

этот винт под нагрузкой 200 кг тяжелее, мы его можем записать в тяжелые (скоростные).



Далее ставим винт с шагом 12". Из таблицы видно, что пройденное на литре расстояние выросло. При той же скорости 36 км/ч мы прошли лишних 600 м по сравнению с расстоянием, пройденным с 10-дюймовым винтом. Неплохо. Как видно, «тяжелый» винт дает 13-процентную экономию, но важно подходить к ней осознанно – понимать, какую скорость поддерживать и для каких целей. Мы выбрали скоростной режим 24 км/ч как наиболее комфортный и экономичный неспроста – в нем расход падает наиболее существенно, а при волнении 10–15 см этот режим просто идеален – экономия, возможно, еще более увеличится за счет эффекта «отклеивания» мягкого днища от воды.

Наконец, наш «штатный» винт с шагом 9". Данные указывают на перекут, к чему это ведет, мы уже обсудили – смело определяем винт как «легкий». Его судьба – выводить лодку на глиссирование при предельно возможной нагрузке, и это тоже экономия топлива. Если подвернется большой груз, замена винта займет от силы пять минут.

### Вывод

Если мотор Yamaha 9.9 был «раздушен» и ему добавили 5 сил, воспользоваться ими сполна можно при условии замены винта на более скоростной, причем важно учитывать размер лодки, на которую он будет установлен. Для лодок длиной 3.3–3.6 м оптимальным будет винт с шагом 11", для 3.6–3.8 м подойдет «десятка». Штатный 9-дюймовый винт стоит оставить в резерве как запасной и «грузовой» 🛠️

# Якоря старые и новые

Евгений Кузнецов



Как только человек начал осваивать водное пространство, встал вопрос о фиксации плавсредства на воде. Вначале для этого служили старый жернов, камень или кучка камней в веревочной сетке.

По мере освоения кузнечного дела появились металлические конструкции, которые усложнялись вместе с тем, как увеличивались размерения судна и его парусность.

Сейчас в ходу множество моделей якорей, но мы не будем рассматривать все, а коснемся только тех, которые встречаются на самых малых судах – как издавна, так и только теперь.

**Якорь-плуг** можно было встретить в продаже еще в конце прошлого века. Его большой плюс в сочетании пропорций веса и геометрии, позволяющем надежно фиксировать судно, особенно на мягком грунте. Минус в том, что его нецелесообразно использовать на самых малых судах (минимальная масса 9 кг). Бывает, вручную его извлечь не удастся из-за «слишком хорошего контакта» с грунтом, и его просто обрезают.

**Якорь-кошка** – один из самых распространенных в маломерном флоте. Он компактен, лопасти легко складываются, занимает мало места на лодке. Им удобно якориться к берегу, глубоко вмяная ногой лапу в грунт, хорошо фиксировать лодку на течении, забрасывая



его в прибрежные камыши. С «кошкой» легко освобождать блесну или воблер от зацепов за сети и траву. Но в качестве основного надежного якоря с использованием на течении его выбирать нельзя – подведет. Из-



Якорь-плуг



Якорь-кошка

готовавливается «кошка», в зависимости от производителей, из чугуна или стали, часто оцинковывается. В торговой сети предлагаются якоря массой от 1.5 до 12 кг с шагом в 0.5 кг. Для небольших лодок водоизмещением 200–400 кг достаточно якоря-кошки массой 4–5 кг.

Самодельные якоря-кошки в виде трубы с приваренными загнутыми арматуринами вместо лап не выдерживают никакой критики. У них единственный плюс – самоделку не жалко потерять. На надувной лодке их применять нельзя, а на «дюральке» «кошка», как правило, лежит на носу, но торчащие лапы часто становятся причиной травмы при вываживании рыбы.

**Грибовидный** (или зонтообразный) якорь применяется в основном для длительного и прочного якорения плавучих объектов и при больших размерах демонстрирует хорошую держащую способность. Коэффициент держащей силы – в пределах 6–10 в зависимости от массы этого якоря. В донной части обычно расположена выемка, которая облегчает засасывание якоря в грунт. Чтобы исключить возможность появления воздушной подушки, грибовидный якорь иногда имеет вертикальные каналы для отвода воздуха. На надувных резиновых лодках, где опасно пользоваться



Грибовидный якорь

якорем-кошкой, иногда применяют небольшие грибовидные якоря, однако по причине высоко расположенной точки фиксации якорного каната по держащей силе они близки к «обычному кирпичу».

Современные бесштоковые якоря лишены вышеуказанных недостатков. Они компактны, не имеют деталей, за которые на дне может зацепиться якорный трос, а главное – обладают большой держащей силой.

**Якорь-«непотеряйка»** разработан на основе якорей Дэнфорта и Матросова. Благодаря продуманному соотношению длин веретена и лап, положению центров площадей лап от оси вращения веретена, расстоянию между центрами площадей лап, углу атаки, углу отворота и площади лап, этот якорь обладает весьма внушительной держащей силой.

Похожие якоря со скользящим элементом, которым закреплен фал на цевье якоря, известны уже много лет, однако для их эффективной работы необходимо было подгружать цевье куском тяжелой цепи, что вело к увеличению массогабаритных характеристик. Производитель «непотеряйки» эти недостатки учел и выпускает линейку якорей весом 3, 4.2 и 6.5 кг. Ноу-хау конструкции заключается в том, что на конце цевья установлен компактный груз. При постановке якоря лапы отклоняются от оси веретена, и происходит зацепление за грунт, при этом установленные на втулке ограничители не позволяют лапам отклониться более чем на заданный угол.

Если лапы зацепились за твердый предмет на дне водоема, такая конструкция якоря всегда позволит его извлечь. Для этого необходимо, маневрируя, зайти со стороны, противоположной забросу якоря. Утяжелитель, установленный на верхнем

конце веретена, удерживает якорь в горизонтальном положении. Под действием тягового усилия, направленного противоположно тому, которое якорь испытывал при удержании плавучего средства, подвижный кольцевой элемент скользит вдоль веретена якоря к его нижнему концу, точка приложения тягового усилия изменяется, и лапы якоря выходят из зацепления. Отсутствие острых кромок позволяет использовать его прежде всего для надувных лодок, а складывание в плоскость дает возможность легкой и удобной транспортировки и хранения.

**Якорь-«присоска»** – интересная новинка. Просто глядя на него, не поймешь что это такое, но надпись на нем говорит о предназначении. Вы когда-нибудь пробовали поднять с песчаного дна тарелку, лежащую вверх дном? А если тарелка чугунная? Образно говоря, этот якорь состоит из двух таких «тарелок», соединенных доньшками, а соотношение размеров всегда обеспечивает его приземление на одну из двух вогнутых поверхностей. На илистом или песчаном грунте удерживающая сила возрастает в несколько раз.



Якорь-«присоска»

Боковая канавка работает дополнительным грунтозацепом при заиливании и служит для намотки фала при хранении. Для различных условий эксплуатации предусмотрены резервные точки крепления фала –

отверстия и перемычки со стороны присасывающих поверхностей.

Якорь защищен от коррозии по современной технологии термополимерного покрытия. Комплектуется 25-метровым фалом и транспортной сумкой. Габаритные размеры 220×220×70 мм, вес 3.5 или 7 кг. Таким якорем лодку уж точно не повредить! 