



«Мотылек» со снятыми крыльями

Отзывы гонщиков

Джон Иллет: Это как наркотик! После шквала подбираю шкоты, и лодка уверенно поднимает над водой рулевого, который в три раза тяжелее ее. Летящая над водой лодка всего на метр длиннее «Оптимиста» и на 5 кг легче его (с пленочными парусами площадью 8 м²). Он затмевает самые боевые парусные машины!

Поднявшийся над водой «Мотылек» достиг скорости 25 уз и показал, что наступает техническая революция в парусном спорте.

При наборе скорости возникает опьяняющее чувство, известное только швертботистам! Ауригеры идут горизонтально. Острый нос с 30-сантиметровой углепластиковой трубкой прокладывает путь в воде. Журчание воды под плоской кормой усиливается с ростом скорости, до начала глиссирования. Но все это только на стадии разгона. По мере ускорения сначала нарастают шум воды и сила брызг, бьющих в лицо и по корпусу, после чего вдруг наступает «зловещая» тишина – корпус поднимается из своей среды. Скорость растет скачками: GPS показывает 10, 12, 14 уз! Так проявляется взлет из воды и появляется страх – от скорости, точнее от опасности падения. Похоже на спуск с горы на машине с отказавшими тормозами. Как приземляться? Как установить контроль над судном, не разбив его?

Однако «Мотылек» не теряет равновесия, постепенно напряжение всего тела падает, появляется улыбка. Наслаждение! Чувство, от которого все дуреют.

Бурхард Стаабс (лучший немецкий рулевой этого класса): Четверть века я – энтузиаст класса «Moth». И этот энтузиазм все больше угасал, но теперь техника плавания на крыльях вновь разогрела его. Мой вес 86 кг, так что очень важно правильно отцентровать суденышко. При старте сначала сдвигаемся к корме, потом постепенно передвигаемся к носу. Подбирая шкоты, разгоняем швертбот. Вымпельный ветер отходит к носу и, естественно, усиливается. Надо поймать момент его предельной скорости и начать уваливаться, опять набирая скорость. Далее – все, как на буере или катамаране: чем больше скорость, тем больше возможность ее увеличить. Лодка может идти на крыльях в очень полный бакштаг с огромной скоростью, но... впереди поворот фордевинд, и надо суметь, не опускаясь корпусом до воды, сменить галс и снова набрать скорость. Пока такой трюк выполняют не более десятка яхтсменов в мире. Достаточно сложным оказывается резкое торможение, обычно связанное с касанием воды подветренным ауригером при крене: яхтсмен может быть катапультирован, остается только спасать хрупкое суденышко и такелаж от разрушения!

Рохан Фил: Это не номер на канате. Суденышко идет стабильнее, чем ожидалось. Лодочка на первый взгляд кажется неуправляемой и просто страшной – с остроконечным корпусом, похожим на домашнюю туфлю из углепластика, но балансирование на узком, 20-сантиметровом шверте, похожее на цирковой номер на проволоке, оказывается достаточно стабильным.

Прошедший год немного разочаровал любителей подвесных моторов тем, что на рынке не было отмечено всплеска инженерной мысли и новейших технологий. Но, тем не менее, фирмы, производящие подвесные моторы, усердно работали, и к началу 2007 г. стали появляться новинки.

«Suzuki»

Несмотря на то, что этот производитель сегодня ориентирован в основном на четырехтактные моторы, двухтактные все еще производятся, причем ударными темпами. И предназначены они уже не для Европы и Северной Америки, где действуют жесткие экологические законы и где, начиная с 2006 г., продать мотор удастся, лишь получив сертификат на чистоту выхлопа, а для менее продвинутых стран, к примеру, для Индонезии, Малайзии и, естественно, для России. В наших торговых залах профильных магазинов будут представлены моторы двухтактной серии «DT» с индексами 2.2, 9.9/15, 30/30R и 40/40R, а четырехтактная серия «DF» – линейкой моторов мощностью от 2.5 до 250 л.с. Ближе к концу наступившего года можно будет заказать и «DF 300» – самая яркая новинка фирмы (№ 204), как и первый в истории серийный ПЛМ с V-образной компоновкой двух цилиндров «DF 25 V-Twin» (№ 205). Менее впечатляющим, но не менее значимым можно назвать появление «DF 150» и «DF 175», являющимися конструктивным продолжением серии «Big Block». Короче, «Suzuki» достаточно напористо старается расширить свое присутствие не только на мировой арене, но и на локальных площадках, к примеру, таких, как Россия.

«Selva»

Этот последний из оставшихся в живых производителей ПЛМ в Европе все теснее сотрудничает с «Yamaha». Судя по утверждениям представителей «Selva», альянс зиждится не

Матрица: эволюция...

Подвесные моторы 2007 года

только на поставке японских деталей, но и на научных разработках самой фирмы, которые активно используются и японским производителем. В этом году в продаже можно будет увидеть (и, разумеется, приобрести) моторы трех основных разновидностей: двухтактные мощностью от 3.5 до 100 л.с., названия которых взяты с географической карты Средиземноморья – «Zadar», «Cargi», «Izmir» и т. д., четырехтактные мощностью от 4 до 115 л.с., носящие имена рыб и других обитателей морей и океанов – «Goldfish», «Black Bass», «Dorado» и т. д., и серии «DFI» (L.P.D.F.I.), т. е. с системой впрыска топлива и двухтактной схемой ДВС, мощностью от 40 до 80 л.с., которые названы в честь различных акул – «Bull Shark», «Mako Shark» и др. Система впрыска моторов «Selva» отличается, к примеру, от аналогичных систем «Tohatsu TLDI» или «Mercury OptiMax», тем, что разраба-

тывалась она на базе автомобильных низкого давления и может быть отремонтирована в любой автомастерской с использованием автомобильных же деталей и элементов.

К относительно новым веяниям «Selva» можно отнести предложение покупателям приобрести некоторые модели моторов «в спарке», если так можно выразиться, т. е. сразу два мотора с разным вращением винта и синхронизацией оборотов, как и указано в каталогах.

Из производственной программы исчезают (или уже исчезли) некоторые модели, например, «St. Tropez», но зато появились новые – 70-сильная «Mako Shark». Чего-то революционного, за исключением вариантов комплектации, по сравнению с тем, что было в прошлом году, у «Selva» не ожидается. Обещанная «White Shark» («Белая акула») мощностью 150 л.с. пока в рекламных

буклетах на 2007 г. так и не засветилась. Но чем дольше ожидание, тем слаще плод...

«Yamaha»

Очнувшись от временной комы, связанной с оттоком сил на создание моторов мощностью свыше 200 л.с., этот японский производитель нынче представит в России сразу несколько новинок. Наиболее любопытными, скорее всего, окажутся моторы серии «F15/20» с рабочим объемом 362 см³ и футуристической внешностью. Но более мощные моторы «F50FETL», «F60CETL», «F80BETL» и «F100DETL» также не разочаруют, хотя внешность их не столь оригинальна. В «большом» классе моторов – мощностью свыше 100 л.с. – новинок в этом году пока не предполагается. По всей видимости, «Yamaha» старается удержаться в нишах, где ей сложно найти равных, пусть не по продажам, так



по имиджу. Мировая популярность «Yamaha» пока вне сомнений.

«Evinrude&Johnson»

Наверное, через несколько лет вместо этого сочетания можно будет со спокойной душой писать «BRP» («Bombardier Recreational Products»), а пока у «Evinrude» – элитной составляющей «Evinrude&Johnson» – новинок практически нет. Как и в прошлом году, в ее производственной линейке – моторы от 40 до 250 л.с. Появление некоторых моторов с обозначением Н.О., что означает «Повышенная мощность», не делает погоды.

С «Johnson» ситуация немного иная. Осенью 2006 г. стало известно, что «Suzuki» прекращает сотрудничество с этим одним из старейших мировых производителей. А ведь многие модели, продававшиеся с логотипом «Johnson», имели корни из Страны восходящего солнца. Но, несмотря на столь сильный удар, судя по авторитетным источникам, «Johnson» не унывает и продолжает выбрасывать на рынок как двух-, так и четырехтактные модели, причем в большом ассортименте. Пока. Что будет дальше, сказать трудно, но вряд ли «BRP» задумала уничтожить бренд, который «несет золотые яйца», поэтому будем надеяться, что «Johnson» еще долгие годы будет радовать своим присутствием на рынке. По непроверенной информации, «Suzuki» сегодня потихоньку меняет свою политику в США, и прекращение сотрудничества с «Johnson» не единственный факт. Так, «Arctic Cat», которая производит снегоходы и ATV, также начинает делать свои силовые агрегаты и устанавливать их на собственную технику вместо мо-

торов «Suzuki», которые долгие годы являлись неотъемлемой частью техники этого производителя. Многие считают, что это связано с внутренними законами в США, запрещающими использовать в оригинальной продукции силовые агрегаты из Японии более чем на 20% общего объема производства тех или иных транспортных средств и бытовых машин (информация об этом законе, регламентирующем «продажу под брендом» обсуждалась в прессе еще в 2001–2002 гг.). Кстати, не было объявлено и о локаутах, т. е. об увольнении, на заводах «Johnson», так что, видимо, все у них в порядке.

«Tohatsu»

Этот старейший японский производитель изменив в прошлом году расцветку моторов, похоже, успокоился и в 2007 г. не представит ничего нового, даже давно обещанного «MD 140» с системой TLDI. Дела у «Tohatsu» после открытия нового завода, который сегодня эксплуатируется примерно на 2/3 полной мощности, идут неплохо. Постепенно растут продажи моторов как под своим брендом, так и под другими, например, «Nissan» (с этим логотипом) или «Mercury» (произведенные в кооперации), и никакие ограничивающие законы ему не помеха.

«Honda»

Этот производитель, известный в авто- и мотомирах под именем «Бренд № 1», успешно и заслуженно почивает на лаврах прошлых лет, предьявляя миру то одну, то парочку модификаций больших моторов, либо два-три мотора «младшей серии». Ожидается новинка в серии моторов «среднего размера» – мощнос-

тью 70/90 л.с. с силовым агрегатом, как у «Honda» водится, от автомобильчика малого класса («Honda Fit») рабочим объемом 1496 см³. При этом 90-сильная модификация оснащается системой VTEC. Вес новинки – 163 кг, что для «Honda» немного. Большое внимание разработчики уделили не только экологическим нормам, с которыми у «Honda» всегда все в порядке, но и режимам работы на малых оборотах, что находится под постоянным контролем центрального процессора. В Северной Америке срок гарантии увеличен до пяти (!) лет. Мировая премьера прошла в конце сентября, и потому продажи должны уже начаться.

Модельный ряд охватывает практически всю мощностную линейку от 2 до 225 л.с., более мощных моторов пока не планируется. Также в этом году будут предложены подвесные моторы, оснащенные водометными движителями, мощностью 35; 65 и 105 л.с.

«Mercury»

Этот производитель любит оригинальность, новшества, но при этом никуда не торопится. Все рыночные ниши им уже захвачены, люди всех цветов кожи и вероисповеданий любят этого производителя и ценят по многим причинам. Представительство «Mercury» есть даже на родине «Yamaha», «Suzuki» и «Tohatsu», где успешно и функционирует.

В 2007 г. ожидаются следующие модели: шестицилиндровые «Verado» мощностью 200, 225, 250 и 275 л.с., четырехцилиндровые мощностью 135 и 175 л.с., «OptiMax» (осенью прошлого года было отмечено десятилетие появления этой технологии) мощностью



от 75 до 250 л.с. и четырехтактные модели мощностью от 2.5 до 115 л.с. Не обойдется дело и без двухтактных моделей мощностью от 2.5 л.с. и до 250 л.с. – они будут представлены во многих странах. Немного модернизированные моторы серии «Sea Pro» в России можно будет купить мощностью от 15 л.с. и вплоть до 75 л.с. (на мировом рынке это наиболее многочисленная серия). Суперновинок не отмечено, однако некоторые моторы были модернизированы. Так, уже в прошлом году можно было купить четырехтактные моторы мощностью 25 и 30 л.с., оснащенные EFI. Сегодня это одни из самых легких и продвинутых в техническом отношении моторов в этой мощностной нише, аналог есть разве что у «Tohatsu», который выбросил их на рынок в конце позапрошлого года.

Судя по всему, «матрица» мира подвесных моторов вот уже несколько лет не подвергается революционным изменениям, а плавно эволюционирует. Хорошо это или плохо, судить не нам, наше дело отследить тенденцию и попробовать понять, что будет дальше и каковы перспективы тех, кто эксплуатирует или собирается эксплуатировать подвесные моторы. Отметим же сейчас можно только то, что производители немного успокоились, «зализали раны» от введения законов на ограничение выбросов от применения моторов, но не замерли на месте, а ищут новые пути создания моторов еще более легких, более мощных, безвредных и, естественно, с все меньшими «аппетитами». Рынок же, который давно поделен, остается, в принципе, тем же, что и пять-шесть назад. Так что налицо эволюция, размеренная и предсказуемая. Известно же,

что революция – это разрыв непрерывности полюбившихся марок и моделей, а оно нам нужно?

Два слова о китайских ПЛМ. Чтобы не разводить путаницу, назовем моторы китайского производства не по имени производителя, а по торговым маркам, хотя они могут пересекаться (так уж иногда происходит в Поднебесной).

«Sail» (заводы «Suzhou Powermax Power Co., Ltd.» и «Suzhou Tiger Power Machine Co., Ltd») набирает очки в основном пока в странах, где еще можно использовать двухтактные модели, хотя в его арсенале есть и четырехтактные. Новых моделей пока не предлагается.

На выставке в Дюссельдорфе наши сотрудники увидели нового участника рынка подвесных моторов, который специализируется на выпуске только четырехтактных моделей – это «Parsun» тоже из Сучжоу (завод Suzhou Parsun Power Machine Co., Ltd.). Модельный ряд состоит из шести основных моделей и шестнадцати модификаций мощностью от 4 до 25 л.с. Чьи это клоны или это вообще полностью оригинальная разработка (во что верится с трудом с учетом специфики региона) пока непонятно, хотя некоторые модели очень напоминают моторы «Suzuki», но только напоминают.

В России подвесные моторы китайского производства пока не получили широкого распространения по многим причинам, и в частности, потому, что нет развитой сервисной сети и ремонтной базы. Хотя что касается цен, то



Новинка из Сучжоу – подвесной мотор «Parsun»

тут, как говорят коммерсанты, «есть за что бороться», так как стоимость ПЛМ китайского производства, по крайней мере за рубежом, ниже аналогов по мощности и конструкции примерно на 20–30%. С точки зрения качества, «китайцы», как утверждают те, кому довелось испытать их у нас, превосходят большинство подвесников российского производства,

но по некоторым параметрам уступают зарубежным.

И. В.

