

С мечтой о свободе

Россия – страна надувных лодок, и с этим постулатом вряд ли кто поспорит. Даже средняя мощность продаваемого у нас в стране подвесного мотора вот уже много лет все никак не может перевалить за 15 лошадинок. А уж про количество ежегодно реализуемых на отечественном рынке ПВХашных бортов и говорить страшно, только на родных просторах нынче производится порядка

дели (грузоподъемностью до 225 кг) можно даже не регистрировать, а на 5-сильный подвесной мотор бдительный ГИМС нынче не требует прав!

История «клееных баллонов» началась в 1838 году, когда американец Чарльз Гудьер открыл способ вулканизации каучука. Но, как обычно, на водные мотивы это нужное дело перевели англичане – уже в 1839-м граф Веллингтон испытал первый

– начале 20 веков работы над надувными проектами шли во многих странах, и первую очередь для военных целей. То были либо гребные проекты, либо вариации на понтонную тему. Например, в 1915 году на вооружение русской армии был принят «поплавок Полянского», представлявший из себя надувающийся двухслойный парусиновый мешок с резиновыми прокладками.

Когда в 1936 году Чкалов, Байдуков и Беляков совершали трансатлантический перелет, то в спасательном комплекте АНТ-25 значилась резиновая надувная лодка, выпущенная на московском заводе «Каучук». На этом же предприятии двумя годами позже было налажено серийное производство надувных лодок специального назначения – АЗ (6 м) и ЛМН (3.2 м).

Но все же крестным отцом современных форм надувнушек (U-дизайн корпуса) заслуженно считается француз Пьер Дебрютель. Этот инженер с Zodiac в 1934 году создал необычный прототип классической ныне тран-

Конструктор первой транцевой надувнушки Пьер Дебрютель



200 000 единиц (больше половины чисто гребные), плюс ввозимые в РФ «братья-китайцы», которые никакой статистике не подвластны! Эти цифры совсем не удивительны для условий жизни в 21 веке среднестатистического гражданина РФ, где практически нет марин, доступных мест зимнего хранения маломерных судов, полностью отсутствует рекреационная инфраструктура ВВП. Надувнушка – классический способ адаптации населения к социально-экономической и экологической реальности в стране. Из всех существующих ныне плавсредств, только надувную лодку можно хранить на антресолях и перевозить в багажнике обычной «Лады». С ней можно забраться в самые удаленные места, где не ступала нога рыбинспектора или сотрудника МЧС.

Не побоюсь утверждения, что у россиянина надувная лодка всегда ассоциировалась со словом «свобода». Тем более, что некоторые мо-



Благодаря мужеству Алена Бомбара, суда стали оснащать надувными спасательными средствами

надувной понтон, затем, в 1844-м, лейтенант флота ее Величества, Питер Халкет, для полярных экспедиций сконструировал лодку-накидку (из прорезиненной ткани Макинтош). В 1866 году отважная четверка спортсменов на надувном парусном тримаране Nonpareil даже пересекла Атлантику!

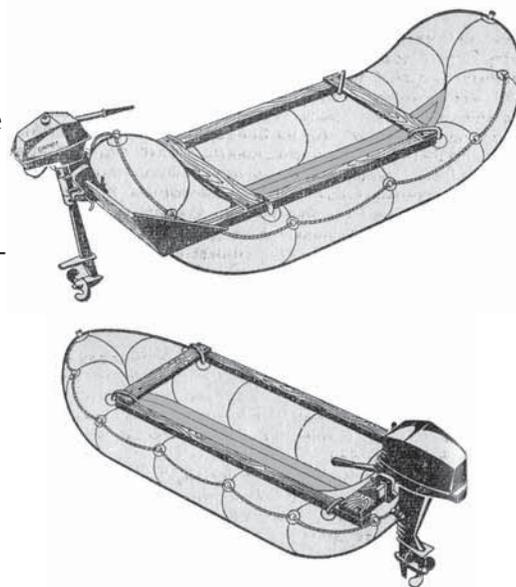
В той или иной форме в конце 19

цевой лодки, хотя основное направление компании было совсем иное – создание дирижаблей. Первыми заказчиками этих лодок, естественно, стали французские морпехи.

В советской армии надувные лодки подобного типа появились лишь в 1952 году (НДЛ 10). Для рыбаков и туристов отечественная промышленность выпускала в основном

гребнушки, зато в громадных количествах, но все равно выданные «на гора» в 1985 году 360 000 надувных бортов удовлетворили спрос СССР процентов на 80. В этом сегменте работали заводы резино-технических изделий – Ярославский, Уфимский, Лисичанский, Барнаульский, Стерлитамакский, Ташкентский. В общей сложности эти предприятия выпускали 32 модели надувнушек.

Гребные лодки имели ограниченную область применения, и советские умельцы своими силами умудрялись их переделать под подвесной мотор. О таких проектах еще в 60-е годы неоднократно писал наш журнал. Отечественные транцевые модели достать было практически невозможно, о польских именах – «Гриф» и «Пеликан» – даже и не мечтали. С достижениями главных капиталистических



надувных гигантов тех лет (Zodiac, Avon, Pirelli) знакомились лишь по случаю.

С тех пор изменилось очень многое, в водно-моторном мире нет дефицита, и можно выбрать лодку, мотор или катер на самый придирчивый вкус. Одно несомненно – при существующей в России системе политических и экономических координат количество продаваемых в стране надувных лодок будет неуклонно расти! Да здравствует свобода!

А.В.

Характеристики надувных лодок фирм «Авон» (Англия) и «Зодиак» (Франция)

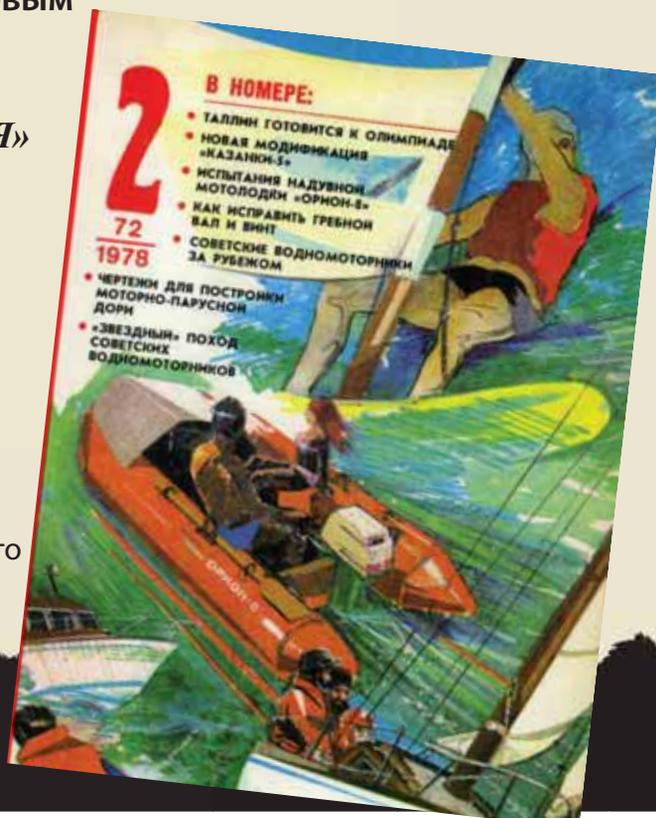
Модель	Длина, м	Ширина, м	Диаметр надувной камеры, м	Вес, кг	Пассажиры, чел.	Плаваемость лодки, кг	Рекомендуемый мотор, л. с.
Лодки фирмы «Авон»							
«Редстарт»	2438	1219	330	14,9	2–3	390	3
«Редкрест»	2743	1229	330	18,1	4–5	450	3
«Редкрест» (парусная)	2750	1390	—	21,0	4	—	—
«Редсил»	3048	1239	330	20,4	5–6	558	4
«Редшанк»	3858	1244	356	23,6	6–7	771	5,5
«Ред Кэт»	4038	1727	—	65,0	6	—	50
Лодки фирмы «Зодиак»							
«Юю»	2616	1244	—	26,0	4	—	3
«Марк-1»	3098	1320	—	50,0	4	—	20
«Марк-II»	3987	1670	—	75	5	—	40
«Марк-III»	4673	1930	—	100	6	—	50
«Марк-V»	5740	2210	—	180	10	—	80

О надувных лодках наш журнал рассказывал уже в 60-х. Разменивая пятидесятый год жизни, мы начинаем цикл публикаций из наших давнишних номеров. Перед вами фрагменты одного из первых тестов отечественной надувной лодки, проведенного К.С. Константиновым в 1978 году.

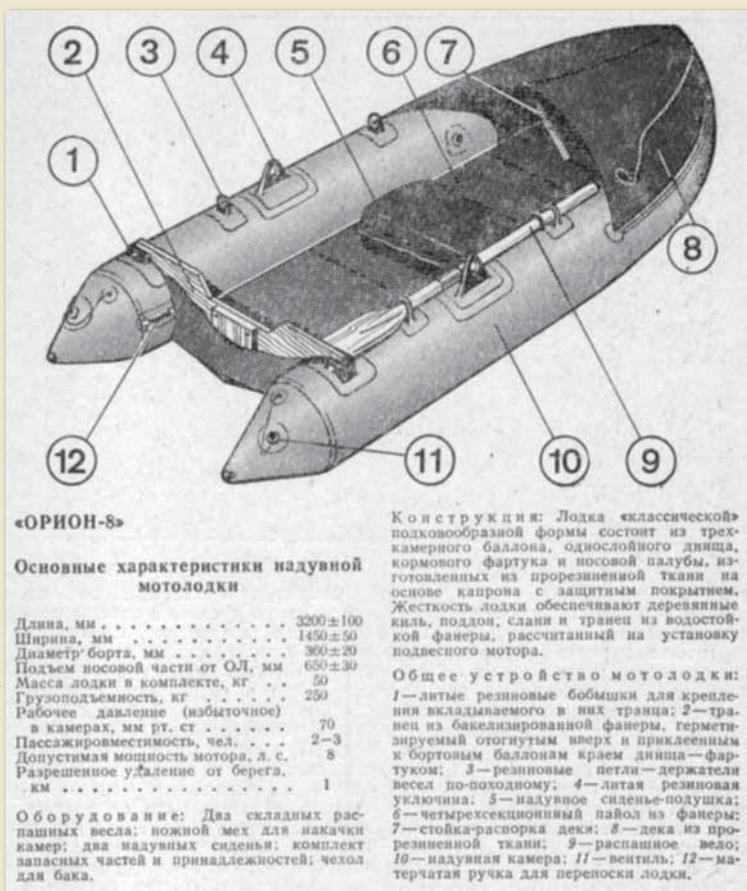
На мерной миле «Кия»

«ОРИОН-8» — первые впечатления

Шесть лет, прошедшие со времени проведения VI Всесоюзных соревнований по водно-моторному спорту на приз «Кия» в Ленинграде, когда мы впервые познакомились с надувными мотолодками отечественного производства, растопили лед недоверия наших водномоторников к «мягким» судам. ↓



✓ Выпущенная в продажу в прошлом году небольшая установочная партия «Орионов» исчезла вмиг. Те «Орионы», которые были экспонатами выставки продукции объединения «Ярославрезинотехника» в ленинградском магазине №23, были распроданы буквально за несколько минут. И кстати сказать, цена «Ориона-8» в 285 рублей не вызывала недоумений.



✓ Грузим два брезентовых пакета в багажник «Волги». В принципе, они, в отличие от пакетов с польским «Грифом», уместятся и в заднем багажнике «Москвича» или «Жигулей», но полный комплект лодки с мотором «Ветерок-8» и бачком бензина входит лишь в багажник «Волги М-24». На автомобилях других марок придется воспользоваться верхним багажником.

✓ Раскладываем содержимое «жесткого» пакета: массивный фанерный транец с металлическими накладками под струбцины мотора и откидной стойкой-подкосом;

составной ясеневый киль, соединяемый посередине П-образной металлической накладкой на четырех болтах; треугольный фанерный поддон, укладываемый на мягкое днище у транца; четыре секции фанерных сланей.

✓ Несомненно удачным решением представляется и треугольный поддон под килем, придающий глиссирующему – рабочему – участку днища необходимую жесткость и заданную конструкторами небольшую килеватость.

✓ Включаю газ. «Орион» на первые 5–7 секунд встает «свечой», затем выходит на глиссирование и идет с едва заметным дифферентом. Только одно уточнение: при штатном положении бачка с топливом (в самой корме) и малой нагрузке лодки (один водитель) вывести «Орион» на глиссирование нам так и не удалось.

✓ Скорость с одним водителем – свыше 26 км/ч – не уступает жесткому варианту, например, «Казанке» с «Ветерком-8». С полным экипажем, а для моторного варианта это два человека, скорость падает лишь на 4 км/ч, но удары о волну становятся жестче.

✓ Тюменский моторный завод осваивает выпуск подвесного паруса, поставить который на мощный транец «Ориона-8» совсем несложно. Конечно, и этот вариант осуществим лишь при условии, что сами «Орионы» можно будет, наконец, спокойно купить в магазине. Когда это произойдет? Надеемся, что министерство нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности, «Главрезинпром» и «Ярославрезинотехника» в ближайшее время внесут ясность в этот вопрос, решив его в интересах будущих капитанов «Орионов».

Новая эра дизайна и технологий

Наслаждайтесь



BLAST
BOOSTED LOW SPEED TORQUE

Высокий крутящий момент на низких оборотах. Дополнительная мощность при разгоне

ECOmo
ECONOMY CONTROLLED MOTOR

Позволяет достичь максимальной экономичности

NMEA 2000

Это возможность подключать к мотору различные морские приборы (плоттеры, эхолоты, навигационное оборудование) с выводом на экран актуальных рабочих характеристик двигателя (скорость, температура, расход топлива, моточасы и т.д.)