

Пожар укоротил модельный ряд

Крупнейший производитель прогулочных судов Финляндии «Bella Veneet Oy», продукция которого хорошо известна российским водномоторникам, в конце лета серьезно пострадал от пожара, внезапно вспыхнувшего в одном из цехов самого маленького и самого старого завода фирмы, расположенного в городке Куопио. К счастью, обошлось без человеческих жертв, но в огне безвозвратно погибли матрицы для изготовления моделей «Bella 620 DC» и «Falcon 26 Fantino», которые теперь придется восстанавливать.

«Полярный Одиссей» поселится в Арктике



В ноябре 2006 г. в Русском географическом обществе прошла научно-практическая конференция под длинным названием «Перспективы использования научно-исследовательских композитных судов проекта «Полярный Одиссей» для проведения постоянного мониторинга Арктики, научных исследований, обеспечения задач обороны и нефтегазового комплекса и развития высокоширотного туризма». Говоря конкретнее, там прошло публичное представление проекта петрозаводского морского клуба «Полярный Одиссей», идею которого предложил его президент Виктор Дмитриев. Идея заключается в замене дрейфующих ледовых станций «Северный полюс» на аналогичные, располагающиеся на многоразовых судах-платформах, автономных, многофункциональных, безопасных и экономически выгодных.

Основная причина поиска альтернативных путей размещения арктических исследовательских станций – неуклонное потепление климата в Северном Ледовитом океане за последние 30 лет, ведущее к сокращению площади ледового покрова и ухудшению качества льда. Применять же в таких целях специальные ледокольные суда оказывается делом экономически невыгодным и неэкологичным.

Предлагаемое в рамках проекта судно-челнок будет иметь композитную деревянно-стеклоцементную конструкцию. Предпочтение дерева металлу объясняется тем, что зажатое льдами легкое деревянное судно будет не раздавлено, а выдавлено на поверхность, как это происходило с «Фрамом» Ф.Нансена. Оно имеет округлую форму и водоизмещение 1250 т при длине 50 м и ширине 13,5 м и полностью оборудовано для автономной работы с экипажем в 35 чел. в течение трех лет. Энергией судно обеспечит пара ветрогенераторов. В разработке проекта принимают участие КБ «Восток», ЦНИИ Технологии судостроения, ГК НПЦ им. М.В.Хруничева и НПО им. С.А.Лавочкина. Петрозаводский судостроительный завод «Авангард», на котором предполагается строить уникальные суда, имеет большой опыт работы с деревянными композитами. Постройка головного образца предположительно займет 1,5–2 года.



Успехи Евгения Неугодникова

Известный российский яхтсмен, победитель регаты «ЯВА-Трофи» («Кия» № 204), продолжил серию своих удачных выступлений в европейских матч-рейсах. Евгений победил в регате «Toyota Sopot Match Race 2006» — прошедшем в Польше соревновании первого грэйда, в котором помимо польских спортсменов участвовали гонщики из Дании, Германии, Италии, Новой Зеландии и России. По итогам серии раунд-робинов Евгений оказался в паре с датчанином Петером Вибро и выиграл у него три финальных заезда из четырех.

Сразу же после этого Евгений принял участие в регате «ISAF Nations Cup 2006», прошедшей в Ирландии в начале сентября. Здесь в сложной борьбе с известными спортсменами Евгений занял итоговое третье место, проиграв обе свои полуфинальные гонки опытному южноафриканцу Яну Эйсли.

В целом по сравнению с прошлым годом Евгений заметно улучшил свой класс, стабильно занимая шестую-седьмую строчки в ежемесячных рейтинг-листах ISAF 2006 г.

Новый стационар

«Vetus den Ouden N.V.» представил этой осенью новый стационарный 3-цилиндровый двигатель малой мощности. Модель имеет обозначение M3.28 и развивает мощность 27,2 л.с. (20 кВт). Новинка по сравнению с прежней версией имеет увеличенный крутящий момент, составляющий 53,1 Нм (ранее 49,1 Нм). Также M3.28 комплектуется более мощным 50 А генератором. Общий вес мотора в сборе с редуктором составляет 123 кг.





IWR 2006

Прошедший сезон был ознаменован международными соревнованиями спортсменов на водных велосипедах – IWR 2006, которые прошли в Стамбуле. В них приняли участие 16 команд из Хорватии, Голландии, Германии, Турции и Польши. Заезды проводились в таких номинациях, как спринт, слалом, так называемый спринт «лицом и тылом», гонки на длинную дистанцию протяженностью 2 км и др.

Кубок в виде «керосинового фонаря» выиграла польская команда на «катамаране» «Gdansk». В нее вошли студенты отделения океанографии и кораблестроения Гданьского политехнического института. На втором месте оказались представители Германии, на третьем – Голландии.

Успех польской команды не случаен. Еще в 1980 г. группа энтузиастов Гданьского института спроектировала и построила водный велосипед и в 90-х гг. дважды принимала участие в подобных состязаниях, правда без особых успехов. В 2005 г. был построен новый велосипед, на котором удалось занять уже 6-е место на соревнованиях в Бремене. В Политехническом институте сочили это успехом и выделили средства на новейшие разработки.

Энтузиасты разделились на три группы: одна отвечала за корпус (который был построен по типу каноэ с помощью фирмы «Gemini»), вторая – за конструкцию рамы (она была выполнена из алюминия на предприятии «Stoczni Wisla Aluminium», третья – за привод тяги (именно она вызвала наибольший интерес конкурентов в Турции). В результате «катамаран», как называют создатели свое детище, получился быстрым и легким. Все задуманное помогли реализовать многие фирмы, компании, а также Радио Гданьска и польская телевизионная компания TVP3, редакции «Naszego Morze» и «Dziennik Bałtyckiego».

Удержать первенство в 2007 г. будет сложнее – соперники обещали построить настоящий «водолет».

Из журн. «Zagle», 2006, № 11.

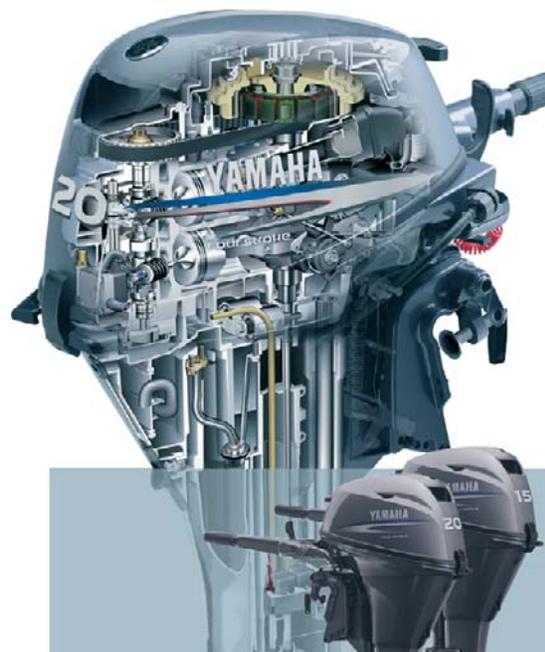
Трансатлантический переход «Sun 21»

Катамаран «Sun 21» на солнечных батареях (2 × 500 А·ч по 48 В) дошел своим ходом до Роттердама, был погружен на корабль и доставлен в Кадис.

«Sun 21» сделал несколько пробных выходов в Атлантику, после чего бронзовые винты было решено заменить на углепластиковые.

Катамаран стартовал из Севильи 3 декабря (возглавил плавание капитан Марк Вюст), чтобы затем спуститься к Канарским островам, к Рождеству достичь о-вов Зеленого Мыса, а после Нового года выйти в Атлантику и далее взять курс на Багамы. Дальнейший маршрут пройдет от Майами (Флорида) до Нью-Йорка, куда команда планирует прибыть 8 мая 2007 г., оставив за кормой 70 тыс. морских миль.

Кевин Десмонд.



Новые моторы «Yamaha»

В конце ноября 2006 г. в московском экспоцентре «Крокус» представительство «Yamaha» в России «LLC Yamaha Motor CIS» показал новые подвесные моторы, которые появятся на российском рынке в 2007 г. Любителей моторов небольшой мощности должны заинтересовать новинки серии F15/20 (F15C и F20B). Рабочий объем этих рядных двухцилиндровых четырехтактных моторов с механизмом ГРМ SOHC составляет 362 см³. Эти моторы отличаются небольшим весом (51.7 и 60.7 кг соответственно), а также большими размерами. Изменены по сравнению с прежней серией, не только внешний вид и оформление, но и силовой агрегат. Максимальный расход топлива новинок составляет 6.8 л/ч (F20) и 5.4 л/ч (F15). Специально для России будут поставляться модификации F20BMHS, F20BES, F15CMHS и F15CEHS.

В 2007 г. в России будут продаваться новые моторы F50FETL, F60CETL, F80BETL, F100DETL, также подвергшиеся серьезной модернизации. Рабочий объем моторов серии F50/60 составляет без малого один литр – 996 см³, серии F80/90 – 1596 см³. Они оснащены электронной системой впрыска и имеют умеренный расход топлива.




Надежные GPS-навигаторы и картплоттеры



НАВИКОМ предлагает:

- Средства спутниковой связи и ТВ
- Консультации по оснащению судов
- Картплоттеры, GPS-приемники
- Электронные карты, радары,
- Эхолоты, радиостанции

Тел.: (495) 786-6506
Факс: (495) 116-7511
www.navicom.ru

НАВИКОМ

Названы «Яхтсмены 2006 года»

7 ноября на очередной сессии ISAF, прошедшей в Хельсинки, были названы лауреаты очередной премии «ISAF Rolex World Sailor of the Year Award Trophy», более известной как «Яхтсмен года». На этот раз среди номинантов вновь оказались и заслуженные люди с громкими именами, и новые звезды, вспыхнувшие лишь в последнее время. Основными

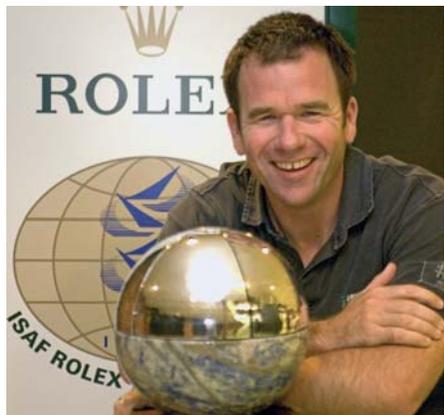


претендентами на победу считались: у мужчин – Бруно Пейрон, Майк Сандерсон, Ив Парлье и Себастьян Жоссе (никто из них в особых представлениях не нуждается), у женщин – Ди Каффари, первой осуществившая одиночное кругосветное безостановочное плавание с востока на запад («Кия» № 200).

В результате обладателем премии «Яхтсмен 2006» у мужчин стал Майк Сандерсон, капитан блистательной «ABN Amro One», выигравшей кругосветную гонку «Volvo Ocean Race 2005–2006» с огромным отрывом от конкурентов (стр. 104).

У женщин победила Пэйдж Рэйли – восходящая американская звезда в классе «Laser radial», победившая на крупнейших состязаниях мира – таких, как «Olympic Sailing Week» во Франции, «ISAF World Sailing Games» в Австрии, «Olympic Test Regatta» (Китай), а также удачно выступившая на европейском и мировом первенствах этого года.

П.И., фото Карло Борленгу/»Rolex»



Драма в Индийском океане



После гибели яхты «Hugo Boss» класса «Орег 60» в ходе идущей сейчас гонки «VELUX 5 OCEANS» (стр. 114) все внимание было обращено на яхту «Ecover» Майкла Голдинга, которая, подобрав яхтсмена с тонущей яхты, почти сразу же после этого потеряла мачту. Сквозь тяжелые шторма в лавировку под аварийным вооружением лодка пробивалась к Кейптауну больше недели. Буквально в самом конце пути – менее чем за 200 миль до берега – «Ecover» вновь попал в жесточайший шторм, после чего связь с гонщиками на некоторое время была потеряна.

По счастью, самые страшные предположения о судьбе яхты и находящихся на ее борту двух спортсменов, не оправдались. Ночью 2 декабря израненная яхта вошла в гавань Кейптауна и благополучно ошвартовалась.

К огромному огорчению всех поклонников Майкла Голдинга (а их у мужественного яхтсмена немало), через несколько часов после финиша спортсмен сообщил о выходе из гонки. Он прокомментировал это так: «Решение о сходе с дистанции было очень тяжелым и принималось по итогам консультации с моим спонсором, компанией «Ecover». Деньги на срочный ремонт яхты найти можно, но высокого места в регате занять уже не удастся, да и вопрос о состоянии лодки и безопасности плавания после экспресс-ремонта останется открытым. Поэтому мы решили завершить мое выступление».

Жаль, ведь Майкл (на момент случившегося) был одним из лидеров гонки и имел все шансы достать Бернарда Штамма. Штamm же благополучно завершил первый этап 4 декабря, пройдя 12 тыс. миль за 43 дня. Его отрыв от второй яхты на дистанции (это «Spirit of Yukon» Коджиро Ширазиши) составил целых 968 миль!

Экспансия мегаяхт продолжается

В своем последнем выпуске «ShowBoats International» – ведущее международное издание, посвященное исключительно супер- и мегаяхтам – сообщает, что суммарная длина яхт размером более 80 футов, находящихся в постройке по всему миру, выросла по сравнению с прошлым годом на 15.3%, а их количество – на 89 корпусов. Издаваемая в качестве приложения ежегодная «Книга заказов», главный справочник по строящимся мегаяхтам, содержит сведения о 777 судах таких размеров. Если выстроить их друг за другом, получится «караван» длиной 94 404 футов – более 33 км! При этом наибольший рост наблюдается в размерном диапазоне 120–149 футов – число таких яхт достигло 141 (в прошлом году было заложено «всего лишь» 98). На 18% увеличилось и количество судов длиной более 150 футов, а за два года рост еще более впечатляющий – почти на треть. Основным поставщиком мегаяхт является «Azimut-Benetti» с 93 проектами суммарной длиной 10 859 футов. На втором месте «Ferretti Group» с 83 судами (8656), а на третьем – «Sunseeker» с 51 лодкой (4576). В рейтинге стран пальму первенства по-прежнему прочно удерживает Италия. Общая длина итальянских яхт выросла по сравнению с прошлым годом на 31%, а число – на 87 единиц (всего здесь находится в постройке 347 корпусов). Заметно отстают от лидера обладатели второго места – судостроители США со 103 проектами общей длиной 13 056 футов. На третьем месте с точки зрения суммарной длины – Нидерланды: 8965 футов и 54 лодки. В Великобритании, занявшей четвертое место с 5612 футами, мегаяхт, однако, заложено немного больше – 60.



Новая макси-надувнушка

Опытно-производственная фирма «Ротан» разработала новую модель надувной моторной лодки, аналогов которой трудно подыскать не только у нас, но и за рубежом. Ее длина составляет 6,6 м, ширина – 2,46 м, диаметр баллона – 0,62 м. Общий

объем одиннадцати воздушных отсеков достигает 5,4 м³. Конструкция имеет характерную для лодок марки «Ротан» особенность: кроме транцевой доски, в ней нет других жестких элементов. Необходимая жесткость корпуса обеспечивается особой схемой расположения баллонов – к паре бортовых добавлен третий, под пайолом, плюс подбаллонные скеги, на которых лодка глissирует на расчетной скорости. Пайол состоит из двух продольных частей и имеет фирменную конструкцию, обеспечивающую высокую жесткость в надутом состоянии, самоосушение кокпита и ремонтпригодность. Допустимая мощность мотора достигает 90 л.с. – с таким уже нелегко справиться в «полевых» условиях, но сама лодка благодаря отсутствию жесткого пайола довольно компактна. При весе около 120 кг ее можно упаковать в мешок размерами 1,6×0,9×0,5 м и сложить в багажник джипа.

Предполагается, что новая разработка найдет применение в дальних речных походах по малонаселенным районам и в прибрежных зонах морей для транспортировки групп туристов, ныряльщиков и т.п.

«Стакан» и штурвал – несовместимы в Датском королевстве

Парламент Дании единогласно принял закон о максимально допустимом пределе содержания алкоголя в крови судоводителей, величина которого (0,05%) отныне является единой для тех, кто управляет как коммерческими, так и наиболее крупными и быстрходными прогулочными судами, включая гидроциклы. В специальном заявлении одного из министров подчеркивается, что необходимость принятия такой меры вызвана ростом числа серьезных происшествий на воде, связанных с злоупотреблением спиртными. Он также сообщил, что предложение Дании распространить подобные требования и на прочие страны, входящие в Международную морскую ассоциацию, встретило понимание – соответствующий проект планируется подготовить к началу 2008 г.

Катера и моторные яхты ведущих верфей



**PRESTIGE
YACHTS**
www.p-y.ru

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РФ

Россия, 123022, Москва, ул. 2-я Звенигородская, д. 13 Телефон: (495) 780-44-44



Производим и продаем:

Катера алюминиевые "Корвет-600WA" (New! 2006 год), "Корвет-500HT" (New! 2005 год), и катер "Корвет-500" (New! 2005 год).

Стеклопластиковые катера "Стрелка" и "Новая Ладога-М" (New! 2005 год).
Высылаем каталог новых моделей (2006 года). Работаем с дилерами.

Продаем и даем гарантию на:

Лодочные моторы:
Yamaha, Honda, Mercury, Suzuki, Johnson
Мало б/у и новых, от 2 до 250 л.с.,
Надувные лодки: "Мнев",
катера б/у, прицепы для катеров,
комплектующие по каталогу "Маритим",
тросы, винты, навигаторы и эхолоты.
Тюнинг катеров, продажа в кредит,
предпродажная подготовка и установка двигателя,
обкатка техники,
ремонт, сервисное обслуживание двигателей,
изготовление "релингов" для катеров.

С-Пб ул. Бабушкина, 119 Тел.: (812)973-25-91; (812)715-17-57,
для оптовых покупателей (812)715-35-08
www.astron-marine.ru, Alexashi@hotmail.ru Info@astron-marine.ru

Невыразимая чувственность

Знаменитая фирма приступила к ходовым испытаниям крупнейшей парусной яхты в своей истории: «Wally 143», названной «Esense»*. Мне довелось принять участие в этих испытаниях, поэтому позволю себе поделиться с читателями «КиЯ» первыми впечатлениями от одной из самых прекрасных, на мой взгляд, яхт современности.

Новая 43-метровая лодка, относящаяся к категории быстроходных крейсеров, вооружена шлюпом и характеризуется необычным сочетанием деталей интерьера и внешнего вида из разных эпох. Так, например, традиционная для «Wally» гладкая и «голая» палуба со знаменитой уже кормовой «морской террасой» прикрыта неожиданно массивным фальшбортом, про который яхтостроители уже забыли, и его смело можно считать радикальным нововведением во внешний облик современных яхт. В итоге верхняя линия борта новой яхты стала совершенно чистой, а сидящие в салоне люди скрыты от посторонних взоров через иллюминаторы рубки. Более того, теперь всю огромную палубу лодки (а ее площадь превышает 180 м²!) можно рассматривать как один копит: палуба полностью свободна от каких-либо снастей или дельных вещей, а трехфутовый (!) фальшборт защитит гостей от «неизбежных на море случайностей» надежнее любого комингса.

Конструкция корпуса «Esense» разработана известным бюро Билла Триппа, работы которого сейчас входят в моду у желающих получить стильную и очень быструю посудину. Так, только за последние пару лет его проекты были неоднократно востребованы такими китами яхтостроения, как «Nautor's Swan» и «Baltic Yachts». Не осталась в стороне и «Wally Yachts», заказавшая «Tripp Design» проект, ознаменовавший собой уже четвертое поколение парусников от «Wally».

Лодка имеет очень стройный и легкий корпус: соотношение «длина/ширина» превышает 5, водоизмещение при длине 43.7 м составляет всего 140 т (из них 40 приходится на балласт), а со всеми запасами – 160 т. При этом яхта несет 900 м² парусности – в результате она располагает весьма приличной для роскошно оборудованного судна энерговооруженностью: 6 м²/т. «В бейдевинд эта лодка, – говорит Лука Бассани, – должна обогнать даже такого зверя, как «Mari-Cha IV».

Ну, насчет «Mari-Cha IV» сказать пока что ничего не могу, а вот при истинном ветре около 4 м/с «Esense» стабильно шла со скоростью 10 уз (периодически разгоняясь до 12 уз). Это – факт! Об остальном, надеюсь, читателям скажут фотографии...

P.S. Редакция «КиЯ» будет внимательно следить за новым океанским гигантом и обязательно расскажет о нем подробнее, если заложенные в яхту технические решения оправдаются.

* Слово «Esense» – гибрид игры слов, который можно приблизительно перевести как «необычайная чувственность».

Жиль Мартин-Раге (Марсель, Франция), специально для «КиЯ». Фото автора.



Прогулочный флот США – вне закона?

Новость смахивает на первоапрельскую шутку, но факт есть факт: приговор по одному сугубо частному делу, вынесенный федеральным судьей Робертом Джеймсом из окружного суда Луизианы, фактически объявляет вне закона использование прогулочных катеров и лодок на подавляющем большинстве акваторий США. Смысл судебного решения, немало обеспокоившего как самих владельцев малых судов, так и представителей многочисленных ассоциаций, имеющих отношение к прогулочному флоту, сводится к тому, что исключительное право на пользование водами реки (в данном случае – Миссисипи) за пределами судового хода принадлежит прибрежным землевладельцам. Поскольку в США маломерным судам выход на судоходные фарватеры запрещен, получается, что кататься на лодке или на водных лыжах, ловить рыбу на законных основаниях теперь попросту нигде. Попытки опротестовать приговор пока успеха не имели, но возмущенные «частники» и представляющие их интересы ассоциации обещают нажать на все доступные рычаги и все-таки «разрулить» ситуацию в свою пользу.

Шкипер – не шофер

Североамериканское подразделение компании «Zodiac» опротестовало результаты теста РИБов «Hurricane 733», который был проведен в Канаде по заказу Береговой охраны. Поводом к проведению испытаний, обошедшихся ни много ни мало в 85 000 канадских долларов, стал судебный иск одного из шкиперов, который получил в процессе эксплуатации лодки серьезную травму. Проводившая тест компания сделала вывод о том, что при движении в волну нагрузка на позвоночник водителя действительно превышает все допустимые нормы, но фирма-производитель категорически не согласна с подходами испытателей, до сих пор имевших дело только с наземной техникой. Основной аргумент сводится к тому, что при постоянных прыжках с волны не следует сидеть сиднем в водительском кресле, как в автомобиле (а именно такую ситуацию моделировал тест), и что дело лишь в умении использовать технику в экстремальных условиях. «На вооружении» канадской Береговой охраны находится около сотни лодок этой модели, часто используемых для спасательных операций в бурную погоду, когда другие суда просто не рискуют покидать гавань. «Hurricane 733» – одна из самых популярных лодок среди спасателей и военных многих стран, и до сих пор подобных исков к «Zodiac» не предъявлялось.

VOLVO PENTA IPS ПАРКОВАТЬСЯ ОДНО УДОВОЛЬСТВИЕ!



Ошеломляет маневренностью. Более 100 моделей катеров ведущих производителей уже оснащены этой установкой. Четыре варианта мощности.

Переполненная марина. Сильный боковой ветер. Узкое причальное место. Такая ситуация заставит нервничать даже опытного шкипера.

С этим покончено!

Джойстик Volvo Penta IPS все ставит под контроль: вперед, вбок, по диагонали, кругом – и все одной рукой.

Посетите www.volvopenta.ru – убедитесь сами!

**VOLVO
PENTA**
www.volvopenta.ru

ВОДОМЕТНЫЕ КАТЕРА **КС!** ПО-НОВОМУ ДИНАМИЧНЫЕ, ПО-ПРЕЖНЕМУ НАДЕЖНЫЕ



156002, г. Кострома, ул. Комсомольская, 4, т/ф: (4942) 31-53-80, 31-68-81, www.boat-ksmz.ru e-mail: tdpartner@kmtn.ru, ksmz@kmtn.ru

Дилеры

Нижний Новгород: LodkaStyle, т/ф: (8312) 25-09-60, доб. 236

Москва: Торговый Дом "Маркет Марин", тел.: (495) 576-62-45, 576-62-55

Рыбинск: ООО "ТВП", тел.: (4855) 28-90-15, e-mail: tvp@buranrybinsk.ru

ООО БУРАН-ФОРС, тел.: (4855) 28-06-02, e-mail: sale@buran-force.ru

Тюмень: Сервис-Центр ВМА, тел.: (3452) 475-888, 475-748, e-mail: bma@tmn.ru

Петрозаводск: ЗАО ПКФ Авто, тел: (8142) 57-74-23, e-mail: avto@onego.ru

Акса́й: ООО ПКФ Донводтехтранс, т/ф (86350) 5-95-71

Ханты-Мансийск: ИП Новиков П.Н., тел: (34671) 39-110, e-mail: novickoff@yandex.ru

Пермь: ТехноСпорт, тел: (3422) 650-780, e-mail: info@technosport.ru

«Безбашенная» реклама

По просторам интернета давно бродит видеоролик, который пользователи передают друг другу и выкладывают на «юмористические» сайты из-за его весьма необычного сюжета: некий мужлан фермерского вида буксирует за своим пикапом 6-метровую пластиковую лодку... без всякого трейлера, просто волоком, причем на приличной скорости. Преодолев и асфальт, и проселок (и по ходу дела стукнув несчастную посудину о дерево, столб и оставленный на обочине автомобиль), безбашенный водила в лихом заносе сбрасывает лодку на воду озера. Интерес и последующие действия постояльцев интернета были заранее просчитаны маркетинговыми специалистами молодой американской компании «Triumph». Да, это реклама, задача которой – наглядно продемонстрировать небывалую прочность этих лодок, лишь недавно появившихся на рынке. Утверждается, что ролик снимался «вживую», без всяких компьютерных спецэффектов, а на страничке www.toughboats.com, где его можно посмотреть, имеется скромная фраза: «Вы ведь не будете использовать свои лодки в лаборатории – вот мы их в лаборатории и не тестируем».

Парусник-гибрид

К выпуску не совсем обычного компактного парусника под названием «Manta» недавно приступила английская компания «Coupway», больше известная своими прогулочными и рыболовными мотолодками. Широкий, как и полагается классическому швертботу, корпус дополнен двумя небольшими съемными бортовыми спонсонами, превращающими его в некое подобие тримарана. Но самое интересное – это поворотные шверты, несущие одновременно функцию рулей. Производители утверждают, что лодка идеальна для начинающих яхтсменов: остойчивостью она может поспорить с многокорпусником, а маневренностью – с классическим однокорпусным швертботом. Длина корпуса – 4.7 м, ширина – 2.4 м с установленными спонсонами и 1.8 м без них, минимальная осадка – 3.3 м, площадь грота и стакселя – 7 м².



50 узлов под парусами? Мы почти готовы!

Примерно так можно охарактеризовать настроение команды парусного крылатого тримарана «Hydroptere» после успешных испытаний, прошедших в ноябре 2006 г. Серьезно поврежденная в ходе попытки осуществления рекордного трансатлантического перехода с востока на запад машина (напомним, тогда были сломаны один поплавков и мачта) подверглась очередной реконструкции: к старому центральному корпусу заново приделали все остальное.



При этом требовалось изменить аэродинамику мачты и всего парусного вооружения так, чтобы добиться большей тяги даже за счет увеличения кренящего момента; улучшить гидродинамику боковых поплавков для снижения их сопротивления как при движении с малой скоростью, так и при замывании волнами в крылатом режиме, и, кроме того, в очередной раз доработать систему амортизации волновых ударов, призванную смягчать ударные воздействия на крылья тримарана и не допускать их передачи на поплавок.

За время вынужденного простоя у «Hydroptere» появились новые спонсоры: на этот раз ими стали Политехнический институт Лозанны и верфь «Decision SA». По-прежнему серьезную поддержку оказывает и «Airbus», а сам экипаж стал интернациональным – в него влились швейцарские фанатики скоростей под парусами.

В течение года сотрудники и студенты Политехнического института Лозанны проводили интенсивные научные исследования, стремясь найти и устранить все болевые точки судна. Теоретические работы были завершены в мае, после чего «Decision SA» приступила к реконструкции, а уже в августе лодка коснулась воды.

В ходе этой модернизации уникальный тримаран получил новые мачту-крыло и угольные паруса особого покрова; поплавок в очередной раз были перерисованы, но на этот раз не создателями конструкции тримарана – проектным бюро VPLP, а ближайшим сподвижником Алена Тибо (шефа команды) Филиппом Перрье. Как показали первые же выходы, новая форма спонсонов оказалась более чем удачной – сопротивление машины при ходе по волне на высоких скоростях резко снизилось. Но главное: наконец-то (лишь на четвертый год!) удалось правильно подобрать характеристики упругого торсионного элемента в механизме подвески подводных крыльев, который и должен гасить ударные нагрузки.

Фактически (Ален Тибо этого и не скрывает) была построена совершенно новая яхта, сохранившая прежнее название. Интенсивные испытания, длившиеся всю осень, вселили в команду уверенность в лодке и ее готовности к рекордным заплывам.

И вот 16 ноября яхта вышла на очередные испытания. При скорости ветра 10–11 м/с «Hydroptere» в ходе второго тестового пробега встал на крыло и... развил скорость в 44 уз, причем набрав ее всего за 24 с! Лодка, по словам Алена Тибо, управлялась очень легко, волновые удары не чувствовались вовсе.

Это достижение – уже серьезный шаг вперед. Фактически показанная скорость превышает официальный мировой рекорд на 500-метровой дистанции в многокорпусном классе D (42.12 уз), к которому относится и «Hydroptere». Но Ален Тибо уверен – обновленное судно способно на большее. По его словам, уже весной 2007 г. команда будет готова побороться за абсолютный рекорд скорости под парусами, а также попытается превзойти планку в 50 уз!

Помимо этого, в планах экипажа – строительство сразу нескольких крылатых тримаранов нового поколения, в том числе – огромного «Гидрокрыла» класса «супер-макси» для борьбы за мировые рекорды трансокеанских и кругосветных плаваний...

Невозможное – возможно!

В результате тяжелого и редкого заболевания (рефлексной симпатической дистрофии) у англичанки Хилари Листер еще с юношеского возраста полностью парализованы и руки, и ноги. Сейчас она в состоянии двигать только головой и может перемещаться лишь в специально созданном для нее самоходном инвалидном кресле, оборудованном компьютером, распознающим голосовые команды.

Однако все это не помешало мужественной женщине стать яхтсменкой, вдобавок способной в одиночку управлять парусной яхтой. Первое плавание такого рода Хилари выполнила в августе 2005 г., когда на гоночной яхте класса «Soling», специально предоставленной для нее компанией «Pindar», она самостоятельно пересекла Английский канал, не покидая своего инвалидного кресла, закрепленного в кокпите лодки.



Для управления яхтой была разработана уникальная система – лебедки приводились в движение двумя пластиковыми воздуховодами, закрепленными на плечах Хилари, которые яхтсменка надувала ртом. Надуть трубку – означало добрать шкот. Руль управлялся поворотом головы и приводился в движение через систему рычагов, закрепленных на голове яхтсменки. Трудно даже представить себе, какие усилия потребовались 33-летней женщине, чтобы осуществить этот, пусть и скромный по общепринятым меркам, 22-мильный переход

(кстати, ее тренером была знаменитая британская яхтсменка Эмма Ричардс).

Теперь Хилари планирует летом 2007 г. в одиночку обогнуть Англию под парусом! Она в декабре 2006 г. уже приступила к тренировкам на борту почти экстремальной 6-метровой углепластиковой яхты типа «Artemis 20», имеющей характеристики, близкие к гоночным швертботам. Само плавание будет разбито на короткие прибрежные отрезки так, чтобы оно проходило лишь в дневных условиях.

Перед Хилари стоит сложная задача – подготовиться ко всякого рода неожиданностям и вдобавок натренировать свои легкие так, чтобы быть в состоянии ежедневно в течение восьми часов надувать и сдувать воздуховоды, управляющие шкотовыми лебедками. Но смелая женщина говорит, что ее это не пугает.

Она хочет осуществить свою мечту и показать всем, что невозможное – возможно!

Буер для Федора Конюхова

Одним из самых интересных экспонатов «MIBS 2006» был совершенно необычный ярко-красный буер с надписью «Антарктида». О том, что это за аппарат, не имеющий никакого отношения к началу нового буерного сезона, сообщает «Журнал Федора Конюхова» (2006, № 8).

Уникальный буер построен в Англии на той самой верфи «Rowell&Morrison», на которой построили рекордную гребную лодку «УралАз» (см. «КиЯ» № 183). Когда в 2002 г. Конюхов заказал англичанам буер для пересечения под парусами Антарктиды, на верфи отнеслись к заказу настороженно. Речь шла о чем-то никому неизвестном: ведь требовалось построить скоростной аппарат, который мог бы передвигаться не только на коньках по идеально гладкому льду, но и на лыжах по жесткому снегу, пересекая неглубокие трещины и преодолевая невысокие заструги. Для начала главный конструктор верфи Филипп Моррисон полетел в США на Великие озера, чтобы посоветоваться с опытными местными буеристами. Общий вывод был таков – создать такую конструкцию можно!



В итоге, в апреле 2004 г. англичане презентовали экспедиционный буер «Современная Гуманитарная Академия» для походов в полярных условиях.

Конструкция весом 150 кг выклеена из дерева и поставлена на три лыжи (носовая служит рулем). Буер оборудован десятиметровой углепластиковой мачтой. В комплекте его парусов – грот, геннакер для легких ветров, солент и стаксель; все передние паруса – на закрутках. Для экстренного торможения применены ручные тормоза – шесты со стальными наконечниками.

В апреле 2006 г. буер был доставлен в Гренландию, и экспедиция из семи человек во главе с Федором Конюховым провела первые испытания. Естественно, обнаружились такие проблемы (вполне ожидаемые), как невозможность идти круто к ветру (оптимальный угол – 70–120°) и существенный дрейф при ходе в галфвинд. Помимо внесения ряда улучшений в конструкцию буера, принято решение и о корректировании маршрута.

В целом, мы очень довольны результатами экспедиции. Буер надежен, прост в управлении, конструкция рабочая, все принципиальные теоретические расчеты оказались верны.

После доработки буера запланирована переброска его на Байкал для продолжения испытаний. В Антарктиду нужно прибывать с абсолютно готовой конструкцией.

Оскар Конюхов, менеджер проекта