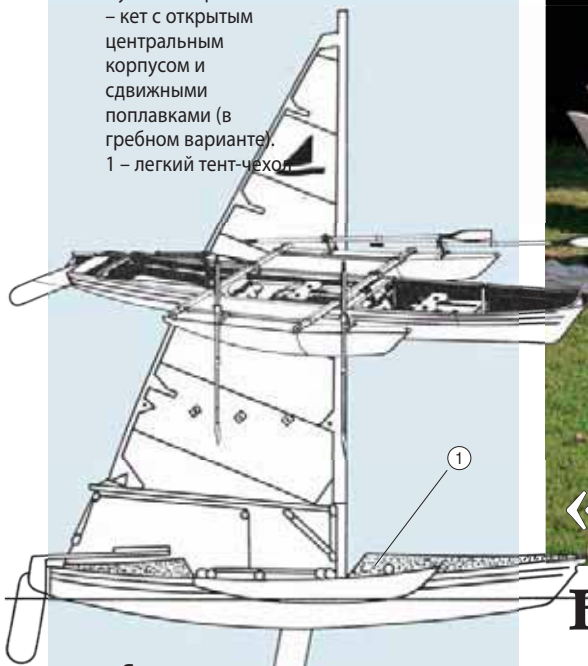


По профессии я – химик, 1945 года рождения. До 1971 г. жил в России, увлекался водными видами спорта, ходил на яхте, был постоянным читателем «Кия». Затем переехал в Израиль, как-то зашел на тель-авивскую марину, и с тех пор – морское хобби вновь захватило меня. Много лет ходил под парусом по Средиземному морю, удалось поплавать и в Тихом океане. Потом увлекся туризмом – походами по рекам и каналам Европы (в Израиле подходящих рек практически нет), а также строительством самых разных лодок.

В 1976 г. начал строить стальной 13-метровый моторный парусник, спроектированный нашим местным морским инженером. Строил его своими руками в течение десяти лет, но, к сожалению,

Нулевой вариант – кет с открытым центральным корпусом и сдвижными поплавками (в гребном варианте).
1 – легкий тент-чехол



«Янтарь-турист» по проекту

Об этом оригинальном разборном судне из легкого сплава, выпускавшемся Калининградским судостроительным заводом «Янтарь», неоднократно сообщалось в «Кия» (см. № 127, 106, 100). Общий вывод был положительный – саму идею жесткого парусно-моторно-гребного 4-местного тримарана, который перевозится в трех пакетах и может быть собран за один час, читатели одобрили, хотя и высказали ряд претензий к исполнению.

Основные данные лодки: длина наибольшая – 6 м; ширина в гребном варианте – 1.82 м, в парусном – 2.92 м; ширина центрального 4-секционного открытого корпуса – 0.6 м. Осадка корпусом – 0.23 м, швертом – 1.01 м. Вес в сборе – 145 кг, грузоподъемность – 300 кг. Допустимая мощность ПМ – 5 л.с., площадь паруса – 7 м².



Геннадий Шнер, Израиль

«ЯНТАРЬ-ТУРИСТ» на Средиземном море

болезнь помешала это дело завершить. Продав яхту, построенную примерно на 70%. Купивший ее достроил и вооружил. Яхта плавает по Средиземному морю, стоит в марине Хайфы.

В 90-е гг. по случаю приобрел привезенный из России парусный секционный тримаран «Янтарь-турист» калининградского производства. На нем ходил не только по нашему озеру Кинерет, но и по Средиземному и Красному морям. Убедился, что для выходов в море он не очень-то подходит. Появилась идея подкрепить корпус, запалубить его, усилить поперечные балки; за-

тем выявилась необходимость добавить штуртросовое управление, раскрепить мачту штагами и вантами, добавить небольшой стаксель, поставить колеса для спуска и подъема, которые во время плавания крепились бы в носовой части корпуса. И еще было много-много «патентов» на устройство различных узлов.

Поскольку тримаран разборный, родился план переправить его в Европу и совершить плавание по внутренним водным путям континента с выходом в Черное море.

Тримаран прибавил в весе 110 кг и

превратился в надежное судно для плавания двух человек со снаряжением. Работали вместе с сыном, испытали его на Средиземном море. В короткие выходы на борту было по четыре человека. В целом концепция оказалась правильной. Тримаран вполне подходит для плавания под парусом и подвесным мотором (двухтактный «Maginer 4 H.P.») по прибрежным акваториям морей, крупным озерам и большим рекам.

Единственной проблемой стало прохождение шлюзов. В камере при швартовке необходимо стоять как можно ближе к стенке шлюза, но плавучесть поплавка была для этого недостаточна, приходилось стоять ближе к середине тримарана, а это неудобно при работе со швартовками.

Ширину тримарана мы увеличили до 3.4 м, балки усилили (увеличив толщину стенки трубы и сделав тросовые стяжки). Переделали узлы крепления балок. Кроме того, провели тросы от поплавков до носа и кормы центрального корпуса. На них предполагается повесить треугольники из ПВХ, на которых в гермомешках могут крепиться матрасы, спальные мешки и прочие нетяжелые вещи.

Настил имеет три версии: весь плоский; ставятся спинки сидений; на ночь крайние боковые секции переносятся и крепятся над центральным кокпитом, образуя площадку для постановки палатки или тента. Прилагаю несколько фотографий готового тримарана.

Перевозится он на трейлере за легковым автомобилем: центральный корпус – в виде двух секций, боковые поплавки – полностью собранными.

Несколько лет назад у меня с сыном родилась идея пройти по Дунаю. Встал вопрос выбора «корабля». Тримаран не подходил по трем пунктам: по Дунаю в основном ходят под мотором, и использовать для этой цели парусное судно жаль, да и времени у нас на это маловато; перевозка тримарана обойдется дорого, поскольку придется арендовать целый контейнер; неудобно проходить шлюзы, а их на Дунае примерно 23, причем последние с перепадом высот 32 м.

Решили совершить это плавание на надувной лодке. Из-за необходимости пересечения многих границ лодка должна была быть зарегистри-



Мой первый опыт в судостроении – 13-метровый парусник



Наша надувнушка с поставленным и со снятым тентом



Крепление балок



Секция перед установкой палубы



Лодка автора после переделок: запалублены секции центрального корпуса; жесткая палуба моста; ПМ перенесен с транца на бортовой кронштейн; длинный румпель заменен тросовой передачей от поперечины («качалки»); усилено крепление поперечных балок; мачта раскреплена такелажем



Перевозка центрального корпуса тримарана

рована в какой-то стране, иметь флаг этой страны и страховку. Из-за того, что у нас имелось только израильское гражданство, зарегистрировать лодку и получить «реальную» по цене стра-

ховку мы могли только в Израиле. Мы прошли муки ада, чтобы вывезти и вернуть обратно лодку и не платить налогов в Германии за ввоз товара. Документы на вывоз разобранной лодки,

а потом – превращения ее в плавающее судно, совершенно не стыковались (и то же самое – на ее возврат). Провели мы немало бессонных ночей в обдумывании плана перевозки и путешествия, а затем много дней обивали пороги различных организаций, торговых палат, посольств и прочих ведомств, для которых выглядели просто сумасшедшими. В конце концов, выходы были найдены. Сегодня, я думаю, мы с сыном самые большие в мире «специалисты» в этой области.

Выбор пал на прочную и надежную рабочую (немного тяжелую) лодку «Quicksilver 380» (3,8 м длиной). Лодка была новая, и начались ее подготовка и усовершенствования. Мотор для упрощения перевозки решили купить в Германии (потом оказалось, что возврат и ввоз в Израиль мотора, купленного в другой стране, – процедура крайне непростая и не из дешевых). Была заказана четырехтактная «Honda» мощностью 10 л.с.

Спать предполагали в основном на лодке (на матрасах), а для этого была нужна палуба с тентом. Снаряжение решили разместить под палубой (на пайолах), а часть самого необходимого – на палубе. Палуба была сделана нами из 17-миллиметровой фанеры и состояла из трех секций; задняя служила спинками сидений, которые на ночь «укладывались». Впереди стояла герметичная пластиковая бочка с продуктами. Все вещи были вложены в гермомешки. Вместо оригинальных банок были сделаны две более мощные, к которым палуба крепилась болтами из нержавеющей стали. Секции палубы соединены петлями из нержавеющей стали.

Перед транцем в ящиках стояли два аккумулятора по 21 А·ч (заряжались от мотора) для переносной УКВ-радиостанции, необходимой для связи со шлюзами, мобильного телефона и освещения. На транце закрепили два колеса, откидывающихся под лодку. Нагруженную лодку выкатывать и скатывать воду было невозможно, но пустую – одно удовольствие.

Дунай был пройден (почти весь – 2100 км) за два месяца. Плавание началось 21 августа 2006 г. из Марины Saal (Германия) там, где впадает канал Рейн–Дунай, и закончилось в Варне. Лодка и мотор вели себя безукоризненно.