансов на победу организаторы ввели не опробованную в прежних гонках систему гандикапных коэффициентов. Поскольку ожидалось, что будет в достатке участников с мощными РИБами, построенными специально для длительных гонок "24 часа", то и количество старших классов также увеличилось по сравнению с прошлым годом, при этом наименее зрелищный и немногочисленный класс 175 см³ исключили из программы.

Претерпел изменения состав участников. Если в прошлые годы его ядро составляли команды, выставившиеся фирмами-поставщиками и производителями соответствующей техники, зачастую по несколько ко-

манд от каждой, то на этот раз стало больше "независимых" участников и команд, таких как "Полимерсварка" из Белоруссии или московская "Dream Crew". В этом году было ограничено количество экипажей, чей результат пойдет в командный зачет, видимо поэтому несколько сократилось число участников, выступающих в каждом классе, против прошлогоднего (53 экипажа) и приблизилось к числу реально заявленных гонщиков (40 выданных номеров при 30 участниках). Гандикапная система зачета способствовала выходу на старт разнообразных по конструкции судов: тут были и традиционные пайольные надувнушки, и аналогичные с подбаллонными спонсорами, и катамараны типа "ZapCat", и, конечно же, жестко-надувные снаряды, проходящие по правилам UIM. Жесткие пластиковые лодки выставила только казанская команда "Татскан", и, надо признать, их преимущество в скорости перед надувными собратьями оказалось неочевидным.

Командный зачет складывался по результатам прохождения двух видов гонок: спринта-дуэли пар участников на двух кругах по трассе общей длиной 2 км и пятнадцатиминутных групповых заездов в каждом классе. Спринт показал, что катамараны, равно как и жесткие корпуса, имели некоторое преимущество в скорости, но гандикапная система его нивелировала, пожалуй, даже слишком эффективно — многое решали правильно подобранный винт, надежная работа мотора и, конечно, мастерство управления лодкой, так что обычные разборные "надувнухи" в конце концов успешно превзошли и жестких, и двухкорпусных конкурентов. Тем более что наличие подклеенных спонсонов не рассматривалось судейской коллегией как принадлежность к катамаранам, несмотря на очевидно "катамаранный" стиль хода оснащенных ими лодок, как, например, у "Ротана" Н. Коноплянцева (№ 10). Не меньше значила и подготовка мотора в паре с винтом.



Победитель в 250-кубовом классе А. Смирнов хорошо известен как ведущий технический специалист компании “Петросет-Большой” — официального представителя “Yamaha”, а в классе 350 см³ те же 15-сильные моторы неминуемо должны были уступить 18-сильному “Tohatsu” С. Деркача из “ProtMarin”, не исключая даже более мощных из паспорта “Нептуна-23” и “Привета” белорусской команды. Однако в следующем, 400-кубовом, классе “Нептун-25” минчанин Ю. Жуковского уверенно противостоял равносильной “Yamaha” двукратного победителя в спринте москвича П. Щеголева, уступив ему всего около шести секунд.

К сожалению, спринт-дуэли несколько затянулись по времени, да и начались они поздно, во второй половине дня, так что наиболее зрелищная часть гонок — групповые заезды классов состоялись уже при полупустом “зале”. К тому же от некоторых сильных спортсменов просто отвернулась удача — у кого-то из-за высокой нагрузки срывало моторы с транцев, а кто-то просто путался в буях довольно сложной трассы спринта. В итоге победили наиболее опытные и собранные, те, кто давно занимается водно-моторным спортом, регулярно участвует в соревнованиях и зачастую имеет спортивную квалификацию высшего уровня, как неоднократный чемпион мира А. Берницын.

К сожалению, из-за большой занятости на производстве не смогла принять участие команда “Лидера”, не увидели на трассе мы и молодых воспитанников “Формулы будущего” Надежды Пылаевой, по слабоаргу-

ментированным причинам отказался от участия “Фрегат”. Мы открыты для дискуссии о проведении гонок на нашем сайте. Важно, чтобы она была продуктивной и шла на пользу развитию этих соревнований.

Мы благодарны члену белорусской команды Ю. Жуковскому за конструктивную критику. Его спра-

ведливые замечания постараемся учесть в будущих соревнованиях. Но главное — соревнования развиваются, они нужны — это прекрасный стимул для совершенствования продукции и повышения спортивного мастерства, хороший повод для объективной оценки лодки и мотора при выборе покупателем.

В целом оценка наших гонок по голосованию на сайте очень высокая. Необходимость их проведения единогласно поддерживается, участие в них полезно, а победа — престижна.

Мы благодарим всех участников соревнований и, конечно, наших спонсоров за помощь в их организации: “Меркурий-НИИ ТМ”, Торговую сеть “Петросет-Большой” — “Yamaha-центр на Петроградской” и “на Васильевском”, компанию “Баджер”. Надеемся видеть всех желающих на соревнованиях сезона 2006 г., которые пройдут 10 июня на акватории “Ленэкспо”.

Редакция выражает благодарность “Адмиралтейским верфям” и компании “Морской Скат” за предоставленные в помощь организаторам лодки.



Новая гамма моторных масел Castrol для водной техники



Товар сертифицирован



Официальный дистрибьютор Castrol по Северо-Западу фирма «АМГ»
Тел. (812) 326-4242



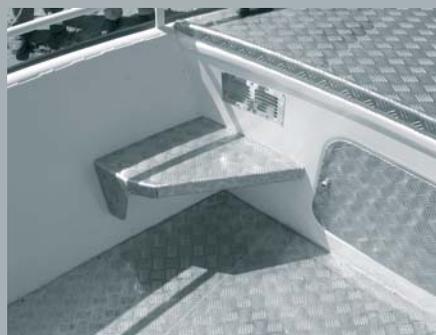


Кострома

укрепляет позиции

АЛЕКСЕЙ ДАНИЕВ
ФОТО АВТОРА

Костромской судомеханический завод, основная продукция которого — водометные катера серии “КС” — хорошо известна нашим речникам, причем, в отличие от многих до сих пор популярных старых брендов, вовсе не по ржавеющим в затонах реликвиям. Предприятие стабильно и успешно развивается, демонстрируя каждый год новые вводимые в производство модели. О них и пойдет в этой публикации речь.



Отметим сразу, что рабочая поездка, в ходе которой мы знакомимся с новинками, оставила только положительные впечатления: чувствовалось, что, несмотря на довольно скромный средний уровень достатка, костромичи любят свой древний город и готовы трудиться, понемногу отстраивая и украшая его.

Заводская территория встретила нас привычным строем готовых “каэсок”, стоящих днищами прямо на асфальте площадки — неприхотливая конструкция корпуса катеров допускает столь вольное с ними обращение. Директор завода Александр Викторович Ширяев, человек мягких интеллигентных манер, с готовностью рассказывает, как изменилось и выросло производство со времени нашего прошлого визита в сентябре: заработала установка программируемого плазменного раскроя листовых деталей, вводится в строй новая покрасочная камера, постепенно заменяется устаревшее оборудование на современное высокопроизводительное. В цехах стало заметно теснее из-за стоящих в сборочных кондукторах новых корпусов. Директор признает,

что действующих цеховых площадей уже не хватает, приходится изыскивать резервы интенсификации производства. Задача, стоящая перед предприятием, проста и масштабна — постоянно осваивать новые модели судов, добиваясь при этом стабильного высокого качества, и приблизиться в этом к европейским стандартам. Технологические предпосылки есть: на предприятии процесс проектирования ведется только автоматизированными средствами, из компьютеров информация поступает напрямую в раскроечную машину, выдающую идеально подходящие по размерам и конфигурации заготовки на высокоточную сварочную оснастку. Сварка ведется на немецком и финском оборудовании. И все-таки, все ли решает оборудование?

— Истоки качества — непосредственно в голове и руках рабочего, если можно так сказать, — замечает Андрей Смирнов руководитель костромской компании “ТД Партнер”, инвестора КСМЗ. — Вы бывали на финской фирме “Faster”? Это один из “китов” финского алюминиевого судостроения наряду с “Buster” и “Silver”, но оборудование там минимальное, все как у нас: гильотина,



Основные данные катера "КС-700"

Длина, м	7.45
Ширина, м	2.44
Осадка, м	0.3
Водоизмещение порожнем, т	1.3
Запас топлива, л	230
Мощность двигателя, л.с.	90-250
Скорость, км/ч	45-85

сварочные полуавтоматы "Кетпри", даже сборочных постелей не применяют, варят просто на плите — и получают идеально ровные корпуса с аккуратными швами. Мы стремимся к этому.

По-видимому, этот путь обоснован и перспективен, поскольку у костромичей есть резервы: в местных профтехучилищах даже существует конкурс для поступающих!

Новый "КС-700"

Собственно причина нашего визита — новая открытая модификация каютного катера "КС-700", о котором мы уже писали в № 193, — дожидалась нас готовая к спуску на пологом берегу заводского "испытательного полигона" — речи Костромы. Надо сказать, что семиметровый корпус, увенчанный побортными консолями с парой ветровых стекол вместо металлической надстройки, стал стройнее, смотрится много лучше. Сварка швов аккуратна, бухтин на обшивке не видно, уместен зиг на борту, визуально подчеркивающий и сглаживающий линию скулы. Борт, крашенный уже в привычный для костромских судов бело-голубой цвет; днище натурального "алюми-

нивого" цвета. Без окраски, видимо, не обойтись: отечественный АМг-лист выглядит неидеально, зато он дешевле импортного, часто применяемого другими нашими строителями алюминиевых лодок. Политика удержания стоимости в рамках "ниже среднемировой" важна для костромичей, ради нее они пошли на сознательное упрощение некоторых элементов оборудования, хотя и не следуют уже принципу "все делать у себя". Теперь и дельные вещи, и привальный профиль, и фурнитура применены стандартные, покупные, и это пошло только на пользу судну. Палуба кокпита и носа покрыта алюминиевой "рифленкой", для схода в кокпит предусмотрена практичная ступенечка на носовой переборке. Рецесс двигателя не сплошной, от борта до борта, как у прошлой модификации, а с ящиками для швартовых принадлежностей. Семь метров длины — нормальный размер для достаточно комфортабельного каютного судна, в открытом же исполнении лодка кажется безмерно просторной, и в носовом, и в кормовом кокпите. Под стать ей и тент над кормовым кокпитом — он кажется многоместной армейской

палаткой, но с хорошим обзором на все стороны.

Собственный швейный участок, на котором теперь изготавливают тенты, стал еще одним положительным фактором развития производства на КМСЗ. Как сообщил Александр Ширяев, завод наконец достиг такого уровня, когда можно предъявить то- →





Основные данные катера "КС-110-52"

Длина, м	11.6
Ширина, м	3.22
Осадка, м	0.38
Водоизмещение, т	5.9
Запас топлива, л	2×250
Мощность двигателя, л.с.	75
Скорость, км/ч	15–17
Вместимость, чел.	12
Кол-во спальных мест	До 8

вар покупателю, за который "не стыдно" отвечать. Конечно, некоторые вещи потребуют доработки и совершенствования, но главное — все сработано прочно, в традиции неприхотливых "КС".

На воде судно держится невозмутимо. 200-сильная "Yamaha" на транце не создает никаких проблем ни с дифферентом, ни с заливанием ресса, даже с людьми на корме. Самые малые обороты придают ему ход в 9–10 км/ч, при 2000 об/мин начинается плавный, без задиранья носа, выход на глиссирование с четырьмя пассажирами на борту. Ход при 3000–3500 об/мин можно считать экономическим, скорость при этом — порядка 40 км/ч. Мотор еще не отработал полного обкаточного цикла, поэтому полный газ даем короткими "забегами". При 5000 об/мин скорость достигает 70 км/ч, наконец, при максимальных 5500 разгоняемся до 76 км/ч. Такую же скорость продемонстрировал каютный вариант в прошлом году, но под мотором в 225 л.с. Никаких неожиданностей на полном ходу корпус не преподнес, стекла консолей надежно отсекали встречный ветер, катер был хорошо управляем на всех скоростях и устойчивости не терял.

"Классика" в новой подаче

Второй причиной, приведшей нас на волжские берега, стали заводские ис-



пытания катера "КС-110-52", предназначенного специально для прогулочно-разъездных целей на Дону и Цимлянском водохранилище. Если классические водометные "речные тракторы" из Костромы строятся под надзором Речного Регистра и стандартно оснащаются дизелем ярославского производства, то данная модель более респектабельна — оборудована дизелем "Yanmar", работающим на эффективный гребной винт. Новая модификация отвечает требованиям ГИМС и по вместимости, и по мощности двигателя, при этом судно сохранило основные достоинства стандартной версии: прочность и долговечность стального корпуса, возможность причаливания носом к необорудованному берегу. Благодаря модульному подходу к сборке корпусов завод в состоянии удовлетворять индивидуальные потребности заказчиков при выборе общего расположения. В данном случае катер был оборудован носовой спальня каютой и хозблоком в корму от поста рулевого. Вся кормовая часть представляла собой открытую "веранду" под легким тентом — такая специфика применения катера в

южном регионе России, тем не менее строители готовы разместить в корме и вторую каюту, правда, менее комфортабельную из-за близости двигателя.

Управление катером не составляет особых затруднений, хотя он и уступает в маневренности водометному аналогу. Зато благодаря туннельным обводам кормы его осадка не увеличилась и составляет всего около 40 см. По удобному откидному трапу в носу мы прямо с берега взойшли на борт, двигатель завелся без проблем, и начался пробный выход. Шум мотора на палубе оказался ощутимым, где-то за 80 дБ, но внутри рубки он уже не мешал обычному разговору, и даже были отчетливо слышны голоса с берега. В крейсерском режиме скорость составила 16–17 км/ч.

В планах завода — продолжить разработку модификаций удачно найденных базовых решений катеров — и быстроходного глиссирующего, и экономичного крейсера. Гибкий подход к организации производства тому способствует, а с освоением новых технологий у костромичей появятся все шансы для повышения качества продукции предприятия. ☒

ОАО "Костромской судомеханический завод".

Россия, 156004, г. Кострома, ул. Береговая, 45.
Тел./факс:
(0942) 31-24-91, 31-68-81;
г. (0942) 57-73-06, 31-84-04;
ksmz@kmtn.ru; www.boat-ksmz.ru



“

”

РЕЧНОЙ ВНЕДОРОЖНИК

Однажды нашу компанию любителей отдыха на воде пригласили покататься вечером на водных лыжах. Мы думали, что нас будет ждать катер, уже спущенный на воду, но его хозяин назначил встречу у гаража. Из него легко выкатили пятиметровый красавец-катер с надписью на палубе “Freerider-490-jet”. Прицепив его к вазовской “десятке”, владелец предложил следовать за ним до ближайшего берега реки в 3 км от дома.

Мы настроились на неспешное передвижение вслед за этим автопоездом, поскольку, по нашим меркам, прицеп с 6-местным катером, оснащенный стационарной силовой установкой, должен был весить не меньше тонны. Да и как еще ехать по мегаполису такой машине?

Но нам пришлось включиться в скорую езду, чтобы не отстать от “десятки” с катером. На этом наши удивления не закончились.

После того как мы подъехали к пологому песчаному берегу и “десятка” с разворота подала задним ходом к воде, двое человек без больших усилий за пять минут спустили катер на воду. Больше времени ушло на то, чтобы переодеться и достать лыжи. Как выяснилось позже шестиместный катер вместе с силовой установкой 90 л.с. весит всего 290 кг.

Разместившись в катере, мы осмотрелись: глубокий и просторный кокпит, защищенный от ветра и брызг. Под мягкими эргономическими сиденьями — вместительные рундуки для хранения багажа, спасательных жилетов и другого имущества. По бокам — ниши для хранения водных лыж или вейкборда.

Приборная панель включала самые необходимые приборы: спидометр, тахометр, счетчик моточасов. Панель защищена от брызг и возможного ненастья. На водительском месте, расположенном справа, комфортно. Органы управления размещены так, что катер можно вести, не отрываясь от спинки мягкого кресла. Неспешно выводим катер на глубокий фарватер. Даем резкий газ. Мощная струя воды вырывается из сопла гидродвижителя. Катер тут же демонстрирует такую приемистость, которая может создать дискомфорт неопытному лыжнику. Легко выходим на глиссирование. Ощущения такие, словно оседлал реактивный снаряд. При этом носовая палуба →



работает как ветроотбойник, направляя основной поток встречного воздуха поверх головы водителя.

Набрав скорость до 65 км/ч, переключив руль влево на полном ходу. Разворачиваемся в стиле хорошего гидроцикла. При этом фиксируем отсутствие опасного крена и какого-либо попадания воды в кокпит. Повторив попытку трижды, понимаем, что перевернуть катер практически невозможно. При этом было необычно, легко и непринужденно лететь, как на крыльях, вдоль мелководного берега, не опасаясь повредить лопасти гребного винта. Его просто нет, как нет ни одной выступающей детали под днищем катера. Мы берем на буксир двух лыжников, и катер вновь уверенно набирает полный ход, не создавая большой волны, благодаря малой массе и тримаранным обводам корпуса, на котором форштевень плавно переходит в гидролыжу, что позволяет иметь минимальную осадку и хорошую остойчивость.

Когда стемнело мы вспомнили, что пора возвращаться домой. Катер вывели из воды так же просто, как и спустили. Подали трейлер к необорудованному берегу, притопили его в воду чуть выше колес, закрепили катер и легко вытаснули трейлер с катером на берег...

Желание поближе познакомиться с этим судном привело нас в офис компании "Windwild" в Уфе. Нас встретил руководитель компании Рустэм Иштеев. Вот что он нам рассказал.

— Водометный катер "Freerider-490-jet" создан для семейного отдыха, скоростных прогулок, рыбалки и занятий водными видами спорта. Мы внимательно изучили рынок катеров в нашей стране и выбрали для себя ту нишу, где можем быть наиболее востребованы, сбалансированно используя современные достижения техники, которыми пока не пользуются другие производители.

Существенным для себя компания сочла: наладить производство для наших российских условий катеров минимального веса, повышенной проходимости по мелководью, с защищенным винто-рулевым комплексом и улучшенными гидродинамическими характеристиками.

При этом для реализации проекта важно было использовать самые современные композиционные материалы. Корпус катера выполняется из высокопрочных армирующих материалов в сочетании со связующим фирмы "Ashland". Волокна армирующего материала проходят по всей длине катера, создавая повышенную прочность. При высоких механических характеристиках вес пятиметрового корпуса "Freerider-490-jet" — всего 150 кг.

Насколько удачно наши замыслы воплощены в жизнь, судить потребителю.

Каждая характеристика катера найдена в ходе многолетних проб и ошибок. (Подробно об особенностях в

производстве "Freerider-490-jet" — см. № 196.) Проработка катера как сбалансированной системы велась по многим параметрам, которые напрямую связаны и с двигателем, и движителем, и с обводами.

Широкие формообразующие возможности стеклопластика позволили применить сложные тримаранные обводы, что обеспечило повышенную остойчивость и мореходность. Так, наличие гидролыжи позволило ограничить осадку, а это, в свою очередь, — достичь максимальной гидродинамической эффективности корпуса, сократив тем самым потребляемую мощность двигателя и расход топлива.

Поскольку производство легких прочных корпусов технологически лимитируется временем, мы не делаем сезонного изменения темпов производства корпусов, так что к началу сезона мы имеем готовый запас сборочных комплектов, воплощая их в готовые катера с учетом пожеланий по мощности силовой установки и вариантов комплектации салона.

Комплектация катера гидрореактивным стационарным движителем — наиболее предпочтительна, с нашей точки зрения. Это позволяет обеспечить проходимость катера, а значит, и расширить географию его использования. Кроме того, тяжелый подвесной мотор, висящий над кормой, ухудшает остойчивость судна, "крадет" место на палубе для купания и создает дополнительные неудобства при перевозке и хранении.

Так как катер предназначен для эксплуатации прежде всего на внутренних водных путях — мелководных, с топляками, изменяющейся береговой и плавучей обстановки судового хода, пришлось побеспокоиться о сохранности винто-рулевого комплекса судна и безопасности пассажиров при возможной встрече с препятствием.

Особое внимание уделено техническим параметрам гидродвижителя (из нержавеющей стали и титана) с изменяемым вектором тяги и четырехтактным бензиновым двигателем мощностью до 120 л.с. в стандартной комплектации. Высокоточный узел осевого насоса спрямляющего аппарата выделен в отдельную сборочную единицу, что обеспечивает максимально возможную точность его изготовления, принципиально влияющую на эффективность всей системы. Кроме того, это создает дополнительные удобства в техническом обслуживании, поскольку весь узел можно заменять единым блоком даже в полевых условиях, сохраняя стабильность характеристик движительного комплекса.

В силовой установке на "Freerider-490-jet" использована конвертированная модификация двигателя "ВАЗ-21084". Большая практика форсирования и применения



Вид на водомет со снятым соплом: титан и нержавеющая сталь



Основные данные "Freerider-490-jet"

Длина, м	4,9
Ширина, м	2
Сухой вес, кг	290
Двигатель	4-тактный стационарный "ВАЗ-21084"
Движитель	Водомет (нержавеющая сталь)
Вместимость, чел.	6
Грузоподъемность, кг	500
Скорость макс., км/ч	До 90 км/ч
Расход топлива, кг/ч	12-14

Стоимость катера, тыс. руб.

	Мощность стационарного двигателя, л.с.				
	72	90	100	110	120
"Freerider-490-jet СПОРТ"	499	559	589	619	659
"Freerider-490-jet ЛЮКС"	549	599	629	659	699



КАТЕРУ ПО ПЛЕЧУ МАНЕВРЫ БЕЛИЗИ БЕРЕГОВОЙ ЧЕРТЫ



двигателей "ВАЗ" в автоспорте, малой авиации и водно-моторном спорте стали убедительными аргументами в пользу такого выбора. Специально подготовленный двигатель "ВАЗ-21084" имеет важное отличие от серийного агрегата. Так, например, используются тюнингованные распредвалы, способствующие оптимизации кривой крутящего момента в области преимущественно используемых рабочих режимов двигателя и импеллера водомета. Изменение параметров газораспределения за счет применения тюнингованных распредвалов и доработки головки блока значительно повысило мощность и долговечность двигателя. После сборки двигателя, снятия его характеристик на стенде и монтажа гидрореактивной силовой установки специалисты "ОКБ-ДВИГАТЕЛЬ" (Уфа) проводят ходовые испытания и настройку параметров двигателя под параметры водомета.

В зависимости от потребностей заказчика мы готовы оборудовать катера гидрореактивными силовыми уста-

новками разной мощности — от 70 до 200 л.с. (для специальных целей), надежными и ремонтпригодными. Высокий уровень унификации с серийным двигателем позволяет послегарантийное обслуживание проводить на любой станции автотехобслуживания, а его эксплуатация не требует специальной подготовки.

Благодаря гидрореактивной силовой установке удалось достичь преимуществ по сравнению с современными четырехтактными подвесными моторами по защищенности винто-рулевого комплекса, соотношению вес/мощность и удобству обслуживания. В результате катер "Freerider-490-jet", которому присущи основные черты "речного вседорожника", отвечает требованиям самого взыскательного любителя водно-моторного отдыха. Пригоден он и для компании из пяти-шести человек, которые стремятся каждый выходной забираться в самые труднодоступные места с их живописными пейзажами и неповторимой энергетикой живой природы.

Катер "Freerider-490-jet" может расширить и активизировать досуг и владельцам солидных яхт, чтобы от их стоянки можно было добраться до самых заповедных уголков, а также представителям малого бизнеса, которые хотели бы сократить свои расходы по содержанию катеров на оборудованных маринах и перевозке их к отдаленным местам отдыха. Катера "Freerider-490-jet" сертифицированы Госстандартом России, сертификат соответствия № РОСС RU.МП13.А00168.

И в заключение — приглашаем всех любителей водно-моторного отдыха на праздник "Windwild", который состоится в Уфе 20-21 августа. Здесь вы можете испытать себя в роли капитана катера "Freerider-490-jet" и принять участие в соревнованиях гидроциклов или маломерных судов. Подробности можно узнать на нашем сайте. ☒



Windwild-jet

450029, г. Уфа, а/я 48,

"WINDWILD"

WWW.WINDWILDJET.RU,

WINDWILD@KM.RU

Тел. (3472) 74-83-45, 75-15-39

Тел./Факс (3472) 64-93-76,

42-22-92



Игорь Владимиров. Фото автора

ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ “НЕПТУНА”

Во втором номере нашего журнала за 2003 г. был опубликован материал о перспективах подвесных моторов “Нептун”, в конце которого была фраза: “А как только “Нептун-25” будет готов к серийному производству, мы сразу вас известим”. Прошло около двух лет, обновленный мотор наконец созрел для выпуска большими партиями. Поэтому после телефонного звонка мы снова отправились на завод имени В. В. Чернышева.

СЕРДЦЕ НОВОГО “НЕПТУНА” – СИЛОВОЙ АГРЕГАТ
С РАБОЧИМ ОБЪЕМОМ 408 СМ³

История “Нептуна-23” насчитывает более 30 лет и уходит корнями в конец 60-х гг. Его прототипом стал в свое время 18-сильный подвесной мотор “Archimed Penta”, выпускавшийся под патронажем шведской фирмы “Penta”. Приспособив хорошо зарекомендовавший себя мотор под отечественные технологии, завод, носящий сегодня имя В. В. Чернышева, стал производить его как товар народного потребления. Эксплуатация первых 18-сильных моторов выявила ряд его слабых мест. Через несколько лет была выпущена 20-сильная версия — “Нептун-М”, а еще через пару лет — нынешний “Нептун-23”. За это время были устранены недостатки конструкции, к примеру, редуктор мотора выдержал в ходе заводских испытаний многочасовую нагрузку, хотя вместо масла в него была залита обыкновенная вода. Проблемы перестройки, которые переживало все отечественное производство, привели к тому, что к концу 90-х гг. выпуск “Нептунов” сократился почти в десять раз. Однако через некоторое время появилась реальная возможность усовершенствовать этот мотор, сделав его конкурентоспособным, и выйти

на рыночные просторы. Решив, что грех упускать такую возможность, отдел главного конструктора по товарам народного потребления разработал и предложил к производству модернизированную модель “Нептун-25”, которая уже сегодня готова к серийному выпуску.

Что поменялось в новой модификации? Во-первых, увеличился рабочий объем до 408 см³ за счет применения новых поршней диаметром 67 мм. Поршни поставляются ковровским заводом имени В. А. Дегтярева. Это предприятие обладает современным оборудованием, позволяющим выпускать большие партии практически одинаковых по размерам и весу поршней высокой надежности.

По результатам стендовых испытаний, мощность “Нептуна-25” составляет от 24.5 до 25.5 л.с. и более. Увеличение рабочего объема привело к ощутимому росту крутящего момента, что положительно сказалось на разгонной динамике.

Карбюратор поставляет Санкт-Петербургский карбюраторный завод “ПЕКАР” и имеет маркировку “К65А” (ранее — “К65Л”). Сегодня, правда, ведутся работы по усовершенствованию этого

СБОРОЧНОЕ ПРОИЗВОДСТВО –
НА ЛИНИИ НОВЫЕ МОТОРЫ



ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ СТЕНД, ОН ЖЕ СТЕНД ОБКАТКИ



карбюратора, и, вероятно, в ближайшее время на моторы будет устанавливаться другая модель или модификация.

Часть двигателей оборудуется электронной системой зажигания “МБ-23”, которая унифицирована по крепежам с обычным контактным зажиганием “МБ-1”. Это позволяет в случае необходимости заменить одну систему зажигания на другую без каких-либо переделок. Системы зажигания, которыми завод комплектует моторы, за долгие годы эксплуатации зарекомендовали себя как надежные и неприхотливые. Однако то, что хорошо было в 70–80-е гг., сегодня уже не удовлетворяет взыскательного пользователя. Многим хотелось бы видеть современную систему зажигания, которая позволила бы мотору устойчиво работать на более низких оборотах холостого хода, а также стабильно держать режим работы “на дорожку”, набирающую в последнее время все большую популярность у рыбаков.

В ближайшее время в продаже должны появиться моторы с дополнительным подшипником ступицы гребного вала. В новой версии предполагается установка дополнительного подшипника большего диаметра, который должен увеличить площадь соприкосновения с валом.

Многие, наверное, знают, что ряд фирм на свой страх и риск предлагают электрический стартер для “Нептуна” с комплектом установки, в который входит ленточный механизм крепления. Сегодня на заводе разработан специальный кронштейн, который будет устанавливаться серийно, и уже на него будет крепиться электрический стартер чешского производства “Magnetron”. После достаточно долгих колебаний предпочтение отдали именно ему в связи с его малым весом и небольшими габаритами, ну и, разумеется, надежностью. Высокая точность изготовления кронштейна позволяет говорить о том, что нарушение соосности стартера и коленчатого вала исключается вовсе. Ленточное крепление, как известно, в случае его неправильной установки может со временем само выйти из строя и вывести из строя стартер. Зубчатый венец маховика изготавливается из высококачественной стали для уменьшения его износа в процессе эксплуатации.

И, наконец, последнее: колпак. Сейчас ведутся работы по его усовершенствованию, в том числе и по подбору нового материала для его изготовления. “Нептун-25” решили сделать полностью черным. По идее, неплохо. Смущает лишь “автомобильный” глянец, который выявляет все огрехи литья. Возможно, его заменят на матовую краску, которая поможет скрыть все неровности. Это уже вопрос времени и денег. Применение дорогих лакокрасочных материалов может увеличить стоимость мотора, так как придется менять технологию целиком.



Стоимость “Нептуна-25” с электростартером составляет примерно 27 тыс. руб.* (самая дешевая версия “Нептуна” сегодня — примерно от 20 тыс. руб.*), в то время как аналогичные по мощности и рабочему объему “иномарки” стартуют с отметки 65 тыс. руб. Разница более чем ощутимая. Поэтому “Нептун-25” привлекает отечественного покупателя, а завод сможет уверенно чувствовать себя в этой рыночной нише.

Итак, новый “Нептун-25” получился удачным. Благодаря модернизации он вполне может конкурировать с импортными 25-сильными моторами. Малый расход топлива, а также возможность эксплуатации на низкооктановом бензине и нетребовательность к качеству масел дает ему серьезные козыри. Как показали гонки на приз “КиЯ”, в которых в этом году принимала участие надувная лодка “Корсар” с новым “Нептуном-25”, он не уступает по скоростным и мощностным показателям импортным. Новый “Нептун”, разумеется, не без участия пилота Юрия Жуковского, завоевал 2-е место в 15-минутной гонке, а в спринте легко обошел пластиковую лодку с 25-сильной “Yamaha”.

Сегодня завод практически готов к серийному выпуску “Нептуна-25”. По словам начальника отдела, главного конструктора по товарам народного потребления Юрия Ефремова, если будет заказ, то производство способно изготавливать от 3 до 10 тыс. моторов в год, а будет ли продолжаться эволюция “Нептуна”, говорить пока рано. Теперь главное — учиться конкурировать на рынке и доводить потребительские качества мотора до уровня зарубежных, удерживая при этом свою цену. ☒

* Порядок цен ориентировочный и не отражает реальную стоимость в магазинах.





Герман Адрианов. Фото автора, Александра Фрумкина, Инны Казаровой

ГОНДОЛА для Северной Венеции

Вид изящной щегольски украшенной венецианской гондолы неизменно вызывает какие-то неясные романтические чувства, хотя в действительности это всего лишь плоскодонная гребная лодка, построенная по старинному образцу.

Теперь можно ответить и на вопрос — как смотрелась бы такая лодка на фоне петербургских дворцов. Один мой товарищ, проезжая через Троицкий мост, случайно увидел грациозную гондолу — первую из шести уже построенных для Петербурга — и пришел в восторг: он сказал, что она оказалась очень уместной на невских водах и вносит новую ноту в пейзаж нашего города...

Началась эта история с того, что

мне захотелось помочь моим знакомым — энергичным предпринимателям, стремящимся украсить еще одной изюминкой нашу Северную Венецию. Я взялся за разработку проекта гондолы. Поскольку у инициаторов идеи, кроме шести чисто семейных фотографий (надо заметить, малоинформативных), да острого желания построить гондолу, ничего не было, пришлось начать со сбора любой информации, касающейся конструкции такой лодки. И вот из интернета, книг и энциклопедий, свидетельств наблюдательных путешественников, побывавших в Венеции, начала складываться общая картина. После изучения всех доступных, зачастую противоречивых и путаных, материалов мне стало ясно: главное — не навредить, так как все

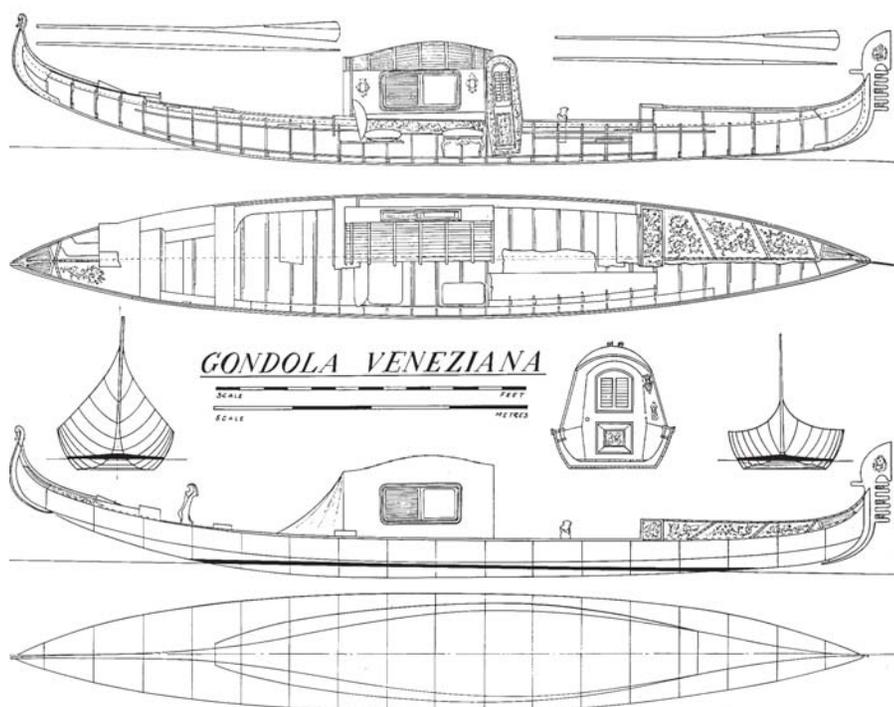
детали устройства традиционной венецианской гондолы — результат высокой судостроительной культуры, сложившейся за многие годы под влиянием специфической истории и искусства Венеции и уникальных условий плавания.

Первым ценным сообщением послужила краткая — на 20 строк — заметка в энциклопедии “Das grosse Buch der Schiffstypen” (авторы: A. Dudzus, E. Henriot, F. Krumrey; Berlin, “Transpress”, 1987). Там сказано: “Особенностью гондолы является специальная техника гребли одним веслом, уключина которого располагается в кормовой части лодки с правого борта. Гребец — гондольер — гребет стоя. Для компенсации одностороннего действия весла корпус лодки сделан асимметричным. Полуширота в

Первый выход на воду для перегона от слипа гребного клуба “Спартак” к месту стоянки. С веслом — тренер В. Филиппов, сидит — первый петербургский гондольер Василий Филиппов, стоит со страховочным линем конструктор лодки Герман Адрианов.



GONDOLA OF VENICE



GONDOLA VENEZIANA

Классическая одновесельная гондола по обмерам Уффа Фокса (из книги "Seamanlike sense ire powercraft", London, 1968). Длина наиб. — 10.845 м, по КВЛ — 6.604 м; ширина — 1.143 м, осадка — 0.152. Водоизмещение — 406 кг. Скорость — 5.5 уз (10.2 км/ч).

районе миделя по правому борту на 0.25 м меньше, чем по левому".

Цифра не точна, но главное отмечено правильно. Фактическая диаметр гондолы не является плоскостью симметрии, а выгнута влево со стрелкой прогиба 205 мм. Эта асимметричность плоскодонного корпуса гондолы достигается совсем не так, как на катамаранах с несимметричными относительно ДП килеватыми обводами (например, на популярных "Хобби", где полушироты правого и левого бортов не равны, но откладываются, как принято в судостроении, от "прямой" ДП).

Сами по себе шпангоуты плоскодонного корпуса гондолы — симметричны, т. е. при их изготовлении на рабочем плазе одинаковые полушироты обоих бортов откладываются, как обычно, от "прямой" ДП, которую в данном случае можно назвать теоретической. Но при сборке корпуса эти симметричные шпангоуты сдвигаются от теоретической ДП влево на величину прогиба "искривленной" фактической ДП для данного шпангоута. Такое решение существенно упрощает изготовление узлов поперечного набора.

Асимметричность обводов практически не увеличивает лобовое сопротивление тихоходной — плоскодонной и относительно узкой — лодки, но обеспечивает очень важное ее свойство. Как только гондольер занимает свое рабочее место, днище

гондолы приобретает наклон, необходимый для нормального движения по прямой: левая скула сидит при этом примерно на 30 мм глубже правой. Ребро, образуемое днищем и левым бортом, позволяет гондоле мягко реагировать на гребок, и за время переноса весла для нового гребка чуть отработать вправо. Благодаря этому гондола идет практически без рысканий (что, конечно, во многом зависит и от умения гребца). Стоит гондольеру сойти с лодки, и она кренится на правый борт — левый борт становится несколько выше, а днище — параллельным поверхности воды, т. е. горизонтальным.

Первые гондолы были, по-видимому, маленькими рыбацкими челнами (впервые этот термин — gondola — встречается в документах XI в.); рыбак и двигал лодку, и управлял ею шестом. Именно от шеста ведет происхождение единственное весло гондолы — рулевое и гребное одновременно. Сама техника управления гондолой напоминает работу шестом или гребком, поскольку первоначально место гондольера было в центре лодки. Весло и по сие время делается обычно из вяза или бука, его длина — 4.15 м, а вес — около 4 кг. Для него изобретена стойка — уключина особой виллообразной формы (fogcola) с двумя длинными и узкими выемками, что позволяет регулировать скорость путем переноса



Венецианская гондола — дар области Венето (Италия) к 300-летию Санкт-Петербурга

Торжественная церемония ее передачи Петербургу состоялась 9 декабря 2003 г. в атриуме Комендантского дома Петропавловской крепости.

На церемонии передачи присутствовали губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко, генеральный консул Италии Марко Риччи, глава области Венето Джанкарло Галан, директор Музея истории Санкт-Петербурга Борис Аракчеев.

Гондола была изготовлена в 1968 г. и выполнена по традиционной венецианской технологии с учетом всех технических и декоративных особенностей. Ее длина — 10.75 м, ширина по центру — 1.42 м, вес корпуса — 350 кг, вес с оборудованием — 500 кг. Изготовлена из нескольких ценных пород дерева. Общая стоимость — около 26 тыс. евро. Решение о передаче в дар нашему городу гондолы было принято в октябре 2001 г. главой области Венето Джанкарло Галаном. Венецианская гондола хранится в Государственном музее истории Санкт-Петербурга.



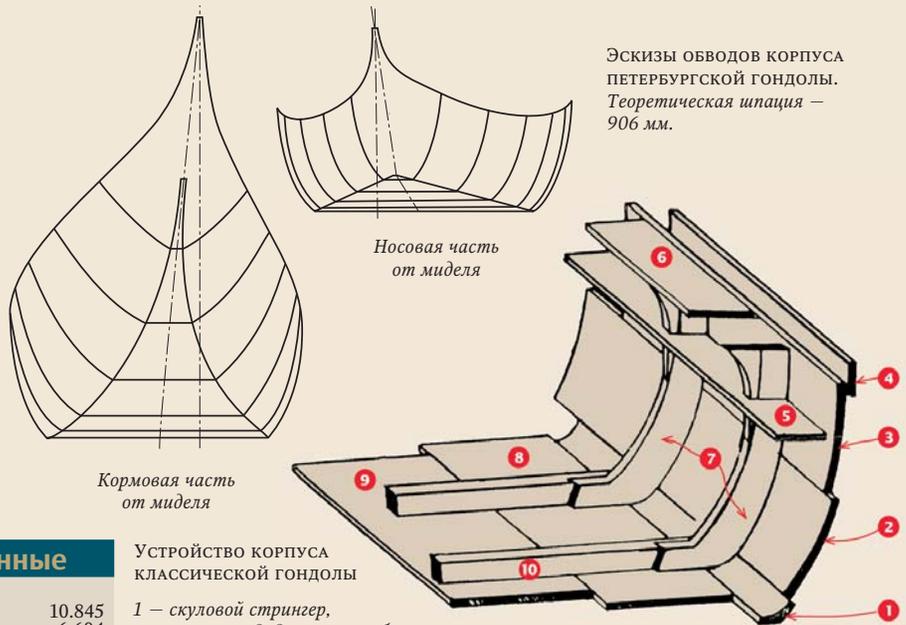


Основные данные

Длина, м:	
- габаритная	10,845
- по ватерлинии	6,604
Ширина по КВЛ, м	1,143
Высота борта, миним., м	0,41
Вес, кг	406,4

Устройство корпуса классической гондолы

1 — скуловой стрингер, лиственница; 2, 3 — пояся обшивки, ель — нижний, дуб — верхний; 4 — привальный брус, дуб; 5 — бортовой стрингер, дуб; 6 — потопчина, ель; на кницах из вяза; 7 — топтимберсы, вяз; 8, 9 — пояся днища, ель и дуб; 10 — флортимберс, дуб. На петербургской гондоле практическая шпация — 302 мм.



Эскизы обводов корпуса ПЕТЕРБУРГСКОЙ ГОНДОЛЫ. Теоретическая шпация — 906 мм.

весла из одной выемки в другую. Эта уключина и сейчас по традиции делается из европейского ореха.

Когда-то гондолой управляли два гондольера, но из-за нехватки квалифицированных гребцов примерно в XVI в. стали ограничиваться одним. Поскольку конструкция типичной старинной гондолы была рассчитана на двух гребцов, то вес второго заменили весом металлической накладки на правом борту. Вообще “металла” навешено на лодку приблизительно 50–70 кг. Это и помпезные украшения, и “кони” по бортам, которые, очевидно, выполняют роль ограждений, чтобы пассажиры не свешивались за борт (техника безопасности всегда принималась в расчет). На носу укрепляется массивная деталь — фетго (“железка”), по форме напоминающая головной убор дожа, придающая плавность носовой оконечности и уравнивающая корму.

Традиционная особенность венецианских гондол — их черная окраска. В средние века, когда знать стремилась перещегоолять друг друга в роскоши, сенат Венеции издал специальный закон, воспрещающий иную окраску. Одна из версий появления этого закона такова. Инициатором был дож, к дворцу которого, стоило ему отлучиться для исполнения государственных обязанностей, швартовалась выделяющаяся исключительно богатыми украшениями гондола: это навещал его красавицу-жену некий, как сказали бы мы сейчас, всем известный олигарх. Чтобы покончить с узнаваемостью этой гондолы (как и ряда других) и был принят

указ, раз и навсегда устанавливающий для всех один и тот же цвет — именно черный и единообразие возможных украшений. Так это или нет, помогло ли это семейному счастью дожа или нет, но с тех пор и поныне борта настоящих венецианских гондол (в том числе и построенных в Санкт-Петербурге) — черные.

Когда-то гондолы брали на борт от двух до четырех пассажиров, соответственно варьировались и их размеры, но в XVIII в., когда таких лодок стало много и они создавали в узких каналах Венеции невообразимую толчею, мешали друг другу и калечили пассажиров украшениями (иные гондолы напоминали ошенившегося дикобраза), был принят строгий закон, ограничивающий их длину величиной 10,87 м, а ширину — 1,42 м.

Раньше на корме, а позже и в центре лодки — там, где когда-то было место второго гондольера — ставили украшенную каюту или делали навес с полукруглым верхом. (В нашей Северной Венеции с ее прохладным летом, на мой взгляд, каютка была бы очень кстати.)

Традиционная гондола строится как минимум из девяти пород дерева: дуба, вяза, красного дерева, вишни, ели, лиственницы, ореха, липы, бука. Днище шириной около 1 м делается из трех досок равной ширины. (Теперь такие доски найти трудно и, видимо, в самой Венеции используется иная конструкция.) Центральная доска — киль — по длине набирается из четырех кусков лиственницы и ели; боковые днищевые доски соби-

раются из двух кусков ели со стыками в разгон по отношению к стыкам как килевой, так и противоположной доски. Борт также состоит из двух досок: нижняя — еловая, а верхняя (ширстрек) — из дуба. Днище и борта соединяются через скуловой стрингер, который по традиции изготавливается из лиственницы. Привальный брус выклеиваются из дуба. Из дуба же изготавливают и флоры, а вот топтимберсы вырезают из вяза.

Собственно обшивку и набор всегда делают из привычных пород древесины (дуба, ели и лиственницы). Вишня, липа, орех и красное дерево используются лишь для изготовления элементов обстройки и ук-

ПЕТЕРБУРГСКАЯ ГОНДОЛА В ЦАРСКОСЕЛЬСКОМ ПАРКЕ (г. Пушкин)



рашений. Так, например, почему-то “подножка” в кокпите гондольера всегда делается из вишни; из липы вырезается (или, по крайней мере, вырезался раньше) орнамент в носовой части кокпита.

За основными креслами устроены шкафчик, очевидно, для хранения вспомогательных средств (швартовых концов, щеток и т. п.) и кокпит рулевого. В пассажирском кокпите размещаются кресла, низкие табуретки или канапе. Пассажиры входят на лодку по удобным ступеням в носовой части кокпита. Тяжелая и широкая в средней части гондола имеет большую начальную остойчивость и ее покачивания обычно не вызывают даже у совсем “неоморяченных” людей никакого опасения. Яркие “роскошные” ковры в кокпите играют роль нескользящего покрытия и не только украшают лодку, но и препятствуют рассыханию; их время от времени поливают водой, чтобы высокое венецианское солнце не “драло” дерево. При практически круглогодичной навигации гондолу здесь на сушу не поднимают и эксплуатируют до полного износа или до капитального ремонта. Цена современной гондолы — около 35 тыс. евро; в Венеции считают, что эта сумма окупается за два года непрерывной эксплуатации.

В нашем климате держать гондолу все время на воде невозможно, а проводить ежегодный весенний ремонт дощатой лодки накладно и хлопотно. Поэтому наружная обшивка и палуба петербургской гондолы выполнены (при строгом соблюдении всех внешних размеров и форм) из компо-

зита: легкая водостойкая хвойная фанера плюс полиэфирный стеклопластик. Это удешевляет постройку лодки и уменьшает расходы по ее содержанию. При добросовестном изготовлении такая конструкция практически водонепроницаема, так как изнутри имеет еще и водозащитное покрытие. Подобные конструкции (правда, из стеклопластика на эпоксидной основе) испытаны временем на прочность и подтвердили свои свойства.

Набор корпуса — классический, как и на венецианских гондолах. Корпус, изготовленный из композита, весит (без металлических украшений) всего 190 кг, что значительно меньше, чем у прототипа. Это позволяет разместить (при необходимости) не только два энергоемких аккумулятора с подвесным электромотором, но и навес — каюту, которую заказчики, видимо, по финансовым соображениям, не предусмотрели.

При традиционной загрузке — четыре-шесть пассажиров и гондольер — гондола соответствует требованиям ГОСТ 19105–89. “Суда прогулочные. Типы, основные параметры и общие технические требования”. Расчеты посадки и остойчивости лодки выполнены при помощи прикладных программ “Проект-1” (сертификат Морского Регистра Судоходства № 95.005.010 от 25 декабря 1995 г. и допуск Речного Регистра РФ № 6 от 14 мая 1993 г. для использования ПЭВМ).

Гондолы предназначались для экскурсионных прогулок вокруг Заячьего острова (Петропавловская крепость) и по пруду Екатерининского дворца в Царском Селе.

Изучение техники гребли занимает в Венеции девять месяцев и стоит, по нашим меркам, очень дорого. Хотя в интернете имеется подробная инструкция (на венецианском наречии и на английском языке), но без опытного наставника освоить приемы этой техники сложно.

Когда постройка нашей гондолы приблизилась к завершению, пришла пора подумать, кто будет грести на них и как освоить управление ими. Откуда набирать гребцов? По моим представлениям, лучше всего к этому необычному виду гребли были подготовлены спортсмены, которые занимались гребным слаломом. Уж им-то приходилось крутить веслом и лодкой самым невероятным и непредвиденным образом. И действительно, это оказалось верным. Окружным путем мы вышли на Владимира Филиппова, который десятилетиями тренирует спортсменов в гребном клубе “Спартак”.

При первом знакомстве В. Филиппов строго спросил: “А ваши гондолы тоже кривые, как натуральные?” Мы ответили утвердительно. Тогда он сразу же смягчился, и разговор пошел в деловом русле. Через некоторое время наши будущие “северные гондольеры” связались с южными “основоположниками”, чтобы “теоретически” уточнить некоторые детали, непонятные из инструкции, но получили отказ — корпорация гондольеров ревниво охраняет свои секреты. Ничего не оставалось, как взяться за дело самостоятельно и попытаться освоить исключительно специфическую технику гребли за месяц. Такое многократное сокращение срока обучения стало возможным благодаря тренерскому опыту В. Филиппова и хорошей подготовке петербургских мастеров гребного слалома.

На случай непредвиденных осложнений при освоении гребли на лодке был установлен небольшой подвесной электромотор (его аккумуляторы служили балластом, повышающим остойчивость). Но сейчас необходимость в этом отпала, и, возможно, “южным” гондольерам скоро захочется поучиться у “северных”, ведь у нас на Неве с ее протоками и каналами условия экстремальны — просторная акватория, течения, ветры, хаотическое движение моторных лодок и катеров.

Конечно же, проект самой лодки со временем неминуемо подвергнется некоторой доработке и модернизации сообразно существующим у нас специфическим условиям. ☒



СЕВЕРОАМЕРИКАНСКИЕ БОТ-ШОУ ГЛАЗАМИ СПЕЦИАЛИСТА



Серийная моторолдка "TUFF 21" канадской фирмы "TUFF MARINE"

Если обобщить впечатления от увиденного на последних североамериканских выставках, то придется сказать — нового было немного. К сожалению, прошедший год не порадовал особо яркими открытиями, за исключением, пожалуй, "вольвовской" системы неоткидных колонок с тянущими винтами, но о ней уже сообщалось в "КиЯ".

Гидроциклы. В стане конкурентов, сражающихся за лучшую конструкцию водного мотоцикла — траур. После выпуска фирмой "Polaris" в 2003 г. нового 750-кубового мотора на 150 л.с. и нового корпуса "MSX", казалось, достаточно сделать еще один шаг — добавить один или два цилиндра с той же литровой мощностью — и мир будет у их ног, но этого не произошло. Я писал тогда, что нужно время для "жатвы капуст" и роздыха перед новым скачком, но ошибся. С убытками в 37 млн. долл. "Polaris" принял тяжелое решение — закрыл отделение персональных средств передвижения по воде. И вот теперь остались на поле четыре игрока, один из которых — "Honda" — тоже в тяжелых раздумьях: во всяком случае, никаких усовершенствований в ее двух базовых моделях не обнаружено.

А что же у трех остальных? "Bombardier" продолжает продвигать на рынок свою одноместную модель "3D", позволяющую устанавливать различные типы сидений или даже ездить без них — стоя. Мне кажется, подобная идея универсализма более уместна для двухместного исполнения, а одиночкам нужен специа-

лизированный байк. Так что "Bombardier" поторопился в 2004 г., выпустив сразу два хита (215-сильный мотор и "3D"), а вот сейчас — ничего нового.

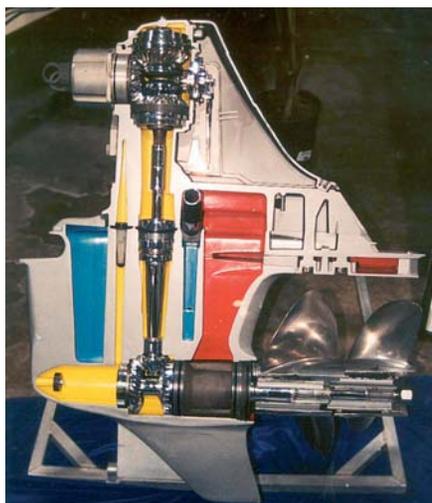
Такая же участь и у "Kawasaki": отмечая в 2003 г. 30-летие выпуска первой партии изобретенных ею водных мотоциклов, фирма ознаменовала юбилей рождением модели "STX-12F" с хорошими характеристиками (1199 см³; 125 л.с.) и очень привлекательной ценой (около 7 тыс. долл.). В прошлом году компания выпустила свою топ-модель "STX-15F" (1498 см³; 160 л.с.). Ну а в этом году — увы — тоже ничего, однако ее деятельность в предыдущие годы до сих пор вызывает брожение умов конкурентов. И вот — единственная радость для любителей гидроциклов: "Yamaha" выдает трехместную модель "VX 110" в двух вариантах, способную раскошелить покупателя с ограниченным бюджетом. Кстати, буквы VX в названии, как объясняет фирма, связаны с авиацией: означают скорость, при которой колеса самолета отрываются от бетона на взлете. Неслабые ассоциации! Менее чем за 8 тыс. долл., что дешевле на 3,5 тыс. их топ-модели "FX Cruiser High Outrut", можно приобрести новинку.

Как же удалось создать такую модель и несильно "издержаться"? Отгадка в моторе: это тот же "MR1" (1052 см³, 4 цилиндра, 20 клапанов), что и на предыдущей модели "FX 160", только теперь этот 160-сильный двигатель "взвуждан" и больше 110 л.с. выдавать ему по статусу не положено. Машина в целом потеряла немного. Был доработан насос, улучшена



Трехместная модель "YAMAHA VX110"





Устройство современной угловой колонки с двумя гребными винтами

профилировка подводящих воду к импеллеру элементов. Известно, что огромное влияние на КПД установки оказывают перетечи из зоны высокого давления в зону низкого через зазоры между статором и ротором. В авиации одним из способов сведения зазоров практически к нулю является нанесение на кольцо в плоскости лопаток металлизированного компаунда, излишки которого срезаются во время затвердевания самими лопатками. В морском деле проблема решается несколько сложнее из-за постоянного увеличения этого зазора абразивным износом: в легкосплавной статор приходится впрессовывать тонкостенное кольцо из нержавеющей стали с последующей механической обработкой. Теперь и “Yamaha” применила этот прием на новой модели.

На корпусе несколько изменили реданы и кое-что упростили. Я особенно жалею о двух упрощениях: ликвидированы наклоняющийся руль и возможность триммирования — наклона сопла в вертикальной плоскости.

Рынок управляется спросом. За дорогую технику, используемую, как правило, лишь ограниченное время за сезон, выкладывать большие деньги охотников немного, ну а тут такой случай — надо выбирать: или “Kawasaki STX-12F”, или “Yamaha VX”. Что предпочесть? Более мощную или конструктивно более совершенную? Выбор — дело серьезное. Кстати, менеджеры признают, что нередко от увиденного на выставке до покупки проходит год.

Винты, агрегаты. В этой области намечается тенденция перехода от одновинтовых угловых колонок к колонкам с двойными винтами противоположного вращения. Такие колонки немногим сложнее одновинтовых и лишь чуть дороже за счет стоимости еще одного винта. Зато не нужно ломать голову — приобрести колонку с винтом или правого, или

левого вращения. (К слову, на скоростных катерах часто используют трехвинтовые установки, обычно ставя два винта правого вращения и один левого.)

Надувнушки, РИБы и складные лодки. Все больше и больше желающих сдвинуть “мэтров резинового дела” с насиженных мест. Такие устремления подогреваются необходимостью лишь относительно малых капиталовложений для начала этого бизнеса. К новичкам североамериканского рынка я бы отнес компанию “Grand” из Харькова, по словам украинцев “весьма известную в Евро-

риала. Эти лодки легче надувных, но слабым местом, как у любой “складушки”, является противоречивость конструкции транца: и нагрузку от мотора он должен держать, и легко складываться. В инструкции указывается не предельная мощность, а вес мотора: для самой большой 4.3-метровой лодки допустим мотор весом 38 кг, и это, пожалуй, предел.

Появился конкурент в лице пока небольшой канадской компании “Cano-da”. Представьте себе большую папку, в которой художники носят листы бумаги: габариты папки — 1120x350 мм, вес —

Двухместная лодка фирмы “CANO-DA” складывается из листа пропиленна



пе”, и турецкие “Dione” и “Calliosto Inflatables”. Если “Grand” с очень солидной номенклатурой изделий, делающей честь любому мощному производителю, может повторить судьбу своего земляка-предшественника “Брига”, то турки не забыли уроки, преподанные миру японцами, корейцами и китайцами. Есть три способа завоевания новых рынков сбыта: приход с высококачественной продукцией, приход с дешевой продукцией приемлемого качества и приход с товаром, ранее не существовавшим. Обычно успешные новички для начала используют сразу оба первых способа, а через несколько лет упорной работы остаются верными лишь первому варианту. Китайский пример работы с самого начала по второму способу, вероятнее всего, в обозримом будущем не приведет к доходам по первому варианту: тому преградой психология покупающих масс. Самый быстрый способ — третий, но где взять неизвестный миру товар? У “Kawasaki” так получилось 32 года назад с гидроциклами, у “Volvo” с угловыми колонками, но все это — исключения...

Турки судьбу не ищут. У них хайпалон — из Франции, дельные вещи — из Италии, свои — только дизайн, склейка баллонов и пластиковые корпусные детали. К качеству изготовления придраться трудно, цены — плавающие (можно надеяться на 20%-ную скидку).

“Кия” уже писали о складных лодках “Porta-Bote”, где в качестве основного материала используется легкий “плавающий” полипропилен, а связи изготовлены из космического “скафандрового” мате-

13.5 кг, а превращается она в трехметровый челнок на двоих (грузоподъемность — 200 кг). Конструкторы повертели в руках целый лист бумаги и нашли, что, делая только складки, можно сложить из него лодочку. Затем перенесли все это на 3-миллиметровый лист зеленого полипропилена, добавили распорку и зафиксировали складки восемью быстросъемными винтами. Вся сборка занимает меньше 10 минут, и ... можно садиться за весла. Пока челнок с подмоторным транцем не предлагается, но, как мне кажется, складную доску под 2-сильный моторчик установить будет нетрудно. Да, за челнок просят около 380 американских.

Моторы. “Mercury” так хотел обратить на себя внимание, что на выставке в Нью-Йорке построил двухэтажный стенд с шатром, где выставил практически все свои двигатели, начиная от 2-сильного и кончая гоночными 1000-сильными моторами с ресурсом в 100 часов. Среди всего блеска хрома и черно-красного лака меня привлекли мощные моторы серии “Verado”. Это — рядные шестерки, хотя обычно моторы этой категории компонуются по V-образной схеме. Такая “рядность” снаружи не бросается в глаза. Один экспонат был для наглядности разрезан — и я увидел знакомые спирали нагнетателя с одной стороны и воздушно-водяной холодильник — с другой. Наугад спросил стендиста: “Уж не “мерседесовский” ли компрессор здесь используется?” Тот заулыбался и сразу признал, что “Mercury” покупает нагнетатели у “Mercedes”, то бишь “Daimler Chrysler”.

Другие фирмы тоже расширили но-



менклатуру перспективных моделей: обвального перехода на четырехтактники не замечено.

Когда возникают вопросы, требующие прояснения, не стоит привлекать в качестве судей крупные фирмы — в их ответах всегда можно будет усмотреть предвзятость. Для меня до недавних пор было неясно, что целесообразнее — два двигателя или один той же суммарной мощности?

Компания “Mastry Engine Center” экспериментировала с катером “Manship 34”. Сначала на нем были установлены два прямовальных дизеля “Yanmar 4LHA-DTR” по 240 л.с., естественно, с реверс-редукторами. Затем они установили по ДП один “Yanmar” марки “6LY2STE” мощностью 440 л.с. Разговор не шел об одновальной установке из-за очевидных ее недостатков, поэтому сразу была применена раздаточная трансмиссия “Geared Up Systems” с реверс-редукторами на выходных валах. Что же получилось? Несмотря на то, что мощность силовой установки уменьшилась на 40 л.с., максимальная скорость и экономичность улучшились на величину от 13 до 22% на режимах, начиная от 2000 об/мин. Стала более благоприятной качка, улучшились маневренность и проходимость мелководья. Чем же объясняются эти результаты? Вес одного большого двигателя меньше веса двух малых, что привело к уменьшению осадки, а расположение его в ДП — к понижению центра тяжести катера, что изменило характер качки. Хотя суммарная стоимость большого двигателя с трансмиссией оказалась не намного меньше стоимости двух малых, он, как и предполагалось, оказался более экономичным и более дешевым в обслуживании. Уменьшились вибрации и шум. Естественно, в моторном отделении стало просторнее. Компания предлагает раздаточные трансмиссии для любого варианта установки двигателя.

В общем, плюсы по всем статьям, кроме одной. С переходом на одномотор-



На простейшей понтонной лодке с цилиндрическими корпусами появилась кормовая наделка для установки колонки

ный вариант может появиться страх перед отказом двигателя.

И последнее. Рассматривая нынешние тенденции развития моторостроения, можно заметить, что “одна модель сменил другую спешит”, давая владельцу только год-два спокойной жизни, после чего начинаются проблемы с запчастями. Их просто перестают делать. Так что для нас моторный импортный “сэконд-хэнд” это не только благо, но и игра с неопределенным победителем!

Катера. При любом количестве экспонатов всегда найдется на выставке жемчужинка (а то и не одна), которая “притянет” к себе внимание. У меня есть знакомый — хозяин оружейного магазина, который говорит: “Увижу хороший пистолет — не могу не купить. Знаю, что их у меня много, этот мне не нужен, но без этого жить не могу”. Вот примерно такие же чувства испытал и я, познакомившись с 6.3-метровым катером “Tuff 21” с 300-сильным двухтактным “Mercury” (вес которого более 208 кг). С нержавеющей винтом шагом 610 мм и системой СМС (параллелограммный кронштейн, при помощи которого можно в пределах 150 мм поднимать и опускать двигатель на ходу) катер показал максимальную скорость 151.5 км/ч при 6800 об/мин. А крейсерская скорость при 5800 об/мин составила 119 км/ч (при 4500 об/мин — 96.5 км/ч, при 3500 об/мин — 67.5 км/ч). При более тонкой регулировке заглубления

винта катер может перевалить и рубеж 160 км/ч.

Так все-таки что это за катер, достигающий скоростей, ранее доступных только самым состоятельным людям, позволяющим себе купить “Cigarette”? Конструктор его — канадский гонщик открытого моря Марк Вэйдл, чувствующий всем телом любые изыяны конструкции. Корпус стеклопластиковый, изготовленный при помощи вакуумных накладок с одновременной подачей смолы. Этот метод позволяет уменьшить толщину обшивки, а следовательно, и вес корпуса. Вес катера с мотором — всего 952 кг. В конструкции использованы 14-миллиметровые бальзовые бруски для набора и винилэфирная смола, обладающая достоинствами эпоксидной и полиэфирной смол.

За прототип был взят катер “Challenger”, разработанный десятилетия назад и модернизированный так, как понимает это гонщик и строитель в одном



Понтонная лодка фирмы “PREMIER” превратилась в широкую и низкобортную “моторку” со сложной формой корпуса

лице. Как выразился один из испытателей, управлять катером требуется только после набора скорости под 115 км/ч. Тот, кто ездил на автомобиле хотя бы со скоростью 160 км/ч, знает, что это отнюдь не рекомендуется начинающим. Стоимость такой водно-моторной игрушки — всего около 28 тыс. долл. (без мотора).

Редкую вещь нельзя улучшить. Вот и при выпуске простейших понтонных лодок дело не застопорилось на двух цилиндрах с настилом. Была изыскана возможность установки угловой колонки



КАТЕР “CLASSIC 700” турецкой компании “KRAL”



КАТЕР австралийской фирмы “QUINTREX” с зиганной обшивкой из легкого сплава



Подводное крыло для установки между корпусами моторного катамарана "Foiler 2200"

и стационарного двигателя вместо подвесника, а компания "Premier", выпускающая, я бы сказал, понтоны высшего класса, начала производить уже подобные лодки с весьма замысловатой формой днища, обеспечивающей как жесткость, так и устойчивость на курсе. Какие достоинства? Уменьшение осадки, нечувствительность к нагрузке, но за это нужно платить как в момент покупки, так и во время эксплуатации: явно увеличилась смоченная поверхность.

А теперь вернемся снова к катерам — к истамбульской звезде компании "Kral" под названием "Classic 700". Среди автомобилистов находятся любители небольших (и недорогих) открытых юрких родстеров. Как правило, это не основная машина, а вторая — для развлечений при хорошей погоде. И вот такой, но только водный родстер предлагает турецкая компания с 20-летним опытом судостроения. Название как бы расслабляет — действительно, все классическое — красное дерево, кожа, нержавеющая сталь, но с формами уже не совсем четко — это, скорее, смесь стилей: степенно-солидного — начала прошлого века и смелого "Audi TT" — стиля нашего времени. А вот под краснодеревяной обшивкой таится современнейшая стеклопластиковая технология, причем пластиком этим является полиуретан. Из этого материала сделан весь набор, что в целом обеспечивает корпусу, по сравнению с чисто стеклопластиковым, лучшее противостояние ударным и скручивающим нагрузкам, а также вибрациям. Размерения катера: длина — 7.1 м, ширина — 2.95 м и осадка — 0.57 м. Вес — 1200 кг. Два типа моторов на выбор: бензиновые — от 260 до 435 л.с. и дизельные — от 150 до 250 л.с. Скорость — от 80 км/ч. За катер надо заплатить около 66 тыс. долл., если не заказывать чего-то экстремального.

По пути алюминиевого катеростроения идут немногие — дорого обходятся сложные формы, а без этого трудно восхитить публику. Но и у простых форм есть свои почитатели, обычно не имеющие толстого кошелька, но горячо желающие поспорить со стихией. Вот на таких энтузиастов рассчитана продукция австралийской компании "Quintrex", причем размерения ее катеров находятся примерно в том же диапазоне, что и питерские "Мастеры". В

Австралии практически нет развитой сети внутренних водоемов, так что плавать приходится в прибрежных океанских водах, а это, согласитесь, всегда серьезно. Фирма выпускает сварные катера 20 моделей с длиной корпуса до 6 м. Все катера — высокобортные с килеватым днищем и развалом бортов, обшивка — из зигованного алюминиевого сплава, что создает впечатление, будто бы катер сделан из досок кромка на кромку. Зиг неглубокий, практически на толщину металла. Такая конструкция, как и система предварительного деформирования листов обшивки, применяемая компанией "Harbercraft", позволяет существенно уменьшить количество силовых элементов набора. (Впрочем, нельзя не добавить, что пока на недостижимых технологической высоте и уровне дизайна



находится американский "Tracker" с гидропрессованием панелей.)

Одно то, что австралийский завод дает 20-летнюю гарантию на корпуса плюс обеспечивает доступные цены (в Канаде, к примеру, за 5.5-метровый корпус весом около 600 кг просят порядка 6200 долл., правда, в неокрашенном и неотделанном виде), представляется достойным пристального изучения.

Компания "Corsair", в основном выпускающая многокорпусники, на моторный катамаран "Foiler 2200" установила между корпусами стреловидное подводное крыло, утверждая, что это увеличивает скорость на 13% и более.

Разные разности. 1. На выставке в Нью-Йорке поразил меня гигантский аквариум, установленный на специальном трейлере. Длина аквариума — 11 м, ширина и высота — 2 м. В нем плавали обычные речные рыбы — окуни, сомы, карпы, щуки. Дно покрыто песком, корягами, речными растениями, т. е. создана полная копия реальной водной жизни. Можно было бы и забросить блесну. Какова официальная цель постройки такого сооружения, я не выяснил, но впечатление, что побывал в мире, где живут речные обитатели, оказалось очень сильным. Думаю, что и полезным для рыболовов-любителей, которых



Защитная насадка на гребной винт



Ластовый движитель легкой лодки с педальным приводом

Водный велосипед нового образца

здесь многие миллионы.

2. В Нью-Йорке же мастера-каноэстроители показывали мастерство, перенеся свои рабочие места на выставку. Здесь всегда толпился народ. Если провести рядом с ними день, то, пожалуй, можно кое-чему научиться. Конструкция некоторых лодок показалась мне слишком сложной.

3. Для меня неочевидно, что гребля — наиболее прогрессивный способ мускульного передвижения по воде, хотя бы потому, что гравитационные силы и наиболее мощные, приспособленные природой для длительного перемещения тела мышцы ног задействованы не полностью. Вот с этими мыслями я и осматривал поплавковый водный велосипед с приводом не как обычно, на гребное колесо, а на винт.

4. Как пример защиты гребного винта от повреждений заинтересовала меня насадка; может быть, она работает и как векторизатор потока воды от винта в случае снижения скорости.

5. На выставке в Торонто я увидел ластоход — легкую пластмассовую лодку с ножным приводом на ласты, которые движутся поперек движения судна, расходясь и сходясь на горизонтальных осях под днищем лодки. Хотел бы я знать, каков КПД этой схемы? ☒

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ



Павел Игнатъев
Фото автора и фирмы "CANTIERE DEL BAIA"

"FERRARI"

с обводами "глубокое V"

"Azzurra" по-итальянски означает "лазурный". Однако предоставленная нам на тест в Рапалло скоростная моторная яхта "Baia Azzurra 63" была ярко-алой с белой палубой и отдельными белыми вкраплениями, что, надо заметить, смотрелось необычайно стильно. Морской болид ждал нас в гавани яхт-клуба, издали привлекая внимание своим цветом и завораживая необычными стремительными формами, более всего ассоциирующимися с автомобилями "Ferrari" (особенно со знаменитой моделью "275 GTB" 40-летней давности).

Фирма "Cantieri del Baia" существует с 1961 г., когда в небольшом городке Байя под Неаполем началось производство деревянных быстроходных моторных лодок. С 1974 г. верфь перешла на стеклопластик и с той поры остается одним из самых передовых яхтенных производств Италии, использующем кроме обычного стекловолокна еще и кевлар. В 1986 г. "Baia 50 Series One" (а, помимо кевлара, она отличалась еще и применением приводов Арнесона) стала первой моделью фирмы, взявшей психологический барьер скорости в 50 уз. С той поры лодки "Baia" — несомненные лидеры рынка скоростных моторных яхт. Выпускается их не очень много — порядка 30 штук в год, что лишним раз подчеркивает эксклюзивность.

На тест были предложены две модели — "хитовая" "Azzurra 63" и более крупная "Atlantica 78". Хорошо известная "Azzurra" выступала на этот раз в новом облике — изначально создававшаяся как открытая лодка, чей кокпит прикрывался лишь ветровым стеклом, она теперь предстала в варианте хардтоп с элегантным верхом, оснащенным мягким сдвижным люком.

Присутствовавшая на борту Эрика Негроне — одна из топ-менеджеров "Cantieri del Baia" — гостеприимно провела нас по судну, попутно отвечая на вопросы. И хотя в лодках такого класса владельцев интересуют в первую очередь скоростные данные и внешний вид, нельзя не отдать должное внутреннему убранству. В отличие от некоторых итальянских же верфей, руководствующихся, по-видимому, принципом "скорость есть — интерьер не нужен", планировка и отделка салона на "Baia Azzurra" выполнены элегантно, если не сказать — затейливо. Главная находка стилиста, вокруг которой все и вертится — обилие изогнутых линий и поверхностей во внутреннем салоне и на камбузе, придающих пространству больший объем. Изящные кривые царят везде, глаз буквально скользит по завораживающе плавным закруглениям переборок, столиков и мягких пуфиков. Арredo Наутика, дизайнер из Бергамо, работавший над интерьерами "Azzurra", постарался на славу — особенно впечатляет гармоничный подбор отделочных материалов (светлый тик и вишневое дерево, а также светло-серый несгораемый и



Основные данные яхты "Baia Azzurra 63"

Длина, м	18.92
Ширина, м	5.02
Высота от КВЛ, м	2.70
Осадка, м	0.82
Водоизмещение, т	25
Число спальных мест	6+1
Макс. пассажировместимость, чел.	16
Мощность двигателя, л.с.	2x1500
Запас топлива, л	3000
Запас пресной воды, л	1650

непроемокаемый высокогигиеничный тканый материал EPIC от компании "Nextec").

Планировка остальных помещений лодки уже ничего удивительного собой не представляет — две одинаковые гостевые каюты в корме, большая каюта владельца в носу и стиснутая между ней и таранной переборкой одноместная изолированная каюта экипажа. Каждая из четырех кают оборудована собственным галюном с душем, при этом оформление последних тоже заслуживает хотя бы пары слов — в нем откровенно обыгрывается основной цветовой мотив корпуса "красный низ — белый верх". Возникает ощущение, что в последнее время основным объектом атаки яхтенных дизайнеров становятся именно означенные помещения — достаточно вспомнить выполненные в абсолютно разных стилях такие работы Джона Мэнфорда (хотя бы ту же "Tiara") или "Lazaretti & Pickering" (яхты "Wally"). Видимо, сказать что-

либо новое в планировке и отделке собственно кают на яхтах уже нерезально — вот дизайнеры и самовыражаются в других местах...

Поднимаемся наверх. Сразу же обращает на себя внимание пульт управления, больше подобающий "Звездным войнам": в кокпит выдается внушительный эллиптический кокон, на косо срезанной поверхности которого строго симметрично в три "этажа" размещен весь набор управляющих и контрольных инструментов — стрелочные индикаторы работы двигателей, ЖК-дисплеи картплоттера и радара, индикаторы лага и эхолота, рукоятки подруливающих устройств и триммеров арнесоновских приводов, секторы газа и кнопки включения тех или иных огней или устройств. В середину пульта на подставке залихватски вынесен магнитный компас, чуть ниже его — красно-черный штурвал. В общем, пульт не только и не столько произведение "чистого искусства", сколько

хороший образец эргономически грамотного проектирования — привыкнуть к нему легко.

По левую сторону от входного люка "Azzurra" — небольшой камбуз и мини-бар со столиком наверху. Еще один стол размещен в кокпите позади спаренного водительского кресла и окружен диванами — на них могут разместиться до 10 человек. В корме — трехместная лежанка и купальная платформа. Отделка кокпита точно так же, как и вся яхта, выполнена в красно-белых тонах — красные диваны с белыми подушками, белая лежанка с красными подголовными валиками. Вся яркая и праздничная, "Azzurra" просто излучает бодрое настроение, не допуская минорного настроения у себя на борту.

Запускаем двигатели, отдаем швартовы и начинаем осторожно выбираться из гавани. Первая проблема возникает неожиданно — скорость хода на акватории яхт-клуба ограничена 3 уз, а эта лодка попросту не умеет ходить так медленно, даже на предельно малых оборотах одного двигателя (1500-сильного "MTU") удерживая скорость выше 7 уз. Приходится двигаться рывками, периодически сбрасывая обороты до холостых и идя по инерции. В этих условиях "арнесоны" практически беспомощны, и нормально управлять яхтой можно только с использованием носовой "подрульки" — она здесь не опция, а жизненная необходимость. Немного непривычно (так и тянет повернуть бесполезный в данной ситуации штурвал), но рулевой сохраняет над лодкой полный контроль, вот только уровень шума от подруливающего устройства, на наш придрочивый →





взгляд, все же великоват — впрочем, эту претензию можно в равной степени отнести практически ко всем современным моторным яхтам.

Пробираясь короткими перебежками к выходу из гавани, даем находящемуся на борту дизайнеру совет вынести джойстики “подрульки” и “арнесонов” на штурвальное колесо — как клавиши переключения передач на некоторых “отвязных” суперкарах. Ну что ж, передвигаться на “Ferrari” в городских пробках — тоже мучение, посмотрим, на что способна “Azzurra” в условиях открытого моря.

Море уже лежит перед нами в полной готовности: великолепная солнечная погода, волнение и ветер — около 3 баллов, видимость — порядка 7–8 миль. В заливе — массовое катание. По брошенному жребью, честь проведения первого заезда выпала вашему корреспонденту. Я сел за руль — он ухватится, неплохо ложится в руки, вот только поперечное сечение могло быть чуточку побольше. Штатный капитан отодвинулся на место правого пилота и провел последний предполетный инструктаж. Яхта спокойно покачивалась на волнах в ожидании команды. Перед носом, зовя за собой, проскочила черно-серая “Atlantica”, оставив белый кильватерный след. Станным образом все это вместе взятое — и необычный пульт управления, и взгляд на мир через сильно наклоненное ветровое стекло, и кильватерный след перед нами, похожий на разметку взлетной полосы, напомнили мне армейские годы и наш “Ту-95МС”, остановившийся перед взлетом в ожидании команды РП*.

Вспомнив, как это делал наш командир, я положил край ладони на секторы газа и, провозгласив (естественно, по-русски): “Экипаж, взлетаю!”, бодрым движением толкнул оба сектора от себя до упора...

Ну кто же знал, что “Azzurra” и в самом деле полетит? Пусть даже “низенько так”, как в известном авиационном анекдоте. Яхта рванулась вперед, как отпущенная с тормозов “тушка”*. Коллеги по журналистскому цеху, не ожидавшие от меня подобного и не успевшие сесть или должным образом закрепиться, повалились на пол. От стремительного разгона и вжимающего в спинку кресла ускорения захватило дух, и через пару десятков секунд, показавшихся долгими минутами, лодка вышла на свою предельную скорость — 63 уз! Обалдеть! Окружающий мир сузился до узкой полоски воды, ле-

жащей по курсу яхты, все звуки исчезли за ровным гулом двух мощных “MTU” и шумом рассекаемой воды. Внизу самым краешком глаза вижу стрелки тахометров (я же говорю, что пульт скомпонован мудро). Лодка мощно мчалась вдоль берега, постепенно догоняя ушедшую вперед “Атлантику”, практически не обращая внимания на волнение. Когда мы наткнулись на кильватерную волну, я напрягся, ожидая удара, но узкий корпус прошел сквозь нее, как горячий нож сквозь масло: большой угол килеватости (22° на транце) обеспечивает очень мягкий ход, позволяя идти с максимальной скоростью по волне вплоть до трех баллов. Сильных ударов в кокпите не чувствовалось вовсе: впечатления, пожалуй, сильнее всего сравнимы с теми, какие испытываешь в тяжелой машине с очень хорошей подвеской, идущей по не слишком ровной дороге — толчки есть, но дисконфорты они не вызывают. С другой стороны, просто сидеть

* Армейская кличка туполевских бомбардировщиков



* Руководитель полетов



на диване в кокпите этой яхты на скорости более 35 уз, “опекая” при этом пару дорогих фотоаппаратов, — это уже почти экстремальные ощущения (хотя, освободившись на следующее утро от необходимости фотосъемки, могу сказать — можно чувствовать себя комфортно и на такой скорости).

Обогнав в итоге “Атлантику”, я с удивлением обнаружил на экране карт-плоттера прямо по курсу вход в чужую гавань (“Что это? Уже Портофино? Однако, быстро это мы...”). Пришлось закладывать крутой вираж, в котором яхта проявила себя достойно. Усилие на штурвале, хоть и показалось чуть великоватым, вполне приемлемо, а крен внутрь поворота — на удивление небольшой и ничуть не опасен. Поперечные ускорения при резком повороте, впрочем, приличны — кресла с несколько более развитой боковой поддержкой были бы отнюдь не лишними (испытываемая лодка была укомплектована сиденьями, больше похожими на диваны американских машин).

Прохватив в итоге приличный кружок по заливу, я сбросил газ и перевел дыхание. Пришедшие в себя журналисты вербально и с помощью жестов объяснили мне, какой я есть из себя “крэйзи рашен”, после чего мы вновь приступили к тестам. На свет божий появились секундомер, GPS и шумомер, и следующие старты проходили уже “по-научному” — для начала замерили диаметр циркуляции. На крейсерском ходу он соста-

вил меньше четырех длин лодки. Затем один из скандинавских журналистов, сев за руль, стал выделять нечто странное — разогнав яхту почти до предельной скорости, принялся энергичными движениями руля совершать поочередные повороты вправо-влево, пытаюсь, как он нам объяснил, вызвать резонанс бортовой раскачки корпуса* (“и вывалить нас всех на 60 уз за борт”, — закончил его мысль испанский коллега). Надо

Результаты ходовых испытаний

Скорость, уз	Разгон от 0, с	Частота вращения, об/мин	Уровень шума, дБ·А		
			Кокпит	Салон	Каюта владельца
7.2/9.1* (минимальная)	---	600	67	67	66
12.6 (выход на глиссирование)	7.6	1250	72	72	70
55 (крейсерская скорость)	16	2300	85	85	82
63 (максимум)	20	2500	88	88	84

* На одном/двух двигателях

сказать, и в этой ситуации “Azzurra” повела себя более чем достойно, удерживая крены на минимальном уровне и не проявляя ни малейшей тенденции к развитию раскачивания (но горячего финского парня из-за руля все-таки убрали). После этого были замерены уровни шума при разных оборотах двигателей (соответствовавших минимальной, крейсерской и максимальной скоростям). Характерно, что даже на самой высокой скорости мы не услышали вторичных резонансных шумов, что неудивительно — корпус этой лодки очень жесткий, здесь пенопластовый наполнитель обклеен в общей сложности 12 слоями стеклоткани и кевлара на винилэфирной смоле, а об-

* Наподобие известного скандинавского автомобильного теста “лосиная переставка”.

щая толщина корпусных панелей составляет 55 мм.

Покончив с шумами, мы приступили к главному блюду — оценке динамики судна. Энерговооруженность у “Baia Azzurra”, надо сказать, довольно внушительная — 120 л.с. на тонну “взлетного” веса, отсюда и столь впечатляющие скоростные качества. Разумеется, какая-нибудь жестянка с повешенным на транце “Verado” может иметь и большую во-

оруженность, но не стоит забывать, что в лице “Azzurra” мы имеем 60-футовую яхту, набитую всем, что нужно для проведения “культурного отдыха” на воде. Столь любимый автором этих строк “Ту-95”, конечно, посильнее будет (314 “лошадок” на тонну), ну так перед ним и задачи ставились посерьезнее, чем девочек катать. А со своей ролью — скоростной и комфортабельной прогулочной яхты — “Azzurra” справляется великолепно. Более того, смею утверждать, что “Baia Azzurra 63” — не просто прогулочная лодка. Продолжая развивать тему, означенную в заголовке статьи, рискну обозначить эту яхту как настоящую машину класса Gran Turismo — только на воде (даром, что ли, она сделана в Италии!).

Хотите доказательство? Их есть у меня! Представьте себе выход из гавани Портофино ранним утром. Полтора часа хода — и вы в Монако, еще два с половиной часа — и вот уже Старая гавань Марселя, еще три-четыре часа — здравствуй, Барселона или Майорка. И никаких пробок на дороге!

Моторные яхты шведской фирмы



“NORD - WEST”

БОРИС КРИШТАЛЬ, г. БРЕМЕРХАФЕН, ГЕРМАНИЯ
ФОТОГРАФИИ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ ФИРМОЙ “NORD-WEST”

Я получил приглашение от фирмы “Nord-West” на День открытых дверей, который проходил в начале сентября 2004 г. На месте, а расположена она на живописном скалистом о. Оруст, входящем в состав северо-западного Шведского архипелага, недалеко от границы с Норвегией, меня встретила заместитель директора-распорядителя Джессика Штенлунд. Она рассказала, что фирма “сохраняет традиции строительства лодок со времен викингов, и это позволяет объединить новейшие проекты, современную технологию с традиционно высоким мастерством специалистов. Моторные яхты “Nord-West” — это мореходность, широкие функциональные возможности и элегантность.

Верфь строит до 45 яхт длиной от 33 до 56 футов в год, т. е. почти каждую неделю с ее стапелей сходит го-

товое судно. На “Nord-West” работает 50 человек, 10 из них — конструкторы и управленческий персонал.

Я попросил провести меня по цехам, по всей технологической цепочке изготовления яхт. И тут меня ждал сюрприз — оказывается, на верфи вообще нет формовочного цеха!

“В отличие от других яхтостроительных верфей, — продолжала госпожа Штенлунд, — фирма заказывает корпуса, палубы, рубки, флайбриджи и другие детали из слоистого пластика на специализированном предприятии по изготовлению пластмассовых изделий”.

Это, несомненно, обеспечивает более высокое качество формовки деталей, а следовательно, их более высокую прочность и долговечность. Корпуса сэндвичевой конструкции формируются из полиэфирного слоистого пластика и соответствуют требованиям ISO.

Катера строятся подетально-блочным методом. Все оборудование — панель управления с навигационными приборами, водопровод и системы отопления и т. д. — собираются в цехах. Готовые панели и блоки с оборудованием монтируются на яхту, и остается только соединить их между собой соответственно электрическими проводами, проложить трубы и шланги, которые заранее размещены в корпусе по своим трассам. В столлярном цеху изготавливается вся мебель (камбузный блок, шкафы, койки и т. д.), которая уже в готовом виде устанавливается на яхту.

Детали корпуса судна, привезенные от субподрядчика, поступают в сборочный цех. Здесь на конвейере выполняются монтаж силовой установки и систем, мебели, установка палубы на корпус, рубки, окраска. Монтаж электроприборов, навигационного и радиооборудования на уча-

стке окончательной сборки завершает процесс строительства яхты.

Это, безусловно, с одной стороны, улучшает качество работ, так как все оборудование собирается в цехах в стационарных условиях, а не в самом катере “на коленках”, с другой — сокращает сроки их выполнения и снижает стоимость.

Затем проводится полный комплекс ходовых испытаний в присутствии заказчика или его представителя. По их окончании заказчик получает катер с сертификатом, комплектом необходимых документов с танками, заполненными дизельным топливом и пресной водой.

Из всего модельного ряда “Nord-West” я хотел бы выделить две модели: “-390” и “-560”. О них и пойдет ниже речь.

“Nord-West 390”

Поскольку сегодня в Европе “самые ходовые” яхты длиной 39 футов, то наибольшие усилия фирмы были направлены на создание такого судна. И получился, если так можно выразиться, “бестселлер” “Nord-West 390” — удивительная яхта с тремя двухместными каютами, комфортабельным салоном, прекрасным камбузом. Есть платформа для купания, причем вполне достаточных размеров, так что можно на ней даже нести “надувную” в рабочем состоянии, закрепив в специальных кронштейнах; там же предусмотрены еще один кронштейн для несения подвесного мотора надувной лодки в походном положении и рундуки для швартовов и кранцев.

В просторном кормовом кокпите, расположенном под козырьком — продолжении крыши рубки, размещены диван и стол для шести человек, есть место для хранения водлазного оборудования, рыболовных принадлежностей и др. Люки ведут в машинное отделение, под кокпитом, вдали от жилых помещений. В плохую погоду кокпит закрывается боковыми тентами. Удобный трап ведет из него на верхний мостик, где помимо рулевого поста с полным комплектом навигационных приборов и двумя удобными креслами имеются раскладной столик с угловым диваном на шесть человек и лежанка для загорания. Штурвал на верхнем мостике установлен в ДП.

Яхта выпускается в двух вариантах — купе и флайбридж. В первом варианте в носовой части крыши рубки есть два сдвижных люка.

Палуба по бортам от рубки широкая и удобная для прохода на нос, ог-



Планировка яхты
“NORD-WEST 390”



Nord West



Основные данные яхт "Nord-West"

	"-390"	"-560"
Длина, м	11.90	17.10
Ширина, м	3.70	4.70
Осадка, м	1.10	1.10
Высота над водой, м	4.58 (3.37)	
Водоизмещение, т	9.70	26.00
Число кают/спальных мест	2-3	4-8
Объем танков, л:		
- топливных	2x490	
- пресной воды	600	890
- сборного	180	240
Емкость аккумуляторов, А·ч:		
- навигационных приборов	180	230
- расходных	450	720
Бортовое питание, В	12	12/24
Двигатели "Volvo Penta", л.с.	2x230-420	2x715



раждена релингами, на носовой части палубы достаточно места для загорания. На "гарпунной площадке" — откидной трап для выхода на пирс, необорудованный берег, высадки в надувную лодку.

В носовой части рубки по правому борту находится главный рулевой пост, где все выполнено и расположено так, что мне как капитану с тридцатипятилетним стажем не к чему было придираться. По правому борту от рулевого и симметрично по левому борту — сдвижные окна, через которые в экстренном случае можно выйти на палубу.

Позади места рулевого размещены по правому борту камбуз с газовой плитой, мойкой, холодильни-

ком, разделочным столом, необходимым количеством шкафов и ящиков для посуды и продуктов, по левому борту — П-образный диван и обеденный стол. Вся отделка и мебель выполнены из красного дерева, диваны обшиты кожей (или, по желанию заказчика, тканью), устанавливается телевизор, аудио-, видеосистемы.

Нижняя палуба — жилая, с просторной каютой владельца в носу и двумя двухместными каютами по бортам, есть туалет, душевая кабина. Большое количество шкафов позволяет разместить одежду и запасы для длительного плавания. Благодаря хорошо продуманной планировке "Nord-West 390" не уступает по ком-

форту яхтам значительно больших размеров.

Корпус лодки при небольшой длине демонстрирует высокую стабильность на курсе.

"Nord-West 560"

"Nord-West 560" — моторная яхта высокого класса, отвечающая требованиям самого изысканного вкуса. Просторная кормовая платформа для купания оборудована душем с горячей и холодной водой, на ней размещены кильблоки и стрела с гидравлическим приводом для спуска и подъема надувной лодки или гидроцикла. Два удобных трапа ведут с платформы на палубу и в просторный кормовой кокпит, расположен-



ИНТЕРЬЕР САЛОНА "NORD-WEST 560"

ный под навесом, образуемым продолжением крыши рубки. В нем за столом могут удобно разместиться восемь-десять человек и в хорошую, и в дождливую погоду. Здесь же находится люк в машинное отделение. По левому борту — трап, ведущий на верхний мостик.

На флайбридже — место рулевого с полным комплектом навигационных приборов, с круговым обзором, а также стол, П-образный диван на восемь человек, холодильник, гриль, мойка, разделочный стол и лежанка для загорания, которая легко трансформируется в небольшой бассейн! Ни на одной яхте этого класса других фирм я не видел подобного.

Главный рулевой пост по правому борту продуман до мелочей — полноразмерный стол для карт, уже в стандартной комплектации, есть все необходимые электронные средства навигации и связи, два регулируемых сиденья. Сдвижные окна рулевого поста с обоих бортов позволяют шкиперу легко общаться с пассажирами, находящимися на палубе, и при необходимости выйти туда. Позади рулевого поста — комфортабельный салон со столом, диваном, холодильником, микроволновой печью, мойкой, шкафом для посуды и телевизором. Мебель и все интерьеры выполнены из красного дерева. Обивка диванов — кожаная (или из ткани).

На нижней палубе — жилые каюты, обеденный салон и камбуз. Стол в салоне оборудован электроприводом, что позволяет при необходимости легко превращать его и диван в двуспальную кровать. Камбуз делает честь кухне в хорошей современной квартире как по отделке, так и по насыщенности кухонным оборудованием. Каюта владельца расположена изолированно в носовой части, с отдельным туалетом и душевой кабиной, собственно говоря, это двухместный номер в четырехзвездном отеле. Гостевых кают может быть две или три, каждая с туалетом. Отделка и мебель выполнены со вкусом из красного дерева.

Характерные конструктивные отличия яхт "Nord-West" от других моторных яхт таких же размеров: наличие носового и кормового подруливающих устройств, а также дополнительной кормовой электрической якорной лебедки с постоянно заведенным на ней стоп-анкером. На "Nord-West 560" он вооружен якорцепью.

Оба поста управления — основной и флайбридж — имеют прекрасный обзор, позволяют управлять судном или сидя в удобном регулируемом кресле, или стоя. Двухвальная силовая установка (или две угловые колонки), носовое и кормовое подруливающие устройства, электрические лебедки для станкового якоря и стоп-анкера, управляемые с обоих рулевых постов и с палубы — все это делает судно исключительно маневренным и позволяет одному шкиперу швартоваться и становиться на якорь практически в любых условиях.

Силовые установки для всех моделей могут быть выполнены как с угловыми колонками, так и с гребными валами. Необходимо отметить их высокую экономичность — расход топлива составляет всего 1–1.5 л на милю. Все яхты строятся по правилам и под контролем Det Norske Veritas, имеют морской класс плавания и в то же время по своим данным могут с успехом использоваться на внутренних водных путях. Траверса с антеннами легко заваливается, значительно уменьшая высоту судна над водой, что позволяет проходить под мостами высотой 4 м. Надежная и эффективная система отопления обеспечивает комфортное плавание с ранней весны до поздней осени, даже при минусовых температурах воздуха. Просторные кормовые кокпиты удобны для отдыха, рыбной ловли, дайвинга.



“MERCURY”

в четырехтактном изложении

Андрей Великанов.
Фото автора

Жизненные реалии XXI в. сделали неожиданный вираж, и усилиями природоохранных организаций смешивать масло с бензином в экономически развитых странах стало по сути противозаконным делом. Правда, долготелый любвеобильный белый танец с “Yamaha Motors” закончился громким бракоразводным процессом. И поскольку 70% продаж у “Mercury/Mariner” приходится на американский рынок, его полномочному владельцу — транснациональной корпорации “Brunswick” (одно перечисление ее послушных вассалов займет не менее страницы убористым почерком) ничего не оставалось делать, как направить немалые силы в четырехтактном направлении. Так появились на свет супернавороченные стильные “детки” с воздушным нагнетателем по имени “Verado”, в разработке и создании которых одних только инженеров задействовано было почти 400 человек!

Но дороговизна и излишний вес дан-

Ни для кого не секрет, что еще лет пять назад название этого американского производителя лодочных моторов в подвешенной тусовке тесно связывалось в основном с карбюраторными двухтактниками. Ведь под колпаками четырехтактников с надписями “Mercury” и “Mariner” скрывались стальные “мускулы” от японских фирм “Yamaha” и “Tohatsu”.





ного “суперчарджерного” семейства накрепко пригвоздили его нижнюю лошадиносильную границу к отметке 135. Хотя отдельные элементы двигателя будут использоваться и на менее мощных подвесниках.

Учитывая известные маркетинговые “терки” с ямаховским колоссом, водно-моторный мир ждал козырного четырехтактного прикупа от американцев в среднем и малом мощностном ряду. Особенно волновались европейцы, где средняя мощность продаваемого мотора — 40 л.с. (в США — 80). И вот, наконец, в середине июня ведущие профильные издания Старого Света позвали на долгожданную премьеру, состоявшуюся под Афинами.

Страна проведения мероприятия была выбрана с большим смыслом: во-первых, по количеству маломерного (тут более 2000 островов) и крупнотоннажного флота на душу населения Греция может смело поспорить и с заокеанским “хозяином”, а во-вторых, 4000-летняя история и философско-созерцательное отношение к действительности не дают грекам возможности претендовать на

какую-либо исключительность в наши дни. И этому утверждению не противоречит даже наличие единственной в мире православной монашеской республики Святой Афон недалеко от Салоник.

Политика, политесы и главная политиканша

Я не зря так долго топтался на истории вопроса, ибо в сегодняшних рыночных реалиях, когда ведущие компании вращают многомиллиардными доходами, обычный подвесной мотор из области техники как-то незаметно перетек в политическую плоскость.

Бывает, что порой приходится прибегать к чисто шпионским методам, чтобы разнюхать у производителя хоть какую съедобную информацию. Многие нынешние маркетологи и пресс-атташе, хотя и владеют собственными плавсредствами, но даже не умеют ими управлять, зато мягко стелют на презентациях и гладко отвечают на вопросы.

В этом отношении “Mercury” приятно

удивил, собрав в Греции и ведущих инженерно-технических работников, и первых лиц корпорации, отвечающих за свои слова не только перед богом.

Мы свободно общались и с президентом департамента подвесных моторов “Mercury/Mariner” Марком Шваберо, и с президентом “Marine Power Europe” Жаком Броншаром, и с президентом “Brunswick Europe” Вики Райх. Эта миниатюрная модно одетая красotka средних лет и была основным докладчиком на семинаре,





где присутствовали журналисты и все европейские дистрибьюторы. И поскольку всемогущий "Brunswick" владеет не только моторостроительным производством, но и не одним десятком известных лодочных брендов (например, в Афинах я узнал об их новых надувных лодках под именем "Lode Star"), то, понятно, речь шла о производстве в целом.

— А какой у вас опыт на воде? — без всякой надежды на серьезность интересуюсь у худенькой американки.

— Родилась я в Новой Англии* и с детства увлекалась парусным спортом, много ходила и на катамаранах, — с улыбкой отвечает госпожа Райх. — Штаб-квартира "Brunswick", где я работала девять лет, находится в Чикаго, на озере Мичиган, что предопределило мой последующий выбор. Сейчас наша семья владеет 48-футовым катером. К сожалению, работая последние два года в Брюсселе, времени на водные путешествия практически не остается.

— Что для "Brunswick" значит российский рынок?

— Это наиболее быстро растущий сегмент водно-моторного направления, — уверенно отвечает президент. — Мы придаем вашей стране громадное значение**. По нашей статистике, 40% покупателей "Bayliner" — новички. А катера эти дешевы, надежны и легко управляемы, потому и

пользуются таким успехом на российских просторах.

— Да и продажи двигателей у Жан-Клода*** идут практически с колес, — вступает в разговор Марк Шваберо. — Уверен, что представляемые нами новые четырехтактники (2.5, 3.5, 25 EFI, 30 EFI, 80 EFI, 100 EFI) найдут приверженцев и в Екатеринбурге, и в Уфе, и в Хабаровске.

— С четырьмя тактами все понятно, но вот что будет с милыми сердцу и пояснице двухтактными трудягами?

— В США продажа карбюраторных моделей прекратится 31 декабря нынешнего года, моторы семейства EFI, по-видимому, протянут до конца 2007 г., но для заграничных нужд сделаем столько, сколько потребуется. Правда, все разработки в двухтактном направлении в "Mercury/Mariner" полностью приостановлены.

— Ну а что вы в таком случае скажете о "Bombardier" с шумевшей линейкой "E-Tec"?

— А что им остается делать? Ведь дорожки "BRP" и "Suzuki"**** окончательно разошлись, — ехидно парирует здоровенных размеров президент меркурийского подвесного королевства. — По моему мнению, и эмиссионные, и ходовые показатели у этих "Evinrude" ничуть не лучше наших подвесников семейства "OptiMax".

— Но у вас-то тоже не совсем "вась-вась" с "Yamaha"? — тут я, видимо, попал иглой под нужный ноготь. — Марк Шваберо тотчас насупил брови и настороженно огляделся по сторонам, словно пытаясь высмотреть в темных углах зала пронырливых японских шпионов.

Хотя бояться-то по сути нечего — что надо, японцы уже разузнали, да и сам "Mercury/Mariner" — не замухрышка 1939 г., а единственная в мире компания, производящая для использования на воде пропульсивные систе-

мы от 2.5 до 1075 л.с. во всех возможных вариациях (подвесные, стационары, двигатели с угловой колонкой).

— К сожалению, это так. Наш контракт завершается в первой половине 2006 г. Что поделаешь — и в бизнесе, и в жизни не все проходит гладко. Зато после 15-летнего сотрудничества мы открыли совместное предприятие с "Tohatsu" на их мощностях (30 000 м², 300 работников) под Нагоей — "Tohatsu Motor Company" (TMC). Там будут производить двигатели до 30 л.с. Тут все по-честному: 50% у "Mercury" и 50% у японцев.

— В моем понимании понятие честности у азиатских народов имеет несколько иное толкование, нежели у европейцев или американцев, да и у "Mercury" уже было совместное предприятие КНР, причем с весьма плачевным концом.

— Мы учли этот опыт и открыли в марте 2005 г. под Шанхаем наисовременнейший завод со 100%-ным американским капиталом. Мало того, весь менеджмент — также исключительно иностранного происхождения. На 15 000 м² там будет выполняться сборка четырехтактных двигателей от 40 до 60 л.с. из деталей, поступающих с головного завода в Висконсине.

Еще Н.С.Хрущев отметил, что американцы — люди конкретные, не склонные к восточному лукавству и излишним подкововерным баталиям. Вот и теперь обо всех ведущих игроках водно-моторного рынка они говорили вслух так, как хотели: о "BRP" — с ехидцей, о "Suzuki" — со снисходительным одобрением, о "Honda" — утешительно-небрежно, о "Yamaha" — уважительно и настороженно. Ну а "Selva" всегда проходила у дяди Сэма по разряду "Уголок Самоделкина". То же самое и в отношении с дилерами: раз продажи растут, то русские поселяют в лучшие гостиничные номера, и официальные лица будут ува-

Хитом тестов был 25-сильный четырехтактник



* Новая Англия — штаты восточного побережья США, севернее Нью-Йорка.

** Как правило, под Россией иностранцы подразумевают все бывшие республики СССР.

*** Жан-Клод Клавье — руководитель московского представительства "Marine Power Europe".

**** Поставщик всех четырехтактных двигателей для "Bombardier".

жительно раскланиваться не только с уже известными игроками прошлых лет А. Ишутиным из Питера или Б. Барклоном из Уфы, но и с Игорем Смирновым из Москвы.

Вот вам и все политесы по-американски.

Новинки и испытания

Нам были продемонстрированы 10 корпусов на катерную тему, пять из которых представляли надувную группу. Половина подвесных моторов носила названия “Mercury”, другая половина — “Mariner”. На сегодня это совершенно идентичные двигатели, хотя в сознании многих последнее имя до сих пор ассоциируется с коммерческим использованием. Но так было в начале пути, когда “мари-



Жан-Клод Клавье (крайний слева) и его команда



ПРЕЗИДЕНТ
ДЕПАРТАМЕНТА
ПОДВЕСНЫХ
МОТОРОВ
“MERCURY/
MARINER”
МАРК
ШВАБЕРО

же из нержавеющей стали у “профи” выполнены крепеж и корпус водяной помпы, а также валы — гребной, дейдудный, переключения передач.

На воде, естественно, ровно половина движков была из фамилии “Verado”. И если 135- и 150-сильные хоть как-то можно было за уши притянуть к разделу “новинки”, то пару 250-сильных монстров прицепили на транец солидного РИБа “Scorpion” греческого производства (8.6 м), исключительно чтобы потряссти бицепса-

ми в японскую сторону и прокатить с ветерком несколько важных персон.

Поскольку о “Verado” сказано было уже предостаточно, добавлю лишь, что нам показали кадры кинохроники, зафиксировавшие испытания этих двигателей при ударе о бревно. Когда-то на озере “X” это опасное действие происходило в естественных условиях, сейчас же техника позволяет имитировать удар дейдвуда о препятствие на скорости 40 миль в час и в лаборатории. Честно признаюсь — наглядная демонстрация действия удара на транец очень поучительна.

Я прокатился на четырехцилиндровом 150-сильном отпрыске “суперчарджей”, установленном на 7.5-метровом РИБе “Valiant”. Как и положено представителю данного семейства, двигатель работал почти шепотом, и с четырьмя человеками на борту на полуметровой морской “кочке” мы спокойно выжили 42 уз. Как уверяли заводчане, при испытаниях на разгон до 30 миль показатель у данного движка, установленного на “Triton 186 Bass Boat”, был — 8.1 с, в то время как у ямаховского аналога — 9.5, а у “Honda” и вообще 17.5!

Из полезной технической информации уяснил, что клапана на этих моделях — саморегулирующиеся, а свечи рекомендуют менять лишь через 300 часов. Да еще Стив Миллер, технический босс проекта, уверял присутствующих, что при правильной эксплуатации на 92-м “нашенском” бензине (аналог 87-го американского) любой “Verado” преспокойно отмотит и 10 тыс. часов. Правда, обслуживание движков данной серии пока еще довольно затруднительно, ибо для этого необходим дорогостоя-

нерский” бренд раскручивался для отвоевывания доли рынка у всеильного 50 лет назад “Evinrude”.

Нынче модели для профессионалов от “Mercury” идут под грифом “SeaPro”. Их всего ничего — 15, 25, 40, 55, 60 и 75 л.с. плюс “3.0 L EFI”. Это исключительно двухтактники, аналогичные по техническим данным обычным любительским “Mercury”. Разница — в дополнительной антикоррозийной обработке, топливной системе охлаждения и усиленном рычаге переключения передач. К тому



ПРЕЗИДЕНТ
“BRUNSWICK
EUROPE”
ВИКИ РАЙК





щий диагностический компьютер и прошедший техническую подготовку персонал.

Из новинок среднего мощностного ряда американцы привезли 80- и 100-сильные EFI весом в 175 кг. Они произошли уже от хорошо известных двигателей в 75 и 90 л.с., с которыми у них абсолютной идентичная начинка дейдвуда.

Вдвоем с темпераментным греком, который, как и положено, выполнял обещания по собственному усмотрению, мы на 16-футовой пластиковой итальянской игрушке по имени "Marinello" под "80-кой" без труда развили 40 миль в час. Но если честно, то в чем преимущества данной модели по сравнению с аналогами от "Yamaha" или "Suzuki", я так и не уловил. Мотор привлекал меня только модным черным цветом и широким, словно кепка грузина, колпаком, на котором при случае можно смело расположить бутылку с закуской на три персоны.

Маленькая революция всех ожидала как раз-таки не у тяжеловесов — "Mercury/Mariner" преподнес настоящий сюрприз в самом "народном" классе — 25/30 л.с. Тут зевакам выкатили единственный в мире столь маленький трехцилиндровый EFI (объем — 526 см³), вдобавок еще с ручным запуском. Дергать приходится, как минимум, два раза. Первым рывком стартера обогащается смесь и подается топливо, ну а вторым заводится двигатель. Для нас же особенно важно, что новые версии значительно похудели, и "30-ка" весит 78 кг (на 28 кг легче предшественника), а "25-ка" — 71 кг! Испытания двигателей проводились как в высокогорьях (2500 м), так и в северных широтах. Блок управления двигателя сосредоточен в румпеле, который к тому же можно развернуть на 180°, что чрезвычайно удобно при транспортировке. Имеется и контрольная лампа неисправностей.

"Mercury" сразу предлагает 14 моделей в данной версии, что значи-

тельно больше, чем у всех присутствующих на рынке конкурентов.

На испытания нам подогнали "25-ку", опять же на четырехметровом РИБе "Valiant Vanguard". Мотор был оборудован электрозапуском. Я попробовал и так, и этак — заводится. Благодаря новой системе воздухозаборника уменьшился шум, почти не

Румпель на меркуриевских "малышах" теперь вращается на 360°



ощутима и вибрация. Винт, конечно, "шумахеры" поставили для владимирского тяжеловеса, тем не менее на пару с суетливым местным водилой (иностранцам было разрешено управлять катерами лишь вне акватории марины) шустро вышли на глиссирование и выжали 22 мили в час.

Видя оживленные лица журналистов, Жан-Клод довольно потирал руки. Как никак, а для российского рынка это настоящий самородок.

Кое-что о "малышах" и мудрых пультах управления

Не обошлось без чудес и в "мушиной" весовой категории, где мне удалось погонять на 17-килограммовых прототипах мощностью 2.5 и 3.5 "лошадки" (объем — 85 см³). Здесь сразу обращала на себя внимание солидная ручка переключения скоростей (нейтраль и вперед). Газ регулировался не привычным рычажком, а как у больших, румпельной резинкой, плюс к тому же мотор вращался на 360° вокруг своей оси, что совершенно ново для этих моделей от "Mercury".

На этих движках разрешалось ходить в одиночку — "двушка" была установлена на "Quicksilver 270 AirDeck", а три с половиной силы укрощали тра-

нец крошечного РИБа "Valiant 240 Dynamic". Организаторы надеялись, что уж тут экстрима не будет. Но куда там! Многим испытателям удалось споро выйти на режим глиссирования, правда, для этого приходилось на какое-то время всем телом податься вперед. Ну а после этой проделки "малыши" под ветерок так скакали по волнистому критскому морю, что мама не горюй!

Думаю, теперь и в данном силовом сегменте на российском рынке кое-кому придется здорово потесниться.

"Всякая инновация имеет трех родителей: обучение, талант и дисциплину", — как бы невзначай обронил Марк Шваберо в речи о будущем "Mercury". В этом мы убедились на презентации "смарткрафтовского" интерактивного штурвала, где расположены не только газ, трим и экран чарт-плоттера, но и инфракрасный датчик остановки двигателя при отсутствии пилота. В разработке и усовершенствовании системы Smartcraft принимают участие 10 различных фирм, что и позволило унифицировать все провода и штекеры, создать компактную ручку управления тремя и более моторами. Из мелочей все присутствующие сразу отметили хромовую отделку приборов и черный цвет их циферблатов.

Нет сомнения, что новшества от "Mercury/Mariner" будут востребованы на постсоветском пространстве. На этом фоне очень бы хотелось, чтобы стройное дистрибьюторское древо компании увлеклось не столько ростом продаж, сколько обслуживанием и ремонтом своих законных "детей".

"Все дилеры "Mercury" осуществляют быстрый и качественный ремонт двигателей!", — уверенно произнесла Вики Райх. При этих словах начальница польский представитель почему-то как-то увел взгляд в сторону. Глаз "сборной" СНГ мне видно не было, поскольку я сидел на предпоследнем ряду. ☒



ГЕРМАНО-КОРЕЙСКИЙ “SUN SELECTION”,

ИЛИ КОМАНДИРОВКА В КИТАЙ

На российском рынке надувные лодки “Suzumar” и “Stingray” появились благодаря дистрибьютору подвесных лодочных моторов “Suzuki” — компании “Морской Скат”. Торговлей надувными лодками эта

компания занимается с 1993 г. Начинали с отечественных — Уфимского завода. Потом работали с итальянскими, французскими, корейскими, украинскими, тайваньскими, американскими, так что опыт имеется. Не понаслышке знаем и всех российских производителей.

В этом сезоне мы представляем сразу три новинки: модели “420AL”, “430AL” и “455AL”.

О том, как они были запущены в серийное производство, а также о своих впечатлениях об их тестировании в водах Желтого моря, рассказал исполнительный директор ООО “Морской Скат” Валерий Козлов.



Шесть лет назад на российском рынке появились импортные лодки “Suzumar”, а больше года назад — лодки “Stingray”. На шильде их транцевых досок — неизменная надпись: “Designed for SUZUKI. Made by SUN SELECTION CO., LTD, ETZ WEIHAI, CHINA”. И хотя последнее слово немного смущало, качество лодок радовало.

Характерные отличия лодок “Suzumar” (производства завода “Sun Selection”) — бело-серый цвет и алюминиевые слани. До этого мы встречали такие слани только на дорогих моделях французских лодок “Commando” (“Bombard”). Впечатлял и материал — добротный пятислойный синтетический армированный “Duratex 1100”. Геометрия лодок и качество склейки отличные. Лодки расходились по всей территории России, как говорится, “от тайги до Британских морей...” Отзывы клиентов были позитивными. Очень многие высказывали пожелание — изменить цвет на “защитный”. Обратились на завод и получили ответ: “Никаких проблем, только согласуйте с “Suzuki Motor Corp.”, так как бренд “Suzumar” принадлежит им”.

Согласование потребовало приличных временных и интеллектуальных затрат, но проблему разрешили. Так появились зелено-черные лодки “Suzumar”. Опыт согласования показал, что требования европейского рынка надувных лодок довольно консервативны и зачастую существенно отличаются от требований российского. В результате появилась идея создать собственный бренд и соответствующий ему модельный ряд. Над названием долго думать не пришлось — “Stingray”, что в переводе с английского означает “морской скат”. Это предложение было поддержано и руководством →



“Sun Selection”, которое в кратчайшие сроки определило модельный ряд и дизайн этих лодок и подготовило их производство. В настоящий момент большая часть продаваемых нами лодок имеет на своем борту симпатичного ската.

В 2005 г. завод “Sun Selection” вышел на второе место в мире по производству надувных лодок — с объемом 27 тыс. шт. в год. Но главное, вместе с увеличением объема производства (благо 10 000 м² позволяют это сделать) существенно расширился ассортимент выпускаемых моделей. Появились модели с различными модификациями надувного дна типа аэродек и лодки размером более 4 м с алюминиевыми сланями (модели “420AL”, “430AL” и “455AL”).

Перед запуском больших моделей на поток руководство завода “Sun Selection” решило пригласить своих европейских дистрибьюторов на тесты в город Вейхай, что находится на восточном побережье Желтого моря, напротив Корейского полуострова.

Испытания модели больших размеров особенно заинтересовали нас и немецких дистрибьюторов “Suzuki”. Видимо, комплектация немецких рыболовов и охотников аналогична нашей.

Хотя путь оказался неблизким, но дело того стоило, да и интересно было посмотреть на настоящий Китай. Не Пекин, челноками нашими вдоль и поперек хоженный, а, так сказать, посконно-домотканную землю китайскую, где русского человека, наверное, и в глаза не видели.

Самолет из Москвы в Вейхай не летит. Поэтому сначала

мы прилетели в Шанхай, а уж из него — в Вейхай. Искали этот город на карте — не нашли. Воображение рисовало картины далекой и пустынной степи с аэродромом времен культурной революции и промзоной с бараками для командировочных. Интерес к неизвестному “перевесил” опасения: “Как там устроимся”, да и опыт службы в Советской Армии успокаивал. Что нам китайский быт после тягот и лишений солдатской службы. Шанхай ничем не удивил — таким и представляли.

После перелета по внутренней линии из Шанхая в Вейхай (1 ч 40 мин) приземлились в аэропорту, размерами напоминающем Пулково. Российский авиатранспорт отсутствовал, только “Boeing” и “Airbus”. До Вейхая — около 60 км, которые предстояло “преодолеть” на встретившем нас новом корейском авто. Дорога удивила по-настоящему, без дураков! Едем по шикарной автомагистрали (три полосы, разделенные широким газоном, с идеальным покрытием, безупречной разметкой и освещением, достойным Невского проспекта), и это не в городе, а в глухой горно-степной местности. Опасения плавно улетучивались.

Город Вейхай по размерам и народонаселению оказался чуть больше Санкт-Петербурга. По-прежнему радовали дороги. “Эх, были бы в Питере такие, как в провинциальном и далеком китайском Вейхае, которого и на карте-то еще нет!”

На следующий день приступили к работе. Завод впечатлил организацией производства, трудовой дисциплиной и чистотой. Всего штат — 350 чел. Чувствовались немецкий “ordnung”, восточная аккуратность и неутомимость в работе. Топ-менеджмент завода состоит из немцев, австрийцев и корейцев, и данный союз приносит результаты. Ведь именно благодаря качеству продукция завода успешно продается в таких странах, как Япония, Франция, Германия, Италия, Норвегия, Швеция, Финляндия, Россия, Великобритания.

Не без гордости нам демонстрируют последние модификации лодки с V-образным надувным днищем типа аэродек (модель “350VIB”) и лодки длиной 4,3 м с алюминиевыми сланями (“430AL”). Красота красотой, но как себя поведут лодки, посмотрим завтра во время испытаний на море.

Очередной день встретил резко ухудшившейся погодой и волнением на море. Хозяева нервничали, но, по моему мнению, условия для испытаний — в самый раз! Ведь основная наша цель — проверка прочности и поведения лодок при максимальных нагрузках.

На “350VIB” ставим мотор в 15 л.с. Сажусь сначала один, осматриваюсь. Благодаря V-образному днищу глубина внутри лодки впечатляет. Детям и собакам будет особенно комфортно, да и сидеть на аэродеке мягче и теплее, чем на алю-



мини. Даю полный газ, пусть знают наших! Лодка с места в карьер набирает скорость, и становится не до смеха — на такой волне и при скорости около 40 км/ч (на глазок) на каждой волне взлетаешь и потом приземляешься (вернее, приводняешься) на пятую точку. Выручает тот же аэродек. Дно ведет себя безупречно, почти не играет от резкой волны. А за счет большой килеватости (как на РИБах) “VIB” режет волну гораздо лучше, чем лодка с надувным килем.

Сажая второго человека. Поведение лодки на волне изменилось — она перестала взлетать на волне, стала лучше курсовая устойчивость. Из-за нагрузки на носу лодки при прохождении гребня волны под днищем дно мягко отыгрывает. Впрочем, это абсолютно нормально и почти не сказывается на скорости, зато в такой лодке находиться при волнении комфортнее, чем с жестким днищем. Учитывая простоту сборки-разборки (нет нужды вставлять и разбирать слани со стрингерами) уверены: у лодок “VIB” хорошие перспективы.

На “430AL” ставим мотор в 25 л.с., хотя надо бы, конечно, рекомендованную “30-ку”. Внешне лодка — точная копия французской “Bombard Commando C4”, только киль надувной, а не разборный фанерный. Грузимся втроем. Представитель хозяев — на моторе, мы — пассажиры.

Помня, что на ранних этапах разработки моделей большой длины были некоторые проблемы с прочностью днища и стрингеров, думаю, небольшой шторм нам только на руку. Сейчас, по уверениям инженеров завода, все они решены за счет применения сланей нового профиля и усиленных стрингеров. Что ж, как говорится, практика — критерий истины.

Пошли. Лодка достаточно широкая (более 2 м), сидим на деревянном сиденье свободно. Идем быстро, но сильно бьет

на волне. Приходится что есть силы вцепиться в леера и упереть ноги между дном и баллоном борта, иначе легко оказаться в воде. Замечаю, что, когда мы врезаемся в самые большие волны, корейский товарищ на моторе сбрасывает газ. Минут через десять жестами и междометиями объясняю, что хочу поменяться местами. Сажусь за руль. Ну вот, теперь посмотрим, действительно ли прочны стрингера и слани у “430AL”! Врезаюсь в одну волну за другой, закладываю повороты. В районе носовых сланей периодически возникает какой-то скрип, но ничего не происходит. Ну, думаю: “Хороший стук наружу выйдет!”. Продолжаю. Лодка держится, ребята вроде тоже, хотя все мокрые. И тут врубился в изрядный водный бугор. Точно в замедленной съемке, наблюдаю, как корейские товарищи отделяются вместе с деревянным сиденьем от лодки (прочны вцепились) и следуют с прежней скоростью, но сами по себе на высоте около метра над лодкой.

Вскоре все возвращается на круги своя, и пассажиры падают мне под ноги вместе с сиденьем, сопровождая свое “пришествие” эмоциональными возгласами. Уф! Главное — все целы, включая слани и стрингера.

Считаю испытания удачно завершенными, и мы, мокрые, но довольные направляемся к берегу. Высказываем пожелания на пару сантиметров уменьшить длину сиденья, вылетевшего из креплений на хорошей волне, их передадут президенту компании.

В качестве эпилога, хочу отметить, что разработанная и запущенная совсем недавно в производство модель “455AL” была продемонстрирована на Петербургской бот-шоу 2005 и вызвала наибольший интерес. Заказы на эту модель принимаются уже только на август. Большой лодке — большое плавание!

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



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)784395
ВЛАДИВОСТОК	(4232)300320
ВОЛГОГРАД	(8442)944089
ВОЛОГДА	(8172)757881
ВОРОНЕЖ	(0732)392555
ВОРОНЕЖ	(0732)554396
ВЫБОРГ	(81278)933624
ЕКАТЕРИНБУРГ	(343)3755883
ИЖЕВСК	(3412)511109
ИЖЕВСК	(3412)761633
ИРКУТСК	(3952)290250
КАЗАНЬ	(8432)180867
КАЗАНЬ	(8432)729078
КАЛИНИНГРАД	(0112)779742
КРАСНОДАР	(861)2159731
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
НАВ. ЧЕЛНЫ	(8552)390050
НАВ. ЧЕЛНЫ	(8552)592344
Н. НОВГОРОД	(8312)177391
В. НОВГОРОД	(8162)642630
Н. ТАГИЛ	(3435)480952
НОВОЗЫБКОВ	(08343)34517
НОВОСИБИРСК	(3832)271588
НОРИЛЬСК	(3919)461501
ПЕРМЬ	(3422)442407
ПЕРМЬ	(3422)940770
ПЕТРОЗАВОДСК	(8142)780215
РОСТОВ-на-ДОНУ	(8632)907067
РОСТОВ-на-ДОНУ	(8632)278366
РЫБИНСК	(0855)281333
РЯЗАНЬ	(0912)765481
С-ПЕТЕРБУРГ	(812)5423711
САМАРА	(846)9588610
САМАРА	(846)2222801
САМАРА	(846)9930495
САМАРА	(846)2419333
САРАТОВ	(8452)434915
СУРГУТ	(3462)257202
СЫКТЫВКАР	(8212)245094
ТВЕРЬ	(0822)577065
ТОЛЬЯТТИ	(8482)356767
ТУЛА	(0872)316711
ТЮМЕНЬ	(3452)420050
УФА	(3472)602590
ЧЕЛЯБИНСК	(3512)620948
ЧЕРЕПОВЕЦ	(8202)505668
ЮГОРСК	(34675)23041
ЯКУТСК	(4112)757579
ЯРОСЛАВЛЬ	(0852)733585



“Корсар” с “Нептуном” в победителях

Валерий Устинов

Производители лодочных моторов и лодок спорят, что важнее в гонке — мотор или лодка. Одни утверждают, что лодка не должна мешать мотору работать, другие настаивают на том, что мотор он и есть мотор, т. е. включили тебя, ты и работай, а не капризничай, держи свои положенные обороты, пока не выключат, потом сиди тихо на транце лодки и не болтайся

В подтверждение этого команда “Корсар” приняла решение побеждать в гонках на призы журнала “Катера и яхты” на лодке собственного производства, но на этот раз с отечественным мотором в классе 400 см³ — “Нептун-25”. В прошлом году мы уверенно победили на импортных моторах, но нынче нам это показалось банальным, и мы решили показать, что отечественный мотор ничем не хуже зарубежного, а стоит в два-три раза дешевле и работает на 76-м бензине. Новый “Нептун-25” был доставлен 4 июня в 6 утра в Санкт-Петербург, а уже в 16.00 началась спринт-гонка. Основными противниками нашему мотору были “Yamaha” и “Mercury”.

Два круга в этой гонке пролетели быстро, и Юрий Жуковский на надувном “Корсаре” с 25-м “Нептуном” уверенно лидировал в ней, обогнав лодку с жестким корпусом и 30-й “Yamaha” на корме. Здесь надобно заметить, что объем двигателя нашего “Нептуна” — 410 см³, а объем двигателя 30-сильной “Yamaha” — 496 см³, и, как она попала в 400-й класс, непонятно. Но дело сделано — “Корсар” лидировал и с отечественным “Нептуном”.

Конечно, чтобы вчистую убедиться, что важнее — лодка или мотор, следовало бы поменяться моторами с оппонентом и снова устроить спринт-гонку, но на это не было



времени, да и команда "Yamaha" вряд ли согласилась бы гоняться на российском "Нептуне", чтобы... опять проиграть.

Несколько слов о надувной лодке "Корсар", на которую какой мотор не ставь, она все побеждает. Все дело в ее конструкции — она очень жесткая, баллоны накачаны до 450 мбар, материал — весом 1100 г/м², швы тройной, а где-то четвертной проклейки, днище усеченного катамаранного типа, что на скорости дает подъемную силу для всей лодки с мотором. Эту конструкцию пытались повторить некоторые конкуренты, но у них ничего не вышло. Как в старом фильме про Хоттабыча: "Внешнее сходство есть, а включаешь — не работает".

"Тщательнее надо бы, ребята, тщательнее", как говорил Михаил Жванецкий. Берите пример с "Suzumar": они просто копировали лодки "Korsar". И цвет, и аксессуары, и модель, только логотип другой приклеили. О чем это говорит? Правильно! О том, что "Корсар" находится впереди своих конкурентов, которые идут по его стопам, правда, с отставанием года на два. Но если вы копируете, то не только копируйте внешний вид, но и на материале не экономьте, полностью соблюдайте техно-



НАШИ "КОРСАРЫ" В ГОНКАХ НА ПРИЗЫ ЖУРНАЛА "КАТЕРА И ЯХТЫ"



логию склейки лодки (временной и температурный режим, допустимую влажность и т. д.).

Вторая гонка — "15 минут плюс один круг". (Правда, в положении было четко указано, что гонка длится 30 мин плюс один круг. Руководство гонки поменяло условия перед самым стартом, в результате пришлось на ходу менять тактику гонки и брать лишний бензин.) На старт одновременно вышли лодки нескольких классов, а победителя решено было выявлять по гандикапу. Однако, как его будут применять, руководители гонки не объяснили, сказав только: "Мы знаем как".

Около двух десятков лодок рванули со старта и понесли по водам Финского залива. Уже через пять минут отмеченное буями кольцо гонки было заполнено несущимися лодками по всему периметру. Следить с берега за "Корсаром" было несложно, он легко обходил лодки меньшего класса и явно лидировал среди своего.

Но при награждении, которое происходило аж в 21.00, когда все зрители разошлись, мы были немало удивлены: нашему гонщику Юрию Жуковскому вручили диплом за 1-е место, где 1-е было исправлено на 2-е. Поскольку положения о подаче протеста не существовало, так и подавать его не было возможности. Главное — лодки "Корсар" в числе победителей с любыми моторами. Присоединяйтесь!

Удача с нами! Команда "Корсар"

на правах рекламы

ЛОДКИ И КАТЕРА

ROGER 600th от 346'900 руб. COMBAT от 33'000 руб.
ADMIRAL от 87'000 руб. John Silver от 29'500 руб.
KOMANDOR от 36'000 руб. BOTSMAN от 29'500 руб.

FLINT от 28'000 руб.
TUZ от 12'200 руб.

● С.-Петербург, Наб. Фонтанки, д.93
Тел: (812) 310-5776; 310-8900; 388-1095.



Расширяем дилерскую сеть

Воронеж "Альта Спорт" (0732) 3-92-55
Вологда магазин "Рыбак" (8172) 72-86-60
Екатеринбург ИП Мезенцев О.Г. 8-902-884-2999
Иркутск КНОР маг. "Фанат" (3952) 290-250; 290-248
Иркутск Мега-Альянс (3952) 290-493; 258-299
Иркутск ЧП "Осипова" (3952) 538-785; 391-387
Ижевск маг «Хобби» (3412) 26-51-81; 26-33-81
Ижевск "Мир увлечений" (3412) 51-33-90

Новокузнецк магазин "Робинзон" (3843) 42-47-48
Пермь ЧП "Садартинов" (3422) 442-317
Рязань "Споринт" (Мистраль-2) (0912) 212-700
Сургут "Yamaha-Сургут" (3462) 257-202; 724-577
Тула ЧП "Ченцов" (0872) 316-711
Улан-Удэ м. "Автомобиль" (3012) 448-950
Хабаровск "Элснаб" (4212) 526-625
Хабаровск "Электрик Плаза-2" (4212) 216-858

Казань "Премудрый пещарь" (8432) 60-15-28
Киров маг. «Арсенал» (8332) 577-588;
Курган маг. "Рыболовные снасти" (3522) 46-02-67
Краснодар "Астел Торговый Дом" (8612) 328-864
Магадан ДВС-Тур (41322) 21-095; 23-296
Мончегорск ИП "Беляева С.М. (81536) 30-634
Наб. Челны м-н "Спорт" (8552) 594-274
Новороссийск, "Югморсервис" (8617) 220-582

Хабаровск ЧП "Гроховский" (4212) 274-667; 322-325
Чебоксары "Мальков" (8352) 565-223; 628-357
Челябинск ЧП "Логинов" (3512) 659-231
Челябинск ЧП "Собакин" (3512) 665-211
Челябинск магазин "ТОР клуб" (3512) 75-23-64
Череповец "Кунница" (8921) 723-93-49
Ю.-Сахалинск, МПК "Купец" (4242) 552-811; 474-870
Ю.-Сахалинск, "Сахалин Дайвинг" (4242) 429-738;



ГОТОВЬ САНИ ЛЕТОМ...

Вот уже несколько лет подряд петербургская компания “Петросет-Большой”, официальный дистрибьютор “Yamaha Motor Co., Ltd”, каждую весну знакомит журналистов с новыми снегоходами, которые появятся только осенью. Такое положение дел в мире снегоходов сложилось потому, что пакет заказов на новые машины начинает формироваться уже с мая, а осенью все уважающие себя любители снегоходов уже выкупают у дилеров то, что им приглянулось.



Для того чтобы правильно оценить возможности новых машин и более-менее расставить все точки над “i”, на суд журналистов были представлены новые “RX Warrior” и “VK Professional”, а также обновленный “RS Rage”.

Сначала немного о знакомых машинах. “RS Rage” в этом сезоне останется практически прежним. Модель, появившаяся в прошлом году, уже успела зарекомендовать себя с положительной стороны и, по всей видимости, еще какое-то время будет выпускаться без особых изменений. Этот снегоход в своем классе, если не лучший, то один из лучших — это мнение независимых зарубежных экспертов-журналистов. Делая поправку на то, что снегоходы “Yamaha” всегда отличались от собратьев других производителей по основной технической концепции и построены по своим, “ямаховским”, законам, необходимо помнить, что во главу угла разработчики всегда ставят управляемость, безопасность и надежность. Порядок перечисления в данном случае не важен, так как любой из снегоходов фирмы “Yamaha” представляет собой сплав этих свойств в равных пропорциях. С появлением новой серии — “RS” — “Yamaha” открыла для своих поклонников новый мир ощущений и возможностей, который, в частности, неплохо демонстрирует “RS Rage” — легкий, мощный и хорошо управляемый. Но к нему мы еще вернемся...

“RX Warrior” будет отличаться от модели прошлого года: увеличилась почти на 10 л.с. мощность двигателя (теперь она составит

150 л.с.), и внесены серьезные изменения в подвеску. Расстояние между лыжами увеличится по сравнению с прошлогодней моделью на 1.5 см. Совсем немного изменится ход задней подвески в большую сторону. Внешность новой модификации также будет иной, прежде всего из-за нового оформления передней части.

И, наконец, “VK Professional”, который имеет все шансы стать “шлягером” следующего сезона. На новинку будет устанавливаться экономичный четырехтактный двигатель мощностью 115 л.с. Передняя (полностью измененная по сравнению с хорошо известной моделью “VK III”) и задняя подвески будут иметь большие ходы. Появится и новое сидение, под которым скрыт достаточно большой отсек для размещения мелких предметов, таких как инструмент, трос и т. п. “Багажник” этот открывается просто — достаточно водительскую часть сиденья на специальных петлях откинуть в сторону, предварительно вытянув запирающий рычажок. Объем топливного бака — 42 л, что при низком расходе топлива благодаря установке четырехтактного мотора делает “VK Professional” очень автономным. Чтобы не тратить слова на подробные технические описания, которые легко можно найти в любом каталоге, хочу сразу перейти к впечатлениям о езде.

Скорее всего, не зря “Петросет” и “японские товарищи” (принимавшие активное участие в действии) предложили для “демо-райда” именно эти снегоходы. Пересаживаясь с машины на машину и вспоминая прежние ощущения, проще разобраться в новых. Первым мне достался “VK Professional”. Помытая о старом добром “VK 540 III”, я поначалу даже не представлял, что начнется после того, как нажму курок газа. “Ну, думалось, утилитарный аппарат, для перевозки тел и дров, ну неплохой на вид, тихий...” Но такого бодрого старта и уверенного движения по довольно сложной трассе, которую предусмотрительно раскатали представители “Петросета”, не ожидал никак. Сразу забываешь, что под тобой “вайттрак”. Такое впечатление, что сел на спортивную (не гоночную) машину. Тяги — вдоволь, разгон очень правильный, поведение в поворотах — выше ожиданий. Езда по кочкам, высота которых достигала более полуметра, понравилась больше, чем тупое “поедание” пространства по глади озера. И, что любопытно: “VK Professional” отлично

Основные данные снегоходов “Yamaha”

Марка	Кол-во цилиндров	Объем, см ³	Охлаждение	Мощность, л.с.	Передачи	Кол-во мест	Масса, кг	Длина × ширина × высота, см	Длина × ширина × высота гусеницы, см	Емкость бака, л	Цена, долл. США
“RX Warrior”	4	998	Жидкостное	150	1 + з.х.	1	254	300×125×121	345×38×3.2	38	15 390
“RS Rage”	3	973	«	115	1 + з.х.	1	256	300×125×119	345×38×3.2	38	13 490
“VK Professional”	3	973	«	115	1 + з.х.	2	Н.д.	327×117×138	396×50×3.2	42	14 690

преодолевают препятствия типа “продольная волна”.

Новая подвеска облизывает бугорок за бугорком, только в поворотах надо крепче держать руль и фиксировать нажатие курка газа. При умеренной скорости для преодоления препятствия можно даже не вставать “в стременах”, а комфортно расположиться на удобном сиденье, которое покрыто специфическим материалом, хорошо удерживающем седока от скольжения. Новая форма сиденья также понравилась — можно лениво восседать, а при необходимости легко привстать или отвеситься в сторону, “зацепившись” внутренней частью бедра за упругую и нескользкую поверхность. Во время поездок на “VK Professional” в разных режимах я испытал только одно неудобство — высокое ветровое стекло при езде стоя по неровной поверхности в гору так и норовит своим верхним краем ткнуть по стеклу шлема. Видимо, экстремальный тип езды не предусмотрен изначально. Хотя, признаюсь честно, на новом “VK Professional” хотелось «придавить газу до отказа», тем более что рулится он очень хорошо как по насту, так и по глубокому снегу. Не зря на новой гусенице, по размерам равной старому “Viking” (“VK 540 III”), грунтозацепы больше почти на 7 мм и аналогичны размерам грунтозацепов туристских машин (“Venture 700” и “RS Venture TF”).

Пересев на “RS Rage”, сразу же почувствовал и короткую, более узкую гусеницу,

и меньший вес, и большую склонность к “повиливанию” на выходе из поворота. “Viking” по управляемости можно сравнить с трамваем, который движется по рельсам, а “RS Rage”, юркий и шустрый, легко сходит (сход, разумеется, контролируемый) с прежней траектории движения. Стиль езды на этом снегоходе приходится менять, он “заводит” на агрессивную езду, и пресловутый адреналин начинает свое действие.

“RX Warrior” — совсем другая песня. На нем даже стартовать хочется стоя. Казалось бы, прибавка примерно в 10 л.с. по сравнению с прошлогодней моделью — ерунда, а нет, чувствуется практически сразу. И боковая устойчивость улучшилась, и проще поворачивать, да и вообще обновленный “RX Warrior” более доброжелателен к водителю. И хотя гусеница у него такая же, как и у “RS Rage”, видимо, из-за больших мощности и веса он ведет себя солиднее. Адреналин (как же без него!) выделяется ведрами, хочется ехать круг за кругом, увеличивая скорость. А после того как освоишься, уже возникает желание пройти один и тот же поворот то так, то эдак. И чем сложнее, тем интереснее.

В общем, не зря обновили “RX Warrior”, он стал немного проще в восприятии и меньше напрягает водителя, чем раньше. Остается больше сил для творческого подхода к езде, благодаря чему можно ехать быстрее.

Что касается “VK Professional”, то его нельзя не полюбить. Благодаря нововведе-



нием он из рабочей лошади превратился в универсальный снегоход, на котором можно и дрова отвезти, и на рыбалку съездить, и девушек с ветерком прокатить, не испытывая комплексов по поводу его «утилитарности». По личным ощущениям, на нем легко и в дальний поход рвануть. Но это — по ощущениям. Попробовать пока не удалось.



ПЕТРОСЕТ-БОЛЬШОЙ
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР YAMAHA MOTOR CO LTD

 **YAMAHA**

Символ Вашей свободы
снегоходы YAMAHA ***



*** сделано в Японии

Розничная продажа: Санкт-Петербург, П.С., Большой пр., 100. Тел.: (812) 346-16-19. E-mail: bolshoi100@petroset.ru
Розничная продажа: Санкт-Петербург, В.О., Средний пр., 86. Тел.: (812) 320-54-75. E-mail: sredni86@petroset.ru
Оптовые поставки: Санкт-Петербург, В.О., Средний пр., 86. Тел./факс: (812) 703-55-05. www.petroset.ru



MERCURY

Снова удивляет

Последние новости

В следующем сезоне в России появятся два новых четырехтактных подвесных двигателя "Mercury" в портативном классе — это моторы мощностью 2.5 и 3.5 л.с. По всей видимости, они появились в производственной программе в связи с достаточно большим спросом на аналоги в США, Канаде, Европе и других странах, в первую очередь из-за принятых экологических норм и расхода топлива. Подтверждением этого является тот факт, что "Mercury Marine" объявило об остановке продаж в США всей гаммы двухтактных двигателей — самом емком рынке подвесных моторов.

Рабочий объем 2.5- и 3.5-сильных моторов — 85 см³, система ГРМ — "OHV". Соотношение диаметра цилиндра и хода поршня (55×36 мм) позволяют судить о том, что моторы рассчитаны на быстрый разгон и длительную работу на высокой частоте вращения — 5000–6000 об/мин, т. е. моторы короткоходные и шустрые. Они оснащаются водяной системой охлаждения с использованием термостата, что оптимизирует отвод тепла от наиболее "разгоряченных" зон, но при этом не дает двигателю остыть до температур, при которых он будет работать в нагруженных режимах. Система впрыска масла обеспечивает своевременную смазку трущихся деталей в нужном объеме.

К особенностям этих моторов можно также отнести электронное управление углом зажигания. Система питания — карбюраторная. Есть также встроенный топливный бак объемом 1.2 л. Вес мотора — всего 16 кг, что при наличии наибольшего рабочего объема в этом классе и оригинальной системы охлаждения не так уж и много и близко к весовым параметрам двухтактных моторов.

Два новых четырехтактных мотора "Mercury" следующей категории — мощностью 25 и 30 л.с., которые комплектуются силовым агрегатом с рабочим объемом 526 см³. Это уже более серьезные моторы с большими возможностями. Трехцилиндровая конструкция почти с идеальным соотношением диаметра цилиндра и хода поршня (61×60 мм), оснащенная электронной системой впрыска (EFI), предполагает экономичный расход топлива при максимальной отдаче и хороший разгон без провалов, свойственный карбюраторным системам. Охлаждение — забортной водой с системой контроля температуры (термостат).

Моторы могут комплектоваться дистанционным управлением, электрической системой регулирования дифференциала, а также оснащаются электрическим стартером. Несмотря на довольно богатое оснащение, вес моторов — 71 ("25 EFI") и 78 кг

Хорошо известный в России производитель подвесных моторов из США "Mercury Marine" традиционно задает стандарты отрасли и постоянно радует приверженцев этой марки все новыми моделями. В этом году мы не перестаем удивляться той динамике, с которой "Mercury" обновляет свой модельный ряд. В июне 2005 г. в Греции состоялась презентация сразу целой серии новых четырехтактных моторов, которые, по мнению большинства специалистов, станут пользоваться большой популярностью у любителей и профессионалов.



("30 EFI"). Любопытно, что вес мотора мощностью 25 л.с. стал меньше, чем прежней модели, на 10 кг, а мощностью 30 л.с. — на 28 кг (по сравнению с предшественником). Также обе эти модели имеют систему впрыска, которая работает без аккумуляторной батареи.

На базе четырехцилиндрового силового агрегата с рабочим объемом 1596 см³ в новом сезоне появятся четырехтактные моторы мощностью 80 и 100 л.с. К их основным особенностям можно отнести то, что двигатель оснащается системой ГРМ с верхним расположением двух распределительных валов и четырьмя клапанами на каждый цилиндр. Мощность генератора — 20 А. Управление "по умолчанию" — дистанционное, привод изменения угла наклона — электрический. Вес обоих моторов одинаковый и составляет 175 кг. Выпускаться обе новинки будут только в версии с дейдвудом длиной 508 мм.

И, наконец, "Verado", который благодаря своим мощным версиям уже стал притчей во языцех. В следующем сезоне появятся версии с четырехцилиндровой компоновкой силового агрегата мощностью 135 и 150 л.с. Рабочий объем этих моторов — 1732 см³, все остальные составляющие останутся прежними. Как и в более мощных моторах, диаметр цилиндра и ход поршня — 81×81, зажигание — индуктивное с системой управления "SmartCraft PCM 03", система бестросового дистанционного управления "SmartCraft DTS". Если коротко, то новые "Verado" почти те же, только с усеченным на два цилиндра силовым агрегатом. Вес новинок — 231 кг. Выпускаться они будут в двух версиях — с дейдвудом 508 и 635 мм. Самая мощная из новых четырехцилиндровых моделей "Verado" — 175 л.с. будет пока продаваться только в США. Теперь "Mercury" имеет полную линейку четырехтактных подвесных лодочных двигателей — от 2.5 до 275 л.с.*

* Более полную информацию можно найти на сайте компании "AquaDrive" www.aquadrive.ru, www.lodki.ru.



QUICKSILVER®

— разумная цена семейного счастья

В этом сезоне “Quicksilver”, один из наиболее известных производителей катеров из пластика, предлагает девять серий — это “Nostalgie”, “Flamingo”, “Commander”, “Cruiser”, “WeekEnd”, “Pilothouse”, “Offshore”, “Sport” и “Fish”.

■ Выбор судов “Quicksilver”, представляемых на российском рынке компанией “AquaDrive”, достаточно широк и способен удовлетворить запросы любых любителей рыбалки и отдыха на воде — это и рабочая моторная лодка, и солидный катер с ходовой рубкой, оборудованной местом для отдыха и биотуалетом. В каждой серии есть несколько версий, которые отличаются друг от друга не только размерами, но и оснащением, хотя основные пропорции корпуса и принцип построения сохраняются. Отнюдь не случайно судостроительная компания “Quicksilver” представляет свои катера и моторные лодки под девизом “Family boat. Value for money” — “Ваш первый катер для семейного отдыха — лучший выбор по доступной цене при отличном качестве”. Действительно “Quicksilver” — это ваш ключ, позволяющий открыть двери в мир катеров и яхт.

Серия “Nostalgie”, состоит из двух катеров: “Classic 20” со стационарным мотором и “Retro 19” с подвесным. Эти катера предназначены для тех, кто с почтением относится к традиционному оснащению, классическим формам, большому количеству деревянных деталей и вообще с любовью вспоминает старое доброе прошлое.

“Flamingo” — это новый подход не только к форме корпуса и обводам, но и к организации внутреннего пространства. Катера насчитывают четыре модели, длина которых может составлять 4.3, 5.15, 5.3 и 6.45 м. В зависимости от модификации они могут иметь различное оснащение и комплектацию.

Серия “Commander” насчитывает 10 модификаций размерами от 4.35 до 7.8 м. Эти катера рассчитаны на мощные подвесные моторы и предоставляют очень высокий уровень комфорта, хотя, по большому счету, они рассчитаны на быстрое движение по волнам.

Что такое круизное плавание, наверное, объяснять никому не надо. Именно для таких походов у “Quicksilver” есть особая “большая” серия “Cruiser”, которая насчитывает шесть “систершипов” длиной от 4.6 до 8.79 м. Они отличаются повышенным комфортом и могут оснащаться как бензиновыми, так и дизельными стационарными моторами.

Проста и удобна в эксплуатации серия “WeekEnd”. Несмотря на

сравнительно небольшие габариты — от 6.35 до 7.6 м, в каюте катеров можно разместить семью со всеми удобствами и запасами на два-три дня. Максимальное количество “экипажа” может достигать семи человек.

Катера серии “Pilothouse” длиной от 5.2 до 6.45 м имеют все шансы стать любимым домом рыбака, так как больше, чем все остальные, приспособлены для длительных и увлекательных плаваний, сочетающихся с комфортной и успешной рыбалкой. Удобная рубка, вместительный кокпит и специальный отсек с проточной водой — все это не только облегчает плавание, но и помогает доставить улов свежим и невредимым к месту стоянки.

Как следует из названия, основное предназначение следующей серии “Offshore” — скоростное движение на большие расстояния в комфортных условиях. Катера двух версий — длиной 7.85 и 8.6 м



— обладают всем необходимым для того, чтобы на них с удовольствием могла провести время на воде целая компания. Для ночевки предназначены две отдельные каюты, в которых могут разместиться четыре человека. Эти катера имеют не только большой камбуз с оснащением приличной кухни небольшого ресторана, но и туалет, что при длительных плаваниях становится значимым преимуществом.

В серии “Sport” всего две лодки, но какие! Скорость, комфорт и безопасность — вот три кита, на которых зиждется их конструкция. На этих лодках длиной 4.65 и 6.26 м можно без опасений отправиться в длительное плавание даже по бурному морю. Кроме того, они отлично тянут за собой лыжника. А чтобы укрыться от непогоды, можно воспользоваться специальным тентом, входящим в стандартную комплектацию катера.

И, наконец, серия “Fish”. Она насчитывает четыре версии длиной от 3.6 до 5.03 м. Катера созданы по мотивам скандинавских лодок, которые приспособлены для плавания в районах с быстрой сменой погоды, причем в случае необходимости можно воспользоваться веслами. Они универсальны, их удобно перевозить на трейлере.

Все катера “Quicksilver” нового модельного года предназначены в первую очередь для проведения досуга на воде в кругу семьи и хороших друзей. Все они, за редким исключением, легко транспортируются за обычным автомобилем, не требуют серьезного ухода и хорошо переносят межсезонные периоды на обычных стоянках. Производственная гамма настолько широка, что в принципе может удовлетворить практически любого желающего, главное — изначально понять, что же на самом деле хочется, а потом, определившись, останется только ткнуть пальцем в приглянувшийся катер и сказать дилеру: “Покупаю!”.

И. В.

Материал подготовлен при содействии
компании “АкваДрайв”, Москва

 AquaDrive

ТОПЛИВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ – решение вопросов?

Подлинная наука не знает ни симпатий, ни антипатий: единственная цель ее — истина.
Уильям Гров



Ученые, опираясь на геологоразведку всех видов и теоретические выкладки, утверждают, что нефти в Земле осталось не более чем на 100 лет. Политики, руководствуясь сиюминутными выгодами, снижают эту планку до 30–50 лет. Топливные компании, ведущие разработку нефтяных месторождений, либо отмалчиваются, либо уклончиво сообщают, что запасы, конечно, есть, но точно их объем определить сложно. Короче говоря, туман, неизвестность и предчувствие глобального энергетического кризиса, неизбежно тянущего за собой глобальный же конфликт. Грустно, печально, но, похоже, неизбежно, если за ближайшие годы не изыщется какой-нибудь недорогой в производстве и приемлемый по технологиям способ получения энергии.

Сегодня полным ходом идут исследования в области так называемых топливных элементов (ТЭ)*, которые, по мнению многих специалистов в области не только энергетики, но и маркетинга, политики etc., способны заменить собой ДВС и всякого рода другие двигатели, где энергия получается за счет сжигания нефти, газа и т. д.

Сам термин “топливный элемент” в применении к достаточно сложным источникам энергии, наверное, с точ-

ки зрения русского языка некорректен в силу того, что хорошо известный торфяной брикет тоже можно назвать топливным элементом. По всей видимости, сегодня используется узкоспециализированное название, родившееся в умах яйцеголовых** и мало понятное широким массам.

По данным, которые получила биологическая химия еще в позапрошлом веке, в каждой клетке есть свой собственный водородно-кислородный энергетический элемент. В роли источника водорода в теле человека и животных выступает пища, содержащая жиры, белки и углеводы. Кислород поступает через легкие в кровь и далее подводится к клеткам. Соединение водорода с кислородом в организме являет собой основу биологического существования: химическая энергия преобразуется в тепловую, механическую, электрическую и световую.

Первооткрывателем получения электроэнергии при разложении воды на водород и кислород является английский химик (физик) Уильям Роберт Гров*** (1811–1896). Именно с его открытия начинается эра прямого выделения электрического тока из электролизера. Оставалось только решить технологический вопрос, который затянулся лет этак на 120, но

сегодня уже приобретает реальные очертания.

Перерыв в исследованиях прямого получения электроэнергии (в отличие от “посреднического” — через сжигание топлива) затянулся, скорее всего, не просто так, а отчасти по вине нелояльного отношения нефтяного лобби к альтернативным источникам энергии. Однако в связи с тем, что залежи нефти не бесконечны, сегодня некоторые компании стремятся не упустить из рук энергетическую монополию и субсидируют разработки в области ТЭ и различного вида биологического топлива (к примеру, двигателей на растительном масле, биодизельного топлива, спиртосодержащих видов топлива и т. д.).

Но вернемся к ТЭ, вернее, к их устройству. Топливные элементы чем-то сродни тем батарейкам и аккумуляторам, которые мы используем в повседневной жизни — они вырабатывают электрическую энергию путем химической реакции. Если сравнить ТЭ с ДВС, то КПД ТЭ примерно в два раза выше, чем ДВС, когда дополнительно для каких-нибудь агрегатов не используются силы и температура выхлопных газов.

Основное отличие ТЭ от аккумуляторов разного рода в том, что последние необходимо заряжать электроэнергией, которую они потом пре-

* Топливный, или гальванический, элемент, в котором окислительно-восстановительная реакция поддерживается непрерывной подачей реагентов (топлива, например, водорода, и окислителя, например, кислорода) из специальных резервуаров. Важнейшая составная часть электрохимического генератора, обеспечивающая прямое преобразование химической энергии в электрическую. Используется в автономных энергетических установках, прежде всего, на космических аппаратах.

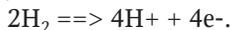
** Термин получил свою жизнь во времена Второй мировой войны на американской базе в Лос-Аламосе, где под руководством Р. Опенгеймера группа ученых работала в манхэттенском проекте. Так военные называли всех теоретиков.

*** Грове Элемент, или гальванический элемент, в котором положительный цинковый электрод погружен в слабый раствор H_2SO_4 , а отрицательный платиновый электрод — в концентрированный раствор HNO_3 ; растворы разделены пористой перегородкой; электродвижущая сила — 1,98 В. Предложен английским ученым сэром У. Р. Гровом (1839). Грове элементом называют также топливный элемент из двух платиновых электродов, погруженных в раствор H_2SO_4 , электродвижущая сила — ок. 1 В.

образуют в химическую и обратно, в то время как ТЭ сами производят “направленное движение электронов”. То есть они не хранят энергию, как аккумуляторы, а путем преобразования части топлива, которое поступает извне, на выходе выдают электрический ток.

Самый простой ТЭ состоит из мембраны, которую называют электролитом. По обе стороны мембраны нанесены порошкообразные электроды. Электролит, окруженный двумя электродами, представляет собой отдельный элемент. Водород поступает на анод, а кислород (воздух) — на катод. На электродах происходят химические реакции.

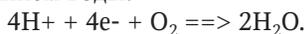
На аноде водород распадается на смесь протонов и электронов. В некоторых ТЭ электроды окружены катализатором, как правило, из платины или аналогов, которые способствуют протеканию реакции диссоциации



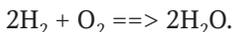
где H_2 — двухатомная молекула водорода (газ); H^+ — ионизированный водород, т.е. протон; e^- — электрон.

Работа ТЭ основана на том, что электролит пропускает через себя протоны (по направлению к катоду), а электроны — нет. Они движутся к катоду во внешнему проводящему контуру. Это движение электронов и есть электрический ток, который может быть использован для приведения в действие внешнего устройства, подсоединенного к ТЭ, т.е. “нагрузки”.

Со стороны катода ТЭ протоны и электроны вступают в реакцию с подаваемым на катод кислородом с образованием воды:



Реакция в ТЭ



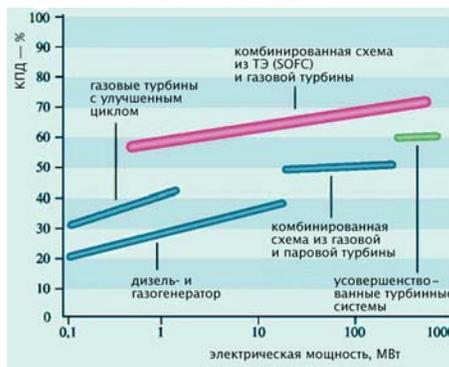
В своей работе ТЭ используют водород и кислород. Водород может подаваться непосредственно или путем выделения его из внешнего источника топлива, такого как природный газ, бензин или метанол. В случае внешнего источника его необходимо химически преобразовать, чтобы извлечь водород. Процесс получения водорода из различного сырья называют “реформингом”. Водород можно также получить из аммиака и других газов, жидкостей и так далее, а также путем электролиза воды, т.е. разложения воды на водород и кислород, при котором используется электричество. В настоящее время в большинстве ТЭ, которые “работают” в сфере транспорта, используется метанол.

К слову о транспорте. Прогнозы,

которые делались в области применения ТЭ на автомобильном транспорте, практически полностью подтвердились. Начиная с 2003 г. на дорогах появилось несколько “гибридных автомобилей на топливных элементах” разных производителей. Одни из наиболее разрекламированных проектов — это “GM-Hydrogen III” (на базе Opel Zafira), “Ford Focus FCV” (Fuel Cell Vehicle) и “Toyota FCHV-4”.

На автомобилях с ТЭ применяется в основном топливный элемент PEM (Proton Exchange Membrane) с протонообменной мембраной, КПД которых достигает 60%, а мощность —

Соотношение “мощность — КПД” различных источников энергии



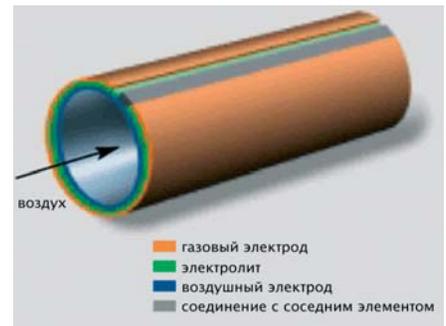
250 кВт. Рабочая температура этих ТЭ укладывается в пределы 0–80°С.

Ведутся разработки и в сфере пассажирского и грузового транспорта. Правда, многие проблемы веса и температуры здесь решаются по-другому, нежели для легковых автомобилей — проще, и уже накоплен большой опыт эксплуатации тяжелых автомобилей “на водороде”.

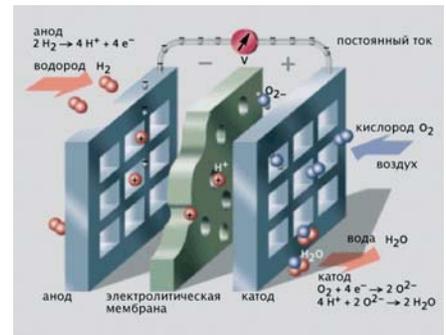
Морская тема тоже не забыта учеными — уже существуют “живые” подводные лодки на ТЭ. На них используются ТЭ, разработанные компанией “Siemens”, которая более 30 лет занимается исследованиями в этой области. Недавно появился проект мегаяхты, на которой предполагается установка модуля ТЭ, который должен взять на себя функции основного энергетического центра, снабжающего электрическим током приборы, оборудование и моторы.

В перспективе ТЭ смогут заменить собой не только источники энергии на транспорте, но и в быту. В этом году появились сообщения о том, что ведущие производители мобильных телефонов, карманных компьютеров и ноутбуков начинают оснащать свои изделия небольшими ТЭ вместо аккумуляторных батарей.

Что касается “большой энергетики”, то здесь прогресс заметнее —



Принципиальная схема ТЭ “SIEMENS” (технология SOFC)



Принципиальная схема работы ТЭ типа PEM

уже не один год электростанции на ТЭ практически во всех уголках цивилизованного мира обеспечивают электроэнергией не только отдельные строения, но также целые кварталы и микрорайоны ряда городов.

Наиболее перспективными являются исследования в области проектирования электростанций на ТЭ, работающих на угле, нефти, а также различных органических веществах, запасы которых восполняются природой — это различные масла из растений, спирты, отходы и т.д.

P.S. В наши дни можно услышать слово *hydrogen*, которое означает водород. Непонятно, почему в русскоязычных изданиях его не переводят, ведь это многих вводит в заблуждение, так как возникает впечатление, что в разработках альтернативных видов получения энергии используется какой-то неизвестный элемент. Нет, повторю: *hydrogen* — это водород, а *oxygen* — кислород.

По материалам зарубежной прессы





По воде на колесах?

Идея не очень-то нова (в разных вариантах о ней сообщалось в "КиЯ" № 20, 45, 104, III и др.), но по-прежнему привлекательна. Будем надеяться, что это направление окажется перспективным, и рано или поздно мы увидим воплощение идеи не в моделях и экспериментальных аппаратах, а в серийной продукции. Подчеркнем, что наибольшую сложность представляет создание простой и надежной конструкции собственно движителя и раздачи мощности на колеса, гусеницы и т. д.



Идет монтаж двигателя и передач

АЛЕКСЕЙ КОРЯКИН, г. Новосибирск

Достаточно сравнить средний расход топлива на 100 км пробега 2-тонного автомобиля (это 10–20 л) и 2-тонного катера (80–100 л), чтобы стала ясна важность задачи — повысить экономичность маломерного флота.

В принципе, мощность судового двигателя уходит на то, чтобы преодолеть противодействующие движению аэродинамические силы, т.е. сопротивление воздуха, и главным образом — гидродинамические силы сопротивления и сопротивления трения, причем наибольшие затраты энергии скоростных судов приходится на преодоление волнового сопротивления воды. Существуют различные способы его уменьшения: применение глиссирования, подводных крыльев, воздушной подушки и т. д. Мы рассмотрим один из перспективных вариантов — передвижение на полых, водоизмещающих колесах.

Основная идея экономичной лодки, речь о которой пойдет ниже, состоит в том, чтобы максимально уменьшить затраты энергии на преодоление сопротивления. При достижении лодкой расчетной скорости оно падает до минимального значения, соответственно, уменьшаются нагрузки на двигатель и расход топлива.

◁ Устройство экспериментального аппарата (лопасти на гусеницах не показаны)

Конструктивно лодка представляет собой платформу, на которой расположены двигатель, кресло водителя и элементы управления. Платформа ставится на четыре полых колеса, обеспечивающих плавучесть и соединенных между собой попарно гусеницами. Через эти вращающиеся колеса передается движение на гусеницы, которые являются движителем, позволяющим использовать эффект качения по воде (патент № 2004138672/22(042037), поскольку на них с внешней стороны расположены гребные лопасти. В результате движения гусениц лодка начинает двигаться по воде, а при увеличении скорости происходит выталкивание из воды.

При достижении расчетной скорости лодка полностью находится над поверхностью воды: с ней контактируют только гусеницы. При этом сопротивление трения практически отсутствует, так как благодаря большой скорости движения гусениц и гребных лопастей на них движение лодки по воде происходит практически так же, как любого гусеничного аппарата по твердой поверхности. Как следствие, в несколько раз снижается мощность, требующаяся для обеспечения нужной скорости, и, соответственно, расход топлива.



ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ АППАРАТ НА ВОДЕ

При использовании этого эффекта открываются заманчивые перспективы (по крайней мере, для малотоннажных судов), поскольку представляется достижимой экономия топлива примерно в 3–5 раз.

Группа энтузиастов из Новосибирского Академгородка решила воплотить эту идею в металле. В настоящее время завершается постройка опытного экземпляра лодки. В течение навигации 2005 г. предполагается провести ее ходовые испытания на Обском водохранилище. Опытный экземпляр лодки при длине 4 м и весе 700 кг по расчетам будет перевозить одного человека и 50 кг груза со скоростью до 38 уз (70 км/ч). При этом мощность двигателя составит 115 л.с., и самое главное — расчетный расход топлива на 100 км не превысит 20 л!

Конструкция лодки — экспериментального аппарата — напоминает катамаран, хотя поплавков не два, а четыре, что, впрочем, лишь повышает устойчивость на воде и позволяет использовать данный способ передвижения не только на тихих реках.

О полученных результатах мы сразу же расскажем читателям «Кия».

Следующим закономерным этапом развития идеи станет постройка лодки большей вместимости длиной около 15 м (экипаж 10–15 человек) и мореходными качествами, позволяющими выходить в море. Постройка такой лодки запланирована на следующий год, а для проверки ее качеств предполагается совершить дальний переход река — море, например — из Новосибирска в Санкт-Петербург. ☒



VOLVO
OCEAN
RACE
2005-2006

D2-55

МЫ ПРОВЕРИЛИ ЕГО
В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ
УСЛОВИЯХ...
ДЛЯ ВАС!

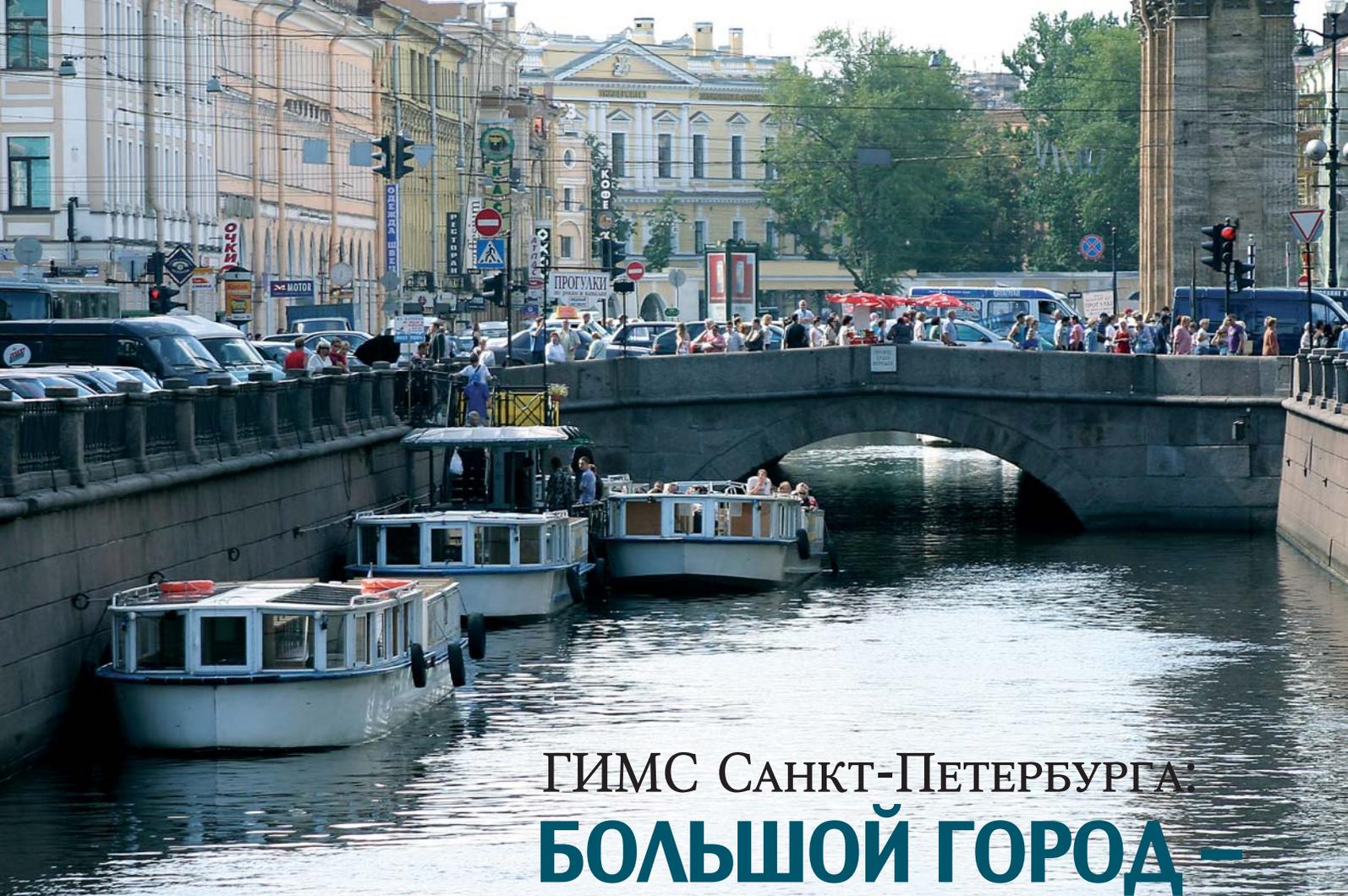
МОЩНОСТЬ
ДВИГАТЕЛЯ
55 л.с./3000 об/мин

**Специальное предложение
по ценам на D2-55
и другие двигатели
получите у наших дилеров**

Квартет (812) 323-89-22, Юнисейл-Т (095) 961-32-34
Марин Сервис (095) 951-89-69, Катер Сервис (095) 741-33-31
Аврора (095) 101-44-62, Трейд Марин (812) 331-00-55
Объ Трейдинг, Новосибирск (913) 943-62-07
Подеста (0112) 36-14-44, Колт, Новороссийск (918) 487-35-55
Шелко (8152) 28-79-00, Адмирал (8443) 38-09-19
Волладсервис (4232) 38-13-03, ДСК (8462) 478-578
Флагман (8632) 46-73-34, Квартет-Иркутск (3552) 35-62-09

**VOLVO
PENTA**

www.volvopenta.com



ГИМС САНКТ-ПЕТЕРБУРГА: БОЛЬШОЙ ГОРОД – БОЛЬШИЕ ПРОБЛЕМЫ

Санкт-Петербург без всякого преувеличения можно назвать самым “плавающим” городом страны, что во многом обусловлено дарованными природой условиями: хоть и короткая, но полноводная Нева соединяет между собой выходящий на Балтику Финский залив и огромное, словно море, Ладожское озеро, а расположенный по соседству Карельский перешеек изрезан целой системой больших и маленьких озер, по которой можно пройти не один десяток километров. Движение по воде в центре города сродни уличному — на реках и каналах порой образуются самые настоящие пробки. Несмотря на вполне очевидную специфику и уникальность Питера, его пример по-своему показателен. И именно поэтому после интервью начальника Государственной инспекции по маломерным судам России Владимира Антонова, посвященного ее переходу под ведомство Министерства по чрезвычайным ситуациям (см. № 196), мы встретились с начальником петербургской ГИМС Константином Пашиным.

— Сначала традиционный уже вопрос, который мы задавали и Владимиру Антонову — с переходом в ведомство МЧС работать стало проще или сложнее?

— Несомненно, работать теперь сложнее. Новая структура, новые требования — идет естественный процесс “притирки”. Функциональных обязанностей у инспекции не прибавилось, скорее, их даже стало меньше, так как с ГИМС снята функция спасения на водах. Однако на порядок возрос объем документов, требующих немедленного исполнения: справок, докладов. Эта работа отнимает большую часть рабочего времени, причем, по моему глубокому убеждению, основная часть этого бумажного потока абсолютно не нужна и только отвлекает сотрудников от практической деятельности по контролю за безопасностью эксплуатации маломерных судов и поддержанию правопорядка на водоемах. Хочется надеяться, что это не более чем “болезнь переходного периода”.

Хватает и основных дел — на воде, тем более что количество судов и судоводителей, надзор и контроль за которыми являются нашей главной задачей, в последнее время увеличивается буквально на глазах.

— Каков сейчас маломерный “флот” Петербурга и насколько быстро он растет?

— На сегодняшний день в городе насчитывается 29 900 маломерных судов, большинство из которых, порядка 18 тыс., составляют моторные. Парусников заметно меньше — около тысячи. Последние несколько лет ежегодный прирост “флота” стабильно составлял три-четыре тысячи судов — в основном за счет катеров и мотолодок. Соотношение импортной и отечественной техники на сегодняшний день я оценил бы примерно как один к пятидесяти, но доля зарубежных лодок с моторами иностранного производства неуклонно увеличивается — именно они составляют львиную долю вновь регистрируемых судов. Соответственно возрастает и нагруз-

ка, возложенная на наших инспекторов. Кроме увеличения штата, планируем и иные действия, чтобы “быть ближе к народу” — сразу после окончательного перехода в ведомство МЧС планируем открыть отделения инспекции в Кронштадте и Сестрорецке, а в более дальней перспективе и в Ломоносове.

— *Чтобы реально осуществлять свои контрольные функции, вашим инспекторам необходимо регулярно бывать на воде. Как обстоят дела с материально-техническим обеспечением петербургской ГИМС?*

— Только постоянным присутствием на акваториях, ежедневным контролем за безопасностью судоходства можно добиться порядка на воде, воспитать законопослушного судоводителя. Для решения этой задачи инспекция имеет необходимые скоростные суда. Однако для работы в новых условиях этой техники явно недостаточно. Крайне необходимо в самое ближайшее время приобрести скоростной катер морского района плавания для работы в Невской губе. Мечтаю иметь прекрасно зарекомендовавшую себя моторную лодку “Спрут”, идеально подходящую по своим техническим характеристикам для работы на Неве.

МЧС обещает сделать следующий год ударным в плане технического оснащения региональных инспекций. На мой взгляд, при закупке новой техники необходимо учитывать мнение сотрудников инспекции, которые как никто другой знают, что им необходимо, исходя из особенностей местных условий плавания. Излишняя централизация в вопросе приобретения технических средств приведет только к нерациональному расходованию финансовых средств. Так, популярная во многих региональных инспекциях мотолодка “Казанка” совершенно неприемлема для Санкт-Петербурга. На этой лодке даже в Большую Неву не в любую погоду выйдешь, не говоря уже о Финском заливе.

— *Следует ли ждать каких-либо изменений в сфере регистрации судов и обучения судоводителей?*

— Пока что все по-прежнему, но нашей инспекцией уже подготовлены предложения по усовершенствованию системы обучения и аттестации, которые направлены для рассмотрения в вышестоящие органы. Вызваны они нашей питерской спецификой. Город у нас, как известно, морской, поэтому многие регистрируют свои суда в ГИМС для эксплуатации в морских районах (кстати, при этом, в отличие от внутренних водных путей, не действует ограничение мощности стационарных моторов) и получают судоводительские удостоверения с отметкой “МП”. По сути дела обладатель такого документа может отправиться в любое морское плавание — хоть вокруг света, но будем реалистами: объем знаний, предусмотренный существующей программой обучения, для этого все-таки недостаточен. Кроме того, требуется еще и опыт, а у большинства выпускников наших курсов он попросту нулевой. Многие по этой причине испытывают затруднения даже при довольно простых прибрежных походах в соседнюю Финляндию.

В общем, суть нашего предложения в том, чтобы сделать систему аттестации “морских” судоводителей поэтапной — по принципу “от простого к сложному”. Окончив курсы по подготовке судоводителей маломерных судов по действующей утвержденной программе и получив удостоверение на право управления маломерным судном с отметкой “МП”, судоводитель имеет право осуществлять плавание в прибрежном морском районе — предположим, в 10-мильной зоне территориальных вод. В дальнейшем, приобретая необходимый практический опыт (плавательный ценз составит, скажем, три навигации), судоводитель проходит дополнительные курсы, где основной упор делается прежде всего на навигацию, радиосвязь и международное морское право. Полученную после успешной сдачи экзаменов категорию условно назовем “скипер прибрежного плавания”, и даст она право плавания не



только в территориальных водах, но и при более значительном удалении от берега — к примеру, до 50–100 миль. После этого вновь набирается некий плавательский ценз, судоводитель заканчивает ускоренные курсы, “добирая” необходимые знания, и получает право на неограниченный район плавания. Особые правила аттестации предлагаем ввести и для судоводителей, занимающихся лицензируемой деятельностью по перевозке пассажиров. Но, уточняя, на сегодняшний день это лишь проект, и будет ли он принят, пока сказать не могу.

— *В какие сроки проводится техосмотр, какова его стоимость и какие основные требования предъявляются к владельцам судов?*

— Особо сроки прохождения техосмотра не оговорены, хотя, как правило, большинство судовладельцев предъявляет свои суда на освидетельствование в начале навигации. Но если вы решили “открыть” ее, предположим, в августе, то никаких препятствий тоже нет. Главное, чтобы в судовом билете появилась соответствующая отметка, иначе при проверке вы рискуете заработать штраф. Что же касается требований, то хочу особо заострить внимание читателей на спасательных средствах, наличие которых на борту в необходимом количестве проверяется наиболее строго. Кроме того, те же спасательные жилеты обязательно должны быть сертифицированными. Печальный опыт показывает, что дешевые поделки, изготовленные неизвестно где, способны серьезно подвести — например, в критической ситуации наполнитель банально набирает воду. Поэтому при покупке жилета обяза-

тельно поинтересуйтесь, имеется ли соответствующий сертификат Морского или Речного Регистра. При выборе учитывайте и район плавания — чем дальше вы удалитесь от берега, тем серьезнее должно быть спасательное средство. А при рыбалке в прибрежной зоне вполне сойдется и надувная “подкова”, наполняемая сжатым воздухом из баллончика, компактная и не сковывающая движений.

Техосмотр гребной лодки стоит 50 руб., моторной лодки — 200, крупной моторной или парусной яхты — 2500. Освидетельствование гидроцикла обойдется в 700 руб. Пройти его можно практически на всех базах и стоянках, к этой работе привлечены в том числе и наши внештатные инспектора.

— *Напомните, пожалуйста, какие маломерные суда не подлежат обязательной регистрации и, соответственно, не проходят освидетельствование.*

— Перечень невелик — это гребные лодки, байдарки и надувные лодки паспортной грузоподъемностью не более 100, 150 и 225 кг соответственно.

— *Что бы вы могли сказать о страховании на воде? Не грозит ли нам что-нибудь вроде ОСАГО?*

— Нет, обязательное страхование гражданской ответственности перед третьими лицами предусмотрено только для судоводителей, профессионально занимающихся перевозкой пассажиров — это входит в общую систему их лицензирования, разработанную городскими властями. Впрочем, добровольное страхование — как имущественное, так и ответственности — стало понемногу развиваться и на воде. В отличие от автомобильной области, где при наступлении страхового случая требуется справка из милиции или ГИБДД, при каком-либо происшествии на воде ГИМС привлекается только в качестве консультанта, наше участие в оформлении соответствующих документов обязательным не является.

— *Какова позиция ГИМС в отношении крайне непростой ситуации с городскими стоянками — когда и без того невеликое их число неуклонно сокращается под натиском стихийного строительства?*

— Позиция проста — “морской фасад” Петербурга должны образовывать не только памятники мореплавателям прошлого, но и мореплаватели нынешние, действующие, а гостей должны встре-

чать прежде всего причалы, уставленные моторными и парусными лодками, как в подавляющем большинстве зарубежных прибрежных городов. Я твердо убежден, что определенная доля береговой черты, особенно на такой поистине уникальной акватории, как Невская губа, должна в обязательном порядке отводиться под лодочные стоянки, марины и яхт-клубы, и решаться этот вопрос должен стратегически, на государственном уровне. Это Петербургу столь же необходимо, как, грубо говоря, водопровод, канализация, озеленение и т.п. Увы, действовать в этом направлении мы можем только «агитационными» и «политическими» методами — более действенных рычагов для вмешательства в проблему у ГИМС нет. Кстати, ничего удивительного, что у нас столь редки яхтсмены и водномоторники из-за рубежа, хотя Питер очень заинтересован в туристах, вносящих ощутимый вклад в городской бюджет — их сдерживает отсутствие марин с европейским уровнем сервиса и береговых заправок, а также крайне невнятная и, я бы сказал, малоцивилизованная система прохождения государственной границы.

— В нашей беседе с Владимиром Антоновым мы затрагивали вопрос о спасении на воде. Каковы шансы получить в Петербурге и области помощь в случае происшествия на воде и звонка с мобильного телефона по номеру «01» или «112»?

— В апреле 2005 г. под руководством Председателя Правительства РФ М.Е.Фрадкова состоялось заседание, где рассматривался вопрос состояния спасательной службы на море и мерах по ее совершенствованию. Функции спасания маломерных судов в территориальном море поручены МЧС. Невская губа, Финский залив — это морской район со всеми присущими ему «прелестями»: сильные ветры, волнение, шквалы, интенсивное судоходство...

Трагические события, происшедшие недавно в Невской губе (гибель курсантов ВМИ, вышедших в залив под парусом на «Ял-б», авария моторной лодки с семьей пассажирами) показали, что для проведения эффективной поисково-спасательной операции необходимо иметь современные технические средства. Крайне актуально разместить — предположим, в Кронштадте — скоростное мореходное многофункциональное судно, способное оказать помощь терпящему бедствие в сложных условиях и в кратчайшие сроки. К сожалению, пока техническое оснащение поисково-спасательных

подразделений оставляет желать лучшего. Эффективная помощь может быть оказана только на внутренних акваториях. Проблему спасания необходимо решать в самое ближайшее время.

— Одна из характерных черт «водного» Петербурга — это обилие больших и маленьких экскурсионных и прогулочных судов, катающих горожан и гостей города по рекам и каналам. Значительная часть из них поднадзорна ГИМС. Каковы особенности работы с этим контингентом?

— В принципе, относимся мы к «катальщикам» так же, как и к прочим судоводителям. А основных проблем две. Первая — это перегруз, за который мы «водных таксистов» нещадно наказываем, но полностью искоренить стремление до отказа забить лодку пассажирами все же не можем. Стремление заработать побольше денег, в принципе, вполне понятно, но эта цель не должна достигаться в ущерб безопасности. А вторая — это толчея на реках и каналах, вполне сравнимая с уличными «пробками». Наверное, наступает пора административными мерами ограничить число экскурсионных лодок и водных такси (кстати, примерно так гильдия венецианских гондольеров решила схожую проблему еще в незапамятные времена), а крупные суда, по моему твердому убеждению, с узких каналов надо убрать вообще. Страдает и городская архитектура — практически все мосты в центре города носят на себе следы соприкосновений с «катальщиками». Хотя не могу не отметить, что народ за штурвалами подобных посудин стоит в основном грамотный — просто нагрузка, которая приходится на наши водные артерии, начинает превышать их пропускную способность.

— Есть ли в городе места, где плавание на маломерных судах запрещено?

— Да, прежде всего это район порта — Большая Нева от моста Лейтенанта Шмидта до выхода в залив. Запрещен также выход в Неву во время разводки мостов, когда под ними проходят грузовые караваны. Кроме того, ряд небольших рек и каналов также закрыт — в основном по той причине, что дноуглубительные работы велись там в незапамятные времена и пройти не всегда можно даже на мелкоосидающем водометном катере. Перечень их приведен в Правилах плавания по Санкт-Петербургу. Из соображений безопасности вода иногда «закрывается» для маломерных судов и на время проведения больших праздников — таких, например, как возрожденные «Алые паруса».

— И, напоследок, вопрос, который до сих пор волнует очень многих наших читателей — особенности постановки на учет лодок самостоятельной постройки. Кстати, каков процент таких судов в наши времена, когда не проблема попросту купить какую угодно лодку?

— Точную цифру назвать не берусь, но процент достаточно велик. Люди по-прежнему строят сами, хотя нынешние условия породили свою специфику. Во-первых, большинство так называемых судов самостоятельной постройки — достаточно крупные, на тузики и картопы сейчас мало кто разменивается. А во-вторых, многие самодельщики работают на заказ, поэтому владелец и строитель — это нередко разные люди.

Пользуясь случаем, хочу обратиться и к самостоятельным судостроителям, и к заказчикам — прежде чем приступить к постройке, придите к нам и покажите рабочие чертежи. Этим вы наверняка избежите многих возможных проблем, особенно если речь идет о достаточно большом судне. Если проекта еще нет, направим вас к опытным конструкторам и судостроителям. Для регистрации мы обязательно потребуем и чертежи, и расчеты, и если наши специалисты обнаружат в них серьезные огрехи, не исключено, что переделывать что-либо будет уже поздно.

Если лодка сделана без всяких расчетов, что называется, «из головы», то на учет мы ее, конечно, тоже поставим — но район и разрешенные условия плавания установим по минимуму.

Что же касается чертежей, опубликованных в вашем журнале, то им мы полностью доверяем, и если лодка построена без значительных отступлений от журнального проекта, то с постановкой ее на учет — по крайней мере, в нашей инспекции — проблем не будет.

Беседа вел А.Л.



ТЯНЕМ-ПОТЯНЕМ

АРТЕМ ЛИСОЧКИН

Несколько советов по буксировке



Дело это не настолько уж повседневное — если вы, конечно, не капитан портового буксира или тренер детской парусной школы, но все же практически любому из нас наверняка хотя бы раз в жизни доводилось либо выступить в роли “тягача”, либо самому прибегать к его помощи. Казалось бы, ничего сложного — просто соединяем две лодки прочным концом, и вперед. Однако и здесь есть свои тонкости, знание которых позволит осуществить этот процесс уверенно и безопасно.

Когда это нужно

Как правило, необходимость в буксировке вызывается всякими проблемными ситуациями, при которых судно остается без хода. Наиболее распространенный случай — это отказ мотора либо какая-либо иная поломка. Паруснику без двигателя буксирный конец может понадобиться, например, в штиль. На первый взгляд, это звучит полной банальностью, но все же есть резон начать именно с первопричин.

Автомобиль с заглохшим мотором может простоять сколь угодно долго, и ничего плохого с ним не случится (если дело происходит на оживленном перекрестке, всегда можно попросту оттолкнуть его на обочину). Другое дело — поломка на воде. Под влиянием ветра или течения лодка способна в самом скором времени оказаться на камнях или выкатиться на судовой ход, прямо под форштевень большого парохода, и чепуховая неисправность выливается в очень большие неприятности.

Непосредственно к технике буксировки наш первый совет вроде бы отношения не имеет, но все-таки: если вы видите, что кто-либо на воде столкнулся с какими-то техническими проблемами — например, копаются в моторе — обязательно подойдите ближе и предложите помощь, особенно когда погода внушает обоснованные опасения. Заниматься ремонтом все же лучше у берега, и ваш буксирный конец окажется только кстат. Многие не подают сигналов бедствия либо из-за стеснительности, не желая обременять посторонних людей своими проблемами, либо по самонадеянности, рассчитывая быстро победить неисправность собственными силами. В обоих случаях такой судоводитель всерьез рискует. Если ваша лодка в порядке, первому предложить помощь — значит не просто соблюсти правила хорошего тона, но и внести свой вклад в копилку общей безопасности. Касается это и заштилевших яхт, хотя бывает, что собратья-парусники гордо отказываются от помощи.

Буксирный конец

Обычно хоть какая-нибудь веревка на лодке всегда найдется, но не факт, что она сгодится на роль буксира — швартовные концы могут оказаться чересчур короткими, а от якорного придется долго отвязывать якорь, тогда как порой счет идет не на минуты, а на секунды. Поэтому на случай буксировки лучше держать на борту специальный конец. Экономить не стоит — длиной он должен быть как минимум в три-четыре корпуса вашей лодки, а то и еще длинней. Во-первых, при буксировке следует соблюдать определенную дистанцию и при необходимости иметь возможность ее подкорректировать (об этом — чуть ниже), а во-вторых, этот же конец может понадобиться при снятии с мели — что разумней делать с солидного расстояния, дабы “тягач” сам не оказался в положении терпящего бедствие. Кроме того, не исключено, что заводить конец придется так называемой брагой — охватывающей корпус лодки петлей, на что уйдет значительная часть троса.

Имейте в виду, что в ходе буксировки конец испытывает значительные нагрузки даже при рядовом перегоне, и они побольше, чем обычно приходится на якорный или швартовный концы. Поэтому необходимо обеспечить достаточную прочность — опять-таки с запасом, ведь еще неизвестно, какую лодку доведется буксировать. Максимальное сопротивление обеспечивает, как известно, неподвижная причальная стенка (в роли которой может оказаться застрявшее на мели судно), поэтому ориентироваться стоит на величину упора на швартовах, создаваемого вашим мотором. К примеру, у 10-сильного подвесника он составляет примерно 100 кг, а у 100-сильного, соответственно — около тонны. Кроме того, любой рывок еще больше увеличивает усилие на тросе. На ходу оно, конечно, не столь значительно — скажем, 3.5-метровая надувнушка с парой седоков в режиме глиссирования создает сопротивление в районе 35–50 кг.

Разрывную нагрузку любого конца обычно можно выяснить при покупке, тем более в специализированном “морском” магазине. В среднем хороший полиэфирный трос диаметром 6 мм “держит” до 280 кг, 10-миллиметровый — до 800 кг, а 14-миллиметровый — до 1600–1700 кг (подробнее о “веревках” и узлах читайте в наших следующих публикациях). В общем, для лодок 6–7 м длиной вполне сгодится трос сечени-

ем 12–14 мм, а для небольшой надувнушки хватит и 6–8 мм.

Задача буксирного конца — не только передавать нагрузку, но и амортизировать рывки. Этому требованию вполне отвечает большинство синтетических тросов, имеющих свойство растягиваться под нагрузкой (растительные, как правило, более жесткие). Синтетика предпочтительнее и с другой точки зрения — желательно, чтобы конец был плавающим, что снижает вероятность намотки его на винт.

За что вязать?

Моторная лодка, катер или парусная яхта мало приспособлены к исполнению роли буксира. В лучшем случае на них специально предусмотрены приспособления для их собственной буксировки, расположенные в носу. Так что приходится выкручиваться подручными средствами — заводить буксир за имеющиеся швартовные утки, рымы или кнехты. Главное неудобство в том, что обычно они установлены по бортам. Если закрепить буксир так, как показано на рис. 1, а, проблем с управлением “тягачом” не избежать, причем чем меньше его размеры и вес по сравнению с буксируемым судном, тем сильнее они проявляются. В общем, основной принцип в том, что точки крепления конца должны располагаться как можно ближе к ДП обеих лодок.

Увы, ради экономии времени (например, надо срочно убраться с судового хода) зачастую приходится действовать и так, но если буксировка предстоит длительная, лучше распределить нагрузку более равномерно, на оба борта, что можно сделать двумя способами (рис. 1, б и 1, в). В ряде небольших открытых лодок есть возможность надежно закрепить конец непосредственно в кокпите, поближе к ДП, но имейте в виду, что капот подвесного мотора может стать серьезной помехой при маневрах. Рампа, дуга или поручень каюты, позволяющие расположить трос повыше — тоже не лучший вариант, поскольку судно-буксировщик приобретает избыточный дифферент на корму (рис. 2). При буксировке тяжелого судна не рекомендуем использовать и стандартный пилон для воднолыжного фала — обычно он рассчитан на строго определенные нагрузки.

На небольшой лодке с подвесником удобно закладывать конец непосредственно за “ногу” мотора в районе подвески. Важно, чтобы он не сползал вниз, не мешал мотору пово-

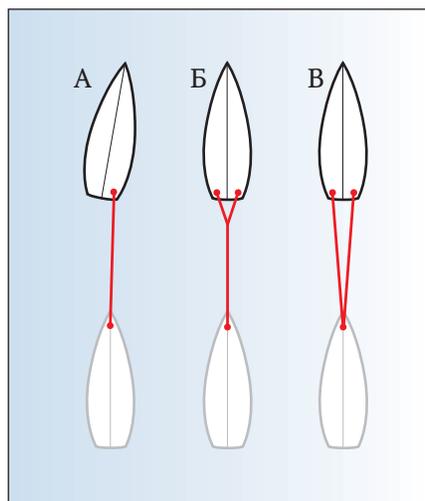


Рис. 1. Крепление буксирного конца со смещением от ДП уведит судно с курса (А). Если другие варианты недоступны, крепите его по правому борту, чтобы компенсировать создаваемую тросом разворачивающую нагрузку при помощи бокового увода гребного винта правого вращения. Когда есть время, лучше завязать “треугольник”, равномерно распределяющий тягу (Б), хотя есть более простой и быстрый способ, требующий, правда, длинного троса (В).

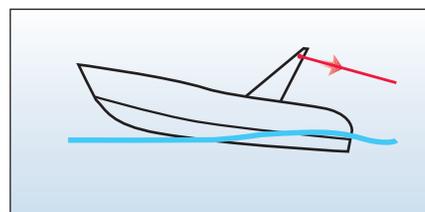


Рис. 2. Чем выше закреплен конец на буксировщике, тем больше его влияние на ходовой дифферент



Рис. 3. Буксировать судно лучше всего за специальный рым на форштевне — при этом достигается наиболее оптимальный ходовой дифферент. Как правило, эта деталь имеется даже на маленьких надувнушках. На “трейлерных” лодках такой рым служит также для погрузки на прицеп.

рачиваться вправо-влево и не пережимал трубок, тяг и т.д.

Как это ни странно, но чем меньше лодка, тем больше проблем может возникнуть с креплением буксирного конца. На маленькой надувнушке, к примеру, вроде бы хватает всяких ручек, колечек и петелек, но не факт, →

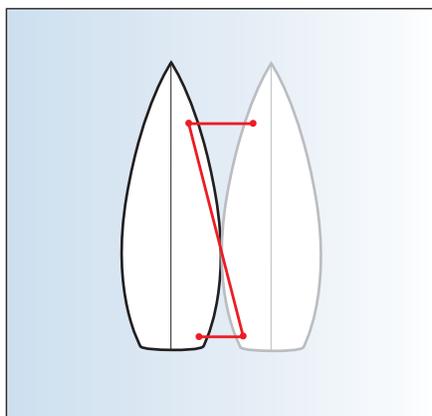


Рис. 4. При буксировке бортом основная нагрузка ложится на продольный шпринг, заведенный с носа буксировщика на корму буксируемого судна

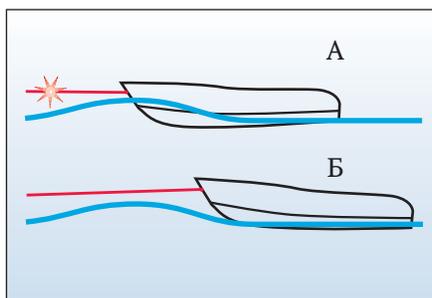


Рис. 5. Кильватерная волна буксировщика может стать причиной рыскливости буксируемого судна и рысков на тресе (А). Обычно помогает регулировка длины буксира, убирающая нос “прицепа” из проблемной зоны (Б).

что они тут же не оборвутся, как только буксировщик даст газ (с хлипенькими утками небольших жестких лодок такое тоже случается). Но все же первым делом обратите внимание на форштевень лодки, которую собираетесь буксировать — обычно там имеется достаточно прочный рым, который и предназначен для этой цели (рис. 3). Кроме того, при его использовании достигается и наиболее оптимальный дифферент буксируемого судна.

Бывает, когда “зацепиться” совсем уж не за что. В этом случае приходится заводить брагу. Сразу должны предупредить, что подобный метод хорош разве что для того, чтобы сдернуть кого-нибудь с мели (тем более что благодаря равномерному распределению нагрузки можно использовать запредельные усилия), но при длительной буксировке брага малоприменна, поскольку имеет привычку сползать вверх или вниз.

Иногда — прежде всего когда терпящего бедствие нужно быстро транспортировать к расположенному неподалеку берегу — удобна буксировка бортом. (Только имейте в виду, что в ряде случаев она запрещена правилами!) Здесь основная нагрузка ложится на продольный

шпринг (рис. 4), подобный тому, что используется при швартовке для предотвращения продольных перемещений. Да и вообще принцип примерно тот же, что и при швартовке — чтобы оба судна не разошлись в стороны при маневрах, необходимы также носовой и кормовой прижимные концы. Если “тягач” меньше размерами, авторитетные специалисты советуют размещать его ближе к корме буксируемого судна — маневренность “состава” при этом выше.

Как управлять

Движение с буксиром и на буксире сопряжено с рядом особенностей, во многом зависящих от размеров и типа обоих судов. Однако есть и ряд общих моментов.

Один из них в том, что буксировщик по возможности должен быть крупнее и тяжелее буксируемого судна (хотя, увы, соблюсти это правило удастся не всегда, особенно в аварийных ситуациях). Тогда и мощности хватит, и влияние “довеска” за кормой на управляемость не столь заметно. Правда, осторожность тоже не помешает — если вы буксируете за большой моторной яхтой крошечный тузик, его может попросту захлестнуть кильватерной волной.

Когда буксировщик меньше и легче буксируемого судна, то даже при мощном моторе управлять “караваном” заметно сложнее.

Задачи по управлению, как правило, целиком и полностью ложатся на плечи рулевого судна-буксировщика. Его коллега, влекомый “на галстук”, практически лишен возможности каким-либо образом вмешаться в ситуацию — исключение составляют лишь лодки с традиционным рулевым пером и парусные яхты, которые продолжают более-менее управляться. Угловая колонка или подвесник в таких условиях мало пригодны на

роль руля, и на время буксировки их обычно поднимают из воды, особенно на небольших лодках. Правда, иногда их стоит оставить в воде — подводная часть колонки или подвесника может с успехом выступить в качестве стабилизатора, несколько уменьшающего рыскание на курсе. Упомянутые авторитеты советуют при этом включать переднюю передачу или реверс, чтобы винт не вращался под воздействием набегающего потока, хотя внятно объяснить причины такого требования мало кто берется.

Главное, чтобы буксируемое судно держалось строго в кильватер буксировщику. Когда оно самостоятельно не управляется, выполнение этого требования почти полностью зависит от сил, создаваемых буксировочным концом. Казалось бы, чем он короче, тем послушнее судно будет следовать за “тягачом”. В плане маневренности “каравана” это действительно лучше, но не все так просто.

Во-первых, слишком короткая дистанция, как и в случае с автомобилями, при уменьшении хода или остановке способна привести к столкновению — “тормозной путь” буксируемого судна может оказаться заметно больше, чем у буксировщика (такое случается, например, при заметной большей его массе). А во-вторых, любое движущееся судно неизбежно разводит волну, отчего движение в кильватерной струе сопряжено с рядом особенностей. Прежде всего это касается лодок с глиссирующими обводами.

Как правило, буксировка осуществляется на относительно небольших скоростях — с точки зрения требований безопасности это вполне объяснимо. Причем, чем больше размеры обоих судов, тем значительно больше нужно снижать скорость при буксировке, даже если мощность двигателя

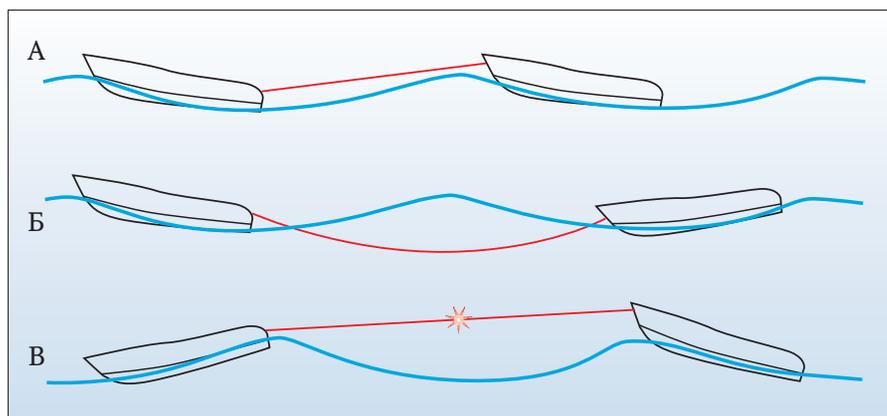


Рис. 6. При движении в волну нужно стремиться к тому, чтобы оба судна одновременно сходили на гребни (А), иначе из-за разности скоростей рыбки неизбежны (Б и В)

и позволяет двигаться быстрее. В этих условиях, в несвойственных ему водоизмещающем или переходном режимах, глиссирующий корпус разводит максимальную волну. Носовая часть буксируемого судна при этом может оказаться на самом гребне водяного холма, образующегося за транцем буксировщика (рис. 5, а), что повлечет за собой целый букет неприятностей для того, кто идет в кильватере. Если носовая часть буксируемого судна имеет значительную килеватость, его неуправляемое рыскание на курсе приводит к рывкам, способным сбить с курса и сам буксировщик, не говоря уже о том, что может оборваться трос или палубные приспособления, за которые он заложен. Здесь наиболее действенная мера — уменьшение скорости, позволяющее погасить “петух” за кормой. Однако способна помочь и регулировка длины конца — с целью убрать нос буксируемого судна из проблемной зоны (рис. 5, б). Подобным же образом можно стабилизировать движение “каравана” и в режиме глиссирования, хотя так буксировать можно в основном только относительно небольшие и легкие лодки.

Корректировка дистанции может понадобиться также при движении в условиях волнения — нужно стремиться к тому, чтобы оба судна сходили на волну одновременно (рис. 6, а), иначе рывков не избежать (рис. 6, б и 6, в).

Конечно, желание поскорее разделиться с такой не очень-то приятной и нудной задачей, как буксировка, вполне объяснимо, но все же помните в первую очередь о безопасности. По крайней мере, скорость прибавляйте постепенно, внимательно отслеживая поведение обоих судов и просчитывая обстановку на несколько ходов вперед с учетом висящего за кормой “хвоста”. Короче говоря, не забывайте, что во время буксировки вы управляете не одним судном, а сразу двумя, и оба взаимно влияют друг на друга!

В общем и целом буксировка по открытой воде особых сложностей не представляет. Обычно проблемы возникают при подходе к берегу, к которому вы доставили терпящего бедствие сотоварища. Попытки подвести его лодку точно к причалу могут закончиться полным фиаско — всякое действие рождает противодействие, что при маневрах в узкостях чревато навалими на причальные сооружения или другие суда. Например, попытки выставить буксируемую лодку себе в кильватер вдоль направления ветра

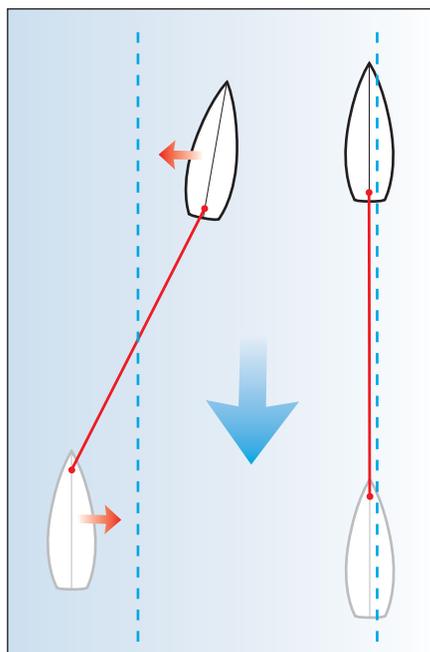


Рис. 7. При маневрах буксировщик всегда испытывает влияние буксируемого судна, которое уводит его с курса, и чем больше разница в размерах между ними, тем сильнее проявляется этот эффект

или течения после разворота (скажем, за счет удержания буксировщика на месте и дрейфа буксируемого судна) неизбежно приведут к тому, что ваша лодка сдрейфует в противоположную сторону (рис. 7), и тем сильнее, чем она меньше и легче по сравнению с буксируемой. Подобное взаимодействие является и причиной того, что каждое из судов в “сцепке” занимает при маневрах значительно более широкий “коридор”, чем одиночное.

Выбирая конец вручную на воде, вы не только подтягиваете к себе другую лодку, но и сами подтягиваетесь к ней. Поэтому, чтобы подвести буксируемую лодку к причалу, сначала подойдите к нему сами и либо пришвартуйтесь, либо подтягивайте ее непосредственно с берега.

Если вы подходите к марине, для совместной швартовки выбирайте дальний от берега причал или бон, наиболее выдающийся на простор акватории, и уж тем более избегайте заводить на буксире тяжелую и крупную лодку, не имеющую собственно го хода, внутрь тесной гавани.

Проще всего с надувнушками и РИБами — при известном мастерстве и точном расчете бездвиженную лодку можно дотолкать до места корпусом, ведь пневматический баллон практически исключает возможность взаимных повреждений.

Техника безопасности

Процесс буксировки — в некотором роде и сам по себе нештатная ситуа-

ция, поэтому потенциально опасен. И все же при разумном подходе опасностей легко избежать, особенно если соблюдать соответствующие обстановке скоростные режимы. Но есть одна вещь, таящая в себе не столь видимую опасность и способная нанести удар в самый неожиданный момент. Причем удар в прямом, а не в переносном смысле этого слова. Как вы уже наверняка догадались, речь идет о буксирном тросе.

На ходу он представляет собой взведенную пружину, и аккумулированная в нем энергия, освободившаяся в результате обрыва, может не только нанести серьезные травмы, но даже убить, особенно если трос оборвался вместе с металлической уткой или кнехтом. Никогда об этом не забывайте!

Лучший способ избежать фатальных последствий — это держаться от троса подальше. Пассажиров это тоже касается. При наличии каюты лучше, чтобы они вообще не появлялись на палубе, а в “зоне возможного поражения” — в особенности. Прежде всего речь идет о детях. Поскольку буксируемая лодка по всем статьям наиболее “проблемна”, экипаж ее целесообразно пересадить на судно буксировщик; детей же на буксируемой лодке не должно быть ни при каких обстоятельствах! Чтобы снизить вероятность обрыва троса, избегайте рывков и не увлекайтесь скоростью. Если есть сомнения в прочности палубного оборудования, используемого для крепления конца, крепите его за несколько уток или кнехтов одновременно, пропустив через киповую планку, или применяйте брагу. Кстати, она тоже может таить серьезную опасность — если брага сорвется с борта вверх, находящиеся в лодке рискуют попасть в нечто вроде огромного птичьего силка, поэтому используйте дополнительные крепления. Когда лодка открытая и укрыться от троса негде, частично обезопасить себя можно при помощи толстой одежды. В качестве дополнительной защиты хороши те же спасательные жилеты, наличие которых на борту обязательно.





ПОД “ВЕТЕРКАМИ” ПО СУРЕ

Речные марафоны популярны в мировом водно-моторном спорте. Они, хотя и не столь зрелищны, как обычные кольцевые гонки, зато не так однообразны, дают возможность спортсменам проявить и тактическое, и стратегическое мастерство, не говоря уже о том, что марафон — это достойное испытание техники, максимально приближенное к реальным условиям эксплуатации. В последние годы и у нас в стране наметилась традиция проведения ежегодных речных пробегов, и зарождаются она, как и положено добрым традициям, на местном уровне, в областных федерациях ВМС при поддержке устойчиво работающих производственных и коммерческих предприятий.

Люди

К предложению от Ульяновской ФВМС поучаствовать в многодневном пробеге по реке Суре, посвященном 60-летию Победы, мы не могли не отнестись с должным вниманием, ведь ульяновская школа водно-моторного спорта сильна со времен ДОСААФ. Здесь были воспитаны многие сильные спортсмены, такие как мастер спорта, многократный чемпион и рекордсмен СССР Л. И. Бырченков или мастер спорта чемпион России С. Б. Уральцев. Основная же, если можно так сказать, интрига марафона в том, что участие в нем должны были принимать лодки с подвесными моторами “Ветерок”

— лучшей проверки надежности одной из немногочисленных наших марок лодочных моторов просто не придумать.

Само собой, производитель “Ветерков” ОАО “Волжские моторы” вошел в основной состав спонсорской группы и выставил самую многочисленную команду спортсменов, состоящую из заводских механиков, конструкторов и испытателей. Организатор события — председатель местной ФВМС Сергей Уральцев — провел большую заблаговременную работу, и помимо моторостроителей заручился поддержкой городской администрации, ФГУП “Почта России”, областной службы МЧС, а также ульяновских фирм “Мир

лодок и моторов” и “Гарант-АТО”.

Строго говоря, запланированное мероприятие было еще не самим марафоном, а его генеральной репетицией — слишком много еще оставалось неясностей, связанных с конкретными особенностями трассы, а также с организацией связи и подвоза топлива. Тем не менее все складывалось по-серьезному: пять команд выставили 11 лодок, кроме участников помимо “Волжских моторов” и команды ФВМС вышли спортсмены “Мира лодок и моторов”, “Старомайинский казачий кадетский клуб”, а также группа поддержки от МЧС. Лодки были самыми разнообразными по конструкции, полови-

ПРАКТИКА



на — разборно-надувные (“Орионы”, “Кайман-Мнев”, “Adventure”), остальные — пластиковые, дюралевые (“Пеликаны”, “Казанки”) и даже одна шпоновая (“Кефаль”). Объединяли их требование несения минимального экипажа из двух человек и способность поддерживать достаточную скорость под “Ветерком”.

Река

Как водится, начало марафону положила торжественная часть у памятника воинам Великой Отечественной войны на берегу Волги. После приветственных слов и напутствий представителей городских властей и руководства моторного завода участники и лодки автотранспортом отправились на 250 км к юго-западу в Пензу, откуда предстояло взять старт и за четыре этапа пройти порядка 200 км до с. Сурское, где и финишировать. Как оказалось позже, слишком доверять карте не стоило — реально пройденные по излучинам расстояния превысили замеры линейкой примерно на 10–20%, и это необходимо учитывать в будущем. В Пензе марафонцы расположились лагерем прямо на песчаном берегу ниже плотины ТЭЦ. Вечер ушел на сборку и подготовку лодок, и ранним утром многодневный пробег стартовал.

Сура предоставила все возможности для этого. Довольно быстрая — скорость течения 2–3 км/ч — она петляет в поросших лесом берегах среди полей Черноземья. Глубина ее везде достаточна для прохода моторных лодок, вместе с тем сильно меняющийся в излучинах профиль дна заставляет внимательно выбирать маршрут движения, чтобы не завязнуть винтом в мелком песке отмелей, кроме того, в достатке коряг-“утопленников” которые изрядно добавили остроты путешествию. Но камни на дне практически не попадались, и срезанные шпонки гребных винтов были редки. Больше всего неудобств доставили невысокие деревянные мосты вблизи местных деревень. Приходилось искать пригодные для прохода пролеты, а один из таких мостов спортсмены были вынуждены обходить посуху, благо перетаскивание лодок проводилось авральным порядком —

объединенными силами всех экипажей. Окончания ежедневных переходов приурочивали к местам пересечения реки крупными мостами, чтобы можно было подъехать автомобилю поддержки. Плановая скорость перехода составляла 10 км/ч, но реальность внесла свои коррективы.

Техника

Опыт тестирования разнообразных судов под 8- и 12-сильными моторами говорит, что такой мощности достаточно, чтобы нести в 3–4-метровой лодке экипаж из двух человек при скорости начала глиссирования, т. е. 20–25 км/ч, так что первоначальный план пробега можно было считать сильно заниженным. Однако выяснилось, что не все лодки должным образом реагировали на честную работу “Ветерков”, взятых, кстати, в основном прямо с заводского склада. После того как экипажи втянулись в марафонский темп, общество “расслоилось” по скоростному признаку. Тяжелые и килеватые “Пеликаны” с нормативной нагрузкой выходить на глиссирование отказались даже под 12 л.с. и пенили мутноватые воды реки в неэкономичном переходном режиме. По обязанности замыкающего “Орион” МЧС вынужден был идти за ними, проходя за час те самые плановые 10 км. Группа лидеров на “надувнушках” могла уверенно держать скорость выше 20 км/ч, причем идущие также в переходном к глиссированию режиме “Казанки” и “Форель” им мало уступали.

По надежности работы моторы показали себя с лучшей стороны, отрудившись без поломок все дни пробега; заметим, часть была в новом исполнении — с самарскими подшипниками коленвала и чешскими поршневыми кольцами. За 50–60-километровый переход “Ветерки” “съедали” один-два стандартных бака топлива. В чем не было заметно улучшения, так это в надежности запуска. Штатным пусковым устройством не пользовался никто, предпочитая стартовать шнуром за маховик, а некоторые не обошлись и без профилактической сборки-разборки в походных условиях. Сравнительные забеги после окончания одного из проме-



ОРГАНИЗАТОРЫ
МАРАФОНА —
ШАКИР МАГАР-
РАМОВИЧ
ГОЮШОВ (СЛЕВА)
И СЕРГЕЙ
БОРИСОВИЧ
УРАЛЬЦЕВ

жуточных этапов показали, что одинаковые моторы имеют существенный разброс максимальных оборотов — от 4000 до 5000, соответственно сильно различается и отдаваемая мощность. Заводчане продемонстрировали и экспериментальную модель “Ветерка-15”, подготовленную в 1991 г. к серийному выпуску, но так и не начавшемуся. При петлевой продувке вместо стандартной дефлекторной он действительно отдавал большую мощность, разогнав “Казанку” с двумя седоками до 32 км/ч. Остается только сожалеть, что завод не нашел возможности расширить модельный ряд и все еще идет по пути улучшений отдельных узлов, в сторону прежде всего технологичности и снижения себестоимости производства.

Опыт работы предприятий в рыночных условиях показывает: для того чтобы их продукция имела успешный сбыт, рекламные акции просто необходимы. Хорошо, если инициатива ульяновских водномоторников найдет долгосрочную поддержку со стороны заводского и городского руководства — моторостроители получат стимул к совершенствованию техники, а любители длительных гонок — еще одно интересное спортивное событие.

А. Д.

Фото автора



Подписка через
редакцию —
надежна,
выгодна,
удобна!

см. стр. 160





Транцевые плиты – излишество или необходимость?

■ Все более привычными в отечественном водно-моторном “быту” становятся те или иные сложные технические приспособления, призванные обеспечить еще больший комфорт и безопасность на воде. К ним можно отнести и управляемые транцевые плиты, которые практически являются уже почти обязательным элементом комплектации глиссирующих катеров, выпускаемых за рубежом.

В наибольшей степени они популярны на североамериканском водно-моторном рынке, который, к слову сказать, составляет около 80% рынка мирового. Попробуем разобраться в вопросе, выведенном в заголовке этой публикации.

Транцевые плиты предназначены прежде всего для облегчения выхода катера на режим глиссирования. Особенно это актуально в тех нередких ситуациях, когда судно бывает перегружено. Знакомая картина: волею капитана пассажиры перемещаются в носовую часть, и только после этого катер лениво, с длинным разбегом, но все-таки ко всеобщему ликованиему преодолевает сопротивление воды. А бывает, что и не преодолевает.

Управляемые транцевые плиты служат в подобных случаях удобным подспорьем. Судоводитель изменяет угол атаки плиты к набегающему потоку, получая при этом дополнительную подъемную силу, приложенную в кормовой части судна. Точно так же, выбрав оптимальное положение плиты, можно сохранить режим глиссирования при оборотах двигателя, меньших, чем в стандартных условиях, или устранить крен, возникающий из-за неравномерного распределения весовой нагрузки либо действия бокового ветра. Кроме несомненного упрощения работы судоводителя, все эти варианты использования плит обеспечивают экономию топлива и позволяют эксплуатировать двигатель в щадящих режимах, избегая перегрузки. (Физическая картина действия транцевых плит подробно представлена в статье “Глиссирование под контролем”, “КиЯ” №196.)

По типу привода современные управляемые транцевые плиты можно разделить на две категории — электромеханические и электрогидравлические.

В первом случае приводом является электродвигатель (рис. 1). Он размещается непосредственно в цилиндре исполнительного механизма, обеспечивающего перемещение плиты. Преимущество электромеханических транцевых плит заключается в скорости монтажа, который сводится к установке плит на транце и прокладке электрических кабелей. Недостаток — низкая стойкость к механическому воздействию. Удары, приходящиеся на плиту, жестко передаются на исполнительный механизм, ломая шестеренчатый редуктор.

Работу транцевых плит с электрогидравлическим приводом обес-

печивает электрический гидронасос (рис. 2), который размещается в наиболее удобном месте трюмного пространства. Исполнительным механизмом здесь является гидроцилиндр, в полости которого по шлангам подается гидравлическая жидкость. Гидроцилиндр достаточно устойчив к механическим повреждениям, а при необходимости замены его цена оказывается значительно ниже, чем электрического аналога.

Крупнейшим производителем управляемых транцевых плит с электрогидравлическим приводом (рис. 3) является компания “Bennett Marine”. Выпускаемые ею плиты входят в стандартную комплектацию глиссирующих катеров многих известных брендов. Вот лишь некоторые из них: в США — “Bayliner”, “Sea Ray”, “Regal”, “Four Winns”, “Chaparral”, “Monterey”; в Великобритании — “Sunseeker”, “Princess”, “Fairline”; в Финляндии — “Bella”, “Flipper”, “Aquador”; в Италии — “Azimut”, “Ferretti” и др.

Модельный ряд компании “Bennett” разнообразен по ассортименту. Можно подобрать транцевые плиты для судов до 25 м длиной, рассчитанных на скорость до 60 уз и с любым типом энергетической установки.

Предусмотрены варианты комплектования транцевых плит различными видами управляющих контроллеров — кнопочными или джойстиковыми. Можно установить контроллер с индикаторами положения плит (рис. 4).

Существует электронный блок, который обеспечивает автоматическое управление плитами на всех режимах движения судна, а его работа — не только динамичный выход судна на глиссирование, но и эффективную работу плит в режиме “успокоителей” качки, особенно на длинной волне (рис. 5).

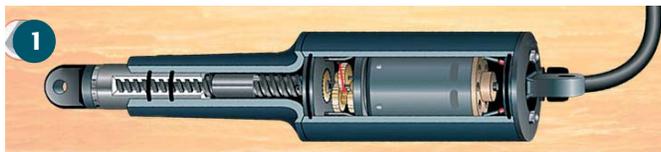
Большую популярность приобрела модификация “Sport” с оригинальным профилем плиты.

Так нужны ли транцевые плиты или можно без них обойтись? Наверное, каждый судоводитель должен сам ответить на этот вопрос. Судовые транцевые плиты лежат в той же “плоскости” потребительских интересов, что и многие автомобильные системы. Кому-то из нас стали привычными и необходимыми гидроусилитель руля или ABS, а кто-то легко обходится и без них.

Примерная стоимость комплекта плит составляет 800 долл., а электронного блока автоматического управления — около 450 долл. Это много, по сравнению с ценой “Вихря” и “Казанки”, но несущественно при масштабах стоимости современного 7-метрового судна.

В комплект транцевых плит “Bennett” входит CD-диск, где на видеоролике наглядно представлена последовательность их установки. Таким образом, монтаж плит, как правило, трудностей не вызывает, но все же установочные работы лучше доверить специалисту сервисного центра (или судостроителю при заказе нового катера).

Управляемые транцевые плиты “Bennett Marine” можно приобрести в Петербурге в магазине “Водно-моторный центр” на Софийской улице, 14 (тел. 449-4078), а в регионах Российской Федерации — у партнеров компании “Техномарин”.



Устройство электропривода



Электрический гидронасос “BENNETT MARINE”



Транцевая плита с гидроцилиндром модификации “SPORT” “BENNETT MARINE”



Индикатор положения плит “BENNETT MARINE”



Электронный блок автоматизации “BENNETT MARINE”

АВТОМОБИЛЬ В РОЛИ ТЯГАЧА

(окончание)



Общеизвестно, что есть автомобили, изначально созданные для гонок и для активной (читай — спортивной) езды. И хотя мощность моторов таких автомобилей вполне достойная, их общие характеристики и стиль не позволяют им стать тягачами — перевозка дач на колесах, гидроциклов, катеров и т. п. — не их удел. Пусть не обижаются производители, но к их числу относятся практически все “Alfa Romeo”, чей облик и характеристики говорят о назначении — достаточно агрессивной езде. По этой причине их сложно использовать для перевозки солидных грузов.

Большая часть хетчбеков и седанов “Audi” по своим задаткам готова исполнять роль тягача небольших прицепов, но все же и это — не те автомобили, которые будут радовать глаз в тандеме с трейлером. Те же “BMW” третьей и седьмой серий, будучи заднеприводными, мощными и хорошо управляемыми, также не копируются как “специалисты по перевозке”, а, к примеру, универсалы пятой серии, особенно те, у которых рабочий объем бензиновых моторов превышает 2.5 л, считаются неплохими тягачами и охотно используются в Германии и в других европейских странах для перевозки трейлеров с гидроциклами и... лошадьми. Другой не менее известный автопроизводитель — “Mercedes-Benz”, выпускающая даже автомобили “С” класса (не гово-

ря уже о классе “Е”), уверен на все 100%, что примерно их десятая часть будет оснащена фаркопом. “Porsche” же совершенно не заботится о тех, кто задумается, какого веса прицеп можно “присобачить”, к примеру, к “Carrera”...

А вот непосредственный родственник “Audi” — “Volkswagen” — пользуется большим успехом как перевозчик, даже, несмотря на то, что в концерне “VW-Audi” автомобили одного класса собираются на одной и той же платформе. Даже восточный “Mercedes” — “Skoda Octavia” — используется в роли тягача более активно, чем “Audi A4”.

Если обратиться к французским автомобилям, то еще лет 15–20 тому назад на дорогах Европы можно было часто видеть в роли тягача, к примеру, “Citroen CX” или “XM”, “Peugeot 306” или “405” и даже “Renault 19” или “25”. Но эти машины не то, чтобы “плохо тянут”, нет, с ТТХ у них все в порядке — они плохо подходят для этой цели по таким своим параметрам, как дорожный просвет (клиренс), свесы, развесовка. Фаркоп можно на них прицепить, но буксировка будет раздражать водителя, так как при движении неизбежно возникнут колебания, как продольные, так и боковые, да и в поворотах прицеп может утащить за собой заднюю ось не только на мокром и скользком асфальте, но и на вполне приличной дороге при благоприят-

ных условиях. Тут дело в другом. Если в достопамятные 70-е гг. мода на прицепы была повсеместная, и большинство даже небольших автомобилей могло удовлетворить в этом отношении своих хозяев, то, начиная примерно с конца 80-х, общая картина немного изменилась. Появилось больше классов автомобилей, обозначилась их специализация, и многие производители не стали мочить своим разработчикам голову, полагая, что есть целый ряд компаний, которые выпускают автомобили, способные с тем или иным успехом таскать за собой трейлеры. Последнее утверждение вовсе не свидетельствует о том, что, например, “Mini Cooper” или “Mercedes A-klasse” не способны увезти на трейлере тот груз, который указан производителем в спецификации, однако попробуйте сесть за руль такого автопоезда, и все встанет на свои места.

Словом, автомобили, выпускаемые сегодня, менее универсальны, чем 15–20 лет назад. Они лучше идут по трассе, быстрее проходят повороты, имеют более энергоемкую подвеску и более “цепкие” шины, наконец, они просто более комфортны, но в то же время значительно ниже “сидят”, рассчитаны на скорость и ускорение на хорошем асфальтовом (или бетонном) покрытии и все меньше и меньше любят таскать прицепы по грейдеру.

Почему сегодня возник бум на →



внедорожники, вседорожники, SUV и т. п., с довольно средними (за редким исключением) скоростными возможностями. Потому, что они легко идут по "второстепенным дорогам" с груженными трейлерами. Их-то и уважают любители водных игрушек и сельхозпроизводители.

В связи с таким вниманием к дан-

ной проблеме части населения практически все крупные производители автомобилей стали выпускать сегодня наряду с седанами, универсалами и хетчбеками либо универсалы повышенной проходимости, либо откровенные вседорожники, либо внедорожники. Именно они (и их аналоги) могут взять на себя функции тягачей

и освободить от этой обязанности автомобили классов "С", "D" и "S". Среди пикапов, универсалов повышенной проходимости, SUV и ряда других идет своя борьба за признание лучшего "перевозчика" тяжестей, но по отношению к седанам и им подобным они вне конкуренции.

Поэтому, выбирая что-то для себя из того обилия автомобилей, которое сегодня можно невооруженным глазом наблюдать на рынке, стоит крепко подумать, все взвесить и сделать правильный выбор. Может быть, для перевозки трейлера проще (порой это получается в итоге дешевле) приобрести второй автомобиль, такой вариант тоже не следует исключать.

Итак, разглядывая бесконечные таблицы ТТХ мирового автопрома и прайс-листы дилеров, стоит в силу разных причин отметить ряд марок и моделей. К ним относятся все спортивные родстеры и купе (а также их версии), маленькие хетчбеки и убогие седаны, длинные и роскошные автомобили класса "S" — все они не доставят радости, если их отяготить прицепом. Эксклюзивы типа "Rolls-Royce", "Bentley" и им подобным тоже не годятся. К кабриолетам из-за большой нагруженности кузовных элементов также стоит отнестись с большой осторожностью.

Любопытно, что многие американские производители автомобилей не рекомендуют буксировать трейлеры за своими "семейными" седанами и универсалами тяжелее 500 кг. По всей видимости, это связано с тем, что ощутимо увеличивающаяся нагрузка на АКП значительно сокращает ее ресурс. Ну и не лишне помнить о традициях: тягач — это в крайнем случае пикап типа "Ford F150"...

Действуя и далее методом исключения, легко прийти к выводу, что автомобилей, способных стать реальными тягачами, не так уж и много. А решение, как и в любом другом вопросе, — дело индивидуальное, где определяющими факторами являются имеющиеся средства и поставленные цели.

Р. С. *Изначально предполагалось сделать сводную таблицу, в которую свести марки, модели, технические данные автомобилей в сочетании с характеристиками тягачей, однако после нескольких попыток выяснилось, что это ни коим образом не поможет в выборе. Поэтому важно просто понять общие тенденции, опираясь на которые можно с достаточным успехом самому справиться с задачей выбора автомобиля, способного успешно тянуть за собой трейлер.*

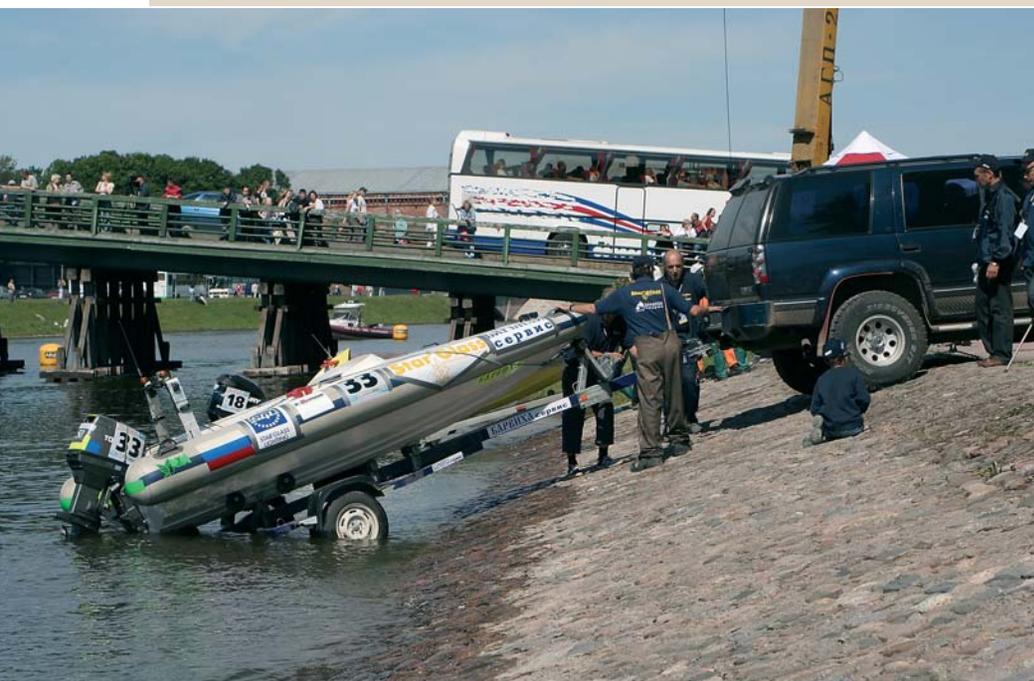
И. В.

Некоторые технические данные "тягачей" **

Модель	Колесная база, мм	Вес автомобиля, кг снаряженный	Вес автомобиля, кг полный	Макс. вес прицепа (с тормозами), кг	Мощность двигателя, л.с.	Крутящий момент двигателя, Н.м
"CHEVROLET BLAZER"	2552	1670	2010	2585	192	339
"CHEVROLET TRAILBLAZER EXT 5,3"	3277	2245	2812	3220	294	441
"CHEVROLET TAHOE LT"	2946	2250	2949	3493	299	447
"CHEVROLET SUBURBAN LT, 8.1"	3302	2615	3900	5443	324	587
"CHEVROLET NIVA 2123, 1.8"	2450	1450	1750	600	125	167
"DODGE DURANGO II LIMITED"	3027	2220	2994	2676	339	501
"FORD MAVERICK, 3/0, V6"	2620	1585	2050	1700	203	262
"FORD ECONOLINE E-150"	3505	2430	3175	2041	228	388
"FORD EXPLORER 4,6"	2890	1990	2595	2670	242	382
"FORD EXCURSION 6,8"	3482	3165	3900	5170	314	576
"GMC YUCON XL 1500"	3302	2740	3266	3600	299	447
"GMC YUCON XL 2500"	3302	2725	3900	5443	329	495
"HONDA CR-V SE"	2620	1485	1910	1500	150	192
"HYUNDAI SANTA FE 2.7, V6 AUTO"	2620	1760	2380	2300	173	250
"HYUNDAI TERRACAN 3,5, V6"	2750	2060	2550	2800	195	294
"INFINITI QX56"	3130	2495	3175	4037	319	529
"ISUZU TROOPER 3,5, V6"	2330	1940	2600	3300	215	310
"JEEP GRAND CHEROKEE 4.7, V8"	2690	1930	2495	3360	227	394
"LAND ROVER DISCOVERY 3/LR3 Td 6"	2885	2425	3230	3500	190	445
"LEXUS LX 470"	2850	2450	3110	2950	238	434
"MERCEDES-BENZ G 500 WAGON"	2850	2415	3200	3500	296	456
"MERCEDES-BENZ ML 500"	2820	2140	2870	3365	292	440
"TOYOTA LAND CRUISER 100, V8"	2850	2270	3260	3500	238	434
"Toyota RAV4 1.8"	2280	1120	1590	1000	125	161
"Toyota RAV4 2.0 AWD"	2280	1210	1685	1500	150	192

* Автомобили выпущены для рынка Северной Америки.

** Таблица вовсе не претендует на общую картину, сложившуюся сегодня на рынке тягачей, однако, руководствуясь некоторыми параметрами, можно понять принципы, по которым имеет смысл делать выбор в пользу того или иного автомобиля, если вы хотите перевозить трейлеры с тяжелыми грузами больших габаритов.



Варшавский смотр EFTTEX



Андрей Великанов.
Фото автора

Под этой аббревиатурой скрывается Европейская ассоциация производителей рыболовных товаров, ежегодно устраивающая смотрины “достижений народного хозяйства” в одной из столиц Старого Света. Цивилизованная Европа, как известно, непомерно расширилась, и в нынешнем году выставка проходила в Варшаве, где на блестящем мерседесовском такси можно всего за семь долларов доехать от аэропорта до гостиницы, а на 10 даже сытно закусить в ресторане под знаменитую “Зубровку”.



Я не был в Польше более 10 лет, но, как и тогда, после нескольких дней пребывания в разных уголках страны осталось впечатление деловой активности всего населения при минимально видимых результатах. В общем, как однажды сказал один экономический обозреватель, “доллар неумолимо падает, имея стойкую тенденцию к росту...”.

Шоу обещало быть действительно грандиозным, ведь в отличие от прошлогоднего, лондонского, в Польшу обещали прибыть более 250 участников со всех концов Земли.

Как всегда в списках было много представителей славящегося дешевой рабочей силой Азиатского региона. Представьте на минуту, что только в одном коммунистическом Китае — более 200 крупных производителей блесен, большинство которых не утруждают себя формированием собственного лица, а лишь копируют выпущенные в других странах образцы, продающиеся, естественно, по более низкой цене. Это вызывает серьезные опасения у признанных лидеров рынка, тратящих миллионы долларов на исследования, маркетинг и разработки.

Законодателем мод в производстве воблеров по праву считается финская “Rapala”, единственный

бренд блесен, пользующийся популярностью на всех континентах. Например, только знаменитого “X-Rap” в прошлом году было продано около 220 тыс. штук (лучший результат лишь у спиннербейта “Booyah pond magic” от американского гиганта “Pradco” — 250 тыс.). В Польше финны представили шесть новых моделей воблеров, среди них я бы выделил 16-сантиметровую троллинговую модель “X-Rap Magnum 30”, которая при скорости 13 уз заглубляется до 9 м. Этот год для данной транснациональной корпорации (30 компаний и более 3000 работников) особенный, ведь 27 ноября исполняется 100 лет со дня рождения ее основателя Лаури Рапала. Свой первый воблер он вырезал из сосновой коры в 1936 г., но мировое признание финский мастер получил лишь 26 лет спустя, когда его дистрибьюторы в США разместили в красочном издании “Life” первую рекламу. Этот выпуск журнала был раскуплен мгновенно и стал библиографической редкостью, ведь там было опубликовано множество фотографий и сообщение о смерти Мерилин Монро... →

Сегодня “Rapala” активно внедряется во многие сегменты рыболовного рынка. Мы уже





давно привыкли к одноименным ножам, лескам и шнурам. В прошлом году добавились поляризационные очки, ну а ныне мы стали свидетелями появления целой аксессуарной линии — непромоканцы, вейдерсы, рубашки, брюки, ботинки и т. д. — с лейблом “Rapala”.

Другая известная фирма “Nils Master” из крошечного городка Калккинен в Центральной Финляндии вот уже более 40 лет радуется рыболовов всего мира отменными воблерами и блеснами. Все, кто когда-либо дорожил щуку, конечно же, знают непобедимый “Invincible”, придуманный братьями Ханну и Калеви Кангас в 1960 г. В этом сезоне мы увидели данный воблер уже в 20-сантиметровом варианте — ну теперь берегись, зубатый хищник! Плюс ко всему “Nils Master” первым в мире анонсировал двухпозиционный балансир для зимнего блеснения.

Было бы несправедливо не отметить тайваньскую фирму “Ever Grass” с единственным брендом “Strike Pro”. На рынке компания присутствует с 1973 г., вначале как производитель заготовок для других, а с 2000 г. и под собственным именем. По цене “страйковские” рыбки раза в два дешевле финских, но работают и оформлены на загляденье, хоть и используй вместо броши на вечернем платье. Кстати, их воблер “Jointed buster”, состоящий из девяти (!) вихляющих сегментов, получил в Варшаве приз зрительских симпатий. Правда, опытные эксперты ассоциации производителей отдали предпочтение все-таки блеснам известной итальянской фирмы “Panther Martin”.

Об удильщиках мнения также разделились: если профи отдали первенство аккуратнейшим тайваньским нахлыстам от “Harvest”, то зрители предпочли опять же нахлыстовые двуручники американского производителя “G. Loomis”. Эта фирма, хоть и принадлежит японской корпорации “Shimano”, до сих пор добротной клепают весь модельный ряд исключительно в США. Понравившаяся зрителям серия удильщиков под названием “Ревущая река” впервые в истории охватывает все три стиля современного нахлыста — традиционный (шотландский), скандинавский и американский.

В России данный вид рыбалки на искусственную мушку сегодня переживает второе рождение, чего не скажешь о Европе и Америке, где общественность все больше интересуется экологической стороной рыболовного вопроса. Мы вспоминаем про это



лишь, когда дело доходит до реализации лицензий на эксплуатацию природных ресурсов, и полностью съедобные рыболовные приманки никого пока серьезно не интересуют. А зря, ведь столь распространенные повсюду пластиковые черви кое-где устилают плотным слоем все дно водоемов, и, будучи заглоченные рыбой, они непременно приведут к ее смерти. В 2003 г. американская фирма "Foodsource lures" буквально ворвалась на рынок с набором естественных приманок, которые легко надеваются на джиг-головку, но где содержание белка и калорий больше, чем у дождевого червяка. Да и ароматы данных приманок несколько позаманчивее: анисовый, кровавый, сырный, свиной, чесночный, клубничный, сахарный. И в Варшаве в номинации лучший аксессуар первенствовали "вкусные" черви по имени "Gulp", но уже от другой американской компании — "Pure fishing". Им же присудили первое место за собранную в Китае безынерционную катушку "Cardinal 33" (темно-зеленый цвет при цене 90 евро), хотя, на мой взгляд, и поворотник заднего фрикционного тормоза, и наружные соединительные винтики на этой модели все же смотрятся несколько грубовато.

Не обошлось в Польше и без чисто лодочных перлов и вычурностей. Надувные лодки сегодня не делает, пожалуй, только ленивый, и порою модели различных фирм выглядят, словно однойцевые близнецы. Что

тут удивляться, когда известная французская "Sevylor" (одна из "дочек" "Zodiac") представила надувную лодку с 9-слойным аэродеком "SV 350 S" по очень приемлемой цене (1100 евро), но ничем не отличающуюся от прочих рыночных собратьев.

Зато очень интересным мне показался их 21-килограммовый надувной каяк черного цвета из ПВХ повышенной прочности (длина — 370, ширина — 105 см), специально созданный для любителей диких подводных погружений. И рым ручки, и весла, и эргономичные сиденья, и крепления для кислородных баллонов смотрелись на полноценные пять баллов и дышали такой надежной уверенностью, что хоть сейчас садись и греби на все четыре стороны! К сожалению, распространяются эти каяки исключительно через дайвинговые центры и магазины.

В область гребно-каяковой оперы подалась и известная канадская фирма "Scotty". Их даунриггеры известны по всему миру. Теперь же канадцы выпустили всевозможные приспособления для троллинга, рассчитанные даже на одноместный каяк.

Прочий лодочный новодел относится уже к области изысков судомоделирования. Так, финская "Vilco" создала радиоуправляемую (пять каналов) шестискоростную водометную модельку (вес — 3 кг), позволяющую рыболову завести блесну или воблер за 500 м от собственной персоны. Катерок может пробираться через пороги и преодолевать полуметровую волну. Все бы хорошо, да

стоит малютка 500 евро. В том же направлении шли и англичане из компании "Badger international".

Созданная островитянами модель "Dyna-Craft" предназначена для быстро растущей карповой тусовки. Этот радиоуправляемый аккумуляторный трудяга способен в течение двух часов безостановочно доставлять до 1 кг прикормки в точно заданное место. Англичанин смотрится несколько попроще, чем финский конкурент, но, как пояснил сотрудник компании, перед разработчиками была четко определена верхняя ценовая планка — 200 фунтов. Зато за новинкой уже образовалась целая очередь, и в портфеле "барсуков" пылится 470 заказов.

Я уже привык, что на подобных мероприятиях всегда углядишь какую-либо штученцию из разряда "этого не может быть". В Варшаве выпендрилась маленькая португальская фирма "Somsen & Poole da Costa", выставившая на стендах фасонные шляпы, кепки и зонты из тонюсенькой, зато на 100% натуральной, пробки! ☒





Шашлык

мифы и реальность

И. В.

Начнем с шашлыка, известного, наверное, с сотворения мира, но для начала определимся, что такое шашлык, а потом поговорим о том, как его можно быстро сварганить в походных и не совсем походных условиях.

Первое, что принято делать для разрешения многих теоретических вопросов — это обращаться к словарям, энциклопедиям и вообще к умным людям, что мы сейчас и сделаем. Вот что повествует нам о шашлыке “Толковый словарь” Владимира Ивановича Даля (1801–1872): “Шашлык (шешлык крым. астрах. или кебаф кав.) — кусковая, нанизанная на прутья баранина, изжаренная на углях”.

Толковые словари Сергея Ивановича Ожегова (1900–1964) и Дмитрия Николаевича Ушакова (1873–1942) ему не противоречат.

Если же обратиться к изысканиям современных лингвистов, то все получается более развернуто и сочно. Есть по этому поводу, к примеру, такое мнение: “Слово “шашлык” придумано украинцами-запорожцами и привезено в Россию русскими солдатами в середине XVIII в. после Крымских походов Миниха. Оно является искажением крымско-татарского слова “шиш” — “вертел”, “шишлык” — “что-то на вертеле”. Шашлык был известен в России и до XVIII в., но назывался “верченое” мясо, переворачиваемое на вертеле”. Наверное, достаточно. Остается только сказать, что армяне называют мясо, приготовленное на шампурах, хоровц, гру-

зины — мцвади, арабы, турки и ближайшие к нам азербайджанцы именуют шашлык кебабом. Не будем вдаваться в полемику о первенстве изобретения блюда, которое уходит корнями к тем достопамятным временам, когда Прометей подарил человечеству пламя и люди начали вкушать кусочки мяса, поджаренные на огне, будучи нанизанными на палочки. Тем более, что сегодняшняя наша задача — кратко и четко обозначить основы приготовления шашлыка.

Итак, начнем. Выберем мясо. Шашлык можно приготовить как из баранины, так и из свинины, говядины, оленины, кабанятины, птицы (курицы), крокодила, рыбы и т. п., а также из овощей и даже фруктов. Однако вернемся к мясу. Лидером при приготовлении шашлыка в России пока является свинина. Баранину используют не часто, так как ее не так просто купить, но все-таки используют, особенно в регионах, где по религиозным соображениям свинину не употребляют. Говядина хороша, но с ней нужно возиться дольше, и не у всех с первого раза получается правильный шашлык, который иногда называют еще бастурмой. Есть рецепты приготовления замечательного шашлыка из почек, печени и даже из ливера в полном понимании этого термина. Главное — правильно все сделать.

Для того чтобы приготовить правильный шашлык, необходимо выбрать правильное мясо. Многие аксакалы шашлычного движения предпочитают шейную часть, но есть

любители бедренной части и толстого филея. На самом деле, если очень хочется есть, приготовить приличный шашлык можно из любой части — главное, чтобы мясо было свежим, в смысле — не мороженым.

Но мы отвлеклись. Предположим, что нам надо быстро приготовить шашлык из свинины. Выбрав хороший кусочек шейной части, его надо замариновать. Способов маринования существует, наверное, столько же, сколько на свете насчитывается “приготовителей” шашлыка. Но есть и общие правила. В роли маринада может выступать известный всем уксус, желативно 3-процентный. Используя 9-процентный уксус, можно, передержав мясо в маринаде, сделать его жестким и кислым. С успехом в качестве маринада выступают кефир, лимонный сок, минеральная вода и даже крепкий чай, который в некоторых сообществах именуется чифиром (или чифирем). Цель маринования — сделать мясо максимально мягким и подготовить его к жарке. Недаром в любом маринаде присутствует “кислая” составляющая. Подробности процессов, происходящих при мариновании, описывать не будем, если кому это интересно, пусть спросит любого химика, и тот объяснит все подробно, с научной точки зрения...

В маринад необходимо для полного счастья добавить нарезанный репчатый лук, который также принесет свою лепту в частичное разложение жировых и пленочных прослоек, а также придаст специфический вкус. Лук из маринада можно употреблять

вместе с готовым продуктом, а можно использовать при приготовлении, надев его колечки на шампуры (не рекомендую). Помидоры также не помешают, однако для маринада их стоит тщательно раздавить (рекомендуется руками), чтобы они отдали как можно больше сока. Есть мнение, что солить мясо не стоит по двум причинам: первая — соль делает мясо жестким, вторая — мясо и так содержит в себе соли и на вкус после прожаривания пресным не покажется. Кто боится, что мясо станет жестким, солите непосредственно перед тем, как начнете надевать его на шампуры. На деле, если речь идет о хорошем (в смысле подходящем) и сочном куске мяса, то солить его можно когда угодно — проверено.

Ну, вот. У нас уже есть мясо, маринад, к примеру из кефира, есть нарезанный лук и помидоры. Теперь надо нарезать мясо таким образом, чтобы получились кубики (или нечто приближающееся к ним) размером примерно 4×4 см. Поперчим его довольно обильно черным или белым перцем (красный перец, по опыту, не очень подходит, но если хочется, то...), посолим и все это разомнем руками вместе с помидорами и нарезанным луком. Затем эту смесь зальем кефиром (лимонным соком, чифиром, минеральной водой и т. д.). При экспресс-методе мясо просто закладывается в кефир или другой маринад часа на три (не менее, а лучше часа на четыре-пять) при условной комнатной температуре, соответствующей примерно 18–20° С. При этом в маринад можно добавить 10- или 15%-ную сметану, сухие специи, которые нынче можно найти в любом магазине, и томатную пасту. Все ингредиенты можно подбирать по вкусу — экспериментальным путем.

Да, немаловажен выбор посуды для маринования мяса. Лучше всего подойдут нейтральные материалы, такие как стекло, керамика, эмалированные мисочки и т. д.; алюминиевые кастрюли и металлические оцинкованные ведра и миски — отставить. На худой конец, можно воспользоваться даже полиэтиленовым пакетом.

Неплохих результатов можно добиться, обмазав мясо перед надеванием на шампуры растительным (лучше всего кукурузным) маслом. Получится хорошая корочка, сохраняющая внутри кусков мяса сок. (Немного растительного масла можно добавить и в маринад.) С этой целью более продвинутые изготовители шашлыков предпочитают смазывать

горячие шампуры растительным маслом перед тем, как надеть на них мясо.

Мясо подготовлено к приготовлению. Что дальше? Дальше начинается не менее важный процесс жарки, к нему также надо подготовиться. Первое — это угли. Идеальны угли из виноградной лозы. За неимением оной можно использовать угли из лиственных пород деревьев, к примеру, из ольхи или дуба. Осина не годится, так же как и многие смолистые деревья. Дело в том, что при горении должно быть как можно меньше дыма, а вот смолистые запахи придадут мясу горький привкус. Если вы сноб — можете прикупить нужное полено-другое и тащить с собой в поход (сегодня продаются и полешки, и уголь), а можно отправиться в лесок и подобрать что-нибудь “плохо лежащее”.

Теперь речь пойдет о мангале. Он тоже должен быть правильным, т. е. достаточно глубоким, и в то же время расстояние от верхнего слоя углей до мяса не должно быть более 10 см. Этот параметр часто оспаривается приверженцами “низких” или “высоких” мангалов, однако упомянутое выше расстояние можно считать средним. На деле каждый любитель шашлыков опытным путем приходит к какому-то своему расстоянию от углей до мяса. Нет мангала, можно обойтись кирпичами или выкопать ямку соответствующих размеров.

Шампуры. Лучшие шампуры из нержавейки, достаточно толстые и длинные, с витой “ручкой”. Мне лично повезло — в совдеповские годы я ухватил продукцию какого-то военного предприятия из хорошего прутка с хитрой формой, благодаря чему шампур легко поворачивать на 45° и надежно фиксировать его в любом положении. При этом кончик шампура заточен и без труда позволяет надевать даже очень жилистое мясо. Большинство шампуров, которые сегодня есть в продаже, не отвечают основным требованиям: они либо очень мягкие и гнутся под весом мяса, либо очень широкие и толстые, что тоже создает проблемы. Шампуры из “уголка” более или менее пригодны, но не для всех видов шашлыка. Хотя при определенном навыке на них можно успешно жарить баранину на ребрышках, если, конечно, “уголковый” шампур имеет грань не более 4 мм. Надевать мясо на шампур рекомендуется поперек волокон, чтобы поры быстрее закрылись при жарке и сок не вытекал.

Ну, вот, наконец, почти все готово. Остается основное — поджарить сви-

нину. Делать это (как, впрочем, и другое мясо) не стоит более 15 мин — засушите. Жарить надо над углями, не давая им разгореться. Возникающее пламя необходимо гасить припасенной водой. Для этих целей лучше всего подойдет пластиковая бутылка с небольшой дырочкой в пробке. Если пристреляться к процессу жарки, то алгоритм может быть следующим: первые три-четыре минуты мясо жарится на большом жару с одним переворотом шампуров, далее стоит умерить угольный жар и продолжать процесс при умеренной температуре. Часто крутить шампуры не следует. Как правило, для полного прожаривания достаточно не более пяти переворотов, т. е. один поворот в три минуты. Готовность мяса проверяют, сделав надрез до шампура ножом. Если сок прозрачный и мясо светло-серого цвета, то оно готово, если сок или мясо розовые — надо немного подождать.

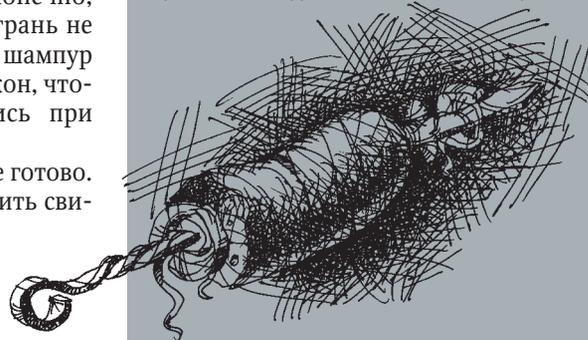
При большом количестве мяса и малом количестве шампуров, готовить можно в два приема. Причем первую готовую партию мяса снимают с шампуров в кастрюлю с крышкой (или в какой-нибудь аналогичный сосуд), куда потом можно скинуть вторую партию, добавив немного оставшегося маринада и все это, закрыв крышкой, перемешать “путем встряхивания и переворачивания”.

Вот и все.

К шашлыкам в качестве гарнира подходят зелень, огурцы и помидоры. Из питья — красное вино, не обязательно сухое, главное, чтобы оно было немного терпким. Ледяная водочка тоже неплохо идет под шашлычок из свининки. Коньячок не возбраняется. Но главное — это хорошая компания...

P. S.

Предупреждая волну негодования знатоков, сразу же сообщаем: основных рецептов приготовления шашлыка только из свинины можно насчитать более сорока, способов жарки — около десяти, а о видах “подачи на стол” лучше и не заикаться. Так что любителей застывших форм в кулинарии попрошу воздержаться от бурных нападков на автора.



ГОНКА “24 ЧАСА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА”

За шесть лет, в течение которых в начале июля регулярно проходили гонки “24 часа Санкт-Петербурга” было переломано немало копий в спорах на тему: “Какие марафоны нам нужны?”, и вот, наконец, мы, похоже, можем сказать: формат гонки сложился в соответствии с пожеланиями спортивных функционеров, определился круг постоянных участников, обозначились реальные стимулы, ради которых население небольшого палаточного городка на Заячьем острове готово сутки не спать под нескончаемый рев моторов проносющихся остроносых болидов.

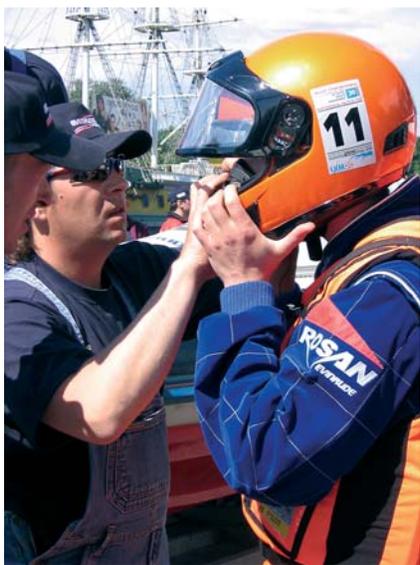


еще больше

Спортивная традиция взяла свое. Если есть спортсмены, готовые бороться за престижное мировое первенство в обозначенных правилами UIM жестко-надувных классах, значит, будут приложены все силы, чтобы тщательно подготавливаемая в течение года техника наилучшим образом соответствовала условиям трассы и положению о соревнованиях. Никто уже и не вспоминает про хорошо узнаваемые промышленные рибовские корпуса. Зато находятся и спонсорские средства для этого мероприятия, несмотря на их значительный с точки зрения рядового водномоторника-любителя размер (только вступительный взнос — не менее 1000 долл.). В этом году желание помериться мастерством выживания на ухабистой невской трассе марафона выразили 28 команд. Не так много, если сравнивать, скажем, с

2003 г., когда на воду вышли 39 лодок, но все-таки больше, чем в прошлом году, отмеченном резким ужесточением требований UIM к корпусам и моторам. Сейчас список моторов, одобренных UIM, несколько расширился, увеличилось и предложение гоночных лодок от ряда ведущих “конюшен”, как новых, так и бывших в употреблении, это предоставило спонсирующим организациям некоторую свободу маневра и сыграло в конечном итоге на рост интереса к событию. Особенно тут выделилась компьютерная корпорация “ELKO Group” (лодка под номером 27), бесплатно кормившая заморскими яствами всех желающих.

Как обычно, ядро участников образовали петербургские спортсмены — примерно две трети состава. Существенно расширилось присутствие городов России, появились команды из Ростова-на Дону (под своеобразным





спорта

именем “Ростов-папа”), Самары, Костромы, не говоря уже о заносчивой Москве с ее четырьмя командами. Список иностранных участников сократился — не приехали бельгийцы “Autonautique”, зато — представители британской судостроительной фирмы “Osprey”, называвшиеся в прошлом году невразумительно “Jumping Jack”, теперь подняли на свои знамена доброе имя лодки, на которой выступили во второй раз и, более того, внесли новую струю в идеологию марафонского гоночного судна (об этом мы еще поговорим.) Приехала и команда Латвии с доработанным очередной раз “Викингом”, были и совместные экипажи с представителями США, Эстонии, Армении — все, как в прошлом. Как несомненное достижение, стоит отметить увеличение количества команд с названиями, отражающими имена спонсоров, непосредственно занятых в лодочно-моторном бизнесе: те же “Osprey”, а также “Мнев”, “Ямаран” и “Петросет”, “Меркурий”, “Rosan-Evinrude”. Продолжился рост численности старших мощных классов, причем настолько, что в 700-кубовом осталось всего три лодки, а в литровом — одна! Наиболее любимый спортсменами третий класс насчитывал целых десять претендентов на звание чемпиона мира. Прибавьте сюда девять участников в двухлитровом, и вы сразу поймете, чьи регатии действительно достойны уважения.



За пять секунд до аварии команда “Акулы-Севкабель” под № 22 (САМАЯ ПРАВАЯ НА СНИМКЕ) идет в “штык” на поворотный буй



Спустя две секунды после аварии. "Акулы" уже врезались в мотор "Петросета" и подлезли под №19 ("Теорема")



№37 ("Буер-81 СК") с трудом избегает столкновения

Стоит сказать несколько слов о техническом оснащении команд. Общая тенденция к "оспортивливанию" судов выразилась в практически полной унификации части конструктивных решений, связанных прежде всего с безопасностью управления. Помимо выключателя электропитания на палубе или подпружиненного привода газа, требуемых Правилами, большинство судов было оборудовано удлиненными обтекателями кокпита на манер "Формулы-1", эргономическими сиденьями, многие гонщики предпочли более "острое" управление по курсу с помощью штуртросов. Наблюдался отрядный

чим выхлопом в воздух. И не далек тот час, когда организаторы состязаний получают жалобы от простых жителей центра города на круглосуточный неумолчный рык "табуна" в тысячи лошадиных сил.

Предлагаемые несколькими фирмами-строителями гоночные лодки идеологически очень близки и напоминают собой популярные продольно-реданированные "Винрейсы" в увеличенном исполнении. Несколько выбиваются из этого ряда "дредноуты" С.Федорко с их Z-образным реданированием и специфической манерой прохождения поворотов в глубоком крене. В этом году конструктор сделал попытку перенести концепцию длинной сильнокилеватой лодки, уже испытанной в старших классах, на третий, полуторалитровый класс. Заранее скажем, что эта попытка удалась, хотя и не без упорной борьбы. Но тенденцией этого года стало появление лодки-близнеца британской "Osprey Viper", заказанной командой "Петросет" специально к нынешней гонке. В прошлогоднем обзоре мы отмечали, насколько ровно держится на волнении этот корпус, разработанный для профессионального применения в открытом море, и, даже проигрывая в скорости на прямых участках, он успешно конкурировал со спортивными соперниками за счет более быстрого прохождения поворотов с полного хода.

Перефразируя популярный закон Мерфи, можно сказать, что каждый настоящий гонщик однажды достигнет предела надежности работы сво-

ей матчасти. В соответствии с этим принципом основным препятствием для хода налаженной гонки станут отказы моторов, не выдерживающих высоких скоростей и нагрузок от непрерывно бьющих в днище лодки мелких кочковатых волн. Отказы начались с первых часов после старта в 16.08, и наиболее тяжелые из них были связаны с поломками деталей подвески моторов. Около шести вечера встала лодка команды "Red Star", у которой порвался шток гидроцилиндра откидки мотора. После непродолжительного ремонта команда продолжила борьбу, кстати, как и в прошлые разы, под контролем дорогостоящего телеметрического комплекса наблюдения за состоянием техники и пилота. Около девяти вечера замерла на берегу лодка агрессивных "Акул Севкабеля-2" без надежды на восстановление хода. Веселившая зрителей расписанной легкомысленными ромашками палубой лодка команды "Теорема" тоже бежала не очень споро, и решением большинства гонщиков около двух часов ночи команда вышла из борьбы.

Позиции в младших классах определились довольно быстро: команда "Буер" сразу взяла лидирующие позиции с изрядным отрывом от конкурентов. С литровым классом тоже сомнений не было — им следовало лишь "день простоять да ночь продержаться". В более же мощных классах сразу началась жесткая борьба с непредсказуемым исходом. Периодические отказы моторов, разрывы баллонов вследствие периодичес-



рост разнообразия моторов. Если в первых гонках царили "Mercury", то теперь движок с надписью "Yamaha" оказался больше, численность их была больше, присутствовали также "Evinrude", присутствовали также "Honda" и "Tohatsu", но выступили эти "япошки", к сожалению, невыразительно. Появление нового "Evinrude" серии "E-Tec", представленного командой "Росан", вообще можно считать шагом вперед и ответом на появление двухтактных "Оптимаксов" от "Mercury" с их разрешенной 30%-ной форой рабочего объема. Интересно распределение моторов по классам в зависимости от объема: в младших было абсолютное большинство "Yamaha", в 1,5-литровом преобладали "Mercury", в 2-литровом — снова 200-сильные "Yamaha" и в старшем, 2,5-литровом, большинство было за "Evinrude". Характерно также, что многие гонялись на спортивных версиях моторов, с их типичным треску-

У добрых молодцев из "Мнев-сервиса" было много работы



ких навалов лодок друг на друга и на устои мостов приводили к чехарде в сводках, которые судьи вывешивали каждый час. Если с вечера за первенство в третьем классе плотно спорили “Готика”, “Петрович” и “Ростов-папа”, то к утру ростовчане ушли в низ таблицы, и их место заняла “Элко-1”. Еще драматичнее складывалось первенство в четвертом классе, хотя преимущество команды “Таурас-Феникс”, состоявшей из опытных питерских спортсменов, определилось уже к середине гонки. Здесь сильно не повезло “Петросету”, выступавшему на корпусе “Osprey”. После навала на них лодки “Акул”, погнувших металлическую дугу в корме (коллизия, кстати, там была нешуточная, и в ее разборе сильно помогли снимки нашего спецкора А.Великанова), штатное крепление “Yamaha-Z200” сдало, и мотор затонул под утро на стремнине Большой Невы. “Ну не может же команда выигрывать несколько лет подряд...”, — философски прокомментировал ситуацию петросетовец А.Герасченко. Зато в самом мощном классе преимущество “ПТК-Меркурия” не вызывало сомнений, хотя давал сбои и их “Mercury-2.5EFI”, а пробитый нос пришлось ремонтировать. Не давал покоя техника и мотор бельгийцев. Со второго места они вскоре ушли на четвертое, уступив костромичам из “Правого берега”. “Росан” проявил чудеса спортивной стойкости и взшел на заслуженное второе место.

Добавим, что на результат сильно влияли и штрафы, шутка ли — получить наказание на 15 кругов за обгон в зоне безопасности или курение в лагере участников? В первые часы гонки марафона они сильно “майнали” нарушителей в табели о рангах. Росту судейской объективности способствовало введение видеонаблюдения за наиболее урожайными на нарушения местами трассы. В целом организация соревнований оказалась на высоте, это признал в разговоре с нами и чемпион из США Боб Вартингер, и руководитель и гонщик бельгийской команды Крис Дередт, посетовавшие, правда (да и не только они), на посредственное качество бензина, обязательного к использованию всеми командами.

Несмотря ни на что, количество финишировавших лодок оказалось достаточно большим — более 20, и спортивные награды, раздаваемые оргкомитетом под аплодисменты изрядно уставших зрителей, достались победителям по праву.

А.Д. и А.В.



Результаты гонки “24 часа Санкт-Петербурга”

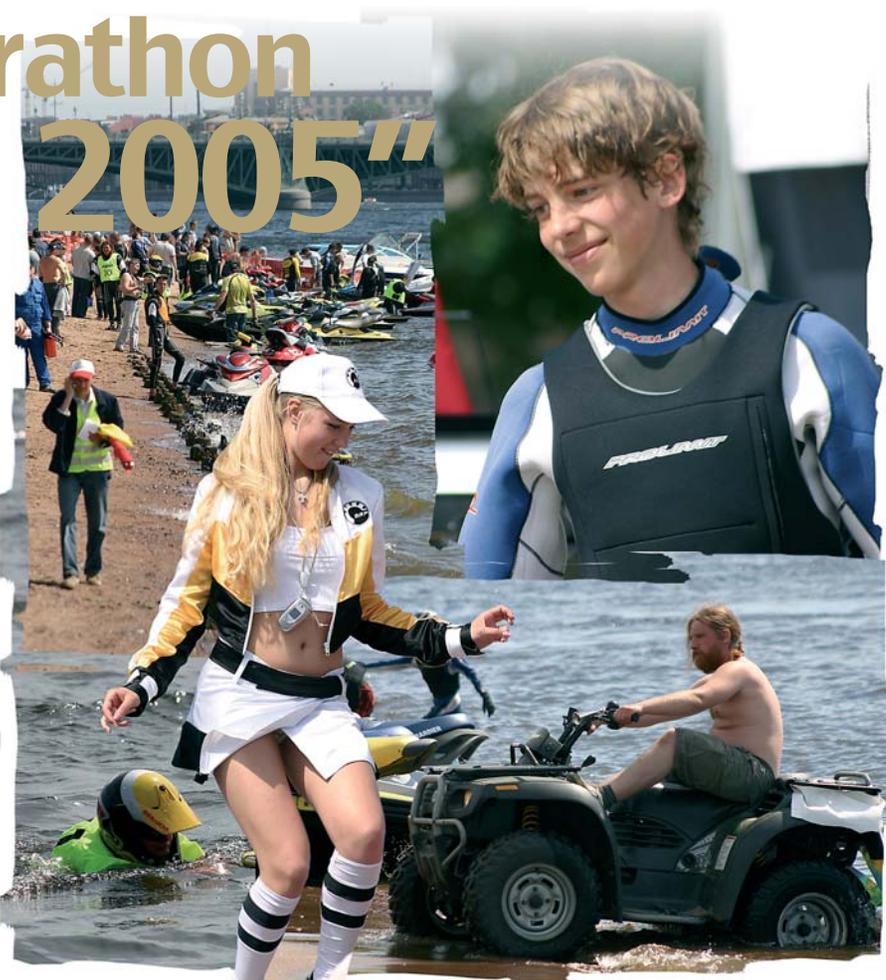
Место	Команда	Стартовый №	Количество кругов	Лодка	Мотор
Класс 1 (до 700 см³)					
1	“БУЕР—81СК” (Кушнарев Андрей, Годес Валерий, Джуренко Дмитрий, Федоров Николай)	30	481	“Элерон”	“Yamaha-50 H”
2	“Фаворит”	32	433	С.Федорко	“Yamaha-50 H”
3	“БАРВИХА-СЕРВИС”	33	397	“Элерон”	“Tohatsu-M50 D2”
Класс 2 (до 1000 см³)					
1	“РОСЛИТ—81СК” (Глушенков Андрей, Коссов Тарас, Константинов Александр, Федотов Константин)	30	289	“Элерон”	“Yamaha-70 CES”
Класс 3 (до 1500 см³)					
1	“ПЕТРОВИЧ—ЮНОСТЬ РОССИИ” (Кондин Игорь, Носков Алексей, Федорко Сергей, Рубец Дмитрий)	17	677	С.Федорко	“Mercury-115 Optimax”
2	“ГОТИКА—ЮНОСТЬ РОССИИ”	24	661	“Сервис-Бот”	“Mercury-115 Optimax”
3	“ЭЛКО-1”	27	632	“ЦВМС”	“Mercury-115 Optimax”
Класс 4 (до 2000 см³)					
1	“ТАУРАС-ФЕНИКС” (Берницын Андрей, Синицын Алексей, Старокожев Валерий, Мицкус Сигитас)	5	771	“Мнев и К”	“Yamaha-Z200”
2	“ОХОТНИК”	12	714	“Сервис-Бот”	“Mercury-XR2”
3	“АКВАШЕЛЬФ РЕЙСИНГ”	6	694	“Мнев и К”	“Yamaha-Z200”
Класс 5 (до 2500 см³)					
1	“ПТК—МЕРКУРИЙ” (Овчинников Андрей, Осипов Вениамин, Ключников Антон, Wartinger Robert)	1	795	“Сервис-Бот”	“Mercury-2.5 EFI”
2	“ROSAN—EVINRUDE”	11	636	“Сервис-Бот”	“Evinrude-225 E-Tec”
3	“ПРАВЫЙ БЕРЕГ”	13	565	“Мнев и К”	“Evinrude-225”



“River Marathon 2005”

Открытый Кубок Санкт-Петербурга по аквабайку

За маем неизбежно, как предписывает календарь, последовал июнь, а это значит, что открылся сезон водно-спортивных мероприятий. И вот вслед за отшумевшими Петербургской бот-шоу и гонками надувных лодок на приз журнала “Катера и Яхты” настал черед водно-моторных соревнований по аквабайку.



А. С., ФОТО АВТОРА

Э то мероприятие имеет статус городского и поддерживается Администрацией Санкт-Петербурга и ФВМС. По уже сложившейся традиции оно состоялось у Петропавловской крепости на акватории Невы, но было одно отличие — спортсмены делали круг не вокруг Заячьего острова, а вокруг Петроградского, что значительно больше по расстоянию.

Трасса гонки проходила от пляжа Петропавловской крепости в сторону Биржевого моста, минуя контрольные посты на стрелке Центрального яхт-клуба на пересечении Невы и Большой Невки, далее мимо крей-

сера “Аврора” и завершалась вновь у Петропавловской крепости.

В субботу 25 июня на этом прекрасном естественном стадионе нашего города в четвертый раз собрались участники соревнований (на этот раз их было всего 15 человек) и довольно немногочисленные зрители. Организаторы гонки “Открытый Кубок Санкт-Петербурга по аквабайку “River Marathon 2005” — Оргкомитет по аквабайку при ФВМС Санкт-Петербурга, Комитет по физической культуре и спорту Санкт-Петербурга и компания Торговый Дом “Росан Санкт-Петербург” — эксклюзивный дистрибьютор техники “BRP” в Рос-

сии — подготовились неплохо, и вот ровно в 13 часов (хотя официальное открытие гонок было назначено на полдень, но из-за неявки отдельных участников его пришлось перенести на час позже) был дан старт заезду. Погода благоприятствовала — светило нежаркое петербургское солнце, правда, ветер был свежим — но это означало лишь, что гонки будут захватывающими, а спортсменам придется показать все, на что они способны.

Так как трасса гонки использовалась в первый раз, гонщикам надо было сделать ознакомительный круг. К чести организаторов надо отметить, что зрители не скучали — проводились многочисленные конкурсы, в частности, конкурс латиноамериканских танцев, в которых могли участвовать все желающие. Повезло и любителям пива — им бесплатно угощали всех страждущих.

Всего в гонке, которая состояла из двух заездов, участвовали в основном гидроциклы “SeeDoo” компании “BPR” двух классов: “Standart” (до 1000 см³) и “Standart +” (до 1500 см³, “заряженные”). В первом классе победили молодость и азарт — первое место занял Алексей Бабко, которому всего 15 лет. ☒



ПОБЕДИТЕЛИ В КЛАССЕ “STANDART”:

1. Бабко Алексей,
2. Толмачев Владимир,
3. Бученков Сергей;

ПОБЕДИТЕЛИ В КЛАССЕ “STANDART +”:

1. Пехтерев Максим,
2. Каневский Евгений,
3. Кизилов Дмитрий

“Формула-2” в Латвии

Журнал “Катера и яхты” немало рассказывал о “Формуле-1” на воде, но существует и гоночная серия “Формулы-2”, которая уже проходила в Италии, Франции, Великобритании, Хорватии, а также в России. Бюджеты команд-участниц этого чемпионата мира на порядок ниже, чем в “Формуле-1”, что способствует росту числа команд. В 2004 г., например, в нем приняли участие 39 команд. Отличием является и равная по техническим характеристикам техника, которую используют команды, прежде всего омологированный стандартный двухлитровый мотор (“Мегсигу”), доводки которого запрещены правилами.

“Формула-2” — это 180 км/ч на воде, 180 л.с. при 9000 об/мин, разгон — до 100 км/ч за 3.5 с, более 20 профессиональных спортсменов на старте за медаль победителя.

В 2005 г. чемпионат мира будет проводиться в шесть этапов в таких странах, как Латвия (Рига), Сербия-Черногория (Белград), Испания (Виго), Южная Корея (Сеул), Катар (Доха) и ОАЭ (Абу-Даби).

Рига в этом году стала организатором первого этапа. В нем приняли участие спортсмены из Швеции, Норвегии, Германии, Великобритании, Испании, Италии, Франции, Венгрии, Нидерланды, США, ОАЭ и Латвии, в команду которой вторым номером приглашен питерский гонщик Сергей Никитин. Наш журнал как его главный информационный спонсор будет следить за участием гонщика на других этапах чемпионата мира.

Два дня проходили квалификационные

заезды: “Speed Record” — гонка на максимальной скорости по прямой, “Match Race” — серия параллельных гонок двух лодок по системе плей-оф, и финальная 30-минутная гонка Гран-при.

В первых двух гонках приняли участие



16 лучших пилотов, которых определили в двух тренировочных заездах. Лучшее время показал Йонас Андерсон (“Andersson Racing team”); он и стартовал с первой позиции в финальном заезде. Сразу за ним финишировали Колин и Овен Джелфы.

В “Speed Record” максимальную скорость — 173.4 км/ч — показал арабский пилот Ариф Ал Зафиен (“Team Dubai Duty Free”).

В матч-рейсе лодки, стартующие по парам, должны были проехать два круга: маленький и большой. Здесь лучшим был Йонас Андерсон. Вторым стал Колин Джелф, третьим — Овен Джелф.

Главный заезд Гранд-при Латвии оказался интересным для зрителей и очень тяжелым для участников. Место соревнования находится в самом центре Риги, на Даугаве между двумя мостами, где трасса доступна

для зрителей со всех сторон. Лодки пролетали перед зрителями на расстояние 30 м, что сделало эту гонку зрелищной.

В финальной гонке Гран-при, а это 42 круга, лидером стал Йонас Андерсон. В середине гонки у него начались проблемы с

триммом, и он значительно потерял в скорости, но, так как его отрыв от соперников был довольно большим, спортсмен удержал свои позиции. За второе место боролись англичане Колин Джелф, Овен Джелф и Марк Роллс, норвежец Рик Хаконсен и араб Ариф Ал Зафиен. На восьмом круге остановился Хаконсен, а уже на следующем в его лодку врезается Еан Баптисте Томас, и гонку пришлось остановить. После повторного старта позиции пилотов сохранились, но

выигранные у соперников секунды уменьшились, и борьба за места началась снова.

С дистанции сошел Овен Джелф, Ариф Ал Зафиен стал третьим. К третьему месту был близок латвийский спортсмен Геннадий Тучков, но на 30-м круге он допустил ошибку, попал в волну Зафиена и перевернулся. Для него гонка была закончена, а вот второй латвийский пилот Увис Слактерис поднялся на седьмое место. И снова остановка гонки, снова повторный старт, который для Йонаса, со сломанным триммом, был совсем ни к чему.

Самый большой сюрприз преподнес Марк Роллс — он перед последним поворотом обогнал лидера Йонаса Андерсона, которому удалось финишировать вторым. Третьим пришел к финишу тот же Ариф Ал Зафиен. □



Артур Гроховский
Фото Жилия Мартин-Раге



ПЯТЬДЕСЯТ НА ПЯТЬДЕСЯТ

Кубок Жюль Верна был и остается одним из мерил человеческого прогресса.

*Оливье де Керсесон,
шкипер тримарана "Geronimo"*

События весны прошлого года на кругосветной океанской дистанции были драматичными. Сразу три огромных многокорпусника вышли в море для улучшения действующего рекорда кругосветного плавания с полным экипажем. Двое из них — французские "Geronimo" под командованием О. де Керсесона и "Orange 2" под командованием Бруно Пейрона еще и сражались между собой за право обладанием Кубка Жюль Верна. Американец же Стив Фоссетт на своем "Cheyenne" демонстративно отказался участвовать в этой борьбе.

Тогда, год назад французским командам не повезло — вначале на "Orange 2" расслоились носы корпусов, катамаран вернулся в родную гавань, после срочного ремонта стартовал вторично, а когда у него вырвало крышку шахты гребного винта, оказался вынужден окончательно сойти с дистанции. Не лучше складывались дела и у О. де Керсесона — вначале яхта была вынуждена вернуться для ремонта спинакера, потом в Тихом океане ее экипаж столкнулся со штормами такой силы, что тоже встал вопрос о выходе из гонки. В итоге блестящую победу одержал Фоссетт, установив новый абсолютный рекорд кругосветного плавания* — 58 дней 9 мин 32 с. Тем самым американец бросил дерзкий вызов французским яхтсменам, последние годы практически монопо-

лизовавшим многочисленные рекорды океанских парусных переходов.

В этом году все изменилось. После своего триумфа Стив Фоссетт окончательно увлекся аэронавтикой и ушел из парусного спорта, справедливо посчитав, что добился в нем всего, чего только можно (в самом деле, здесь ему принадлежат более 20 действующих рекордов), Оливье де Керсесон предпочел стартовать в гонке "Oryx Quest" и на дистанцию

* Плавание О. де Керсесона завершилось с результатом 63 дня 13 мин 59 с, не став абсолютным рекордом. Но это достижение все же оказалось лучше предыдущего в рамках борьбы за Кубок Ж.Верна.



вышел один лишь оранжевый катамаран Бруно Пейрона. Причем вышел довольно рано — уже 23 числа лодка покинула Лориен, выйдя к о.Уэссан. Подготовка яхты к старту велась очень плотно — достаточно сказать, что за последние полгода ее экипаж в ходе многочисленных тренировок прошел более 20 тыс. миль в открытом океане. В его состав помимо Лионеля Лемоншуа, опытного участника одиночных гонок, были включены две всемирно известные звезды океанских парусных марафонов: Роджер Нильсон в качестве навигатора и вахтенного начальника и Бернард Штамм — в качестве рулевого. Штамм дополнил численность экипажа до 14 человек — несчастливо числа на борту больше не было.

Все узлы и снасти катамарана проверили с помощью ультразвуковой дефектоскопии, чтобы избежать неприятностей, подобных тем, которые во время своих предыдущих плаваний в самом их финале испытывали и Фоссетт, и Пейрон (на “Cheyenne” разрушилось крепление носовой поперечной балки, у первого “Orange” треснула шаровая опора поворотной мачты). Заменили и оба пера руля на новые, с иным профилем — по расчетам, они должны были снизить сопротивление на скорости свыше 25 уз почти на 10%. Все это вместе взятое позволило шкиперу уверенно заявить на пресс-конференции перед стартом: “Нами решены все возникшие технические проблемы и собрана великолепная команда. Сам катамаран определенно является быстрой океанской яхтой в мире на сегодняшний день, и, я полагаю, он останется таким же в течение ближайших пяти лет. Что же касается возможного времени кругосветного плавания... Я хочу сообщить, что продуктов у нас на борту только на 58 дней. Должен заметить, это сильно стимулирует — знать, что на больший срок еды не хватит”.

На этой оптимистичной ноте Бруно Пейрон прервал общение с журналистами, и в 10 ч 3 мин утра 24 января “Orange 2” пересек стартовую линию у крохотного островка Уэссан в Английском канале. Начало плавания было довольно спокойным, ветер дул со скоростью 12 м/с и вел себя в точном соответствии с прогнозом. Яхта, неся зарифленный грот, стаксель и геннакер шла на WSW, легко удерживая постоянную скорость в 28 уз. Первые трудности возникли, однако уже через 12 ч после старта — погодное “окно” неожиданно закрылось. На борту обсуждалась даже идея вернуться и стартовать заново, но, по размышлению, от нее решили отказаться — катамаран отлично вел себя и в слабый ветер, даря надежду на успешное преодоление сложной части маршрута. Вспоминалось, что Стив Фоссетт год назад тоже потратил на Северную Атлантику очень много времени, выйдя на график тогдашнего рекорда только на 10-й день пути — уже в Южной Атлантике.

Маневры возле Азорских и Канарских островов в поисках удачного ветра отняли немало времени — на рекордное прохождение отрезка Уэссан—экватор рассчитывать было уже нельзя, но все же оранжевый катамаран вошел в южное полушарие через 7 дней и 3 ч после старта, опережая рекордный график “Cheyenne” уже более чем на 500 миль. После экватора Пейрон, как и ранее Фоссетт, направился к берегам Южной Америки, чтобы дожидаться формирующуюся у аргентинских берегов мощную депрессию, способную, при удачном ходе дела, буквально “пронести” лодку едва ли не до середины Индийского океана (как раз нечто подобное проделал год назад Стив Фоссетт, молниеносно пролетев Индийский и Тихий океаны).

И началось!.. Расчет Бруно Пейрона и его команды оказался точным —

уже 4 февраля катамаран, подхваченный свежим ветром, понесся со скоростью 38 уз! 7 февраля яхта миновала м. Доброй Надежды, установив новый абсолютный рекорд на дистанции до этого мыса от о.Уэссан (и на дистанции от экватора — тоже), опережая в заочном состязании С.Фоссетта уже на 1790 миль. Средняя скорость лодки с момента старта превысила 20 уз. Стремительный бросок от берегов Аргентины к Южной Африке не обошелся без происшествий — гребень очередной волны разбил ветровое стекло перед рулевым постом. Массивный лист триплекса буквально разлетелся на куски, нанеся серьезную травму стоявшему на руле Лионелю Лемоншуа. Мужественный яхтсмен, тем не менее, нашел в себе силы через час после происшествия вновь встать на вахту и полностью отстоять свои четыре часа.

Это событие стало лишь предвестником неприятностей, обрушившихся на “Orange 2” в следующие дни. Почти сразу же после входа в Индийский океан вышел из строя радар. В этот раз Пейрон шел гораздо южнее, чем во время попытки 2002 г., и оказался вблизи зоны айсбергов. В ход пошла последняя ставка — инфракрасные бинокли. Как и в старые добрые времена парусных клиперов, на “Orange 2” каждую ночь выставлялся впередсмотрящий с таким биноклем в надежде вовремя заметить ледяную глыбу и уйти от удара — на скорости около 30 уз он мог стать фатальным для хрупких углепластиковых корпусов.

Последствия скоростной гонки в Южной Атлантике, однако, продолжали сказываться на судне. 10 февраля экипаж устроил самый настоящий “пит-стоп” в открытом океане, снизив скорость и устроив тщательный осмотр всех деталей яхты. Особое внимание уделялось парусному вооружению — и не напрасно: пришлось →





отремонтировать фаловый угол грота, начавший уже рваться, и крепление рельса бегунков грота. Подобную возможность — чуть снизить гоночное напряжение — дала гонщикам изменившаяся погода: холодный фронт, целую неделю гнавший катамаран на восток, размылся, следующая депрессия лишь формировалась и должна была подойти 11 числа. С ней яхта вновь стремительно помчалась к берегам Австралии, вселив в экипаж надежду на очередные рекорды — на дистанциях о. Уэссан—м. Льюин и м. Доброй Надежды—м. Льюин. 14 февраля яхта миновала второй из знаменитых мысов, очерчивающих собой “большой круг”, а уже 16 февраля, на 23-й день плавания, “Orange 2” достиг середины своего пути, на четверо суток опережая рекордный график “Cheyenne”. Вход в Тихий океан был драматичным — на лодке буквально в куски разорвало блок гика-шкота, причем один из его осколков серьезно поранил рулевого, стоявшего в 20 м от него, позднее катамаран едва не протаранил спавшего у поверхности кита, пройдя всего лишь в нескольких метрах от него.

Плавание в Тихом океане проходило почти спокойно (Бернард Штамм, например, сообщал: “На моей “Орег 60” идти со скоростью 30 уз — значит, чувствовать себя, как в бою. Здесь же на такой скорости я чувствую себя уверенно и безопасно.”), и на 25-й день пути яхта миновала Новую Зеландию, по-прежнему опережая график Фоссетта на четверо суток. В радиопереговорах Бруно Пейрон обозначил возможный срок прохода Горна — 25 февраля. Всего неделю на Тихий океан! Это казалось возможным — с северо-запада подходил очередной мощный циклон, способный быстро продвинуть лодку вперед по курсу. Надо заметить, что к этому моменту ее средняя скорость с момента старта составила почти 24 уз, а последние суточные перехо-

ды стабильно превышали 650 миль — это ли не основания для оптимизма! Он был столь высок, что полностью “затмил” усталость команды, что в своих переговорах с Большой землей неоднократно подчеркивал капитан яхты. Судно было в хорошем состоянии, прекрасно преодолевало высокую волну, и экипаж прилагал максимум усилий, чтобы выжимать из лодки все возможное.

Прогноз капитана оправдался — поздно вечером 25 февраля оранжевый катамаран обогнул мыс Горн, повернув “вверх по шарикю”. Погода была ужасная — сильно взволнованное море, ветер, беспрестанно менявшийся и направление, и скорость. Подстраиваясь под него, экипаж постоянно менял паруса, скорость яхты то возрастала до 34 уз, то падала до 22. Здесь, у мыса Горн впервые прозвучала цифра “50”. За 50 дней вокруг света... Возможно это или нет? Тогда в радиопереговорах Бруно Пейрон уклонился от прямого ответа, сказав, что пока своей задачей видит завершение плавания быстрее, чем за 58 дней. Он попросил закрыть тему, добавив, что подобный вопрос его раздражает. Тем не менее все понимали, что французский спортсмен хочет вчистую победить Стива Фоссетта.

Однако за столь быстрый проход трех океанов экипажу пришлось внести свою плату. В роли ее “сборщика” выступил большой кит, увернуться от которого на этот раз не удалось, и руль левого корпуса на скорости 30 уз врезался в него. Возможности спустить за борт водолаза и осмотреть поврежденное перо по погодным условиям не было, и яхта продолжала стремительно нестись вперед — к счастью, на северо-восток можно было идти левым галсом, снимая нагрузку с поврежденного руля. Это резко осложнило обстановку на борту, сработав как некий “катализатор” усталости, на которую наложилось чувство тревоги за состояние ру-

левого устройства. Требовалась передышка, чтобы осмотреть повреждение и дать хоть небольшой отдых команде. Пока же экипаж довольствовался оптимистичными рассуждениями Яна Перфорниса, одного из создателей судна: “Поскольку руль изготовлен из сплошного углеволокна, то не похоже, что он расколется на две части. Начавшееся расслоение внешнего слоя углеткани не должно расширяться или углубляться, затрагивая нижележащие слои. Поэтому я смотрю на ситуацию оптимистично”. Однако это были лишь слова — ко-



манде и ее капитану нужны были факты. А, судя по комментариям Бернарда Штамма, уверенности в рулевом устройстве у них не было.

Наконец в начале марта яхта вошла в зону очень слабых ветров у побережья Бразилии. Капитан командовал второй “пит-стоп”. Третьего марта на пару часов лодка буквально замерла на поверхности моря, пока команда тщательно обследовала ее конструкцию. Главной проблемой по-прежнему оставался руль. Тщательное изучение его повреждений



показало, что отслоился наружный слой углеволокна. Второй, лежащий под 45° к нему, и последующие слои по-прежнему являли собой монолитную конструкцию, что позволяло надеяться на лучшее (тем более что большую часть оставшегося плавания предстояло пройти левым галсом). По словам Пейрона, после завершения осмотра и ремонта, "...катамаран выглядел лучше, чем новый".

Завершив ремонт, экипаж вновь ринулся в погоню за рекордом. На тот момент опережение графика Фоссетта уже составляло более девяти суток, но прогноз выглядел менее оптимистично, чем год назад для американского яхтсмена: в этом районе Атлантики вначале ожидалось затяжные штормы, потом грозил сильный шторм — "монстр", как описал его Бруно Пейрон. Чуть позднее с борта яхты пришло другое сообщение, характеризовавшее ожидаемые погодные условия как катастрофические. Обозреватели вспомнили даже плавание О. де Керсесона двухлетней давности, когда гигантский тримаран заштилел посреди океана без пищи и воды. Однако вскоре после этого ситуация изменилась. "Условия неблагоприятны, но отнюдь не катастрофичны, как мы полагали всего три дня назад, — передал Бруно Пейрон 9 марта. — При ветре 6 м/с идем со скоростью около 17 уз, вся проблема в том, что направление ветра меняется слишком часто и непредсказуемо. Полагаю, мы сможем финишировать где-то между 15 и 17 марта. Вероятность завершить плавание за 50 дней? Ну, пока я оцениваю ее не выше, чем 50%..."

Средняя скорость катамарана тем временем продолжала падать, и к утру 11 марта опустилась уже до 22 уз, по-прежнему оставаясь много

ГИБЕЛЬ ТРИМАРАНА "IDEC"

6 июля 2005 г. известный французский гонщик Франсуа Жуайон побил продержавшийся 11 лет абсолютный рекорд пересечения Атлантики в одиночку с запада на восток. Его результат составил 6 дней 4 ч 1 мин и 37 с, что на 22 ч и 33 мин лучше предыдущего достижения Лорена Буаньона. В ходе этого плавания был также поставлен и рекорд 24-часового одиночного перехода под парусами — 543 мили.

К ужасу всех болельщиков, судно не смогло вернуться в родной порт. Утомленный гонщик заснул за штурвалом, и заслуженная яхта разбилась на камнях вблизи мыса Пенмарк-Пойнт. Яхтсмен спасен. Подробности читайте в следующем номере.

выше средней скорости "Cheyenne" год назад. Яхта продвигалась все севернее, миновала Азорские острова, где ее подхватили свежие ветры Северной Атлантики. Как только "Orange 2" оказался в зоне циклона, его суточный переход сразу вырос до 630 миль. Во избежание поломок, надо заметить, французский гонщик предпочел "не гнать лошадей". "В сложившихся условиях мы вполне можем развивать до 35 уз, — передал он с борта "Orange 2" 14 марта. — Но предпочитаем не разгоняться выше 30". Новый рекорд был очевиден — неясным оставалось лишь, насколько велико окажется превосходство команды Пейрона? Все же 50 дней — или 51? Этот вопрос, пожалуй, был единственным, который задавали себе все болельщики и обозреватели, а самые азартные из них, рассматривая погодные карты плавания "Cheyenne", говорили: "Эх, если бы сейчас в Атлантике так же повезло с погодой, как американцам, и вообще можно было бы финишировать за 48 дней"...

Но все это уже не имело никакого значения. Глубокой ночью 16 марта оранжевый катамаран миновал траверз маяка на о. Уэссан, задав новую планку своим соперникам: 50 дней 16 ч 20 мин и 4 с, показав среднюю скорость на кругосветной дистанции 22.2 уз!

Это потрясающее достижение, ставшее возможным благодаря трем

факторам: искусству судостроителей, построивших легкий и быстроходный, но одновременно прочный и надежный катамаран, воле и опыту Бруно Пейрона вкупе с его великолепным экипажем и, безусловно, мастерству синоптиков, выдавших спортсменам перед моментом старта точный прогноз на три недели вперед. Уроки Стива Фоссетта, продемонстрировавшего научное планирование рекордного плавания, французами были усвоены: результат "учителя" они превзошли ни много, ни мало — на 7 дней и 17 ч с лишним!

Что впереди? Пока все возможные претенденты на подобный рекорд отмалчиваются — слишком велик шок, вызванный потрясающим результатом. Можно лишь предполагать, что О. де Керсесон не намерен просто так расстаться с Кубком Жюль Верна, к тому же у него есть определенные обязательства перед спонсорами.

Планы же самого Бруно Пейрона выглядят отчетливее: он нацелен временно сменить гигантский катамаран на крохотную яхточку и принять участие в гонках класса "Mini 6.50", после чего испытать свои силы в одиночных рекордных плаваниях... на борту все того же "Orange 2"!

"Я уже трижды пробовал выходить на нем в одиночку и пока у меня все получалось", — скромно сказал спортсмен в интервью нашему журналу. Пожелаем же ему успеха... ☒



РОССИЙСКИЕ ДНИ КИЛЬСКОЙ НЕДЕЛИ



Как правило, Кильская неделя проходит в период сильных дождей и ветров, но этим летом (18–26 июня) приговор синоптиков был однозначным — штили. Уже во второй день судьбы четырежды переносили время старта первой гонки и только после долгих совещаний приняли решение: лишь классы “Yngling”, “Laser”, “Laser-radial” и “49-er” выйдут в море — на их дистанциях ветер достигал 3 м/с. Для участников остальных классов получился вынужденный выходной, а у гонявшихся ветер то исчезал совсем, то появлялся с той стороны, где его не ждали.

В этих непростых условиях российская сборная показала отличные результаты: мы первыми финишировали в классе “49-er” (Э.Скорняков, В.Зацаринский), в классе “Yngling” нашими стали и первое (А.Басалкина, В.Украинцева, Г.Лукашова), и второе (Е.Скудина, Т.Ларцева, Д.Крутских) места, в классе “Laser-radial” победу одержала Н.Иванова. Увы, этот успех Эдуарда Скорнякова оказался единственным — в итоге его экипаж занял лишь 26-е место.

По сумме пяти проведенных гонок двух первых дней в классе “Yngling” на первом месте оказался экипаж Е.Скудиной (11 очков), на втором — экипаж перешедшей из класса “470” В.Ильенко (12 очков), на третьем экипаж А.Басалкиной (17 очков). Наталья Иванова в “Laser-radial” поднялась на четвертое место в “золотом” флоте.

День следующий преподнес сюрприз: с утра задул устойчивый северо-западный ветер, и берег кильского яхт-клуба оживился. Затрепетали паруса, а по радиотрансляции дважды объявили о том, что все классы уходят в море. Но... ветер неожиданно скис и появился лишь три часа спустя только на двух дистанциях — “Laser-radial” и “470”. В “Laser” яхты растянулись по

дистанции, и даже на знаке острой борьбы не наблюдалось. В первой гонке Наталья Иванова смогла оставить за кормой яхты весь флот, но вот вторая гонка далась ей с трудом — ветер постоянно менял направление, и, выбрав после старта левый фланг, Наташа проиграла. На финише она была только десятая, но по сумме очков оказалась на третьем месте. Увы, потом она не смогла удержать свой успех, став в общем итоге лишь десятой. В классе “470” у мужчин лучшим был Дмитрий Березкин. В остальных классах гонки перенесли на следующий день.

Грозное небо предпоследнего дня соревнований вдохновило судей и участников, но тяжелая туча уплыла за горизонт, обнажая солнце — ветер стих, волна осталась. В классе “Yngling” и “Tornado” удалось провести три гонки. Короткая крутая волна и слабый ветер — большое место для экипажа Е.Скудиной, и их лодка “не шла”. После первого старта москвички повернули вправо, но ветер ушел на противоположную сторону дистанции — как результат, на финише Екатерина была только шестнадцатой. Во второй гонке ветер не превышал 1–2 м/с, после старта ее лодка упрямо уходила влево от стартовой линии, в то время как все остальные искали ветер у за-



падного берега. Второй знак москвички обогнули третьими, но после лавировки пропустили вперед семь яхт. В этой гонке ходовая тактика Влады Ильенко оказалась более правильной — она держала под плотным контролем соперников и успевала верно реагировать на малейшее изменение ветра. Как результат, финишный свисток первым прозвучал именно для ее экипажа. Для Кати Скудиной десятый приход поставил под удар общее лидерство, и прикосновение к победе отодвинулось...

Но третья гонка этого дня ее экипаж провел четко. Он пошел ва-банк после старта — никто не ожидал, что Катя выберет правый фланг. Ветер заходил с другой стороны, но Екатерина упорно держала устойчивый курс без ожидаемых поворотов. Ничто так не вдохновляет на победу, как оправданный риск — в итоге “Yngling” под номером семь первым пересек финишную линию. Влада Ильенко в этой гонке была только восьмой. Экипаж Анны Басалкиной шел ровнее — девятый, шестой и третий приходы. По сумме очков она оказалась четвертой, третьей была Сара Айтон из Германии, Е.Скудина — второй и лидировала В.Ильенко.

Все решал последний день сорев-

нований. Старт дали в слабый ветер — на левом фланге оставались экипажи А.Басалкиной и В.Ильенко. Западная часть дистанции снова стала счастливым выбором Екатерины Скудиной, захватившей лидерство. После прохождения второй марки ветер закил совсем, и уже почти не было шансов прийти на финиш в контрольное время. В этом случае гонка бы не засчитывалась, и общее первое место оставалось за Владой Ильенко. Но за сорок секунд до истечения контрольного времени экипаж Скудиной буквально ворвался на финиш — это была победа. По сумме очков В.Ильенко переместилась на второе место, Анна Басалкина — на пятое, третье отвоевал украинский экипаж Русланы Таран, серебряный призер Олимпиады в Афинах, на четвертом оказалась Сара Айтон.

В классе “Tornado” все победные оvationи, увы, предназначались экипажу из Германии — Рональду Гэблеру и Грюману Штрюкману. Только два очка уступил ему экипаж Андрея Кирилюка. Штилевая погода для него оказалась роковой. Вместо двенадцати здесь были проведены всего шесть гонок, в которых у Андрея были три первых, пятый и второй приходы. Третьими и четвертыми стали немцы

— Йоханнес Полгар и Тино Миттельмаер. Еще один российский экипаж — молодые ребята из Тольятти Алексей Чекрыгин и шкотовый Сергей Богаткин — заняли пятое место из 20 участвовавших экипажей. Фальстарт в третьей гонке определил итоговое место экипажа Сергея Джимбаева — он лишь двенадцатый.

Строптивная лошадка Дмитрия Березкина (класс “470”) не любит слабые ветра. В сильный же — он первый по приходам. На Кильской неделе Дмитрий поменял матроса — им стал Александр Зыбин. Их “притирка” длилась один день — после 12-го и 16-го приходов Д.Березкин финишировал в первой пятёрке. Общий итог — третье место (здесь в “золотом” флоте гонялась 31 яхта и 27 — в “серебряном”). На первом — двадцатилетний Мишель Андерсон Майтерлинг из США, на втором — Свин Костер из Нидерландов.

В целом, такое выступление российских яхтсменов на одной из крупнейших регат Европы — несомненная удача.

☒



ЧАЙНАЯ ЦЕРЕМОНИЯ ПО-ПИТЕРСКИ



■ Гоночный парусный сезон в Санкт-Петербурге традиционно открылся в июне приятным для всех яхтсменов «чаепитием» — Королевской регатой «Ахмад-чай», уже в пятый раз проводимый одноименной фирмой-импортером британского чая. К сожалению, число яхт на старте оказалось не так велико, как хотелось бы: большая часть лодок под флагом Речного яхт-клуба в приказном порядке была выведена на Неву — участвовать в праздничных мероприятиях, посвященных Дню России. В итоге на старт гонки заявила всего 41 яхта — это притом, что активная часть питерского гоночного флота составляет сегодня свыше 70 вымпелов*.

Вторая объективная проблема регаты — слабые ветры начала июня. Порой она проходила вообще почти в штилевую погоду, когда яхты чуть ли не дрейфовали по течению. Похожий прогноз был и на этот раз, но он, к счастью, не до конца оправдался.

Дистанция была обычной: треугольник с дополнительной петлей, старт, как и полагается, против ветра, финиш — по

ветру, под спинакерами. Длина дистанции — 10.5 миль для лодок первой группы и 7.3 мили — для всех остальных. Яхты были разбиты на шесть зачетных групп с двумя различными системами зачета: 1-я (яхты типа «Cetus» и «Interloper»), 3-я («Л-6») и 6-я («Santer») группы гонялись «по приходу»; 2-я (однотонники), 4-я (полутонники) и 5-я (четвертьтонники) группы — по системе RS-2000 (с коэффициентами А и В).

Параллельно с крейсерской гонкой на акватории Морского яхт-клуба проходили и соревнования юниоров в классах «Optimist», «Cadet» и «Zoom8» (на дистанцию вышли 34 экипажа). Правда, у «Каде-тов» и «Zoom8» численность флотов была крайне малочисленна — всего четыре и три экипажа соответственно.

У крейсеристов состязания начались довольно вяло — ветер был настолько слаб, что судьи даже думали отложить гонку, но буквально после самого старта он начал набирать силу. На такой короткой дистанции, как у «Ахмада», старт и первая лавировка решают очень многое, если не все — проиграв здесь, потом можно попросту не успеть отыграться. Зато при ровном старте гонка сулит азартную борьбу вплоть до последних метров, тем более что зачет в ряде классов идет по приходам. На все это накладывается определенная растренированность экипажа за зимний период, что создает разные коллизии, в основном связанные с постановкой спинакеров и поворотами под ними через фордевинд. Пожалуй, самый яркий тому пример на прошедшей регате — яхта «Коктебель», на втором знаке в плотной борьбе не справившаяся со спинакером при повороте через фордевинд и пропустившая вперед сразу двух соперников.

Одним из украшений нынешней регаты стала очень острая борьба, завязавшаяся

во второй группе между яхтами «Мария», «Дева» и «Аризона»: о ее накале лучше всего говорит тот факт, что исправленное время двух последних яхт совпало с точностью до третьего знака после запятой, в результате чего обе лодки поделили второе и третье места. Не менее жаркую схватку демонстрировали и яхты первой группы — здесь победила «Фортуна-2».

Увы, в очередной раз открытие спортивного сезона в морской столице России прошло незамеченным ее жителями — о прямой трансляции с грамотным комментарием (или хотя бы о нормальном сюжете) по нашему ТВ мы уже и не мечтаем.

С просьбой прокомментировать события на дистанции регаты мы обратились к победителю гонки — капитану яхты «Лилия» Дмитрию Вишталюку (получившей еще, заметим, и специальный приз «Самой элегантной яхте»). Вот что он сказал: «Для нас гонка прошла настолько спокойно, что было даже неинтересно. Стартовали вторыми или третьими, на первой лавировке пошли в нужную сторону, на знаке были первыми, под спинакером еще больше отъехали от остальных. Вторая лавировка — тоже правильная, объехали даже всю вторую группу, так первыми на финиш и пришли. Тихо, спокойно, без борьбы, напряга...»

К мнению Дмитрия присоединяется и Анатолий Лавровский (член экипажа яхты «Форвард»): «Может быть, имеет смысл проводить в рамках регаты не одну, а две-три гонки на более короткой дистанции. Это повысит спортивный статус, накал и зрелищность соревнований».

К сожалению, набранного «Форвардом» к финишу отрыва от яхт нашей группы оказалось недостаточно: нужно, чтобы они слабо виднелись на горизонте — у нас слишком высокий гоночный балл...» ☒

* Справедливости ради надо отметить, что такое количество яхт принимает участие лишь в Петербургской Парусной неделе. В регате «Ахмад-чай» стартуют обычно около 50 вымпелов.

- 1 группа:** 1. «Фортуна-2» (капитан С.Вихорев), 2. «Грёза» (К.Бойков), 3. «Ариэль» (Г.Степанов);
2 группа: 1. «Мария» (П.Тягин), 2-3. «Дева» (И.Калинин) и «Аризона» (К.Лебедев);
3 группа: 1. «Лилия» (Д.Вишталюк), 2. «Ника» (В.Манухин), 3. «Вела» (Л.Ефременков);
4 группа: 1. «Ариадна» (А.Калиниченко), 2. «Св. Варвара» (А.Евстафеев), 3. «Джина» (В.Татаринцев);
5 группа: 1. «Фиджи» (А.Никандров), 2. «КВАРТЕТ» (В.Алексеев), 3. «БАГИРА» (С.Темес);
6 группа: 1. «Велламер» (П.Алексеевко);
«Optimist»: 1. А.Железнов, 2. А.Москвичев, 3. М.Чегуров;
«Cadet»: 1. П.Богдановский, А.Крюков;
«Zoom8»: 1. М.Рудская.





100 МИЛЬ ПО ПРИКАЗУ

ВАДИМ МАНУХИН
ФОТО АВТОРА
И ДМИТРИЯ ВИШТАЛЮКА

■ 25—26 июня уже в пятый раз Ассоциацией яхт класса “Л-6” совместно с 81-м Спортклубом флота в Санкт-Петербурге была проведена “100-мильная гонка крейсерских яхт”, имеющая давнюю историю. Она проходила по традиционной дистанции со стартом у форта Обручев вокруг о. Нерва и финишем у маяка Толбухин. В этом году гонка была посвящена Дню работников Морского и Речного флота и в ней разыгрывались призы Морского Совета при Правительстве Санкт-Петербурга, а также переходящие Кубки, учрежденные Ассоциацией. В гонке, кроме яхт Ассоциации, как и раньше, могли принять участие другие классы крейсерских яхт.

В 10.30 утра 25 июня при свежем западном ветре с судейской яхты “Adventure” был дан общий старт гонки. Стартовую линию пересекли 11 “шестерок” и 3 яхты “однотонного” класса, разделенные на две зачетные группы. Синоптики сильно ошиблись — на весь день прогнозировали слабый ветер, вместо которого хорошо задуло уже с утра, а к вечеру пришел самый настоящий шторм. На многих лодках сразу же был взят первый риф. В середине дня ветер ослаб, но стал сопровождаться заходами и отходами, к вечеру пошел дождь. Первые яхты обогнули о. Нерва около полуночи и с попутным усиливающимся ветром понеслись к финишу. Лидировала “Мария”, за ней шла “Белая ночь” (обе — “ЛЭС-35”). В такой же последовательности они и пришли на финиш — первыми в общем зачете. Из “шестерок” первой остров в полночь обогнула “Лилия”, а за ней почти вплотную “Ника”. После Нервы обе яхты поставили спинакеры, после чего гонка для них началась фактически с “нуля”. Временами на попутной волне скорость достигала 13 уз, и через шесть часов обе “шестерки” также плотно финишировали, но на этот раз “Ника” на четыре минуты



была впереди “Лилии”. Через час с лишним финишный створ пересекла “Онега”, в острой борьбе опередив на последних милях “Былинку”, запоздавшую с постановкой спинакера. На многих яхтах оказались порваны паруса, но серьезных повреждений не было.

В этой гонке “Ника” удержала переходящий “Кубок 100 миль”, разыгрываемый среди яхт класса “Л-6”, а “Мария” впервые выиграла по результатам общего зачета переходящий “Кубок быстрой яхте”, затратив на дистанцию ровно 19 ч. Однако время английской шхуны “Клеймор” — 14 ч 48 мин, показанное на этой же дистанции еще в 1852 г., осталось рекордным.

Вот что рассказал нам после финиша капитан яхты “Лилия” Дмитрий Вишталюк: “Что касается нас, то эта гонка началась зимой: тогда мы добавили в фальшкиль около 500 кг свинца (в 1985 г. фальшкиль с “Лилии” отвезли на Кировский завод и выфрезеровали ради снижения водоизмещения и гоночного балла). Давно мы хотели это сделать, но все не решались. Еще мы заказали к этой навигации новый комплект парусов, в сумме его площадь на 10% больше предыдущей — трирадиальные грот и геную “под максимальку”, а также спинакер.

Погода преподнесла сюрпризы, точнее разочаровали синоптики. Все прогнозы обещали западный ветер 1—3 м/с с заходом к вечеру на северо-запад и усилением до 3—6. Если с направлением и захо-

дом у них все получилось, то с силой они промахнулись. Мы стартовали уже с рифами, ночью раздуло до 15 м/с, а на порывах, я думаю, были и все 20. После старта мы через часик разрифились — хотелось узнать, на что способна лодка с обновленной фальшкилой и с новыми парусами, и уже через два-три часа после старта из соперников рядом остались только “Ника”, “Мария” и “Белая ночь”. С “Никой” боролись до Нервы, обойдя ее на один кабельтов.

После огибания, как водится, все яхты “врубили” спинакера. Вот тут и началось самое интересное. Первые три часа средняя скорость у нас была 11—12 уз, но на волнах разгонялись еще круче. Пиковая скорость зафиксирована 14.7 уз — сами не верим!

Яхта выглядела, конечно, колоритно: палуба на баке шла вровень с уровнем воды, транец тоже, огромные буруны по сторонам, лодка вся дрожит мелкой дрожью и просто уезжает из-под ног. Адреналин выделялся изо всех щелей. Через два часа такого хода разлетелся в клочья новый спинакер (это была его вторая постановка), заменили на штормовой. На замену отпустили вперед “Нику” на полкабельтова, догнать уже не смогли. К финишу так и приехали на полкабельтова позади. Нерву мы обогнули в 0.20, финишировали в 6.15. От “Ники” мы отстали на несколько минут, а вот следующая “шестерка” пришла уже через полтора часа”.

Результаты 100-мильной гонки

Класс “Л-6”:

- 1 “Ника” (капитан В.Манухин),
- 2 “Лилия” (капитан Д.Вишталюк),
- 3 “Онега” (капитан Н.Бриллиантов)

Общий зачет:

- 1 “Мария” (капитан П.Тягин),
- 2 “Белая ночь” (капитан С.Голованов),
3. “Дева” (капитан И.Калинин)

Трепещет снасть, пятная снег бортов...

Десять лет назад в Сосново, которое когда-то было финским и именовалось Раута, возникла идея создать парусную команду под тем же названием — “Раута”. Теперь ее членам и тренеру мы обязаны не только многими победами на престижных международных соревнованиях, но и развитию детского парусного спорта, укреплению морских традиций в городе, который невозможно представить себе без белых треугольников на высоких мачтах. Корреспондент “КиЯ” Виктория Тютюнник обратилась к тренеру Сергею Семенову с просьбой рассказать о сегодняшнем дне спортивной команды, ее проблемах и перспективах.

— В этом году состоялся третий чемпионат мира в классе “Зум-8”. Расскажите об этом более подробно.

— “Зум-8” — это относительно новый международный класс. В мире он уже лет пять существует, а у нас в стране первые лодки появились только в начале прошлого года. В 2004 г. чемпионат проводился в Голландии, недалеко от Амстердама. Всего участвовали 43 девочки и 82 мальчика из 15 стран. От России было три спортсмена: один из Москвы и двое девочек из нашей команды “Раута”, которые и заняли первое место.

— И часто ваши ученики занимают первые места?

— Реже, чем хотелось бы, но достаточно регулярно. Однажды, было это, наверное, в 2000–2001 гг., в классе “Оптимист” спортсмен из нашей команды занимал на всех соревнованиях первые места. После такого уже не было. Но мне кажется, гораздо важнее, что всегда кто-то из членов команды в лидерах или в призовой тройке. Нам удается достаточно стабильно находиться на “поперечном” уровне.

— Победы больше обусловлены тренерской работой или какими-то способностями детей?

— Одно без другого невозможно. Я считаю, и, на этом построена работа у нас в команде, для того чтобы были результаты, нужны три составляющие. Во-первых, способный ребенок, потому что без его трудолюбия, упорства, умения концентрироваться результата не будет. Во-вторых, важны условия для подготовки и для участия в соревнованиях. И, в-третьих, необходим человек, который их организует. Без тренера первые две составляющие очень сложно реализовать.

— Ваши занятия отличаются чем-то от занятий на Западе?

— Очень сложно сравнивать, потому что стопроцентной информации, естественно, нет, но, скорее всего, мы даже

в чем-то опережаем их. Об этом говорит тот факт, что впервые есть чемпионка мира из России, и это наша Маша Руцкая.

— Кого вы считаете главным соперником?

— Сейчас активно ведется работа в Анапе. Есть хорошие гонщики в Таганроге, но основные спортсмены выросли и перешли в другой класс вместе со своим тренером, если так можно сказать, а классу “Оптимист” он стал уделять меньше внимания. Очень хорошая школа во Владивостоке. По крайней мере, периодически оттуда приезжают ребята, которые заставляют всех поднапрячься. По слухам, у них там работа налажена очень хорошо, есть условия: яхт-клуб, матобеспечение, есть кому работать. Проблемы у них возникают с приездом сюда — для этого надо много денег. Наши ребята сейчас вернулись с чемпионата России по “четверттонникам” и рассказывали, как у них там во Владивостоке построено дело: есть конкретные экипажи, которые постоянно тренируются, а каждые выходные проводят гонки, матч-рейсы, гонки флота и т. д. Я, может, ошибусь, но у нас только в последние годы что-то подобное начинает осуществляться. Те же самые “Фордевинд-регата”, Кубок “Квартета”.

— В чем специфика вашей команды?

— В настоящее время мы занимаемся только с двумя классами: самый маленький — “Оптимист” и “Зум”. По-моему, он удачно дополняет класс “Оптимист”. Чтобы было больше классов, нужны другие условия. Любое распыление сил, средств, естественно, приводит к уменьшению эффективности.

— И много детей у вас сейчас занимается?

— К сожалению, не так много, как хотелось бы: всего человек двадцать. Многие думают, что занятия яхтингом — это дорого, что далеко не так. К тому же, очень мало людей знают, что в Петербурге

есть парусные школы.

Занимается активно и достаточно серьезно много маленьких детей. Это тоже одна из специфик нашей работы. Пожалуй, только с прошлого года более старшие ребята стали оставаться в команде, именно благодаря классу “Зум”. До этого они уходили или переходили в класс “470”.

— Как много времени у ребят отнимают тренировки?

— Мы изначально договорились, что у нас есть один выходной день — понедельник, а все остальные дни — тренировочные. Грубо говоря, дети сами составляют расписание. Обычно стоит назначить определенный день, как у одного именно в этот день много занятий, у другого — иные уважительные причины. Весной были моменты, когда, вернувшись с соревнований, старшие догоняли сверстников в школе, а мелкие, наоборот, были на воде. У той же самой Маши Руцкой в этом году настоящих тренировок было очень мало — она завершала выпускной класс, готовилась к институту, но, тем не менее, выиграла чемпионат мира.

Конечно, есть и объективные сложности, но преодолеть их мелким помогают родители, а старшим нужно для этого прикладывать собственные усилия. Не всегда хватает и желания.

— У вас есть летний лагерь?

— Если лагерь — это какое-то стационарное место, куда регулярно команда выезжает, то такого нет. Хотя практически каждый год проводим месяц в каком-нибудь месте за городом, где команда занимается парусным спортом, ни на что не отвлекаясь. Как правило, две-три тренировки в день, спортивные игры и т. д.

— Как проходит тренировка?

— Дети приходят, переодеваются. Это очень важная, кстати, часть. Даже старшие с трудом определяют, что и как надеть, чтобы не было холодно или жарко во

время тренировки. Неправильно оделся — тренироваться нормально не сможешь. После этого они идут на берег и готовят матчасть. Ее нужно достать, привести в порядок, настроить. После этого — разбор, решаем, что и как будем делать на тренировке. И дальше проходит сама тренировка, всегда под присмотром тренера на катере. Сначала у детей, как правило, разминка, без которой нормальной гонки не получится. А дальше отрабатываем старт или какие-то командные действия, технику, все что угодно. После гонки убираем матчасть и проводим разбор.

— Для чего люди ходят в море?

— Я думаю не для чего, а почему. Скажу, как я отговариваю или, наоборот, агитирую заниматься парусом. Мне кажется, основное достоинство парусного спорта в том, что он требует не какого-то одного сверхразвитого свойства, качества, а “все-го понемножку”. Если ты не научишься правильно анализировать ситуацию, то не сможешь нормально гоняться, решать задачи, которые в гонках возникают. Если не будешь сильным, ловким, выносливым, то тоже не получится гоняться на высоком уровне. Ты можешь хорошо знать заходы, тактику понимать, разбираться, хорошо управлять яхтой, но, если не можешь ее подготовить, нормально

содержать и настраивать, то не достигнешь высоких результатов. А значит, вполне нормальные, а не какие-то выдающиеся люди могут добиваться высоких показателей. Думаю, этим и привлекает парусный спорт. С одной стороны, развивает очень разносторонне, с другой — позволяет добиваться результата, не имея заведомо развитых каких-то отдельных качеств.

Иногда родители, видя, как их дети после гонок начинают подавать протесты, защищаться, считают, что возникают конфликты. Но ведь и в жизни конфликты бывают, и нужно выходить из них. Так лучше это делать по правилам. А в парусном спорте они учатся как раз по правилам: и конфликтовать, и доказывать свою правоту.

В парусном спорте, даже если тебе не хочется дальше идти, ты не можешь бросить яхту, должен управлять ею, бороться с ветром и т. д. Мне кажется, это одна из основных особенностей парусного спорта, делает его притягательным. Плюс, конечно, борьба со стихией. Здесь ты соперничаешь не с понятными и предсказуемыми соперниками, а с природным явлением. Именно это увлекает и одновременно накладывает определенные обязательства.

— Участие в каких гонках вы считаете своим самым большим достижением?

— У команды есть три серьезных достижения: на чемпионате Европы гонщики в классе “Оптимист” вошли в шестерку сильнейших из более чем 200 участников, причем два года подряд; два раза ребята входили в состав команды, которая выигрывала кубок Европы по командным гонкам. Класс “Зум” пока менее развит, чем “Оптимист”, но все еще впереди. Может ли он заменить “Оптимист” — скорее всего, нет. “Оптимисты”, с особенностями своей конструкции, четырехугольным парусом, тупым носом, — это те лодки, на которых и маленькие дети, и новички, и опытные гонщики могут без проблем заниматься парусным спортом. Что-то подобное создать, мне кажется, просто невозможно.

— А как вы сами пришли в парусный спорт?

— Книжку Манкина “Белый треугольник” прочитал — и захотелось. Я ведь очень поздно пришел в парусный спорт. Может, поэтому мне все еще интересно этим заниматься.

— В каких гонках команда “Рауту” хотела бы принимать участие?

— Если честно — в Олимпийских играх. ☒



АТЛАНТИЧЕСКИЕ ЗАМЕТКИ

ВИКТОР ГУСЕВ, КАПИТАН ЯХТЫ «ФЛОРА»

Нашей «Флоре» — двадцать пять. Немало, но и не так уж много для кораблика, добротного построенного из тика и красного дерева на дубовом наборе. Юбилей мы отметили выходом в Атлантику: добрались за три с небольшим месяца до Тенерифе, погостили в пути в знакомых портах и вернулись в Санкт-Петербург. Без малого 7000 миль, по нынешним временам — вояж не грандиозный. Но большинство членов экипажа (всего в плавании на разных этапах участвовало 12 человек) в подобные походы прежде не ходили, для них многое было впервой.



Впечатлений хватит надолго. Воспоминаниями о некоторых эпизодах стоит поделиться, чтобы приобретенный опыт не остался втуне. Однако прежде — о самой яхте, ее послужном списке.

Будучи 14-метровым иолом с традиционными обводами корпуса, “Флора” рассчитана на команду из восьми человек. Отдельных кают под палубой нет, условия пребывания на борту особым комфортом не отличаются, хотя интерьеры и выполнены из красного дерева. Это — “Конрад-45А”, построенный на верфи имени Джозефа Конрада в Гданьске. Яхту относят к классу крейсерско-гоночных, но термин “гоночная” не очень-то соответствует конструкции и вооружению иола с короткими мачтами и обмерной площадью парусов всего 80 м². “Она хороший моряк”, —

говорят о подобных яхтах, и это определение наиболее точно. Известен случай, когда польские яхтсмены на таком “Конраде” выстояли при встрече в тропическом океане с огромной волной цунами. Грозный вал снес бизань-мачту, но люди, укрывшиеся в каюте, не пострадали.

Яхту оснащали по простейшей схеме без каких-либо патентованных устройств и “хитрых” дельных вещей. Один из лучших питерских яхтсменов Юрий Фунтиков утверждал: “Флора” — это Корабль! Сломать на ней что-либо способен лишь буйвол, у которого вместо головы пеньковый кранец”. Отмечу, однако, что слабые места на иоле имеются. Не совсем удачно сконструирован тросовый рулевой привод. Штуртросы и отводные ролики приходится периодически обновлять, не дожидаясь возникновения опасных ситуаций. Машинный отсек, расположенный под кокпитом, тесен, а обслуживание мотора требует истинной самоотверженности. Но с механиками нам не везло, да и со средствами на ремонт было туго, поэтому периодически “Флора” ходила как “чистый” парусник, с двигателем, игравшим роль балласта. В эти затяжные периоды выручали нас яхтсмены старой школы, вовсе не знавшие, что такое вспомогательный двигатель. Они были ядром команды, и лучших достижений яхта добивалась именно благодаря им. Я имею в виду успехи на регатах “Катти Сарк”, о чем в 1982–1985 гг. и позже рассказывалось в “Кия”, в газетах, на телевидении и радио. На международные регаты нас почему-то выпускали только в паре с “Новиком”. Капитаном этой яхты типа “Драко” ходил Борис Орехов. Экипажи дружили, оставаясь бескомпромиссными соперниками в гонках. Более ходкий “Новик” чаще всего финишировал раньше “Флоры”, но при пересчете результатов мы нередко оказывались выше него в финишном протоколе. Однако по-настоящему мы гордимся не победами и призами, а тем, что при выходах за рубеж и в гонках действовали безукоризненно — промахов и неудач нам бы не простили. Победы наши работали на обретение свободы отечественного яхтенного мореплавания. “Флора” и “Новик” приближали час этой свободы.

Все знают, какое время наступило позже. В годы ошарашивающих перемен иол пережил далеких от яхтинга



арендаторов и одного “смешного” временного владельца. Новые хозяева более чем сдержанно тратились на содержание яхты и выбирались из гавани не далее Маркизовой лужи. “Флора” старилась, рассыхалась и потихонечку гнила у бона, пока ее не приобрел Алексей Петрович Захаров. А вот он мечтал о дальних плаваниях, морских гонках и сразу же озабочился ремонтными проблемами, обновлением парусов, механизмов и приборов. Капитально отремонтировали палубу, рубку, внутренние помещения. Основные работы провели высококлассные мастера Владимир Новиков, Андрей Нюганен, Дмитрий Иванов. Хуже то, что серьезно заняться бортами им не довелось, что позднее не замедлило сказаться. Тем не менее владелец успел вернуть иол в яхтенный дивизион международного флота учебных парусников, в котором “Флору” уже стали забывать. Летом 2003 г. яхта прошла очень серьезную проверку штормовой Балтикой и дважды финишировала в гонках в первой шестерке яхт со спинакерами.

На очередную навигацию владелец намечил выход в Атлантику. Подоспевшее приглашение на фестиваль во французский порт Дуардене оказалось кстати и подогрело энтузиазм единомышленников, которых сплотила “Флора”.

Пока сохраняется визовый режим, от проверок при пересечении границ не уйти. О местных морских КПП не скажу ничего нового. Те же не оборудованные для стоянки малых судов причалы, те же люди в погонах, которым вечно не до какой-то там яхты в силу их занятости более важными “объектами”. По сумме шести стоянок (отход-приход) на трех КПП экипаж потерял целые сутки, хотя документы оказались в порядке и никаких нарушений выявлено не было. Затянувшееся пребывание в Балтий-

ске у причала для морских паромов, куда портовые власти поставили яхту, обернулось серьезным повреждением: на килевой качке из-за сильного волнения в гавани носовым продольным концом вырвало мощный полуклюз по левому борту вместе с куском обшивки. Проверки в Кронштадте вообще носят чисто формальный характер: когда яхта совершает заграничное плавание, ее все равно проверяют на КПП в Гавани Васильевского острова. Стоянка возле кронштадтского дебаркадера неудобна и тоже опасна. Проходящие мимо суда далеко не всегда сбавляют ход, разводят волну, которая бьет яхты о борт дебаркадера. Не только мы, приученные ко всему, маемся у таких причалов. Сюда же ставят иностранные катера и яхты, демонстрируя их экипажам своеобразие российского “гостеприимства”.

За этот поход яхта посетила десять зарубежных портов, и всюду можно было заметить изменения в иммиграционном режиме. Там, где прежде экипажи проверяли с пристрастием (а иногда их буквально “трясли” спеццы так называемой черной таможни), все выглядело по-иному. По крайней мере штатных check points нам не попадалось. Никто из офицеров иммиграционных служб или таможни нигде на борт не поднимался. Даже в Лиссабоне, где яхту поставили в таможенный бассейн Сан-Педросуш. Здесь, кстати, пришлось уплатить небольшую сумму официального сбора за фирменные бланки и труд офицеров, которые добрых полтора часа заполняли их в жарком, как сауна, офисе. Тогда же португальцы подтвердили, что никаких формальностей на отход не требуется. После комиссии мы перешли в соседнюю марину рядом с величественным памятником мореплавателям и благополучно простояли там два дня до очередного выхода в океан.

Конечно же, отсутствие видимой “опеки” не означало, что нам — обладателям действующих шенгенских виз — всюду обеспечен “зеленый свет”. Могли, к примеру, возникнуть вопросы в аэропортах при возвраще-



нии домой сменявшихся членов экипажа. Поэтому приходилось подстраховываться, разыскивать чиновников и объяснять им, для чего необходимы ненужные нормальным европейцам отметки в паспортах. Чаще всего чиновники шли навстречу, не экономя штемпельной краски. При всем том нельзя не отметить, что шенгенские визы для яхтсменов — великое благо.

В ночь на 24 июня мы, наконец-то, простились с Кронштадтом. На всем пути до Киля пришлось лавировать на переменчивых по силе и направлению ветрах. На подходе к Фемарн-Зунду отчет лага перевалил за 1000 миль. Когда до гавани Хольтенау в Кильской бухте оставалось рукой подать, стало ясно, что лавировка увеличила время планового перехода на двое суток. После десяти дней пребывания в море мы не могли себе позволить стоянку и в день прихода в Киль уже вошли в канал, внося 35 евро канального сбора. До захода солнца предстояло пробежать под мотором хотя бы половину расстояния между шлюзами на входе и выходе и встать к сваям на ночевку — в темное время суток яхтам ходить по каналу запрещено. Поэтому засветло мы перешли на противоположную сторону канала, вдоль которой тянется длинный ряд свай, и растянулись на концах между береговым пирсом и мощным бревенчатым свайным кустом, равным в обхвате баобабу. Мы никому не мешаем. Промежутки между сваями позволяют беспрепятственно обойти яхту с любой стороны. Стоять носом перпендикулярно оси канала спокойно — волна от проходящих судов почти неощутима. Яхта ос-

вещена стояночными огнями. Можно спокойно заняться ужином.

Но идиллии не получилось. В сгустившихся сумерках за сваи вдруг влетела какая-то шальная яхта и направилась в нашу сторону. Некто, стоявший на руле, видимо, был пьян, поскольку решил пройти между “баобабом” и “Флорой”. Идиотский замысел, естественно, не удался: яхта уткнулась штагом в наш мощный носовой, и ее, как пружинной, отбило назад. Но ночного “каскадера” первая неудача только распалила: играя реверсом, он вновь и вновь отходил и с разбега “бодал” носовой, и всякий раз отброшенная им яхта наваливалась на наш борт. Господи, избавь яхтсменов от таких любителей порулить!

На шлюзе экипаж пополнился двумя прибывшими из дома. В Северное море яхта входила с отливом и проливным дождем. Потеплело, но лета не ощущалось. Оно ждало нас в голландском Эймуйдене и Нордзеканале, ведущем в Амстердам. Но рассказ об этих местах отложим до захода в Голландию на обратном пути. Пока же, опуская детали лавировки, перенесемся к о. Уайт, за которым лежит Саутгемптон. Приближаемся мы к нему, ежечасно включая на минуту-другую электропомпу. В скором будущем течь доставит нам уйму хлопот и обернется ощутимыми затратами, что, кстати, не стало полной неожиданностью.

Дерево — отличный материал. Но деревянные корпуса рассыхаются на солнце, в теплых эллингах. Их рвет морозом, если из обшивки и узлов набора до холодов не выветрилась влага. Щели, вздутия приводят к течи. Временной — до забухания,



“втягивания” деталей на прежние места. А то и постоянной — до неотложного ремонта. Зимой “Флора” простояла в холодном эллинге, пересохнуть корпус не мог. Следовательно, подорвало его морозом. Перед отходом яхта забухала довольно медленно, так что в море мы вышли с “сырым” трюмом. Вскоре выяснилось, что надеяться на забухание не приходится. Течь прекращалась на стоянке, но в свежую погоду на ходу, когда связи корпуса начинали играть, поступление воды усиливалось. Конечно же, выходить в океан, не устранив причину этой напасти, было опасно. Корпусом мы решили заняться во Франции перед выходом в Бискайский залив.

В узкости и портовые воды мы

чаще всего входили в темное время суток, в чем, в общем-то, не было острой необходимости. Но считаю, что такая практика полезна даже для бывалых яхтсменов. Навигационные навыки без тренажа притупляются. А ведь практикой мы не избалованы. Новичков подобные ночные бдения избавляют от неуверенности в действиях, учат серьезному отношению к древним “навигацим” наукам, хотя на иных яхтах современных электронных средств судовождения хоть отбавляй. Тонкие, умные приборы выходят из строя, как хрупкие электрические лампочки, тогда как карты и магнитные компасы служат надежно.

Саутгемптон — главный глубоководный порт Великобритании в Английском канале, занимающий одну из прекраснейших природных гаваней мира, приспособленную для обработки крупнотоннажных судов. Как всюду в Англии, к яхтсменам здесь относятся великолепно, маринны вместительны и удобны. Нам предстояло знакомство с одной из них, но прежде требовалось преодолеть фарватеры, проходящие по акватории Southampton Water, знаменитой уникальными “двойными приливами”.

Однажды, в далеком 1982 г., “Флора” уже посещала Саутгемптон, что подтверждается не сакраментальной надписью “Здесь был Вася”, намалеванной на стенке дока, в котором яхта “отдыхала”, а наградным протоколом после штормовой гонки. Вспоминается финал, когда иол летел с попутным ветром по крутой волне, сбивая пенные гребни носом гротгика. Помню лихую работу рулевых, втроем переключавших штурвал, чтобы удерживать яхту на курсе, и спинакер, разлетевшийся в “лапшу” перед самым финишем. По правилам регаты входив в порт разрешалось только до захода солнца, чтобы в

темноте не иметь дела с коварными течениями.

Финишировав, завели штормовые паруса. В Соленте какое-то время пришлось побыть в роли спасателей: мы отводили от подветренных камней небольшую яхту, потерявшую руль. Ни у нас, ни у этой яхты двигателей не было. Маневрируя на крутой волне, “Флора” порвала три хлипких линя, поданных с яхты для буксировки. Наконец бедолаги смогли принять и закрепить наш “несгибаемый” якорный трос, и дело было сделано.

Серебряный приз за 2-е место в той гонке Виго—Саутгемптон вручала нам сестра королевы — ее Королевское Высочество принцесса Александра.

И вот наша яхта снова в порту “двойных приливов”. Нарастание высоты прилива здесь продолжается около 17 часов(!) и достигает 4.5 м. За этот весьма продолжительный период акватория обширной бухты принимает огромные массы воды еще и от впадающих в нее рек. С отливом вся эта масса устремляется к морю, образуя сильные, сложные по характеру течения. Именно с таким приливом, а затем и с неизбежным отливом “Флора” входила в Саутгемптон. Ветер еле тянул. Работал двигатель, но яхта продвигалась довольно медленно. Держались за бровку фарватера, где нам не угрожали ни мели, ни суда. К тому же, на грот-мачте вдруг отказал топовый огонь. Превратили мачту в “елку”, включив все другие огни, чтобы яхту воспринимали, как НЛО. “Хитрость” сработала: тут же, урочно урча могучим двигателем, появился огромный катер “Кост Гарда”. Начались вопросы. Когда англичане уяснили причину столь “своеобразной” комбинации наших огней, им захотелось выяснить, есть ли у нас план порта и где





мы собираемся остановиться. Из нашего отрицательного ответа на первый вопрос естественным образом вытекало намерение определить место стоянки “визуально” — по скоплениям мачт, которые “произрастают” только в маринах и яхт-клубах. На этом мы расстались, вполне довольные друг другом, но вскоре по корме опять заурчало. На этот раз к нам подваливал лоцманский бот. С него на “Флору” молча передали какой-то свиток, и катер сразу отвалил. Так на борту появился цветной план города и его портовой части, причем фломастером на нем было обведено не только место ближайшей марины, но и точки основных супермаркетов. Ясно, что свиток приплыл с подачи “Кост Гарда”. Такой вот сервис! Спасибо, Саутгемптон!

План ночью привел “Флору” ко входу в вместительную приливную марину “Океанская Деревня”, в глубине которой расположен Королевский океанский яхт-клуб. Утром яхту поставили возле офиса клуба. Место оказалось очень удобным, но довольно дорогим: около фунта ежесуточно за фут длины корпуса. Примерно столько же стоит литр дизтоплива.

С городом народ знакомился в ходе поиска офиса иммиграционной полиции. Чиновники нас вовсе не ждали, но прониклись нашим трогательным желанием заполучить их автографы в паспорта. Опять же — на день визи-

та в офис, но никак не на даты прибытия или предстоящего отхода.

Экипаж рассчитывал задержаться здесь на двое суток, чтобы посетить Лондон. Представляете, чем обернулась необходимость за день осмотреть его достопримечательности? Носились, “ускоряя шаг”, по Пикадилли и площадям, при этом о виски шотландского разлива, дегустация которого объявлялась наиважнейшей частью культурной программы, вовсе забыли.

В Английский канал выходили тихим солнечным днем, оставляя о. Уайт по левому борту. В проливе Соллент, как всегда, было множество парусов, скопления которых давали представление о дистанциях прибрежных регат. Нам же опять предстояла лавировка. На одном из галсов она вывела яхту на маяк Эддистон, от которого “Флора” в апреле 1984 г. в составе флота “Катти Сарк” стартовала на Канаду.

Эддистонский маяк возводился над россыпью опасных осыхающих скал, скрываемых в шторм волнами. Он стоит в 13 милях от Плимута и считается одним из самых изолированных в мире. Скала, служащая основанием, настолько мала, что на ней нет места для каких-либо других строений. Маяк перестраивался четыре раза, а первую башню с огнем в конце XVII в. возвел на собственные средства некий Уинстенли. Имя этого человека в одном из романов приводит Виктор Гюго. Завершив титанический труд, строитель воспринял на башне латинский девиз “Rax in Bello” (“Мир во время войны”) и поселился в ней сам, чтобы лично убедиться в несокрушимости своего детища. Гюго так завершает эту историю: “Предложение мира не всегда обезоруживало океан. Буря не замедлила явиться и унесла с собой маяк вместе с Уинстенли”.

“Флора” лавировала в водах, о которых романист оставил многочисленные леденящие кровь “лоцийные” заметки. Но в море полезнее освежить в памяти опыт яхтсменов. Та же книга Колса “Под парусами в шторм” содержит много практических советов, которые пригодятся и при лавировке на приливо-отливных течениях Английского канала, и при выборе вариантов путей в обход опасных скал.

Направляясь в океан или возвращаясь с океана, “Флора” всегда огибала о. Уэссан с внешней стороны. Проход Фур, отделяющий остров от материка, оставался загадкой. Входить в него даже в тихую погоду яхте без мотора и надежных приборов опасно: на лавировке при маловетрии из-за сильных течений запросто можно оказаться на камнях. Штормовые океанские ветры “закручивают” местные течения таким непостижимым образом, что шансы

аренда яхт и катеров по всему миру

СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС

WWW.SOLPAR.RU/KATER10

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

Сейшелы, Куба, Карибы, Таити, Канары
Малайзия, Таиланд, Австралия

Пора бронировать на осень 2005 года!

Греция, Лазурный берег, Турция,
Хорватия, Италия, Корсика, Майорка

От 1000 € за аренду всей яхты в Греции

КРУИЗЫ НА КАЮТНЫХ КАТЕРАХ

Не требуется даже прав
на управление автомобилем!!!

По рекам и каналам ФРАНЦИИ, АНГЛИИ
ИРЛАНДИИ, ГОЛЛАНДИИ, лагуна ВЕНЕЦИИ
оз. ЛОХ-НЕСС, оз. САЙМА (Финляндия)

Аренда катера на 6 человек от 1555€ в неделю

СВОЙ ФЛОТ В С-ПЕТЕРБУРГЕ

Аренда яхт - Финский залив, Ладога, Финляндия, Швеция

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

Участие в
трансатлантической
регате
ARC-2005

найти “свой” камень возрастают. Так что океанский путь в любом случае предпочтителен по соображениям безопасности, хотя Фур сокращает его на несколько десятков миль. На этот раз у нас на яхте имелась и исправный двигатель с запасом топлива, и хорошие приборы. “Флора”, миновав Английский канал, скользнула в Фур, чтобы до сумерек войти в узкий океанский залив Дуардене. Лавировать не пришлось. Шли под парусами, периодически включая двигатель. Видимость сохранялась хорошая. И все получилось, как

гавань вскоре оказалась основательно забитой. Сюда же встали украинский трехмачтовый корабль “Херсонес” и наш “Штандарт”. Шхуны швартовали кормой к причалам и молам так, что между бортами едва оставались просветы для кранцев. Суда размещались и с внешней стороны порта — у городской набережной, подавая носовые на рейдовые буи и бочки. Несомненно, что даже в эпоху паруса этот небольшой рыбацкий порт не мог собрать одновременно такой огромный флот. И это в Дуардене повторяется раз в два года

(возможно, здешние фестивали скоро станут ежегодными). А мы на своей Неве только один раз (в 1996 г.) приняли регату “Катти Сарк”, причем судов тогда гостило в Санкт-Петербурге в пятнадцать раз меньше...

Заорганизованности не чувствовалось. Более того, за дни стоянки мы так и не увидели официальных представителей оргкомитета или хотя бы офицеров связи. Скорее всего, последних на яхты не назначали. Тем не менее все шло чинно и гладко. Чартерные суда с туристами в назначенное время выходили в бухту для маневрирования на отведенных акваториях. Малые суда гонялись в гонках на коротких дистанциях.

Набережные да и все прилегающие к порту улицы с утра до ночи были забиты толпами гостей. Как принято, люди угощались за огромными столами под открытым небом, пели и танцевали. Самыми счастливыми выглядели дети и их четвероногие друзья — болонки, пудели, лабрадоры, которым перепали остатки блюд бретонской кухни, распространявшей сногшибательные запахи.

Общаться с приветливыми бесхитростными бретонцами нам помогал пожилой парижанин Реми, довольно хорошо говоривший по-русски. На фестиваль парусов он приехал, чтобы отключиться от однообразия столичной жизни. И, похоже, отключился, поскольку очень серьезно вникнул в наши проблемы по ремонту обшивки.



Окончание в следующем номере

нельзя лучше: до полуночи успели добраться до главной рыбацкой гавани.

За 24 дня с момента выхода из дома яхта прошла более 2000 миль (по лагу) и задерживалась на короткое время только в Амстердаме и Саутгемптоне.

Ночь и первую половину дня простояли без соседей, а вот после полудня картина начала быстро меняться. Из близкого Бреста, где накануне завершился другой представительный фестиваль, дружно потянулись парусники. Дул веселый бриз, суда входили в ворота гавани, не убирая парусов. В основном это были кечи, шхуны, бригадины, небольшие барки. По их виду можно было проследить особенности вооружения судов разных эпох. Не только стилизованных под старину, но и подлинно старинных. Поговаривали, что число выпелов достигнет 1500. По всей видимости, в таком предположении преувеличения не было. Внутренняя



Василий Галенко, штурман дальнего плавания. Фото автора и Евгения Штиля

постройка ладьи для похода “из варяг в персы”

В настоящее время в России, как и во всем мире, ширится интерес к истории. Все больше россиян задают себе вопрос — откуда мы и куда идем? Чтобы найти ответ на них, мы должны знать неоднозначное прошлое своей Родины. На это и нацелены планируемые мероприятия.

“РУСИЧ”

Идею пройти “из варяг в персы” поддержал сотрудник Российской Академии наук, ученый-реконструктор Олег Калеткин. Научный консультант — ведущий научный сотрудник Института российской истории РАН, академик Андрей Богданов. Экспедиция посвящается 625-летию Куликовской битвы (1380 г.) и памяти великого князя Святослава Игоревича, который княжил в Киевской Руси в 945–972 гг.

С середины февраля 2005 г. на верфи “Варяг” в Петрозаводске строится удивительная 15-метровая гребно-парусная ладья, получившая название “Русич”. Это аналог кораблей древних славян и викингов IX–XI вв. Возможно, на таких ладьях дружины князя Святослава Игоревича в 60-х гг. X в. разгромили Волжско-Камскую Булгарию и Хазарский каганат со столицей Итиль на Нижней Волге.

18 марта состоялась церемония закладки ладьи. Отец Василий — настоятель Екатерининской церкви в Петрозаводске — освятил закладную доску. Латунную пластину с именем

корабля закрепили на киле ладьи Олег Калеткин, Сергей Синельник и директор верфи “Варяг” Павел Мартюков.

Основой проекта судна послужила ладья (кнорре) викингов, которая была найдена при раскопках в Дании близ гавани Скуллелева в 1957 г. и известна как “длинное судно из Скуллелева № 2”. Гребно-парусная ладья “Русич” по своим размерениям близка к оригиналу викингов, построенному около 1000 г. (плюс-минус столет, как полагают археологи). Длина “Русича” — 15 м, наибольшая ширина — 4.1 м, осадка — 1.5 м, водоизмещение — 11 т. На восьмом от киля поясе клинкерной обшивки у основания стрингеров на бимсах настелена сплошная палуба. Над ней по бортам устроены семь пар портов для весел. В середине судна на подъемной мачте крепится прямой парус площадью 50 м². На третьем от ахтерштевня шпангоуте правого борта крепится традиционный выносной руль. Острый нос и корму ладьи венчают изогнутые штевни с головой дракона (в носу) и его хвостом (в корме).

Спуск судна намечен на конец



июля этого года. В начале августа экипированные под старину мореходы отправятся в далекий путь. Маршрут будущего похода проложен от пристани Старой Ладogi до южных берегов Каспийского моря в Иране (Древней Персии). Он пройдет традиционным для Древней Руси судходным маршрутом, на котором впоследствии появились каналы, плотины, водохранилища: Петрозаводск — Онежское озеро — р. Свирь — Ладожское озеро — Старая Ладога — возвращение по Свири в Онежское озеро — р. Вытегра — Волго-Балтийский канал — Белое озеро — Рыбинское водохранилище — канал им. Москвы — р. Москва — р. Ока —

р. Волга до Астрахани, где начнется морской участок исторического похода.

Параллельно ходу ладьи по Волге по берегу будет двигаться группа конников — аналог древнерусской конной дружины. Любопытно, что подобную идею — совместного движения судна и конной дружины — использовали турки в период первого в истории военного противостояния России и Турции в 1569 г. Тогда турецкая конница от Азова двинулась вверх по Дону в сопровождении сотни галер, которые намеревались дойти до Волги. Однако, столкнувшись с трудностями волока галер на водоразделе Дона и Волги, турки отказа-

лись от покорения Астрахани и всего Хвалынского моря — так прежде назывался Каспий.

Но есть еще то, что составляет особую ценность проекта: на протяжении всего путешествия сам корабль, мореходы на нем, а также ратники конной дружины “погрузятся” в живую историю. Весь их быт в походе, от одежды до пищи, будет идентичен быту Древней Руси IX–XI вв. Полное отсутствие современных вещей, атрибутов делают проект уникальным и особо ценным в культурно-историческом плане.

Участники проекта на стоянках, рядом с центрами современной цивилизации, предполагают принимать

→



Штаб экспедиции приглашает всех заинтересованных лиц, а также организации и предприятия к совместному сотрудничеству.

Наши координаты:

ladja-2005@mail.ru, sinelnik1974@mail.ru,
тел. 755-1038,8+916-526-4482, факс 959-4203.

Строитель судна “Русич”: ЗАО “Варяг”, 185110, г. Петрозаводск, Прионежский район, дер. Ужесельга, ул. Центральная, 30, тел. (8142) 733-580.

В поход приглашаются мужчины. Стоимость пребывания на ладье — 3 тыс. долл. в неделю с обеспечением одеждой, оружием и снаряжением (по раскладке неделя — как раз участок пути от одного крупного пункта до другого с субботы по субботу).

Научный руководитель экспедиции А. П. Богданов



НАВИКОМ

**СПУТНИКОВОЕ ТВ
И ИНТЕРНЕТ
НА ВАШЕЙ ЯХТЕ**

КОНСУЛЬТАЦИИ
СПЕЦИАЛИСТОВ



www.navicom.ru



**НЕ ПРОПУСТИТЬ
МАТЧ ЛЮБИМОЙ
КОМАНДЫ!**

Тел.: (095) 730-2140

гостей. В городах на маршруте, прежде всего в Старой Ладогe, Череповце, Москве (Коломенском), Нижнем Новгороде и ряде других, будут проводиться историко-культурные фестивали с участием местных исторических клубов, встречи, выставки, лекции и даже международные семинары, посвященные связям Древней Руси с сопредельными странами. Все желающие смогут ознакомиться с древнерусским бытом, отведать блюда старинной кухни, узнать секреты боевого мастерства древних славян, увидеть настоящее снаряжение тех времен, услышать музыкальные произведения, священные и героические предания этой эпохи. По окончании похода его участники соберут полноценный фото- и видеоматериал и сделают фильм.

За два месяца хода на веслах и под парусом ладья "Русич" пройдет более

бытие из Ирана в Астрахань.

Главные цели этого необычного действия — показать возможности древнего судна X в., способного пройти сложным, даже по теперешним меркам, маршрутом и доказать реальность торгового пути, соединявшего Европу с "Великим шелковым путем" за одну навигацию. Это даст ученым разных специальностей экспериментальный материал для научного анализа особенностей развития историко-культурных связей славянского мира.

В дальнейшем инициаторы проекта планируют, с учетом опыта плавания "Русича", построить несколько древнерусских судов, чтобы затем пройти морскими путями русских поморов в западном и восточном направлениях. Они проложат курсы до Амдермы и "златокопящей Мангазеи", посетят Шпицберген, порты

4500 км, из которых 1500 км — по Каспию с заходом в порты четырех сопредельных государств: Казахстана, Азербайджана, Туркменистана и Ирана.

Выход из Петрозаводска от верфи "Варяг" до Старой Ладогы намечен на 3–4 августа 2005 г.; 6–7 августа — официальный старт из Старой Ладогы, а уже 4 октября — при-

Норвегии, Дании, Англии и Исландии. Конечной целью плаваний станут Гренландия и Америка. Возвращение из этого похода планируется через Средиземное, Черное и Азовское моря.

Одновременно с "заморскими" плаваниями ладей будет выбрано место для обустройства "живого" музея Древней Руси под открытым небом. В нем будет воссоздан быт и уклад жизни древних славян домонгольского периода (IX–XI вв.). В нем энтузиасты из числа добровольцев попытаются жить при полном отсутствии вещей и удобств современного быта. Такая реконструкция жизни древних славян привлечет в музей множество гостей. ☒



МОТОРЫ и КАТЕРА



ГРЕЧЕСКАЯ "DRAGO" ЦЕННОСТЬ

КАТЕРА



КРЕДИТ
СЕРВИС
ГАРАНТИЯ

ЭХОЛОТЫ И НАВИГАТОРЫ

ЗАГРУЗКА КАРТ

РУССИФИКАЦИЯ
РОЗНИЦА, ОПТ

HUMMINBIRD
GARMIN
INTERPHASE
SEIWA



НАЙДИ

СЕБЯ



Санкт-Петербург ул. Седова, д. 11А
тел. (812) 320 1771 www.frankardi.ru

ЯХТА “ВАРЯГ”

Владимир Мигачев

К тридцатилетию

Жарким июльским утром 1996 г. у причальной стенки старинного шведского города Карлскрона выстроились яхты из разных стран, прибывших на парусный фестиваль “Baltic Sail”, среди которых была и яхта “Варяг”. На его фалах под красными развевались не только гостевые флаги, но и разноцветные вымпела, свидетельствующие об участии экипажа в международных парусных регатах.

Его кедровый корпус, покрытый лаком, блестел под лучами утреннего солнца и отражался бликами на спокойной воде. Внешний вид вызывал восхищение у иностранцев, гуляющих вдоль пирсов — они-то уже давно перешли на пластиковые корпуса. Мне захотелось больше узнать о яхте, которой тогда исполнилось только 22 года и которая легко обходила “шестерки”, отличаясь от них острым форштевнем, более высоким надводным бортом и покато́й рубкой. Даже в то время мало кто знал, какую роль “Варяг” сыграл в развитии российского яхтенного судостроения.

Капитан яхты Валентин Гуторов пригласил меня на борт. Я спустился в кокпит и вошел в рубку — внутри яхта уже не выглядела так богато, как снаружи. Размещение коек и шкафчиков было таким же, как и на многих “шестерках”, но каюта все же казалась просторной и удобной. Форпик не был завален парусами, штурманский стол, оборудованный всеми необходимыми приборами для решения навигационных задач, позволял вести прокладку курса независимо от условий плавания.

— У тебя просто шикарно, — сказал я Валентину.

— Старались, — уклончиво ответил он. — Нам пришлось многое переделывать. Хорошие мысли приходят со временем.

— А кто до тебя командовал яхтой?

— Первым капитаном на ней был Анатолий Степанович Коновалов, потом Игорь Дементьев, а вот теперь я.

— Расскажи мне историю “Варяга”, — попросил я Гуторова.

Валентин уселся за полированный стол, угостил кофе и стал рассказывать: “Шел 1973 год. Прошло всего десять лет с момента спуска первой “Л-6”. К этому времени Ленинградская экспериментальная судовой верфь построила более полусотни яхт, которые разошлись по всем морям Союза и состави-

ли основу тогдашнего крейсерского флота. В процессе парусных соревнований на Кубок Балтики выявились недостатки, характерные для яхт этого класса — недостаточная обитаемость, трудность управления на попутной волне и ряд других. Появились первые “тонники” таллинской постройки, у которых отсутствовали многие недостатки “шестерок” — в частности, перо руля было отделено от киля. Новые проекты появлялись и в Польше, где серьезно занимались постройкой и совершенствованием яхт. Виктор Чайкин — главный инженер судовой верфи — тоже думал об этом, работая над старыми чертежами Анатолия Киселева. В процессе модернизации ему хотелось сохранить обводы “шестерки”, площадь парусности, прочность корпуса, улучшив ее мореходность и обитаемость. Все началось с постройки яхты “Амур”, на которой увеличили высоту надводного борта — лодку стало меньше заливать волной, но несколько увеличился дрейф. Это, впрочем, компенсировалось при прокладке, поэтому “Амuru” тогда не было равных в гонках.

В 1973 г. по решению ЦК Комсомола одну из крейсерских яхт Ленинграда решили направить на соревнования в Польшу. Капитаны А.Коновалов и Б.Кришталь оказались “невъездными”, поэтому назначили сборный экипаж во главе с В.Домогатским. Яхта вернулась из похода с большими повреждениями, что очень расстроило и Коновалова, и Кришталь. Они попросили тренерский совет назначить их экипаж на новую яхту, спуск на воду которой был намечен на весну 1974 г.

Валентин Гуторов мог многого из истории яхты не знать, потому что служил в те годы в ВМФ и только начинал серьезно заниматься парусным спортом. Позднее о рождении яхты “Варяг” мне рассказал Борис Кришталь: “Нам с Коноваловым стало ясно, что, несмотря на хорошие ходовые и мореходные качества яхт “Л-6”, необходимо думать о даль-



нейшем развитии их конструкции, — вспоминал он. — Мы предложили сделать новую модель “шестерки”, которая по конструкции была бы ближе к “Алькору”. Нас поддержали В.В.Чайкин, А.Б.Карпов и инженер-судостроитель Б.В.Мирохин.

Главными конструктивными изменениями стали плавниковый киль и перо руля, отнесенное в корму и защищенное скегом. Это меняло гидродинамические характеристики корпуса, которые совместно с улучшенной аэродинамикой парусов должны были улучшить ходкость лодки. Коновалов сказал мне: “Боря! Занимайся гидродинамикой, а парусами — я сам”. Для улучшения устойчивости мне хотелось иметь свинцовый киль. Свинец нашли от фальшкилей списанных яхт “Л-4” и “5,5”, а выполнить отливку удалось на заводе “Севкабель”, где я сам раньше работал. Форму для отливки сделал член нашего экипажа В.Кузнецов. Была изменена и форма рубки. Ее сделали пологой, отличной от традиционных “шес-

терок". Она впоследствии и перешла на последующие яхты типа "Алькор".

В процессе рождения яхты возник спор относительно штурвального управления. Наличие штурвала выглядело несколько необычно для яхты такого класса. Опыта проектирования и установки его не было, и предварительные расчеты оказались ошибочными при выборе передаточного числа. Яхта строилась в большой спешке, времени на испытания не оставалось: на старт первого этапа Кубка Балтики ушли практически прямо с верфи. Коновалов ругал колесо и приказал заменить на традиционный румпель. Так "Варяг" по сей день и ходит — без штурвала".

При проектировании яхты была увеличена ее ширина, что, однако, не дало положительного результата. Лодка стала похожа на яйцо, где острая часть форштевня скатывается к тупой корме. Это заметно, если посмотреть на яхту сверху, — тогда кажется, что корма сливается с носом. Одним из следствий подобной формы стала большая чувствительность яхты к изменению дифферента.

В ходе гонки на первом этапе Ленинград—Таллин ломалось практически все, что могло. Перешли на румпель, меняли шкотовые лебедки, варьировали парусами, изменяли натяжение штага и вант. Шла борьба за скорость на разных курсах и в результате кропотливой настройки "Варяг" все же смог получить преимущество, медленно настигая претендентов. Результат был ошеломляющим: яхта оказалась великолепно настроенной на ветер 2—3 балла и шла тогда, когда другие яхты стояли. В это невозможно было поверить — корпус тек, как решето, а мы двигались вперед, обгоняя "шестерки". Коновалов рвал и метал. Он сидел на руле, смотрел на паруса и матерился. Шкотовые, вцепившись в веревки, ждали очередной команды, а вторая часть экипажа выливалась за борт воду ведрами.

На Кубке Балтики 1974 г. впервые был дан "океанский этап". Яхты должны были примерно 70 миль идти вне видимости берегов и найти точку, где стояло главное судейское судно. "Варяг" вышел на него первым: сказалась работа штурмана, который вел прокладку курса, и команда трюмных, которая вела борьбу за живучесть. По общему итогу гонок "Варяг" тогда получил приз самой быстроходной яхты.

После похода на Балтику на лодке требовалось устранить недостатки, выявленные в процессе плавания. Корпус продолжал течь, палубный настил вспух, обнажив ржавые стальные шурупы. Коновалов расстроился и принял предложение перейти на работу парусным мастером в яхт-клуб Кировского завода.



"Варяг" оказался брошенным и стоял полузатопленным в рабочей гавани Центрального яхт-клуба. Тогда тренерский совет решил передать яхту Игорю Дементьеву, а старшим помощником назначили Валентина Гуторова. Осенью ее подняли на берег, а весной перевезли в здание недостроенного теплового эллинга, который тогда не имел ни ворот, ни окон, ни пола. Считалось, что для проведения ремонта достаточно крыши над головой.

Экипаж подобрался толковый и деятельный. Составили перечень работ и приступили к делу. Разобрали крепление килевой балки, с помощью электрорубанка убрали почти 250 кг свинца и полностью очистили корпус от старой краски. Большая часть крепежа проржавела и требовала замены на нержавеющую сталь. К лету возникла острая проблема в сухом дубовом бруске. Этот сложный вопрос решили быстро и просто — на одной из лесоторговых баз нашли необходимый дубовый брус, из которого и изготовили новую килевую балку.

К июлю 1975 г. все основные работы были завершены. Игорь Дементьев принял решение пойти на Ладожское озеро для проверки корпуса и оценки условий оби-

таемости. Результаты плавания показали, что двигатель работает плохо, не хватает мест для круизного плавания и требуется перепланировка каюты.

Переделки продолжались еще два года. Экипаж заменил палубу, изготовил новое перо руля и скег, приобрел и установил новый двигатель, реконструировал интерьер и выполнил многие другие работы. Этими работами занимались М.Корнев, А.Хайт, В.Иванов, Ю.Дербуш и др. Благодаря им яхта "Варяг" снова стала достойным соперником именитых "шестерок" в соревнованиях на Кубок Балтики 1977, 1979 и 1980 гг.

Неожиданное приглашение принять участие в гонках крейсерских яхт на Кубок Черного моря пришло в яхт-клуб в середине 80-х гг., где было воспринято в качестве юмористического послания. Метр парусных гонок Дмитрий Коровельский смеялся, Игорь Дементьев — соображал. Вокруг Европы идти долго и далеко, но идти внутренними водными путями по Волге и Дону не представляло проблем. Дементьев "уломал" руководство ЦЯК, и тогдашний директор В.Яковлев дал "добро" на дальнейшее спортивное плавание. Яхту краном погрузили на контейнеровоз класса "Волго-Бал" и отправили в порт Ростов-на-Дону. Сопровождали ее три члена экипажа во главе с Кириллом Кудряшовым — помощником капитана.

В Ростов пришли с опозданием. Капитан летел в Ялту, хотя старт регаты планировался из Сочи. Кудряшов спустил яхту на воду, вооружил и направился через Дон в Азовское море на встречу с И.Дементьевым.

На старт в Сочи, конечно, опоздали, про заход в Ялту во-



Quick



- ЯКОРНЫЕ ЛЕБЕДКИ
- ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА
- БОЙЛЕРЫ
- АКСЕССУАРЫ



Информация о дилерах на:
www.moreman.ru

НАШИ МАГАЗИНЫ:
г. Москва, ТЦ "Экстрим", ул. Смольная д. 63б, 1-й эт., пав. Б1
г. Москва, ТЦ "Спорт-Хит", Сколковское шоссе, 31, 1-й эт.
г. Долгопрудный, ул. Набережная 22, яхт-клуб "Аврора"
ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН: www.moreman.ru
Телефон единой справочной службы: (095) 101-3362

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

обще умолчали, и все грехи свалили на речное пароходство. Комиссия долго не упиралась, яхту оперативно обмерили и отправили в гонку. Погода стояла шикарная: днем солнечно и жарко, штиль. Ветер начинал задуть только к вечеру, когда жара спадала. Рядом с яхтой резвились дельфины, дразня экипаж и капитана. Борьба за победу оказалось не просто — не хватало знаний местных условий, поэтому "Варяг" занял только четвертое место.

Встреча в родном городе была отмечена с большой помпой и осталась в памяти тех, кто принимал участие в этом необычном плавании.

Начало 90-х гг. ознаменовалось повальными походами на Запад. Людям хотелось увидеть иной мир, отличный от того, в котором жили. Иностранцы, как нам показалось, мало отличались от нас, но возможностей у них было куда больше. В парусных фестивалях "Baltic Tradition", а затем "Baltic Sail" яхта "Варяг" активно участвовала сначала под руководством И.Дементьева, а с 1993 г. — под командой В.Гуторова, который получил права яхтенного капитана и стал ее командиром.

Советские яхты, построенные в стиле "ретро", вызывали достаточно большой интерес у западных яхтсменов. Так, в 2000 г. "Варяг" пошел в Брест для уча-

стия в Всеевропейском слете деревянных парусных судов (яхтой в этом походе командовал И.Дементьев, а помощниками были яхтенные капитаны М.Корнев и В.Сергеев). Интересно — в приглашении французы потребовали фотографию яхты, чтобы убедиться в том, что она деревянная. Переход яхты по Балтийскому морю до Хольтенау занял шесть суток, выходу в Северное море предшествовала короткая стоянка в Куксхавене.

Прогноз погоды не радовал. Ожидалось усиление ветра до штормового, но капитан принял решение отправиться в путь. Прихватило у Фризских островов — ветер достиг силы 8—9 баллов от северо-востока. Поставили штормовые паруса, матросы привязались страховочными поясами. Яхту сильно валило на борт, а высокие волны сбивали с курса. Иногда казалось, что скоро наступит "конец света". И.Дементьев вспоминал: "Шарахнуло так сильно, что обломился один из шпангоутов. Я думал, что яхта потечет, но конструкция выдержала. Видимо, Бог был с нами".

...В 2005 г. яхте "Варяг" исполняется 31 год. Меняется жизнь, меняется экипаж, но у руля судна, которое по-прежнему ежегодно ходит в море и принимает участие в парусных соревнованиях — старые капитаны И.Дементьев и В.Гуторов.





ЯХТ-КЛУБЫ ХЕРСОНА ВЧЕРА, СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

Не знаем, как дела обстоят в западной части страны, но и в приморских Одессе или Херсоне, и в потрясаемой политическими битвами украинской столице жизнь до странности напоминает нашу, родную: те же устремления, те же подходы, те же проблемы... Да и люди те же, и говоришь с ними на одном языке — и в переносном, и в прямом смысле этого слова, поскольку многие предпочитают общаться на русском. (Некоторую сложность могут представить разве что уличные вывески и объявления на государственном языке, но их смысл доступно растолкует любой прохожий).

Жизнь на воде тоже очень схожа и развивается практически в том же направлении, проходя те же “знаковые” этапы, что и в России — пусть кое в чем и с небольшим отставанием, зато более “ровно” от региона к региону. Показательной иллюстрацией этому может послужить наше недавнее посещение яхт-клубов и марин Херсона и его окрестностей, состоявшееся во многом благодаря содействию нашего украинского коллеги Сергея Полищука — главного редактора родственного “КиЯ” журнала “Шкипер”.

Херсон — крупный портовый город на Днестре, имеющий прямой выход к Черному морю, и во времена

Для посещения Украины виза россиянам не нужна, но все атрибуты поездки за границу в наличии — паспортный контроль, таможня, обмен валюты... Впрочем, вскоре после прохождения необходимых формальностей чудесным образом забываешь о своем статусе иностранца.

СССР этот регион всегда входил в число крупнейших водно-моторных и парусных центров страны. Кстати, в семидесятые годы город судостроителей, речников и моряков дважды становился базой для проведения традиционных соревнований на призы “КиЯ”. Херсон регулярно “поставлял” журналу увлеченных и знающих авторов по морской тематике.

Малый флот Украины, как и российский, изрядно потрепали перестройка и последовавшие за ней политические и экономические пертурбации. Жесткие законы рынка сместили многие жизненные приоритеты, заставив отказаться от увлечений, тем более дорогостоящих, в угоду банальному выживанию. Впрочем, в последнее время жизнь понемногу налаживается, и, как и у нас в стране, можно уверенно говорить о возрождении интереса к спорту и отдыху на воде.

Конечно, о прежних масштабах речи пока не идет — в массе народ живет все же небогато. Тысячи “дюралек” советских времен доживают

свой век на берегу, а то и вовсе проданы на металлолом. Однако наиболее активная прослойка яхтсменов и водномоторников старой формации не сдавала позиций даже в самые тяжелые времена, а к немногочисленным “новым украинцам” с миллионными доходами стал присоединяться нарождающийся средний класс. Катера, мотолодки и парусные яхты возвращаются на Днепр и днепровские лиманы, все активнее заявляет о себе малое судостроение Украины, продукция которого опять начала появляться и на страницах “КиЯ”. В частности, по приглашению местной компании “Lagoon Royal” мы приняли участие в ходовых испытаниях моторных яхт “Мартин” (см. “КиЯ” №196) и “Lagoon 52 HTS” — тестовый отчет читайте в этом номере на стр. 26.

Смешением старого и нового малый флот Украины во многом напоминает российский, и здесь тоже бросается в глаза отсутствие некой “золотой середины” — у нас возникло знакомое чувство, будто представители разных поколений, значительно

отличающиеся и уровнем доходов, и менталитетом, даже на воде существуют каждый в своем закрытом мирке, мало общаясь между собой. Отражается такое расслоение “водного” сообщества и на яхт-клубах с лодочными стоянками.

Ярким примером марины “старой формации” является яхт-клуб Херсонского судостроительного завода.

И клуб, и завод, и относящийся к нему крупный жилой массив под названием “Корабел” расположены на большом днепровском острове и по сути представляют собой нечто вроде “города в городе”. Сегодня клуб судостроителей мало чем отличается от подобных ему ведомственных российских организаций — если сравнивать, например, с Питером, то пер-

вым делом приходят в голову параллели с “Балтийцем”, “Ленинградцем” или Центральным яхт-клубом — большая, но не слишком-то ухоженная территория, обилие разномастных, построенных из случайного материала сооружений. Подавляющее большинство лодок — весьма почтенного возраста, бросается в глаза обилие самоделок. Увы, многие из →

Яхт-клуб Херсонского судостроительного завода



Любители старины могут купить и любовно отреставрированную “Стрелу”.



Ветеран Херсонского яхт-клуба Борис Георгиевич Логвиненко



Здесь в скором времени появится современная марина “Парусов Украины”



Эта 16-метровая деревянная яхта, построенная компанией “Паруса Украины” — первый “постоялец” будущей марины — для окончательной отделки и дооборудования будет отправлена в Польшу



“Украинский ботинг во многом повторяет российский путь — пусть и с некоторым отставанием, зато не со столь явными межрегиональными различиями,” — считает главный редактор журнала “Шкипер” Сергей Полищук.

них явно давно заброшены. Новомодных дорогостоящих посудин мы в нем не увидели.

Однако признаки жизни все же наблюдались — экипажи нескольких парусников, стоящих на кильблоках, готовили их к предстоящей навигации. Повстречали мы в клубе и одного из старейших херсонских яхтсменов Бориса Георгиевича Логвиненко, за плечами которого несколько построенных своими руками больших парусников. Несмотря на возраст, ветеран полон сил и планов — к уже имеющемуся «флоту» в скором времени должна прибавиться еще одна лодка.

Как нам сообщили, крупнейший херсонский клуб в скором времени расстанется с ведомственной принадлежностью (хотя рядовые члены клуба до сих пор не в курсе, кто же станет его новым владельцем). С одной стороны, это к лучшему, тем более что судостроительный завод уже не тот «богатый дядюшка», что прежде. Однако часть «стариков» испытывает вполне обоснованное беспокойство — не исключено, что держать здесь свои выдавшие виды посудины им будет не по карману.

Свою первую яхту относительно молодая компания «Паруса Украины» тоже строила на территории ведомственного клуба, но вскоре ее руководство пришло к мысли о создании собственной базы. У основателей компании, увлеченных морем и парусом, имеется более доходный и стабильный бизнес, не связанный с яхтами, так что значительный объем инвестиций не испугал — вскоре на том же острове появится еще одна марина, построенная по международным стандартам. Пока проект находится на «нулевом цикле» — взята в долгосрочную аренду и обнесена бе-

тонным забором обширная территория, посреди которой высится гора щебня.

Но на Украине, как и у нас в России, строят быстро. В этом мы смогли убедиться, посетив практически готовый клуб «Максим Марин» в Новой Каховке, километрах в восьмидесяти от Херсона. В обычной атмосфере райцентра он смотрится космическим кораблем, севшим на днепровский берег. И по замыслу, и по уровню исполнения это творение украинских архитекторов, явно работавших в содружестве с понимающими в водной тематике людьми, способно заткнуть за пояс многие европейские марины. Первые лодки «Максим Марин» приняла еще в прошлом сезоне — на второй год с начала постройки! Кое-что оставалось доделать и нынешней весной — окончательный блеск планируется навести к концу года.

Своим появлением этот роскошный и, естественно, весьма недешевый клуб обязан не только местным бизнесменам, но и государственной политике.

— В отличие от России, украинские внутренние водные пути открыты для судов с иностранными флагами, — говорит директор «Максим Марин» Александр Дадыка. — Наша марина создавалась во многом с прицелом на гостей из-за границы, которые теперь могут рассчитывать на привычный уровень сервиса. При этом не будем забывать, что такой вид туризма — это и дополнительный приток денег в страну, и новые рабочие места... Правда, есть серьезная проблема, с которой вы наверняка сталкивались у себя дома — до сих пор никак не решен вопрос с береговыми заправками, что создает нема-

ло проблем владельцам крупных моторных яхт. В нашем клубе мы вышли из положения при помощи передвижной АЗС на базе грузового автомобиля, но на маршруте по-прежнему приходится выкручиваться всеми доступными способами.

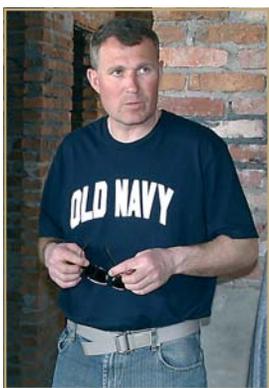
Не секрет, что под желанными иностранными гостями подразумеваются и россияне, в том числе и те, что предпочитают держать свои крупные суда на ограниченной акватории Клязьмы — первые представители этой категории судовладельцев успели вкусить прелести открытой воды уже в прошлом году.

Данный материал не претендует на глубокий анализ ситуации, складывающейся в украинском ботинге — мы лишь попытались показать, как и чем живут наши собраты по увлечению в ныне независимом государстве, имеющем с Россией давние общие корни. И именно по этой причине задуманный «взгляд со стороны» вполне естественным образом превратился во «взгляд изнутри» — слишком уж много у нас схожего. И мы уверены, что водномоторники и яхтсмены России и Украины будут по-прежнему связаны между собой тесными дружескими узами, невзирая на все политические перемены.

А.Л.

Подписка через редакцию — надежна, выгодно, удобно!

см. стр. 169

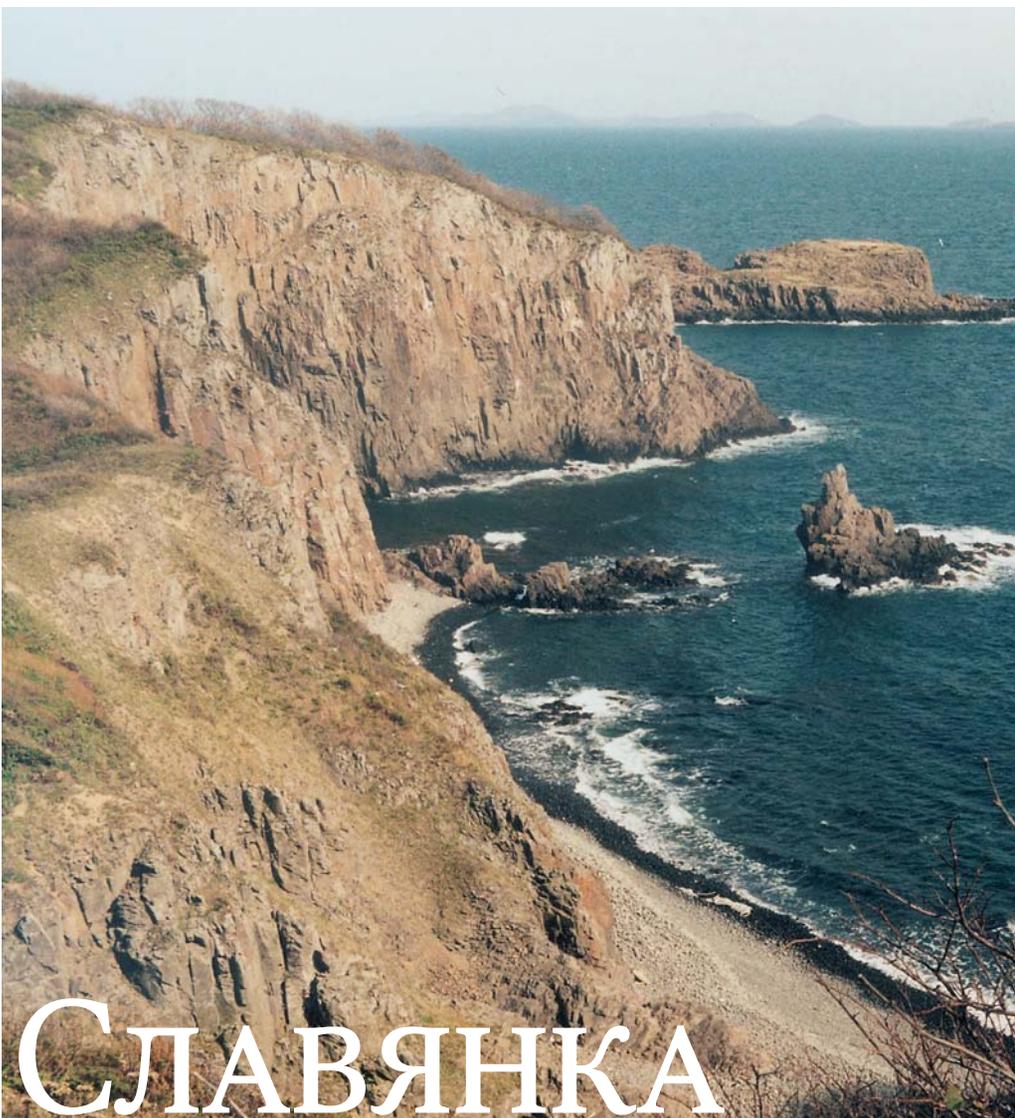


Директор «Максим Марин» Александр Дадыка уверен, что возможности новой марины по достоинству оценят не только европейцы, но и россияне



ЕВГЕНИЙ GERMAN, пос. Славянка
Приморского края. Фото автора

Наши дальневосточные берега, чуть тронутые цивилизацией, так прекрасны в своей безлюдности и дикости, что просто дух захватывает. Таково все Приморье и, в частности, наш Хасанский район и рядом архипелаг Римского-Корсакова. Большие и маленькие острова и островки, каждый со своими особенностями и неповторимой красотой бухточек. И синее-синее море, которое простирается от наших дальневосточных берегов до самой Японии и дальше, еще дальше — до Американского материка. Безбрежные дали.



В БУХТЕ СЛАВЯНКА



А. Дичковский (слева) и В. Мочан у своего уникального мотора: по идее автора совмещены голова "Honda 7.5" и дейдвуд "Suzuki 9.9"

* Есть шуточная (или нешуточная?) идея: отметить юбилей рубрики "Ремонт и доработка серийного "Вихря", ибо и после книжки Р. Страшкевича тема никак не закрыта.

Я живу в поселке Славянка на берегу бухты Славянка, входящей в Славянский залив, а все вместе — это огромный, как море, залив Петра Великого. По большому счету, это и есть море — Японское.

Очень давно собирался написать вам письмо, но все как-то откладывалось, а читателем "Кия" я стал 25 лет назад, когда сбылась мечта и мы переехали из сухопутного авиационного Арсеньева в морскую, судоремонтную и рыбацкую Славянку.

Только из-за врожденной болезни глаз я не смог пойти по стопам отца, который, закончив херсонскую мореходку, в далеком 1949 г. попал на Дальний Восток в качестве матроса на перегоняемом плавдоке, а в двадцать четыре года уже был капитаном дальнего плавания. В тридцать три года он стал капитаном парового ледокола "Адмирал Лазарев" (еще тот был угольщик). Наша родина, не помнящая своих героев, пускает все на гвозди: как были порезаны "Ермак" и "Москва", так поступили и с "Лазаревым". Но речь не об этом. Не будем о грустном.

Как только переехали, я приобрел старую "Казанку" с булями и мотор "Привет-22", при упоминании которого у нас было принято вместо названия крутить пальцем у виска (но это уже фольклор). На самом деле мотор был неплохой. Если бы у про-

изводителей была возможность его довести "до ума" и сделать на этой основе нормальный мощностной ряд, цены бы "Приветам" не было! А так мы имеем то, что имеем. Затем было много всякого: при работе редактором районного радио строительство капитального лодочного гаража, покупка новой лодки "Казанка-5М2", а потом — свершилось! Чуть не надорвались финансово, купили себе "страшно" мощный и "ужасно" современный — очень подвинутый (с электронным зажиганием и жутко настроенным газовыхлопом) мотор "Вихрь-30", "созданный" на основе далеко не первоклассного немецкого "Кёнига". И хочется мне спросить: неужели стоило выпускать этого мотора практически без особых переделок много-много лет?*

Почему я об этом пишу столь желчно? А вот почему. В августе 1987 г. мы всей семьей с новым мотором, еще не прошедшим обкатку, оказались в море. Правда, уплыли недалеко, но при наших пустынных и безлюдных скалистых берегах любое ЧП мало приятно в принципе. Итак, "Вихрь" заглох где-то посреди залива, а это практически открытое море. На борту — двое сыновей (старшему 12) и моя жена. На грузовой "Казанке" мы 20 с лишним километров гребли против ветра и волны, прежде чем добрались до безымянного острова, а ночью налетел шторм и лодку нашу размолотило при-



бойной волной. Хорошо, что шторм мы пережили на берегу! Иначе некому было бы писать это письмо. Спасли нас друзья. Когда мотор был извлечен из-под воды, промыт и просушен, он после полной разборки и сборки завелся, как ни в чем не бывало.

Ну а далее началась уже совсем другая история — счастливая, про то, как я строил свою яхту. Впечатления от увиденного и пережитого на моторке наложили свой неизгладимый отпечаток на всю нашу семью; поэтому мои сыновья пошли в рыбаки и долгое время работали в море, а я сделался владельцем списанного рыболовного мотобота “ШРПН-5.5” и стал думать, как его применить с пользой. И вот тут-то НАШ журнал мне на помощь и пришел. Изучая все возможные переделки и самоделки, описанные на его страницах, многое я выучил практически наизусть. Под явным влиянием “Кия” не стал восстанавливать свой старый бот как моторное судно, а решил превратить его в парусник.

Процесс строительства я пропущу, ибо подобных историй все уже начитались вволю. А рассказы про то, где и что добыл — это интересно разве что владельцу яхты “Тира” (или “Чавы”, с коим знаком лично!).

Все преодолев, на воду спустился, научился ходить под парусом. При своей нищете кое-как собрал все необходимое для выхода в море снабжение. И вот “Дар” сто-



ВЕСНА — ПОДГОТОВКА К НАВИГАЦИИ. НА ПЕРЕДНЕМ ПЛАНЕ — ДВА САМОДЕЛЬНЫХ “ДЖЕК-ШПРОТА”

ит у пирса нашего яхт-клуба и радуется всех нас.

Теперь немного о доблестных японских моторостроителях — героях капиталистического труда. Когда строительство яхты было в разгаре, мне в голову неожиданно пришла мысль: а чем же, кроме ветра, я смогу двигать свое не очень-то приспособленное для хода под парусом суденышко? И вот тут-то помог его Величество Случай.

В начале 90-х, когда все, что можно, уже развалилось, а новое еще не началось, перевозчики импортного автомобиллолома начали потихоньку, на пробу, привозить всякую японскую технику, о которой до того мы лишь читали на страницах “Катеров и яхт”. Тут тебе и “Ямахи”, и “Тохатсу”, и “Хонды” всякие, и даже очень экзотические моторы фирмы “Ниссан”. Перед моими глазами прошел весь мощностной ряд “Ямах” и “Сузуки”, прежде чем в один прекрасный день я стал счастливым обладателем “Сузуки-9.9”, по всей видимости, судя по колпаку, 1984 г. выпуска. Мотор по всем своим характеристикам уникальный. Ну, во-первых, винт грузовой, длинная нога — 740 мм, вес — 40 кг, выхлоп — через ступицу, а тяговое усилие — не поддается измерению. Последнее — уже из опыта эксплуатации. Однажды мне пришлось взять на буксир 9-метровый бот своего приятеля. Так вот, при весе моей яхты 2.5 т плюс шесть человек на борту, на буксире у меня было 2.8 т, плюс шесть человек и огромная парусность, и весь караван под моим моторчиком шел со скоростью — 9 км/ч (по GPS).

Вот это двигатель! И какие же у этих японцев “лошади”?

Из журнала я взял за основу идею стаксельного тендера “Смак” (№ 157), но в процессе работы из-за конструктивных особенностей доставшегося мне бота мачту пришлось передвинуть ближе в нос. От идеи яхты “Самба” (№ 144) я позаимствовал форму киля. Когда все это сложилось вместе, после первой же постановки парусов стало понятно, что необходим маленький грот. →



Моя яхта “Дар” (на базе рыболовного мотобота)

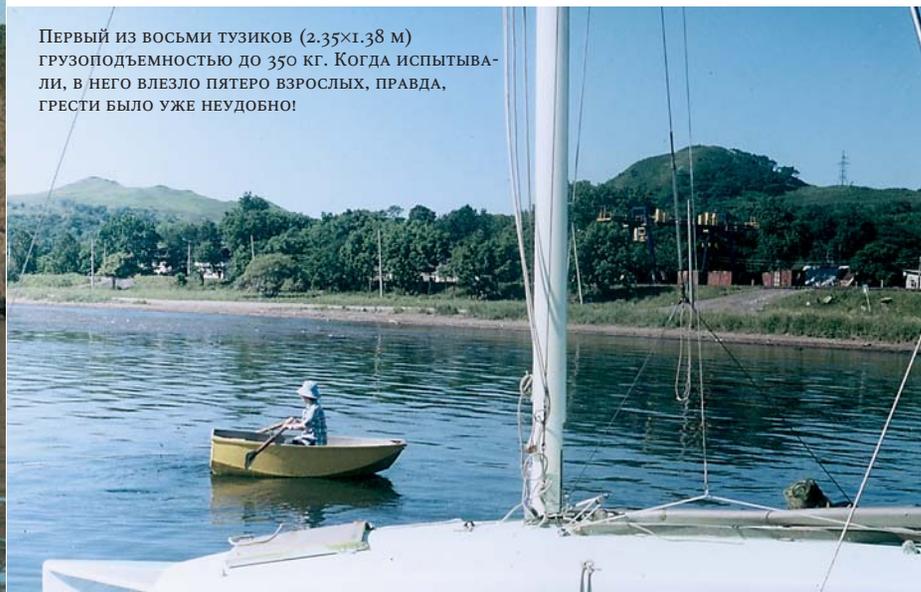
НАША ПАРУСНО-ГРЕБНАЯ БАЗА. СЛЕВА НАПРАВО: ТРИМАРАН “ЭЛЬФ”, “ДАР”, “МАРИЦА”, “ФЕЯ” (КРЕЙСЕР ИЗ “СОЛИНГА”), “ФАКТ” И БОТ, КОТОРЫЙ ТОЖЕ ХОЧЕТ СТАТЬ ЯХТОЙ





◀ Самоделный тримаран “Эльф”. Снимок сделан в штить. Ход под мотором — 8 уз. А под парусами бывало и до 16!

Первый из восьми тузиков (2.35×1.38 м) грузоподъемностью до 350 кг. Когда испытывали, в него влезло пятеро взрослых, правда, грести было уже неудобно!



АВТОР — ПРИВЕРЖЕНЕЦ ЗДОРОВОГО ОБРАЗА ЖИЗНИ

Александр Меньшиков. Он в нашем яхт-клубе, а проще — на нашей парусно-гребной базе уже 17 лет работает тренером пацанов. Десятки его учеников не расстаются и никогда не расстанутся с морем и с яхтным спортом. Но это уже другая тема, хотя не могу не высказаться. Как много всего у нас происходит интересного, и не благодаря, а вопреки стараниям властей и ведущих политиков. И некоторым нашим олигархам не “Челси” бы покупать, а вложить свои миллионы в красоту парусов и в будущее страны — его детей. А сегодня мы в своем маленьком яхт-клубе кормим мальчишек все лето на свои копейки — потому, что они просто не хотят уходить домой.

На снимках вы видите не только наш яхт-клуб и “Дар”, но тримаран “Эльф”, который не без нашей помощи построил Меньшиков по собственной технологии и своим чертежам. Все, что он знает и умеет, а опыт у него немалый, вложено в это судно. Паруса он шил из импортного дакрона, но по своему раскрою и на своей бытовой (японской “б/у”) швейной машинке. В прошлом году мы на “Эльфе” прошли со скоростью 15.9 уз. А ведь это абсолютно оригинальный проект!

Средняя скорость моего “пузатого”, не рассчитанного на паруса, “Дарчика” — 4.2–4.6 уз. Пробовал в средние ветра разгонять его до 5.6 уз, но уж очень было некомфортно; все-таки корпус на это не рассчитан. А под двигателем, который вытаскивал мою яхту в мордотык при весьма крутой волне, скорость составляла 5.5 уз; при штитье ход до 6 уз, а в экономичном режиме — до 5–5.2 уз при расходе топлива 3.8 л/ч (это при полностью снаряженной яхте с шестью чловеками на борту).

А журналу — спасибо. Редакция все делает правильно, и хорошо, что вместе с рассказом о стильной мегаяхте вы говорите о самоделщиках и шизанутых яхтсменах,

живущих на копейки, но не унывающих ни при каких обстоятельствах. И чертежи, которые вы печатаете, нужны. Верить им можно. Мы с Меньшиковым между делом построили восемь штук “Джек-шпротов” (взяв за основу второй вариант из “КиЯ”). Снабдили тузиками свои яхты и несколько сделали на продажу, для поддержания, так сказать, штанов. А один, немного изменив, переделали под “оптимистовское” вооружение и в этом году будем испытывать.

Да, еще в нашем клубе стоит яхта “Факт” (“Конрад-25”), которая на ставших всероссийскими соревнованиях на “Кубок залива Петра Великого” в 2003 г. была второй (в прошлом году ребята выступили хуже — пришли восьмыми). Яхта практически не имеет поддержки спонсоров, а содержится только за счет скудного семейного бюджета членов экипажа. Капитан ее — Сергей Иванов, в команде — четверо мастеров, а остальные — кандидаты в мастера спорта.

Конечно, если смотреть со стороны, многим мы кажемся собираем сумасшедших. “Дикие люди, — как говорил один всем знакомый герой, — чем питаются — неизвестно”. Но мы, как и много лет назад, когда были еще совсем молодыми, с нетерпением ждем выхода каждого нового номера “КиЯ”. Если раньше с трепетом читали “антисоветские статьи” про “Эвинруды” и “Ямахи” или про гонки через океаны на суперяхтах, то сейчас читаем то же самое спокойно, а скоро, бог даст, и сами будем гоняться — ибо оказывается, что и мы можем! Только известно об этом очень мало. А жаль. Наши яхтсмены-дальневосточники вписали немало ярких страниц в развитие отечественного спорта. А вообще-то есть предложение: здесь, на берегу Японского моря, иметь журналу своего спецкора, а то некрасиво получается — о дальневосточниках пишут мало, а ведь у нас тоже есть и традиции, и герои, и дальние походы! ☒

За сезон 2004 г. мой “Дар” научился ходить под парусом по-взрослому, т. е. при закрепленном румпеле им можно управлять только шкотами: при такой форме киля яхта имеет прекрасную управляемость и в то же время прекрасно держится на курсе.

Из возможного техобслуживания мотора за эти годы всего-навсего было сделано: смена масла в редукторе; замена “родных” свечей зажигания на наши А-30 и косметическая покраска. Все!

К двигателю своему я отношусь трепетно, балую его присадками, тщательно слежу за нагаром на свечах, никогда не заливаю низкооктановый бензин (ниже 92-го) и никогда не смешиваю его с нашими маслами (в основном использую или “Шеврон”, или “LC” — 1:50).

Паруса мне шил мой друг и коллега



Игорь Козин, г. Нижний Новгород



КАТЕР "УЗОЛА"

Здравствуйте, редакция журнала "Катера и яхты"! Хочу познакомить ваших читателей с результатами проектирования, постройки и испытаний модернизированного алюминиевого 8-метрового глиссирующего катера, которому мы стремились придать современные внешний вид и уровень комфорта.

Мой отец Александр Геннадьевич Козин — инженер-конструктор по скоростным судам. Обладает достаточным опытом и знаниями в этой области, и неудивительно — 30 лет работал в ЦКБ по СПК им. Р.Е.Алексеева, занимался разработкой перспективных аэрогидродинамических компоновок экранопланов и малых судов, постройкой самоходных моделей, руководил судомодельным кружком. Для него понятия "жизнь", "работа" и "хобби" неразрывно связаны друг с другом, и вполне закономерно, что отец еще с детства открыл мне этот увлекательный мир кораблестроения, парусного спорта и туризма. Сейчас мне 22 года, я студент Кораблестроительного факультета Нижегородского государственного технического университета, учусь по магистерской про-

грамме со специализацией "скоростные суда".

Четыре года назад мы начали строить 8-метровый катер на базе клепаного корпуса из дюралюминия Д16. На нем уже были установлены двигатель ЗМЗ 511.10 ("ГАЗ 53"), угловой реверс-редуктор и гребной вал, но впоследствии все они претерпели значительную модернизацию. На постройку судна у нас ушло почти два с половиной года, работали преимущественно вдвоем.

Вначале мы обрезали палубу и верхнюю часть борта катера, затем усилили продольный и поперечный набор. Установили четыре дополнительные поперечные переборки и перевязывающие их силовые продольные выгородки. Элементы набора и обшивки надстройки катера выполнялись преимущественно из морской водостойкой бакелитовой фанеры толщиной 8 мм.

При постройке была использована бесплатовая технология раскроя листов борта, тента каюты и переборок. Она заключается в том, что для получения чертежей разверток сложных лекальных поверхностей создается математическая модель надстройки катера, это значительно облегчает данную задачу, так как полностью отпадает необходимость изготовления шаблонов. Плавнотекучая форма надстройки придает конструкции дополнительную жесткость и прочность.

При изготовлении деталей внутреннего насыщения широко применялись трехслойные конструкции из авиационной фанеры толщиной 2 мм и пенопласта ПСБ-70 для уменьшения веса и снижения центра тяжести катера. Большое внимание было уделено обеспечению непотопляемости — для этого мы разместили большое количество блоков пенопласта ПС по →

всей длине катера суммарным объемом, равным водоизмещению порожнем.

Второй год постройки мне запомнится надолго, так как пришлось весь корпус катера обклеивать стеклотканью. Те, кто занимался этим хотя бы раз, знают, насколько это трудоемкая операция. Но самое интересное было впереди — нам предстояло подготовить эту полную неровностей поверхность к покраске. Шкурили, как говорится, всем миром, шпатлевали и снова шкурили, и казалось — нет этому конца.

Параллельно изготавливали мебель, устанавливали системы, необходимые для работы двигателя, выполняли электромонтажные работы.

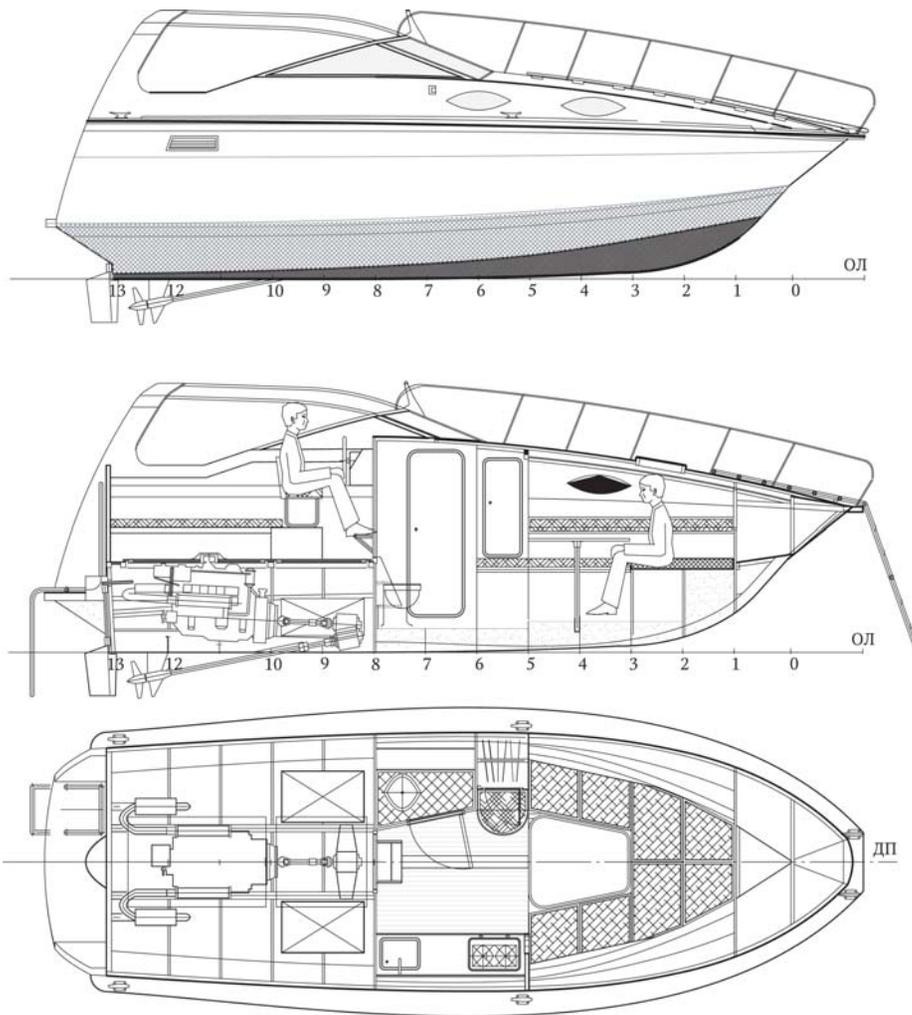
Наконец катер был готов, и мы приступили к испытаниям. Первые выходы на воде показали, что используемый гребной винт ($D = 400$ мм, $H = 480$ мм, $z = 3$) гидродинамически тяжел, двигатель не раскручивал обороты, и, как следствие, скорость с тремя людьми была менее 30 км/ч, а при увеличении нагрузки катер и вовсе не выходил на глиссирование. Нам оставалось только любоваться огромной поперечной волной, образующейся за транцем.

Подобная проблема часто встречается при создании единичных самодельных катеров, так как расчетные методы проектирования гребных винтов достаточно условны из-за отсутствия экспериментальных данных, которые могли быть получены при испытаниях моделей проектируемого судна в опытовом бассейне.

В нашем случае эта проблема была решена несколько иначе. Отец имел большой опыт производства гребных и воздушных винтов, поэтому он решил изготовить несколько образцов гребных винтов с различным шагом и подобрать оптимальный в процессе ходовых испытаний. Технология изготовления была следующей: на фрезерном станке с ЧПУ по программе, составленной с помощью САПР, из дельта-древесины изготовили матрицу лопасти, затем, используя эту матрицу, из воска сформировали модель нового гребного винта. Затем, применяя технологию литья по выплавляемым моделям, получили отливку. Далее следовали расточка отверстия под вал, зачистка, балансировка.

Испытания показали, что оптимальным является гребной винт со следующими геометрическими характеристиками: $D = 400$ мм, $H = 420$ мм, $z = 4$. При этом катер “Узо-

Общий вид и схемы общего расположения катера “Узола”



ла”, как мы его назвали, развил скорость 40 км/ч с тремя людьми.

Корпус имеет классические глиссирующие обводы (угол килеватости на транце 4°), отличительной чертой которых является наличие S-образности килевой линии и батоксов; подобная форма днища облегчает выход на глиссирование и значительно уменьшает дифферент на корму на переходном режиме движения.

Катер обладает хорошей мореходностью, на умеренной волне высотой 0.5 м он практически не испытывает килевую качку, устойчив на курсе, жестких ударов волн в днище не ощущается. При перекладке руля судно плавно входит в циркуляцию с внутренним креном, радиус циркуляции равен приблизительно 10 м.

Мы были очень довольны полученными результатами.

В носовой части катера расположена просторная каюта с окнами и световым люком, в кормовой части — открытая палуба (кокапит), под которой находится машинное отделение.

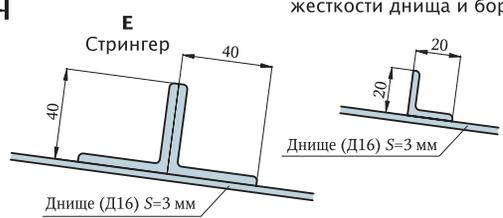
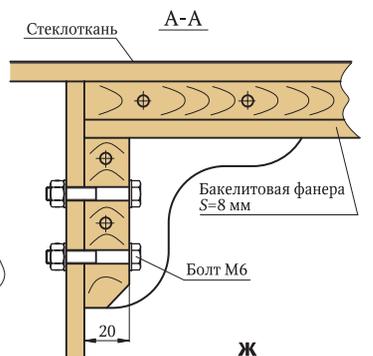
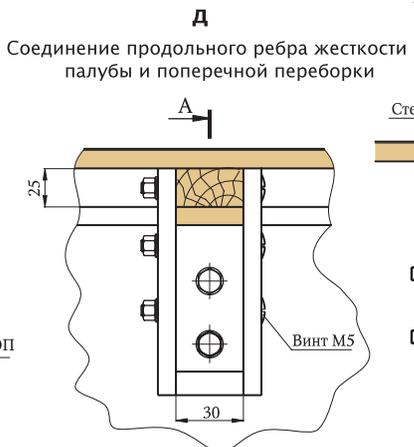
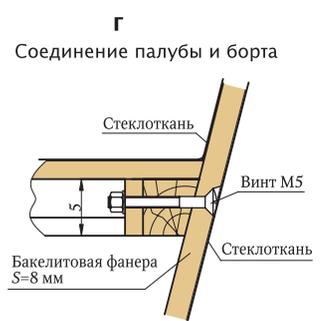
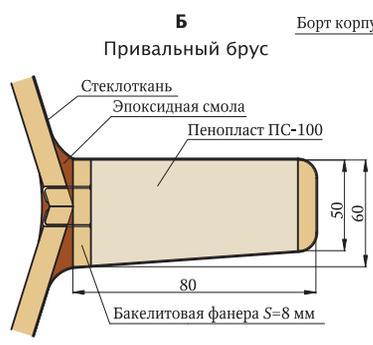
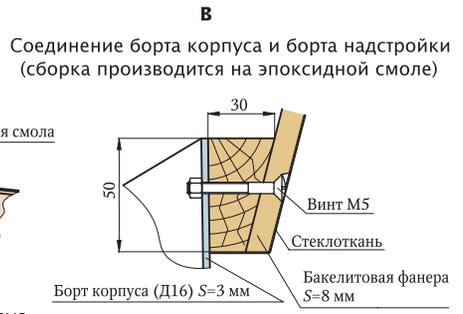
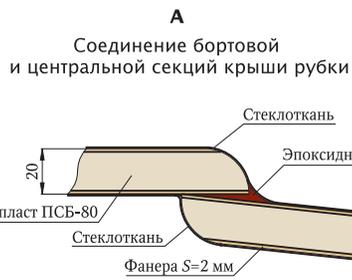
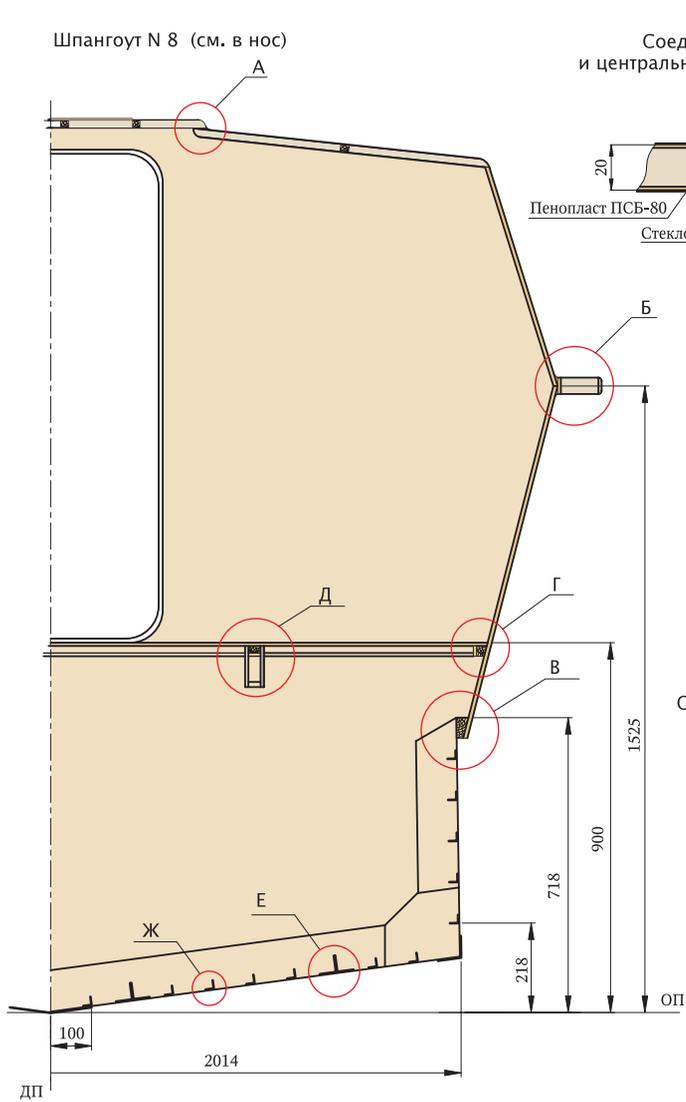
Корма заканчивается широким кринолином, удобным для посадки и высадки пассажиров, купания и рыбалки.

В носовой части каюты установлен П-образный диван с телескопическим столиком по центру, который легко трансформируется в кровать на трех человек. Вдоль бортов под настилом дивана — пять объемных рундуков для снаряжения. За носовой переборкой с эллипсным отверстием находится ниша, в которой удобно разместить телевизор (12 В).

Далее в каюте по правому борту находится камбуз, где установлены стол с большим количеством шкафчиков, газовая плита, мойка, а также навесной шкаф для посуды. Бак для пресной питьевой воды, горловина которого выведена в кокпит, находится за навесным шкафом.

По левому борту в каюте — шкаф для одежды. Далее находится галлюн, выполненный на базе катерного биотуалета.

В палубном настиле каюты в ДП



КОНСТРУКТИВНЫЙ МИДЕЛЬ-ШПАНГОУТ И ОСНОВНЫЕ УЗЛЫ КОРПУСА КАТЕРА "УЗОЛА"

Основные данные катера "Узола"	
Длина	
- по КВЛ, м	7.6
- наибольшая, м	8
Ширина наибольшая, м	2.7
Высота, м	2.4
Осадка, м	0.7
Водоизмещение порожнем, т	1.5
Мощность двигателя "ГАЗ 53", кВт (л.с.)	80.9 (110)
Емкость топливных баков, л	2 × 105
Расход топлива, г/(л.с.·ч)	220
Применяемое топливо	Бензин А-76
Скорость, км/ч	40

сделаны колодцы для удаления воды из корпуса катера.
 На открытой палубе располагаются пост управления катером, трап для выхода на тент каюты, в кормовой части кокпита вдоль бортов находятся мягкие диваны, между которыми может быть установлен раскладной стол. Открытая палуба катера закрывается тентом. ☒

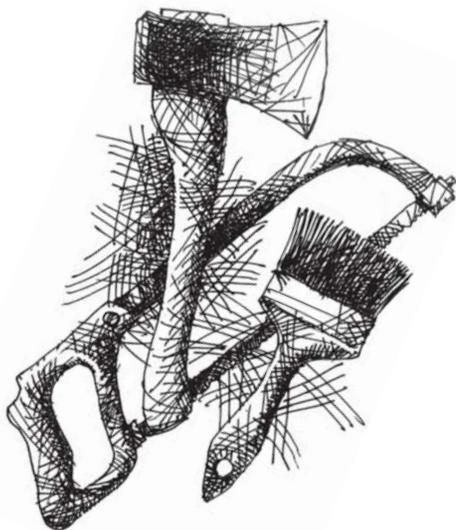


Два варианта МОТОЛОДКИ “Раббот-53”

Юрий Зимин

под мотор 10–30 л.с.

Предлагаются для самостоятельной постройки два варианта вместительной и экономичной моторолки на базе одного и того же корпуса, рассчитанного на движение со сравнительно небольшой скоростью.



Оригинальные обводы тупоносого и широкого плоскодонного корпуса с малой осадкой навеяны “воспоминаниями” об обводах “буеров” — старинных голландских парусных судов, строившихся для прибрежного плавания, но в то же время достаточно мореходных и надежных. Днищу в кормовой части придан подъем, чтобы транец не тащил воду*. Корпус выполнен граненым для возможности постройки с наружной обшивкой из фанеры: поясья разворачиваются на плоскость.

При мощности двигателя 10–30 л.с. моторолка будет развивать скорость от 10–12 до 20–23 км/ч, т.е. двигаться в переходном к глиссированию режиме, соответствующем числу Фруда 0.5–0.8. Желательно, чтобы подвесной мотор был с удлиненным дейдвудом и имел грузовой гребной винт. Экономически более выгоден четырехтактный ПМ.

Постройка корпуса из дерева по неоднократно рассматривавшейся в “Кия” и литературе технологии при использовании водостойкой фанеры

толщиной 6 мм (на днище — 12 мм) на эпоксидном связующем с оклейкой стеклотканью позволяет получить легкую и прочную конструкцию. Шпангоутные рамки собираются из отрезков доски (сосна, 1 сорт) толщиной 25 мм.

Туристский вариант моторолки благодаря большой ширине корпуса позволяет обеспечить пассажирам достаточно высокий для 5.3-метрового судна комфорт. В лодке можно легко разместить три-четыре человека на ночлег; грузоподъемность достаточна, чтобы принять большой запас топлива и провианта и все необходимое снаряжение для неспешного туристского плавания.

Планировка типична для каютных катеров таких размерений. Каюта имеет площадь $3.0 \times 2.2 = 6 \text{ м}^2$. В носу, поперек корпуса, расположен двухспальный диван. По правому борту оборудуются камбуз и галлюн, по левому — диван и выдвигной стол.

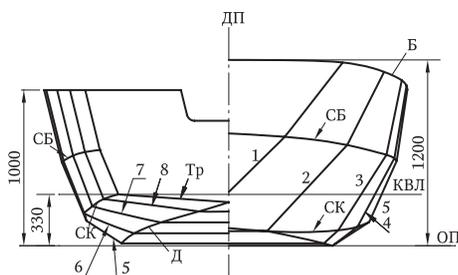
На крыше рубки, над камбузом, имеется люк (600×1100 мм). На переборке 6 шп. расположен пульт управления. От 6 шп. до кормы — открытый кокпит, в котором установлены

Таблица плазовых ординат

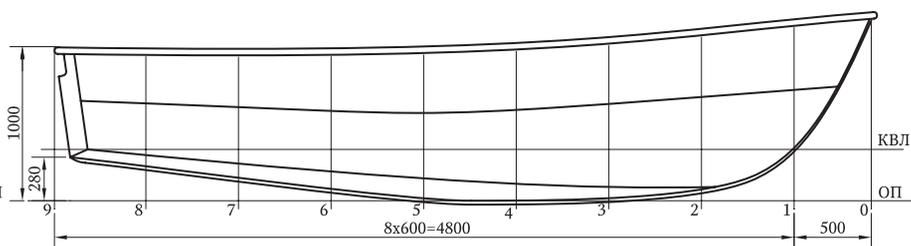
Линия	№ шпангоута								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Высоты от ОЛ, мм									
Днище — Д	340	80	20	0	15	80	150	220	280
Скула — СК	—	90	90	115	160	206	253	300	330
Борт — Б	1160	1115	1075	1042	1010	1005	1000	1000	1000
Слом борта — СБ	692	650	610	566	535	556	578	598	618
Полушироты от ДП, мм									
Борт — Б	760	1054	1154	1192	1197	1176	1122	1032	930
Днище — Д	—	250	620	694	694	614	440	190	0
Скула — СК	—	250	713	848	922	935	884	811	715
Слом борта — СБ	366	800	1030	1100	1100	1100	1036	924	824

Примечания: Шпация — 600 мм. Размеры транца согласовать с фирмой-изготовителем мотора.

* Изображенная форма корпуса соответствует типично водоизмещающему исполнению лодки. При использовании мощного мотора для движения в переходном режиме целесообразно опустить транец на 140 мм к основной плоскости.



Эскиз теоретического чертежа



кресло водителя и продольный диван. В настиле самоотливного кокпита люк для доступа в отсек топливных баков. В плохую погоду кокпит закрывается тентом.

В форпике размещено якорное устройство. На палубе установлены три утки-ручки, носовой релинг, на крыше рубки — поручень.

Разумеется, может быть применен и любой другой вариант общего расположения и дизайна, более соответствующий вкусам и возможностям строителя.

Любителей рыбалки, охоты и подводного плавания больше заинтересует рабочий вариант той же мото-

лодки, имеющий просторный открытый самоотливной кокпит с невысоким (150 мм) трубчатым ограждением вдоль бортов и носовой рубкой-убежищем, играющим роль козырька-волнолома*. Площадь кокпита 6.4 м². Две горловины с крышками ведут в грузовые отсеки: между шп. 3–6 — для снаряжения; между шп. 6–8 — для бензобаков. В форпике расположено якорное устройство, хранятся концы.

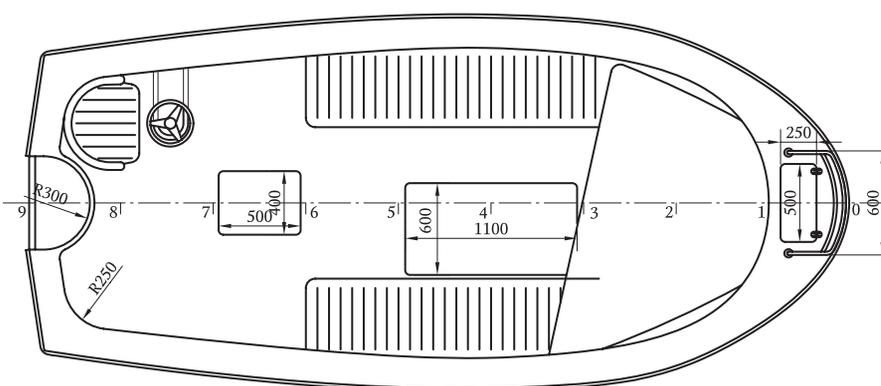
Пульт управления находится по

левому борту в самой корме. Расположение дивана и сидений (например, это могут быть поворотные кресла для рыбаков) — по вкусу строителя.

На фанерном щите вычерчивается рабочий плаз — в натуральную величину, на оба борта наружные очертания шпангоутов. При сборке шпангоутных рамок (на эпоксидной смоле с запрессовкой) ставятся шергень-планки на высоте 1000 мм от ОЛ. На каждую рамку выносятся все контрольные линии, а также положение пазов обшивки и ребер жесткости.

Корпус собирается в положении →

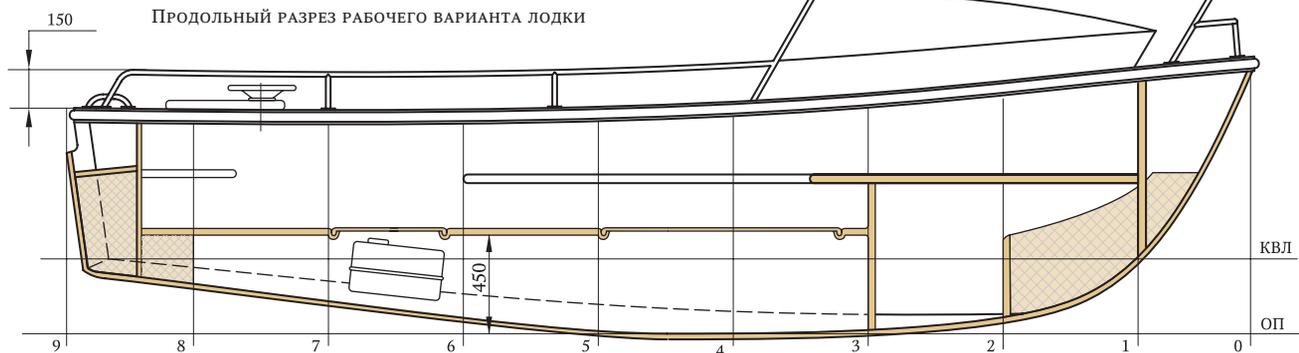
План рабочего варианта лодки



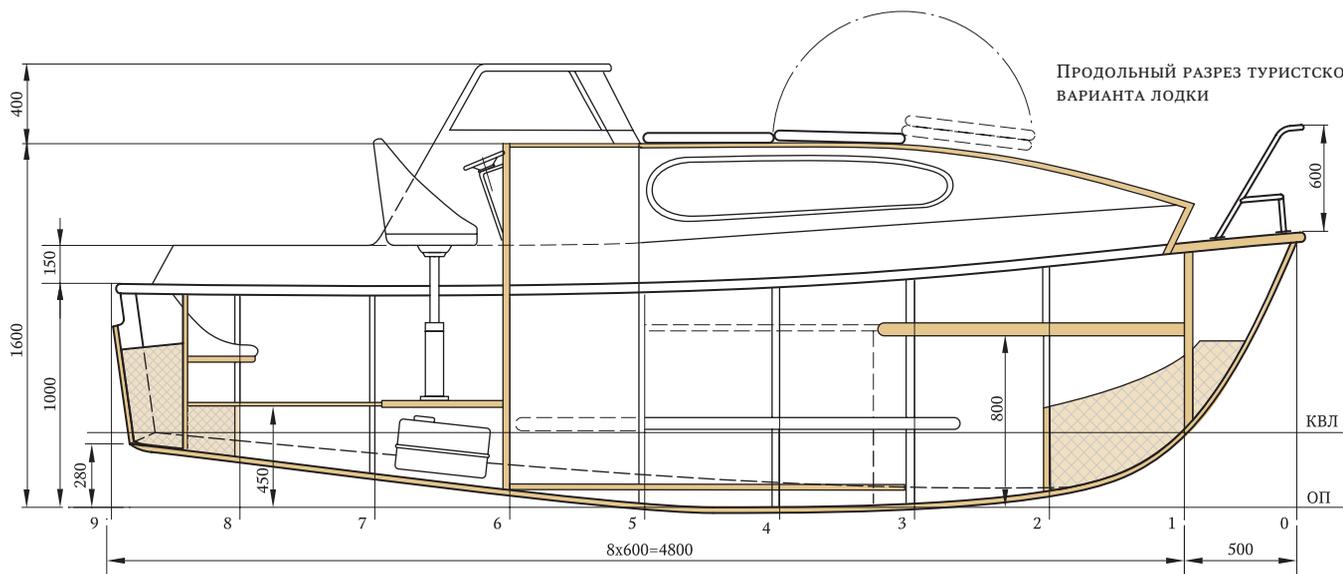
Основные данные мотолодки "Раббот-53"

Длина, м:	
- наибольшая	5.30
- по КВЛ	4.78
Ширина, м	2.39
Высота борта, м:	
- в носу	1.20
- в корме	1.00
Высота* габаритная, м	2.04
Осадка, м:	
- по КВЛ	0.35
- габаритная	0.37
Водоизмещение*, т	0.85
Пассажироместность, чел.	4–8
Мощность двигателя, л.с.	10–30
* В туристском варианте	

Продольный разрез рабочего варианта лодки

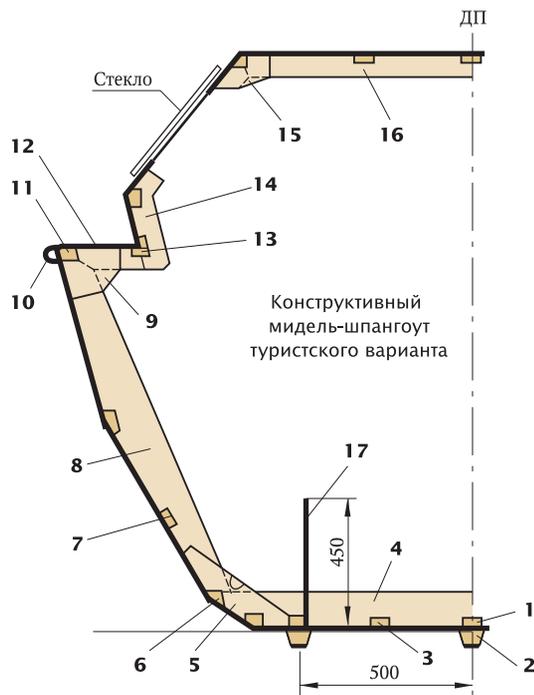


Продольный разрез туристского варианта лодки



1 — киль, переходящий в форштевень; 30×50; 2 — фальшкили (3 шт.) с оковкой; 40×40; 3 — днищевой стрингер, 30×40; 4 — флортимберс, 25×100; 5 — кница скуловая с обеих сторон узла с сухарем-заполнителем; фанера 6 мм; 6 — скуловой стрингер, 40×40; 7 — бортовой стрингер, 20×40; 8 — флортимберс, 25 мм; 9, 15 — кница бимсовая с обеих сторон узла с сухарем-заполнителем; фанера 6 мм; 10 — кранец; полипропиленовая труба диам. 40–80 мм; 11 — привальный брус, 50×50; 12 — потопчина (палуба), фанера 6 мм; на полубимсе 25×60; 13 — угловой стрингер из двух реек 15×30; 14, 16 — бимс 25×40; 17 — стрингер по высоте пайола, фанера 6 мм.

Все детали продольного набора выклеиваются из реек толщиной 10 мм.



вверх килем. Подготовка стапеля заключается в том, что два отфугованных бруса выставляются строго горизонтально и раскрепляются (на козлах), натягивается струна по ДП и размечается положение шпангоутов на верхних гранях брусьев.

Шпангоуты и транец ставятся по

разметке на шергень-планки строго вертикально, с проверкой по ДП и горизонту, и раскрепляются к стапелю. Затем врезают и вклеивают продольный набор по днищу и бортам. Примыкающие к обшивке кромки выставленного продольного и поперечного набора следует тщательно

отмалковать и проверить их плавность гибкой рейкой.

Листы обшивки устанавливаются на эпоксидной смоле с запрессовкой гвоздями (по ребрам жесткости) и шурупами (по шпангоутам). Пояска устанавливается от ДП к бортам снизу вверх.

После зачистки корпус снаружи оклеивается стеклотканью. На днище (по ДП и на расстоянии 500 мм от ДП) устанавливаются три фальшкиля-стабилизатора; они препятствуют боковому сносу при сильном ветре, облегчают управление при ходе под углом к волне, а при подходах к берегу защищают днище от повреждений. Фальшкиль необходимо многократно оклеить стеклотканью или обить полосой стали.

После полимеризации смолы и зачистки корпус можно перевернуть, установить горизонтально, раскрепить, убрать изнутри "обзол". Узлы угловых соединений надо проклеить "мокрым угольником".

Остается зашить палубу, собирая ее из отдельных полос фанеры на ус, смонтировать рецесс (по размерам изготовителя мотора), комингсы кокпита, стенки и крышу рубки-надстройки. ☒

www.katernik.ru

"COBRA Elegance"

Катер каютный стеклопластиковый
длина — 6.15 м, ширина — 2.50 м
подвесной мотор — 175 л.с.
стационарный мотор — 195 л.с.

ООО «БГК»
Москва, тел. (095) 109 4085
тел./факс (095) 105 3539

А В И А Ц И О Н Н Ы Е Т Е Х Н О Л О Г И И А В И А Ц И О Н Н Ы Й П О Д Х О Д

катер Пегас

от 200000р

Ника 2

19980р

Диана 1-01

13990р

Диана 1 спорт

21490р

Диана 2-01

от 25880р

Ника 1

9620р

TATSCAN
www.tatscan.ru
Разработка и производство изделий из стеклокомполитов (катеров, лодок, модульных причалов)
т. (8432) 12-00-16
факс (8432) 12-11-76
E-mail: mati@telecet.ru

д о с т а в к а п о Р о с с и и