

№ 5 (227) июль – сентябрь 2010

КАТЕРА и ЯХТЫ

POWER & SAIL BOATS

Яхта «Delphia 47», катера «Yamaha 242 Limited S»
и «212 SS», мотолодка «King Fisher 560»

TEST
2010-2011



На Петербургской бот-шоу
«Формула-1» в Петербурге

«NorthSilver
Star Cabin 690»: сегодня из пластика – завтра из АМг

Новинки из Финляндии

Альтернатива Кубка «Америки»

Скимборд – развлечение или спорт?



ГАРАНТИРОВАННАЯ НАДЕЖНОСТЬ

TOHATSU
Outboards

Технологии Будущих Поколений

ДЛЯ ИСТИННЫХ
ЦЕНИТЕЛЕЙ
TOHATSU
ТЕПЕРЬ И ЛОДКИ

Последние пять–семь лет сомалийские пираты держат в напряжении весь торговый флот, проходящий по Аденскому заливу и вдоль побережья Сомали. «Джентльмены удачи» промышляли на морских дорогах всю историю мореплавания. Однако на сегодня не найдено эффективного противодействия черным пиратам.

Многие страны направляют в этот опасный район для сопровождения торговых судов корабли своего военно-морского флота, неоднократно делала это и Россия. Но, как признают сами военные моряки, это все равно, что стрелять из пушки по воробьям. Стремясь обеспечить хоть какую-либо правовую основу для борьбы с этим злом, наша страна предложила создать международный суд по пиратству, что получило весной единогласную поддержку в Совбезе ООН.

О серьезности проблемы говорит и тот факт, что командующий Тихоокеанским флотом вице-адмирал Константин Сиденко, по сообщению газеты «ДП» от 11 мая, сказал: «В России в ближайшие несколько лет будет построен как минимум один специальный корабль для борьбы с морским пиратством...». Не надо быть экспертом, чтобы понять, каких средств все это будет стоить.

Экипажам же торговых судов, идущих через этот опасный район, приходится надеяться лишь на везение и счастливый случай.

Возникла парадоксальная ситуация: с одной стороны, огромное неповоротливое и относительно тихоходное торговое судно и безоружный экипаж, а с другой – очень мобильная, мореходная и скоростная мотолодка с вооруженными бандитами, которые уже отточили тактику захвата.

Но, насколько нам известно, в поисках путей защиты от пиратов на эту проблему мало кто пытался посмотреть с точки зрения конструкторов малых судов и производителей подвесных моторов. Профессиональный подход к анализу самой техники, а значит, и ее слабых сторон, может дать неожиданные, очень эффективные, а главное, экономические более дешевые решения.

Большинство пиратских лодок – это так называемые «Dhow Boat» – традиционные морские очень простые по конструкции лодки для прибрежного рыболовства местной постройки. Они имеют много общего со знаменитыми лодками «дори», тип которых совершенствовался веками. Их главные качества – мореходность, способность преодолеть полосу прибоя и сохранять остойчивость, не заливать волной, развивать скорость до 50 км/ч, большая грузоподъемность. При длине 6–9 м они имеют сравнительно узкий, хорошо сбалансированный корпус с высоко поднятым носом, плоское днище, большой развал бортов с высокой скулой. На низких (для повышения остойчивости) поперечных банках могут сидеть только один-два человека,

которые едва видны из-за высоких бортов. На узкую транцевую корму вешается один-два подвесных мотора (второй, как правило, откинутый – запасной) с длинной «ногой». Обычно это простые и надежные моторы «Yamaha» серии «Enduro» мощностью 45 л.с., т. е. рассчитанные на жесткую эксплуатацию на не очень качественных сортах бензина. Никаких ДУ, управление только за руль. Чем проще, тем надежнее.

Обычно несколько таких лодок сосредотачиваются у плавучей базы – более крупного судна с большим запасом бензина, продовольствия, оружия, откуда при обнаружении жертвы они и устремляются на захват.

Какие самые уязвимые места в этой нехитрой технике? В первую очередь – подвесник. Если вывести его из строя, дальнейшее движение и продолжение операции по захвату практически невозможно. Но это надо успеть сделать при первом приближении пиратов, не позволив им перейти на бордаж и угрожать оружием. Это тем более важно, что они постоянно совершенствуют свою тактику захвата: по рассказам моряков, пираты стали обгонять торговое судно с разных бортов на двух лодках, скрепленных крепкой веревкой. Погасив скорость, они легко швартуются сразу с двух бортов.

Попробуем поразмышлять, что конкретно уязвимо в любом подвесном моторе? Это гребной винт и редуктор; система охлаждения, работа которой особенно критична в жарком климате и соленой воде; работа системы зажигания; забор воздуха; различные блокировки. Поэтому и меры предупреждения по захвату надо искать прежде всего в слабых точках этих узлов. Конструкторы и производители лодок и моторов наверняка предложат еще не один способ блокировки систем и элементов конструкции.

Так, легкая бортовая пушка на торговом судне, наподобие гарпунной, способная стрелять рыболовной сетью по курсу лодки – освободить гребной винт от намотавшейся на него сети на волнении будет трудно. Любой натянутый трос, арматура также способны повредить гребной винт и редуктор. Можно применять специальный реагент, выливаемый в воду по курсу лодки, который быстро выводит из строя водяной насос и забивает систему охлаждения. Направленный генератор мощных электромагнитных излучений блокирует систему зажигания.

Этот список специалисты могут продолжить дальше. Главное – выбрать правильный, экономичный и, конечно, правовой путь решения проблемы, пока чрезвычайная ситуация с морским пиратством не будет кардинально решена на государственном и международном уровне. И выбрать как можно быстрее, чтобы опять не пришлось поднимать тревогу при очередном пиратском захвате нашего, да и любого другого торгового судна.





товар сертифицирован

реклама



Аккумуляторы Bosch S6 (AGM) прошли сертификацию компанией ЛЛОЙД Германия. Bosch S6 соответствуют основным требованиям к энергоснабжению кораблей и прочих плавсредств.



Новая технология: Bosch PowerFrame



Ваш автомобиль достоин этих звезд!

«Звездная серия» батарей Bosch для «техники выходного дня»:

- ☆ мотоциклетные аккумуляторы Bosch M4 – надежный запуск двигателя и безопасность в эксплуатации
 - ☆ мотоциклетные аккумуляторы Bosch M6 – исключительная пусковая мощность, созданы специально для экстремальных нагрузок, абсолютно герметичны, виброустойчивы и рекомендуются к установке на мотоциклы, снегоходы,
 - ☆ квадроциклы, скутеры, гидроциклы и газонокосилки
 - ☆ тяговые батареи серии L4 – бесперебойный источник энергии для «домов на колесах», моторных лодок и яхт, автопогрузчиков и мобильной световой индикации на дорогах
- батареи серии Bosch S6 AGM HighTec сертифицированы LLOYD Германия для использования на судах и плавсредствах



BOSCH

Разработано для жизни



СОДЕРЖАНИЕ

№ 5 (227) 2010

Сообщения 6

ТЕХНИКА

На мерной миле «Кия»:

- «Delphia 47»: отсель грозить мы будем шведу, *А.Гроховский* 14
- «King Fisher 560»: король в рыбацких сапогах, *А.Лисочкин* 20
- «Yamaha 242 Limited S» и «212 SS»: реактивные снаряды, *А.Лисочкин* 24

Выставки:

- Новое имя Петербургской бот-шоу, *А.Даняев* 28
- Гонки на приз «Кия», *И.Л.* 33
- «Finnboat Floating Show» — от обыденности до эксклюзива, *А.Даняев* 34

Что с моторами? *И.Лагутин* ♦ 40

Что думают о своей надувной лодке ее владельцы, *И.Л.* 41

«North Silver Star Cabin 690»: прежний облик – новое качество, 42

Лодка к мотору или мотор к лодке? Случаи из жизни, *И.Лагутин* 45

Оборудование туристского катера, часть 5:

Несколько слов о комфорте, *Б.Синильщиков, В.Синильщиков* 48

Бюджетный эхолот, *И.Л.* 52

Что такое кайт? Часть 2: Кайт в сборе, *Е.Краева* 54

ПРАКТИКА

Хочешь штиля — готовься к шторму. Ветровое волнение и маломерные суда, *Е.Курганов* 60

Барические ямы и «грозовые носы», *А.Бэр* 64

Камелек для яхты, часть 4, *В.Маляренко* 68

Два слова об одежде, или У природы нет плохой погоды, *И.Лагутин* 72

Надувные спасательные средства (окончание), *Д.Талин, Е.Шумкова* 75

«Музыка» на борту, *А.Лисочкин* 80

Судовая аптечка, *И.В.* 84

Спирт-помощник, *И.Л.* 85

СПОРТ

Русские идут: Серебряный ветер Ла-Маддалены, *А.Гроховский* 88

Первый блин, *А.Гроховский* 94

Игорь Зарецкий — победитель регаты «Jester Challenge»! 97

«Тузы» в проигрыше, *А.Гроховский* 98

Проблемы «Кубка Волги», *М.Маркушева* 101

И гонки, и испытания, *А.Л.* 102

Чемпионат Европы в классе яхт ORC Sportboat, *А.Гроховский* 104

«Формула 1» в Санкт-Петербурге, *С.Белугин* 108

Чемпионат России в классе R-750, *И.Л.* 111

На чемпионате Европы в детско-юношеском классе мотолодок JT-250, *С.Белугин* 112

Фестиваль «Вуокса-2010», *Е.Краева* 114

Гонка «100 миль», *П.Карякин* 117

Скимборд — развлечение или новый вид спорта? *Е.Краева* 118

КАЮТ-КОМПАНИЯ

Каникулы в заполярной Норвегии (окончание), *П.Попов* 120

Путешествие на катере по Дону и Волге, *В.Куликовский* 125

Домашние верфи Сегозерья, *Ю.Наумов* 130

Корабельный мастер из Фленсбурга, *К.Гальт* 134

Страницы истории: Долгий путь «Надежды», *Е.Курганов* 137

МАСТЕРСКАЯ

Проект «Л9600», *Ф.Валиуллов* 142

Быстрый ремонт пластикового корпуса, *И.Лагутин* 145

Столик с видом на море 147

Идея:

- Руль с переменной площадью, *Г.Адрианов* 148

- Механизация мачты, *А.Шарапов* 149

Курьезы 151

Страничка рыболова:

Рекреационные сюрпризы Ленинградской области, *А.Великанов* 152

Знаком «♦» в содержании отмечены статьи, подготовленные совместно с производителями или фирмами-продавцами

Подписка через редакцию – дешевле и надежнее!



На берегу Маслозера – традиционные карельские лодки мастера Валерия Павлова. Фото Ю.Наумова.
Рассказ о мастерах Сегозерья читайте в этом номере

CONTENTS

№5 (227) 2010

Brief Reports [6]

TECHNICS: On the Measured Mile of P&SB: «Delphia 47»: From Here Indeed Shall We Strike Terror in the Swede, by A.Grokhovsky [14] «King Fisher 560»: King in Angler's Boots, by A.Lisochkin [20] «Yamaha 242 Limited S» and «212 SS»: Jet Missiles, by A.Lisochkin [24] **Exhibitions:** New Name of Petersburgian Boat Show, by A.Daniaev [28] Races for the Prize of «P&SB» [33] «Finnboat Floating Show» – From Commonness to Exclusiveness, by A.Daniaev [34] What's New with Motors? By I.Lagutin [40] What Powerboaters Think about their Inflatables, by I.L. [41] «North Silver Star Cabin 690»: Former Image – New Quality [42] Boat to Motor or Motor to Boat? Real Stories, by I.Lagutin [45] Touring Boat Equipment, Part 5: Several Words about Comfort, by B.Sinilshchikov and V.Sinilshchikov [48] Low-Budget Echo Sounder, by I.L. [52] What Is the Kite? Part 2: Assembling a Kite, by E.Kraeva [54]

PRACTICAL: Wishing a Calm Be Ready to Storm. Wind Waves and Pleasure Boats, by E.Kurganov [60] Pressure Troughs and «Thunderstorm Noses», by A.Ber [64] Fire-Place for Yachts, Part 4, by V.Maliarenko [68] Couple of Words about Clothes, or There Is No Bad Weather, by I.Lagutin [72] Inflatable Safety Equipment (Final Part), by D.Talin and E.Shumkova [75] «Music» Aboard, by A.Lisochkin [80] First-Aid Kit for Boat, by I.V. [84] Ethyl Alcohol Will Help, by I.L. [85]

SPORT: Russians Coming: Silver Wind of La Maddalena, by A.Grokhovsky [88] You Must Spoil Before You Spin, by A.Grokhovsky [94] Igor Zaretsky Wins «Jester Challenge»! [97] «Aces» Ends Up Losing, by A.Grokhovsky [98] Problems of «Volga Cup», by M.Markusheva [101] Races, As Well Trials, by A.L. [102] ORC Sportboat European Championship, by A.Grokhovsky [104] «Formula One» in St.Petersburg, by S.Belugin [108] P-750 Russian Championship? by A.L. [111] JT-250 European Championship, by S.Belugin [112] «Vuoksa-2010» Festival, by E.Kraeva [114] «100 Miles» Race, by P.Kariakin [117] Skimboarding – Amusement or a New Sport? By E.Kraeva [118]

WARDROOM: Vacation in Trans-Polar Norway (final part), by P.Popov [120] With a Motorboat Down Don and Volga Rivers, by V.Kulikovsky [125] Home Boatyards of Segozerie, by Y.Naumov [130] Shipbuilder from Flensburg, by K.Galt [134] **Historical Pages:** Long Way of «Nadezhda», by E.Kurganov [137]

WORKSHOP: «L9600» Project, by F.Valiullov [142] Quick Repair of Fiberglass Hull, by I.Lagutin [145] Table with Sea Sight [147] **Idea:** Rudder with Variable Area, by G.Adrianov [148] Mast Mechanization, by A.Sharapov [149] **Curiosities** [151] **Angler's Column:** Recreational Surprises of Leningradskaya Region, by A.Velikanov [152]

Культурно-просветительный научно-популярный журнал

Основан в 1963 г.

Главный редактор: Константин Константинов

Общий отдел: Артем Лисочкин
artiom@katera.ru

Парусный отдел: Артур Гроховский
grokh@katera.ru

Отдел водно-моторной техники: Алексей Данияев
danev@katera.ru

Отдел моторов: Игорь Лагутин
liw@katera.ru

Специальный корреспондент: Андрей Великанов
schpick@cs.com

Литературный редактор: Татьяна Ильичева

Отдел рекламы: Ольга Шульга
ads@katera.ru

Дизайн, верстка: Эдуард Бубович
bubovich@mail.ru

Пре-пресс: Александр Фрумкин

Директор: Андрей Максимов

Отдел продаж: Николай Мазовка

(812) 438-3065; sales@katera.ru

Секретарь редакции: Елена Евсина

Веб-редактор: Александр Пестерев

web@katera.ru

Адрес: ул. Малая Морская, 8. Санкт-Петербург, 191186

Телефон: (812) 312-5360, 314-3942, 314-3842,

Факс: (812) 312-4078

Для писем: а/я 621, СПб, 191186, Россия

www.katera.ru

mail@katera.ru

Розничная цена свободная. Тираж 27 300 экз.

Подписано в печать 12.07.2010 г.

Отпечатано в Финляндии.

© АНО «Редакция КПНП журнала «Катера и Яхты», 2010

Журнал зарегистрирован

Министерством печати и информации РФ.

Рег. св. ПИ № 77-16632 от 13 октября 2003 г.

Учредители:

АНО «Редакция КПНП журнала «Катера и Яхты»,
ФГУП «Научно-техническое издательство «Судостроение»

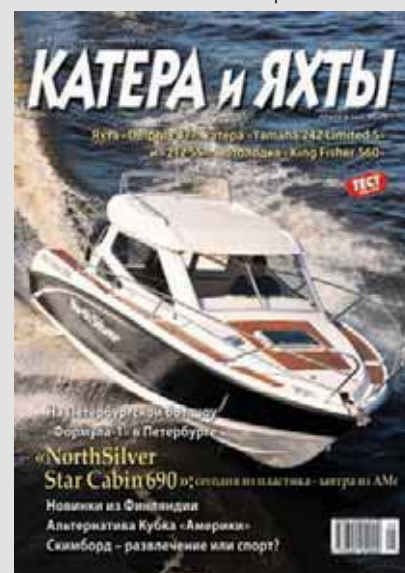
Авторов просим полностью указывать ФИО,
домашний адрес, паспортные данные,
год рождения и телефон.

Авторы статей высказывают собственное мнение.
Оно необязательно должно совпадать с мнением
редакции. Присланные материалы не рецензируются
и не возвращаются. Материалы, опубликованные
в «Кия», являются собственностью журнала. Их полное
или частичное воспроизведение допускается только
с письменного разрешения редакции.

Все права защищены.

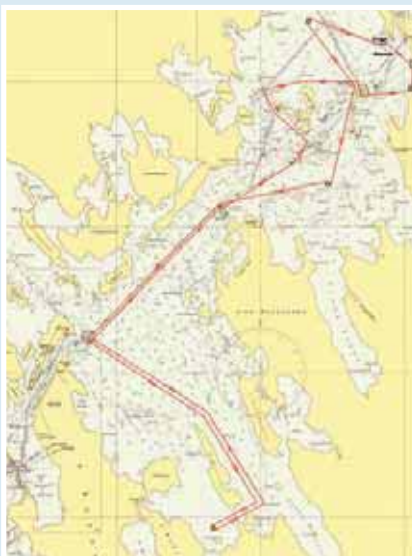
За содержание коммерческой информации
ответственность несет рекламодатель.

На обложке: Первая навигация «NorthSilver
Star Cabin 690». Фото Виктора Кожина



На «Кубке Балтийского моря»

1 июля в Невской губе был дан старт очередному «Кубку Балтийского моря» (он основан нашим журналом еще в 1969 г.), несколько лет назад возрожденному энтузиастами. В этом году маршрут регаты проходит через Санкт-Петербург, Выборг, Таллин, Ромасааре и Клайпеду и включает в себя пять коротких («портовых») гонок и четыре продолжительных морских этапа.



На старт первого короткого этапа в Невской губе вышли 13 яхт. Несчастливое число тут же дало о себе знать – предстартовое затишье сменилось шквалом со скоростью ветра до 20 м/с. «Фея» порвала грот и ушла ремонтироваться, но ее экипаж, проявив волю, сумел отремонтировать грот и ликпаз, после чего успел к старту гонок в Выборге. Старт второму этапу до Выборга был дан вечером того же дня у Толбухина маяка. Вторая часть регаты, объединенная с морским фестивалем «Паруса Выборга-2010», проходила в Выборгском заливе и из-за слабого (всего 2–3 м/с) ветра заняла почти весь день 3 июля.

5 июля после выходного дня яхтсмены взяли курс на Таллин, где после финиша морского этапа была проведена короткая портовая гонка. Финиш регаты в Клайпедке намечен на 18 июля.

А.Г., Е.Е.

Две победы экипажа Екатерины Скудиной!

С 11 по 15 мая в местечке Хард (Австрия) проходил чемпионат Европы по матчевым гонкам в открытом и женском зачетах. Гонки проводились на двух дистанциях: на внутренней акватории клуба и на открытой воде Бодензее. Бороться за звание чемпионов Европы приехали 24 сильнейших экипажа из 16 стран. Россию представляли экипажи Екатерины Скудиной и Андрея Арбузова. В итоге золото чемпионата отправилось в Россию: Екатерина Скудина, Елена Сюзеева и Ирина Лоцманова стали чемпионками Европы в олимпийской дисциплине – матч-рейс. И это при том, что в чемпионате принимали участие очень сильные соперницы, например, экипаж Люси Макгрегор (Великобритания), занимающий первую строчку в рейтинг-листе женских матчевиков. В группе «В», где гонялась Катя Скудина, фаворитом был германский экипаж под командой Силке Халбрук, чемпионки Европы 2009 г. и победительницы Йерской регаты 2010 г. Четвертьфинальная дуэль с Силке, занимающей пятое место в рейтинг-листе, по словам Скудиной, стала самым сложным этапом. Первые два матча наши девушки проиграли, но потом собрались и выиграли со счетом 3:2. Одержав убедительную победу (3:1) в полуфинале над итальянкой Кристианой Монин, россиянки вышли в финал, где одержали победу над английским экипажем Люси Макгрегор со счетом 3:1.

Затем экипаж Екатерины Скудиной в том же составе принял участие в перате «Stena Sweden Match Cup», проходившей в шведском городе Марстранд в начале июля. В ней участвовала вся первая мировая десятка специалистов по матч-рейсам. Соревнования проходили на яхтах олимпийского класса «Elliot 6». В четверть-финале девушки победили со счетом 3:0 Силке Халброк (четвертая позиция в мировом рейтинге), в полуфинале они взяли верх над чемпионкой мира Кати Шпитхель-Пелю со счетом 2:1. Дойдя до финала, экипаж Скудиной смог, проигрывая Рене Греневальд со счетом 0:2, все-таки собраться и вырвать победу! С окончательным счетом 3:2 наши девушки добавили очков в свою копилку.

Пресс-служба ВФПС



«Паруса России»

12 июня 2010 г. в рамках национального праздника Российской Федерации – Дня России – тысячи яхтсменов в возрасте от 6 до 70 лет поддержали новый массовый спортивный парусный фестиваль.

«Парусному спорту, – сказал председатель Наблюдательного совета ВФПС Дмитрий Зеленин, – нужен такой массовый общероссийский праздник, способствующий популяризации паруса. Мы уверены, что в следующем году региональные и муниципальные власти, а также региональные спорткомитеты поддержат наш праздник, а мы с вами постараемся сделать его еще более интересным для жителей наших городов, добавив в программу празднования мастер-классы по парусному спорту и развлекательную береговую программу».

Регаты и парады парусов прошли в этот день по всей стране, «от Москвы до самых до окраин». Так, калининградская регата «Кубок барка Крузенштерн» финишировала в этот день в польском городе Гдыне. Общее количество вымпелов, принимавших участие в празднике, превысило несколько тысяч. Особенно массовые мероприятия прошли в Москве, Владивостоке, Челябинске и Екатеринбурге.

Петербург отметился натуральным «букетом» парусных гонок: помимо прошедшей на Неве финальной части традиционной регаты «Паруса Белых ночей» (стр. 96) в городе была проведена целая серия соревнований: «Луч-рейс», «Sea Brothers Race» (для юных спортсменов, гоняющихся на «Оптимистах»), «Орлова-дизайн», «Кубок «Мираме».

На чемпионате Европы по виндсерфингу

С 19 по 22 мая в Италии прошел чемпионат Европы по командным гонкам в молодежном олимпийском классе виндсерфинга «Techno 293». За победу боролись шесть команд из Франции, Великобритании, Венгрии, Испании, Италии и России. При поддержке ВФПС и фонда «Попутный ветер» нашу страну представляла команда из Краснодарского края: Е.Айвазян, А.Загайнов и С.Елфутин.

Командные гонки проходили по кубковой системе «2+1» (2 мальчика и 1 девочка). Победа над Испанией во втором круге соревнований позволила нашей команде попасть в полуфинал, где за победу боролись Италия, Великобритания, Россия и Франция. По жеребьевке нашей команде достался сильный соперник – команда Франции. Увы, нашим юниорам не хватило всего одного очка, чтобы пройти в финал и побороться за первое место. Победа же над командой Великобритании обеспечила им 3-е место.

Сразу по окончании этих гонок состоялись индивидуальные гонки на Гран-при Сицилии. Всего в классе «Techno 293» в них приняли участие более 60 спортсменов из семи стран Европы. Были проведены четыре гонки, по результатам которых Андрей Загайнов занял 1-е место в дивизионе U15 и 3-е место в общем зачете, а Евгений Айвазян – 2-е место в дивизионе U15 и 4-е – в общем зачете.

ТЕХНОМАРИН

Расширяем дилерскую сеть,
приглашаем к сотрудничеству:

192236, Санкт-Петербург, ул. Софийская 14,
(812)708-8963, (812)718-8261, (812)449-4077

info@technomarin.ru, www.technomarin.ru



ДОСТАВКА

Посылторгом по России (812) 449-2105, (812) 449-4078, (495) 485-4653, www.bch5.ru
Курьером по Москве (906) 733-9515, (499) 261-3921, (963) 643-8766, (495) 786-0353

Регата «Балтийский кубок» на этот раз пройдет в Осиновце

С 23 по 31 июля в Осиновце (побережье Ладоги) в 36-й раз пройдет парусная регата «Балтийский кубок», организованная журналом «Катера и Яхты» еще в 1974 г. Традиционно регата проводилась на Золотом пляже Зеленогорска — излюбленном месте отдыха горожан, что позволяло сотням людей наблюдать за этим красивым и зрелищным видом спорта.

«Балтийский кубок» был и остается крупнейшим мероприятием по спортивному виндсерфингу, в котором принимают участие десятки спортсменов (в том числе и юниоры) со всех уголков нашей страны, а также зарубежные гонщики. Начиная с 2009 г., регата «Балтийский кубок» включена в Перечень наиболее значимых спортивных мероприятий, проходящих в Санкт-Петербурге в 2010 г., утвержденный постановлением правительства города от 30 декабря 2009 г.

Сегодня соревнование, проводимое под эгидой ОО «Межрегиональная федерация виндсерфинга», перенесено на новую серф-станцию, открытую в Осиновце, где начиналась знаменитая «Дорога жизни». Причина переноса — в отсутствии на сегодняшний день в Зеленогорске нормальных условий для стоянки спортсменов и организации временного лагеря регаты. Соревнование сможет вернуться на старое место после завершения строительства на Золотом пляже полноценной серф-станции, земельный участок под которую уже выделен.

В этом году регата пройдет в трех культивируемых в стране классах виндсерфинга: «Национальном классе», «Слаломе 42» и «Формуле виндсерфинг». Состязания пройдут в двух основных дисциплинах — «Race» и «Slalom», отличающихся формой дистанции и правилами зачета.

Официальная часть регаты (открытие и первый гоночный день) начнется 24 июля. Приезд гонщиков и аккредитация представителей СМИ — 23 июля. Для представителей СМИ будет организован пресс-центр, возможна съемка состязаний с пресс-ботов.

«Катера и Яхты» являются одним из партнеров регаты «Балтийский кубок».



Детская летняя школа виндсерфинга

На пляже пансионата «Дюны» (40-й км Приморского шоссе Курортного района Санкт-Петербурга) с 1 июня 2010 начались занятия в летней школе виндсерфинга на базе серф-станции «Take Off». Обучают детей виндсерфингу и кайтбордингу в течение пяти дней в неделю по будним дням с 11.00 до 18.30. Расписание дня у детей плотное: пробежка, зарядка, тренировки и неперенный «разбор полетов». Все, как у настоящих спортсменов.

Даже при полном отсутствии ветра детям скучать не приходится — их ждут пляжный футбол, игры, вейкборд, а в непогоду — общая физическая подготовка на берегу и теоретические занятия.

Стоимость обучения в школе — 6 тыс. руб. за 1 месяц.

Для талантливых детей из необеспеченных семей существует возможность заниматься в школе бесплатно.

Подробности и запись в школу по тел. +7 911 923 82 51 или +7 921 445 62 72 и на сайте www.takeoff.spb.ru.

Е.К.

Новая система подготовки яхтенных рулевых и капитанов

Всероссийская федерация парусного спорта информирует парусное сообщество о том, что 29 мая 2010 г. Президиум ВФПС принял Положение о дипломировании и Программу подготовки яхтенных рулевых дневного и прибрежного плавания, а также яхтенных капитанов. Данные программы соответствуют программам квалификации Минтранса России и международной практике, в частности, квалификационным системам RYA и IYT.

Положения о дипломировании ВФПС предусматривает четыре квалификационные категории:

- яхтенный рулевой дневного плавания (Day Skipper);
- яхтенный рулевой прибрежного плавания (Coastal Skipper);
- яхтенный капитан прибрежного плавания (Yacht Master);
- яхтенный капитан океанского плавания (Yacht Master Ocean).

Квалификация «яхтенный рулевой дневного плавания» имеет уровень подготовки, необхо-

димый для управления яхтами в светлое время в прибрежном районе и соответствует квалификации рулевого 2-го класса по существовавшей системе подготовки в СССР и Day skipper в системе RYA.

Квалификация «яхтенный рулевой прибрежного плавания» соответствует квалификации «яхтенный рулевой» в системе Минтранса, а также рулевого 1-го класса в системе СССР и Coastal skipper в системе RYA. Программа дополнительно насыщена информацией в области навигации, речной логистики и права. Усиление данной части программы позволяет готовить рулевых, квалификация которых будет признана за рубежом.

Свидетельство о квалификации яхтенного капитана океанского плавания подтверждает право участия в соревнованиях, проводимых под эгидой ВФПС, и квалификацию для самостоятельного управления и командования экипажем парусной яхты в любых районах плавания.

При Исполкоме ВФПС создан отдел «Квалификации и дипломирования», деятельностью которого является внедрение программ на территории РФ и контроль качества подготовки яхтсменов-судоводителей в системе ВФПС. В задачу отдела входит также работа с регио-

нальными школами и выдача их выпускникам квалификационных документов.

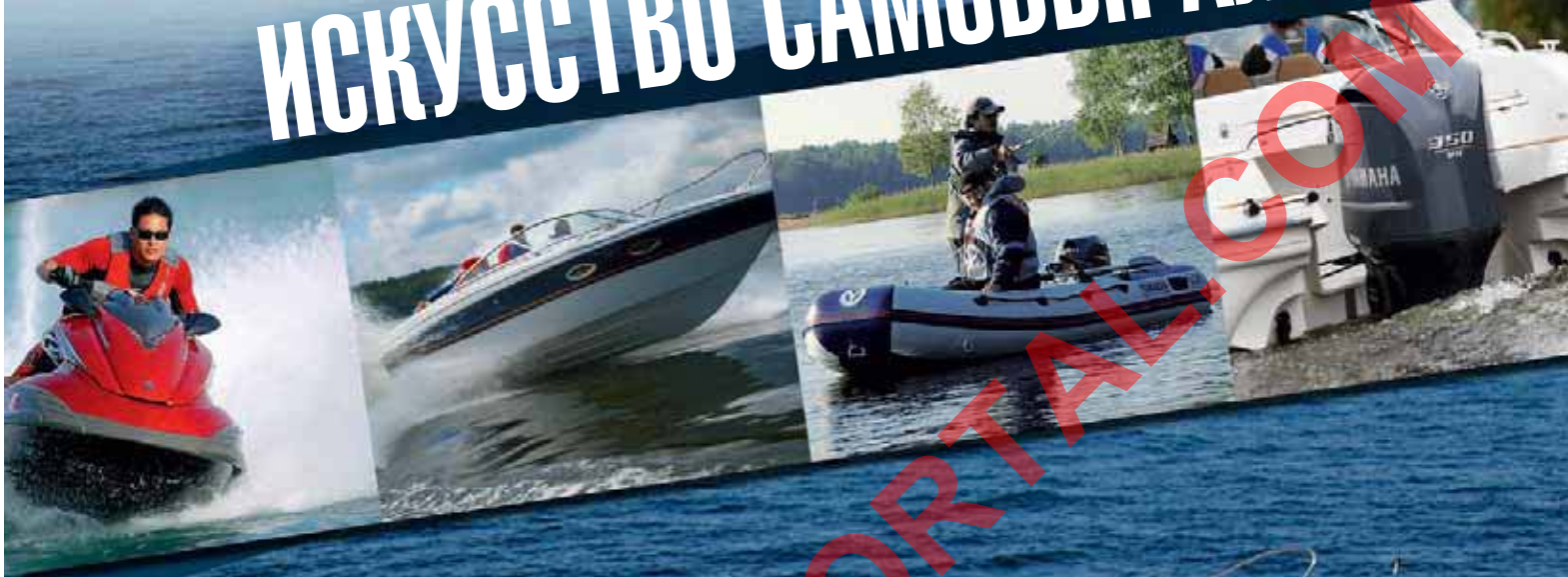
ВФПС приглашает парусные школы, занимающиеся подготовкой яхтенных рулевых и капитанов, к сотрудничеству. Условия достаточно просты: школа становится коллективным членом ВФПС, а выпускники школы — индивидуальными. ВФПС предоставляет программы подготовки, после сдачи экзамена в ВФПС направляется экзаменационная ведомость, и федерация вручает их выпускникам дипломы установленного образца.

В чем плюсы обучения по программе ВФПС? Признание диплома ВФПС Минтрансом и ГИМС, а также всеми страховыми компаниями России и 30 европейскими федерациями парусного спорта. Получив документ ВФПС, яхтсмен может отправляться в плавание по ВВР РФ, выходить в море, принимать участие во всемирных соревнованиях и чемпионатах России и, конечно, брать в чартер парусные яхты в любой точке мира. Это гарантирует диплом от Russian Yachting Federation.

Подробную информацию о программах см. на сайте ВФПС www.vfps.ru в рубрике «Обучение».

Исполком ВФПС

ИСКУССТВО САМОВЫРАЖЕНИЯ



Гладь лесного озера. Безмятежный покой, который не нарушает плавное и бесшумное движение лодки с мотором. Быстрые и мягкие волны морского прибоя. Они задают ритм для прыжков легкого маневренного гидроцикла. Безбрежные просторы океана. Здесь есть где развернуться тяжелым судам с мощными многоцилиндровыми двигателями. Какую бы форму ни приняла водная стихия, ты всегда найдешь с ней общий язык. Ведь рядом с тобой — Yamaha.

На правах рекламы. Товар сертифицирован.

Официальный дистрибьютор техники Yamaha в России — ООО «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс».
Приобретайте технику Yamaha в магазинах авторизованных дилеров.
ООО «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс»: Москва, Чапаевский пер., 14.

www.yamaha-motor.ru

«Ежовые рукавицы» повесят на гвоздь

В начале июня в Санкт-Петербурге в гостинице «Прибалтийская» прошла вторая уже международная конференция «Морской туризм», проводимая в рамках проекта «Санкт-Петербург — морская столица России», учрежденного партией «Единая Россия». Как и первая, она была посвящена совершенствованию национального законодательства, регулирующего управление внутренними водными путями РФ и использование их рекреационных возможностей, развитие морского туризма и судостроения (в том числе малого) в стране.

Конференция состояла из трех пленарных заседаний, каждое из которых было посвящено одной глобальной теме. В ходе первого заседания обсуждалось развитие водного туризма как одной из перспективных составляющих государственной политики в целом. На втором заседании рассматривалась международная составляющая водного туризма — в частности, морские круизы. Наконец, третье заседание касалось туризма внутреннего, в том числе яхтенного.

Главная новость, которая была озвучена в ходе этой конференции — на осенней сессии Госдуме будет предложен на рассмотрение законопроект, открывающий внутренние водные пути России для судов под иностранным флагом. Тем самым будет снят введенный еще Н.И.Ежовым запрет на движение иностранных судов по ВВП страны. Отмены такого запрета давно добиваются многие организации, работающие с зарубежными туристами, особенно он мешает зарубежным яхтсменам, закрывая от них реки и озера России. (Мы уже неоднократно писали о том, каким образом может быть выдано индивидуальное разрешение на посещение ВВП страны судном под иностранным флагом, пусть даже маленькой яхточке с экипажем из трех-четырех человек. Это оформляется отдельным правительственным решением по согласованию минимум с шестью министерствами и ведомствами, причем на это уходит порядка двух месяцев.) На сегодняшний же день стоянка иностранных яхт конкретно в Санкт-Петербурге возможна лишь в пределах границ Морского порта Санкт-Петербурга, что реально ограничивает возможности их пребывания акваторией всего нескольких яхт-клубов города. Снятие подобных «ежовых рукавиц», несомненно, вызовет приток числа зарубежных туристов, улучшит международный имидж страны и привлечет инвестиции в ее туристический сектор. Законопроект об открытии ВВП уже одобрен двумя ключевыми министерствами страны: Минрегионразвития и

Минтрансом, так что есть все основания полагать, что он не вызовет возражений и у государственно-правового управления президента. Хотя нельзя не сказать о том, что ряд ведомств (например, ФСБ) являются противниками данного законопроекта, полагая, что его реализация привлечет на ВВП немало и тех людей, чьей целью является отнюдь не только (и не столько) туризм.

Ряд докладчиков (в частности, Наталья Федорова — вице-президент Санкт-Петербургского Парусного союза) касался последствий открытия ВВП для иностранных яхт. Проблема заключается прежде всего в «нецивилизованности»: практически отсутствует нормальная инфраструктура водного туризма — хорошо оборудованные стоянки с приемлемым сервисом, заправки, ремонтные мастерские, магазины или офисы поставщиков многих важных видов яхтенных комплектующих. Нет разработанных маршрутов, крайне скудна или полностью разрушена навигационная обстановка, отсутствуют иноязычные лоции и справочники. Многие даже популярные рекреационные акватории (например, Ладожское озеро) с точки зрения навигационной обстановки находятся практически в первобытном состоянии. И, хотя с формальной точки зрения наши водные пути весьма разветвлены и развиты (вспомним классическое «Москва — порт пяти морей»), фактически им далеко до Европы, где на катере можно (если есть, конечно, время) зайти во внутренние воды Франции со Средиземного моря, а выйти — через Польшу на Балтику. Причем все составляющие этого маршрута будут прекрасно задокументированы и обставлены, везде путешественника встретит развитый сервис.

Так что и государство, и малый (а также средний) бизнес ждут сложные и интересные времена — открытие ВВП для иностранных яхт потребует массивных инвестиций в сооружение стоянок разного уровня стоимости, разработки туристических маршрутов и системы их обслуживания, издания лоций, книг и справочников. Одним из путей решения подобных проблем может стать частно-государственное партнерство, о чем доложил, в частности, один из наших старейших авторов член правления яхт-клуба «Балтиец» Вадим Волостных.

А вице-президент Российского союза туристической индустрии Сергей Корнеев рассказал о принципиальной готовности «к запуску» туристического маршрута Сайма—Онежское озеро. На него уже составлено подробное лоцийное описание, не уступающее описанию европейских водных маршрутов. На очереди — ключевой для страны маршрут из Петербурга в Москву.

В очередной раз — «из варяг в греки»

Команда путешественников Максима Кевлова планирует в очередной раз пройти «из варяг в греки» на гидроциклах «Sea-Doo» и мотовездеходах «CFMOTO». В 2007 г. команда уже совершила переход на таких же гидроциклах из Балтики в Черное море (Санкт-Петербург—Сочи) по рекам и каналам России. Общая протяженность нынешнего маршрута не превышает 4000 км, причем часть пути придется преодолеть волоком. Для того чтобы перевезти водные мотоциклы от р. Ловать до акватории Днепра, путешественники пересядут на квадроциклы со специально оборудованными прицепами и проедут по грунтовым дорогам. Гидроциклам же придется преодолеть путь от Санкт-Петербурга (о.Серный) по р. Нева через Шлиссельбург, по Ново-Ладожскому каналу, р. Волхов, через Кириши и Великий Новгород, оз. Ильмень, р. Ловать до Великих Лук. Далее — на квадроциклах до Орши. Оттуда — снова на гидроциклах по р. Днепр через Киев в Черное море. Выходом в Черное море путешествие не заканчивается. Программа максимум — дойти на гидроциклах до Константинополя.



Члены команды «Росан» Максим Кевлов и Виталий Абрамов уже не раз испытывали себя и технику в различных экстремальных экспедициях. За плечами парней экспедиции на снегоходах «От Деда Мороза к Санта-Клаусу» зимой 2008 г., морским путем из Петербурга в Сочи на 8-метровой лодке с подвесным мотором «Evinrude». В 2009 г. команда Кевлова на квадроциклах «CFMOTO» совершила суперпробег от

границы Китая с Казахстаном до Петербурга по маршруту протяженностью 8000 км.

Прошлая экспедиция показала надежность гидроциклов «Sea-Doo RXP 215 и RXP-X 255» канадской компании «BRP». Первая из этих двухместных машин имеет мощный (215 л.с.) двигатель «Rotax 4-TEC», позволяющий разогнаться до 32 км/ч всего за 1.28 с. Второй гидроцикл «RXP-X 255» оснащен 255-сильным двигателем «SCIC Rotax 4-TEC», разгоняющимся с 0 до 80 км/ч всего за 2.9 с. Гидроциклы оснащены эффективным и точным рулевым управлением, обладают отличной маневренностью, обеспечивают комфортную и безопасную езду. Немаловажную роль играет наличие багажных отделений суммарным объемом 40.3 л.

Квадроциклы китайской компании «CFMOTO» — это двухместные машины с удлиненной колесной базой. Они смогут не только тащить прицеп с гидроциклом, но и перевозить экспедиционное оборудование на своих грузовых площадках. Еще один квадроцикл «CF625-X6 EFI» оснащен мощным (38 л.с.) двигателем 594 см³ с впрыском топлива. Будет интересно испытать эту популярную модель в экстремальных условиях.

г. Москва: «Prestige Yachts» Суховерхов Вал. Д.49, 8 (495) 780-55-55; г. Москва: «Актив Моторс» 8 (495) 721-33-15, 8 (495) 721-33-16; г. Москва: «Компас Марин» 8 (495) 500-99-71, 8 (909) 927-06-88; г. Санкт-Петербург: «Панавто - Санкт-Петербург» 8 (812) 334-40-87, 929-77-33; г. Астрахань: «Панавто-Астрахань» 8 (8512) 44-42-93; г. Воронеж: «Калиган-Моторс» 8 (4732) 39-79-30, 39-79-05, 8 (910) 732-23-43; г. Екатеринбург: «ОПТО-РС» 8 (322) 204-77-69, 8 (343) 354-47-03; г. Екатеринбург: «Техноцентр Берку» 8 (343) 3-100-444; г. Ижевск: «ООО Мотористы» - Салон Удмурта» 8 (3412) 615-615; г. Иркутск: «NEO-Mall» 8 (395) 240-11-50; г. Казань: «Бельветте Марин» 8 (843) 527-69-48, 522-49-14; г. Казань: «Панавто-Казань» 8 (843) 5-188-200, 297-35-98; г. Краснодар: «Панавто-Краснодар» 8 (861) 228-97-97, 228-63-03; г. Набережные Челны: «Панавто - Набережные Челны» (8552) 71-40-34; г. Нижегород: «Дилерский Центр "Yamaha"» 8 (3466) 67-02-47; г. Нижний Новгород: «Панавто - Нижний Новгород» (8312) 79-40-50, 79-06-92; г. Новороссийск: «Панавто-Новороссийск» 8 (8617) 76-36-47; г. Новосибирск: «Компания Аква-Спорт» (8532) 266-95-81, 8 (383) 213-97-13; г. Новокузнецк: «Панавто Новокузнецк» 8 (383) 214-86-90; г. Пермь: «ИП Корзухин В.В.» 8 (342) 277-83-22, 8 (912) 882-09-69; г. Ростов-на-Дону: «Панавто - Ростов-на-Дону» 8 (863) 236-29-68; г. Самара: «Панавто-Самара» 8 (846) 310-98-90, 8 (917) 116-72-20; г. Саратов: «ИП Шамонин А.В.» 8 (845) 222-94-71, 8 (845) 270-47-04; г. Саратов: «ЛодкаХаус» 8 (8452) 39-00-00; г. Сургут: «ООО "Рокет Мото"» 8 (3462) 22-40-60; г. Тюмень: «Альфа-марин» 8 (3462) 161-12-50; г. Тюмень: «И.П. Захаров А.О.» 8 (345) 220-32-63, 8 (345) 274-86-20; г. Уфа: «Панавто-Уфа» 8 (347) 267-90-10, 267-90-20; г. Челябинск: «JS Motors» 8 (835) 267-21-13; г. Челябинск: «Мир увлечений» (351) 729-80-89; г. Якутск: «Выставочный центр Yamaha» 8 (4112) 47-32-05; г. Ярославль: «Арсенал-Сервис» 8 (485) 298-27-02, 8 (485) 98-27-03.



VELVETTE 20 Image

Длина 6.06 м
Ширина 2.36 м
Пассажиров 5



VELVETTE 22 Image

Длина 6.65 м
Ширина 2.36 м
Пассажиров 6



VELVETTE 23 Active Sedan

Длина 7.09 м
Ширина 2.55 м
Пассажиров 8



VELVETTE 25 Euphoria

Длина 7.7 м
Ширина 2.55 м
Пассажиров 8



VELVETTE 29 Envy

Длина 8.9 м
Ширина 2.7 м
Пассажиров 10



ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ПРИГЛАШАЕТ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ДИЛЕРОВ

420133, Россия, г. Казань, ул. Чистопольская, 85, офис №9. Тел.: 8(843) 527-69-48, 522-49-14

e-mail: info@velvette.ru www.velvette.ru

ЧУВСТВОВАТЬ ПРЕВОСХОДСТВО VELVETTE[®]

«Вы меня возьмите в море, моряки...»

25 июля 2001 г. в Самаре впервые прошла организованная известным яхтсменом В.Ханчиным регата, посвященная памяти Владимира Высоцкого. В настоящий момент – это одно из самых популярных яхтенных соревнований в стране, которое проходит в Самаре, Тольятти, Сочи и Владивостоке. Общее число участников перевалило за 500, а судов – за полторы сотни. И в каждом городе во время гонок звучат песни Высоцкого. В Самаре бывший яхтсмен, а ныне предприниматель Владимир Дылюк каждый год выделяет судно «Ярославец» для работы судей и обеспечения трансляции песен. Регата традиционно проходит в день памяти поэта 25 июля и превращается в настоящий праздник. Многие приезжают на о. Голодный (постоянное место старта) с друзьями и семьями, которые остаются «болеть» на берегу. Победителем считается яхта, пришедшая первой. Формат соревнований, проводящихся в один день, не позволяет обеспечить обмер и гандикап, поэтому яхтсмены соревнуются по группам. Настроение участников обычно приподнятое, и даже недостаточно сильные ветра, характерные для этого времени года на Средней Волге, не могут омрачить атмосферу теплоты, царящей вокруг.

В следующем году в число городов-участников планирует войти Санкт-Петербург. В дальнейшем география соревнований будет только расширяться. Однако есть и ложка дегтя.



Любое мероприятие требует финансирования. Многие годы Всеволод Ханчин, бессменный организатор регаты, получал помощь от областного Департамента физкультуры и спорта. С окончанием полномочий Константина Титова как губернатора Самарской области состав правительства тоже изменился. Теперь, по мнению В. Ханчина, там не осталось людей, которым интересна эта мемориальная регата-фестиваль. Сейчас в ответ на официальные письма орга-

низатор регаты получает вежливые отписки от сотрудников Министерства спорта и туризма с восхвалением заслуг поэта и отказом в помощи.

Огромная благодарность тем, кто считает своим долгом поучаствовать в проведении соревнований в Самаре. СК «Родник», КБ «Солидарность», ГК «Спектр Недвижимости», бизнесмены Владимир Дылюк и Андрей Иванов постоянно поддерживают регату, так же как и московская фирма «Диалог-конверсия», безвозмездно каждый год изготавливающая замечательные призы для участников соревнований.

Нынешний год стал юбилейным. 14 января 2010 г. самарскому музею В.Высоцкого исполнилось 25 лет, и 25 июля пройдет десятая по счету регата-мемориал. Примерно в это же время в Волгограде состоится фестиваль песен Владимира Высоцкого, организует который директор водной базы им. В.С.Высоцкого Владимир Корецкий. Почтить память поэта, со дня смерти которого исполнится ровно 30 лет, захотят многие. Он был честным, искренним и добрым человеком, любил движение, борьбу, скорость, смену впечатлений. Вот почему морская тема заняла свое место в его творчестве, вот откуда идет, казалось бы, странная его просьба:

Всем делам моим на суше вопреки,
И назло моим заботам на земле
Вы возьмите меня в море, моряки!
Я все вахты отстою на корабле!...

М. Маркушева

Черноморский рынок развивается

15 июня 2010 г. российская компания «Черномор», базирующаяся на черноморском побережье и в Краснодаре («КиЯ» № 227), спустила на воду 12-метровую моторную яхту «буксирной» архитектуры «ЭХО 38», построенную по проекту известного американского конструктора Дидли Дикса.

Строительство судна велось по классической технологии, корпус изготовлен полностью из дерева с трехслойным (один слой продольно, два – диагонально) набором из листовенницы, обеспечивающем ему высокие жесткость и долговечность. Особое внимание «черноморы» уделили отделке судна, которая выполнена вручную из ценных пород красного дерева с использованием кожи и мрамора. Это – первая яхта подобного класса, построенная в Краснодарском крае.



Водно-моторный клуб «Розовый рассвет» расширяется

На берегу оз. Вуокса почти в самом центре Приозерска уже более пятнадцати лет существует водно-моторный клуб «Розовый рассвет». Созданный в трудные перестроечные годы, когда большинство стоянок медленно умирало, он быстро завоевал популярность у приозерцев и жителей Петербурга. Руководитель клуба Андрей Зайченков с группой водномоторников-энтузиастов смогли собственными силами организовать стоянку, построить рундуки, установить на воде причальные боны.

Располагая очень скромной арендованной площадью земли в 15 соток, в настоящее время они расширили водную акваторию до 30 соток. На четырех причальных линиях и двух опоясывающих стоянку по периметру швартуется сегодня до 220 моторных и гребных лодок. Средняя стоимость места за полгода составляет около 6 тыс. руб. В этом году владельцы и члены клуба построили новые современные рундуки, новые причальные линии.

В клубе есть прокат лодок, организована доставка на соседние острова Вуоксы, предоставляется ремонт лодок. Также на территории «Розового рассвета» имеются летнее кафе, стоянка автомобилей. Клуб всегда готов принять в свои ряды новых членов.



Наши коллеги обанкротились

Увы, но настал тот день, когда редакция журнала «Multihulls» («Многокорпусники»), который исправно получала по почте и редакция «КиЯ», была вынуждена объявить о своем банкротстве. Но кризис где-то кончается, а где-то и начинается и особенно больно бьет по специализированным изданиям. Морально поддерживая наших коллег из родственного «КиЯ» издания, мы надеемся, что «кризисных» менеджеров и адвокатов выметет из редакции «Многокорпусников», словно поганой метлой, и мы вновь будем получать столь полюбившийся нам журнал, отличающийся взвешенным и профессиональным подходом к многокорпусным судам.



меркурий
2000



MERCURY

#1 On The Water™

Архангельск Компания Барс (8182) 642626; Великий Новгород Акватория (911) 6003205; Компания НБ Сервис (8162) 676931; Фибербот (960) 2088133; Вологда ТУРИСТ (8172) 757881; Магазин Рыбак (8172) 728660; Выборг ИП Лапин (921) 7451793; Завидово 7 Ветров (926) 2036891; Калининград Подеста (4012) 361444; Салон Моторной Техники Юпитер (4012) 510777; Канда拉克ша Рокан (81533) 94363; Кириши ТК Мастер (81368) 53200; Мончегорск ИП Парейко А.К. (921) 2720208; Мурманск ТехноСпортЦентр (8152) 274928; МКТИ Холдинг (8152) 239787; Медвежьегорск Онего Моторс (81434) 52013; Петрозаводск БАТЯ (8142) 771577; Псков М-Моторс (8112) 725012; Санкт-Петербург Магазин Меркурий (812) 3330203; Магазин Мнев (812) 3369257; Олимп (812) 3506243; Магазин Оружейный двор (812) 7852259; Магазин Фрегат (812) 3442176; МоторТрейдинг (812) 6357879; Универмаг Спорт (812) 2243609; Магазин Снасть и Страсть (812) 4492254; Магазин Корсар (812) 3881095; СоваМарин (812) 7155502; Торговый дом Посейдон (812) 9745047; Катерик (812) 9702570; Лодки Питер (812) 6001184, (812) 7864359, (812) 3730410, (812) 3133516; Сортавала ИП Поденков (921) 5253101; Старая Русса Рыболов (81652) 32351; Тверь Рыболовный клуб (4822) 368360; Акваторис (4822) 342074; Тихвин Единение (921) 7565459; Череповец ПКП Элеон Трейд (8202) 518108.

www.mercuryonline.ru

Артур Гроховский. Фото автора



«DELPHIA 47»:

отсель грозить мы будем шведу...

ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

Польский производитель парусных судов, чье имя еще десяток лет назад было известно лишь специалистам, сегодня поставил перед собой весьма амбициозные задачи – прорваться в высокий сегмент рынка и сравниться по репутации бренда в глазах потребителя с такими именами, как «Najad» и «Hallberg-Rassy». Боевой ударной единицей давней польской национальной забавы – войны со шведами – назначен новый флагман верфи: «Delphia 47», одна из самых изящных серийных лодок последних лет.

Общий вид яхты «Delphia 47», план салона и палубы





Кокпит: вместителен и удобен, но ящик в столе очень мал. Обращает на себя внимание выдвижное сиденье под столиком.



Кокпит: рулевой легко может работать на лебедках зика-шкота. Для упора ног установлена планка, под столиком находится поворотный карт-плоттер.

В рамках своей изменившейся стратегии фирма-изготовитель провела достаточно серьезный ребрендинг: сменила логотип, а также фирменные шрифт и цвет (с винно-красного на благородный темно-синий). Специалисты в области маркетинга и корпоративного стиля хорошо знают, если известная уже на рынке компания со сложившейся устойчивой репутацией и стабильным спросом на свою продукцию проводит подобный ребрендинг, значит, она принципиально меняет свой имидж и круг потенциальных потребителей. В данном случае верфь постепенно нацеливается на новых клиентов: желающих иметь качественное и престижное судно, но пока не готовых платить за него по северо-европейским ценам. С выходом в конечном итоге (именно такая

задача поставлена) в сектор, где господствуют качественные скандинавские суда.

Новый фирменный стиль для «Delphia Yachts» разрабатывала наша давняя знакомая – гамбургский дизайнер Биргит Шнаазе, подписавшая контракт с верфью на разработку не только стиля, но и интерьеров всех ее будущих яхт. Ну и поскольку именно про интерьер новой «47-й» ходили особенно интригующие слухи, с него и начнем.

Традиционная манера работы фрау Шнаазе мне хорошо известна – вне зависимости от того, в каком стиле она решает интерьер лодки (будь то классика, новомодный минимализм или техно), общее впечатление от ее интерьеров можно описать словами из известной рекламы: «Quadratisch. Praktisch. Gut!». Примерно то же самое я ожи-

дал увидеть и в новой «Delphia». Однако Биргит продемонстрировала истинный талант художника и стилиста, сумев отойти от привычных стереотипов: «практиш» и «гут» остались, а вот «квадратиш» исчез без следа – весь интерьер новой лодки образован приятными выпуклыми эллиптическими кривыми. Такого количества «кривизны» (в хорошем смысле слова) на одной лодке видеть еще, пожалуй, не доводилось. Новомодных больших плоских панелей и прямых углов практически нет – их заменили плавные изгибы и скосы. Даже спинки диванов не образованы плоскими подушками – их рельефная обивка образована несколькими горизонтальными полуцилиндрами: приятно смотреть, да и сидеть очень удобно. Еще одной необычной (тем более для массовой яхты) «фишкой»



Степс мачты: установлен на палубе и исполнен вполне солидно



Салон: обращают на себя внимание плавные кривые линии, обилие дерева и необычная обивка дивана



Носовая каюта: мягкая обивка стенок вдоль койки, выдвигаемое сиденье и косметический столик



Носовая часть кокпита: фиксирующиеся дверцы сходного люка, аккуратные крючки для фалов, на переднем плане – выдвинутое сиденье

стала косоугольная переборка, отделяющая салон от галюна. Знатоки сразу же вспомнят пиртерскую яхту «Пифагор» конструкции О.Ларионова (по странному совпадению имеющую такую же длину – 47 футов), где было применено похожее планировочное решение. С той только разницей, что на «Пифагоре» расположенная под углом к ДП переборка разделяла салон и носовую (хозяйскую) каюту. В остальном – все то же, включая планировочные преимущества. Садиться за стол теперь удобнее, салон визуально выглядит много просторнее, а острому углу, образовавшемуся в выгородке галюна, тоже нашлось удачное применение. Везде одни плюсы. Кроме одной вещи: вклеивать в корпус переборку под острым углом к ДП гораздо труднее, чем под прямым. Для массовых яхт такое решение – нонсенс, но верфь идет на усложнение технологии, потихоньку отказываясь от позиционирования в массовом сегменте.

Композиционно-планировочное решение интерьера выделяется еще одной деталью, на яхтах практически никогда не встречающейся (я, во всяком случае, увидел ее впервые). Мы очень часто говорим, что сегодняшний потребитель хочет видеть в своей яхте «квартиру под парусами». А что первым видит человек, входя в квартиру? Правильно, прихожую. Именно ее и сделала на «Delphia 47» Биргит Шнаазе: косоугольная переборка салона продолжается за выгородку галюна, образуя на пятачке под сходным люком небольшой уголок, в котором висит зеркало, есть несколько крючков для одежды, размещена полочка для мелочей (под которую, замечу, очень удобно поставить дорожную сумку). Стиль общения с яхтой задается с самого начала – это именно второй дом для яхтсмена и его гостей. Дополнительно гармонии в этом доме поддерживает стильный сдержанный светло-коричневый цвет дерева (американская вишня) вкупе с серой обивкой диванов – весьма модное сегодня цветовое сочетание, особенно на дорогих яхтах типа «Southerly» и т.п. Подчеркивают уют и различные конструктивные (и декоративные) элементы из матированной нержавеющей стали, а также стильный светильник на стенке салона. Обилие горизонтальных линий в нем делает его визуально шире – элемент, прекрасно освоенный барышнями из «Schnaase Interior Design» (весь персонал дизайн-студии составляют именно они, видимо, отсюда такое внимание к уюту на борту).

Приятной неожиданностью оказалось внимание создателей «Delphia» ко всяким мелочам. Так, откидные дверцы всех полочек подвешены на сложных микролифтах (привет «Beneteau 50»!), галюны оборудованы регулирующими зеркалами для бритья (с подсветкой!), а к каждой дверце любого из шкафчиков дополнительно прикреплен микроконтакт. Открываешь ее – и внутри загорается блок светодиодов, подсвечивая внутренности шкафчика. Ранее «фишки» такого уровня доводилось видеть лишь на «Oyster» и «Southerly»! Порадовало сиденье в хозяйской каюте, выдвигаемое из-под койки – мелочь, создающая уют.

Подводя итоговые оценки

Скорость и уровень шума под мотором

Об/мин	Скорость, уз	Уровень шума, дБ(А)		
		Салон	Носовая каюта	Кормовая каюта
800	3.6	68	65	72
1500	5.5	71	68	75
2100	7.4	73	70	77
3100	8.9	75	72	78



интерьера «Delphia 47», скажу что, пожалуй, единственным недостатком планировки этой яхты является «прямой» камбуз по левому борту – все же Г- или С-образный камбуз мне кажется удобнее. Зато при таком варианте планировки салон становится действительно гостиной с выделенным обеденным уголком, а не проходным двором. Ну, и еще одно замечание напоследок, уже становящееся сегодня общим местом: розеток для подключения персональной электроники категорически не хватает (впрочем, этот вопрос можно закрыть силами дилера). А в целом, видимо, интерьер «Delphia 47» следует признать если и не прорывным, то весьма значительным шагом вперед для 50-футовых парусных яхт – как в плане общей планировки, так и примененных материалов и их фактур. (Отмечу еще вот какой момент – фирма предлагает несколько вариантов планировки интерьера, вплоть до версии с пятью (!) каютами: в сегменте «до 50 футов» никто больше так не делает.)

После подобных интерьерных изысков на верхней палубе тоже удалось обнаружить кое-какие интересные вещи, хотя в целом кокпит вполне стереотипен для 50-футовика. Для всех ходовых концов имеются удоб-

ные крючки на стенке рубки, а крышки кокпитных рундуков гораздо больше, чем обычно – откидываются не только сидушки банок, но и их спинки, что делает доступ в рундуки очень удобным. Под столиком размещен поворотный карт-плоттер, а вот емкость внутри столика мне не понравилась – мала и она сама, и ее крышка. Зато есть занятная деталь, ранее тоже мне не встречавшаяся – из-под столика в его торце можно вытянуть еще одно сиденье. Видно, что яхту делали профессионалы, и делали ее с душой и пониманием. Отмечу, что главные лебедки стоят очень близко к рулевому, и на них заведен гика-шкот – на яхте организована «германская» проводка гика-шкота, а в базе она комплектуется автоматическим стакселем (обычная генуя – уже опция).

Запускаем двигатель и выходим в море. Управление лодки на ходу под мотором чуть вяловатое, но к нему быстро привыкаешь. Уровень шума в салоне, впрочем, высоковат, несмотря на дизель от «Volvo» (последние серии «Volvo» отличаются низким уровнем шума) – тут верфи еще есть над чем поработать. Мощность двигателя и винт подобраны вполне удачно – уже на 800 об/мин лодка идет на скорости 3.6 уз.

Основные данные яхты «Oceanis 58» и ее одноклассников «Jeanneau 57» и «Hanse 545»

Характеристика	«Delphia 47»	«Beneteau Oceanis 46»	«Jeanneau Sun Odyssey 44i»
Длина, м: макс. по КВЛ	14.06 12.46	13.68 12.20	13.41 11.48
Ширина, м	4.32	4.28	4.37
Осадка, м	2.30 (1.80)*	2.05	2.05
Масса балласта, т	4.50	2.90	2.96
Водоизмещение, т	13.00	10.97	9.93
Пл. парусности, м²: грот генуя (120%)	55.1 37.1	60.0 43.0	61.0 39.0
Мощн. двиг., л.с.	75	75	55
Баз. цена верфи, евро	198 000	–	–
Конструктор	Анджей Сжкат	–	–
Строитель	«Delphia Yachts»	–	–

* С опционным коротким килем

Условия проведения теста

Акватория	Средиземное море вблизи Антиба
Скорость ветра, м/с	4–6 порывами до 12
Волнение, баллы	2–4
Температура воздуха, °C	13
Температура воды, °C	8
Экипаж на борту, чел.	5
Загрузка водой и топливом, л	360

Прихожая: просто и очень удобно





Вант-путенс: на него заведен блок «германской» проводки гика-шкота

	Конструкция и внешний вид	Обитаемость и комфорт	Мореходные качества
	Жесткий корпус	Уютный и красивый интерьер	Высокие скоростные качества
	Высокое качество сборки	Просторная хозяйская каюта	Хорошая крутизна лавировки
	Стильный внешний вид	«Прихожая» у входа в салон	Отсутствие тенденции к приведению на ветер
	Неудачное крепление радарной штанги	Недостаточно розеток для подключения электроники	«Пустой», но чувствительный руль на малых ходах
	Неудачное расположение правой фаловой лебедки	Высокий уровень шума при ходе под мотором	
		Непривычный цвет светодиодного освещения	

Парусное вооружение яхты вполне ясно говорит о ее направленности – мачта высокая (и имеет три ряда краспиц), паруса – с большим удлинением, стаксель-автомат обещает хорошую ходкость на острых курсах и малый угол лавировки (хотя энерговооруженность в целом – не самая высокая в классе). В ходе теста Средиземное море преподнесло нам небольшой сюрприз – легкий в самом начале ветер (около 4 м/с, порывами до 7 м/с) достаточно быстро сменился ветром более свежим – от 6 порывами до 12 м/с. Его неравномерность не позволила составить полноценную полярную диаграмму, но отдельные цифры получить все же удалось: из них явствует, что лодка имеет очень хороший скоростной потенциал, особенно на острых курсах и в галфвинд. При курсе 60° к истинному ветру яхта стабильно имела скорость 8.6 уз, а на курсе 75° ее удалось разогнать до 10 уз. В бакштаг (~140°) скорость держалась от 7.4 уз при ослаблении до 8.4 уз при усилении ветра. Лавировочный угол оказался равным примерно 40–41° – хороший показатель для крупной комфортабельной лодки!

Приятно отметить, что на порывах шедшая под полными парусами яхта практически не испытывала никаких тенденций на привод. Чувствительность рулевого управления яхты на

быстром (8–9 уз) ходу под парусами очень хороша, а на малом порой кажется даже избыточной.



Руль очень хорошо сбалансирован, и даже при сравнительно небольшом диаметре штурвала усилия на нем довольно малы. Для неопытного рулевого в слабый ветер может оказаться затруднительно вести яхту «как по ниточке» – нужны практика и навык. Лодка, что называется, требует внимания. Зато человек с опытом (в том числе со спортивным) окажется за штурвалом «47-й» в своей тарелке и получит немалое удовольствие. В сильный же ветер придраться к управлению яхтой практически невозможно. Остойчивость ее

позволяет при усилении ветра долго нести полную парусность – у «Delphia 47» киль не только глубже, чем у большинства одноклассников, но и несет большую весовую долю балласта, в то время как энерговооруженность лодки сравнительно невысока.

Немалое влияние на управляемость яхты и ее ход в сильный ветер или в условиях заметного волнения оказывает жесткость конструкции. У «Delphia 47» с этим все в порядке – в пластиковый корпус «вшита» мощная стальная система связей, соединяющих в одно целое киль и вант-путенсы лодки (схема, находящая в последнее время все больше и больше последователей, в первую очередь, среди дорогих яхт, имеющих репутацию хороших ходовых: таких, как «Иксы» или «Grand Soleil»).

Резюме

Очень качественно сделанная и стильная яхта с хорошими ходовыми качествами, заметно выделяющаяся среди своих одноклассников уютным и красивым интерьером. Готовность верфи внимательно отнестись к пожеланиям клиента и на заводском уровне «нафаршировать» яхту любым дополнительным оборудованием вплоть до дайвингового компрессора делает «Delphia 47» уникальным предложением в своей ценовой и размерной категории.

FOUR WINNS®
каждое мгновение твоей жизни



• продажа • тюнинг • сервис

Роскошные катера
со спортивным
характером



Круизные
моторные яхты



Палубные катера
для активного
отдыха



**PRESTIGE
YACHTS**

www.p-y.ru

ГРУППА КОМПАНИЙ ПАНАВТО

Казань: (843) 5-188-200
8-987-297-35-98

Н.Челны: (8552) 714-034

Самара: (846) 310-98-90

8-917-116-72-20

Уфа: (347) 267-90-10

Спортивные
катера
для дневных
прогулок



Каютные
прогулочные
катера



Чтобы не случилось на море
NAVIGATOR TXM
Поможет мне в моторе!



NAVIGATOR TXM



Для нас моряков, даже для тех, которые выходят в море только по выходным, очень важны вопросы надежности в навигации и в судовом оборудовании. Для того чтобы механики могли с легкостью разобраться в хитросплетениях электроники современных судовых двигателей, существует **NAVIGATOR TXM, первый мультимарочный диагностический прибор для бортовых и забортных двигателей**, который позволяет проанализировать 285 разных моделей 14 марок производителей.

Данный прибор произведен в Италии фирмой ТЕХА, являющейся многие годы лидером в производстве диагностических приборов для легковых и грузовых автомобилей, мотоциклов и с/х техники. Для механиков, которые идут в ногу со временем, NAVIGATOR TXM является прибором, который необходим на СТО!

Найди дилера рядом с тобой на сайте www.texa.ru

ООО "ТЕХА ДИАГНОСТИКА"

info@texa.ru

ТЕХА

YANMAR
marine



двигатели



9-900л.с.

дизель-генераторы



9-75л.с.

мотопомпы



4-600Вт



125-1000 л/мин.

телефон: (495) 937 8670, (812) 764 5216
www.yanmarmotors.ru



Артем Лисочкин.
Фото Игоря Лагутина

«King Fisher 560»:

король в рыбацких сапогах

На эту лодку мы обратили внимание еще в ходе Балтийского морского фестиваля — нынешнего заместителя традиционной в свое время Санкт-Петербургской бот-шоу. Первым делом привлекли внимание необычный силуэт и компоновка новинки (подобную посудину мы видели впервые). Несмотря на заморское название, сразу вызвавшее в памяти множество ассоциаций, ряд деталей неуловимо намекал на то, что мы имеем дело с отечественным продуктом. Так и оказалось.

Основные данные мотолодки «King Fisher 560»

Длина, м:	
– корпуса	5.4
– габаритная	5.6
Ширина, м	2.2
Высота борта на миделе, м	0.85
Осадка, м	0.38
Килеват. на транце, град.	16
Сухой вес, кг	570
Емкость топлив. бака, л	125
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.:	
– на тестовой лодке	90
– рекомендуемая	115
Пассажировместим., чел.	6
Цена, руб.	340 000

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

Если судить по названию — «Октябрьский механический завод», то вряд ли кто оспорит, что предприятие имеет многолетний, еще советский опыт работы с металлом. Что же касается судостроения, то и тут завод — не новичок, и успел освоить сразу несколько моделей судов — от 5.5 до 7.5 м, одна из которых чрезвычайно напомнила нам «Buster XL». Катер «KF-560», который нам предстояло вывести на редакционную «мерную милю», представляет собой полностью собственную разработку — как

по обводам корпуса, так и по компоновке.

«Король-рыбак» или «Королевский рыболов»?

Если перевести название со столь любого отечественными судостроителями английского, получится нечто вроде «Король-рыбак» или «Королевский рыболов». Название не без претензии, поэтому мы сразу решили определить, чего же здесь больше — королевского или рыболовного.

Как мы уже успели заметить, на королевскую статью, породу и безупречность лодка все-таки не

особо тянет — в этом мы успели убедиться еще во время выставки, изучая стоящую на трейлере лодку с берега. Сыграли свою роль обычно трудноуловимые, но в комплексе хорошо заметные подробности вроде не совсем ровных сварных швов, небрежно нанесенного герметика ветрового стекла, достаточно простенькой окраски с нанесенными по трафарету логотипами и вообще лаконичности облика. Судно, ставшее объектом нашего изучения, бесспорно относилось к разряду так называемых «бюджетных».

Действительно, лодка до крайности простая. Никаких опционных изысков – но, должны признать, и ничего лишнего. При этом о ее принадлежности к «компактному» классу свидетельствует лишь индекс «560», отображающий длину.

Одно из первых впечатлений: лодка выглядит крупнее, чем в действительности, чему способствуют немалая высота борта и смещенный в нос пост управления, прикрытый чем-то вроде... даже слова подходящего не подберешь. С одной стороны, это просто ветровое стекло, только вот это слово здесь не совсем подходит. Само по себе «стекло» — это узенькая, не больше вершка, надставка из поликарбоната над алюминиевой массивной основой граненых

листа профиль. Ни тебе под-
стаканников, ни бардачков, ни ниш-углублений, ни даже реечки-ограничителя. Перед пассажиром — только поручень. Перед водителем — указатель уровня топлива, тахометр и, естественно, штурвал. Впрочем, что касается приборов, то их число зависит прежде всего от комплектации мотора, к тому же, упомянутых тахометра с бензомером обычно вполне хватает (указатель «трима», хоть тоже весьма полезный, как правило, относится к дополнительно оплачиваемым «опциям»). Кстати, словно подтверждая наше изначальное впечатление от лодки, и моторчик стоял на транце довольно бюджетный — двухтактный «Tohatsu 90», компактный, легкий, но при этом трясучий и

Однако посмотрим на лодку более объективным взглядом. Да, носовая часть не вызывает особенного вдохновения (тем более что и относительно тряски на волне эта часть корпуса наиболее уязвима). Что мы получаем взамен?

А взамен мы получаем, как ни крути, просторную, плоскую, практически ничем не занятую платформу кокпита, на которой в самую пору разгуляться что любителям ловли взаброс, что троллингистам, ожидающим поклевки по тонкому подрагиванию уходящей на бортовой «кораблик» струны. Кто летал на маленьких самолетиках, а тем более прыгал с парашютом, автора этих строк поймут: две продольные лавки по бортам способны вместить даже



очертаний, которую издалека нетрудно принять за рубку. Термин «хардтоп» тоже не все воспримут правильно. Да, над этим коротеньким отсеком имеется жесткая алюминиевая крыша, прикрывающая вынесенные в нос кресла водителя и пассажира, но держится она на одних лишь кормовых стойках и представляет собой скорее таргу-переростка, затянутую спереди прозрачным «тентовым» пластиком.

Перед водителем и пассажиром — абсолютно спартанская передняя панель, эдакий согнутый из алюминиевого

довольно шумный.

Стоило усесться за руль, как сразу «вылез» основной планировочный минус конструкторов, явно принимавших решение не на воде, а в заводском цеху или конструкторском бюро: верхняя кромка лобовика-недоростка, затянутая, вдобавок, непрозрачной тканевой лентой с отверстиями под крепежные шпильки прозрачного тента, аккуратно перекрыла линию горизонта водителю ростом 174 см. Приходилось либо тянуть шею вверх, либо нагибаться вниз, дабы разглядеть обстановку по курсу.

больше, чем весь паспортный экипаж вкупе с «пилотом» и «штурманом»; при этом посередине остается ничем не занятое пространство, пригодное для подготовки наживки, вываживания особо крупных экземпляров рыбы и вообще всяких рыболовецких тонкостей; при этом на хардтопе-тарге можно с успехом разместить «стаканы» для удилищ — естественно, если поставить в известность о подобной необходимости представителей фирмы-изготовителя, поскольку понадобится дополнительная трубчатая дуга-крепление.



Кстати, довольно объемистые рундуки предусмотрены и под креслами водителя и пассажира, но, увы, и здесь прослеживался «синдром опытного образца»: защелка левого по ходу движения рундука заклинивалась при открывании-закрывании, а с правым все было нормально.

Внушительного объема пространство под коротенькой носовой декой по сути никак не используется. Для устройства спальных мест его недостаточно; можно, конечно, просто навалить сюда горой объемистые сумки и рюкзаки, но, чтобы на ходу они не съезжали в кокпит, необходима небольшая переборка или как минимум гибкая страховочная сетка, как на автомобилях-универсалах.

На борту и по борту

Как уже отмечалось, перед «надстройкой» имеется небольшая дека, в которую врезан люк якорного ящика. Так вот, доступ к нему может составить немалую проблему, особенно на волне. Есть два варианта: либо перелезть через высоченную приборную панель с ветровым стеклом, отстегнув прозрачный «лобовой» полог тента, либо двигаться в обход по борту. Ширина потопчины и статическая остойчивость лодки это вполне позволяют, но при этом все равно требуется акробатическая ловкость, поскольку никаких поручней на крыше не предусмотрено (хотя

такие поручни расположены по борту в кокпите, за спинами сиденьев). В принципе, их можно использовать для крепления временного швартовного конца

Результаты испытаний мотолодки «King Fisher 560»

(нагрузка — 2 чел. плюс 100 л топлива, ходовой тент поставлен, ПМ — двухтактный «Tohatsu 90», ГВ — алюминиевый трехлопастной шагом 15 дюймов, скорость ветра — 1–2 м/с, высота волны — 0.1–0.2 м, темп. воздуха — 15°C, темп. воды — 15°C, место испытаний — р. Нева, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
800	4.3 (7.9)
1000	4.8 (8.8)
1500	5.9 (10.9)
2000	6.6 (12.3)
2500	8.6 (16.0)
3000	12.2 (22.5)
3500	16.2 (29.9)
4000	20.9 (38.6)
4500	23.8 (44.1)
5000	26.5 (49.1)
5300	29.9 (55.3)

при коротких швартовках, но мы бы установили еще пару уток на миделе, что заметно облегчило бы швартовку в одиночку, тем более что с водительского места запросто можно дотянуться до причала.

На корме имеется нечто вроде купальной платформы с высту-

пающими по бокам от мотора секциями — с их помощью можно поменять винт и на воде; здесь же легко установить транец для вспомогательного маленького моторчика.

Мягкие поворотные передние кресла регулируются в продольном направлении, так что устроиться за рулем удалось достаточно удобно.

При 3000 об/мин начинается переходный режим, и лодка сама собой постепенно выходит на глиссирование. Процесс происходит достаточно плавно, но быстро (около 3 с при нагрузке 2 чел.) и не сопровождается ярко выраженным кормовым дифферентом. Минимальная скорость уверенного глиссирования составила всего 23–24 км/ч — очень неплохой показатель, даже при довольно умеренной килеватости (16°).

Волны на Неве в день теста практически не было («рябь» порядка 0.2 м лодка практически не замечала), и для оценки мореходных качеств пришлось пользоваться кильватерной волной от лодки сопровождения и многочисленных моторных яхт, снующих по реке. Как уже отмечалось, килеватость у «560-го» поменьше «среднестатистической», но даже крутая высокая волна преодолевалась мягко, без прыжка, а в кокпит не попало ни капли брызг (они даже не долетали до внушительной носовой надстройки). Впрочем, одним



ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

	– просторный незагроможденный кокпит
	– высокая вместимость
	– спокойное и предсказуемое поведение на воде
	– ряд сборочных огрехов
	– затрудненный проход в носовую часть
	– простенькая панель управления

из объяснений может быть и не слишком высокая скорость, которую обеспечивал 90-сильный «Tohatsu» с тяжеловатым гребным винтом. Мы бы смело поставили на «King Fisher» движок помощнее — скажем, 115 л.с., а то и 140.

Высокая «мягкая» надстройка оставляет за собой на ходу зону низкого давления, отчего в кокпит немного подсасывает водяную пыль. Крен и в поворотах с полного хода, и при «раскрутке»

с места на полном газу оказался более чем умеренным, хотя мы рассчитывали, что такую высокороборную лодку будет «класть» гораздо серьезнее. Правда, в особо резких разворотах при откинутах моторе винт подхватывал воздух, выступая в роли своеобразного ограничителя.

Резюме

Чисто рыболовная лодка, простая и демократичная, «заточенная» в числе прочего и

на набирающий популярность троллинг. Благодаря нестандартной компоновке обеспечивается значительный простор на борту. «KF-560» — это многоцелевой катер. Он прекрасно подойдет для длительных прогулок. Конструкция позволяет с комфортом расположиться на борту компании из 6 человек. Рыбаки и любители дайвинга по достоинству оценят просторный кокпит и вместительные вещевые рундуки.

Комментарии представителя завода:

Отдельное направление нашей деятельности — производство и реализация комплектов раскроя алюминия для самостоятельной сборки катера. Преимуществом данного предложения являются относительная конструктивная простота, компактность, для организации сборочного процесса не требуется больших площадей, и главное — цена. Стоимость комплекта раскроя значительно ниже цены катера в сборе, что позволяет существенно сэкономить денежные средства. Определенную выгоду дает и логистика: региональные клиенты получают возможность рассмотреть альтернативные варианты доставки и сэкономить на стоимости транспортировки вследствие незначительного объема комплекта по сравнению с объемом, который занимает собранное судно.

Все разрабатываемые конструкторским бюро проекты, утвержденные для реализации, в обязательном порядке будут проверяться сборкой в заводских условиях, с последующим тестом готового судна на «мерной миле» журнала «КиЯ». В его следующем номере будет опубликован отчет об испытаниях нового катера «KF-650», а осенью должен появиться еще более крупный «KF-750».

Нам бы хотелось привлечь к разработке алюминиевых катеров как можно больше заинтересованных лиц, поэтому мы обращаемся к читателям журнала с предложением участвовать в конкурсе, организованном на нашем сайте. Присылайте нам свои эскизы и проекты. Это может быть и водоизмещающее, и глиссирующее судно или катамаран, не важно. Главные приоритеты — это технологичность и функциональность. По итогам конкурса лучшие проекты и идеи будут отмечены денежной премией. Более подробную информацию можно узнать на нашем сайте www.spbboat.ru

Мотолодка «King Fisher 560» предоставлена для испытаний ООО «Октябрьский механический завод»: 193230, Санкт-Петербург, Октябрьская наб., 50, тел. (812) 320-0676, моб. тел. (921) 76-76-016, boat@omzavod.spb.ru, www.spbboat.ru





«Yamaha 242 Limited S» реактивные снаряды

Применительно к судостроению английское «jet» переводится как «водомет». Но так уж сложилось, что в русском языке слово «джет» означает далеко не всякий водометный катер. К этой неофициальной категории принято относить лодки, предназначенные исключительно для отдыха и развлечений – скоростных прогулок (попросту катания), а также буксировки воднолыжников, вейкбордистов, «бананов» и «ватрушек».

Опознать их легко по характерному облику — как правило, «пляжной» компоновке «боурайдер» со множеством мягких подушек и зашивок, а также яркой нарядной отделке. С двумя более чем типичными представителями этого семейства мы познакомились в ходе теста, организованного в Саратове компанией «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс».

Гидроциклы-переростки

Не зря еще такие лодки называют «большими гидроциклами», ведь их силовые установки нередко полностью заимствованы у мощных сидячих аквабайков. Не стали исклю-

чением и «242-й» с «212-м»: на каждый установлено по два гидроциклетных водометных комплекса с четырехтактными четырехцилиндровыми моторами — единственно, без наддува.

На более крупной лодке рабочий объем каждого из высокооборотных двигателей составляет 1812 см³, на той, что поменьше — 1052 см³. Мощность и гидроциклов, и «джетов» обычно не декларируется, но нам удалось узнать, что у первой она составляет 2×170 л.с., а у второй — 2×160 л.с., т.е. движки на ней более «заряженные», о чем свидетельствует и разметка тахометра до 11 000 об/мин. Для корпусов длиной 7.2 и 6.4 м —

показатели более чем серьезные, хотя не секрет, что по сравнению с обычными гребными винтами водометы отличаются несколько меньшим КПД, что требует более высоких мощностей. Сами водометы на обеих лодках абсолютно идентичны и различаются лишь шагом импеллера.

Если продолжить разговор о силовых установках, то сразу отметим два понравившихся момента. Первый — доступ к двигателям великолепный. Откидываешь капот — и все как на ладони. Второй — очень удобно выполненная ревизия водоводов. Обычно для того, чтобы пробраться рукой в «трубу» (например, чтобы удалить попавшие

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

Артем Лисочкин
Фото Романа Романишина



И «212 SS»:

туда водоросли), необходимо как минимум отвинтить пару барашковых гаек. На обоих ямаховских «джетах» крышка-заглушка ревизии и снимается, и ставится буквально одним движением, поскольку она снабжена автоматически защелкивающимся фиксатором. При этом и сами ревизионные отверстия расположены так, что очистку водовода можно осуществлять непосредственно из кокпита или стоя на широкой купальной платформе.

Как уже отмечалось, оба катера отличаются открытой «пляжной» планировкой — как и подавляющее большинство одноклассников. На «242-м» длина корпуса позволила превратить левую полуконсоль в самостоятельный отсек, где можно разместить объемистые вещи или установить биотуалет. Многие рассматривают боурайдер в качестве «универсала», пригодного в том числе и для рыбалки, но все же трудно представить себе рыбу чешую в нарядных кокпитах обоих «джетов», изобилующих мягкими подушками и зашивками. При паспортной пасса-

жировместимости 10 и 9 чел. соответственно мягкие сиденья обеих лодок, пожалуй, готовы принять и большее число гостей.

Оригинально решена кормовая часть «242-го» — перед купальной платформой, практически за бортом, имеется пара полноценных кресел, развернутых задом наперед. Вдобавок, их можно дополнить съемным столиком. Конечно, велик соблазн расположиться тут на ходу, наблюдая за выкрутасами вейкбордиста или лыжника, но, на наш взгляд, это все-таки небезопасно. Другое дело — на стоянке. Сверху жарит солнце, у самых ног плещется вода, на столике — запотевший стакан с прохладительным напитком... Кстати, холодильные боксы входят на обеих лодках в стандартную комплектацию.

Помимо кормовых «купальных» трапов имеются откидные лесенки и в носу, что значительно облегчает посадку в лодку при стоянке носом в берег. Для того чтобы не портить обивку при входе в лодку с купальной платформы, одна из подушек кормо-

вого дивана снимается, открывая стеклопластиковую ступеньку с нескользящим покрытием. Диваны в кормовом кокпите трансформируются, прекращаясь из кресел в «солнечные» лежаки и позволяя при необходимости устроиться спиной к движению.

Ходовые тенты обеих лодок представляют собой так называемые «бимини», т.е. только



«солнечную» крышу, которая непригодна, скажем, для той же ночевки. Да и в дождь на ходу проку от нее мало. И в убранном, и в поставленном виде дуги торчат над головой, создавая дополнительное воздушное сопро-



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ водомерного катера «Yamaha 242 Limited S»

Длина габаритная, м	7.2
Ширина, м	2.6
Сухой вес, кг	1496
Килеватость на транце, град	20
Осадка, м	0.4
Пассажировместимость, чел.	10
Объем топливного бака, л	190
Двигатели: — тип — кол-во цилиндров — рабочий объем, см ³ — мощность, л.с.	4-тактные 2×4 2×1812 2×170
Тип привода	Водомеры

тивление. Разве что у «242-го» металлическая тарга несет еще и дополнительные функции — на ней установлены динамики стереосистемы и крюк для крепления воднолыжного фала.

Посты управления радуют современным дизайном и вполне эргономичны. Подобрать удобную позу за рулем нетрудно, тем более что регулируются не только кресла, но и штурвалы. В целом комфорт на борту мы бы оценили достаточно высоко, хотя во время тестовых заездов выявился и один серьезный минус, о котором мы еще упомянем.

Как и на любой чисто «отдыхательной» лодке, на обоих «джетах» немалое внимание уделено «музыке». Правда, те, кто оборудовал стереосистемой «большую» лодку, явно «забе-



жали вперед прогресса», сочтя обычный компакт-диск устаревшим носителем — в головное устройство, оснащенное радиоприемником, можно вставить только iPod. На «212-м» можно послушать и привычный CD, а для медиаплеера предусмотрен отдельный отсек на внутренней боковине правой консоли.

Чудеса на виражах

Один из плюсов водомерного привода — высокая маневренность, и обе лодки это убедительно доказали. Правда, для того чтобы уверенно управляться, любой водомер требует тяги, и владельцам гидроциклов это прекрасно известно. Конечно, управление двухмоторными ямаховскими «джетами» на малом ходу требует сноровки,

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ водомерного катера «Yamaha 242 Limited S»

(нагрузка — 2 чел. плюс 40 л топлива, ходовой тент установлен, скорость ветра — 2–3 м/с, высота волны — 0.2–0.3 м, темп. воздуха — 37°C, темп. воды — 24°C, место испытаний — р. Волга, Саратовская обл.)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
1100	2.9 (5.3)
1500	4.2 (7.8)
2000	5.1 (9.4)
2500	6.1 (11.3)
3000	6.9 (12.8)
3500	7.8 (14.4)
4000	9.3 (17.2)
4500	12.9 (23.8)
5000	20.1 (37.2)
5500	26.1 (48.3)
6000	29.7 (54.9)
6500	33.2 (61.4)
7000	34.3 (63.4)
7500	39.9 (73.9)
8000	43.3 (80.1)

	— высокий уровень исполнения и отделки
	— хорошие скоростные качества
	— великолепная маневренность на высоких скоростях
	— маневренные качества на высоких скоростях слабо подкреплены соответствующими деталями интерьера, способствующими безопасности водителя и пассажиров

но, скажем, для разворота в узкости вполне можно использовать двигатели враздрай, а для того, чтобы лодка более уверенно слушалась руля, необходимо хотя бы кратковременно прибавлять газ. Словом, ничего необычного.

Сдвоенная рукоятка газ-реверса одинаково удобна как для управления обоими двигателями по отдельности, так и одновременно, а «242-й» дополнительно оборудован электронной



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ водомотного катера «Yamaha 212 SS»

Длина габаритная, м	6.4
Ширина, м	2.6
Сухой вес, кг	1374
Килеватость на транце, град.	20
Осадка, м	0.4
Пассажироместимость, чел.	9
Объем топливного бака, л	190
Двигатели: – тип – кол-во цилиндров – рабочий объем, см ³ – мощность, л.с.	4-тактные 2×4 2×1052 2×160
Тип привода	Водомоты



системой управления оборотами «Cruise Assist» с режимом «No Wake» («не разводи волны»), чем-то напоминающей автомобильный круиз-контроль.

Недаром слово «jet» переводится еще и как «реактивный». Разгон у обеих лодок буквально пушечный, отчего седока ощутимо прижимает к спинке сиденья. Но настоящие перегрузки довелось почувствовать при разворотах с полного хода. Редкая лодка способна развернуться практически на 180°, с диаметром циркуляции всего лишь в длину корпуса, со скорости более 80 км/ч. При этом водомоты четко держат упор, а лодка, словно на круто загнутых рельсах, уверенно стоит на курсе, сохраняя довольно незначительный крен.

Ощущения при этом практически такие же, как в кабине пилотажного самолета во время «аэробатики». Единственное отличие — никаких привязных ремней здесь нет, боковая поддержка у водительского сиденья довольно символическая, а специально приспособленные для подобных фокусов поручни для пассажиров в дефиците. Для того, чтобы удержаться на сиденьях, требуется недюжинная ловкость, так что лодка, если можно так выразиться, может больше, чем способен выдерживать ее экипаж. Хотя бы водителя стоило бы снабдить более надежным сиденьем — например, крепко охватывающей бока гоночной «подковой».

«Маленький» «212-й» оказался поострее в управлении,

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ водомотного катера «Yamaha 212 SS»

(нагрузка — 2 чел. плюс 60 л топлива, ходовой тент установлен, скорость ветра — 2–3 м/с, высота волны — 0.2–0.3 м, темп. воздуха — 37°C, темп. воды — 24°C, место испытаний — р. Волга, Саратовская обл.)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
1800	2.3 (4.2)
2000	2.7 (5.0)
2500	3.5 (6.4)
3000	4.3 (7.9)
3500	4.6 (8.6)
4000	5.2 (9.7)
4500	5.7 (10.5)
5000	6.2 (11.4)
5500	7.2 (13.4)
6000	9.5 (17.6)
6500	14.9 (27.5)
7000	22.9 (42.3)
7500	26.3 (48.7)
8000	28.9 (53.4)
8500	32.9 (60.9)
9000	35.7 (66.1)
9500	38.9 (71.9)
9900	44.4 (82.1)

чем его более крупный брат, и скорость показал несколько более высокую при явно превосходящей частоте вращения двигателей (показатель почти в 10 000 об/мин для большинства водномоторников окажется явно непривычным).

Резюме

Типичные прогулочно-развлекательные «джеты», ближайшие родственники гидроциклов, схожие с ними не только пропульсивными установками, но и поведением на воде. Комфорт на борту и уровень стандартного оснащения высоки, но при попытках выжать из этих машин все их возможности следует проявлять разумную осторожность, особенно с пассажирами на борту.

Водомотные катера «Yamaha 242 Limited S» и «Yamaha 212 SS» предоставлены для испытаний компанией «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс»: Москва, Чапаевский пер., 14, www.yamaha-motor.ru



НОВОЕ ИМЯ

Петербургской бот-шоу



Попробуйте спросить сотню-другую людей, профессионально причастных к маломерному судостроению, считают ли они свою работу бизнесом или нет? Наверняка ответы будут неопределенными и уклончивыми. С одной стороны, рынок техники для водного досуга в стране вроде бы существует, с другой – какой-то он невнятный, вялый. Тогда как «бизнес» по общему разумению – это нечто, связанное с непосредственным и надежным извлечением прибыли.

Алексей Даняев. Фото автора, Андрея Великанова и Игоря Лагутина



практически полную потерю заинтересованности участников в очных встречах на бетонных берегах гавани в «Ленэкспо». Но, согласимся, обидно было бы терять единственную в году возможность собраться маломерщикам в тесном питерском кругу на общей воде, показать новинки, погонять на надувнухах по треугольной дистанции, даже принимая как данность, что прямой материальной выгоды такая встреча не принесет. Надо отдать



должное нынешней команде организаторов этой выставки – они честно проделали свою работу, собрав разочаровавшихся было бойцов под новые знамена.

Можно сказать, Петербургская бот-шоу официально стала тем, чем стремилась стать с самого начала – не коммерческой выставкой, а скорее культурным событием, водным праздником в начале сезона, и новое его имя «Балтийский морской фестиваль» намного вернее отразило его суть. Устроило ли подобное положение дел самих участников?

Посетителей встречали зовущие запахи летних кафе и звуковой шторм с эстрады в самом центре комплекса, где все солнечные дни начала июня выступали поп-рок-группы, порой с очень неплохим репертуаром. Жаль, что большая часть музыкальной мощи досталась экспонентам, расположившимся на берегу гавани, отчего вести обстоятельные деловые переговоры оказалось для них невозможно. Отведенный же под стенды участников павильон, наоборот, показался слишком просторным и тихим. Почти

Многочисленные бот-шоу мирового класса трудно заподозрить в благотворительной направленности, это полноценные коммерческие мероприятия, где частный и оптовый покупатель встречаются лицом к лицу с производителем либо продавцом товара, за что оба платят организаторам деньги, достаточные для того, чтобы однозначно считать выставочную деятельность бизнесом. Вопрос: насколько он эффективен, чтобы оправдывать свое существование? Ответ: «Если звезды

зажигают, значит это кому-то нужно» – не может нас удовлетворить. Двойная московская «звезда» MIBS/MBS мерцает, чадит, но пока справляется с задачей представления отечественного маломерного судостроения заинтересованной общественности. Довольно сильно ударило общее падение покупательского спроса по мероприятиям местного масштаба. Петербургская бот-шоу и прежде выглядела скорее расширенной встречей одноклубников по интересу, в последние же кризисные годы она продемонстрировала



Строй катеров «Targa» и «Aquador» придает водной экспозиции должную парадность



Новый «Grizzly 580» выглядит не хуже именитых американцев



Многофункциональные катера «Trident» стилизуются под портные буксы



У пожарной мотоходки «Мастер-600» насос оригинальной конструкции задействован от водомета «Mercury»

половину его площади заполнили моделисты-копиисты, проводившие плановый конкурс настольных моделей кораблей.

Несмотря на камерность обстановки и небогатое представление лодок и катеров, которые могли бы заинтересовать рядового судовладельца-любителя, нескольких участников можно было бы назвать открытием для местного рынка. Например, впервые мы увидели предприятие под именем «Woodboats.ru», рискнувшее предложить населению готовые наборы для постройки фанерных лодок, среди которых – не только простейшие гребные модели, но и вполне серьезный парусный швертбот «Лиса-500» разработки нашего давнего автора и участника форума «КиЯ» Игоря Седельникова. Приятно было увидеть производителей из фирмы «Элерон» и немногочисленных

«мотористов» – «Гидроком Моторс» с «Hyundai» и «Планету Лодок» с «Yamaha». В целом павильон погоды не сделал, но ставка на прибрежно-водную экспозицию оправдалась. Вода гавани объединила и тех, кто активно участвует в выставочной деятельности, и тех, кто на время «выпал из обоймы», таких как Борис Ершов с его жестко-надувными «Кальмарами», и новичков, которые, несмотря на общее падение спроса на лодки, пытаются искать собственный путь развития. Что важно – посетителям выставки дозволялось опробовать лодки на воде, и они не стеснялись воспользоваться этой возможностью и чудесной, хотя и немного ветреной погодой, что добавляло остроты импровизированным тест-драйвам.

По сравнению с двумя прошлыми годами затишья в этот раз жизнь в воде закипела. «Сде-

лала» водную экспозицию компания «ХардТоп Марин», выставив вдоль всего центрального бона целую гамму финских катеров «Aquador» и «Targa» длиной от 25 до максимальных 44 футов. Новый «Grizzly 580» с его тиковой палубой и фирменным ветровым стеклом во весь кокпит смотрелся на воде не хуже именитых европейцев, и, кстати, продемонстрировал комфортный ход по полуметровой волне. Выбрались на воду открытые и каютные моторные лодки «Trident», столько раз виденные на стендах прошлых, не водных выставок. Лидировал в тестовых списках «Морской Дракон» от «Планеты Лодок» под двумя 300-сильными «Yamaha». Управляемый известным гонщиком и директором по продажам Андреем Герашенко, он уверенно разгонялся по «белокудрой» короткой волне Невы «до сотни» – только держись за поручни. Сколько сотен литров бензина сжег он за три дня, мы спрашивать не стали из деликатности.

Примечательно, что с берегов совсем ушли мощные прежде экспозиции про-



изготовителей малых надувных лодок. Зато несколько популярных брендов были замечены на воде – так сказать, ближе к практике, да и к традиционной гонке на приз «КиЯ» тоже. Среди них оказались «Ямараны», «Посейдоны», катамараны «Ротан», новинка сезона «Скаут» от «Мобиле Групп».

Тенденция к показу производителями рабочих, практичных лодок прослеживалась очень четко. Оно и понятно – покупатель сейчас разборчив, и «бомбить по площадям» маркетингологам смысла нет, время требует в первую очередь предложения судов, приспособленных под насущные потребности конкретных организаций и групп населения. Поэтому так сильна была на этом празднике фракция РИБов, открытых и каютных, маленьких и крупных. Кроме упомянутых Охтинской верфи и «Курса» Б.Ершова их представили также «Мобиле Групп», «Лидер», «Корвет»... Замечательно, что все они конструктивно очень различаются, обладают разнообразными техническими характеристиками, и пришедший на выставку компетентный покупатель вполне смог бы подобрать себе нужное. Как отметил директор Охтинской верфи А.Коробицын, выставка хороша тем, что по старой памяти сюда идет не досужий массовый потребитель, но целевой и реально заинтересованный. Это дало ему шансы на выгодные заказы.

Получит ли дальнейшее развитие «фестивальная» подача нашего многого претерпевшего бот-шоу? Во многом это зависит от энергичности оргкомитета. Опыт показал, что средние и мелкие торговые и производственные фирмы в этот раз довольно охотно пошли на сотрудничество с ним, чего нельзя сказать о наших местных гигантах, таких как «Спортсудпром» или завод «Алмаз». Последние ворчали, конечно, мол, 50–100 тысяч за одну сторону понтона – это неоправданно дорого... Но можно было брать места и вскладчину, как это делали некоторые малобюджетные участники. Ведь результат вложений не всегда измеряется чистой прибылью, репутация спонсора фестиваля, если он состоится в дальнейшем – тоже работающий капитал, и им следует распорядиться с пользой.



РИБ «Буревестник-630 Патруль» – пожалуй, наименьшая лодка среди аналогов подобной конструкции



ПВХ-строители на этот раз не были многочисленны, но при этом показали самые «сливки» своих работ



«Sea Pride 500» от компании «Амета» – новое слово в строительстве алюминиевых лодок для рыболовов



Хардтоп-версия «Мастер-540» была разработана в первую очередь для служебных назначений



РИБ Охтинской судовой верфи «Охта-650» обладает всеми чертами, присущими профессиональному всепогодному катеру-спасателю



Новое предложение на рынке бюджетных алюминиевых лодок от Октябрьского механического завода – серия «King Fisher»

Об экспонатах выставки

Впервые широкий покупатель увидел продукцию небольшой компании «Амета», чье производство находится на территории яхт-клуба «Балтиец». Ее профиль – крупные стальные катера, но на «Балтийский фестиваль» она привезла 5-метровую алюминиевую моторную лодку «Sea Pride 500». Сделанная явно по австралийским мотивам, она предназначена прежде всего для рыболовов-фанатов, которые ценят прочность и долговечность корпуса, большую полезную площадь и некоторые специально предусмотренные «фишки» вроде самоотливного открытого в корму кокпита или легко моющейся разделочной доски для рыбы над рецессом.

Компания «Адмиралтейские верфи» – давний партнер питерских бот-шоу. Лодки серии «Мастер» хо-

рошо известны в стране и за рубежом. В их конструкции производитель придерживается «брутальной», цельнометаллической направленности, предназначая лодки в первую очередь для работы. Новинка этого года – хардтоп-версия известной модели «Мастер-540» – выглядит очень надежной, при этом не лишенной изящества. На воде барражировал и демонстрировал свои оригинальные возможности другой «трудяга» – пожарная моторка с брандспойтом, действовавшая прямо от сопла водометного движителя подвесника «Mercury».

Алюминиевый катер-РИБ «Охта-650», разработанный при участии известного конструктора Альберта Назарова, обладает целым рядом черт, сближающих его с профессиональными судами, которые используют

спасатели Скандинавии. Это пенонаполненный привальный баллон, защищенная мощным релингом пара подвесных моторов, частично закрытый палубой нос и развитая рулевая консоль, а также пара «стоячих» сидений, на которых экипажу намного легче преодолевать волну. Пробные выходы показали, что тяжелый килеватый корпус развивает высокую скорость и прекрасно справляется с волной.

Алюминиевые мотолодки «King Fisher» – тоже открытие этого года (см. статью на стр. 20). Их производство начал Октябрьский механический завод, и в их внешности также отчетливо прослеживаются австралийско-новозеландские начала.

К сожалению, на воде их не было, зато нам удалось договориться о проведении полноценного журнального теста этих лодок.

Гонки на приз **КАТЕРА и ЯХТЫ**



После перерыва, который продолжался всего один сезон, возобновились гонки на приз журнала «Катера и Яхты». В этом году они прошли в рамках выставки «Балтийский морской фестиваль», который проводился в «Ленэкспо».

В последний день фестиваля, выпавший на воскресенье, который горожане предпочитают проводить за городом, зрителей собралось немало. И все они в этот раз могли понаблюдать за соревнованиями катеров в пяти классах: «PR-250», «PR-350», «PR-400», «PR-550» и в классе «свободный». Наряду с личным первенством разыгры-

валось и командное. Всего команд-участников, которые получили баллы, было пять: «Yamagan», «Мнев», «Вин Бот», «Посейдон» и «Ротан».

Заезды проходили при достаточно спокойной воде и умеренном ветре, поэтому многим спортсменам удалось развивать большие скорости на прямых, хотя часть трассы выходила в сторону открытой воды и была покрыта «стоячими» волнами, поскольку время от времени здесь отмечались достаточно сильные порывы ветра.

Все заезды прошли без особых приключений, правда, в ходе гонки из одной лодки («Мобиле Групп») в

классе «свободный» на ходу выпал второй член экипажа, но ему удалось быстро самостоятельно выбраться на берег.

Возрожденные соревнования, проводимые в рамках выставки, несомненно, способствуют притоку зрителей на нее, и не важно, проявят ли они интерес к гонкам чисто любительский или профессиональный, главное, что эти состязания позволяют в рамках салона показать возможности того, что выставлено в павильонах и на открытых площадках. Ведь все любят посмотреть, как что действует...

И.Л.

Призовые места распределились следующим образом:

в классе «PR-250»: 1. Андрей Писарев («Посейдон»), 2. Роман Геращенко («Yamagan»), 3. Георгий Казимов («Мнев»);
в классе «PR-350»: 1. Алексей Сальников («Yamagan»), 2. Алексей Буйницкий («Вин Бот»), 3. Роман Геращенко («Yamagan»);
в классе «PR-400»: 1. Андрей Геращенко («Yamagan»), 2. Алексей Сальников («Yamagan»), 3. Игорь Скороходов («Ротан»);
в классе «PR-550»: 1. Александр Кулагин («Посейдон»), 2. Андрей Геращенко («Yamagan»), 3. Валентин Перчук («Посейдон»);
в классе «свободный»: 1. Владимир Орлов («Ротан»), 2. Никита Коноплянцев («Ротан»), 3. Алексей Сорокин («СПЭВ»).
 Победителем в командном первенстве стал «Yamagan», второе и третье места заняли соответственно команды «Посейдон» и «Ротан».





«Finnboat Floating Show» — ОТ ОБЫДЕННОСТИ ДО ЭКСКЛЮЗИВА

Алексей Даняев



Флот-шоу новинок финской малотоннажной индустрии, проводимое под Турку для журналистов ведущих профильных изданий Европы и мира каждые два года по инициативе ассоциации «Finnboat» – событие, настолько четко организованное и несокрушимое в своей повторяемости, что о нем, пожалуй, можно говорить уже только сухим аналитическим языком. Вот и на этот раз, отмечая перемены в облике судов популярных у нас брендов, зафиксируем направления, в которых неторопливо развивается финское маломерное судостроение. Тем более, что через какое-то время те же тенденции проявятся так или иначе и у нас – настолько близки к нашим условиям эксплуатации малых судов, и, хочется надеяться, спектр применений в работе и отдыхе.

Обыденность

В отчетах с выставок последних двух лет мы отмечали как примету времени падение покупательского спроса и стремление производителей делать лодки более простые и универсальные, легко поддающиеся модификации под запросы конкретного покупателя. С той же целью происходят разнообразные альянсы лодочников с моторными дилерами, что позволяет с меньшими издержками реализовывать оба товара вместе. Какими же новостями порадовало нынешнее шоу?

Стефан Брандт, собрав под знамена «Honda» несколько независимых прежде брендов, заключил договоры о поставке некоторых лодок («Silver», «AMT», «Sea Star») в странах Скандинавии только в комплекте со своими моторами. Показанные ими новинки не выделялись новыми яркими конструктивными решениями и шли в явном мейнстриме в соответствии с запросами внутреннего рынка, однако некоторые улучшения в их эргономике и оборудовании достойны быть отмеченными. Так, обновленный «Silver Shark DC» с совершенно новым мотором «Honda 115» щеголял отделкой пластиковой палубы, вставками модного шарового цвета, тиковым настилом и «виртуальной» панелью приборов, отображаемой на цветном экране. Интересное новое решение – «холодильниковый» принцип удержания откидной хорошо подогнанной форточкой в ветровом стекле с помощью магнитной полосы. Отработанный годами корпус остался тем же, вел себя узнаваемо при максимальных 37 уз хода и сюрпризов не доставил. Похожее ощущение оставил «AMT» с его обновленной центральной консолью: штурвал – слева, а машинка газа-реверса – посередине и не свисает в проход. Аналогичная лодка-конкурент «61 Center Console» от «Yamarin» выглядела более изящно, с претензией на экспортное исполнение. Вот, собственно, и все – просто, практично, довольно дорого, ибо сделано без намерения демпинговать цены. Финны в массе своей слишком патристичны и к тому же недоверчивы, чтобы с ходу бросаться на более дешевый импорт.

Новая тенденция к «дорогостоящей бюджетности» хорошо прослеживается в новых «Аквадорах» от «Bella Boats», о которых мы впервые упомянули в обзоре февральской «Vene». Модификация каютного «Aquador 25Ce» сохранила репутацию самого маленького из официальных мореходов, имеющих категорию открытого моря «В», но внутри он стал заметно просторнее за счет объединения пространств носовой спальной каюты и салона. Отсутствие выгородки слева от поста управления лишило каюту прежней приватности, зато позволило возможность с комфортом разместить по



Новая модификация «Aquador 25Ce» стала значительно просторнее внутри



«Aquador 22C» – настоящий «карманный крейсер», который внутри кажется больше, чем снаружи



Конструкторы из «Botnia Marin» сделали шаг в сторону сугубо частного потребителя – получилась «Targa 37», удобный и мореходный катер



«Minor 25» – самый легкий на ходу «внедорожник»



Компания «Fiskars» приготовила сюрприз. Знакомьтесь: новая серия «Drive» в корпусе «Buster XL».

левому борту камбузную стойку, за которой можно работать в полный рост, правда, только на стоянке, так же как и пользоваться низенькой спальней каюты под пайолами салона. В общем, типичный семейный крейсер для путешествий быстрими «перебежками», поскольку штормовать на нем в трехбалльное волнение, которое поднялось в шхерах в один из солнечных дней шоу – удовольствие сомнительное.

Новинка года «Aquador 22С», напротив, оставила приятное впечатление. Это маленький каютный «трансформер», в котором все подчинено задаче вместить все по максимуму, даже ценой некоторых потерь в удобстве использования. Зато есть все, что полагается иметь «взрослому» крейсеру: носовая лежанка на двоих, обеденный стол в салоне, мойка с плитой под креслом водителя, и даже крошечная кабина гальюна, которая ради сохранения обзорности в рубке сделана низкой, с подъемной крышкой. Под палубой кокпита – сюрприз: маленькая спальня каютка, по-видимому, вполне пригодная для спокойных финских детей. Нельзя не приветствовать решение строителей изготовить верхнюю сторону приборной панели отдельной секцией, из пластика серого цвета и с шероховатой текстурой поверхности – теперь она не будет отсвечивать на солнце в круто заваленном ветровом стекле. Крейсерок оборудован совсем не бюджетным «Mercury Verado» на 250 л.с., благодаря которому носится со скоростью до 40 уз. Директор фирмы Раймо Соннинен сообщил, что очень любит эту лодку; и потому за ее штурвалом провел почти весь тест, настолько редко ему удается выбраться на воду, чтобы поручить в свое удовольствие.



Полностью алюминиевый «Buster Magnum Pro» не боится ни плохой погоды, ни тяжелой работы

Потом, спохватившись, он передал наконец управление журналистам.

Семейство «морских внедорожников» из Кокколы – «Targa», «Minor», «Nord Star» – оплот консервативного подхода к маркетингу. Внешний и интерьерный облик у них остается практически неизменным, обычно добавляются новые модели, в которых немного меняются планировки помещений да постоянно осовременивается оборудование. Хотя порой случаются и «революции», но об этом после.

Свежая ветреная погода в один из тестовых дней убедительно доказала: никакие модные архитектурные решения так не соответствуют принципам хорошей морской практики, как традиционные скандинавские катера с их высокими развалистыми в носу корпусами и «островной» конструкцией рубкой. Причем поведение конкурентов равного размера и при равной энерговооруженности отличалось точно в рамках теории: более легкий «Minor» разогнался и бежал быстрее, но и встречал метровую волну похуже, чем более тяжелая «Targa». При этом ни один предмет в салонах обоих катеров не улетел со своего места, ни капли солоноватой воды не пробилось через уплотнения сдвижных дверей и люков, хотя брызги порой нещадно заливали стекла рубки. Нельзя не отметить некоторую кондовость дельных вещей в салонах обоих брендов, но именно такие и требуются для максимально уверенного, не отягощенного ненужными заботами судна во время штормового хода.

Несмотря на достоинства консервативности как отличительного признака марки, времена требуют от произво-



«Drive 56 Convertible» хорошо подходит для водного отдыха всей семьей



дителя всемерного стимулирования продаж, поэтому даже сугубые «профессионалы» от «Targa» делают шаги в сторону частного покупателя. Новая «Targa 37» имеет черты «нормального» прогулочного судна – двуспальные койки в обеих каютах, просторные кабины галюнов, верхний мостик, оборудованный диванами. Его конкурент «Minor 37», тоже новинка года (кстати, приобретенный самим Стефаном Брандтом), пожалуй, слегка не дотягивал до «Тарги» по чистоте стиля и логичности компоновочных решений – катера меньшего размера удаются им заметно лучше.

Сенсации

Не обошлось и без сенсаций. В феврале посетители Хельсинкской выставки не могли и предположить, что разделение марки «Buster» на стандартную серию, с крашеными корпусами и пластиковыми деталями и профессиональную «Buster Pro», изготавливаемую полностью из алюминия, зайдет намного дальше. В мае владелец бренда компания «Fiskars» подготовила к выпуску совершенно новую третью серию судов, основанную на тех же отработанных алюминиевых корпусах, но – глубокий вдох! – алюмопластиковой конструкции, с палубой из стеклопластика. При этом к технологии «Alufibre», закрепленной за их извечными соперниками «Silver», которые теперь перебрались под «Terhitec OY», новая продукция «Fiskars» будет иметь лишь приблизительное отношение. В новой торговой марке «Drive» (призывайте к звучанию) конструкторы отказались от бортовых пенонаполненных «призм» и разместили аварийный запас плавучести прямо под палубой. По заверениям представителей фирмы, это несколько не снижает эксплуатационных качеств новой серии. Вместо того чтобы искать дальнейший компромисс между функциональностью и презентабельностью в прежних «Бустерах», они опросили 500 скандинавских владельцев «Buster» на предмет того, как должна выглядеть «лодка мечты» и радикально развели рабочее и прогулочное назначения по разным сериям. Новое поколение «Drive» представили две модели, собранные в 5.6-метровом корпусе «XL»: «Sport Console» и «Convertible».

Первая, несомненно, привлекает наибольшее внимание. Разработанная при участии шведского конструктора Оке Маннерфельта, лодка выглядит как спортивный суперкар. Водительская консоль напоминает вытянутой формой рубку-«walkaround», но в лодке небольшого размера она выполняет роль не спальной каюты, а только вместительного багажного отсека, зато с манерной крышкой, выглядящей один в один как автомобильный капот. Сходство усиливают длинный пузырь цельноштампованного ветрового стекла и левосторонняя посадка водителя с ручкой газа посередине между сидений. Увлечение автодизайном вызвало и ненужный побочный эффект: гнутое наклоненное стекло сильно искажает панораму, а приподнять глаза выше его кромки не дают низкие подрессоренные кресла без откидных подушек. Над проблемой уже работают конструкторы.

Второй вариант под именем «Drive 56 Convertible» более традиционен: по общему расположению – это привычный «боурайдер» со стеклом в ширину корпуса и форточкой посередине. Надо признать, несмотря на не столь явную внешнюю броскость, в нем на ходу все-таки комфортнее, нигде не дует и все просматривается, как надо. Что удивительно, даже один и тот же корпус от «Buster XL» вел себя в двух новых вариантах по-разному: несмотря на увеличенную допустимую мощность для «Drive 56 Convertible» – 115 л.с. против 100 для «Sport Console» – первый бежал при скорости 36 уз более изящно, как бы приплясывая. Гонимый же «суперкар» разогнался только до 33 уз и шел тяжелее, с силой пробивая волну, возможно из-за отличающейся центровки. В Скандинавию оба новичка пойдут укомплектованными только двигателями «Mercury» – таковы условия «пакетного» соглашения с «Brunswick Corporation», а к следующему году ряд прогулочных «Драйвов» должен расшириться.

Всю брутальность марки «Buster» вобрал в себя «Magnum Pro» – полностью сварная версия прежнего «Магнума», но оборудованная просто фантастической рулевой консолью. Высокое плоское стекло и раскрываемые враспор к борту створки на обе стороны не оставляют никаких шансов



Шедевр инновационной политики финских верфей «Marino APB». Назначение судна меняется нажатием клавиш на панели управления.

сквозняку, а небольшой «капюшон» сверху защищает водителя еще и от дождя. Единственно чего стоит опасаться – массивных коробчатых упоров на створках, приходящихся прямо напротив голеней сидюков. Оставшиеся классические «Buster» также обновляются, и тоже в сторону упрощения и большей «металлизации».

Эксклюзив

Напоследок скажем о нескольких экспонатах, резко выпадающих из общих тенденций; что доказывает лишний раз – тяга к эксперименту финнам свойственна, ведь никто не знает, куда потянется мода в последующие годы.

Журналистам удалось увидеть на ходу новый «Marino APB», впервые анонсированный еще в прошлом году. Этот 27-футовый катер представляет собой полную переработку прежней модели «Marino Cobra», сделанную нарочито в стиле новых минималистических веяний и усиленную хай-тексовым оборудованием Ertes норвежского производства.

Сервисные электроприводы в панелях рубки нажатием кнопок на панели управления способны за секунды превратить закрытую каюту в полуоткрытый хардтоп и даже в практически раскрытый солнцу средиземноморский кокпит: задняя ее стенка уходит под кормовую палубу, бортовые широкие двери и верхний люк также сдвигаются. Рулевой сидит на тумбе, которую можно двигать вперед-назад, превращая ее то в салонный диван, то в барную стойку. Вообще в судне воплощено множество интересных компоновочных решений, в числе которых и «частичные» бортовые проходы от дверей на нос, и мягкий привальный, и двухстворчатый цепной ящик, и кормовые кнехты, спрятанные в специальные рундуки с ключами. Дополнительные к носовой каюте спальные «гробы», впрочем, довольно неудобны – этот катер очевидно задумывался преимущественно на двух любителей оригинального стиля водного досуга.

Еще один «неформат» – также замеченный в феврале «Yamarin BR600», отличающийся от собратьев по бренду

«Nord Star 31» обзавелся электроприводом и стал абсолютно дружелюбным окружающей среде



VOLVO PENTA

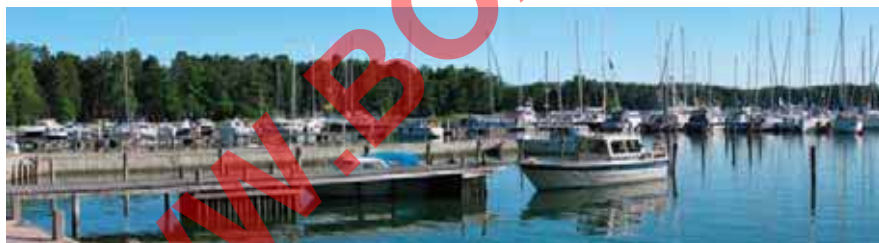
КОЛОНКА АКВАМАТИК



«Yamarin 600BR» в состоянии за секунды разогнаться «до сотни», радуя сердце настоящего гонщика-любителя

остро-гоночным дизайном и нарочитой простотой оборудования, скорее всего, в расчете на молодого владельца. Предчувствия оправдались: как рассказал штатный водитель Дэви (штурвал он никому не доверил, и правильно), лодка эта была разработана еще в начале 90-х отцом знаменитого гонщика «Формулы-1» Сэми Селио и ждала своего времени. С этого года она присоединилась к ряду «Yamarin», но выпускается на отдельном производстве по заказу. Эта лодка и вправду необычна – под 150-сильной «Yamaha» она достигает скорости «под сотню» (52 уз.), а на испытаниях с 225 л.с. разогналась и до 65 уз, что свидетельствует о хорошей гидродинамике легкого гоночного корпуса. Характерно, что сертифицирован он не под жесткий «Северный стандарт» VTT, а под более мягкие требования IMS. Зато и стоит довольно гуманно для малосерийной продукции – «только» 19 600 евро.

Наконец, обещанная «революция». Следуя общей моде на экологичный транспорт, разработчики катеров «Nord Star» вслед за передовиками из «Brunswick» выпустили экспериментальную модель на базе «Nord Star 31 Patrol» с гибридной двигательной установкой. Собственно, здесь финны-строители из «Linex Boat» перехитрили всех: катер оборудован не «настоящим» гибридным приводом с электромотором на основном валу, а только внедренным в машинное отделение



вспомогательным электромотором, работающим на собственный гребной винт со складывающимися лопастями. Впрочем, это несколько не упростило инженерную задачу, поскольку кроме собственно мотора гибридная система включает батарею высокотехнологичных аккумуляторов на 600 А·ч при 24 В и средства ее подзарядки от полукиловаттных солнечных элементов на крыше рубки и от берегового источника. С полностью заряженными батареями катер может идти в течение двух часов полным ходом в 4 уз либо до 10 часов экономическим, в 2 уз, и это всего лишь за дополнительные 20 000 евро. Как назло, в самый лучший тестовый день с ветром и волной что-то дало сбой, и протестировать катер нам так и не удалось. Но на то он и эксклюзив – нетиповые технические решения требуют повышенного внимания. Все-таки финское малое судостроение сильно той самой «недешевой бюджетностью», когда неповторимость заказанной лодки обеспечена хорошо надежными решениями, отработанными за десятилетия стабильной работы небольших производственных компаний.



Специально разработана для
двигателей Volvo Penta

Volvo Penta Aquamatic это:

- самый высокий КПД
- «космические» сплавы
- отсутствие дыма
- низкий уровень шума
- уникальные винты
-
- и многое другое

**ПРИВЫКАЙТЕ К
ХОРОШЕМУ**

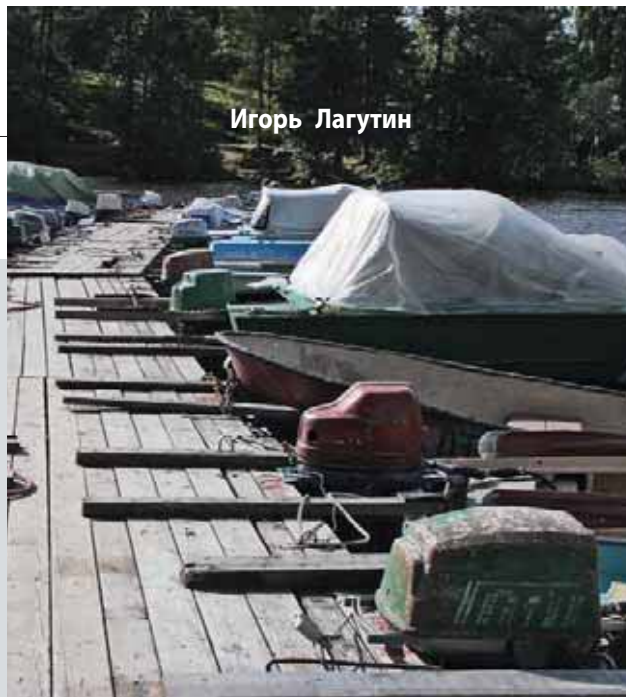
**ЗАКАЖИТЕ КАТЕР
С ДВИГАТЕЛЕМ
VOLVO PENTA!**



**VOLVO PENTA AQUAMATIC
ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ПЕРЕД ПРИРОДОЙ**

VOLVO PENTA

www.volvopenta.ru



Проблема эта не надуманная, а прогнозируемая. Судя по кратким высказываниям основных игроков на отечественном рынке подвесных моторов, эта ситуация привела к тому, что спрос на моторы иностранного производства даже, несмотря на то, что они подорожали в России почти на треть, значительно превысил ожидания и дилеров, и дистрибьюторов. Сказалось и введение новых норм, регламентирующих управление подвесными моторами мощностью до 3.68 кВт, в связи с чем увеличился спрос на моторы малой мощности. В итоге многие россияне остались без подвесных моторов.

А что же с отечественной промышленностью? За ответом на этот вопрос мы обратились к генеральному директору фирмы «Русские моторы» Сергею Ханину.

Но прежде – два слова о фирме. Компания существует с 1992 г. и ориентирована в основном на продажу и ремонт моторов российского производства, правда, ремонтом моторов иностранного происхождения она также не брезгует и даже имеет приличный опыт. То есть кому, как не сотрудникам «Русских моторов», знать ситуацию на рынке, ведь в регионе они сегодня единственные в своем роде. При этом стоит отметить, что компания продает и обслуживает практически все еще выпускающиеся на нашей территории подвесные моторы. Это и «Вихрь», и «Нептун», и «Салют», и «Ветерок».

По мнению Сергея Ханина, напомним, бессменного генерального директора компании с момента ее основания, спрос на подвесные моторы отечественного производства нынче вырос практически вдвое.

В чем причина? Наверное, ответ долго искать не надо. Дело, разумеется, в первую очередь, в привлекательных ценах, что вполне естественно. Однако, по мнению сотрудников компании «Русские моторы», в последнее время значительно улучшилось качество некоторых ПМ, к примеру, «Вихря», что также способствует их успешным продажам. Да, у «Вихря 30», который уже стал легендой России (в разных смыслах), были проблемы и с деталями, и со сборкой. От этого никуда не уйти. Но в последнее время их стало

Что с моторами?

Многие водномоторники весной этого года ощутили последствия если не финансового кризиса, то, по крайней мере, скачков цен на нефть. Разумеется, нам, простым смертным, изменения цен на нефть напрямую никак не усложняют существование, однако отсутствие подвесных моторов на прилавках магазинов (если быть точным, то на складах и на стойках торговых залов) отметили практически все.

меньше, а некоторые «застарелые» болезни сборки и вовсе сошли на нет.

«Нептун 23» – более редкий «зверь», впрочем, как и раньше. Отдельные партии этих моторов завод еще выпускает, но их появление на прилавках нестабильно, а порой просто непредсказуемо, в отличие от спроса на них. Что же касается ПМ «Нептун 25», то сейчас их почти нет, т.е. завод их практически не предлагает для продажи товарными партиями. Интересно, что при содействии компании «Русские моторы» лодки, укомплектованные моторами «Нептун 23», небольшими партиями поставляются даже в Норвегию.

Любопытный ПМ с водометной приставкой производства северодвинского завода «Кальмар» мало известен широкой общественности, однако уже успел завоевать неплохую популярность, как принято говорить, «в узких кругах», благодаря простоте в эксплуатации и надежности.

О спросе на моторы «Волгарь» в фирме пока что-либо конкретное сказать затруднились в связи с тем, что он выпускается слишком маленькими партиями и распространяется на Северо-Западе в основном по предварительным заказам физических лиц.

Хорошо известный у нас «Салют», хотя по-прежнему не блещет качеством и продуманностью конструкции, однако пользуется стабильным спросом.

Одним из направлений работы компании «Русские моторы» является продажа «б/у» подвесных моторов из Финляндии. «Проблем с их доставкой немало, – говорит Сергей Ханин, – однако раз спрос есть, наша компания готова и дальше предлагать в Санкт-Петербурге «привозные» моторы из Суоми, прошедшие диагностику и предпродажную подготовку. Спрос на них нынче тоже подрос, поскольку цена не столь высока, как на новые моторы, а состояние, как правило, приличное».

В итоге у российских производителей ПМ сейчас есть реальный шанс наверстать упущенные за период кризиса финансовые возможности, а у владельцев лодок – оснастить их отечественными двигателями.

В позапрошлом номере «КиЯ» (№ 225) была размещена анкета «Оцени свою надувную мотолодку». Теперь подведен промежуточные итоги опроса, основанные на отзывах владельцев надувных лодок, проведенного в рамках «Балтийского морского фестиваля» в июне. Самому популярному производителю этих лодок, определенному «народным голосованием», была названа компания «Мнев и К», что, в принципе, логично, так как владельцев лодок этой марки в России сегодня явное большинство, несмотря на сильную конкуренцию со стороны «сделанного в Китае». Представителю этой компании был вручен приз.

Теперь посмотрим, что нам скажет статистика. Среднестатистическая лодка России по результатам анкеты выглядит примерно так:

- средний возраст лодки – 4.25 года;
- средняя длина лодки – 3.5 м;
- среднее время пребывания на воде за один сезон – 142 часа.

Наибольшее количество лодок эксплуатируется с моторами мощностью 15–20 л.с., при этом средняя мощность мотора составляет около 15 л.с.

Около 85% владельцев перевозят и хранят лодку в сложенном виде, около 5% – в этом же виде на прицепе и около 10% владельцев перевозят лодку в собранном виде (надувную) на прицепе и так же хранят.

Лодка используется в 64% случаев для рыбалки, в 23% – для путешествий и в 13% – для «проведения досуга». Данные получились примерными, так как ответов можно было давать не один, а несколько.

Большинство обладателей надувншек хотели бы поменять их на лодку большего размера. Примерно 80% хотели бы купить лодку, превышающую по длине уже существующую примерно на 30–40 см. Около 5% обладателей надувных лодок хотели бы приобрести РИБ примерно такого же размера (или больше), как и их нынешняя лодка.

Любопытно, что только на 13% лодок эксплуатируются четырехтактные моторы, т.е. подавляющее большинство владель-

цев надувных лодок пока отдают предпочтение двухтактным моторам.

Конечно, надо учитывать, что выборку нельзя считать репрезентативной. Те, кто написал нам о своей лодке – несомненно, люди активные и увлеченные своим хобби (хотя бы потому, что они читают «КиЯ»), но их выбор разделяют далеко не все владельцы надувных лодок. Тем не менее их мнение обоснованно и квалифицировано, а данных набралось достаточно, чтобы можно было сделать определенные выводы. Вот некоторые комментарии:

Средний возраст владельцев надувных лодок составляет 39.9 лет, но наблюдаемый разброс возраста – от студенческого до пенсионного.

Средний российский обладатель надувной лодки, оказывается, достаточно активно использует свое судно – более 140 часов на воде за сезон. Правда, надо учесть, что двухнедельный сплав по реке составляет примерно 340 часов, а так как «сплавшиков» и любителей путешествовать по озерам и рекам, к примеру, в Сибири очень много, то в некоторых

случаях они сильно «портят» статистику «рыбаков выходного дня». Но, как бы там ни было, активность обладателей лодок из ПВХ, а также старых «резинок» велика. Удивительно, но сегодня успешно эксплуатируются лодки, выпущенные еще при советской власти, поэтому средний возраст лодок получился не то что бы большим, но и не маленьким. Это косвенно подтверждает тезис и о характере самой выборки – нам написали не новички. Большинство владельцев, очевидно, ценят разборно-надувные лодки за их компактность и мобильность. Это отчасти объясняет их параллельную приверженность двухтактным моторам, более легким и неприхотливым. При этом желание поменять нынешнюю лодку на более вместительную и тяжелую вряд ли противоречит приверженности к мобильности, это просто свидетельство естественного для любого человека стремления к лучшему.

Надо отметить, что ответы на вопросы анкеты мы получили практически из всех регионов России, от Дальнего Востока до современных границ на западе.

И.Л.



Что думают о своей надувной лодке ее владельцы

АНКЕТА
ОЦЕНИ СВОЮ НАДУВНУЮ МОТОЛОДКУ

ЛИЧНЫЕ ДАННЫЕ
Имя и фамилия (полное, отчество, район):
Возраст: _____ Пол: _____ Контактный телефон: _____

ДАННЫЕ НАДУВНОЙ МОТОЛОДКИ
Производитель: _____ Модель: _____
Средняя мощность (л.с.): _____ В каком виде хранится: _____
В каком виде перевозится: _____
Время эксплуатации (лет): _____
Эксплуатация: _____
С какой целью используется: _____
Время сезона (сентябрь-апрель): _____
Тип двигателя: _____

РЕКОМЕНДАЦИИ
Хотел бы поменять лодку: _____
Хотел бы увеличить длину лодки: _____
Хотел бы увеличить ширину лодки: _____
Хотел бы изменить форму лодки: _____
Хотел бы изменить материал лодки: _____
Хотел бы изменить цвет лодки: _____
Хотел бы изменить другие характеристики лодки: _____

ОЦЕНКА ЛОДКИ ПО СВОЕЙ ВАЖНОСТИ
Характеристика: _____ Оценка: _____

«NorthSilver Star Cabin 690»: знакомимся с пластиковой версией



Наше любимое хобби обычно стабильно и мало меняется с течением времени. Водномоторники, начав с лодок «эконом-класса», как правило, понемногу переходят на более серьезную и дорогую технику, но сохраняют приверженность излюбленному конструктивному типу лодок.

На это существует множество причин, связанных прежде всего с районом плавания, популярностью того или иного вида водного досуга, способом хранения судна на стоянке и в межсезонье.

Рыболовы-любители и путешественники, прикипевшие душой к крупным северным озерам, ценят преимущества рубочно-каютных компоновок. Многолетний опыт говорит: собираясь уйти далеко от мест базирования по Ладоге, Онеге, Белому морю, необходимо располагать теплым и сухим убежищем на борту, оборудованным спальными местами, отопителем и выгородкой для сушки одежды. Поэтому они начинают обычно с приобретения бюджетных лодок с небольшими

закрытыми рубками либо открытых в сторону кокпита катеров-хардтопов, переходя по мере возможности к полноценным каютным крейсерам.

Мощные компании-производители обычно с пониманием относятся к покупательским запросам, предлагая модельные ряды, которые включают суда различной компоновки и разных размеров. При этом они справедливо полагают, что если клиент оценит исполнение товара и отношение к нему со стороны дилера, то сохранит верность однажды избранному бренду. Когда финская компания «Silver» разработала в начале 2000-х и выпустила на наш рынок при содействии российского дилера компании «Спортсудпром» каютные моторные

лодки «Silver Cabin» новой тогда для нас алюмопластиковой конструкции, они быстро нашли своего покупателя, поскольку предоставляли рыболову-любителю все, что нужно для полноценного отдыха в выходные дни на прохладных ладожско-онежских просторах. С тех пор обретший правовую и технологическую самостоятельность русский «Сильвер» сменил несколько модификаций популярного каютника (с различными планировками внутреннего пространства, под подвесной и стационарный двигатели), но остался неизменным алюминиевый корпус серии «Eagle», в размерения которого по необходимости «вписывалось» все необходимое оборудование. Это хороший, мореходный корпус достаточных

для каютного крейсера размеров, легко транспортируемый на трейлере. Тем не менее ему не чужда некоторая компромиссность, выражающаяся, скажем, в избыточном крене в повороте или повышенной парусности из-за относительно высокой рубки. Да и вообще, часть владельцев «Silver Cabin» давно выросла из предлагаемых им компоновочных решений и ищет что-то более вместительное и комфортабельное.

Примерно год назад мы писали о новой каютной модели от «Спортсудпрома», разработанной на основе корпуса «Silver Condor» длиной 7.3 м под моторы до 350 л.с. Это крупный крейсер с полным набором стандартного оборудования, включающим помимо 430-литрового топливного бака, обогревателя и холодильника также камбузную стойку и вакуумный туалет – все, что нужно для длительного автономного плавания. «Потянуть» по деньгам такой катер уже нелегко, и владелец фирмы Виктор Кожин при-

нял понятное решение заполнить промежуток между 6.5-метровым «Eagle» и 7.3-метровым «Condor» «переходной» моделью, предоставляющей качественно новый уровень обитаемости по сравнению с меньшим соседом, но более мобильный и экономичный в эксплуатации, чем «Condor». Поскольку корпуса такой длины в стандартной линейке «Silver» нет, он был разработан «с нуля» и получил имя «NorthSilver», как и все собственные проекты «Спортсудпрома». Точнее, «NorthSilver Star Cabin 690».

Внешне катер очень напоминает привычные «Star Cabin» – та же узнаваемая конфигурация стекол рубки и релингов. Но, согласимся, из-за более «правильного» соотношения высоты рубки с длиной и шириной корпуса новинка выглядит заметно стройнее, пропорциональнее. Плавная погибь бортового релинга, хорошо согласованная с линией борта и формой козырька рубки, придает силуэту судна

Основные данные «NorthSilver Star Cabin 690»

Модель	690	690ST
Длина, м	6.90	6.90
Ширина, м	2.50	2.50
Осадка, м	0.45	0.45
Килеватость, град.	21	21
Высота надвод. борта, м	0.815	0.780
Пассажировместим., чел.	7	7
Макс. мощн. двиг., л.с.	300	300
Емкость топлив. бака, л	370	370





более мягкие очертания. Особенно выигрышно выглядит сочетание белого пластика верха и днища с бортом черного цвета, дополненное теплым оттенком тиковых настилов палубы бортовых проходов и кокпита. В дельных вещах и фурнитуре нет никакой самодельности: окна – из безопасного стекла в алюминиевых рамах, дверь каюты сдвижная, форлюк и люк – в крыше рубки, вентиляторы и релинги выполнены «по-взрослому», без мелочной бюджетности, на которую часто идут производители ради всемерного снижения себестоимости. Подпалубное оборудование и системы собраны со знанием стандартов и хорошей практики. Топливные шланги на двоянных хомутах, кабели заключены в гофрированные трубки, топливная аппаратура – европейского производства. Интересно решена горловина 370-литрового бака – она спрятана под крышкой кормового локера, что позволяет запереть ее от недобрых глаз и избежать разлива бензина при заправке. Так же спрятана под крышку якорная лебедка в носу – выходя на берег через нос, не споткнешься об ее барабан. Пройти в нос по борту легко сможет даже неискушенный в мореходстве пассажир – ноги и руки сами найдут ступеньки, поручни и высокий леер. Настолько продуманные с эргономической точки зрения лодки на нашем рынке встречаются нечасто.

Интерьер столь же аккуратен, как

и внешность, не перегружен деталями, но и не выглядит в целом простецким. Сочетание белого пластика со светлым тиком отделки и винилом сидений в тон ему – классика малого судостроения. На панели управления предусмотрена в свете последних тенденций возможность установки большого дисплея навигации. Рулевой привод гидравлический, что тоже стало стандартом для мощных катеров. Сбоку видна панелька управления отопителем «Webasto», он включен в стандартный комплект оборудования. Логично, не правда ли?

Конструкторы «NorthSilver Star Cabin 690» не пошли по пути всемерного уплотнения внутреннего пространства ради достижения сомнительной многофункциональности в мелочах. Салон катера просторен, хотя и без изысков, в нем можно стоять в полный рост, удобно устроиться на кресле либо бортовом диванчике, можно осматриваться через широкий люк в крыше. Оба кресла у передней панели разворачиваются в корму, быстро создавая совместно с парой диванов эффект «кают-компании». Под подушкой дивана правого борта обнаруживается штатное место для складной доски, которую совместно со снятыми подушками спинки можно вставить в проходе рубки, образовав полуторное спальное место в дополнение к носовой каюте. Она, в свою очередь, также просторна, как и салон, и

полностью соответствует стандартам типичного 23-футового судна.

Корпус головного образца, о котором идет речь, изготовлен из стеклопластика, таким пойдет и в серию. В дальнейшем планируется разработать и алюминиевый вариант. Увеличенная по сравнению с прежним «Star Cabin» ширина корпуса позволила уйти от излишнего крена высокого катера в поворотах.

Первенец оборудован четырехтактным подвесным «Mercury» мощностью 200 л.с. Ограничения режима обкатки не позволили испытать судно на полном газу, но при крейсерских оборотах (4000 об/мин) на режиме уверенного глиссирования скорость достигла 37 км/ч (20 уз), ход катера надежен и спокоен. Можно ожидать, что при полной выдаваемой мощности «максималка» дойдет до 65–70 км/ч, чего достаточно для большинства случаев использования импозантного крейсера. Однако тем, кто пожелает выйти на новом «Star Cabin» далеко в моря, стоит подумать об установке двигателя максимально допустимой мощностью 300 л.с.

ООО «Спортсудпром СПб» –
завод по производству катеров «Silver»
Санкт-Петербург, Выборгское шоссе, д. 362,
тел. (812) 513-8438, +7 (911) 239-6561
www.silverboats.ru

Лодка к мотору или мотор к лодке?

Игорь Лагутин

Случаи из жизни

Многим рассуждения, которые последуют далее, могут показаться надуманными и в чем-то лукавыми, однако слишком часто в последнее время происходят удивительные вещи с покупателями моторов и лодок. Возможно, аксакалам действительно будут неинтересны некоторые выводы и рекомендации, поскольку они предназначены не тем, кто уже собаку съел на ниве водно-моторных развлечений, а тем, кто еще только приступает к этой «закуске».

Итак, с чего все началось? Проблемы возникли, когда один знакомый решил обзавестись собственным судном и совершенно неожиданно и для себя, и для окружающих купил подвесной мотор «по скидке». Нет спору, и мотор оказался хорошим, и скидка «правильной». Но неувязки начались в тот момент, когда настала пора покупать «пароход». Все дело было в том, что мотор все время оказывался более мощным, чем того требовали «допуски» для лодки. Средства же не позволяли купить достаточно дорогую лодку, так как стоимость мотора, несмотря на «сладкую» скидку, составила более половины от намеченного бюджета для комплекта «лодка плюс мотор».

Умышленно не называем ни мощности мотора, ни сумму, за которую его удалось приобрести, так как ситуация, как выяснилось, довольно типична. Человек, погнавшись за «дешевизной», в итоге попадает в ситуацию, из которой не всегда может найти адекватный выход.

Сразу скажем, что история завершилась вполне мирно и удачно, разве что незадачливый шкипер (он же владелец) залез в долги. К счастью, за помощью он обратился не в банк, а к знакомым, т.е. отдавать долг сможет без процентов и в приемлемые для всех сроки. При этом он купил лодку (точнее, катер), которая значительно превосходила его изначальные запросы как по размерам, так и по комфорту.

Два слова о тенденциях и жизни. Очень часто многие из нас не всегда отчетливо представляют себе, какие расходы придется понести, покупая ту или иную лодку (катер). Принято считать, что цены, указанные в прайс-листах фирм, продающих эти соблазнительные товары, окончательные и обжалованию не подлежат. На самом деле жизнь намного более сурова по отношению к кошельку и нервам потенциального обладателя водного транспортного средства.

Стоимость надувной лодки из ПВХ и подвесного мотора мощностью до 40 л.с. на практике еще более или ме-



нее укладывается в предварительные прикидки, хотя почти всегда возникают некоторые дополнительные расходы. Как правило, они идут на приобретение спасательных жилетов «по числу пассажиров на борту» (один жилет стоит сегодня от 800 до 5000 руб.), комплекта пиротехнических изделий, наличие которых на борту в ряде регионов обязательно (стоимость их – от 450 до 4500 руб.), аптечки (от 130 руб. до...) и других необходимых атрибутов морской жизни, таких как багор, якорь и т.д. Если же речь идет о приобретении «жесткого корпуса», то расходы автоматически подрастают в 1.5 – 3 раза в зависимости от его типа. Плюс, разумеется, стоимость прицепа и его обслуживание (прохождение ТО и т.д.).

Однако вернемся к покупкам. Различная литература, а также всевозможные СМИ всячески намекают потенциальным обладателям судов, подведомственных ГИМС, что пока нет «универсального» судна, способного одинаково хорошо удовлетворять запросы любителей рыбной ловли, сторонников быстрого перемещения по воде, поклонников длительных путешествий и т.д. Поэтому в каждом конкретном случае необходимо исходить из конкретных условий предполагаемого обитания лодки, при этом неважно «надувушка» это, РИБ или «жесткий корпус».

Поэтому порой новички, чтобы попробовать водно-моторную жизнь «на вкус», довольствуются небольшой лодкой и мотором мощностью до 5 л.с. Но, как правило, буквально к следующему сезону подобный комплект меняется на более «мощный», т.е. вместо лодки из ПВХ длиной 2.8 или 3.3 м и мотора мощностью 2.5 или 5 л.с. приобретается уже комплект из лодки 3.6–3.9 м длиной и мотора мощностью 15–30 л.с. Однако, если финансы позволяют, то после двух сезонов на смену этому комплекту приходит уже другой, либо с РИБом, либо с «жестким корпусом».

Вот как раз во время этих замен и начинаются метания: какой лучше приобрести мотор, какую надо лодку и т.д. Это объясняется просто – человек уже вкусил прелести водных развлечений, но еще четко не может сори-



ентироваться в море предложений. К тому же информация о лодках и моторах значительно менее доступна, особенно для тех, кто не имеет специфического образования, чем, к примеру, об автомобилях. Если человек более или менее поднаторел за свою жизнь в понимании того, что может тот или иной автомобиль, то, для того чтобы сделать осознанный выбор, ему достаточно просто просмотреть таблицу с ТТХ и прочитав пару материалов о «тестах» в ведущих СМИ. С водной же тематикой все куда как сложнее и запутаннее.

Виной тому, видимо, вода, которая, как известно, находится в движении даже тогда, когда с точки зрения стороннего наблюдателя не движется. Вот так, плавно и издалека, мы подошли к начальному вопросу о моторе и лодке. Большинство проектов моторных лодок (катеров) независимо от материала, из которого будет изготовлен их корпус, создается из расчета, что на них будет установлен мотор определенной мощности. Он, с одной стороны, обеспечит стабильное движение в определенном диапазоне скоростей, с другой – не позволит превысить максимально допустимую для данного корпуса скорость, при которой он станет либо неуправляемым, либо плохо управляемым. В некоторых случаях установка более мощного, чем планировалось, мотора приведет лишь

к увеличению веса и расхода топлива. Версий «условно маломерных» судов масса, от водоизмещающих до судов на подводных крыльях, однако у всех есть предел скорости, после которого конструкторы не берут на себя ответственность за поведение данного судна на воде.

Есть мнение, что лучше подбирать мотор, исходя из рекомендаций производителя, который в таблице ТТХ обычно указывает максимальную или рекомендованную мощность. Нюансы с установкой двух- или четырехтактных моторов пока опустим.

Разумеется, запас мощности всегда приятно иметь, особенно молодым и горячим... Но стоит помнить, что максимально допустимый по мощности мотор не для всех лодок одинаково полезен. Это связано с тем, что производитель того или иного корпуса, указывая в своих рекомендациях максимальную мощность мотора, имеет в виду максимальную загрузку лодки. Порой переизбыток мощности на незагруженном корпусе может сыграть с судоводителем злую шутку. Не секрет, что многие надувные лодки и РИБы, а также некоторые «жесткие корпуса» склонны к «задиранию носа» не только при старте, но и на определенных скоростях. «Давить» нос конструкторы в силу разных соображений не хотят. Вот и возникает сложность, при которой иногда пустой лодкой становится сложно управлять, так как нос разгружен, а корма перегружена тяжелым мотором приличной мощности. Стоит немного «передавить гашетку», как спокойный до этого катер вдруг становится необузданным мустангом.

Поэтому имеет смысл в некоторых случаях приобретать мотор «рекомендованный», а не «самый мощный» из возможных. В итоге удастся даже сэкономить.

Но экономия должна быть разумной. При сложных погодных условиях, постоянной большой загрузке лодки мотор все-таки лучше иметь из разряда «максимальных».

Чтобы не быть голословными приведем пример из жизни. Редакционные испытания мы проводим на РИБе производства «SkyBoat» длиной 4.4 м в самой простой комплектации.

Самый маленький мотор, который на нем стоял, – это «Tohatsu M5». С ним лодка (пустая) неплохо разгоняется до 8–10 км/ч, но дальше начинает задирать нос, не в силах перейти в режим глиссирования. При этом в водоизмещающем режиме лодка под этим мотором спокойно разгоняется и идет с указанной скоростью даже с предельной нагрузкой.

Более резвый 15-сильный мотор обеспечивает неплохой разгон пустой* лодки, быстрый выход на глиссирование и развивает максимальную скорость 36–39 км/ч (разные моторы, поэтому разные скорости). При грузе весом более 130 кг больше чем до 25–27 км/ч (по спокойной воде) разогнать лодку под мотором такой мощности уже невозможно, выход на глиссирование становится долгим, а сильный встречный ветер может «сбросить» лодку с режима глиссирования.

Моторы мощностью в 20 л.с. (рекомендованы производителем) уже намного более уверенно разгоняют лодку до 39–43 км/ч, но быстро «киснут» при увеличении веса на 160–180 кг. Однажды налетевший шквал не позволил идти под 20-сильным мотором при относительно небольшом волнении и дополнительной нагрузке в 120 кг со скоростью более чем с 7–9 км/ч.

*«Пустая лодка» в данном случае – лодка со стандартной загрузкой и водителем.

Моторы мощностью 25 л.с. (рекомендованы производителем) разгоняют лодку уже до 45–49 км/ч, но при дополнительной загрузке на 200–240 кг становится совсем «плохо».

Моторы в 30 л.с. (рекомендованы производителем) хорошо переносят дополнительный вес более 300 кг, т.е. сравнительно быстро выходят на режим глиссирования и развивают приличную максимальную скорость. Скорость пустой лодки при этом составляет 52–54 км/ч.

Для 40-сильного двухтактного мотора (максимально допустимая мощность по версии производителя) пустая лодка – игрушка, т.е. возможен почти мгновенный выход в режим глиссирования, а максимальная скорость достигает 58–59 км/ч (явный «перекрут», заметим, что винт в данном случае не подбирался, так как лодка с этим мотором эксплуатировалась в основном с приличной загрузкой). Явные проблемы с выходом на глиссирование (долгий выход) и с достижением максимальной скорости начинались с веса примерно в 450–500 кг.

При этом управление пустой лодкой уже с 30-сильным мотором на волнении от 0.5 м на высоких скоростях требовало большого внимания, особенно при боковом ветре. С 40-сильным мотором управлять такой лодкой на предельных скоростях было еще сложнее.

И так с каждым корпусом. Как видим, у каждого «пакета» есть «золотая середина» по скорости, загрузке и мощности мотора и есть предел, который имеет смысл переходить только в том случае, когда производитель сознательно по тем или иным причинам устанавливает более низкую максимально допустимую скорость. Недаром в некоторых таблицах с ТТХ производители нередко указывают предельную скорость для конкретного корпуса.

Для надувных лодок ситуация с моторами примерно такая же, разве что для некоторых моделей максимальная скорость будет ограничена не только мощностью мотора, но и качеством изготовления лодки, а также особенностями ее конструкции. Что же касается управляемости при моторах предельно допустимых мощности и веса и малой загрузке – тенденция будет такой же.

И, наконец, два слова о подборе мотора к лодке. Разумеется, проще и удобнее покупать мотор, когда уже известно, какая именно лодка у вас есть. Лодки (катера) отличаются друг от друга даже при примерно одинаковых размерениях значительно больше, чем большинство моторов одинаковой мощности, поэтому вначале имеет смысл выбрать лодку, причем подходить к этому следует даже тщательнее, чем к подбору мотора.

NORDIK LIGHT

КОГДА ЦЕНА ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ!

Новое поколение
современных
моторно-гребных лодок





ПЛАНЕТА ЛОДОК

www.planetalodok.ru

Санкт-Петербург,
В.О., Средний пр., 86
тел.: (812) 703-52-50

Санкт-Петербург,
Львовская ул., 10
тел.: (812) 64-703-64

Борис и Валерий Синильщиковы

ОБОРУДОВАНИЕ ТУРИСТСКОГО КАТЕРА

Часть 5. Несколько слов о комфорте

Как мы уже писали, одно из существенных достоинств туристского катера – возможность достижения относительно высокого уровня комфорта на борту в сочетании с минимальными затратами на обеспечение быта. В дальнем плавании большую часть времени туристский катер, особенно быстроходный, стоит на зеленых стоянках, и все это время экипаж фактически живет на борту. Поэтому многие атрибуты прогулочных катеров, такие как большой стеклянный люк на крыше, прозрачная задняя переборка, очень большие окна, явно не соответствуют длительному проживанию. Увеличение веса туристского катера, в отличие от прогулочных, приводит к росту расхода топлива, к сложностям при съемах с мели, поэтому на его борту должно остаться только то, что действительно нужно для комфорта.

Отопление каюты

Начнем с поддержания оптимальной температуры в каюте. Для того чтобы противостоять холоду и жаре,

катер должен иметь хорошую термоизоляцию. При установке современного отопителя, но не теплоизолировав каюту, при заморозках температура воздуха будет распределяться так: около отопителя – 30°C, на некотором расстоянии от него – 15–20°C, в форпике около стенок – 5°C, а по стенкам будут стекать капли конденсата. Для термоизоляции фанерных катеров плиты пенопласта или листы поролона толщиной не менее 20 мм укладывают между шпангоутами на стрингера. В этом случае помимо пенопласта роль термоизоляции играют прослойки воздуха. Если прослойки воздуха нет, то толщину пенопласта нужно увеличить до 30 мм, а вот дальнейшее ее увеличение ничего не даст для улучшения термоизоляции в каютах, так как основные потери тепла в этом случае происходят через окна.

В каюте, где имеется пост рулевого, расположение окон определяется необходимостью кругового обзора, поэтому уменьшить площадь остекления до определенного предела можно только за счет уменьшения вы-

соты окон. Заметим, что в солнечную погоду на катере, имеющем большие окна, температура воздуха в каюте может оказаться весьма высокой.

Важную роль в поддержании температуры воздуха в каюте играют занавески. Они должны быть светлыми, лучше из блестящего материала. Занавески могут значительно уменьшить теплопотери через окна и в холодную погоду. Для этого они должны плотно прилегать к боковым рамкам окна и лежать на его нижней горизонтальной рамке, предотвращая вытекание холодного воздуха, который образуется между занавеской и стеклом. Для этой же цели служат буртики.

Для обеспечения хорошей вентиляции каюты, в том числе и на зеленых стоянках, да еще при наличии комаров, в ней должны открываться не только переднее окно, но и два задних, а также форлюк в форпике, в которые вставляют москитные сетки в рамках. При слабом дожде все окна остаются приоткрытыми. В форлюке верхнюю крышку (стекло) делают на 10 см длиннее, чем продольный размер



самого люка. При приоткрытом люке нависающая над палубой передняя часть крышки уменьшает забрызгивание. Размер люка должен быть таким, чтобы его можно было использовать как аварийный выход. Чтобы исключить стекание капель конденсата со стекла люка, его целесообразно сделать двухслойным, это также улучшит термоизоляцию форпика.

Для поддержания комфортных условий в каюте нужен источник тепла, которым туристы смогут воспользоваться не только при пониженных температурах воздуха, но и во время затяжных дождей. Особенно он пригодится после того, как экипаж придет из леса промокшим, а в каюте работает камбуз, из-за чего влажность может приближаться к 100%. Запустив отопитель на неполную мощность и незначительно приоткрыв одно из окон, можно добиться того, что в каюте станет сухо.

На катерах могут использоваться самые различные отопители («КиЯ» № 193, 224), за исключением таких, продукты горения которых не удаляются из каюты по специальному трубопроводу (трубе). Следует отказаться и от отопителей на газе, так как срыв горения, например, из-за порыва ветра, может привести к непоправимым последствиям, да и заправить баллон в плавании бывает проблематично. Желательно, чтобы мощность отопителя для рассматриваемых катеров изменялась в диапазоне 500–1400 Вт при минимальной мощности потребляемой электромотором вентиляторов. Автономные отопители используют как на стоянке, так и на ходу. Их основные недостатки – потребление электроэнергии (0,4–1,0 А), повышенная шумность.

Этих недостатков лишены печки. В качестве источника тепла используются керогазы, керосинки и дровяные печки. В нижней части теплообменника керогаза имеется кожух цилиндрической формы, выполненный таким образом, что горелка и пламя над ней оказываются внутри этого кожуха. Кожух керосинки изготавливается по ее форме (решетка под посуду отпиливается) и надевается на керосинку сверху. Движение газа внутри теплообменника и воздуха снаружи происходит

по законам естественной конвекции, поэтому для повышения эффективности внутренний канал теплообменника должен обеспечивать условия для наиболее полного отвода тепла без излишнего сопротивления движению газа. Этим целям лучше всего удовлетворяет вертикальный щелевой канал с расстоянием между стенками 4–5 мм внизу и 3–4 мм наверху и с суммарной шириной 300–400 мм (вместо одного канала можно использовать теплообменник с двумя-тремя каналами с соответствующим уменьшением ширины каждого). Высота такого теплообменника – 800–1000 мм. Выше теплообменника газы распространяются по трубе диаметром не менее 50 мм. Над трубой устанавливается конус, препятствующий попаданию дождя в трубу. Устанавливать дефлекторы, улучшающие тягу, не нужно. Для такой печки лучше всего подходит керогаз с круговым, регулируемым по высоте фитилем. Он быстро разжигается, может стабильно работать при небольшой качке, его мощность изменяется в широком диапазоне. К сожалению, мы не уверены, что в настоящее время промышленность его выпускает. Широко рекламируемый солярогаз работает практически только на одной мощности (1,5–2,0 кВт), хуже разжигается и коптит при качке. Мощность керосинки, работающей на солярке, – более 1,0 кВт, зато она не боится слабой качки.

Все эти устройства не любят порывистого ветра. Малая полная высота печки с трубой (по сравнению, например, с печкой в доме) приводит к тому, что при порывах ветра течение газа в трубе меняет направление, в результате керогазы начинают коптить, а пламя в керосинке просто задувает, и никакой дефлектор этому не поможет. Несколько улучшит работу печки в этом случае установка в трубе очень легкого клапана. При сильных ночных заморозках мощности таких печек может не хватить для поддержания комфортной температуры. Поэтому в этих условиях целесообразно заранее провести дополнительную термоизоляцию каюты: накрыть переднюю часть каюты брезентом, предварительно положив на наклонные передние стекла

подручные средства, улучшающие термоизоляцию, например спасательные жилеты.

В классических печках-камелках дрова быстро выгорают, и температура в каюте быстро падает. Использовать печки, обеспечивающие длительное горение дров, в продуктах сгорания которых много угарного газа, учитывая малый объем каюты и возможность изменения направления течения газов в короткой трубе при порывах ветра, мы не советуем. На тяжелых катерах – плавучих дачах – можно устанавливать водогрейные колонки для отопления кают, имеющих хорошую термоизоляцию и малую площадь остекления – 60–80 л нагретой воды сможет поддерживать комфортную температуру в каюте в течение ночи.

Печки нежелательно использовать на ходу, тем более при качке, поэтому удачным дополнением к ним будет автомобильный отопитель, работающий от стационарного двигателя. Поскольку вес таких отопителей небольшой, можно установить два отопителя: один для каюты, другой – для места рулевого и форпика. Если катер предполагается использовать осенью во время воскресных походов, то целесообразно устроить систему подогрева постелей, протянув под ними шланги горячей воды от отопителей. К сожалению, современные подвесные моторы не оборудованы системой отбора горячей воды, хотя большая мощность моторов и наличие термостата позволяют это делать.

Камбуз

На камбузе обычно устанавливают двухконфорочную газовую плитку, хотя, например, плиты «Wallas» с керамической нагревательной поверхностью и с отводом продуктов сгорания по выхлопному шлангу за пределы каюты (работают без открытого огня и могут дополнительно использоваться в качестве отопителей) позволяют создать более комфортные условия («КиЯ» № 221, 222). Эти плиты работают на керосине или солярке. К их недостаткам (помимо высокой стоимости) можно отнести то, что они требуют время на прогрев нагревателя, а при работе их вентилятор потребляет

ток силой 0.2 А (при розжиге – 5 А). Для камбуза на 10 дней достаточно 7–8 л керосина, докупить соляр для плиты в плавании – не проблема. А вот с заправкой газовых баллонов, как мы уже говорили, лучше не связываться. Баллоны целесообразно применять 12-литровые. По относительному весу газа, находящегося в них (отношение веса газа к весу самого баллона), они не уступают 50-литровым, но значительно удобнее для размещения. В 6-литровых баллонах относительный вес газа значительно меньше. Одного 12-литрового баллона для работы камбуза на катере с семейным экипажем хватает на 10–12 дней. Для повышения уровня комфорта в катере над газовой плиткой целесообразно установить вытяжной кожух со встроенным вентилятором, наружным грибком, москитной сеткой и заслонкой. Вентилятор должен иметь несколько скоростей вращения. При работе плитки устанавливают малую скорость вращения, в противном случае время приготовления пищи увеличится. На максимальную скорость вращения вентилятор включают, когда надо проветрить всю каюту (при наличии москитных сеток), например в духоту при безветрии.

Следующая принадлежность камбуза – это мойка. Для подачи забортной воды на камбуз используется маломощный электронасос либо насос «лягушка» с ножным приводом и с небольшим накопительным бачком. Электронасос может быть как самовсасывающий (тогда он располагается выше ватерлинии), так и центробежный (тогда располагается ниже). Перед насосом обязательно надо поставить сетчатый фильтр, который чистят воздушным насосом или просто продувают ртом. Для мойки расход воды в 3–5 л/мин вполне достаточен. Полезная мощность при этом не превышает 1.0 Вт. Однако потери, особенно на трение в сальниках, приводят к тому, что потребляемая мощность возрастет до 20–30 Вт.

Для мытья посуды горячей водой ставят обычно простейший нагреватель – две сваренные с зазором 2–3 мм пластины, положенные на двухконфорочную плиту, по которым пропускается забортная вода. Такой обо-

греватель обеспечит камбуз горячей водой (при уменьшенном до 2 л/мин расходе). Однако при этом запас газа придется увеличить в 1.5–2 раза – это значит, что на месячное плавание необходимо 60–72 л газа (суммарным весом 62–75 кг). Если на катере установлен стационарный двигатель, то в мойку целесообразно провести теплую воду из внешнего контура охлаждения (лучше прошедшую водо-водяной, а потом водомасляный холодильники, после которых она более теплая).

Холодильник

Желателен на камбузе и холодильник (№ 220). На туристских катерах можно устанавливать холодильники абсорбционного типа, работающие на газе. Один газовый баллон объемом 12 л обеспечит работу холодильника в течение 12–19 дней (по типу выпускавшихся ранее холодильников «Морозко»). Заметим, что известны примеры переделок этого холодильника на газ или керосин, причем в последнем случае используются детали (фитиль) от керосиновой лампы.

Более совершенны катерные компрессорные холодильники, охлаждающие продукты до –18°C. В зависимости от емкости они потребляют за 10 ч от 3 до 10 А·ч (12 В).

Электропитание на стоянках

Мы не случайно так тщательно определяем расход электроэнергии, ведь обычно на легких катерах используются аккумуляторы небольшой емкости. Очевидно, что и при освещении каюты туристского катера надо применять экономные решения. Стены и потолок каюты, а по возможности, и мебель должны быть светлыми. Для освещения имеет смысл использовать светодиодные энергосберегающие (работающие от 220 В) или, в крайнем случае, галогенные лампы. При этом важно предусмотреть возможность изменения яркости освещения каюты. Для местного освещения – у постелей, разделочных столиков и т. д. – следует устанавливать маломощные светильники.

Если просуммировать расход электроэнергии, то при минимальном количестве электрооборудования (один вентилятор и свет в каюте) он составит

5–10 А·ч за день, а при работе электронасоса и холодильника – 30–65 А·ч. Если же днем работать на ноутбуке (3–4 А·ч за час работы), а ночью включать отопитель, то нужно 75–90 А·ч. И это при том, что аккумуляторы емкостью более 90 А·ч на легких катерах ставят редко.

Таким образом, при длительной стоянке для первого варианта необходимость в подзарядке аккумулятора возникнет через 5–10 дней, т. е., скорее всего, при следующем переходе. Во втором же варианте придется подзарядить аккумулятор практически каждый день. Понятно, что тут без автономного генератора не обойтись, хотя бы самого слабого (менее 1 кВт) бензогенератора, лучше четырехтактного.

На первый взгляд, наличие бензогенератора позволяет решать все проблемы. Но, увы, если в яхт-клубе негромкий звук бензогенератора даже приятен, так как говорит о будущих походах, то на зеленой стоянке момент, когда бензогенератор глушится и становятся слышны пение птиц и шум ветра, без сомнения, самый приятный. Оптимальным считается режим зарядки током, равным 10% емкости аккумулятора, при этом зарядка полностью разряженного аккумулятора происходит за 13–15 часов. По этим причинам желательно использовать все возможности для уменьшения времени зарядки. Это возможно путем повышения напряжения (которое замеряется непосредственно на клеммах аккумулятора) до 14.4 В. Есть устройства, которые поддерживают заданное напряжение, но можно регулировать его и вручную. Для этого у бензогенератора на 220 В должен быть понижающий трансформатор с отводами на разное напряжение или трансформатор, понижающий напряжение до 17–20 В, и дополнительный реостат. Можно также применять генератор на 12 В, но вместо регулятора напряжения использовать реостат, при помощи которого напряжение генератора регулируется в диапазоне 13–17 В. Если генератор достаточно мощный, то зарядный ток вначале зарядки может увеличиться и составить 20–30% емкости аккумулятора. Это не способствует повышению ресурса ак-

кумулятора, поэтому, для того чтобы минимизировать последствие таких зарядок, необходимо уменьшить начальную плотность электролита до значения, принятого при эксплуатации аккумуляторов в жарком климате: до 1.24–1.25 г/см² (аккумуляторы в России обычно продаются с начальной плотностью 1.27–1.28 г/см²). Прекращать зарядку рекомендуется, если температура аккумулятора превышает 35–40°C. Из этой следует, что аккумулятор лучше хранить в холодном отсеке, около днища, а зарядку проводить за несколько раз. При выполнении этих условий на начальных этапах зарядки можно даже увеличить напряжение выше 14.4 В, таким образом, чтобы зарядный ток не превышал 40% емкости аккумулятора. Однако к концу зарядки превышать это напряжение нельзя – могут разрушаться пластины аккумулятора. В конце зарядки при этом напряжении зарядный ток будет значительно ниже 10% емкости, и в аккумуляторе начнется газообразование. При таком способе зарядки на три четверти своей емкости аккумулятор зарядится за три часа. Однако гонять генератор даже по три-четыре часа в день, чтобы полностью зарядить аккумулятор, согласится не все. Тогда можно установить аккумулятор двойной емкостью (180 А·ч при весе 20 кг) и заряжать его током до 70 А два раза по 45 мин.

Напомним, что максимальную емкость аккумулятор приобретает, если в конце зарядки поддерживать зарядный ток, равный 0.1 емкости, до тех пор, пока напряжение на клеммах достигнет 16–16.2 В и начнется слабое кипение электролита. После этого необходимо еще заряжать аккумулятор таким током в течение двух часов. Чтобы дозарядить аккумулятор от 75%-ной зарядки до полной, потребуется более четырех часов.

Самый простой и точный способ определить, сколько надо заряжать аккумулятор – измерить плотность аккумулятора перед зарядкой. Если начальная плотность аккумулятора равна 1.28 г/см² (при 15–20°C), то при разрядке на 25% она уменьшится до 1.24 г/см², а на 50% – 1.20 г/см². Если начальная плотность равна 1.25 г/см², то 25%-ной разрядке соответствует

плотность 1.21 г/см², а 50%-ной – 1.17 г/см². Чтобы каждый раз не влезать в аккумулятор, целесообразно подсоединить к его клеммам вольтметр повышенной точности и оттарировать его по измерениям плотности.

Но аккумулятор заряжается не только на стоянке, но и на ходу. На прогулочных катерах, как и на автомобилях, аккумуляторы на стоянках разряжаются мало и полностью успевают зарядиться на ходу. Поэтому их регуляторы напряжения отрегулированы на напряжение 13.5 В. На туристских катерах, особенно быстроходных, во время плавания при таком напряжении аккумулятор полностью зарядиться практически никогда не успевает. В некоторых генераторах (тракторных) регулятор напряжения имеет переключатель «зима-лето». В положении «зима» напряжение генератора повышается до 14.3–14.5 В, что позволяет более полно заряжать аккумулятор при работе дизеля.

В журнале «За рулем» № 9 за 2008 г. приводится рекомендация, как организовать такое переключение автомобильного генератора. Если на катере установлен генератор автомобильного типа, то ток к обмотке возбуждения подводится от выключателя зажигания через регулятор напряжения. Если пульт с выключателем зажигания расположен далеко от двигателя, то вследствие падения напряжения на проводах регулятор начинает срабатывать позже, и напряжение, развиваемое генератором, окажется повышенным; если менее 14.4 В, то это даже хорошо, если больше (при исправном регуляторе), то необходимо увеличить сечение подводящих проводов.

Следовательно, если на туристском катере имеется большое число потребителей электроэнергии и бензогенератор, то потребуется один аккумулятор максимальной емкости, который можно заряжать большим зарядным током. Если же число потребителей невелико и бензогенератор отсутствует, то целесообразно иметь для надежности два аккумулятора минимальной емкости: один – только для запуска двигателя, другой – для хозяйственных целей. При длительных стоянках придется специально запускать глав-

ный двигатель для зарядки бытового аккумулятора.

Как видим, наличие устройств, повышающих комфорт, но потребляющих электроэнергию, приносят дополнительные хлопоты экипажу. Поэтому большинство наших знакомых, совершающих туристские плавания, бензогенератор используют только в крайнем случае и не спешат приобретать дополнительные устройства, потребляющие электроэнергию (холодильник, отопитель и т. д.). По их мнению, это отнюдь не самые нужные в дальнем плавании вещи. А вот без хорошей коптильни не один уважающий себя капитан в дальнее плавание не уйдет.

Коптильня и другое оборудование

Размеры типовой коптильни из нержавеющей стали $B \times L \times H = 280 \times 450 \times 250$ мм. Снизу укладываются обрезки ольховых веток, сверху на двух сетках – рыба. Коптится рыба на костре, а значит, на борту должны быть хороший топор и пила.

Прогулки в лес обычно заканчиваются сбором грибов и ягод. Грибы можно сушить на ветру, нанизывая их на нитки, которые натягивают на рамки из реек. На ночь рамки убирают под тент. Во время затяжных дождей грибы досушивают на печке или подвешивая напротив отопителя (аналогичным способом вялят рыбу). Однако многие берут с собой специальные сушилки и сушат грибы над костром, солярогазом, а то и над газом.

Несколько слов о кормовом кокпите. Он используется для переборки грибов и ягод, чистки картошки, для подготовки коптильни или мангала (рыба чистится на купальной платформе), для ремонта подвесного мотора и различных поделок, для сушки одежды и грибов, для размещения душа и даже бани, а на катере минимальных размеров – еще и туалета. Здесь же, лежа на надувном матрасе, страдающие спасаются от морской болезни. Устройство кокпита должно позволять быстро его убирать и мыть, а тент надежно защищать от дождя, удобно закрываться и открываться. Для кокпита желательно приобрести легкий раскладной стол.

Бюджетный эхолот

В прошлом номере мы попытались описать преимущества, которые дает эхолот на борту небольшой лодки (катера). Сегодня предлагаем небольшой обзор этих приборов бюджетного класса стоимостью до 7000 рублей.

Отставим в сторону недорогие эхолоты, «показывающие рыбу». Нас интересуют прежде всего приборы, которые показывают глубину под килем лодки, желательно на скорости.

«Garmin»

В серию «Fishfinder» на момент написания этого материала включены пять моделей. В пределах интересующей нас стоимости до 7000 руб. рассмотрим только две модели – «90» и «140». Они достаточно близки по своим возможностям, т. е. имеют «два луча» и могут измерять глубину до 180 м. Эхолот «140» отличается еще и тем, что может строить таблицу и график температуры воды, а модель «90» – нет. По возможностям измерять глубину эти два эхолота почти равнозначны, поэтому при выборе модели, скорее всего, надо обращать внимание на их размеры и разрешение экрана.

«Humminbird»

Из бесконечного числа эхолотов этого производителя нас сегодня интересуют только три стационарные модели серии «PiranhaMax»: «150», «160» и «170», которые удачно разместятся как в надувной лодке, так и на жестких корпусах.

Экран модели «170» более четкий и хорошо подходит для эксплуатации при ярком солнце, а также в сумерках. Чем мощнее эхолот, тем больше он потребляет энергии, поэтому при выборе также стоит учитывать возможности электрооборудования лодки (катера).

Самая простая модель «150» может неплохо исполнять

обязанности «глубиномера» на лодке, несмотря на действие всего одного луча.

«Eagle»

Рассмотрим три однолучевые модели американского производителя серии «Cuda 168», «300» и «242», а также двухлучевую модель «Fisheasy 245». Их отличает неплохая цена при хороших возможностях. Компания «Eagle» широко известна в США как производитель навигационной аппаратуры.

«JJ-Connect»

У этого производителя несколько моделей, которые удовлетворяют нашему «фильтру». «Fisherman 600» по своим функциям похож на большинство эхолотов других производителей, однако немного дешевле своих прямых аналогов. Также эти эхолоты крупнее и имеют больший экран, правда, при этом они тяжелее многих своих собратьев.

Любопытная и достаточно большая модель, работающая в автономном режиме, – «Fisherman 300 Duo».

Данный краткий обзор – это не руководство к действию, а информация о тех моделях, что сейчас есть на рынке. Некоторые модели уже сняты с производства, но в продаже пока имеются.

При выборе эхолота стоит обратить внимание на его эргономику, отличия в управлении. Возможно, кому-то важнее качественная подсветка экрана или контрастность изображения.

Также стоит помнить, что однолучевые эхолоты достоверно измеряют глубину при скоростях хода судна примерно до 60–70 км/ч, по крайней мере, так указывают в своих проспектах производители. Двухлучевые (более мощные) эхолоты должны справляться со своими обязанностями при более высоких скоростях.

Характеристики эхолотов фирмы «Garmin»

Характеристика	«Fishfinder 140»	«Fishfinder 90»
Длина × ширина × высота, см	15.5×12.5×6.6	11.9×12.4×6.1
Размер экрана, см	8.1×7.9	5.0×8.4
Разрешение экрана	128×240	64×128
Экран	FSTN, 4 уровня индикации	FSTN, черно-белый
Вес, г	530	439
Защита от воды	IPX 7	IPX 7
Частота, кГц	80/200 (двойной луч)	80/200 (двойной луч)
Мощность, Вт	100 (RMS), 800 (максимум)	100 (RMS), 800 (максимум)
Напряжение, В	10–18 (постоянный ток)	10–18 (постоянный ток)
Максимальная глубина, м	182.88	182.88
Угол конуса, град.	45 или 15	45 или 15
Ориентир. стоимость, руб.*	6200	5100

* Здесь и далее приведена стоимость предложений в обычных и Интернет-магазинах на июнь 2010 г.



Характеристики эхолотов фирмы «Humminbird»

Характеристика	«PiranhaMax 150»	«PiranhaMax 160»	«PiranhaMax 170»
Длина × ширина × высота, см	8.0×11.0×15.5	8.0×11.0×15.5	8.0×11.0×15.5
Размер экрана, см	8.5×5.7	8.5×5.7	8.5×5.7
Разрешение экрана	160×128	160×128	240×160
Экран	FSTN, 4 градации серого	FSTN, 4 градации серого	FSTN, 8 градаций серого
Вес, г	Н.д.	Н.д.	Н.д.
Защита от воды	+	+	+
Частота, кГц	200	83. 200	83. 200
Мощность, Вт	100	100 (средняя), 800 (пиковая)	200 (средняя), 1600 (пиковая)
Напряжение, В	10–20	10–20	10–20
Максимальная глубина, м	180	180	250
Угол конуса, град.	20	20 и 60	20 и 60
Ориентировочная стоимость, руб.*	4900	5500	6500



Характеристики эхолотов фирмы «Eagle»

Характеристика	«Cuda 168»	«Cuda 300»	«Cuda 242»	«Fisheasy 245»
Длина × ширина × высота, см	10.8×6.6×14.7	10.8×6.6×14.7	10.8×6.6×14.7	10.8×6.6×14.7
Размер экрана, см	10.2 (диагональ)	10.2 (диагональ)	10.2 (диагональ)	10.2 (диагональ)
Разрешение экрана	168×132	240×160	240×160	240×160
Экран	Film SuperTwist LCD	Film SuperTwist, 4 градации серого	Film SuperTwist, 4 градации серого	Film SuperTwist
Вес, г	Н.д.	Н.д.	Н.д.	Н.д.
Защита от воды	IPX 7	IPX 7	IPX 7	IPX 7
Частота, кГц	200	200	200	83/200
Мощность, Вт	800	800	800	100/800
Напряжение, В	10-17	10-17	10-17	10-17
Максимальная глубина, м	183	183	183	244
Угол конуса, град.	20/60	60	60	120
Ориентировочная стоимость, руб.*	4200	5200	5000	5700



Характеристики эхолотов фирмы «JJ-Connect»

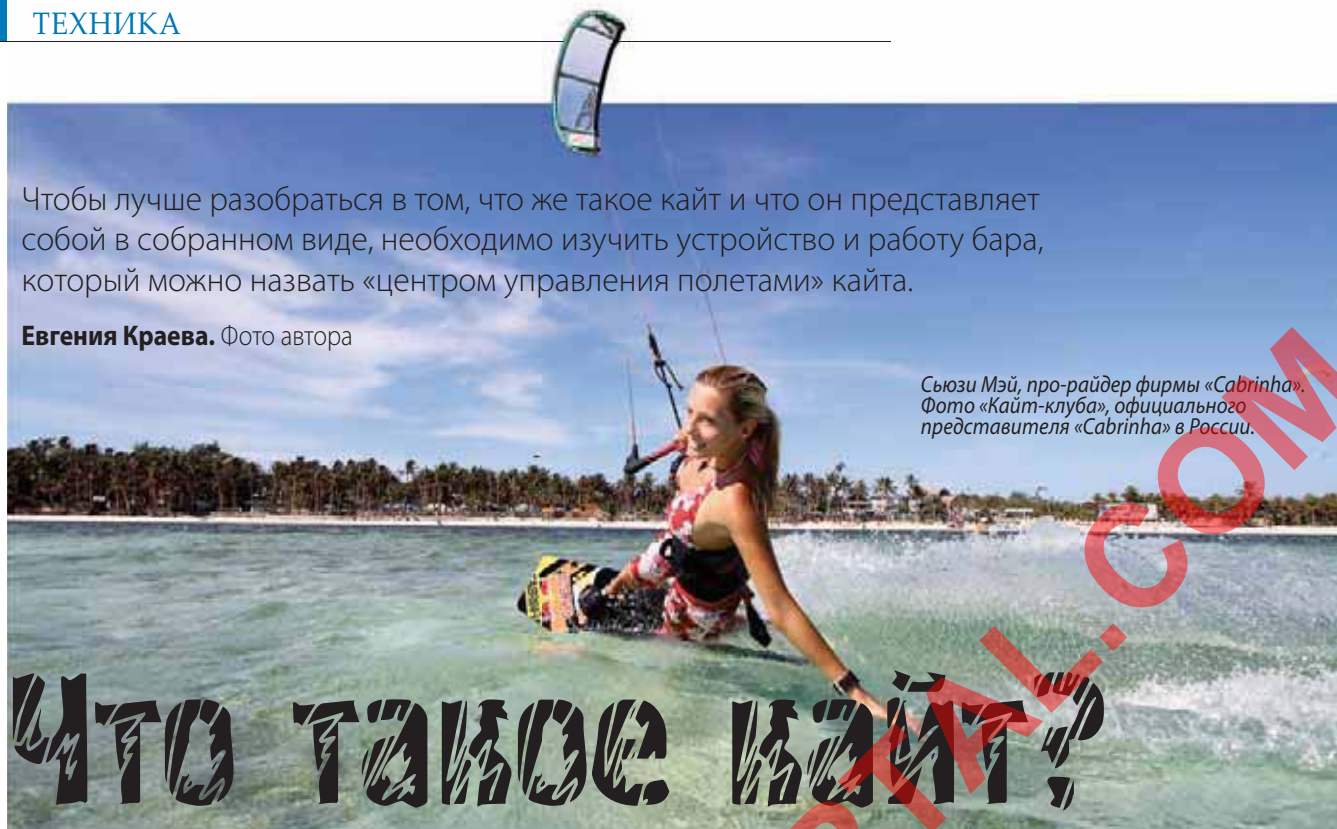
Характеристика	«Fisherman 600»	«Fisherman 500 Duo»	«Fisherman 600 Duo»	«Fisherman 300 Duo»
Длина × ширина × высота, см	19.0×10.7×9.8	19.0×10.7×9.8	19.0×10.7×9.8	10×14×50
Размер экрана, см	15×11	Диаг. 4,5"	Диаг. 4,5"	Диаг. 4"
Разрешение экрана	240×160	240×160	240×160	80×160
Экран	SuperTwist LCD	SuperTwist LCD	FSTN LCD	Монохромный
Вес, г	700	700	700	600
Защита от воды	IPX 7	IPX 7	IPX 7	Н.д.
Частота, кГц	200	200/50	200/50	250, 105
Мощность, Вт	1200	150/1200	Н.д.	135/1080
Напряжение, В	12	12	12	4 батареи AA
Максимальная глубина, м	280	280	350	150
Угол конуса, град.	60	20/60	Н.д.	40
Ориентировочная стоимость, руб.*	4200	5990	5990	3990



При покупке эхолота надо узнать у продавца (или изучить инструкцию), возможна ли установка антенны (трансдюсера) внутри корпуса судна. Для многих судовладельцев это единственно приемлемое решение проблемы установки прибора.

Разумеется, более дорогие модели обладают большим набором функций и точнее измеряют глубину в различных условиях, однако, напомним, что задача этого сообщения – показать то, что есть на рынке в самом нижнем ценовом диапазоне.

И. Л.



Чтобы лучше разобраться в том, что же такое кайт и что он представляет собой в собранном виде, необходимо изучить устройство и работу бара, который можно назвать «центром управления полетами» кайта.

Евгения Краева. Фото автора

Сьюзи Мэй, про-райдер фирмы «Cabrinha». Фото «Кайт-клуба», официального представителя «Cabrinha» в России.

Часть 2. Кайт в сборе*

Бары конструируются под определенный вид кайта, и каждый из них уникален, но, несмотря на это, все они имеют общие элементы.

К бару крепятся две специальные системы, обеспечивающие безопасность спортсмена в критической ситуации – страховочный лиш и чикенлуп.

Чикенлуп – это первое, что задействуется, когда необходимо полностью погасить тягу кайта при возникновении опасности, например, при потере управления, перехлесте другим кайтом, запутывании строп в дереве, а также когда надо приземлить кайт, но вокруг нет никого, кто помог бы.

* Начало см. в № 226

Итак, нужно «отстрелить» кайт, т.е. как можно быстрее отстегнуть чикенлуп с крюка трапеции. Кольцо отстрела располагается на самом чикенлупе, но на разных кайтах оно выглядит по-разному и также по-разному работает. Бывает в виде чеки, как у гранат, или в виде хомута. Где-то нужно кольцо держать вбок, где-то – от себя. Поэтому после покупки нового кайта сначала разберитесь с устройством его чикенлупа.

После отстрела кайт никуда не улетает, но моментально полностью раскрывается и, теряя всю тягу, падает на воду. Однако он по-прежнему будет соединен с вами при помощи страховочного лиш.

Страховочный лиш задействуется только в том крайнем случае, когда уже ничего не помогает. Дело в том, что отстрел страховочного лиш часто оборачивается потерей кайта. Но его, например, приходится отстрелить, если катер зацепил стропы кайта и тянет его и вас за собой или если вы запутались в сетях и кайт мешает вам освободиться. Такие случаи редки, но иногда происходят, поэтому важно знать, как с ними справиться.

Страховочный лиш крепится с одной стороны к трапеции, а с другой – к бару. Обычно со стороны бара лиш цепляется за проходящие через планку силовые стропы или за любую из строп

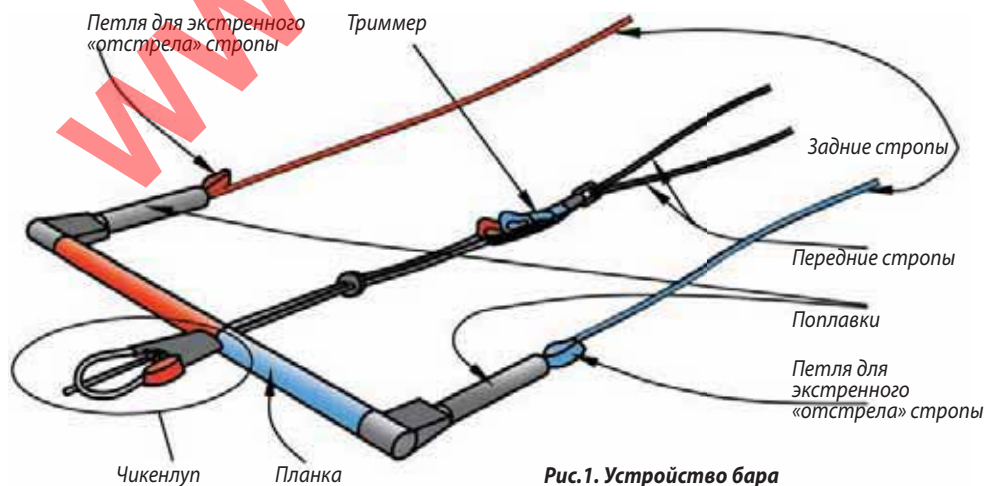


Рис.1. Устройство бара



Рис.2. Чикенлуп



Рис.3. Распространенная система отстрела страховочного лиша
1 – максимально быстро дергаем красную трубку от себя; 2 – освобождается металлический крюк с той стороны лиша, которая ближе к трапеции; 3 – крюк с щелчком раскрывается; 4 – лиш разъединяется

управления. Однако опытные кайтеры цепляют лиш прямо за чикенлуп, чтобы во время выполнения трюков в анхукд кайт продолжал тянуть даже при потере планки, давая возможность быстро за лиш подтянуть ее к себе и продолжить катание. Отсоединяется лиш с помощью специального быстро-

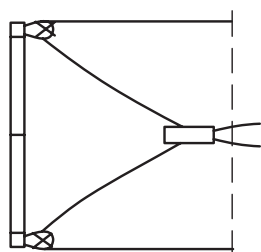
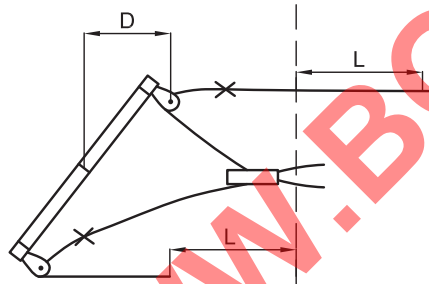


Рис.5. Принцип работы бара с роликом



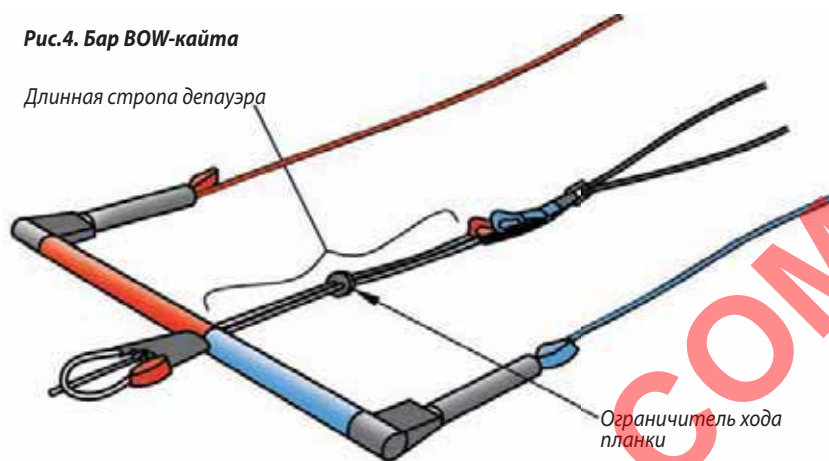
разъемного соединения, находящегося ближе к трапеции. Есть различные системы отстрела.

Несмотря на то, что обе системы: и чикенлупа, и страховочного лиша очень просты, надо обязательно попрактиковаться в отстреле обоих и довести эти движения до автоматизма.

А теперь рассмотрим отличительные особенности трех самых распространенных типов баров, с которыми вы можете столкнуться.

БАР BOW-КАЙТА имеет длинную стропу депауэра и снабжается регулируемым ограничителем хода.

Рис.4. Бар BOW-кайта



Когда планка отпущена на всю длину стропы депауэра, BOW-кайт не тянет (или тянет минимально). Такой бар идеален, когда надо быстро погасить тягу кайта, однако это преимущество зачастую оборачивается недостатком из-за необходимости постоянно удерживать бар в определенном положении для поддержания нужной тяги. Поэтому был создан скользящий ограничитель хода планки (фиксатор), который можно передвигать по длине стропы депауэра. Отпущенная планка остается на ограничителе, не гася полностью тягу кайта.

Давление на планке – основная характеристика системы бар-кайт. Например, чем сильнее это давление, тем больше усилий нужно прикладывать для управления кайтом. А если вы в любой момент можете сказать, где находится и что делает кайт даже без визуального контроля, ориентируясь только по давлению на планке, значит, обеспечена хорошая обратная связь с кайтом.

Изначально BOW-кайты создавали достаточно большое давление на планку, однако, благодаря последним разработкам, этот недостаток был устранен. Но обратная связь у них все еще хуже, чем у С-кайтов, так как любые изменения давления на планке могут происходить из-за ее перемещения по стропе депауэра. Например, одинаковое малое давление будет создаваться как при положении кайта в краю ветрового окна, так и при полном депауэре.

Бар гибридного кайта очень схож с баром BOW-кайта из-за сходной конструкции депауэра.

БАР С-КАЙТА имеет более короткую стропу депауэра, так как этот кайт

не нуждается в большом сбросе тяги. Это, в свою очередь, делает более удобной регулировку тяги кайта с помощью триммера – специального ремня, который здесь находится ближе, чем на баре BOW-кайта. Надо заметить, что бары С-кайта могут быть также осна-



Рис.6. Раскладываем кайт. Накачиваем поперечные баллоны

щены ограничителем хода планки.

Многие кайтеры ценят С-кайты за характер производимого на планку давления. Благодаря меньшему депауэру, они обеспечивают стабильную и понятную обратную связь со спортсменом. Разработчики остальных типов кайтов стремятся достичь подобного отклика на планке, но пока безуспешно.

БАР С РОЛИКОМ уникален. Его наружные стропы не прикреплены к концам бара, а проходят через ролик, присоединенный к триммеру сразу под тем местом, где присоединяются вну-



Рис.7. Накачиваем основной баллон

тренные стропы. Ролик позволяет бару изменять траекторию движения кайта (управлять кайтом) вдвое быстрее, так как за одно движение перетягивается двойная длина строп. Рис. 5 поможет понять, как это происходит.

На нем показано, как удлиняются стропы при вращении бара вокруг своей оси. Если бы это был бар без ролика, стропа бы переместилась на расстояние D , а с роликом – на большее расстояние L .

Однако применение роликов на баре имеет два недостатка, во-первых, плохую обратную связь с кайтом через планку, так как стропы не подсоединены напрямую к концам бара, что мешает «чувствовать» кайт; во-вторых, необходимость прикладывать больше усилий на планку, что объясняется выполнением вдвое большей работы за одно движение. Бар с роликом почти уже не встречается.

Надо заметить, что бары различаются не только по типам, но и в зави-

симости от производителя. В основном эти различия касаются способов крепления страховочного лиша и снятия чикенлупа. Перед выходом на воду нужно убедиться, что устройство бара данного производителя вам знакомо.

СОЕДИНЕНИЕ БАРА С КАЙТОМ. Наконец, у вас есть и кайт, и бар, и вы пришли на пляж. Что же делать дальше? Как объединить эти две половинки в единую конструкцию?

Существует много способов сборки кайта. Рассмотрим самый распространенный.



Рис.9. Начинаем разматывать стропы

Лучше всего начать сборку непосредственно с кайта. Его раскладывают вдоль по ветру, присыпают с наветренной стороны песком и по очереди накачивают все баллоны-распорки кайта.

Затем кайт разворачивают основным баллоном на ветер и присоединяют специальным лишем к насосу для того, чтобы не пришлось дополнительно бороться с ветром, норовя-



Рис.10. Раскладываем бар

щим унести кайт. Основной баллон надувают до появления характерного звона при постукивании или отсутствия продавливания при легком сжатии.

После этого, отсоединив шланг и лиш от насоса, надежно закрывают клапан, переворачивают кайт основным баллоном вниз и присыпают песком, чтобы не улетел. При этом нужно учесть, что для последующей раскладки строп понадобится метров 30 с подветренной стороны кайта. Чтобы перенести кайт к другому месту, его необходимо держать за середину переднего края окончаниями вверх.

Проще всего раскладывать стропы, идя по ветру. Размотав их до конца, важно правильно расположить бар. Обычно один край планки отмечен



Рис.8. Переворачиваем кайт





Рис.11. Проходим по стропам

– наоборот, то нельзя перепутать места крепления центральных и боковых строп.

Итак, кайт собран. В условиях, когда на пляже много других кайтеров, а свободного места мало, нужно взять бар и по полукругу, стараясь не перепутать стропы, отнести его на ветер к кайту и положить рядом. Так вы обезопасите себя от возможного перехлеста со стропами других кайтов. Когда наступает время стартовать, чикенлуп крепится за крюк трапеции, а страховочный лиш – за специальную петлю. Теперь понадобится помощник, который отнесет кайт в край ветрового окна и затем поможет безопасно подтянуть его в воздух.

бординг становится спортом, в котором важнее чувство баланса, а не сила. Вся тяга кайта передается вашему телу через трапецию, позволяя легко эту тягу уравнивать, используя только свой вес и изменение стойки, вместо того чтобы использовать только ограниченную силу рук. Вот почему кайтеры могут так долго кататься.

В стремлении сделать трапецию максимально удобной было создано два типа: поясная и сидячая.

Поясная трапеция, которая облегает талию и поддерживает поясницу, имеет очень простую конструкцию, и все что вам нужно – это обернуть ее вокруг пояса, закрыть защелку и затянуть ремень.



Рис.12. Схема соединения расстроповки кайта со стропами бара.

красным – его располагают справа, чтобы после подъема кайта он был в левой руке.

Есть внутренние, или центральные, стропы (они ближе к центру) и наружные, или крайние. Чтобы проверить, не перепутались ли они, проходим по стропам (по две в каждой руке) в направлении от бара к кайту.

Теперь разбираем стропы на кайте (их еще называют расстроповкой) и начинаем их соединять со стропами, идущими от бара. Запомните правило: внутренние стропы кайта крепятся к внутренним стропам бара, наружные – к наружным. Начинайте всегда с внутренних строп. Место соединения состоит из петельки и узла. Продеваем конец веревки в петлю, и набрасываем удавку на узел. На некоторых кайтах предусмотрена «защита от дурака»: так как в центре – узел на стропе и петля на кайте, а по краям

Рассматривая кайт в сборе, нельзя забывать о такой важной детали спортивного инвентаря для кайтбординга, как трапеция. Именно на ней находятся крюк, за который цепляются чикенлуп, и место для крепления страховочного лиша. Трапеция – это ваша «третья» рука, ведь именно благодаря ей кайт-

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОЯСНОЙ ТРАПЕЦИИ:

- свобода движений;
- комфорт (в ней удобнее, чем с некоторыми сидячими трапециями, которые имеют ремни, проходящие между ног; особенно это актуально для мужчин);
- легкость снятия с крюка, а это значит, что с ней легче прыгать в анхукд, а также выполнять различные трюки фристайла.

НЕДОСТАТКИ ПОЯСНОЙ ТРАПЕЦИИ:

- позвоночник нагружается больше, чем при использовании сидячей трапеции;
- может съезжать вверх в случае неправильной стойки или если она плохо сидит, а также в сноукайтинге, когда надевается на зимнюю одежду.

Поясная трапеция не подходит для обучения, так как новички подолгу держат кайт наверху ветрового окна,



Рис.13. Поясная трапеция



Рис. 14. Сидячая трапеция

что также приводит к ее задираннию под мышки. А смещение трапеции выше вашего центра тяжести принесит неудобства и приводит к быстрому утомлению. В этом случае предпочтительнее сидячая трапеция.

Сидячая трапеция больше похожа на шорты или альпинистскую обвязку. Имеет ремни для фиксации, которые

проходят между ног. Ее чуть сложнее надевать из-за большого количества регулировок.

ПРЕИМУЩЕСТВА СИДЯЧЕЙ ТРАПЕЦИИ:

- ножные петли препятствуют задиранию вверх, поэтому она идеально подходит для новичков, которые могут сконцентрироваться не на стойке, а на том, как они управляют кайтом и доской;
- в ней легче прыгать с переводом кайта, поскольку сидячая трапеция находится близко к ЦТ, при вращении не возникает никакого противодействия;
- хорошо разгружает спину, ее можно рекомендовать тем, у кого есть проблемы со спиной.

НЕДОСТАТКИ СИДЯЧЕЙ ТРАПЕЦИИ:

- более громоздкая;
- в ней невозможно выполнить

большинство современных элементов фристайла;

– не слишком стильно выглядит.

Независимо от того, какую трапецию вы решили приобрести, постарайтесь убедиться, что она удобно на вас сидит. Попросите кого-нибудь подержать вас за крюк вверх и в стороны: если трапеция съезжает или передавливает дыхание, значит, она вам не подходит. Если есть возможность, подвесьтесь за крюк или, что еще лучше, опробуйте ее на деле – зачастую на воде трапеция оказывается гораздо менее удобной, чем казалась в магазине. Также обратите внимание на наличие в специальном кармашке стропореза. Он помогает избежать травм и может даже спасти жизнь в некоторых аварийных ситуациях.

О типах и конструкциях досок, или, как их еще называют, «бордов», для кайтбординга вы прочитаете в следующем номере.

МОТОРНЫЕ КАТАМАРАНЫ TIGARBO®

Идеальное решение для отдыха на воде!



ЗАО «КОМЗ-Экспорт». Ростовская обл., г. Каменск-Шахтинский, мкр-н Заводской, ул. Заводская, 16; тел. 8 (86365) 63-191, 63-033; katamaran@tigarbo.ru, dp@tigarbo.ru; www.tigarbo.ru

НАСТОЯЩИЕ ДЕРЕВЯННЫЕ КОРАБЛИ!
<http://varyag.onego.ru>

ВАРЯГ

Верфь деревянного судостроения ЗАО «ВАРЯГ»
185005, г. Петрозаводск, ул. Онежской флотилии, 43
тел./факс (8142) 73-35-80
e-mail: varyag@onego.ru

IGC composites & marine equipment
НГК WWW.IGCO.RU

Полиэфирные смолы, гелькоуты, топкоуты, стекломаты, ровинг
производства "SCOTT BADER" (Англия)
Продукция сертифицирована "Lloyd's Register"

МОСКВА: (495) 926-60-06
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ: (812) 438-56-30
НОВОСИБИРСК: (383) 334-02-33
САМАРА: (846) 997-72-06

info@igco.ru
igc-spb@inbox.ru
ngk-nsk@hotmail.ru
ngk-samara@mail.ru

TRIDENT®
ALUMINIUM BOATS



Внимание! Новые модели - 7 и 8,5м



Производство цельносварных стальных и алюминиевых катеров.
С-Пб, г. Ломоносов, Транспортный пер. 9, тел. +7 (812) 423-32-23, E-mail: katera@tridentboats.ru
WWW.TRIDENTBOATS.RU

Евгений Курганов

Хочешь штиля – готовься к шторму

Ветровое волнение и маломерные суда

Акватории, освоенные российскими водномоторниками, в большинстве своем не отличаются курортным климатом. Но при этом, казалось бы, цунами и кейпроллеры* – не наша проблема. Однако и те волны, что гуляют по нашим морям и водохранилищам, заслуживают того, чтобы помнить о возможной встрече с ними в плавании.

Говоря о ветровом волнении, нельзя не упомянуть разгоняющий волну ветер. Ветер над морем обычно сильнее, чем над землей – над сушей он ослабляется за счет трения и турбулентности. Кроме того, считается, что ветер над землей более порывистый, но менее шквалистый, чем над морем. Порыв отличается от шквала продолжительностью и силой ветра.

Порыв – это кратковременное увеличение скорости ветра, над сушей она может возрастать на 25–100%. Шквал – резкое, длящееся не менее минуты, а иногда десяти и более минут, увеличение скорости ветра. Он может состоять из многих порывов.

Сегодня для оценки силы ветра используется шкала Бофорта, предложенная в 1806 г. английским адмиралом Френсисом Бофортом. Эта шкала, по которой определяют силу ветра по его воздействию на парусное судно, в дальнейшем уточнялась. При вытеснении парусного флота судами с механическими двигателями потребовалось разработать критерии, позволяющие с борта движущегося судна по состоянию водной поверхности определять силу ветра. Появилась шкала, увязыва-

вающая словесные характеристики состояния моря, силу ветра и высоту волн. В зависимости от высоты волн степень ветрового волнения определяется по девятибалльной шкале Бофорта. Так, например, по этой шкале 1 балл означает, что высота волн не превышает 25 см, 2 балла – высота волн 25–75 см, 3 балла – 0.75–1.25 м, 4 балла – 1.25–2 м. Всего шкала состояния поверхности моря, соответствующая шкале Бофорта, имеет 9 баллов. Слабым называется волнение при высоте волн до 0.25 м (1 балл) и исключительным – при высоте волн более 11 м (9 баллов).

Шкала силы ветра (где приводится соответствие баллов и метров в секунду) имеет 12 баллов. Сила шторма определяется силой ветра. Поэтому выражение «шторм 10 баллов» будет правильным, а выражение «10 баллов волнения» – неправильным, так как шкала состояния поверхности моря имеет всего 9 баллов.

Даже при ветре, не изменяющемся много часов, поверхность воды покрывают волны самой разной формы и размеров. Что же значит «высота волны», которую сообщает нам прогноз погоды? Это так называемая значительная высота волнения, равная средней высоте одной трети всех наивысших волн. В реальности часть волн будет выше значительной высоты, а большинство волн – ниже. Расчеты показывают, что большая часть волн при данной значительной высоте волнения имеет высоту, равную половине значительной, каждая десятая волна будет равна 1.3 ее высоты, а каждая 2000-я будет в два раза выше значительной.

Говоря о размерах и характере волнения, вспомним, что они зависят от



На аэрофотоснимке хорошо видно, что происходит с волновыми фронтами при обтекании препятствий и подходе их под углом к берегу



Схема искривления волновых фронтов при проходе пролива между островом слева и мысом справа. «Вливаясь» в залив, волны своими гребнями поворачивают в зоны, закрытые для прямого прохода. При этом высота их уменьшается (но может вырасти при подходе к мелководью), а направление распространения изменяется более чем на 90°.

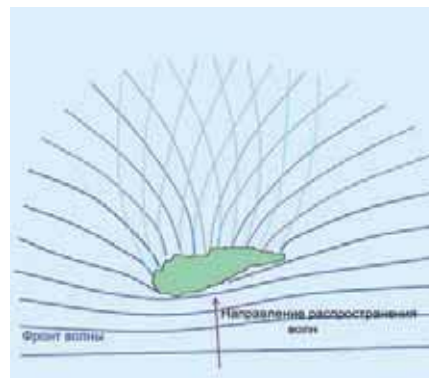


Схема огибания волнами острова. Подходя к острову единым фронтом, волны по мере его обтекания с двух сторон начинают двигаться встречными фронтами.

* Кейпроллер – гороподобная одиночная волна, волна-убийца

скорости ветра и его продолжительности, глубины акватории и расстояния до ближайшего берега со стороны, откуда дует ветер. Например, для открытой части Онежского озера, площадь акватории которого велика, а глубины значительны, характерны ветровые волны высотой около 2,5 м. Максимальная высота волн, отмеченная при скорости ветра 12–13 м/с, в октябре и ноябре 1964 г. достигала 4,3–4,7 м. Высоты 4 м достигают ветровые волны, например, в Кременчугском водохранилище, где на их развитие оказывает влияние размер акватории и ориентация водохранилища (с северо-запада на юго-восток) по линии наибольших скоростей ветра.

Очевидно, что волнение вблизи берегов зависит от того, с берега или на берег дует ветер. Учет этого обстоятельства помогает правильно проложить маршрут, пройдя в сильный ветер по тихой воде под берегом. Планируя швартовки, якорные стоянки, проход узкостей, судоводителю также следует продумать действия как при существующем волнении, так и при возникновении волн с наиболее опасного направления в случае изменения ветра.

Из школьного курса физики мы знаем, что для волновых процессов характерны такие явления, как дифракция, рефракция и интерференция. На примере ветровых волн эти процессы вполне наглядны. Дифракция проявляется при огибании волной препятствий, она не зависит от глубины, это просто поворот гребня волны в зону, защищенную от волнения. Рефракция — это искривление фронта волны при переходе под углом с одной глубины на другую. Мы все замечали, что подходя к берегу с любого направления, волны обрушиваются на него почти перпендикулярно. Это происходит потому, что ближний к берегу край волны тормозится на мелководье сильнее, чем край дальний, и фронт волны начинает как бы разворачиваться параллельно берегу. С уменьшением скорости волны уменьшается ее длина и растет высота, что заканчивается обрушением волны на береговую линию. На фотографии поверхности моря, сделанной с самолета, видно, как волны после прохождения препятствий, как бы огибая их, изменяют первоначальное направление движения, ве-

рообразно распространяясь после прохождения пролива между берегом и островом. Из одной волновой гряды, подходящей к острову, за ним возникает интерференция двух накладывающихся друг на друга систем волн.

Подходя к берегу, волны могут отражаться от него. При этом угол падения будет равен углу отражения. Отраженные волны, совмещаясь с набегающими, усиливают или гасят их, создавая так называемую стоячую волну, или толчею.

Для судоводителя важны следующие свойства этих процессов. На подходе к изрезанному мысами и заливами берегу изменяется высота волны, возрастая перед мысами и немного уменьшаясь в заливах. Пройдя сужение между мысами, волноломами на входе в гавань, фронт волны изменяет направление движения, и высота ее снижается. Но в самом месте сужения, перед мысами, в узкостях высота волн, как правило, возрастает. При следовании в порт на попутном волнении важно помнить об увеличении высот волн у краев входа. Ситуацию могут осложнять волны, отраженные от берегов и создающие беспорядочную толчею в проливах и каналах, ведущих в гавань.

Для маломерного судна может быть опасна не абсолютная высота волны, а ее форма — крутизна, обрушивающийся гребень. Форма волны может зависеть от сочетания направлений ветра, вызывающего волнение, и наличия течения. Когда течение идет навстречу движению волны, оно замедляет ее бег, уменьшая тем самым кинетическую энергию. Чтобы сохранить энергию, волна должна стать выше, увеличивая тем самым долю своей потенциальной энергии. Увеличение высоты волны может достигать 50–100%, что ведет к значительному увеличению ее крутизны, особенно переднего склона. По крутизне волн можно судить о том, где течение достигает наибольшей силы. Относительно крутые и, возможно, обрушивающиеся волны могут означать или наличие более сильного течения, или, при том же течении, более сильный ветер, чем в прилегающих районах. Ветер, совпадающий по направлению с

течением в данном районе, снижает высоту волн и уменьшает их крутизну.

Ввиду существования огромного разнообразия типов и размеров маломерных судов сложно выработать



пригодные для всех рекомендации для плавания на волнении. Поэтому мы не имеем ввиду большие моторные яхты (например, типа «траулер») или, тем более, малые промысловые суда, для которых, как и для экипажей, — плавание в условиях повышенного волнения является обычной работой. Эта статья адресована, прежде всего, водителям моторных маломерных судов, о которых можно сказать, что скорость — основной фактор безопасности в плавании. Чем быстрее судно, тем меньше риск оказаться в штормовых условиях.

От скорости движения катера и курса относительно волн зависит не только комфорт, но и безопасность судна. Быстроходное глиссирующее судно способно двигаться значительно быстрее волн, но при увеличении размеров волны, преодолев ее гребень, катер падает в ложбину, что сопровождается большими динамическими нагрузками и может вызвать водотечность и разрушение корпуса или сорвать с фундаментов и креплений штатное оборудование, привести к травмированию находящихся на борту людей. Аналогичные явления возникают и при движении, иногда даже с совсем небольшой скоростью, против волны.

Во время шторма гребень волны движется с большой скоростью, в то время как вода у подошвы волны горизонтально фактически не перемещается. При движении судна со скоростью волны на попутном волнении небольшое мелкоосидающее судно несется, подхваченное гребнем, пока какая-либо

его часть не наткнется на неподвижную воду. При этом, а также при ударе волны в корму возможна ситуация, называемая в яхтинге бродчингом. Судно самопроизвольно совершает резкий поворот к ветру, удержать его рулем на курсе не удастся. При этом возникает большая вероятность опрокидывания. Следует отметить, что на ходу глиссирующее моторное судно приобретает дополнительную остойчивость за счет динамических сил поддержания. Однако на малых скоростях и при больших углах крена динамическая остойчивость выражена слабее, поэтому следует избегать большого крена на волнении.

Тактика плавания на волнении зависит как от параметров самого волнения, так и от данных вашего судна. Это может быть следование своим курсом, если позволяют условия, или плавание галсами по наиболее безопасному курсу относительно волны, или штормование, в случае внезапного и значительного усиления волнения, не позволяющего следовать в нужном направлении. При штормовании «носом на волну» стараются, немного уваливаясь, поддерживать скорость, достаточную для управления судном, встречая волну скулой. Кстати, иногда безопаснее дрейфовать в море, чем уходить в убежище к подветренному берегу. Подходы к берегу могут быть очень бурными.

Если ваше судно потеряло ход во время плавания при значительном волнении, следует прежде всего избежать опрокидывания, что наиболее вероятно при положении лагом к волне. Для удержания судна носом (или кормой, в крайнем случае) на волну можно вытравить в воду на всю длину цепи якорь или любой трос, имеющийся на борту. В качестве плавучего якоря можно использовать привязанное к швартову ведро. Если у вас установлен подвесной двигатель или угловая колонка, на дрейф можно оказывать некоторое влияние, изменяя их угол наклона. Возможно, стоит попытаться соорудить аварийный парус из подручного материала.

Во всех случаях, особенно при выходе на открытую палубу – например, на бак для отдачи якоря – следует, в первую очередь, подумать о безопасном завершении начатого действия.

К сожалению, все эти меры могут



На фотографии видны волны, подходящие к берегу и отразившиеся от него. Эффект отражения значительно усиливается при резком подъеме берега, в том числе у набережных или причалов.

не дать желаемого результата. И тогда единственным способом благополучного завершения вашего приключения может стать подача сигнала бедствия. Для этого используют радиостанцию, пиротехнику и даже мобильный телефон при условии, что вам удалось сохранить их в работоспособном состоянии.

Опытные яхтсмены говорят, что качка может нравиться только любителям плавать вокруг буйка. Качка, являясь неизбежным следствием плавания по взволнованной водной поверхности, может доставить неприятности и при слабом волнении, а при его усилении возможно возникновение угрозы безопасности судна и экипажа. В рассказах поморов о плаваниях по суровым северным морям упоминается, что в сильный шторм поморским женкам для прекращения паники надевали мешок на голову. Не каждый член вашего экипажа согласится с таким успокоительным средством, поэтому к плаванию при сильном волнении лучше подготовиться заранее.

Отходя от причала, планируя более или менее продолжительное плавание, следует знать прогноз погоды. Интересуясь прогнозами погоды, в большинстве случаев можно избежать встречи со штормом. Наблюдая за местными признаками ее изменения – силой ветра,

волнением, атмосферным давлением, состоянием неба – вы будете более подготовлены к возможным трудностям.

На некоторые мероприятия, важные, вообще говоря, для подготовки любого судна к навигации, стоит обратить особое внимание на особенности плавания в условиях сильного волнения или шторма.

Прежде всего, это работа двигателей. Наиболее частой проблемой возникающей при качке, является прекращение подачи топлива к двигателям. Причиной обычно бывает перемешивание топлива и осадка, а, возможно, и воды, накапливающихся в топливных баках. Образующаяся при этом суспензия засоряет фильтры и даже топливопроводы. Для предотвращения этого следует контролировать наличие осадка и воды в фильтрах и отстойниках и регулярно очищать их, проверять чистоту топливных емкостей. Внимательно относиться к качеству топлива, которым вы заправляете ваше судно. Для ликвидации возникшей неисправности вы должны располагать необходимым инструментом и запасными частями, например, фильтрами, для ее устранения.

При плавании на волнении вероятно попадание воды в корпус судна. Это может быть и следствием захлестывания волной, и результатом повреждения корпуса. И, несмотря на существующее мнение, что лучшая помпа – это ведро в руках испуганного человека, следует подготовить и проверить работу водотливных средств. В том числе, наличие этого самого ведра или черпака. Стоит учесть, что главная причина отказа в работе помп и осушительных насосов – засорение приемных патрубков и фильтров на входе плавающим в трюмах мусором.

Будем полагать, что в обычных условиях у вас в трюме, под сланями и пайолами чистота и порядок. Чтобы сохранить его и в условиях штормового плавания, следует продумать размещение и закрепление всех припасов и оборудования на судне. Нагрузки, возникающие при ударах волн, могут угрожать даже креплению штатного оборудования и целостности судовой мебели, а летающий по каюте, как камешек в погремушке, телевизор реально опасен для экипажа. При большом крене

появляется опасность смещения незакрепленных тяжелых предметов и оборудования — аккумуляторов, припасов, инструмента. Все, что может сместиться, при качке непременно сместится.

Следует обратить внимание на надежность закрытия иллюминаторов, люков, дверей. При подготовке сложных плаваний надо предусмотреть варианты аварийного ремонта выбитых стекол и люков.

Задумаемся о надежности лееров и релингов. Усилие, возникающее при падении человека на стойку ограждения, настолько велико, что никогда не следует считать ее абсолютно надежной. И если вы предполагаете плавание в штормовом море, стоит подумать о дополнительных, штормовых леерах.

Из опыта дальних яхтенных плаваний можно заключить, что большая часть падений человека за борт в штормовых условиях случалась не при работе на палубе или несении вахты на

руле, а в момент приема или передачи вахты или когда человек ненадолго выходил на палубу либо в кокпит, например, чтобы проветриться, страдая морской болезнью. На плавающих через океан яхтах это может объясняться тем, что в такие моменты страховочный пояс яхтсмана оказывается не пристегнут к соответствующему креплению. К сожалению, трагические происшествия в таких ситуациях случаются и в ходе совсем не дальних и, вроде бы, не экстремальных, плаваний. Из сказанного можно сделать вывод, что при ходе на волнении судоводитель маломерного судна должен особенно внимательно отслеживать все перемещения людей вне закрытых помещений.

В условиях шторма для спасения оказавшегося за бортом человека важнейшей задачей будет наблюдение за упавшим, так как любой предмет даже днем может затеряться среди волн через считанные мгновения. Решающую роль в

этом случае может сыграть светящийся или свето-дымный буй, отмечающий место падения. Следует быть готовым к тому, что подъем на борт упавшего в воду человека в штормовых условиях окажется очень не легким делом. В промокшей штормовой одежде его вес значительно увеличивается, и хорошо, если у вас есть возможность использовать забортный трап.

Условия работы судоводителя в условиях повышенного волнения характеризуются ухудшенной видимостью, возможными из-за качки нарушениями в работе радионавигационной аппаратуры или даже ее поломками, повышенной утомляемостью.

Перефразируя известную мудрость, можно сказать: хочешь штиля, готовься к шторму. Никто не ищет бурю, но все, рано или поздно, в шторм попадают. И успешно пройти это испытание будет легче тем, кто подготовил к нему себя и свое судно.

М 651 770 000

MASTER
ALUMINIUM BOATS

№1 в России
с 1992 года

М 410 156 000	М 440 99 000	М 500 242 000
М 510 358 000	М 540 433 000	М 600 250 000

Рекомендованные розничные цены в СПб, без учета стоимости доставки. Просьба уточнять цены у дилеров.

- Санкт-Петербург
«МЕРКУРИЙ-ТРЕЙДИНГ»
(812) 321-61-03 www.masterboat.ru
«YAMAHA-ЦЕНТР»
(812) 647-03-64 www.petroset.ru
- Москва
«КАТЕРА. ПОДКИ. МОТОРЫ»
(495) 73-966-73, (495) 364-04-70
www.mtlandr.ru
- Астрахань
ТД «САФАРИ»
(8512) 38-00-00, (8512) 36-35-65
- Волгоград
«ВОЛГА ФИШ»
(8442) 288-043
«7 ФУТОВ»
(8442) 98-22-36
- Ижевск
«РЫБАЦКИЙ ОСТРОВ»
(3412) 447-976, (3412) 407-016
- Киров
«ТЕХНОМИР»
(8332) 568-189
- Красноярск
«КРАБ»
(391) 244-91-48, 265-39-73, (391) 236-97-98
www.krab.su
- Петрозаводск
«ТЕХНО-ТОМ»
(8142) 780-215
- Петропавловск-Камчатский
«МОТОЦЕНТР»
(4152) 268-100 www.moto.kvartal-center.ru
- Псков
«НАСТОЯЩИЙ АВТОСЕРВИС»
(8112) 725-012
- Ростов-на-Дону
«ПАТРИОТ»
(8632) 260-728, (8632) 613-643
www.stk-patriot.ru
- Сыктывкар
«АКТИВ»
(8212) 31-09-45, (8212) 31-09-45
- Уфа
«РЫБАЧЬЕ С НАМИ»
(3472) 787-858, (3472) 745-999
www.mercury-lakor.com
- Чебоксары
J.S. Motors (8352) 45-14-84
- Челябинск
«МИР УВЛЕЧЕНИЙ»
(351) 262-8585

Алексей Бэр

Барические ямы и «грозовые носы»

Сегодня мы поговорим об измерительных приборах в метеорологии – в частности, о самописцах, в том числе о таком необходимом морякам, как барограф. Что означают его показания, можно ли использовать их в прогнозе, зачем синоптик, если есть барограф...

Измерения метеовеличин

В метеорологии важное место занимают измерения метеорологических величин (субстанций), благодаря которым, собственно, и становится возможен прогноз погоды. Для прогноза необходимы измерения давления, скорости и направления ветра, температуры, влажности, количества осадков, метеорологической дальности видимости, высоты облаков, а также давления и ветра на высотах. Главную роль играют те измерения, которые позволяют получить четкие представления о пространственном распределении данной субстанции, построить так называемое поле давления и температуры.

Измерение метеорологических величин на метеостанции проводятся по строгим правилам, в соответствии со специальным Наставлением по метеорологическим наблюдениям. К примеру, термометры не должны находиться нигде иначе, как на высоте 2 м в специальной деревянной будке. Будка – она называется психрометрической – сделана из реек, через которые проходит воздух, окрашена в белый цвет. Это позволяет предохранить термометр не только от прямой, но и от рассеянной солнечной радиации. В той же будке, что и обычный (сухой) термометр, находится еще несколько термометров: смоченный – термометр с привязанной к нему батистовой тряпочкой, смоченной в воде, по разности температур с которым определяется влажность (пара этих термометров – измеритель влажности – психро-

метр); минимальный и максимальный, по которым определяется самая низкая за ночь и самая высокая за день температура.

В той же будке находится и пара самописцев – температуры и относительной влажности: термограф и гигрограф.

Посреди площадки стоит мачта с датчиками направления и скорости ветра – подсоединенный к измерителю флюгер на высоте 5 м. Также на площадке находится еще ряд приборов: почвенные термометры, измеритель количества осадков – осадкомер и записывающий осадки прибор – плювиограф, а еще часто ряд дополнительных приборов – актинометрических, измеряющих солнечную радиацию, измеритель высоты облачности и иногда дальности видимости.

Оборудованная метеорологическая площадка должна располагаться в отдалении от деревьев и строений и соответствовать еще ряду правил. А вот измеритель и самописец давления – барометр и барограф – находятся внутри метеостанции. Наблюдениями за погодой – снятием показаний с приборов и визуальными наблюдениями за формой (а часто и высотой) облаков, видимостью – занимается метеонаблюдатель. Именно его данные поступают в метеорологический центр, где наносятся на приземную карту погоды, которая, наряду с высотными картами, составляемыми по данным радиозондирования, и используется синоптиком для составления прогноза погоды.

Самописцы

Остановимся особо на самописцах. Все метеорологические самописцы имеют сходное устройство: барабан, на который закреплена специально разлинованная бумага, вращается, движимый обычным пружинным заводным часовым механизмом. А подвижное, перемещающееся вдоль его оси перо, смоченное чернилами, оставляет на вращающемся барабане линию. Перо поднимается вместе с увеличением метеовеличины и опускается с уменьшением, рисуя волнистую линию-график, по которому можно установить значение величины в каждый момент и, если что, подкорректировать данные непосредственных наблюдений. Наблюдения в срок гораздо более точные (датчики самописцев не так выверены и точны), но непрерывную картину дает только самописец: термограф, гигрограф, барограф. Особенно устроен плювиограф – прибор, фиксирующий осадки и их интенсивность, легко рассчитываемую по его показаниям. Барограф обрабатывается и выставляется раз в неделю, а плювиограф, термограф и гигрограф – каждый день. На них, по сути, – график функции измеряемой метеовеличины от времени.

Барограф и смысл его показаний

Известно, что по показаниям барометра моряки могут сделать свой прогноз относительно ухудшения погоды. Сейчас на судах всегда имеется барограф. Почему падение давления, которое иллюстрирует этот прибор, часто является верным предвестником



ухудшения погоды: резкого, порывистого ветра, осадков – шторма? Дело в том, что падение давления означает либо приближение циклона (области низкого давления; чем резче падение, тем быстрее приближается циклон), который несет с собою фронт с соответствующими явлениями: осадками, сильным порывистым ветром, часто грозами, либо углубление циклона, уже определяющего погоду, либо разрушение антициклона. Все эти случаи, особенно первый, характеризуются ухудшением погоды, но это связано не с самим фактом понижения давления, а именно с общей синоптической обстановкой.

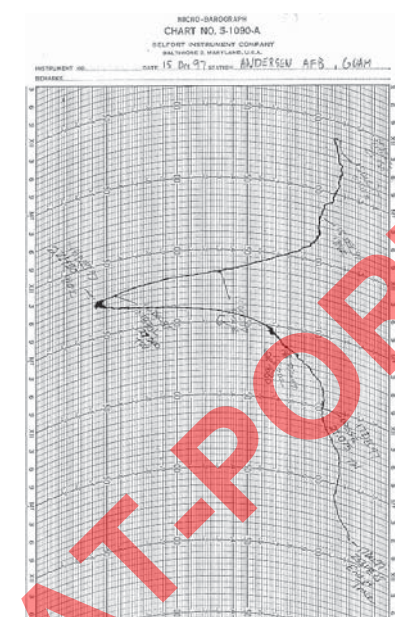
Однако погода не всегда резко ухудшается, если давление падает. Например, в упомянутом уже случае разрушения антициклона характерная для него погода может сохраняться еще долго: безоблачная, тихая, со стабильным и четким суточным ходом температуры. То же (стабильная ситуация) может происходить и в случае углубляющегося малоподвижного циклона. В нем может быть облачно и дождливо, но каких-либо резких перемен может не происходить.

На приземной карте погоды синоптик проводит пунктиром изаллобары – линии равного изменения давления за последние три часа, по которым ясна так называемая барическая тенденция, то есть видно, как развиваются барические образования – циклоны и антициклоны. Это очень важный в прогнозе момент, поэтому центры падения давления обозначаются красной буквой «П», с указанием того, насколько оно там упало за последние три часа, а роста – синей «Р», с указанием величины роста. Если давление падает при том, что, допустим, циклон малоподвижен или даже отходит, это свидетельствует о его развитии – углублении. Фронты в таком циклоне будут нести обильные осадки из постоянно образующейся на них облачности. Также синоптик получает отмеченный характер барической тенденции, каким образом менялось давление за последние три часа: плавно, резко, скачкообразно и т.д. – это показано символической линией на наноске погоды в пункте.

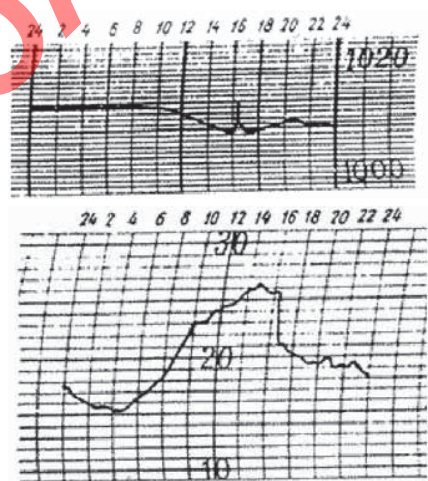
Рост давления, как правильно за-



Так выглядит классический барограф с часовым механизмом и самописцем



Лента барографа



Гроза на барографе («грозовой нос») и термографе

метили моряки еще в незапамятные времена, обычно означает улучшение погоды, ослабление бури. Это обусловлено тем, что или отходит циклон, или он заполняется; также это может означать усиление антициклона – впро-

чем, обычно и без того определяющего хорошую погоду.

Прогностическая ценность барографа

Интересное явление происходит во время грозы: давление резко подскакивает в месте, где она случается, иной раз миллибара на 2–3, а потом возвращается к прежнему значению. На графике барографа такое явление отражается небольшой, но четкой зазубриной и называется «грозовым носом» (по форме зазубрины). После этого локального скачка ход давления приходит в норму и зависит уже от синоптической ситуации в целом, траектории циклонов и антициклонов и фазой их развития, о которых говорилось выше.

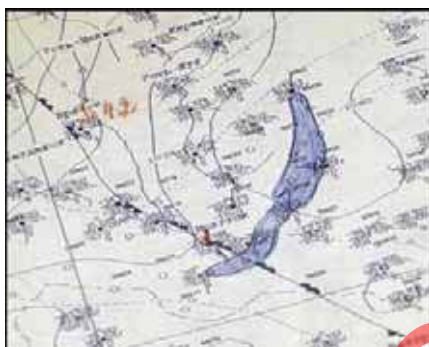
Иногда тенденция изменения давления меняется после прохождения фронта. Рост давления после теплого (всегда впереди холодного) фронта характерен для заполняющегося циклона, находящегося на фронтальной системе, падение – для углубляющегося. К слову, «странные» термины для обозначения развития циклона «заполнение» и «углубление» связаны с тем, что циклон – это как бы барическая яма. Ее можно заполнить и углубить, только в яме этой – давление, а не песок.

Следует иметь в виду, что штормовой ветер вовсе не всегда связан с прохождением фронта и резким падением давления при этом. Очень часто это бывает и при стабильной ситуации, когда пункт находится в месте с большим горизонтальным градиентом давления (т. е. давление на территории меняется резко), что выглядит на карте как близко расположенные изобары (линии равного давления) или, как синоптики говорят, густые изобары. Резкий перепад давления по территории и есть главная причина ветра.

Так, сильный ветер часто бывает на периферии антициклона или в теплом секторе циклона, т. е. между прошедшим теплым и надвигающимся холодным фронтом. Отметим также, что прохождение фронта сопровождается грозой, шквалом и иногда градом, но далеко не всегда эти явления сопутствуют фронту. Чаше всего выраженное падение давления наблюдается перед теплым фронтом (приближаю-

Формы облаков			Коды облаков в шифре		W	A
Сг	См	Сл	А	В		
Сг низотропа	См слоистая	Сл слоистая	0	0	0	0
Сг кучевая	Ас перистая	Сл слоистая	1	1	1	1
Сг массивная кучевая	Ас перистая	Сл слоистая	2	2	2	2
Сб кучевая	Ас перистая	Сл слоистая	3	3	3	3
Сс слоистая	Ас перистая	Сл слоистая	4	4	4	4
Сс слоистая	Ас перистая	Сл слоистая	5	5	5	5
Сс слоистая	Ас перистая	Сл слоистая	6	6	6	6
Сс слоистая	Ас перистая	Сл слоистая	7	7	7	7
Сс слоистая	Ас перистая	Сл слоистая	8	8	8	8
Сс слоистая	Ас перистая	Сл слоистая	9	9	9	9
Сс слоистая	Ас перистая	Сл слоистая	0	0	0	0

Условные обозначения на метеокартах;
в последней колонке – характеристики
барической тенденции



Центр падения давления на синоптической карте



Барографическую кривую можно вызвать на экран некоторых навигаторов GPS (например, «Garmin 60»), домашних электронных метеостанций и даже наручных часов. Найти графики изменения погодных условий можно и в Интернете – в частности, на сайте www.realmeteo.ru, где отображается текущая и прошедшая погода почти в двадцати городах страны.



щемся циклоном), но такой фронт в большинстве случаев характеризуется сплошной облачностью и обложными осадками, т.е. продолжительными, но средней интенсивности, без гроз и других явлений, связанных с кучево-дождевыми, а не слоисто-дождевыми облаками. А опасные конвективные – связанные с резким подъемом теплого воздуха – явления, как то шквалы, ливни, грозы и град, чаще бывают на холодных фронтах, которые гораздо менее однозначно характеризуются падением давления перед ними.

Из сказанного ясно, что прогнозистический потенциал простого наблюдения за барографом, а тем более за барометром, весьма скромнен. Такие

наблюдения могут дать верное понятие о приближающемся изменении погоды, опасном явлении, но далеко не всегда. Вообще, составлять серьезные, научно обоснованные и надежные прогнозы нельзя ни по отдельным наблюдениям, ни по измерениям, ни по показаниям самописцев. Только анализ погоды на картах у земли и на высотах, охватывающих всю территорию и показывающих историю развития синоптической обстановки в целом, дает синоптику такую возможность. Вот почему любые приборы могут сориентировать того, кто ими пользуется, но дать ответ, действительно ли будет шторм или просто станет чуть облачнее и когда это случится, они не могут.

САМЫЙ КРУПНЫЙ В РОССИИ ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН МОРСКИХ ТОВАРОВ

www.moreman.ru



- Более 7000 наименований со склада в Москве
- Исчерпывающие технические описания
- Удобная процедура выбора и заказа товаров
- Всегда свежая on-line информация о ценах и наличии товаров
- Послепродажная поддержка и консультирование
- Накопительная система скидок (до 20%)
- Доставка по всей территории России

Наши поставщики:

Zodiac Mercury Teleflex Yamaha Scoprega International Attwood Catenificio Rigamonti Bennett Matromarine Garelick Kohler Ceredi C-Map Guest Dubarry Marinco H.O. Sports Optronics Hyperlyte GoTop Golight HandimanMarine Todd StarBrite Moeller Jeantex Lewmar Furuno Majoni Garmin Marco Raymarine Sierra Minn Kota Monteisola Corde Interphase Nawa Osculati Piranha Sumar Quick Secumar TMC Seiwa Volanti Luisi Sika marine Vetus Waeco Sonnenschein



ПОКУПАЙТЕ ЕЩЕ ДЕШЕВЛЕ !

Компания МОРЕМАН желает подарить Вам, как читателю журнала, свою дисконтную карту. С ее помощью Вы сможете приобретать в магазинах МОРЕМАН разнообразные товары со скидкой. Карта является именной и накопительной. Для ее получения и активации Вам необходимо вырезать этот купон и предъявить его в одном из наших магазинов до осуществления покупки. Размер скидки варьируется в зависимости от вида товара и от суммы покупок, сделанных с использованием карты в разное время.

Подробности о порядке применения карты Вы можете узнать, посетив любой из магазинов сети МОРЕМАН, либо его интернет-магазин www.moreman.ru.

(495) 921-3362
www.moreman.ru



КЛУБ
ПОСТОЯННЫХ
ПОКУПАТЕЛЕЙ

МОРЕМАН

СЕТЬ МАГАЗИНОВ МОРСКИХ ТОВАРОВ

КАМЕЛЕК ДЛЯ ЯХТЫ:

Владимир Маляренко



МЕСТНЫЕ ОТОПИТЕЛИ НА ЖИДКОМ ТОПЛИВЕ

Продолжение. Начало см. в «КиЯ» № 224 и 225.

Для отопления на маломерных судах применяются три вида жидкого топлива: сжиженный нефтяной газ (пропан, пропан-бутан), дизельное топливо (солярка) или керосин.

Принимая решение о том, какой тип печи наиболее оптимален и на каком жидком топливе она будет работать, учитывают следующее:

- тип топлива, используемый для двигателя;
- тип топлива, используемый для камбузной плиты;
- доступность и цену топлива, возможность заправки в регионах, куда совершаются плавания, совместимость стандартов;
- продолжительность плаваний;
- регион и сезон плавания;
- возможность самостоятельного монтажа на лодке с соблюдением всех требований;
- простоту конструкции и надежность, возможность самостоятельного ремонта и обслуживания;
- безопасность эксплуатации;
- личные предпочтения.

Для начала советую посетить сайты производителей и ознакомиться с предлагаемым оборудованием и соответствующими инструкциями по монтажу и эксплуатации.

Газовые местные отопители

В последнее время сжиженный газ стал самым популярным видом топлива для камбузной плиты. Учитывая это, все большее число водномоторников, уже имеющих на лодке газовую плиту, решаются на использование имеющейся газовой системы, установ-

ливая газовую печку. По сравнению с другими видами топлива такая печка гораздо проще в эксплуатации — легкий и быстрый розжиг, топливо сгорает полностью, без каких-либо отходов, поэтому практически ничего не надо чистить. Она не выбрасывает через дымоход на палубу столько сажи и копоти, как другие типы жидкотопливных обогревателей, отсутствуют проблемы с задымлением салона при обратной тяге.

Кроме того, для такой печи необходима минимальная высота воздуха — всего 61 см (при этом палубный дефлектор дымохода — низкопрофильный), а для дизельной/керосиновой минимальная высота дымохода должна быть в два раза больше, к тому же и палубный дефлектор имеет высокий профиль, что может вызвать проблемы на некоторых лодках.

На данный момент практически монопольное положение на рынке яхтенных газовых отопителей занимает канадская фирма «Dickinson Marine Ltd.» вместе с подконтрольной ей фирмой «Sig Marine Ltd.».

Предлагаются две модели газовых отопителей, обе предназначенные для монтажа на переборку: «Cozy Cabin» с открытой топочной камерой, выпускаемая под маркой «Sig Marine», и модель «Newport» с закрытой топочной камерой, выпускаемая под марками «Dickinson» и «Sig Marine» в двух ти-

поразмерах — P9000 и P12000. Вся продукция — ручной сборки и производится в Канаде.

Отопитель «Cozy Cabin»

Эта печка уже достаточно давно присутствует на рынке. Раньше ее изготавливала канадская фирма «Forge 10» в исполнении для работы на керосине. Затем ее конструкцию переработали с расчетом на сжиженный газ. В настоящее время фирма «Forge 10» исключила этот отопитель из линейки своей продукции, и он выпускается под маркой «Sig Marine».

Отопитель «Cozy Cabin» (рис. 1) предназначен для работы на естественной тяге, т.е. воздух для горения он отбирает из каюты. У этого отопителя с точки зрения яхтсмена есть одно явное преимущество: он рассчитан на использование дымохода с наружным диаметром всего 1 дюйм (25.4 мм). То есть отверстие, которое нужно вырезать в палубе или крыше рубки для вывода дымохода наружу — минимальное (рис. 2). Для дымохода используется та же труба из нержавеющей стали, что и для изготовления релингов, и в комплект поставки дымоходная труба не входит. Правда, в этом заключается и недостаток конструкции — сечение дымохода (внутренним диаметром всего 23.2 мм) маловато для создания эффективной тяги, учитывая его возможные изгибы. Поскольку то-

почная камера у него негерметичная, продукты сгорания (водяные пары и углекислый газ) могут поступать в атмосферу каюты, поэтому в отопителе предусмотрена защитная функция автоматического перекрытия подачи газа на горелку при снижении содержания кислорода в каюте до 95%. Предусмотрен также газ-контроль (термопара), перекрывающий подачу газа при угасании пламени. Некоторые яхтсмены, установившие «Cozy Cabin», жалуются на избыток конденсата на внутренних поверхностях каюты при работе печки. Теплопроизводительность 1.8 кВт/ч тоже не всех устраивает. Для улучшения ситуации рекомендуется использовать направленный на печку 12-вольтовый переборочный вентилятор и при сильной влажности в каюте приоткрывать вентиляционные грибки, а также люки и иллюминаторы.

Тем не менее, несмотря на ряд недостатков, эта печка прочная и надежная, симпатично выглядит и отличается демократичной ценой.

Отопитель «Dickinson Newport»

Компактный и симпатичный газовый отопитель «Dickinson Newport» (и аналогичный ему под маркой «Sig Marine») отличается от вышеописанной печки «Cozy Cabin» закрытой конструкцией топочной камеры, соединенной коаксиальным воздуховодом («труба в трубе») с коаксиальным дымовым дефлектором. Сегодня это самая популярная газовая печка. Продукты сгорания выбрасываются по внутренней трубе, а воздух для горения поступает снаружи по внешней трубе гибкого коаксиального воздуховода. При этом холодный наружный воздух, контактируя с горячей стенкой внутренней трубы, подогревается. Та-

ким образом, воздух для горения не забирается из каюты и продукты сгорания не смогут попасть в воздух каюты, где установлен отопитель. Встроенный 12-вольтовый вентилятор (потребляет 0.17А) улучшает теплоотдачу в помещении, нагнетая воздух вниз к пайолу. Но печка может работать и без него, не потребляя энергию. Включение и выключение вентилятора ручное. Поджиг производится с помощью зажигалки для гриля при открытой дверце, так что первоначальное накопление несгоревшего газа исключается.

Выпускается газовая печка «Newport» двух типоразмеров — модель P9000 (рис. 3) и модель P12000 (рис. 4). Модель P9000 подойдет для лодок длиной 7–8 м, а P12000 — для лодок длиной 9–11 м.

Большое смотровое стекло создает каминный эффект, освещая каюту в ночное время. На режим каминного



Рис. 1. Газовый переборочный отопитель «Cozy Cabin». Материалы: нерж. сталь, латунь, бронза. Макс. теплопроизводительность — 1.8 кВт/ч. Расход топлива: 1 кг сжиженного газа хватает более чем на 7 ч работы. Габариты — 203×187×406 мм, размер чугунной эмалированной площадки для подогрева напитков/консервов — 102×127 мм. В комплект поставки входит палубный дымовой дефлектор. Диаметр входного газового штуцера — 3/8 дюйма (9.52 мм), наружная резьба.

Рис. 2. Газовый отопитель «Cozy Cabin», установленный в главной каюте парусной яхты, размещен максимально низко — для улучшения тяги и прогрева нижней части каюты. Внизу корпус не сильно разогревается, так что с обивкой дивана ничего не случится, а вот дымоход становится очень горячим, поэтому неплохо было бы поставить защитный поручень или трубу большего диаметра вокруг дымохода, чтобы не обжечься.



Рис. 3. Газовый отопитель «Dickinson Newport P9000», установленный в салоне катера «Hewes Craft Sea Runner 220», расположен ближе к пайолу в соответствии с рекомендациями. Над бардачком имеется поручень, чтобы в случае качки пассажир мог ухватиться за него, а не за горячий воздуховод. Теплопроизводительность без вентилятора — 0.84–1.17 кВт/ч, с вентилятором — 1.75–2.45 кВт/ч. Расход газа: 24-литрового баллона (10 кг) хватает на 100 ч работы на максимальном режиме и на 140 ч — в экономичном. Габариты — 213×138×350 мм. Монтажная глубина — 163 мм. Масса — 6.82 кг.



Рис. 4. Газовый переборочный отопитель «Dickinson Newport P12000» в интерьере каюты. Под столиком виден электрический тепловентилятор, который можно дополнительно включать во время стоянки у оборудованного электроснабжением причала. Теплопроизводительность: без вентилятора – 1,08–1,49 кВт/ч, с вентилятором – 2,16–3,1 кВт/ч. От 24-литрового баллона (10 кг) печка будет работать 78 ч на максимальном режиме и 110 ч – в экономичном. Габариты – 213×181×400 мм. Монтажная глубина – 200 мм. Масса – 9,1 кг.



Рис. 5. Защитное ограждение коаксиальной трубы газовой печки «Dickinson Newport»



Рис. 6. Коаксиальный дымоход отопителя «Dickinson Newport» на хардтопе каюта

пламени печка выходит через пять минут после розжига. Выбор максимального или экономичного режима горения мало влияет на высоту языков пламени. Однако в максимальном режиме печка потребляет на 40% больше топлива по сравнению с экономичным, производя на 40% больше тепла. При работе отопителя сильно разогревается только смотровое стекло и дымоход. Сам корпус остается теплым. Чтобы случайно не обжечься при качке на ходу судна фирма «Dickinson» предлагает установить защитное перфорированное ограждение дымохода (рис. 5).

В комплект поставки входят практически все элементы, необходимые для монтажа, включая теплоотражающий экран, коаксиальный дефлектор (рис. 6 и 7) и гибкий коаксиальный воздуховод длиной 71 см. Минимальный необходимый размер отверстия в палубе/крыше рубки – 75 мм. Печка отличается удобством монтажа и легкостью эксплуатации. Если нужно, гибкий воздуховод с дефлектором можно установить в стенке рубки под углом не только 45°, но и даже 90° (!), соблюдая все требования инструкции.

Совместимость стандартов

В Западной Европе и Америке под сжиженным нефтяным газом понимают очищенный газ пропан. В России же в качестве бытового нефтяного газа выпускается смесь пропан-бутана с довольно высоким содержанием паров воды. Предназначена она только в качестве бытового топлива, очистка его не производится. Такой газ для использования на лодке не годится.

А вот для заправки автомобилей у нас существует две марки сжиженного нефтяного газа (ГСН): ПА – пропан автомобильный и ПБА – пропан-бутан автомобильный. В условиях холодного климата (или зимой) в сжиженном газе, предназначенном для использования в качестве автомобильного топлива, должен преобладать пропан для лучшей испаряемости смеси: пропан остается в жидком состоянии при температуре ниже минус 42°С. Для бутана эта температура составляет минус 65°С. На газозаправочные станции согласно ГОСТ 27578–87, введенному с 1 июля 1988 г., поступает



Рис. 7. По правому борту на крыше рубки виден коаксиальный дымоход с дефлектором отопителя «Dickinson Newport» с опциональным ограждением и ветро/брызгозащитным щитком



Рис. 8. Специальный рундук-контейнер для одного газового баллона системы газоснабжения, установленный в кокпите (фирма «Trident», США)

сжиженный нефтяной газ двух марок: летний ГТБА – пропан-бутан автомобильный с содержанием 50±10% пропана (остальное – бутан) и зимний ПА – пропан автомобильный с содержанием 90±10% пропана. Такой зимний ПА лучше всего подходит для использования в качестве топлива для газовой печки.

Сжиженный газ также относительно дорогой, особенно в Европе, и хотя он продается повсюду в мире, на него нет единых стандартов: качество, состав, баллоны и соединительные размеры редукторов, шлангов и фитингов в разных странах отличаются. Во многих странах заправляют только «свои» баллоны, которые изготавливаются из разных материалов соответственно тамошним спецификациям, и в основном практикуется не заправка, а обмен. Из-за этого на лодках часто можно встретить три-четыре разных типа газовых баллонов. Поэтому, отправляясь в круиз, необходимо вы-



Рис. 9. Самодельный рундук на два газовых баллона. Корпус – из старого морозильного ларя.



Рис. 10. Алюминиевый газовый баллон установлен на площадке для купания между основным транцем катера и вынесенным приварным транцем для двух подвесных моторов и крепится эластичным ремнем. На транце закреплен газовый редуктор и поставлен сальник газового шланга

яснить возможность заправки газом. Иначе придется покупать на месте новые газовые баллоны или же купить газ в одном баллоне и перелить его в свой, используя специальный переходник. Но это потенциально опасная операция, и во многих странах она запрещена. Кстати, сейчас многие, например, норвежская фирма «Ragasco», переходят на газовые баллоны из композитного материала — они прозрачны, так что можно видеть, сколько газа осталось в баллоне и кроме того, в два раза легче стальных и отличаются коррозионной стойкостью в морских условиях.

Безопасность газовой системы

Однако, несмотря на все свои преимущества, использование пропана имеет много недостатков. Во-первых, в условиях лодки газ представляет большую потенциальную опасность: он раза в полтора тяжелее воздуха и в случае утечек стекает в самую низкую

точку на судне, постепенно накапливается там и только ждет случайной искры, чтобы взорваться и снести палубу, а вместе с ней все и вся, что находится под ней: вот почему газ так неприятно пахнет. В него специально добавляют имеющие запах добавки-одоранты, чтобы утечку можно было сразу учуять.

Из-за повышенной опасности газа к газовым системам на маломерных судах предъявляются исключительно жесткие требования. В Европе действуют международный стандарт EN ISO 10239:2000 «Системы сжиженного нефтяного газа на маломерных судах» и Британский стандарт BS 5482, Part 3 (1999) «Нормы и правила проектирования и монтажа бытовых установок, использующих горение пропана и бутана. Часть 3. Установки для катеров, яхт и других судов». В США также действуют нормы и правила Американского Совета по катерам и яхтам ABYC.

Монтаж газовой системы должен быть выполнен в точном соответствии с жесткими правилами, и необходимы постоянный контроль работы системы и регулярная проверка системы на утечки. Важным для обеспечения безопасности являются установка, хранение и контроль состояния газового баллона (или баллонов), газовой арматуры и газовой магистрали на борту. Газовый баллон должен быть герметично изолирован от внутреннего пространства лодки и установлен в специальном рундуке-контейнере вместе с соответствующей газовой арматурой и приборами контроля системы. Газ из рундука с баллоном должен свободно стекать за борт (но при этом не должен стекать вблизи каких-либо отверстий, через которые он может попасть внутрь лодки). Если на лодке не предусмотрен штатный рундук для газовых баллонов, его можно приобрести или изготовить самостоятельно (рис. 8 и 9). Такой рундук обычно устанавливают в кокпите.

На небольших катерах можно упростить газовую систему, установив газовый баллон на площадке для купания, а остальную арматуру — на наружной стороне транца.

Проходящая по лодке газовая магистраль также представляет потенци-



Рис. 11. Щиток контроля яхтенной газовой системы (слева) фирмы «Trident», США, и щиток управления аккумуляторной системы электроснабжения (справа).



Рис. 12. Кобинированный газовый извещатель на пропан-бутан и СО. Питание — от бортовой 12-вольтовой сети, потребляемый ток — 120 мА. Фирма «Marine Care Ltd.», Великобритания. Габариты — 108×122×27 мм.

альную опасность, если произойдет ее повреждение или растрескивание. Если газовая магистраль проходит вблизи двигательного отсека, то на двигателе должна использоваться искро- и взрывобезопасное оборудование (генератор и т. п.), подобное тому, которое применяется на газовых двигателях.

На газовом баллоне, находящемся в рундуке, рекомендуется установить соленоидный отсечной вентиль, которым можно управлять вручную — открывая его при включении газового прибора и перекрывая, когда работа прибора не нужна. Очень удобно поставить внутри лодки — например, на камбузе — отдельный щиток для дистанционного управления соленоидным клапаном с красным светодиодным индикатором, сигнализирующим об открытом положении вентили на газовом баллоне (рис. 11).

В нижней части каюты на расстоянии 1.5–1.8 м от газового прибора должен быть установлен датчик газа.

Второй датчик газа нужно разместить в нижней части трюма. Датчик «учует» присутствие газа на лодке еще до того, как его концентрация станет взрывоопасной. В салоне лучше всего применить комбинированный извещатель, сигнализирующий о наличии в воздухе и пропана, и угарного газа (СО). Дело в том, что, хотя продуктами сгорания сжиженного газа обычно являются вода и углекислый газ, при недостатке кислорода (плохой вентиляции) может образовываться и смертельно опасный угарный газ (он может также проникать в каюту при ее недостаточной герметизации от работающего двигателя или генератора).

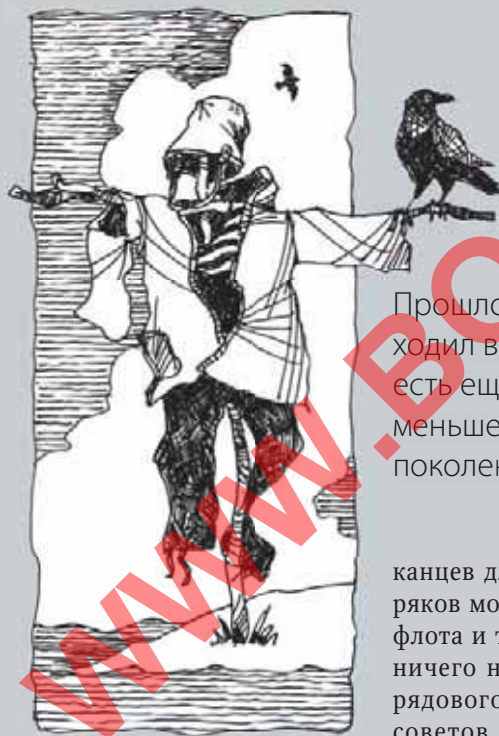
В газовой системе должен быть также установлен манометр, позволяющий легко и быстро обнаружить утечку при контрольной проверке си-

стемы. Контролировать утечку газа нужно как минимум при каждой смене газового баллона. Для этого следует подать газ в систему, открыв соленоидный вентиль на баллоне, и снять показание манометра. Затем закрыть соленоидный вентиль на баллоне и минут через 15 снова снять показание манометра. Если давление в системе упало — у вас утечка. Поищите ее с помощью мыльного раствора и немедленно устраните. Если давление не изменилось — все в порядке, система герметична. Учитывая огромную опасность возможного стекания газа в трюм, даже еженедельная проверка не может показаться чрезмерно частым мероприятием. В трюме желательно установить искробезопасный вытяжной электровентилятор. В принципе, если пропан все же каким-то образом проникнет внутрь

вашей лодки, вы можете его хоть ведром вычерпать, хоть ручной трюмной помпой откачать. Но эту работу вы будете выполнять, затаив дыхание от страха, что вот сейчас произойдет взрыв. Поэтому наличие в трюме вытяжного 12-вольтового электровентилятора — самое эффективное решение.

Выводы

По мнению многих яхтсменов, газовая печка — отличная вещь для тех, кто ходит в зоне умеренного климата, или для так называемых уикэндеров — «моряков на выходные». Для тех же, кто ходит в длительные круизы в высоких широтах, постоянно бегать с баллонами утомительно, и они предпочитают дизельные печки. Но об этом речь пойдет в следующем номере журнала.



Игорь Лагутин

Два слова об одежде, или У природы нет плохой погоды

Прошло время, когда на моторных лодках и небольших катерах народ ходил в ватниках, балониевых куртках и кирзовых сапогах. Конечно, есть еще любители «национального костюма», но их становится все меньше и меньше. А с приходом в мир «водных моторов» нового поколения старые традиции рушатся на глазах.

На самом деле в прежние годы было трудно что-нибудь приобрести из разряда «водно-моторной одежды» — отечественная промышленность кроме непрома-

канцев для «профи» (моряков морского и речного флота и т.д.) практически ничего не выпускала для рядового жителя Страны советов. Поэтому на вес золота ценились прорезиненные куртки, болотные сапоги и особенно зарубежные куртки и штаны (полукombineзоны) из синтетических материалов. Народ выкручивался, как мог.

Сегодня все намного проще: в магазинах есть

относительно приличный выбор «морской» одежды, среди которой можно подобрать себе хороший и сравнительно недорогой комплект для различных плаваний. Оставим сугубо яхтенную одежду яхтсменам и посмотрим, можно ли собрать универсальный комплект, уложившись при этом в приемлемую сумму.

Собственный опыт «эксплуатации» относительно недорогой одежды свиде-

тельствует о том, что иногда стоит немного переплатить, но купить специальную одежду.

Основу моего личного комплекта составляют следующие компоненты: куртка, полукombineзон производства фирмы «Baltic» и сапоги «MuckBoots». Преимущества куртки состоят в том, что она достаточно теплая, имеет много карманов и при этом может выполнять

Второй датчик газа нужно разместить в нижней части трюма. Датчик «учует» присутствие газа на лодке еще до того, как его концентрация станет взрывоопасной. В салоне лучше всего применить комбинированный извещатель, сигнализирующий о наличии в воздухе и пропана, и угарного газа (СО). Дело в том, что, хотя продуктами сгорания сжиженного газа обычно являются вода и углекислый газ, при недостатке кислорода (плохой вентиляции) может образовываться и смертельно опасный угарный газ (он может также проникать в каюту при ее недостаточной герметизации от работающего двигателя или генератора).

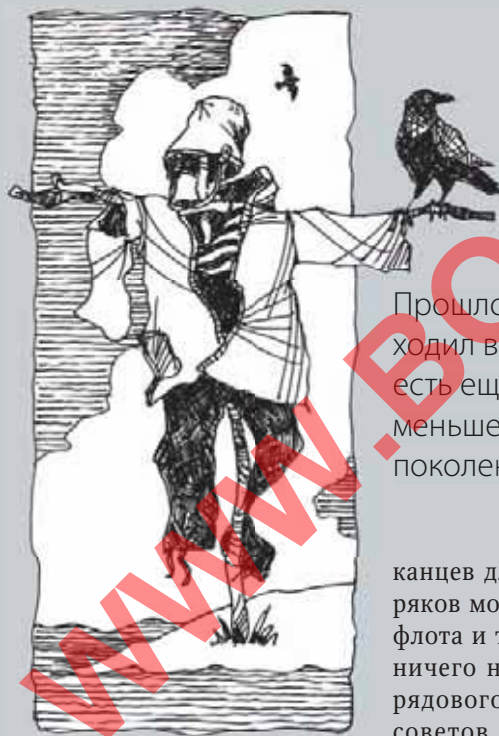
В газовой системе должен быть также установлен манометр, позволяющий легко и быстро обнаружить утечку при контрольной проверке си-

стемы. Контролировать утечку газа нужно как минимум при каждой смене газового баллона. Для этого следует подать газ в систему, открыв соленоидный вентиль на баллоне, и снять показание манометра. Затем закрыть соленоидный вентиль на баллоне и минут через 15 снова снять показание манометра. Если давление в системе упало — у вас утечка. Поищите ее с помощью мыльного раствора и немедленно устраните. Если давление не изменилось — все в порядке, система герметична. Учитывая огромную опасность возможного стекания газа в трюм, даже еженедельная проверка не может показаться чрезмерно частым мероприятием. В трюме желательно установить искробезопасный вытяжной электровентилятор. В принципе, если пропан все же каким-то образом проникнет внутрь

вашей лодки, вы можете его хоть ведром вычерпать, хоть ручной трюмной помпой откачать. Но эту работу вы будете выполнять, затаив дыхание от страха, что вот сейчас произойдет взрыв. Поэтому наличие в трюме вытяжного 12-вольтового электровентилятора — самое эффективное решение.

Выводы

По мнению многих яхтсменов, газовая печка — отличная вещь для тех, кто ходит в зоне умеренного климата, или для так называемых уикэндеров — «моряков на выходные». Для тех же, кто ходит в длительные круизы в высоких широтах, постоянно бегать с баллонами утомительно, и они предпочитают дизельные печки. Но об этом речь пойдет в следующем номере журнала.



Игорь Лагутин

Два слова об одежде, или У природы нет плохой погоды

Прошло время, когда на моторных лодках и небольших катерах народ ходил в ватниках, балониевых куртках и кирзовых сапогах. Конечно, есть еще любители «национального костюма», но их становится все меньше и меньше. А с приходом в мир «водных моторов» нового поколения старые традиции рушатся на глазах.

На самом деле в прежние годы было трудно что-нибудь приобрести из разряда «водно-моторной одежды» — отечественная промышленность кроме непрома-

канцев для «профи» (моряков морского и речного флота и т.д.) практически ничего не выпускала для рядового жителя Страны советов. Поэтому на вес золота ценились прорезиненные куртки, болотные сапоги и особенно зарубежные куртки и штаны (полукombineзоны) из синтетических материалов. Народ выкручивался, как мог.

Сегодня все намного проще: в магазинах есть

относительно приличный выбор «морской» одежды, среди которой можно подобрать себе хороший и сравнительно недорогой комплект для различных плаваний. Оставим сугубо яхтенную одежду яхтсменам и посмотрим, можно ли собрать универсальный комплект, уложившись при этом в приемлемую сумму.

Собственный опыт «эксплуатации» относительно недорогой одежды свиде-

тельствует о том, что иногда стоит немного переплатить, но купить специальную одежду.

Основу моего личного комплекта составляют следующие компоненты: куртка, полукombineзон производства фирмы «Baltic» и сапоги «MuckBoots». Преимущества куртки состоят в том, что она достаточно теплая, имеет много карманов и при этом может выполнять

функции поддерживающего жилета (50 Н), о чем свидетельствует соответствующий сертификат, пришитый к подкладке. Штаны плавающие, т.е. с нулевой плавучестью. Сапоги выполнены из специальной резины с голенищами, напоминающей неопрен, но с «дышащими» свойствами.

Наряду с базовым комплектом надо иметь хорошее белье, возможно «термобелье», которого в продаже более чем достаточно.

Мой личный комплект прослужил уже более четырех сезонов, поэтому можно сделать кое-какие выводы. Для людей, живущих в теплых краях, вероятно, указанные элементы костюма покажутся слишком теплыми для лета, но на Северо-Западе России, где в разгар лета на воде часто бывает температура в районе 12–18° С, да еще с ветерком, утепление не помешает. Этот комплект спасал в походах как на надувной лодке из ПВХ, так и на РИБе.

Перейдем к выводам. Первое, что хочется отметить, это то, что при ярком солнце и температуре воздуха выше 18° С и отсутствии ветра в куртке и комбинезоне уже жарко, особенно если при этом двигаться, пусть даже не слишком активно. Если есть ветер или лодка движется в режиме глиссирования, то при такой температуре в куртке, в полукомбинезоне и в сапогах вполне комфортно. При более высокой температуре стоит подумать об облегченной одежде. Но тут уже всплывает проблема спасательного жилета. Минимальная температура, при которой указанный комплект позволяет не испытывать дискомфорта, находясь



Особенности поддерживающей куртки «Baltic»



Сертификат соответствия европейским нормам 50N пришит к куртке и на сегодняшний день удовлетворяет требованиям ГИМС



Специальный ремешок, которым куртка фиксируется между ног, можно убрать в специальное отделение на задней части куртки



Карман для телефона. Если не погружаться в воду по пояс, то телефон останется сухим в большинстве случаев.

на воде длительное время, – от 0° до – 2–3° С. Правда, при этом использовалось хорошее нательное белье в виде «рыбацкого тельника», «толстовки с капюшоном» («кенгуруха») из хлопчатобумажной ткани, толстых носков и «треников» из толстого трикотажного хлопчатобумажного материала.

Второе: сапоги прошли несколько хороших тестов «с полным погружением».

В результате получились следующие результаты: при температуре воды 14° и воздуха 16° С комфортное плавание продолжалось более двух часов, т.е. ногам было тепло даже с водой в сапогах, при температуре около воды 10° и воздуха около 12° С во влажных сапогах (воду потом удалось вылить) дискомфорта я не испытывал до конца плавания. В простых резиновых сапо-

гах такого эффекта добиться невозможно.

Третье: к комплекту стоит добавить вязаную шапочку, возможно с «тинсулатой» (утеплителем, обладающим свойством пропускать влагу) и хорошим «виндстоппером» (противоветровым свойством), а также летние и осенние перчатки. При эксплуатации румпельного мотора пригодились велосипедные перчатки с «отрезан-



ными пальцами» и вставками из силикона, которые неплохо скрадывают мелкие вибрации, и рука долго не устает. Эти же «метенки» позволят также долгое время держаться за ручку, приклеенную к баллону надувной лодки или РИБа независимо от его формы. Перчатки стоит подбирать с таким расчетом, чтобы на их внутренней части было как можно меньше швов и вставок из материалов типа «искусственная кожа» (замша). Перчатки для более суровых условий могут быть неопреновыми. Если позволяют

средства, то лучше покупать яхтенные перчатки.

Два слова о том, почему целесообразно облачаться именно в куртку и полукомбинезон, а не в цельный «плавающий» комбинезон. Раздельный комплект, в отличие от него, более универсален (а значит, в нашем случае дешевле) и позволяет комбинировать различные варианты в зависимости от температуры воздуха, воды и других внешних условий. Комбинезон удобен и практичен тогда, когда приходится проводить на воде очень длительное время в сложных условиях.

Но хороший комбинезон стоит дорого.

Теперь – об охотничьих и рыбацких костюмах, которых нынче в продаже появилось достаточно много. Они подойдут не всем. Дело в том, что попытки приспособить охотничий/рыбацкий костюм средней стоимости для длительных походов по воде пока не дали положительного результата. Во-первых, они либо промокают, либо в них быстро потеешь даже на ветру. Возможно, есть удачные модели, но мы пока до них не добрались.

В плавании, безусловно, пригодятся и черные очки, поскольку солнце создает на воде много бликов. Для походов в южных районах очки можно выбирать, исходя из своего вкуса и толщины кошелька. А вот для

северных районов их подобрать сложнее, в частности, из-за того, что в прохладную погоду при сильном ветре и плотной облачности не всякие очки дадут нужный эффект. Надо хорошо подбирать цвет линз, причем отдельно для яркого солнца и для пасмурной погоды. Некоторые производители выпускают комплекты, в которые входят оправы и набор линз для разных условий.

Разумеется, каждый подходит к выбору одежды, исходя из каких-то своих соображений и условий обитания, однако некоторые советы данного повествования, возможно, помогут быстрее сориентироваться в подборе конкретных элементов комплекта. И не забывайте, что у природы нет плохой погоды...

Ориентировочные цены «деталей» сравнительно недорогого комплекта

Куртка «Baltic» (Bergen)	8290 руб.
Полукомбинезон «Baltic»	4200 руб.
Сапоги	2300 руб.
Шапка	300–500 руб.
Термобелье	от 400 руб.
Спортивные штаны из «х/б»	от 300 руб.
Тельняшка	от 200 руб.
Толстовка с капюшоном	от 500 руб.
Перчатки велосипедные с силиконовыми вставками	от 300 руб.
Очки	от 600 руб.
Очки с разными линзами	от 1800 руб.



Современные водометные движители серии **Kjet**

Высокое качество, доступная цена

www.jetmarine.ru sibeljm@jetmarine.ru

тел/факс: (495) 431 51 83 ЗАО «Сибел Джет Марин»

SIBEL JET MARINE

- Литые алюминиевые корпусные детали
- Коррозионно-стойкое покрытие МДО
- Импеллер из нержавеющей стали
- Защитная решетка
- Торцевое дейдвудное уплотнение
- Электрический следящий привод реверса
- Легкость управления на переднем и заднем ходах во всем диапазоне скоростей
- Простота монтажа на судне

Дмитрий Талин, Елена Шумкова, г. Новосибирск

Надувные спасательные средства



Окончание*

Надежность надувного спасательного средства обеспечивается выбором материала камеры плавучести, способа ее изготовления, рабочего тела (газа – наполнителя камеры) и системы газонаполнения (СГН).

Первым надувным плавучим средством, по-видимому, являются ассирийские подушки, изготовленные из шкур животных, надутых воздухом. Затем в 1825 г. англичанину Макинтошу удалось получить водонепроницаемые прорезиненные ткани. Главный компонент прорезиненной ткани – каучук. Но эти ткани при небольшом морозе (ниже -4°C) замерзали и трескались, а в жару каучук размягчался и стекал с ткани.

Чарльз Гудиер в 1839 г. нашел способ перевода мягкого пластического каучука в эластичную резину путем смешения его с серой и выдержки при определенной температуре, названной вулканизацией. Тогда появилась возможность получения прочных воздухопроницаемых прорезиненных тканей, не теряющих свойств при эксплуатации.

Наиболее распространенные в настоящее время спасательные жилеты ЖСН-85 (производства «Ярославрезинотехника») и авиационный АСЖ-63П (производства Уфимского завода эластомерных материалов, изделий и конструкций) выполнены из прорезиненного капрона с применением клеепрошивного метода при изготовлении герметичной надувной камеры плавучести. Этот материал не допускает

других методов соединения и герметизации и обладает низким сопротивлением к истиранию, низкой стойкостью к агрессивным средам и ионизирующему излучению. Достоинством является небольшая стоимость.

В настоящее время надувные спасательные средства изготавливают из тканей с различной плотностью основы и толщиной полимерного покрытия. Перспективными считаются полимерные покрытия из полихлорвинила (ПХВ), а также сплавов ПХВ и полиуретана; хайпалон и комбинации его с неопреном, полиуретан.

Синтетические ткани, покрытые ПХВ, в целом составляют группу материалов, называемых виниловыми полимерами, которые выпускаются под торговыми марками «Strogan», «Duratex», «Mirasol», «Valmex». Полихлорвинил в качестве покрытия для тканей значительно дешевле, нежели хайпалон или полиуретан. Покрытия из ПХВ обычно имеют достаточно высокое содержание пластификатора для придания изделию необходимой эластичности. Из-за потери пластификатора в процессе эксплуатации изделия покрытие из ПХВ теряет гибкость и начинает растрескиваться. Введение в раствор ПХВ добавки полиуретана (ПХВполиуретановый сплав) создает материал, имеющий лучшие характеристики.

Хайпалон и неопрен – синтетические материалы, выпускаемые только предприятиями концерна «Дюпон». У хайпалона хорошая и устойчивая репутация высококачественного покры-

тия для изготовления водонепроницаемых материалов. Неопрен хуже себя ведет как внешнее покрытие изделия, однако его легко склеивать, он прекрасно держит воздух и, что существенно, более дешев.

Наиболее часто встречающиеся сочетания слоев в этих материалах:

- слой хайпалона + слой неопрена + ткань + неопрен;
- смесь хайпалона с неопреном + ткань + смесь хайпалона с неопреном;
- хайпалон + ткань + неопрен.

К сожалению, этот материал нельзя сваривать, следовательно, он по сравнению с ПХВ менее технологичен при производстве, и на большую стоимость материала накладывается еще и удорожание производства.

Важное достоинство полиуретана как покрытия тканей – его высокая пористость, благодаря которой он легко соединяется с тканевой основой и легко клеится. Полиуретановые покрытия значительно превосходят аналоги из ПХВ и хайпалона по прочности на растяжение и по устойчивости к истиранию. Прочность полиуретана обеспечивает его устойчивость к царапинам и задирам.

Кроме выбора материала на надежность надувного плавсредства влияет способ выполнения швов при производстве изделия. Швы могут быть выполнены склеиванием встык с накладками, внахлест, вулканизацией, сваркой ультразвуком или токами высокой частоты (УВЧ). У всех упомянутых методов изготовления швов есть свои достоинства и свои недостатки.

Склеивание швов – старейший и наиболее распространенный способ

*Начало см. в № 226

соединения резино- и пластотканевых материалов. Химический состав клея обычно подбирают подобным склеиваемым материалам, потому место склеивания достаточно прочно и воздухопроницаемо. Современные клеи позволяют получать настолько прочные швы, что скорее сам материал протрется и износится, чем клееный шов.

Склеивание встык требует более аккуратной обрезки материала и разметки выкроек изделия, чтобы их швы пришлись в стык друг к другу, а не внахлест. Данный способ изготовления швов более сложен, однако результатом его будет привлекательное изделие, без утечек воздуха. Соединение внахлест склонно пропускать некоторое количество воздуха, поскольку пузырьки воздуха могли в свое время попасть в склеиваемые швы.

Материалы, покрытые ПВХ, не рекомендуются соединять методом склеивания, в этом случае используют вулканизацию или УВЧ-сварку. Оба эти способа как бы «растворяют» материал, который при остывании стыков становится единым целым. Швы получаются исключительно прочными, однако эти методы требуют дорогостоящего фабричного оборудования.

Следующим фактором, влияющим на надежность надувного аварийно-спасательного средства, является выбор рабочего тела камеры плавучести. В качестве источника рабочего тела можно рассмотреть

баллон со сжатым холодным газом либо газогенератор, в котором получают газообразные продукты горения твердого или жидкого топлива.

Из сжатых холодных газов, как уже сказано, наиболее распространены атмосферный воздух и углекислый газ. Используются также такие газы, как пропан, фреон и т.п. Применение фреона позволяет уменьшить объем и массу изделия, поскольку при расширении он увеличивает свой объем в 6000 раз. Гексафторид серы из-за пониженной диффузии молекул газа в течение длительного времени сохраняет первоначальное давление в камере плавучести. За исключением атмосферного воздуха, применение всех этих газов несколько противоречит п. 4.2.2.3 Кодекса ЛСА: «Спасательный плот должен надуваться нетоксичным газом».

Конечно, все зависит от концентрации. Известно, что 1%-ная концентрация углекислого газа (CO_2) вызывает сонливость, содержание CO_2 выше 2% может вызвать чувство тяжести в груди и (или) более частое и более глубокое дыхание, при 3%-ном содержании CO_2 во вдыхаемом воздухе частота дыхания удваивается относительно нормы и на уровнях концентрации выше 5% углекислый газ непосредственно ядовит. В то же время трудно представить

создание

таких концентраций на открытых водных пространствах от сравнительно небольших баллонов с жидкой углекислотой (механизм автоматического газозаполнения нагрудника спасательного надувного НСН включает баллончик емкостью 44 см³ под давлением до 200 атм; лодки ЛАС-5М-2 – 2,35 л; надувных плотов ПСН-6М и ПСН-10М – 4 и 6 л соответственно).

Баллоны с углекислотой – в настоящее время наиболее распространенный источник газа в системах газонаполнения спасательных жилетов и плотов, хотя им присущи некоторые недостатки. Так, в работе Д.А. Джонсона приведены данные испытаний 500 жилетов в течение года на малых судах: 20% их нельзя было надуть, когда были вытянуты кольца для надувания жилетов, часть неиспользованных жилетов могла надуться случайно во время этого периода, когда никто не дотрагивался до патрона углекислого газа. Кроме того, металлические пробки в условиях повышенной влажности на борту судна могут подвергаться коррозии. Нам эти результаты кажутся немного тенденциозными, но что-то они отражают! Кроме того, длительное хранение баллонов под давлением тоже не вызывает положительных эмоций.

Альтернативой может служить пороховой аккумулятор давления (ПАД) – твердотопливное энергетическое устройство (относится к классу газо-



генераторов), служащее для создания за короткое время необходимого давления в различных резервуарах и производственных системах, в том числе в системах мягкой посадки и средств аварийного спасения на воде.

Типовая конструкция ПАД включает корпус, состоящий из высокопрочной оболочки, днищ, соплового выпускного устройства и опорных элементов для заряда, сам твердотопливный заряд, воспламенитель и средства инициирования запуска

ПАД по сравнению с системами сжатого холодного газа имеют ряд преимуществ:

- быстрая, почти мгновенная генерация газа заданного состава и практически любого необходимого давления;
- компактность, меньшие (в 2–3 раза) массогабаритные характеристики, простота конструкции, отсутствие узлов, находящихся под давлением до момента срабатывания;
- постоянная готовность к работе без проведения каких-либо проверок и регламентных работ в течение всего срока эксплуатации;
- высокая надежность работы (> 0.9999);
- широкий температурный (от -50 до $+60^{\circ}\text{C}$) и влажностный диапазон применения, охватывающий все регионы Земли при гарантированном сроке служебной пригодности до 16–17 лет.

Кроме источника рабочего тела в состав системы газонаполнения входит пусковой механизм, в зависимости от исполнения которого системы газонаполнения могут быть как ручного (СГН), так и автоматического (САГН) действия (они надувают жилет при падении человека в воду за минимальное время).

С. Петроченковым и А. Шемаевым были проанализированы конструкции СГН отечественного и импортного производства для индивидуальных надувных спасательных средств, что позволило определить перспективные конструктивные и технологические решения баллонного источника рабочего тела.

Мембрана баллона пробивается пробойником в следующих режимах:

- при ручном пуске усилием не более 10 кгс;

– автоматически при попадании системы в воду, намокании и разрушении чувствительного элемента, удерживающего упругую силу пружины;

– рабочим телом для наполнения индивидуальных спасательных средств является либо сжатый газ в баллонах высокого давления, либо газ, образованный быстро испаряющейся жидкостью;

– под действием пружины пробойник прокалывает мембрану баллона со сжатым газом;

– пробойник приводится в действие при освобождении сдерживающей силы пружины чувствительным элементом вручную, пиротехническим зарядом, электроприводом и др.;

– в качестве чувствительного элемента используется водорастворимая бумага (обладающая в сухом состоянии достаточной прочностью и быстро теряющая это свойство при намокании), заглушка (бикарбонат натрия, соль, сахар и др.).

СГН позволяет наполнять жилет как автоматически при попадании человека в воду, так и принудительно путем рывка за пусковой шнур. При падении человека за борт вода растворяет фиксирующий состав, в результате освободившийся ударник под воздействием пусковой пружины бьет по игле, которая прокалывает мембрану баллона, и газ из баллона начинает поступать в камеру жилета. При принудительном наполнении жилета игла прокалывает мембрану баллона под воздействием пускового рычага, приводимого в действие человеком.

Кроме СГН на жилетах должна быть предусмотрена возможность подкачки камеры через трубку поддува, оснащенную односторонним клапаном. Это вызвано тем, что любой, даже самый герметичный, материал в той или иной степени проницаем для молекул газа, кроме того, давление в камере может изменяться при колебаниях температуры.

Поскольку жилеты до использования хранятся в сдутом и сложенном состоянии, схема укладки подбирается таким образом, чтобы СГН оказалась защищенной от случайного попадания влаги на пусковой элемент, что должно исключаться возможность

несанкционированного срабатывания системы.

К сожалению, СГН в России не производят, а их активация человеком, попавшим в воду в бессознательном состоянии, естественно, невозможна.

Нам кажется, что СГН надо производить, базируясь на новом принципе – на базе пороховых аккумуляторов давления, тем более что первые шаги в этом направлении уже сделаны.

После трагической гибели экипажа подводной лодки «Комсомолец» в 1989 г. остро встал вопрос о модернизации спасательных средств на подводных лодках. Существовавшие спасательные плоты, изготовленные из прорезиненной ткани и упакованные в контейнеры, для своего разворачивания требовали 10–15 мин., что недопустимо в холодной воде. Требовалась быстродействующая дистанционно управляемая установка выпуска спасательных плотов.

Такая установка была разработана на базе ПАД. Основным устройством, обеспечивающим выталкивание плота, явился пороховой аккумулятор давления, где в качестве энергоисточника используется низкотемпературное твердое топлива НДТ–ОМК. Он размещается в герметичном контейнере позиционно перед выталкивающей эластичной оболочкой и зачехленным спасательным плотом. По команде обеспечивается выброс плота в воду и автоматический запуск быстродействующего привода разворачивания плота от баллонов со сжатым газом, срабатывающих от чеки привода.

Запуск ПАД в составе спасательного комплекса обеспечивается дистанционно с приборов центрального поста, ходовой рубки или ключом пуска, расположенным непосредственно на контейнере. Газообразные продукты сгорания твердого топлива поступают в эластичную оболочку механизма выталкивания. Динамика наддува обеспечивает упругое наполнение оболочки и создает расчетное давление до 2 кгс/см^2 , обеспечивая необходимое суммарное осевое усилие на упакованный в чехол плот. Передняя крышка контейнера предварительно отстреливается пиропатронами по команде с блока управления.

Благодаря лабиринтной конструкции соплового тракта было исключено прямое воздействие истекающих струй продуктов горения топлива на поверхность эластичной прорезиненной оболочки, выталкивающей плот из контейнера. Температура горения топлива НДТ–ОМК – около 1300°C, принятыми мерами обеспечено снижение температуры газов на рабочей полости оболочки до 600°C в течение 1–1.2 с, что вполне приемлемо для материала оболочки.

ПАД в составе спасательного комплекса успешно прошел комплексные испытания на базе СПО «Арктика» (г. Северодвинск) и государственные испытания на подводной лодке «Гепард» в акватории Белого моря и принят в опытную эксплуатацию.

Разработчики утверждают, что созданная ими в рамках конверсионной программы конструкция аккумулятора давления может быть использована также для оснащения спасательными средствами надводных судов военного и гражданского назначения.

Однако термодинамический расчет состава и температуры продуктов горения топлива НДТ–ОМК показал, что в продуктах горения содержится 34% молекулярного водорода, 51.5% угарного газа, около 5% паров воды, около 6% азота и др. Основные компоненты – водород и угарный газ – не совсем подходящие рабочие тела для надувного спасательного средства. В последнее время предпочитают в качестве рабочего тела применять чи-

стый азот, как это делается в подушках безопасности автомобилей.

Прецедент создан, остается надеяться, что со временем появятся и спасательные жилеты, которые на воздухе будут мало отличаться от обычной одежды, а при попадании в воду за считанные доли секунды обеспечат необходимый объем плавучести. Но для этого, кроме технических, необходимо решить и ряд правовых проблем. Например, в качестве топлива в ПАД применяют или ядовитый азид натрия с весом заряда несколько десятков грамм, или нитроцеллюлозное низкотемпературное топливо (вес заряда 8–10 г). Для сравнения пороховой заряд из той же нитроцеллюлозы в патроне ПМ9Х18 имеет вес 0.25 г, а в популярном в России патроне 7.62×54R (винтовка Мосина, СВД и т.п.) – 3.25 г.

В связи с этим в 1981 г. подушки безопасности в Германии стали подпадать под действие закона о взрывчатых веществах. Он требовал, чтобы каждый покупатель автомобиля, оборудованного таким средством защиты, брал на себя обязательство правильно обращаться с этим устройством и менять его через определенный срок. Тогда согласие на эти условия скреплялось подписью покупателя.

В то же время где-то на форуме было, что в Америке не разрешили пассажирам перевозку в самолете личных надувных жилетов, мотивируя тем, что они включают баллоны под давлением. Но если вспомнить историю, то окажется, что практически все при-

вычные для нас сейчас вещи с трудом находили себе дорогу в жизнь. Будем оптимистами!

Авторы сочли нужным привести выдержки из требований к надувным аварийно-спасательным средствам (см. №226) из Кодекса ЛСА (СОЛАС–74), чтобы читатель четко представлял весь комплекс требований к нужному ему спасательному средству. Авторы сознательно уклонились от анализа конкретных моделей, т. е. от рекламы и антирекламы. При выборе спасательного средства авторы настоятельно советуют придерживаться рекомендаций того органа, который осуществляет надзор над вашим судном. Все они имеют перечень одобренных изделий. Для примера приводим выдержку с сайта Речного Регистра (п.3.7.1 и 3.7.8), на котором размещены Допуски/Сертификаты об одобрении Российского Речного Регистра. Там можно найти все о спасательных средствах, признанных Речным Регистром.

Организации – владельцы допуска – имеют свои сайты с рекламой продукции, а выбор – дело вашего вкуса и наличия необходимых финансов. Во всех других случаях придется доказывать обоснованность своего выбора, что иногда бывает затруднительно.

Литература

Спасательные имущество и средства военно-морского флота. Ч: 1. Спасательные имущество и средства надводных кораблей и судов обеспечения ВМФ. – М.: Воениздат, 2004. – 555 с.

Джонсон Д. А. Советы авиапассажирам: Соблюдение правил безопасности полета и спасение в аварийных ситуациях / Пер. с англ. – М.: Транспорт, 1989. – 304 с.

Бобылев А. К., Дамаскин В. Н. и др. Пороховой аккумулятор давления систем автоматического выпуска спасательных плотов на подводных лодках // Вооружение. Политика. Конверсия. – 2002. – 5 (47).

Жегров Е. Ф., Милехин Ю. М., Берковская Е. В. Технология порохов и твердых ракетных топлив в приложениях к конверсионным программам. – М., 2006. – 392 с.

3.7.1 Шлюпки, плоты и приборы спасательные

Наименование, №, сроки действия	Организация владелец допуска	Подразделение, осуществляющее наблюдение	Примечание
Плот спасательный надувной ПСН-12Р; Сертификат об одобрении № КФ-24-342; действителен до 12.03.2013	ОАО «Уфимский завод эластомерных материалов, изделий и конструкций» Адрес: Россия, Респ. Башкортостан, Уфа, 450006, ул. Пархоменко, 156 Тел. +7 (3472)24-15-80 Факс +7 (3472)24-91-94 uzemik@poikc.bashnec.ru	Камское	ТУ 38305-8-410-2002 с изменениями по извещению № 2 (№ КФ-8/04-48 от 31.05.2006 г). Коллективное спасательное средство вместимостью 12 человек для судов внутреннего плавания.

3.7.8 Прочее

Жилеты страховочные плавательные, пояса спасательные;	ООО «Опыт» Адрес: Россия, Москва, 115569, ул. Маршала Захарова, 19/101 Тел/факс +7 (495)343-41-16	Московское	ТУ 7448-002-29377984-2003 (действует до 13.05.09)
---	---	------------	---

MAXWELL

A **vetus** COMPANY



VWC1500



HRC серия



HWC2200



Anchormax™



Freedom



RC серия

ANCHORING EXCELLENCE

Входящая в состав VETUS новозеландская фирма Maxwell имеет почти 40-летний опыт производства лебедок. Ее имя стало признанным стандартом качества в области судового оборудования. Широкий ассортимент продукции Maxwell позволит Вам найти идеальное решение для своего судна, будь это парусная или моторная яхта, катер или рабочее судно. Подробную информацию о продукции Вы можете найти на www.maxwell.com, а список дилеров на www.vetus.ru

ЛОДКИ КОМПАНИИ "КВИНТРЕКС РУС"

310 DART

Длина габаритная, м - 3,21
Ширина габаритная, м - 1,41
Высота борта на миделе, м - 0,74
Максимальная мощность ПМ, л.с. - 8
Вес (только лодка), кг - 61



Цена: 62 000

475 COAST RUNNER

Длина габаритная, м - 4,85
Ширина габаритная, м - 1,90
Высота борта на миделе, м - 1,18
Максимальная мощность ПМ, л.с. - 70
Вес (только лодка), кг - 284



Цена: 206 000

455 COAST RUNNER

Длина габаритная, м - 4,53
Ширина габаритная, м - 1,87
Высота борта на миделе, м - 1,07
Максимальная мощность ПМ, л.с. - 50
Вес (только лодка), кг - 242



Цена: 185 000

375 DART

Длина габаритная, м - 3,80
Ширина габаритная, м - 1,58
Высота борта на миделе, м - 0,86
Максимальная мощность ПМ, л.с. - 20
Вес (только лодка), кг - 91



Цена: 78 000

Вместе с Вами мы строим лодки Вашей мечты!



ООО «КВИНТРЕКС РУС»

Адрес юр.: 394016, г. Воронеж, ул. 45 Стрелковой дивизии, дом 259

Телефон/ факс: 8 (4732) 75-54-17, 8-910-344-06-10

Веб-сайт: www.quintrexxus.ru

Email: tatiana@telwater.com

Артем Лисочкин

Когда мы ведем речь о лодках, то нередко проводим параллели с автомобилями. Многие и считают лодку чем-то вроде «автомобиля на воде», на борту которого должен иметься весь набор удобств, наличествующих в салоне машины. Включая, естественно, и аудиосистему того или иного рода — как правило, CD-плеер, совмещенный с радиоприемником (магнитолы и магнитофонные кассеты в последнее время практически сошли со сцены), а также набор звуковых колонок.



«МУЗЫКА» НА БОРТУ

Подобные параллели вполне оправданны, но у лодок есть своя специфика, требующая при установке аудиосистемы учитывать ряд важных факторов, и прежде всего два основных.

Во-первых, уровень шума на борту даже закрытого катера со стационарным двигателем на ходу на порядок выше, чем в салоне автомобиля. По этой причине добиться приемлемого качества звучания даже при использовании очень хорошей аппаратуры удастся лишь на стоянке. Рев мотора, работающего на максимальных оборотах, способен заглушить даже самую супер-хай-энд систему; в определенных диапазонах частот издаваемый двигателем шум попадает в резонанс со звучанием той же музыки, что портит звук окончательно и бесповоротно.

Во-вторых, сама аппаратура работает на воде в гораздо более тяжелых условиях: повышенная влажность, во-

дяная пыль и просто вода, особенно соленая, способны повредить электронные компоненты и диффузоры динамиков, а перегрузки во время движения по волне несоразмеримы с тряской автомобиля, обычно перемещающегося по более-менее гладкой дороге, что может стать причиной сбоев в работе CD-проигрывателя. И, несмотря на то, что на подавляющем большинстве протестированных «КиЯ» лодок были установлены «обычные» автомобильные проигрыватели (как правило, защищенные водонепроницаемыми боксами или крышками), есть смысл присмотреться к специализированным «морским» («marine») системам, хотя они дороже, купить их сложнее и выбор не столь велик по сравнению с чисто автомобильными образцами.

Выбираем стереосистему

Качественные «морские» стереосистемы дольше служат во влажной

морской среде по сравнению со стандартными автомобильными. Это достигается благодаря специальным стойким к влаге и соли покрытиям, нанесенным на электронные компоненты. Какой аппарат подойдет вам более всего?

Размер и установочные параметры

Если вы заменяете на новую уже имеющуюся систему, или же ваша лодка имеет так называемую аудиоподготовку, задача немного сужается. Подавляющее большинство как «морских», так и автомобильных магнитол (будем использовать это устаревшее, но по-прежнему широко применяющееся словечко, хотя кое-кто из молодежи даже не представляет себе, как выглядит магнитофонная кассета) имеют типовой размер поперечного разреза, принятый повсеместно и именуемый DIN (Dash INstallation). Стандартный

DIN — это 7 дюймов (178 мм) в ширину и 2 дюйма (51 мм) в высоту. К сожалению, отдельные производители аудиоаппаратуры имеют собственные представления о том, что такое DIN, так что аппараты могут немного отличаться установочными размерами. Длина корпуса («глубина») при этом никак не регламентируется (хотя обычно находится в пределах 180 мм), что тоже следует иметь в виду.

Надо сказать, что это достаточно важный установочный параметр — магнитола крепится как посредством отгибающихся уголков по периметру корпуса в районе передней панели (при установке системы на автомобиль многие этим и ограничиваются), так и с тыльной стороны, при помощи шпильки с гайкой, продетой в отверстие специального кронштейна или задней стороны отведенного для аппарата бокса. Учитывая значительную тряску, которой подвергается магнитола на волне, и образуемой ею солидный массивный «рычаг», пренебрегать этим креплением-подвесом на лодке не советуем.

Существуют также более «высокие» аппараты размерности 1.5 и 2 DIN с вертикальным габаритом соответственно 3 и 4 дюйма.

Впрочем, далеко не всегда следует пропиливать для магнитолы специальный прямоугольный проем в приборной панели. Существуют специальные крепящиеся отдельно (например, на шарнирной «вилке») боксы, которые можно установить под панелью или на любой подходящей плоскости.

Выходная мощность

Большинство как «морских», так и автомобильных устройств имеют встроенный усилитель мощности. У качественной магнитолы обычно четыре отдельных выходных канала, каждый из которых работает на свой динамик или колонку. Четыре канала образуют две стереопары «фронт-тыл». Может наличествовать и пятый монофонический канал, предназначенный для сабвуфера — динамика низких частот. Имейте в виду, что если к четырехканальному головному устройству подключено только два динамика, вы ис-

пользуете лишь половину имеющейся мощности.

От одного канала может работать по несколько динамиков (мы еще рассмотрим этот вопрос более подробно). Больше число динамиков вовсе не означает увеличенную громкость, особенно если они неправильно подсоединены. Здесь вообще следует проявлять повышенную осторожность, поскольку слишком малое или слишком большое сопротивление, подсоединенное к каналу, способно повредить усилитель и/или колонки. Если у вас нет уверенности, каким образом поведет себя система с несколькими громкоговорителями на канал, лучше ограничиться самым простым вариантом с использованием широкополосных «универсальных» динамиков.

Мощность колонки должна соответствовать выходной мощности канала, а кроме того, свое влияние оказывает сопротивление колонки. В инструкции головного устройства или усилителя обычно указано, на какое сопротивление колонок они рассчитаны, или же приводится мощность для различного сопротивления колонок. В основном на рынке доступны колонки сопротивлением 4 Ом, реже встречаются иные значения от 2 до 16 Ом. Мощность усилителя будет различаться при подключении колонок разного сопротивления. Если усилитель допускает работу с колонками различного сопротивления, то его мощность растет с понижением сопротивления. Если использовать колонки сопротивлением ниже указанного для усилителя, это может вызвать его перегрев и выход из строя, если выше — то указанная выходная мощность достигнута не будет.

Вообще-то в многообразии стандартов измерения выходной мощности усилителей и мощности колонок очень легко запутаться. Вот дорогая магнитола солидной фирмы с заявленной мощностью 4×50 Вт, а вот копеечный «бумбокс», на котором красуется наклейка «1000 Вт»... Откуда берется такая разница?

В России приняты два параметра — номинальная и синусоидальная мощности. Это нашло свое отражение в названиях акустических систем и обозначениях динамиков. Причем, если

раньше в основном использовалась номинальная мощность, то теперь чаще — синусоидальная. Например, колонки 35AC получили обозначение S-90 (номинальная мощность 35 Вт, синусоидальная мощность 90 Вт)

Номинальная мощность — мощность при среднем положении регулятора громкости усилителя, при которой остальные параметры устройства соответствуют заявленным в техническом описании.

Синусоидальная мощность — мощность, при которой усилитель или колонка может работать в течение длительного времени с реальным музыкальным сигналом без физического повреждения. Обычно она в 2–3 раза выше номинальной.

Согласно западным стандартам, выходная мощность подразделяется на DIN, RMS и PMPO.

DIN (примерно соответствует нашей синусоидальной мощности) — мощность, при которой усилитель или колонка может работать в течение длительного времени с сигналом «розового шума» без физического повреждения.

RMS (Rated Maximum Sinusoidal) — мощность, при которой усилитель или колонка могут работать в течение одного часа с реальным музыкальным сигналом без физического повреждения. Обычно на 20–25% выше DIN.

PMPO (Peak Music Power Output) — предельная, или пиковая мощность, которую динамик колонки может выдержать в течение 1–2 секунд на сигнале низкой частоты (около 200 Гц) без физического повреждения. Обычно в 10–20 раз больше DIN.

Как правило, серьезные западные производители указывают мощность своих изделий в DIN или RMS, а производители дешевых музыкальных центров и компьютерных колонок — в PMPO, потому что это выглядит круче. При этом последние могут указать и более «честные» показатели, но мелким шрифтом, так что внимательно читайте инструкцию. Сказанное одинаково применимо как к головным устройствам (усилителям), так и к акустическим системам (звуковым колонкам и динамикам). Качественное головное устройство вполне мо-



«Морская» стереосистема «Boss Marine» со съемной передней панелью прикрыта сдвижной защитной шторкой от компании «VDO»



Проводной пульт дистанционного управления стереосистемой в «морском» исполнении



Автомобильный CD-проигрыватель «Panasonic» установлен в защитном боксе со съемной передней крышкой. При наличии пульта дистанционного управления снимать крышку необходимо только при смене дисков.



жет производить порядка 15 или 20 Вт RMS на канал.

Достаточно ли этого? Опыт показывает, что для небольшой мотолодки или катера более чем достаточно, причем при высоком качестве звука. Да и на большой лодке вовсе необязательно

гнаться за выходной мощностью головного устройства. Вместо этого лучше использовать дополнительный усилитель и увеличить число колонок, чтобы охватить большее пространство.

Когда вы стремитесь к исключительному качеству звука при большом уровне громкости, без дополнительного усилителя не обойтись. Если вы планируете его использовать, имейте в виду, что наилучшего звучания можно добиться в том случае, когда на дополнительный усилитель подается неусиленный «чистый» сигнал с линейного выхода, для чего головное устройство должно иметь разъемы RCA («тюльпаны»). Большинство дополнительных усилителей позволяет принимать как усиленный, так и неусиленный сигналы и имеют специальный переключатель, позволяющий выбрать то или другое. Правда, имейте в виду, что подача на усилитель уже усиленного головным устройством сигнала не позволяет соответственно увеличить выходную мощность, а кроме того, способна внести в сигнал некоторые искажения.

Диапазон воспроизводимых частот

Понятное дело, что чем он шире, тем лучше. Следует отметить, что на выходе приличной магнитолы или усилителя он достаточно широк, но реализовать заложенные возможности можно лишь за счет колонок, которые должны воспроизводить весь подаваемый диапазон и вообще полностью соответствовать по своим характеристикам головному устройству или усилителю. Этот вопрос мы еще рассмотрим подробнее, здесь лишь скажем, что вполне приемлемых результатов можно добиться при использовании в паре с широкополосными динамиками так называемых твиттеров («пищалок») — динамиков высоких частот. Подключать их следует через специальные фильтры, «отрезающие» от сигнала средние и низкие частоты.

Большинство качественных «морских» динамиков обеспечивает вполне приличное воспроизведение низких частот, но если вам нужны такие басы, от которых затрясется причал, также

понадобится дополнительный усилитель, чтобы запитать сабвуфер.

Общее же правило таково: RMS динамика или колонки должна соответствовать RMS конкретного канала. Колонки слишком малой мощности начнут хрипеть на уровне громкости, близком к максимальному, а маломощному усилителю будет не под силу «раскачать» диффузоры излишне мощных колонок.

Погодоустойчивая или водозащищенная?

Поскольку «морские» стереосистемы доступны у нас исключительно импортные, продублируем эти термины по-английски: «weather resistant» и «waterproof».

Подобная аппаратура является как минимум «погодоустойчивой». Прежде всего она защищена от влаги, т.е. на электронные платы нанесен специальный полимерный слой, препятствующий образованию коррозии в условиях повышенной влажности. Кроме того, такие аппараты устойчивы к ультрафиолетовому излучению, т.е. их можно продолжительное время держать на открытом солнце, не опасаясь, что панель выцветет. «Погодоустойчивые» системы также в той или иной степени предохранены от проникновения воды, но полностью водозащищенными они не являются, и вода внутри способна повредить электронную «начинку».

Если проигрыватель по причине каких-либо особенностей лодки или места его установки способен часто становиться мишенью брызг или просто потоков воды, советуем обратить внимание на варианты с водозащищенной передней панелью, которая снабжена герметизирующей прокладкой, препятствующей попаданию воды внутрь. При этом полностью герметичными являются управляющие кнопки, «джойстики», рукоятки и жидкокристаллический дисплей. Имейте в виду, что обратная сторона аппарата, обычно скрывающаяся за приборной панелью, при этом вовсе не обязательно должна быть герметичной, поэтому при любых подозрениях на то, что вода может попасть в это пространство, следует использовать дополнительную защиту

— например, пластиковый или металлический бокс. При этом не забывайте, что при работе аппарат нагревается, а теплоотводные радиаторы расположены как раз на его задней стороне... Цена водозащищенной магнитолы — как, впрочем, и любой «морской» техники — обычно довольно высока, и герметичную «морду» вполне способна заменить уже упомянутая откидывающаяся защитная крышка.

Дистанционное управление

Некоторые головные устройства идут в комплекте с пультом дистанционного управления, или же его можно приобрести отдельно. В том случае, если пульт беспроводной, имейте в виду, что он работает на инфракрасных лучах и требует, чтобы магнитола с приемным «глазком» находилась в пределах видимости (как и в случае с общеизвестными телевизионными ДУ). Роль такой «фишки» скорее чисто пафосная — в роли «диджея» может выступить кто-то из пассажиров на заднем сиденье. Если головное устройство установлено в каюте, на палубе или в кокпите, проку от такого ДУ не будет никакого. Другое дело, если имеется выносной инфракрасный «глазок», который подсоединяется к магнитоле проводами и может быть установлен на любом удобном месте.

Стоит обратить внимание и на проводные пульты дистанционного управления, которые нередко устанавливаются на панель приборов в непосредственной близости от магнитолы. Тогда зачем же они нужны, спросите вы. Дело в том, что в этом случае водозащищенным может быть один только пульт, а головное устройство (к примеру, обычное автомобильное) скрывается при этом в водонепроницаемом боксе или в каюте. Большой плюс проводного ДУ в том, что, в отличие от инфракрасного переносного пульта, оно никогда не потеряется и не свалится в воду.

Внешние входы

В нынешние времена трудно найти даже очень дешевый CD-проигрыватель, который не воспроизводил бы MP3 файлы — но только с диска. Между тем, очень многие хра-



FM-трансммиттер (модулятор) позволяет прослушивать MP3-файлы, записанные на карты памяти, при помощи обыкновенного приемника



нут музыку на всевозможных «флешках», в карманных MP3-плеерах, наладонных компьютерах и на мобильных телефонах.

Внешние звуковые устройства могут подключаться и через упомянутые уже разъемы RCA. В этом случае, как правило, нет возможности управлять процессом воспроизведения при помощи головного устройства — доступна лишь регулировка громкости.

Тем, кто использует флешки-«свистки» или плоские флеш-карты с USB-адаптерами, советуем присмотреться к магнитолам с USB-входом. Это, пожалуй, самый простой способ разнообразить число носителей музыкальных файлов. Считываются они с той же простотой, что и с диска, при этом возможны выбор трека, команды «стоп», «пауза» и т.д. Наиболее продвинутым пользователям предназначены Bluetooth-магнитолы с беспроводным доступом к оснащенным Bluetooth устройствам, хотя это, по большому счету, пока экзотика.

Впрочем, есть и еще один способ прослушивания MP3-файлов при помощи самой обыкновенной магнитолы, не оснащенной отдельными входами. Делается это при помощи

FM-трансммиттера (его еще называют FM-модулятор). Это небольшое устройство, которое подсоединяется к розетке прикуривателя, представляет собой миниатюрный ультракоротковолновый радиопередатчик с радиусом действия около 10 м — он же MP3-проигрыватель для флеш-карт. Сигнал при этом поступает по радио на приемник головного устройства. Стоят такие устройства, кстати, совсем недорого — менее тысячи руб.

В последнее время появились и магнитолы с возможностью подключения iPod — правда, необходим специальный кабель или адаптер. Побочный плюс такого подключения в том, что в процессе работы батарея iPod продолжает заряжаться от лодочного аккумулятора.

А вот такая штука, как CD-чейнджер (правда, несколько потерявшая актуальность с появлением MP3), известна уже давно. Если ваша магнитола поддерживает управление им, имейте в виду, что чейнджер должен быть той же марки. Устанавливать это устройство необходимо в заведомо сухом месте — например, в каюте.

Защита от воровства

Как известно, автомобильная или лодочная магнитола — лакомый кусочек для воров. Увы, на сегодняшний день существует только один способ уберечь магнитолу от кражи — это всякий раз, покидая лодку, уносить ее с собой либо целиком, либо частично (только переднюю панель с органами управления, которая, надо сказать, тоже представляет для преступников отдельную ценность). В первом случае аппарат устанавливается на специальных «салазках», во втором панель выполняется съемной. Увы, защита при помощи специального кода или магнитной карточки, напоминающей кредитку, срабатывает далеко не всегда — хотя бы по той причине, что воры о них обычно и не подозревают.

Кстати, применительно к открытой лодке полностью съемный вариант хорош еще и тем, что вы не оставляете магнитолу, пусть и прикрытую защитной крышкой, мокнуть под дождем на стоянке.

Продолжение следует

Судовая аптечка

В каждом доме, или почти в каждом, есть заветная коробочка, в которой хранятся бинты, пузырек с йодом, различные таблетки и т.д. Кто-то часто заглядывает в эту коробочку, кто-то редко, но практически каждый хотя бы раз в жизни пользовался «услугами» домашней аптечки.

Но это – дома, на воде, да еще вдали от цивилизации, аптечкой пользуются значительно чаще. Поэтому наличие на борту хорошего набора медикаментов и предметов, помогающих восстановить здоровье, обязательно и «по здравому размышлению», и в соответствии с требованиями такой организации, как, к примеру, ГИМС.

Что же должно входить в состав заветной коробочки для путешествующих по воде? Не будем оригинальничать, так как состав такого «саквояжа» выработан годами.

Лекарственные препараты

Аспирин – жаропонижающее, противовоспалительное и анальгезирующее средство. Обычно продается в упаковках или небольших баночках в виде таблеток.

Активированный уголь – сорбент, применяемый при отравлениях, диарее. Обычно продается в упаковках либо в виде таблеток, либо порошка.

Альбуцид (актипол) – капли, которые помогают при конъюнктивитах, травмах глаз, ожогах и т.д. Продается в жидком виде в небольших бутылочках (пузырьках).

Драмина – средство от укачивания, т.е. при «морской болезни». Применяется также в самолетах.

Йод, или спиртовой раствор йода – хорошее антисептическое средство, также его можно применять как противовоспалительное средство. Продается в небольших пузырьках, ампулах и других емкостях.

Нитроглицерин, или тринитрат глицерина – сосудорасширяющий препарат. Продается в виде таблеток или капсул.

Парацетамол – жаропонижающее средство, действует и как анальгетик. Продается в таблетках.

Тетрациклин (отипакс) в каплях – антисептическое, анестезирующее и противовоспалительное средство. Продается в небольших емкостях (пузырьках)

Оксид цинка – антисептик. Продается в виде мази в тубах.

Перекись водорода – антисептик, гемостатик (помогает остановить кровь), хорошо дезинфицирует. Продается в небольших емкостях (пузырьках).

Анальгин – противовоспалительное средство, также помогает сбить температуру. Продается в таблетках.

Дибазол – сосудорасширяющее. Продается в таблетках.

Валидол, корвалол, валокордин – седативное (успокоительное) средство, помогают при спазмах и повышенном давлении. Продается в виде таблеток или жидкости.

Марганцовка (перманганат калия) – антисептик. Продается в виде порошка (кристаллы).

Нашатырный спирт (раствор аммиака) – оказывает антилептическое воздействие, антисептик. Продается в виде жидкости в небольших пузырьках или ампулах.

Все препараты необходимо герметично упаковать, лучше каждый в отдельности в полиэтиленовые пакеты. Сейчас в продаже доступны специальные пакетики, позволяющие обеспечить герметичность содержимого, снабженные специальным «замком».

Содержимое аптечки также стоит упаковать в гермомешок или в гер-



Для примера приведем перечень того, что входит в состав аптечки АМС-01 предназначенной для маломерного судна с экипажем до шести человек.

Перевязочные материалы и кровоостанавливающие средства	
Бинт стерильный	2 шт.
Жгут кровоостанавливающий	1 шт.
Лейкопластырь бактерицидный	6 шт.
Прочие медицинские изделия:	
Покрывало спасательное	1 шт.
Воздуховод	1 шт.

Рекомендуемый перечень медикаментов	
Аммиак, р-р 10%	1 фл.
Анальгин, табл. №10	1 уп.
Ацетилсалициловая кислота, табл. №10	1 уп.
Валидол, табл. №10	1 уп.
Йода, р-р 5%	1 фл.
Нитроглицерин табл. № 40	1 уп.
Перекись водорода 3% р-р	1 фл.
Уголь активированный, табл. №10	1 уп.

Размеры, мм: 220×130×50. Вес, кг: 0.35

метичную коробку, в роли которой можно использовать контейнеры, предназначенные для хранения продуктов в холодильнике.

Теперь перечислим средства, используемые при травмах различного происхождения.

Набор стерильных бинтов разной ширины.



На фото – аптечка после длительного пребывания в лодке. Многие препараты пострадали от влаги, так же как и ножницы, бинты и все то, что было плохо упаковано. Такой аптечкой пользоваться уже не стоит. В любом случае ее надо держать в герметичном пакете (гермомешке), а зимой хранить в домашних условиях.

Лейкопластырь как с бактерицидными вставками, так и «обычный» в рулоне.

Резиновый жгут, наложением которого можно остановить кровотечение.

В принципе, набор средств в аптечке для «водоплавающих» практически не отличается от состава хорошо извест-

ной автомобильной аптечки (изменения «насыщения» автомобильной аптечки введены с 1 июля 2010 г.), куда, правда, еще входили маникюрные ножницы, специальная пластиковая «вставка» для проведения искусственного дыхания «рот в рот» и ряд других средств.

Для оказания помощи имеет смысл

держат в аптечке хорошие кусачки, которыми в случае необходимости можно откусить часть крючка, если он проткнул кожу, а также набор мазей (спреев, кремов), помогающих при солнечных ожогах и защищающих от кусающих и кровососущих насекомых.

И.В.

Спирт-помощник

Этанол (этиловый спирт, метилкарбинол, винный спирт, гидроксид пентагидродикарбония, часто в просторечии просто «спирт» или алкоголь) — C_2H_5OH или CH_3-CH_2-OH , второй представитель гомологического ряда одноатомных спиртов.

В народе бытует много слухов и сплетен о спирте вообще и об этиловом спирте в частности. Да, этот продукт может убить, а может и вылечить, недаром в названии некоторых спиртных напитков есть слово жизнь. К примеру, скандинавский напиток «Aqua vitæ», имеющий в своем составе до 40% этанола: лат. aqua vitæ — вода жизни. Как сегодня считают многие противники «сухого закона», умеренное употребление алкоголя (в различном виде) помогает справиться со многими болезнями, например, вызванными стрессами. Разумеется, негативные последствия при «переборе» — неизбежность, но это уже относится к личной самодисциплине, а не непосредственно к спирту. К сожалению, культура «пития» у нас давно утеряна, и проблемы с алкоголизмом становятся все тяжелее. Однако сегодня мы поговорим о том, почему на борту имеет смысл держать некоторое количество спирта, и для чего он может пригодиться.

Начнем с технической части. Этиловый спирт хорошо «удаляет» воду из бензина. Разумеется, речь не идет о физическом удалении, однако, если в бензин попала каким-то образом вода, то, добавив в топливный бак спирт, можно избавиться от тех негативных явлений,

которые могут возникнуть при этом в топливной системе и системе питания мотора. Спирт хорошо «связывает» воду и неплохо выводит ее из систем карбюратора и впрыска.

Пожалуй, на этом техническая помощь спирта в условиях дикой природы при «ремонте» мотора и заканчивается.

Для чего еще может понадобиться спирт? Спирт и его производные — очень хорошее средство для обеззараживания различных порезов и глубоких ран. Так как спирт обладает дубящими свойствами (т.е. быстро сворачивает белок), при обработке ран он не только очищает пораженное место от нежелательных бактерий, но и способствует быстрому заживлению. Тут главное не переборщить. Приведу пример из личного опыта. Как-то занесло меня в район Карибского бассейна. Некоторое время довелось походить на катамаране вблизи южного побережья Кубы. Однажды не слишком аккуратные телодвижения рядом с лебедкой привели к тому, что я порезал ногу об острый стопор лебедки. Порез оказался достаточно глубоким. Кроме марли, пластыря и рома на борту не оказалось ничего подходящего. Сделав тампон из марли и прилепив его к пораненному месту, я обильно полил эту «конструкцию» дешевым трехлетним ромом (мало ли какая незнакомая организму гадость водится в этих местах). Поскольку ром быстро испарялся, поливать «компресс» пришлось часто. Примерно через 40 минут появилось странное чувство «эйфории».



Сладкий ром, попав в кровь, «разбежался» по всей кровеносной системе и благополучно стал впитываться, в результате наступило тривиальное опьянение, что в данной ситуации было весьма некстати. Так что использовать спирт (спиртосодержащие жидкости) при открытых ранах надо осторожно, в самый неподходящий момент ваше поведение может стать неадекватным или замедлится скорость реакции.

Как лучше действовать, если необходимо обработать открытую рану? Если вы находитесь в безвыходном положении вдали от человеческого жилья, то можно применить «варварский» метод обработки неглубокой раны, а именно, облить ее спиртом (лучше 50%-ным раствором) и терпеть боль. При этом останется шрам, и рана будет заживать долго, но это лучше, чем появление нагноений с непредсказуемым результатом. Разумеется, лучше использовать специальные средства, хотя бы перекись водорода или хлоргексидин, но эти препараты редко бывают под рукой в критической ситуации. При возможности обте-

реть края раны тампоном, смоченным в спирте и удалить грязь, как вокруг раны, так и внутри. Главное убрать все то, что может спровоцировать нагноение. Затем, сжав края раны как можно плотнее, «закрыть» ее марлевым тампоном и плотно замотать бинтом или полосой ткани. Если есть возможность, то тампон следует намочить разбавленным спиртом с водой в пропорции 1:2 или 1:3. По собственному опыту, марлевый тампон, обильно смоченный чистым спиртом, «обожжет» рану и кожу вокруг нее.

Небольшие ссадины тоже имеет смысл сразу протереть спиртом или его раствором (водкой). Ликвидировав таким образом очаги инфекции, можно ускорить их заживление и избежать возникновения ноющей язвы.

«Вода жизни» может стать бесценной и при легком или локальном обморожении, а также общем переохлаждении. При обморожениях растираться спиртом не советуют – могут возникнуть тяжелые последствия. Но, если обморожение не слишком серьезное или это просто переохлаждение, то спирт (водка или любой крепкий спиртной напиток, а также «классический» одеколон типа «Шипр») помогут. Обычно при локальном обморожении достаточно налить на руку спирт (водку и т.д.) и плавными движениями растереть нужный участок кожи. Сразу сильно тереть нельзя ни в коем случае, можно порвать сосуды (капилляры), что приведет к появлению синяков. При этом надо учитывать, что спирт будет «стягивать» кожу, и ее верхний слой станет более грубым. После этого обмороженное место имеет смысл растереть еще какой-нибудь мягкой шерстяной вещью, к примеру, шарфом, рукавицей и т.д.

При простудах можно сделать согревающий компресс. Чистый спирт для этой цели использовать нельзя, поэтому его надо развести водой в соотношении 1:2 или 1:3, как советуют различные источники. Компресс при простуде делают следующим образом: тампон из ваты и марли (такого размера, чтобы он мог полностью закрыть переднюю часть шеи от яремной впадины до нижней челюсти), надо на-

мочить разбавленным спиртом, наложить на шею, сверху приложить пергаментную бумагу или полиэтилен, чтобы спирт быстро не испарился, и затем обернуть шею либо бинтом, либо шарфом таким образом, чтобы вся конструкция не развалилась. Компресс держат около двух часов, затем его надо опять намочить спиртосодержащей жидкостью.

Если заболело ухо, то и тут пригодится подобный компресс. Но смачивать тампон лучше реже (хотя советы врачей в данном случае расходятся). При этом располагать смоченную разбавленным спиртом или водкой часть повязки надо вокруг уха. Саму же ушную раковину следует закрыть сухим тампоном или шарфом.

Компрессы с применением спиртосодержащих жидкостей можно использовать также при ушибах, растяжениях и вывихах. Однако в этом случае сразу же стремиться согреть травмированное место не стоит. Надо выждать примерно час-полтора после получения травмы, а затем наложить компресс.

Отравления также можно лечить спиртом. Но тут надо хорошо понимать причину отравления и учитывать возраст, пол «пациента» и его особенности. При легком отравлении, если нет сильной температуры и большого падения давления, но есть рвота, можно испробовать старый дедовский метод: выпить «водки с солью». В зависимости от веса человека надо принять 50 мл водки, в которой размешана соль (чайная ложка с «горкой»). На вкус противно, но результат может оказаться положительным в 85 случаях из 100. При сильных отравлениях с быстрой потерей давления, а также при каких-либо заболеваниях типа астмы, язвы и т.д. или аллергиях такой метод не рекомендуется. А вот здоровым людям помогает. Проверено лично при отравлении консервами. Многие советуют запивать водку с солью апельсиновым соком. Не рекомендуется использовать водку с солью при отравлении грибами.

Спирт или водка, а также «классический» одеколон с большим содержанием спирта помогут в том случае, если есть подозрение, что предметы, кото-

рые пришлось трогать руками, могут быть заражены чем-то либо в том случае, если пришлось трогать мертвые тела животных, залежавшейся рыбы и т.д. Не всегда есть под рукой резиновые перчатки, а любые другие перчатки могут пропускать внутрь либо трупный яд, либо вредоносных бактерий. В этом случае надо сразу же после того, как пришлось трогать трупы, протереть руки спиртом, водкой или другими спиртосодержащими жидкостями.

В небольших дозах водка оказывает дезинфицирующий эффект. Этим часто пользуются путешественники, попадая в незнакомые места с чуждыми для организма флорой и фауной, а также микрофлорой. Хорошо известно, что люди, работающие, к примеру, в «черной» (Центральной) Африке и регулярно употребляющие алкоголь в небольших дозах, меньше рискуют подхватить местную «заразу», чем непьющие, при том же уровне профилактики.

Но не стоит уповать на водку и напиваться до состояния риз, так как водка не только может спасти, но и убить. Ослабленный спиртными напитками организм очень часто неспособен сопротивляться многим заболеваниям. Поэтому свою норму надо хорошо знать и соблюдать всегда, особенно в условиях дикой природы. Не стоит принимать спиртное на морозе. Большая часть людей, которые умерли от переохлаждения в сильные морозы, как правило, были в состоянии алкогольного опьянения.

И еще одно важное замечание. Спирт в дорогу (в плавание) необходимо брать только, когда его происхождение хорошо известно. Покупать его, как, впрочем, и другие спиртосодержащие жидкости, с рук у неизвестного продавца не стоит. Дело в том, что метиловый спирт (как и некоторые другие спирты), являющийся для человеческого организма ядом, ничем внешне и по запаху не отличается от этилового, так же как и «паленая» водка. Есть методы распознавания «паленой» водки, но мы сейчас приводить их не будем, поскольку они порой базируются на субъективных ощущениях.

И.Л.

SLIDER

малое судостроение
больше возможностей

Во время любого экономического кризиса потребителю приходится наиболее трудно. Сокращаются доходы, растут таможенные тарифы и цены. Приходится выбирать желаемый продукт в более низкой ценовой категории. Дешевле и практичнее. Рынок малого судостроения не исключение. Крупные производители сокращают производство и предложение. Поднимают цены. За последние годы сильнее всего пострадал средний сектор продаж моторных лодок. Только в США продажи судов длиной от 6,4 до 12,2 м сократились до 50 %. Продажи надувных лодок выросли почти в два раза.

«Большинство крупных компаний похожи на большие корабли: им требуется много времени на то, чтобы изменить направление. Небольшие компании более гибки, обладают способностью быстрее перестраиваться» (Кент Вулридж, президент UMMA (Объединенная ассоциация морских производителей), США).

Российская компания Slider на рынке моторных лодок и катеров уже более пяти лет. Грамотный маркетинг и точно сформулированный модельный ряд позволяют компании предлагать покупателям отдыха на воде продукцию высокого качества, максимальной базовой комплектации, сочетающую в себе как яркий спортивный дизайн, высокую скорость, так и надежность, отличную эргономику, комфорт и впечатляющие ходовые качества. По ценам более привлекательным, чем на аналогии крупных производителей.

«Небольшие компании часто более чувствительны к запросам рынка и быстрее реагируют на новшества. Они способны быстрее реагировать на разнообразные нужды и запросы потребителей на рынке» (Майк Стэмлер, Администратор малого бизнеса (SBA), США).

Немалая часть улучшений в процессе производства катеров Slider, их комплектации произведена с вниманием к мнению владельцев, дилеров и признанных экспертов ведущих профильных изданий, быстрому реагированию на запросы потребителей.

«Большая часть инноваций в малом судостроении введена независимыми производителями. Небольшие компании быстрее выводят новые продукты на рынок с меньшими издержками. Обладая большей гибкостью и в выборе поставщиков» (Кент Вулридж, президент UMMA, США).

В моделях Slider, являющихся собственными оригинальными разработками, учтены и обобщены тенденции в построении судов для активного отдыха, и опыт эксплуатации в российских условиях. Весь модельный ряд сертифицирован НИИ «ЛОТ» (г. Санкт-Петербург). Применение передовых материалов, таких как немецкие стекломатериалы фирмы «Баутекс», итальянские смолы Roluit S.r.l., гелкоуты Леда, позволяет добиваться высокого качества и надежности катеров Slider самых современных конструкций. В выпущенные – потребители, получающий больше возможности выбора конкурентоспособной продукции по конкурентоспособной цене.

Компания Slider стала официальным техническим партнером и перевозчиком Международного Саммита Исламского Бизнеса и Финансов Казань Summit 2010.

SLIDER 180 BR
от 380 000 р.

SLIDER 160 BR
от 265 000 р.

SLIDER 180
от 368 000 р.

SLIDER 195
от 980 000 р.

ООО «Слайдер» производство и продажа катеров. (843)296-22-90. www.slider-kazan.ru

САМАРА «Абсолют Марин»
+7 (846) 972-29-99, +7 (846) 341-60-81
www.absolute-marine.ru

САМАРА «Аква Хаус»
+7 (846) 978-56-26, +7 (846) 978-56-16
www.aquahouse-samara.ru

САРАТОВ «ЛодкаХаус»
+7 (8452) 43-49-15, +7 (8452) 43-49-16
info@lodkaha.ru

КАЗАНЬ «Динара Марин»
+7 (843) 518-08-67, +7 (843) 518-60-11
www.dinaramarine.ru

КАЗАНЬ «Морской Волк»
+7 (903) 388-86-85, +7 (843) 253-86-85
www.morskoy-volk.ru

ПЕРМЬ «Автопрестиж Техно»
+7 (342) 250-77-17
www.autoprestige.ru

НИЖНИЙ НОВГОРОД «Мир рыболова»
+7 (831) 272-37-27
www.mir-rybolova.ru

ЛИПЕЦК ИП Кирил
+7 (4742) 36-02-15
shop@motor48.ru

ВОРОНЕЖ «Мир увлечений»
+7 (4732) 755-50-53, +7 (4732) 755-54-17
www.autoprestige.ru

ТОЛЬЯТТИ «Альфа-Марин»
+7 (8482) 61-12-50, +7 (8482) 77-04-01
www.alpha-marine.ru

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ «Лайн Марин»
+7 (812) 600-35-45
www.linemarine.ru

БАЛАНОВО ИП Пархоменко
+7 (8453) 39-61-61, +7 (8453) 39-35-39
www.ratohod-mersury.ru

Артур Гроховский. Фото автора

Серебряный ветер Ла-Маддалены

Соревнования «Louis Vuitton Trophy» – это новая регата на старых лодках, призванная хоть как-то заменить Кубок «Америки», с проведением которого случились очень серьезные проблемы, вызванные амбициями ряда его постоянных участников. Компания «Louis Vuitton», бывшая в течение ряда лет титульным спонсором отборочной регаты на финал этого Кубка, не захотела расставаться с пафосным соревнованием и предложила вместо него свою серию гонок. Третья регата цикла проводилась в маленьком итальянском городе Ла-Маддалена, куда и отправился корреспондент «Кия».



Новоиспеченное состязание проводится по правилам матч-рейса на тех же самых яхтах, на которых ранее разыгрывался Кубок «Америки», т.е. на лодках класса IACC, берущихся напрокат у владеющих ими команд и разыгрываемых по жребию перед каждым флайтом. Конечно, возникает законный вопрос: коль скоро яхты не совсем одинаковы (напомним, класс IACC был не моно-типным, а формульным: требовалось, чтобы значение, вычисляемое по обмерной формуле класса $(L+1.25 \times S^{1/2} - 9.8 \times DSP^{1/3})$: 0.686, было меньше или равно 24 м), справедливы ли результаты каждого матча, поскольку лодки могут обладать различными ходовыми качествами? Что можно тут сказать? Разве что вспомнить известное изречение А.Эйнштейна: «Господь бог изощрен, но не злонамерен», трактуя его в том смысле, что вряд ли возможна фатальная предопределенность жребия, в соответствии с которой неудачник каждый раз получает «неправильную» лодку. Мастерство – оно себя всегда проявит, тем более что значительный вклад в победу в матчевых гонках вносит не скорость на дистанции, а хорошо взятый старт. А там крохи различия в

скорости и крутизне отступают перед искусством рулевого и тактика (а также перед слаженностью работы всей команды). Разумеется, ходовые качества судна имеют значение, и немалое, – но все же в ходе тех гонок, которые довелось наблюдать лично, победа в большинстве случаев одерживалась либо прямо на старте, либо при огибании знаков, либо за счет правильно выбранной стороны дистанции. Грот и стаксель тоже берутся напрокат вместе с яхтами, а вот спинакеры команды привозят свои.

На борту яхты, как и в гонках Кубка «Америки», должны находиться 17 членов экипажа плюс еще трое человек, а именно: член судейской бригады, поддерживающий связь с эмпаирами и визуально контролирующий наличие связанности между судами, телеоператор, ведущий съемку в прямом эфире, и «18-й гость» из числа VIP-персон, спонсоров либо журналистов, принимаемый на борт руководством команды. Вся эта троица находится в кормовой части лодки позади погонгика-шкота, чтобы не мешать экипажу в ходе маневров.

Отмечу, что «медийность» регаты сама по себе заслуживает того, чтобы

сказать о ней несколько слов: все гонки транслировались в прямом эфире (причем, когда приближалось согласованное с телекомпанией время его завершения – 18 ч 30 мин., старты прекращались вне зависимости от текущей обстановки и прогноза на завтра), за яхтами по дистанции постоянно шел телевизионный вертолет (а также две ТВ-лодки), напичканный новейшей электроникой так, что военные постановщики помех умерли бы от зависти (это не шутка – когда вертолет приближался к яхтам, на их борту переставала работать радиосвязь между членами экипажа, что вызывало у них вполне понятные эмоции). Здесь нужно особо остановиться на детали, практически не встречающейся в других видах парусных гонок: на высокой (более 30 м) мачте яхты в течение всего флайта «едет» один из гонщиков, обозревающий всю акваторию и дающий рекомендации тактику, какая сторона дистанции будет выгоднее после поворота (с учетом сложной акватории, зажатой между несколькими гористыми островами, это в данном случае было особенно важно). Безусловно, потеря связи с такой ключевой фигурой экипажа не может не раздражать.



Соревнование состоит из цикла регат, каждая из которых сама по себе является отдельным мероприятием: суммирования очков в течение сезона не происходит, а главный приз вручается победителю по итогам каждого из этапов состязания. В ходе первой регаты цикла в Ницце российская команда «Синергия» весьма серьезно обозначила себя, став третьей («КиЯ» № 223), так что наши гонщики считались одними из фаворитов. Как и раньше, в их составе было немало иностранных спортсменов. По сравнению с регатой «Audi Medcup» («КиЯ» № 222) в команде произошли некоторые перемены, в частности, ее покинул рулевой Сергей Пичугин, чье место занял поляк Кароль Яблонски.

Тут можно в очередной раз подискутировать – а так ли уж оправданно стремление владельцев команды составить экипаж с участием «легионеров»? На это существуют две противоположные точки зрения. Одна из них гласит, что «из наших гонщиков команду скомплектовать можно, и она даже научится огibtать знаки, но побеждать не будет». Этому мнению (приведенного практически дословно) придерживаются многие на борту «Синергии». Другая заключается в следующем: а стоит ли комплектовать команду, претендующую на «золото», из спортсменов, пусть и опытных, но ни разу не испытывавших счастья победы на высшем (например, олимпий-

ском) уровне и не знающих ни цену ей, ни вкуса крови – своей и соперника? В защиту обеих позиций можно долго приводить примеры (один из наиболее памятных – например, «Косатка»), поэтому не станем отвлекаться. (Но все же согласитесь, что люди, просто отработывающие зарплату, имеют несколько иные настрой и мотивацию, нежели те, кто поднимается на борт с твердым намерением любой ценой «порвать соперника на тряпки».)

Как бы то ни было, привлечение именно Кароля Яблонски в экипаж «Синергии» в качестве шкипера – очень удачный, как мне кажется, шаг. Он знает вкус и цену победы, он гонялся в Кубке «Америки» именно на этих яхтах, у него огромный опыт в матчевых гонках, он очень агрессивный рулевой. Так что Кароль – одна из сильнейших фигур на этом поле, практически ферзь (кстати, и ростом он соответствует). Удачен в этом смысле и выбор тренера российской команды – француза Тьерри Пеппоне (тоже весьма агрессивного гонщика). У него в активе – две олимпийские медали, включая золотую. Но главное – «Синергия» была, есть и остается командой именно российской. Более того, она всеми вокруг именно так и воспринимается. Прилагательное «Russians» в ходе разговоров в пресс-центре или с судьями употребляется по отношению к ее членам без каких-либо уточнений.

Регата в Ла-Маддалене проводилась

в несколько ином формате, нежели в Ницце: вначале – раунд-робины, по итогам которых восьмерка лучших выходит в плей-офф (всего были заявлены 10 команд). В плей-офф лучшая по результатам раунд-робины команда встречается с занявшей восьмое место, вторая – с занявшей седьмое и т.д. Две худшие команды выбывают из борьбы, два победителя автоматически проходят в полуфинал, остальные четверо за право попадания в него спорят между собой. Далее лучшая по набранным очкам команда сама выбирает себе соперника – таким образом формируются две пары, гоняющиеся каждая до двух побед. Ну и, наконец, вышедшие в финал соперники спорят между собой до трех побед.

Наша команда в первой же своей гонке раунд-робинов дала понять соперникам, что настроена весьма решительно, отыграв на первом отрезке полного курса у франко-германского экипажа «All4One» не совсем удачный старт (нашей команде удалось заставить соперника обогнуть невыгодный – правый – знак ворот) и привезя ему на финише отрыв в три корпуса. Вторая гонка, на этот раз против итальянской «Luna Rossa», тоже оказалась удачной. Кароль агрессивно маневрировал перед стартом, взял старт правым галсом первым и на ветру, получив отрыв порядка 6–8 м. На первой лавировке итальянцы все же смогли «отжать» нашу яхту, уйдя в отрыв по-



рядка 100 м. Однако это не обескуражило российскую команду – вовремя сделав поворот, «Синергия» издалека «выпилилась» на верхний знак правым галсом. У итальянцев, видевших стремительно накатывающуюся на них имеющую право дороги российскую яхту, не выдержали нервы. Хотя по планшету получалось, что у них все же был запас времени для огибания верхнего «гвоздя» первыми, они предпочли вильнуть, уступив «Синергии» место у знака. (Конечно, «всякий мнит себя стратегом, видя бой со стороны», но «Luna Rossa» в этой ситуации даже не пыталась сражаться.) Слабые нервы обернулись для итальянцев потерей примерно 170 м: если до знака они вели с преимуществом примерно 100 м, то после – уже проигрывали 70. Отыгаться им так и не удалось.

В день, когда «Синергия» провела свою вторую гонку, на регате произошел тяжелый инцидент – столкновение двух яхт перед стартом. К счастью, он обошелся без серьезных травм, но обе яхты (US 88 и US 89, принадлежащие команде «BMW Oracle Racing») были выведены из строя. У одной на верфи пришлось отрезать носовую часть, вторая получила сквозную трещину в кормовой части корпуса. До конца регаты лодки так и не вошли в строй, что серьезно замедлило ход проведения соревнования.

Очень интересной оказалась вторая гонка 22-го флайта, в которой

«Синергия» встретилась с командой «BMW Oracle Racing» – действующим обладателем Кубка «Америки». Перед стартом обе яхты очень активно маневрировали и взяли старт следующим образом: наша – первой, но под ветром, соперница пересекла стартовую линию позднее, находясь при этом на



Шкипер «Синергии» Кароль Яблонски

ветру. Преимущество нашей команды было заметным (около 30–40 м), но все же недостаточным, чтобы пройти по носу американцев при смене галсов. Эта позиция в матч-рейсе считается тактически безнадежной – яхта, идущая правым галсом пусть и позади, но на ветру, полностью контролирует соперника и может спокойно выводить его выше знака. Рыпаться бесполезно – при попытке сделать поворот противник «срезает» тебя правым галсом. Исполнить поворот через фордевинд с уходом сопернику под корму можно только от отчаяния: мало того, что при этом очень много уступаешь сопернику, так он еще может поймать тебя на фол («КиЯ» № 210). Американцы

первыми сделали поворот и легли на левый галс, «Синергия» осталась с внешней стороны и ничего не смогла им противопоставить на этом отрезке. Чудо произошло на первом фордевинде: шедшая борт о борт с американцами «Синергия» смогла разогнаться и обогнать их. Теперь, после огибания нижнего знака, уже «Синергия» контролировала ход гонки, неоднократно «сбивала» «BOR» правым галсом, вывела ее высоко за верхний знак и, в конце концов, заслуженно победила. В итоге «Синергия» выиграла первый раунд-робин, одержав пять побед в девяти гонках.

Я прилетел в Ла-Маддалену тогда, когда по итогам предварительных флайтов стало ясно – «Синергия» выходит в финальную часть регаты. Вернее, «почти ясно»: из-за сложных погодных условий график регаты скособочился, вследствие чего судьи в последний момент отменили часть гонок, сразу решив отобрать четвертьфиналистов. Тем не менее все сложилось для нас более чем удачно – по набранным очкам «Синергия» заслуженно оказалась второй, а из регаты (не без нашего участия) был выбит такой «зубр», как «BMW Oracle Racing»!

В четвертьфинале нам в качестве соперника досталась итальянская команда «Mascalzone Latina» – единственная из трех команд хозяев акватории, оставшаяся в регате. Поэтому итальянцы шли на гонку, как в по-

следний бой, прекрасно понимая, что на них сейчас в буквальном смысле смотрит вся Италия (об этом позаботилась телекомпания RAI). Но – не сложилось. «Синергия» оказалась объективно сильнее в этот день, она выиграла две гонки и проиграла одну. Третья гонка (при счете 1:1) стала решающей. Старт мы взяли не самым удачным образом – под ветром, у самого левого конца стартовой линии. Итальянцы оказались сильно на ветру и должны были полностью контролировать «Синергию», но... Но уже через полторы минуты после старта гонки «Синергия» поворачивает на левый галс и спокойно проходит перед носом «Mascalzone Latina»! Сильно отошедший влево ветер (чего вовремя не заметили итальянцы) позволил «Синергии» с хорошим запасом пройти перед «ML» и одним галсом выйти на верхний знак. Отыграть кабельтов отрыва итальянская команда не смогла, и «Синергия» вышла в полуфинал. Остальные четвертьфинальные гонки судьи решили не проводить из-за недостатка времени.

В полуфинале нам досталось франко-германская команда «All4One». Перед этим экипаж «Синергии» сделал мне поистине царский подарок – пригласил «18-м гостем» на вторую гонку полуфинала. Чтобы было понятно мое состояние, представьте себе, что вам предложили участвовать в гонке «Formula 1», сидя за спиной Алена Проста. Или разрешили побегать по полю вместе с «Зенитом» в финале Еврокубка, или... Ну, найдите собственную спортивную аналогию.

В первой гонке полуфинала «Синергия» стартовала пусть и с подветра у левого конца линии, зато с отличным отрывом: более 100 м, причем по ходу гонки отрыв все увеличивался. С таким запасом «Синергия» уже сама диктовала сопернику тактику и, повернув на левый галс, вынудила его последовать за собой. На верхнем знаке отрыв составил почти 40 с, а после его огибания соперник допустил ошибку

– «All4One» выбрала не ту сторону дистанции и резко отстала от «Синергии». «Но не все еще было решено»: на второй лавировке противник сумел собраться и ходом обошел «Синергию», находясь у нее под ветром! На верхний знак первой вышла уже «All4One», имея почти такой же отрыв, какой у «Синергии» после первой лавировки – более 30 с. Казалось бы, было отчего опустить руки нашим парням.

И вот тут-то и выяснилось, что наш «стратег» на верхушке мачты совсем не зря ест свой хлеб и занимает такую «козырную» позицию. Как бы то ни было, но после поворота «Синергия» под спинакером идет именно туда, где петлей ранее «All4One» ей проигры-



вала! Но на этот раз расчет оказался точным, и наша лодка начала стремительно сокращать отрыв. Лишь когда он уменьшился до нуля, на борту соперника начали понимать, что ситуация развивается «как-то не так», и сделали поворот. Но это уже ничего не изменило: «Синергия» оказалась в удачной ветровой полосе, дующей из близкого пролива. Разогнавшись, наша яхта уходит на правый галс и пересекает курс противника, беря над ним контроль. В отчаянной попытке изменить ситуацию «All4One» перемещается на ту сторону дистанции, где только что была «Синергия». Но – увы. Ветер ушел оттуда, сопровождая именно нашу яхту. «Синергия» выигрывает первый полуфинал с хорошим отрывом – 31 с.

Во время второго полуфинала я, расположившись на корме «Синергии», втайне надеялся сделать хоро-

шие снимки яхты-соперницы у нас за кормой и крупным планом. Но Кароль в ходе предстартовой пятиминутки так замотал «All4One», что ухитрился не только поймать ее на фол (идущая впереди и снаружи «All4One» пыталась выпихнуть нас за подветренный знак, будучи связанной с нами), но и вытолкнуть на фальстарт. Заново взяв старт, франко-германская яхта уже сильно отставала от нас и решила пойти ва-банк в надежде изменить ситуацию: повернула на противоположную сторону дистанции. Этот шаг оказался напрасным – на верхнем знаке «Синергия» привезла сопернику более минуты отрыва. А ведь на нем еще висело пенальти. Счет 2:0 – и «Синергия»

в финале, вот только сделать крупноплановый кадр «All4One» у меня так и не вышло. Впрочем, я не особенно расстроился по этому поводу – эмоции, испытанные в ходе гонки, с лихвой компенсировали несделанные снимки. Быть захваченным единым порывом слаженно работающей победно настроенной команды – это, скажу вам, посильнее «Фауста» Gêre!

«После того, как я закрутил соперника на старте, вся работа фактически была сделана, и, надо сказать, противник сам мне ее облегчил. Если ты заметил, у нас получилась просто хорошая прогулка под парусом. Надеюсь, ты не в большой претензии?» – с улыбкой спросил меня Кароль после финиша.

Вторым участником финала стала «ETNZ». С одной стороны, никто в этом особенно и не сомневался, с другой – соперник мог бы быть и полегче. Первую гонку финала решили провести тут же, сразу после полуфинала – на завтра (последний день регаты) прогноз был уж очень сомнительный. В режиме трансляции для финальной гонки сделали исключение – начали в 19.00. Старт наши взяли с левой стороны – опять под ветром, но первыми и с хорошим ходом (интересно, что Кароль совершенно не боится стартовать в этой позиции и не раз демонстрировал удивительное искусство превра-



щать ее в выигрышную). Дальше началось нечто поразительное – метр за метром наша лодка ходом стала отрываться от новозеландцев. Постепенно «Синергия» наращивала отрыв, а новозеландцы выводили ее все выше и выше первого «гвоздя». Наконец, наши ребята решились и первыми легли на левый галс. В этом положении их преимущество исчезло, и «ETNZ» первой обогнула марку с хорошим отрывом. Дальше повторилась ситуация первой полуфинальной гонки: новозеландцы под спинакером уходят вправо, мористее, наша команда идет по левой бровке дистанции, ближе к берегу, и ликвидирует отставание. Отчаянная борьба на второй лавировке приводит к нашему первенству у верхнего знака, и со счетом 1:0 в нашу пользу команды отправляются на ночлег. Воскресенье обещало стать жарким...

С утра долго не было ветра. Возникло даже опасение, что гонки не состоятся – в этом случае «Синергия» автоматически становилась победителем регаты. Но после полудня все же задуло. Вторую полуфинальную гонку наши ребята выиграли с блеском – прекрасно взяли старт (первыми и на ветру), дважды «сбивали» новозеландцев правым галсом на первой лавировке, стремительно оторвались на первом фордаке и в итоге привезли им почти полторы минуты на финише: 2:0 – так грубо с новозеландцами в финале мало кто поступал.

Когда наша съемочная группа на фотоботе подошла к новозеландской лодке, на ней царило похоронное настроение – спортсмены казались полностью раздавленными. Оставалось немного – додать соперника...

Третья гонка началась необычно – агрессивная предстартовая дуэль привела к тому, что обе лодки ушли на дистанцию левым галсом. «Синергия» на этот раз была с наветра и впереди. Все усилия новозеландцев «сбить» нас на лавировке правым галсом успеха не имели – первый знак яхта под российским флагом обогнула с преимуществом более 20 с. Но вот борьбу у нижних ворот мы проиграли. Вернее, приняли решение огибать не левую (как хотели изначально), а правую марку – возникло опасение, что соперник помешает нам обогнуть левую.

«Это была серия ошибок, – скажет потом Кароль. – Мы слишком рано сделали поворот через фордевинд, что сильно сблизило нас с противником. Поэтому и приняли решение огибать другую марку, не ту, которую намereвались».

Да, экипаж не успел перенастроиться на работу «с другого борта», замешкался на бакштагах и в итоге потратил на уборку спинакера более 20 с, уйдя вдобавок сильно ниже знака. Дальше уже просто не хотелось ни смотреть, ни снимать. И такого подарка судьбы новозеландцы не пропустили (как и упущенного нами спинакер-

шкота год назад – «КиЯ» № 222). Они спокойно выиграли эту гонку и, воспряв духом, следующую. Счет стал 2:2, и теперь все должна была решить последняя гонка. Но не очень удачно взяв старт, «Синергия» – увы! – оказалась в положении догоняющей. Небольшой шанс исправить положение появился на втором фордаке, но он исчез вместе с порванным спинакером. Со счетом 3:2 новозеландцы завоевали почетный приз...

Конечно, обидно: были в двух шагах от победы, уже практически раздавили соперника – и вот не хватило совсем чуть-чуть. Что ж, новозеландцы не тот противник, который сдастся без боя. Это специалисты высочайшего класса. Но все же, все же... В ходе регаты мы вышибли из розыгрыша нынешнего обладателя Кубка «Америки» и едва не победили одного из предыдущих – объективно сильнейшую на сегодня команду мира. Как ни крути, а это результат возросшего мастерства!

Спасибо, «Синергия», за доставленное удовольствие! Ну, а с новозеландцами мы еще встретимся...

Автор выражает благодарность команде «Синергия» (и лично Александру Пешняку, Каролю Яблонски, Андрею Корневу и Максиму Логутенко), Федерике Амелио (за виртуозное управление фотоботом), а также персоналу службы «Ambulance» в Ла-Маддалене.

Артур Гроховский. Фото Анатолия Лавровского



Первый блин

После фактической смерти тримаранов 60-футового класса (чаще именуемых ORMA 60), о чем мы неоднократно писали в нашем журнале, «святое место не осталось пусто» — на смену им пришли 50-футовики, которые оказались заметно дешевле. Интересно, что среди однокорпусников произошли процессы, диаметрально противоположные этой тенденции: 60-футовые яхты класса Open 60 практически полностью вытеснили 50-футовики по той причине, что постройечная и эксплуатационная стоимость этих судов различается незначительно, но при этом 60-футовики заметно быстрее.

Естественным «культиватором» 50-футового многокорпусного класса стала, разумеется, Франция — страна, накопившая огромный опыт проектирования, строительства и эксплуатации подобных судов. Один из важнейших ареалов их «обитания» — департамент Вандея на побережье Бискайского залива, известный своими гоночными традициями. Уже много лет отсюда стартует традиционная кругосветная гонка яхтсменов-одиночек «Vendee Globe», здесь же, в гавани Ле-Сэбл-д-Олонь, отстаивается львиная доля флота Open 60 в перерывах между регатами. Поэтому неудивительно, что в год Франции в России отсюда же стартовала первая парусная гонка Франция–Россия по маршруту от Сен-Жиль Круа да Ви до Санкт-Петербурга под названием «Vendee St.-Petersbourg».

Правила класса Multi 50 достаточно просты и нацелены на ограничение

«гонки вооружений» и роста цен таких судов: запрещены «экзотические» для судостроения материалы наподобие титана или кобальта, жестко ограничено использование углеволокна в корпусных конструкциях, общее количество парусов лимитировано шестью. В остальном конструкторы вольны самовыражаться, укладываясь в основные размерные ограничения: максимальная длина (и ширина тоже) не должны превышать 50 футов (15.24 м), высота мачты над КВЛ — не более 23.77 м, мачта не может отклоняться от ДП яхты. Водоизмещение яхты составляет около 4 т, площадь парусности — порядка 100 м² на лавировке и примерно 200 м² — на попутных курсах. Этот класс появился сравнительно недавно, но достаточно быстро развивается — сегодня на воде уже более десятка подобных судов.

Цель регаты, как говорят сами ее учредители, — «соединить вместе на-

бирающий силу класс судов и нетипичный, но очень сложный маршрут соревнования». В самом деле, если ранее 50-футовые многокорпусники гонялись почти исключительно в Атлантике, то теперь им придется пройти Английский канал, Северное море, Датские проливы и, наконец, непредсказуемую своим характером Балтику с ее интенсивным судоходством. В навигационном и тактическом отношении безостановочная (по правилам) гонка обещала стать очень сложной и утомительной для спортсменов. Отметим особо, что по правилам регаты на борту каждого тримарана должны находиться всего трое спортсменов, что означало крайне тяжелые условия работы гонщиков при ночной лавировке в узких судоходных проливах.

Заявку на участие в гонке подали сразу девять спортсменов, включая президента ассоциации класса Multi 50 (и большого фанатика пропагандиста судов именно этого типа) Франка Эскоффье (все его лодки, в том числе

последняя, третья, традиционно называются «Сгêpes Whaou!») и такую звезду океанских гонок, как Ив Ле Блевек («Actual»). Именно эти гонщики были несомненными фаворитами новой регаты, остальные же, как ни крути, больше играли «на подтанцовке» при звездах. Присутствие Ле Блевек внесло интригу в состязание – впервые в этот класс пришел гонщик такой величины.

К сожалению, сразу же придется отметить довольно странное отношение самих организаторов к регате, точнее, к ее медийному освещению на территории России. Сложилось полное ощущение того, что гонка проводится в формате эдакого «междусобойчика», т.е. французами и для французов, а популяризация соревнования среди яхтсменов (и вообще жителей) Санкт-Петербурга и России – дело десятое и совершенно необязательное. При том, что обычно парусные соревнования просто великолепно освещаются в самой Франции (в том числе – и эта кон-

кретная гонка). Ну, будем считать, что это – лишь первый блин. Тем не менее жаль, что французская сторона упустила шанс ближе познакомиться наших яхтсменов с новым классом, а горожан – с Францией.

Удивительно, но была отменена и портовая гонка – «неожиданно» выяснилось, что осадка тримаранов с опущенным швертом на метр больше, чем в изначально поступивших от французской стороны сведениях. В этой ситуации уже не представлялось возможным организовать эту гонку в Невской губе, как планировалось изначально, а согласовать необходимые документы для проведения такого соревнования за дамбой просто не хватало времени. Досадный и с трудом объяснимый прокол французской стороны!

Но вернемся на дистанцию регаты. Учитывая сложные погодные условия Бискайского залива и сильные приливные течения, многие обозреватели сходились на том, что значительный вклад в победу на первом этапе (до Петербурга) внесет удачное прохождение западного побережья Франции, после чего узкое горлышко Ла-Манша и Падде-Кале «растянет» лодки по дистанции. Грубо говоря, кто первым войдет в Ла-Манш (и выйдет из него), тот первым и увидит Толбухин маяк. Напряжения экипажам добавлял малоприятный прогноз, обещавший тихие ветра и штили на всем маршруте вплоть до самого Питера.

16 мая был дан старт состязания, и сразу же, как и ожидалось, пара фаворитов начала стремительно отрываться от остального флота, несмотря на сравнительно слабые ветра у побережья Бретани. Быстрее всех шел Ив Ле Блевек, допустивший, однако, странную для гонщиков его класса ошибку – избранный им маршрут привел его прямо в берег знакомого нам по романам Дюма острова Бель Иль. Спортсмену пришлось сменить галс, после чего ему пришлось догонять вырвавшегося вперед Ф.Эскоффье. Плотное соперничество этих двух судов, которые порой разделяли всего несколько кабельтовых, продолжалось вплоть до того момента, пока оба лидера первыми не обогнули западную оконечность Франции, после чего Ле Блевек



стал медленно, но верно отрываться от преследователя. Остальной флот к этому моменту отстал уже на несколько десятков миль – решающую роль в этом сыграло, как и предполагалось, приливное течение, весьма сильное у побережья Бретани. Лидеры успели проскочить первый отрезок гонки и обогнуть оконечность Бретани, пользуясь благоприятным приливом, пре-

– периодически расстояние между судами сокращалось так, что экипажи могли перекидываться друг с другом. Но, внимательно анализируя ход событий, следует признать, что все решилось еще на юге Балтики вблизи Борнхольма: здесь Ф.Эскоффье тактически переиграл («перелавировал») своего именитого соперника и уже не позволил ему вырваться вперед вплоть

ставаться с нашим городом. Но гонка есть гонка...

31 мая яхты отправились в обратный путь, взяв старт у Толбухина маяка. Начало гонки пошло по уже знакомому сценарию – пара лидеров немедленно оторвались от остального флота, устроив между собой яркую дуэль, и жаль что из-за отсутствия прямых включений с борта яхт наши зрители не смогли за ней наблюдать (впрочем, популяризация парусного спорта при помощи отечественных СМИ – это отдельная тема). На этот раз перевес оказался на стороне экипажа «Actual» – проигрывая большую часть дистанции, опытный Ле Блевек сумел тактически переиграть своего соперника в ходе сложной лавировки в Северном море и первым ворвался в Ла-Манш. После этого достать его уже оказалось невозможным – он достаточно быстро сумел нарастить отрыв до 50 миль и заслуженно выиграл второй этап, взяв реванш за проигранные у Кронштадта полторы минуты.

К сожалению, регата омрачилась серьезными авариями. Сначала потерял мачту и был отбуксирован в датский порт тримаран «PiR2». По счастью, экипаж не пострадал, даже сумел перевооружить лодку и успешно закончить гонку. Позднее уже при огибании мыса Финистерре потеряла мачту яхта «Naviguez Anne Caseneuve» – здесь тоже обошлось без ранений.

Подводя итоги этого мероприятия, следует, наверное, сказать следующие вещи. Во-первых, почивший в бозе класс 60-футовых тримаранов, похоже, получил достойного наследника, что не может не радовать. И, возможно, одним из результатов этой гонки станет появление и наших гонщиков на палубах таких судов – будем в это верить. У нас есть и спортивный потенциал, появляется и интерес у крупного бизнеса, спонсирующего сегодня подобные гоночные машины. Пока же такой мощной финансовой и организационной поддержки местных властей или даже субъектов федерации, которые в данном случае нам продемонстрировало руководство департамента Вандея, отечественный парусный спорт лишен. Хочется, чтобы эта ситуация наконец-то изменилась...



следователи не успели это сделать и оказались словно перед закрытой дверью: слабые ветра не смогли оказать противодействие неблагоприятному течению.

«Растягивание» судов по дистанции продолжилось и после выхода первой двойки яхт из Английского канала – когда «Crêpes Whaou! 3» и «Actual» уже готовились огибать северную оконечность Дании, хвост регаты еще никак не мог выбраться из Ла-Манша. Разрыв между лидерами и третьей лодкой флота превысил 200 миль, и стало окончательно ясно, что борьба за первое место может идти только между предстартовыми фаворитами (если, конечно, не произойдет ничего экстраординарного).

Дуэль между двумя лидерами продолжалась всю оставшуюся часть дистанции и по праву могла бы стать украшением любого телерепортажа с гонки, если бы таковой имел место

до Толбухина маяка. Хотя на самом финише лидеров разделили всего 75 с!

Несколько смазанным оказался и парад тримаранов, который был проведен перед Петропавловской крепостью – его пришлось сократить по срокам. Тем не менее само зрелище не могло оставить горожан равнодушным – и тут вновь остается пожалеть о слабой медийной поддержке события. Будем надеяться, что в следующий раз это удастся изменить – специально прилетевший в Петербург Филипп Де Вилье, президент Генерального Совета департамента Вандея заверил журналистов и участников в том, что гонка вернется к нам – теперь она будет проводиться каждые четыре года, как и «большая» кругосветная регата «Vendee Globe».

Здесь надо сказать, что гонщики были просто очарованы Питером в прекрасную пору преддверия знаменитых Белых ночей и не хотели рас-

Фото Сергея Богданова

Игорь Зарецкий – победитель регаты «Jester Challenge»!

26 июня 2010 г. в 9.35 по московскому времени российский яхтсмен Игорь Зарецкий на яхте «Гранд» первым финишировал в гавани Ньюпорта (США), став победителем трансатлантической гонки яхтсменов-одиночек «Jester Challenge»! Свое участие в гонке и эту победу он посвятил 1000-летию своего родного города Ярославля, которое отмечается в сентябре этого года.

Регата «Jester Challenge» («КиЯ» № 215) – своего рода «обратный вызов» проводящейся каждые четыре года одиночной трансатлантической гонке OSTAR, ныне известной под названием «Artemis Transat». Начатая в 1960 г. как небольшое состязание под эгидой газеты «Observer», сегодня она превратилась в гонку профессионалов на яхтах класса Open 60 и ORMA 60. В ответ на это группа энтузиастов основала новое состязание для непрофессиональных яхтсменов-одиночек, назвав его в честь знаменитой яхточки «Jester», участвовавшей в «той самой» первой гонке 1960 г. и ставшей своего рода символом того, как с помощью простых средств и скромных затрат можно добиваться реализации своей мечты.

Цель нового соревнования – «вернуться к истокам», исключить из регаты большие деньги и большие яхты. В регате участвуют исключительно любители на лодках длиной от 20 до 30 футов. Для сокращения расходов отменен стартовый взнос. Нет и предстартовой инспекции, плавательный ценз лишь рекомендуется.

Гонка по маршруту в 2700 морских миль стартовала 23 мая 2010 г. из английского порта Плимут. На старт вышло 24 яхтсмена из 6 стран. В ходе гонки они столкнулись с очень сложными погодными условиями – с дистанции сошла половина участников, одна яхта («Amadeus» французского яхтсмена Энди Лэйна) потеряла мачту, получила пробоину в корпусе и была в итоге потеряна. Яхтсмена спасло прошедшее мимо судно.

Игорь Зарецкий выиграл старт и

сразу взял курс на север, в высокие широты. Этот маршрут всегда считался выгодным для надежных мореходных яхт – он наиболее короткий (там можно идти практически по локсодромии), но очень сложный из-за встречных ветров, туманов и близости зоны айсбергов. Рискованный расчет Игоря оправдался: несмотря на то, что яхта пережила несколько мощных штормов (временами скорость ветра достигала 40–55 уз, а волны имели высоту более 7 м!), он лидировал всю гонку, большую часть пути находясь в устойчивых ветрах. Чтобы преодолеть расстояние от Плимута до Ньюпорта, ему потребовалось 33 дня.

На момент верстки номера оба других российских участника регаты – Алексей Федорук (Великий Новгород) и Михаил Солдатов (Москва) – еще продолжали свое продвижение по дистанции гонки. Попад под удар атлан-



тических циклонов, они продолжают свое продвижение к побережью США, придерживаясь северного маршрута.

Это историческое событие – впервые российский яхтсмен выиграл трансатлантическую гонку одиночек. Всероссийская Федерация парусного спорта и наш журнал поздравляют Игоря Зарецкого с этой победой!



Артур Гроховский.
 Фото автора и Анны Ивановой
 «Паруса Белых ночей»

«ТУЗЫ» в проигрыше



- Вы слышали, что у начальника железнодорожной станции Малая Жмеринка не взял взятку козырной туз?
- Как это может быть?
- Расклад такой получился...

Из преферансного анекдота

Анекдот этот, несмотря на всю его кажущуюся нелепость, тем не менее, как нельзя точнее описывает все произошедшее в заключительный день регаты «Паруса Белых ночей» – традиционного соревнования, финальная часть которого уже пятый год проходит на акватории Невы между Петропавловкой и Эрмитажем. Регата эта, состоящая из двух частей (первая – отборочный турнир, имеющий третий грэйд ISAF, вторая – собственно сами соревнования первого грэйда), для многих спортсменов-матчевиков ценна не только тем, что позволяет набрать очки в очередном ежемесячном рейтинг-листе ISAF. Она еще является и этапом квалификационного отбора в мировую серию матч-рейсов «World Match Racing Tour». Но обо всем по порядку.

Итак, в яхтенном порту «Геркулес», что неподалеку от Питера, собрались 12 гоночных экипажей, готовых стартовать в отборочных соревнованиях третьего грэйда. Для трех из них (а это – сильнейшие российские матчевые экипажи, ведомые Андреем Арбузовым, Евгением Неугодниковым и Сергеем Мусихиным) соревнования третьего грэйда представляли собой лишь разминку перед гонками первого грэйда: организаторы заранее включили их в состав участников основной части регаты, так как они входят в число 50 лучших матчевиков мира. Остальным предстояло бороться, чтобы попасть в состязания первого грэйда. Среди них были россияне, финны, эстонцы, греки и новозеландская команда под названием «Черная парусная овечка»*. Крепкую мужскую компанию разбавили два женских экипажа: Екатерины Кутовой из Владивостока и нашей землячки Марии Рудской, в последний момент заменившей экипаж Сергея Катаева, получившего тяжелую травму.

Борьба на акватории Невской губы была острой, чему в немалой степени способствовала капризная петербургская погода. Из-за сильного ветра гонки приходилось отменять или переносить, женским экипажам – выступать вчетвером (в противном случае им просто не хватало физических сил), и, как выразился один из членов судейской бригады, «за девушками я шел не как ампайр, а как спасательное судно».

* Смысл этого загадочного названия сами гонщики раскрывают так: все овцы белые, а мы черные, потому что уникальные.

Первые пять флайтов отборочного этапа показали, что у наших спортсменов «в ботинке оказался твердый камешек»: новозеландский экипаж Ройбена Корбетта (52-е место в рейтинг-листе ISAF) шел вровень с Е.Неугодниковым (12-е место), выиграв все свои гонки. И лишь их очная встреча поставила все на свои места – вперед вырвалась российская команда. Среди других российских лидеров результаты тоже были вполне закономерны – все свои гонки выиграл С.Мусихин (он разделил с Е.Неугодниковым 1–2-е места), лишь одну гонку проиграл ему А.Арбузов, ставший третьим. Четвертым в итоге был Р.Корбетт, проигравший лишь две гонки и с блеском использовавший единственный

третье – Е.Неугодников (тоже семь побед, но по итогам личных встреч преимущество было на стороне итальянца), четвертыми стали новозеландцы – все те же семь побед. Пружина интриги закрутилась до предела: в финальной победе Д.Йеля практически никто не уже не сомневался – как же, ас! Бубновый туз! А вот остальные гонщики продемонстрировали примерно равные результаты, что предвещало жесткую борьбу в полуфиналах и финале (четвертьфиналы, равно как и флит-рейс из-за нехватки времени, вызванной затяжными штилями, было решено не проводить).

Несколько удивило слабое выступление А.Арбузова – этот обычно бескомпромиссно настроенный спортсмен го-



шанс прорваться в регату первого грэйда (и сразу же поменявший рейтинг с 52-го на 33-е место).

Увы, крайне неудачно выступила питерская дебютантка этих соревнований – двукратная чемпионка мира М.Рудская. Новая для нее дисциплина матч-рейса оказалась ее экипажу пока не по силам: Маша смогла выиграть лишь одну гонку, «собрав» практически все мели в акватории Невской губы.

Заключительные гонки регаты проходили у стен Петропавловки. Закономерным фаворитом стал сильнейший из присутствовавших (5-е место по майскому рейтинг-листу ISAF) гонщиков француз Дамьен Йель, прошлогодний победитель регаты, обладатель ее главного приза – Кубка Дворца конгрессов. Лучший из отечественных гонщиков – Евгений Неугодников – был лишь на 12-м месте, остальные наши спортсмены находились за пределами первой двадцатки. Так что большинство комментаторов сходилось во мнении, что именно француз во второй раз увезет кубок во Францию, а Е.Неугодников, скорее всего, станет вторым. И ход соревнований, казалось, полностью подтверждал эту точку зрения – Д.Йель с блеском выиграл все свои флайты раунд-робина, не проиграв ни одной гонки! Такой зачин, безусловно, оказал довольно сильное деморализующее воздействие на некоторых спортсменов: «Машина, а не гонщик». Казалось, никакие неприятности не в состоянии поколебать его экипаж.

В итоге по завершении раунд-робинов места спортсменов распределились так: первое место занял Д.Йель (11 побед), второе – Симоне Феррарезе (Италия) с семью победами,

а третий – Евгений Неугодников (тоже семь побед, но по итогам личных встреч преимущество было на стороне итальянца), четвертыми стали новозеландцы – все те же семь побед. Пружина интриги закрутилась до предела: в финальной победе Д.Йеля практически никто не уже не сомневался – как же, ас! Бубновый туз! А вот остальные гонщики продемонстрировали примерно равные результаты, что предвещало жесткую борьбу в полуфиналах и финале (четвертьфиналы, равно как и флит-рейс из-за нехватки времени, вызванной затяжными штилями, было решено не проводить).

Несколько удивило слабое выступление А.Арбузова – этот обычно бескомпромиссно настроенный спортсмен го- нялся очень бесхарактерно, ничем себя не проявив, и занял восьмое место, выиграв всего пять гонок. Конечно, в этом году он выступал с новым экипажем, но это не полноценное оправдание. И вот начались полуфиналы. На жеребьевке Дамьен Йель как победитель раунд-робина сам выбрал себе противника: им стали новозеландцы, занявшие четвертое место, по рейтингу – самый слабый экипаж из четверки. Евгению Неугодникову в пару достались итальянцы. По регламенту борьба должна идти до двух побед, и обе первые полуфинальные гонки с блеском выиграл экипаж Ройбена Корбетта, не давший Йелю ни единого шанса на победу. «Козырной туз» остался за чертой финалистов – малоизвестный экипаж из Новой Зеландии на сложной невиской воде в шквалистый ветер и проливной дождь «сделал» его всухую. Такого расклада не ожидал никто. Но самое смешное в том, что этот расклад француз выбрал себе сам.

В отличие от новозеландцев победа над своим соперником в полуфинале Евгению Неугодникову далась труднее – после первых двух гонок у каждой из команд было по одной победе, и все решилось в третьей гонке, которая осталась за нашими ребятами. В итоге в финал вышли российская и новозеландская команды – в точности как неделей раньше на гонках «Louis Vuitton Trophy» (кстати, экипаж Евгения в этот раз тоже выступал под флагом команды «Синергия»). Разумеется, все российские болельщики ждали реванша за Ла-Маддалену и надеялись на бескомпромиссную борьбу и чистую победу своих.



Новозеландская команда «Black Racing Sheeps» – победители регаты

Но победы не получилось. Новозеландцы были быстрее – их яхта шла с большей скоростью – и получили меньше наказаний. Вынужденный выполнять штрафные развороты экипаж Евгений Неугодникова был бессилён что-либо противопоставить «Черным овцам», оказавшимся настоящими тиграми. Тут надо отметить, что новозеландский экипаж продемонстрировал очень хорошую технику управления лодкой: на шквалистых порывах, когда соперники висели на бортах ради лучшей откренки, новозеландцы спокойно притравливали грот и шли с меньшим креном и большей (за счёт меньшего сопротивления) скоростью. Вообще-то этому учат еще в яхт-клубах, но многие маститые гонщики об этом приеме, кажется, подзабыли. Со счетом 2:0 выигрывали новозеландцы к тому моменту, когда судьи решили прекратить гонки из-за недостатка времени (по регламенту борьба в финале должна идти до трех побед), отдав тем самым победу новозеландцам. Так дважды за одну неделю российские экипажи оказались в числе финалистов матчевых гонок против новозеландцев и оба раза не смогли их победить. «Тенденция, однако»... Хотя второе место – весьма достойный результат.

Правда, нельзя не сказать вот о чем. Российский экипаж в этой ситуации (и уже не в первый раз – «КиЯ» № 209) повел себя не самым достойным образом, явно продемонстрировав слабость спортивного характера. Кричать на ампайра из своей страны: «Что ж ты делаешь?!» (подразумевая, что он подыгрывает твоему сопернику) – не признак честного спортивного поведения. А уж слова на итоговой пресс-конференции: «Я проиграл, потому что ампайры подарили победу моему противнику» прозвучали и вовсе подетски, несколько смазав весь финал регаты. Конечно, обидно проигрывать, но все же надо держать себя в руках.

Новозеландцам тоже было несколько не по себе: удачное выступление на нашей регате вынудило их изменить планы на ближайшее будущее. Вместо отпуска им теперь пришлось организовывать поездку в Швецию на этап мировой матчевой серии «World Match Racing Tour», пропуском на который для них и послужила красивая победа в Петербурге.

P.S. Как обычно, в рамках регаты «Паруса Белых ночей» были проведены и социальные мероприятия, в частности, парусный праздник для детей «Марафон детства» и конкурс рисунка «Паруса мечты», пропагандирующие парусный спорт среди подрастающих горожан.

Отдельно хочется сказать о регате для СМИ (проведенной в рамках большого фестиваля «СМИшные игры»), ныне включавшей в себя не только гонку для журналистов, но и теоретические вопросы, а также вязание беседочного узла и укладку стакселя на скорость. По суммарным итогам первое место заняла команда «КиЯ» – как же могло быть иначе...

Марианна Маркушева,
г. Самара. Фото автора

С 12 по 20 июня в г. Тольятти прошли традиционные соревнования среди крейсерских яхт «Кубок Волги 2010». В этом году регата вошла в зачет «Кубка России ORC» и стала его первым этапом.

Формула ORC, будучи безусловным новшеством для судей и мерителей, вызвала живой интерес и желание освоить ее тонкости. Пока усилиями тольяттинских судей был сделан лишь первый шаг к этому. Тестовые мерительные свидетельства предоставили экипажи всего лишь 11 яхт из Тольятти и Самары: по совету московских коллег все они были зачислены в одну группу, которая объединила относительно новые яхты импортного производства (основные параметры их корпусов были предоставлены производителями). Обмер яхт, не имеющих таких данных, не проводился. Причиной стали отсутствие должной подготовки у мерителей, трудоемкость и, как следствие, высокая стоимость мерительных работ. Не все яхтсмены сегодня способны оплачивать подорожавшую стоянку плюс новое мерительное свидетельство по ORC да еще делать стартовый взнос.

Да, разумеется, парус – не самый малозатратный вид спорта, однако до настоящего времени возможность участвовать в гонках у владельцев большинства старых яхт все же была. Многие из этих лодок были либо «самоделками», либо построены в советское время на верфях в разных уголках нашей страны и Польши. Численность этого флота в стране по-прежнему весьма высока, и нынешняя ситуация не настраивает на оптимистичный лад, ведь в соревновании приняло участие всего 15 яхт с общей численностью экипажей 49 человек.

Для «Кубка Волги», который проводится с 1997 г. (одно время он даже имел статус чемпионата России по формуле RS-2000), это не просто небольшая цифра – это катастрофа. А

Проблемы «Кубка Волги»



еще совсем недавно – в 2003 г. на старт этой регаты вышло около 100 яхт, после чего «Кубок Волги» на законных основаниях был назван крупнейшим по количеству участников парусным состязанием России! Увы, высокую планку организаторам удержать не удалось, и с той поры количество участников только падало. Общей причиной такого положения стало недостаточное внимание к соревнованиям со стороны областной Федерации парусного спорта и Городского управления по физической культуре и спорту Тольятти. В этом году, например, не была привлечена спонсорская помощь, а информационная поддержка регаты не соответствовала уровню соревнования.

Кроме зачета по ORC был сохранен и зачет по УПО для старых яхт. Однако информация об этом не была доведена до яхтсменов: изначально сообщалось, что все яхты будут гоняться в одной стартовой группе с обмером по ORC, потому что только в этом случае они смогут выполнить нормативы на присвоение звания мастера спорта. Уточнение о том, что все же будет отдельная стартовая группа, гоняющаяся по уже привычным УПО, было невнятным и

несколько запоздалым. Как результат, многие яхтсмены посчитали для себя невозможным участие в гонках по новой формуле.

Свою роль сыграло и совпадение сроков с Волго-Камской парусной регатой, проводящейся в Казани. Ее организаторы обещали не взимать стартовый взнос, а наоборот, компенсировать им затраты на дорогу, что, естественно, привлекло многих участников из тех же Самары и Тольятти. Неудивительно, что яхтсмены выбрали гонки в том месте, где их хотят видеть и обещают обеспечить высокий уровень подготовки соревнований.

Те же, кто все же остался в акватории Жигулевского моря, получили удовольствие от состязания. Оно прошло на базе яхт-клуба «Химик». Состоялись семь гонок, включая четыре маршрутные по дистанции между Тольятти и Ульяновском. Погода была хорошей – не слишком жаркой, но и не слишком холодной. Ветер не заставлял надолго останавливаться, а небольшое его усиление не привело к повреждениям или травмам. Претензий к судейству так же не было. По общему мнению спортсменов, формула ORC в целом отражала реальное соотношение сил.

Победители регаты «Кубок Волги»

В группе ORC:

1. «Stella Maris» (А.В.Кузин), Тольятти, 2. «Анастасия» (Е.А.Козлов), Тольятти, 3. «Sunny» (А.Н.Коломиец), Самара

По УПО, группа 1:

1. «Премьера» (Р.К.Бибаев), Самара, 2. «Sunny» (А.Н.Коломиец), Самара 3. «Анастасия» (Е.А.Козлов), Тольятти

По УПО группа 2:

1. «Куйбышевазот» (А.А.Новиков), Тольятти, 2. «Волгамид» (В.Н.Наскин), Тольятти, 3. «EF Education» (В.А.Палиенко), Тольятти



В начале июля в Санкт-Петербурге, Ленинградской области и Карелии прошли водно-моторные соревнования организаций-изготовителей маломерных судов, ставшие составной частью регаты «От Балтийского моря до Белого моря», посвященной 20-летию МЧС России (положение о соревнованиях мы опубликовали в предыдущем номере).



Самым крупным участником гонок стал 12-метровый «PCB 12M», построенный в Рыбинске

И гонки, и испытания



Этот «Буревестник-630 Патруль» с поперечным реданом показал неплохие ходовые качества



Одним из самых необычных судов-участников стал «Стайер 219» — скеговое СВП с подвесными моторами (подробности см. в № 219)

В мероприятии, безусловно, участвовала и спортивная сторона, но все же основной его задачей стала практическая проверка ходовых и мореходных качеств маломерных судов, которые строят отечественные судостроители. Сотрудники ГИМС МЧС РФ, регулярно пополняющей свой флот, не скрывали повышенного интереса именно к этой части соревнований — часть судов-участников уже несли на бортах опознавательные знаки инспекции, и не исключено, что по результатам встречи они появятся и на тех судах, которые спасатели и инспекторы пока не использовали.

Организаторы поначалу опасались, что «первый блин выйдет комом», но этого не произошло — заявки на

участие подали 14 судостроительных предприятий, выставившие на старт 19 лодок, а организация и предварительных мероприятий, и самой гонки оказалась практически безупречной. В основном были представлены петербургские верфи — «Ротан», «Невский берег», «Мастер» («Адмиралтейские верфи»), «Северное море», группа компаний «Петросет», «Кроншпиц», «Вельбот», «Мнев и К», «Компан Марин», «Аквамарин», «Шлиссельбургская верфь», «Мобиле Групп». Рыбинская верфь «Еврояхтинг» выставила свой новый 12-метровый катер «PCB 12M», ставший самым крупным судном, принявшим участие во встрече.

После долгих совещаний решили немного пожертвовать чисто спор-

тивной стороной, разделив весь разномасштабный флот всего на два класса согласно мощности двигателей — до 150 л.с. и более 150 л.с. При этом заранее определились фавориты и аутсайдеры, но, как уже отмечалось, спортивный результат для участников не был главным. Это был как раз тот случай, к которому как нельзя лучше подходило выражение «важна не победа, а участие».

Марафонская дистанция была разделена на два этапа: «Санкт-Петербург—крепость Орешек» и «Крепость Орешек—о. Валаам». На относительно «спокойную» часть маршрута по Неве вышли все участники; пересекать непредсказуемую Ладогу рискнули восемь экипажей, причем наряду

с крупными «пароходами» к ним присоединились компактные открытые «Grizzly-580», «Мастер-651» и РИБ «Лидер RX-600».

Ну а безусловным фаворитом на обоих этапах бесспорно был чисто спортивный 9-метровый «Морской Дракон» с парой 300-сильных моторов «Yamaha», выставленный группой компаний «Петросет», что и подтвердилось в ходе гонки — оба раза эта лодка финишировала с очень большим отрывом от основного «пелетона». На этом судне в качестве

судьи-наблюдателя шел представитель «КиЯ», что позволило еще раз протестировать уже знакомое читателям судно. Первый «макетный» вариант лодки без внутренней обстройки мы испытали еще в 2005 г. (см. № 198). Теперь «Дракон» полностью укомплектован, а маршрут общей протяженностью более 500 км, большая часть которого прошла по беспокойной Ладоге, стал прекрасной возможностью оценить ходовые и мореходные качества судна (отчет читайте в следующем номере «КиЯ»).

Гонка, стартовавшая с выстрелом полуденной пушки на Петропавловской крепости (в роли артиллериста на сей раз выступил министр по чрезвычайным ситуациям Сергей Шойгу), завершилась в тот же день, 4 июля, и после ночевки на гостеприимном Валааме и процедуры награждения участники отправились в Питер. Блиц-опрос показал, что большинству новые соревнования пришлись по вкусу, так что, скорее всего, водно-моторные старты на призы МЧС станут традиционными.

А.Л.



Абсолютные и непреклемый победитель гонок — «Морской Дракон»



Этот открытый РИБ от «Лидера» стал единственным, чей экипаж рискнул дойти до о. Валаам



Участников соревнований приветствовал епископ Панкратий, игумен Спасо-Преображенского Валаамского монастыря



Награждение в Шлиссельбурге (крепость Орешек) — эмоции берут верх

Призеры соревнований организаций-изготовителей маломерных судов в ходе регаты МЧС России «От Балтийского моря до Белого моря»

Санкт-Петербург—крепость Орешек:

Класс более 150 л.с.: 1 — «Морской Дракон», 600 л.с., группа компаний «Петросет», 2 — «Мастер-651», 250 л.с., «Меркурий-НИИТМ» и Адмиралтейские верфи, 3 — «Охта 1000», 600 л.с., «Шлиссельбургская верфь»;

Класс до 150 л.с.: 1 — «Grizzly 580», 150 л.с., «Трио-Марин», 2 — «Вельбот-63», 150 л.с., группа компаний «Вельбот», 3 — «Спринтер-51Р», 140 л.с., «Невский берег».

Крепость Орешек—о. Валаам:

Класс более 150 л.с.: 1 — «Морской Дракон», 600 л.с., группа компаний «Петросет», 2 — «Охта 1000», 600 л.с., «Шлиссельбургская верфь», 3 — «Мастер-651», 250 л.с., «Меркурий-НИИТМ» и Адмиралтейские верфи;

Класс до 150 л.с.: 1 — «Вельбот-63», 150 л.с., группа компаний «Вельбот», 2 — «Лидер RX 600», 115 л.с., «Лидер», 3 — «Grizzly 580», 150 л.с., «Трио-Марин»

Артур Гроховский. Фото автора

«Пришло так быстро время пересчета», или Чемпионат Европы в классе яхт ORC Sportboat



Нынче в моде на Руси
Гандикап по ORC

Чемпионат Европы по парусному спорту в классе яхт ORC Sportboat, прошедший в Санкт-Петербурге с 3 по 10 июля, вызвал большой интерес, хотя и не собрал того количества участников, на который изначально рассчитывали организаторы – Санкт-Петербургский Парусный союз при поддержке Российской морской гоночной ассоциации. Предполагалось, что в новый яхт-клуб «Геркулес», расположенный вблизи Лахтинского разлива (де-юре – в городской черте Питера), приедут до полусотни команд, на деле их оказалось вдвое меньше.

Однако это не лишило чемпионат его главной интриги – впрочем, не столько даже спортивной, сколько технической: очной встречи гоночных яхт стремительно развивающегося национального гоночного класса Орег 800 («КиЯ» № 188) и его европейского визави – класса GP 26 («КиЯ» № 209) в лице построенной на таганрогской верфи по

итальянскому проекту яхты «Прима». «Добавляло в это блюдо остроты» то, что впервые эти яхты должны были встретиться по современным европейским правилам обмера и гандикапа ORC, недавно пришедшим на смену действовавшим ранее в России отечественным правилам RS-2000 (см. статью В.Алексеева «Правила ORC в России», «КиЯ» № 220).

Впрочем, формально чемпионат не ограничивался только этими судами: правила класса ORC Sportboat допускают в него большое количество популярных сегодня отечественных и зарубежных парусных яхт, имеющих длину от 6 до 9 м и водоизмещение менее 2000 кг. Конкретнее: помимо Орег 800 и GP 26 в класс попадают яхты типа «Алекстар 767», «Beneteau

25 Platu», «Laser SB3», «Santer 760» и еще немало других, менее известных у нас типов. Для того чтобы привлечь больше участников из Европы, организаторы чемпионата предложили зарубежным спортсменам в аренду лодки «Santer 760» и «Laser SB3». Правда, надо отметить одну странность: если приглашением погоняться на «Santer 760» реально воспользовались зарубежные спортсмены, то с арендой «Лазеров» возникли «непонятки»: весь их флот, якобы, забронировала для себя группа московских яхтсменов, в итоге так на чемпионат и не приехавшая. Впрочем, организаторы не склонны рассматривать это происшествие как некую «политическую интригу», отнеся его к категории «неизбежных на море случайностей».

В итоге флот регаты включал следующие суда: российские Open 800, российско-итальянский (по происхождению) GP 26, «Beneteau 25 Platu», две литовские яхты национального класса RS 280 (One Design Class), очень интересная и потенциально быстрая лодка типа T750, прибывшая из Германии, ну и пресловутые «Сантера» (куда ж без них-то!). Выявление призеров проводилось в общем зачете и в Коринфском дивизионе (только победитель), куда входили яхты, в экипажах которых были исключительно спортсмены-любители. География была довольно представительной: в соревнованиях помимо россиян приняли участие гонщики из Германии, Италии, Литвы, Франции и Швеции.

Начало чемпионата ознаменовалось сильнейшей жарой и полнейшим безветрием – редкой для Питера комбинацией погодных условий. Лишь 5 июля, на второй гоночный день много позже полудня организаторы все же решили дать старт маршрутной гонке, но в связи со слабым ветром сократили ее дистанцию с 36 до 18 миль. Большие опасения судей и мерителей вызывала возможная неточность гандикапа при очень слабых ветрах. Неожиданно для всех победу одержала сравнительно тяжелая литовская яхта «Levante» со шкипером Римонисом Таурасом, удачно «пересчитавшая» более легкие и пришедшие к финишу ранее «Опены».

Третий гоночный день вновь начался с отсутствия ветра. Наконец, во второй половине дня все же задуло, и в 15.16 судьи решились дать старт первой короткой гонки. Ее омрачило столкновение «Квартета» и «Энигмы», приведшее к дисквалификации последней (впрочем, Андрей Арбузов, бывший за рулем «Энигмы» в момент столкновения, остался при своем особом мнении на этот счет). Позднее удалось провести и вторую короткую гонку.

Четвертый гоночный день регаты поначалу повторил предыдущий – жара, ветра нет. Судьи и организаторы начали заметно нервничать – по прогнозу до конца всей недели обещались маловетренные дни, а для того чтобы чемпионат можно было считать состоявшимся, требовалось провести, как минимум, четыре гонки: либо две маршрутные и две короткие, либо три короткие и одну маршрутную. Хотя хотелось, конечно, провести полную заявленную серию из девяти гонок, включая две маршрутные.

Лишь под вечер судьи дали старт маршрутной гонке, вновь сократив ее дистанцию вдвое – до 18 миль. Все участники бодро ушли со старта при ветре 3–4 м/с, после чего практически зашили. А потом пришла гроза, как ей и положено, с хорошим, мощным шквалом скоростью до 22 м/с. Подавляющее большинство яхт выдержало его без проблем, но на двух судах были порваны паруса. А вот немецкую яхту «Rocking Girl» постигло более серьез-

ное несчастье: на ней лопнула синтетическая (из материала Spectra) ванта, и оперативно заменить ее спортсменам не удалось. Так что синтетика синтетикой (пусть и сверхпрочная), а вот полноценной замены нержавеющей стали по надежности, видимо, пока нет. По крайней мере, в экстремальной ситуации вроде налетевшего на гонщиков шквала.

Предпоследний день регаты стал самым насыщенным и зрелищным. Ветер дул весьма приличный, и яхты на дистанции развивали довольно высокие скорости, что позволило провести сразу три короткие гонки. Сильный ветер ярко выявил слабые места экипажей, заставив их совершать ошибки. Среди наиболее запомнившихся можно отметить навал «Квартета» на верхний знак, бродинг «Водника» сразу же после прохождения верхнего знака в довольно плотном кильватерном строю (только хладнокровие экипажа шедшего следом «Sky Fly», успевшего увернуться под корму «Воднику», спасло обе яхты от столкновения, вообще же коллективный завал мог получиться не хуже, чем бывает в «Формуле 1» после первого поворота), бродинг «Мадагаскара» почти у самой финишной линии в последней гонке дня (ее экипаж вовремя не сумел нормально укротить взбесившийся геннакер и так, дрейфуя лагом с креном свыше 70°, и пересек линию финиша, чем, как говорится, «немало доставил»). Этот день стал своеобраз-





ным бенефисом для таганрогской яхты «Прима» с Власом Кадетовым на руле – она дважды финишировала первой и один раз пришла третьей, переместившись в лидеры регаты. Впрочем, интрига еще сохранялась – большое количество проведенных гонок позволяло подсчитывать очки с вычетом результатов худшей гонки (за исключением маршрутных), поэтому окончательно поставить все точки над «i» должен был последний гоночный день.

В нем удалось дать два старта, тем самым выполнив общий план регаты по числу гонок. «Прима» и здесь оказалась лучшей – третье и первое места и заслуженная победа в чемпионате. Второй стала литовская «Levante» (она же победила и в Коринфском дивизионе), третье место заняла «Энигма». Лишь два с четвертью очка отделили от призеров питерский «Глобус» с Андреем Никандровым на руле – бессменного обладателя Кубка России трех последних лет.

С технической точки зрения регата преподнесла, пожалуй, обескураживающий результат. Отечественный класс Орег 800 в прямом сравнении проиграл сразу двум зарубежным проектам. Причем если довольно тяжелая литовская «Levante» по большей части просто «пересчитывала» отечественные лодки (а по абсолютной скорости была все же неконкурентоспособна, особенно в сильный ветер),

то «Прима» имела одновременно и хороший обмер, и реально высокую скорость на дистанции, что позволило ей практически всегда держаться в голове флота (главный меритель регаты Василий Алексеев в этой связи сказал, что причину такого успеха еще предстоит понять). Даже внешне яхта отличалась от отечественных: она имела очень острые носовые обводы, образованные практически прямыми ватерлиниями V-образной формы, максимальную ширину, отнесенную далеко в корму (как на последних работах Х.Коуйоумджияна) и более широкий кокпит. На этом фоне многие российские лодки выглядели несколько архаично, что позволило, например, Андрею Арбузову в телефонном интервью с редакцией заявить дословно следующее: «Некоторые отечественные конструкторы в своих идеях и решениях несут откровенный бред. Наши яхты здесь выглядели дворовыми спортсменами примерно одинакового уровня, которые постоянно борются между собой и видят в этом некоторую интригу. Но, когда приходит действительно серьезный парень, он рвет их, как тузик грелку. Именно это и показала нам «Прима» – она была не только реально быстра на дистанции, но потом еще и дополнительно пересчитывала нас. Это очень хорошая лодка, качество которой и определило все».

Андрей Никандров в беседе был более дипломатичен, но все же признал превосходство итальянского проекта и идеологии класса GP 26 в целом. Здесь нельзя не отметить, что класс GP 26, появившийся на несколько лет позднее Орег 800, не только более «молодой» – он рассчитан на крейсерские гонки, проводимые лишь по 4-й категории ISAF, в то время как Орег может гоняться по более «тяжелой» 3-й категории. Впрочем, судьба Орег 800 сейчас находится на своеобразном переломе: прошедшая в декабре 2009 г. отчетно-выборная конференция Ассоциации класса Орег 800 приняла решение, во-первых, начиная с 2013 г. гоняться на внутрисерийских регатах без гандикапа (т.е. «по приходу»). Во-вторых, правила класса будут максимально приближаться к GP 26 (для старых яхт, модернизация которых до потенциала GP 26 невозможна, будет введен отдельный дивизион).

Влас Кадетов как состоявшийся чемпион Европы и человек, имеющий прямое отношение к таганрогской верфи, на которой построена «Прима», был, разумеется, счастлив и горд и своим успехом, и самой яхтой. Цена такой лодки, полностью «нафаршированной» соответствующим оборудованием и укомплектованной парусами, составляет порядка 60 тыс. евро – немало, конечно, но это почти адекватно европейским и американ-

ским (точнее, североамериканским) ценам. Однако мы с вами живем в России...

Конечно, немалую долю в эту цену вносит само импортное оборудование и всевозможные таможенные платежи, связанные с его поставками. Но все равно – хотелось бы дешевле. Впрочем, Влас Алексеевич уточнил, что при более или менее серийной постройке цена яхты может существенно снизиться. Так что будем на это надеяться – при нынешних темпах роста флота Open 800 не исключено, что верфь сможет получить достаточное количество заказов.

Не станет ли для нашей яхтостроительной индустрии (и самих яхтсменов) этот проект итальянского конструктора Джованни Кессарелли тем же самым, чем 40 с лишним лет назад стал другой итальянский проект – автомобиль «FIAT-124», он же «ВАЗ-2101»? При всех его недостатках с точки зрения сегодняшнего дня нельзя не отметить две его заслуги: он, во-первых, стал первым по-настоящему массовым и комфортабельным отечественным автомобилем, фактически «автомобилизовав» СССР, во-вторых, заставил всю тогдашнюю индустрию технологически подтягиваться до его уровня.

Я не отрицаю заслуг и таланта наших яхтенных конструкторов, но – увы. Сегодня (а я пишу эти строки на своем наладоннике прямо в ходе закрытия регаты) они проиграли. Хотелось бы, чтобы этот проигрыш стал предметом для размышления и анализа, а российско-итальянское детище не осталось бы без конкуренции со стороны полностью отечественных гоночных машин.

Жаль, что сошла с дистанции «Rocking Girl». Этот интересный аппарат, разработанный компанией «Thompson Yacht Design» и серийно выпускаемый во Вьетнаме (можно купить не только «живое судно», но и комплект для самостоятельной сборки, и даже пакет документации для постройки «с нуля»), уже завоевал популярность не только в Европе, но и в Австралии и Новой Зеландии, т. е. в тех местах, где понимают толк в хороших яхтах! Однако внимательное знакомство с ней вызвало некоторые вопросы. Во-первых, приехавшая из Германии лодка была сделана явно не «по-немецки»: носовая оконечность имела значительную бухтиноватость (хотя можно ли корректно применить этот термин к стеклопластиковой поверхности), вдобавок была сильно асимметричной. Во-вторых, сомнение у меня вызвала заметная S-образность носовых ватерлиний – се-

годня такое решение считается неверным. В-третьих, ряд узлов яхты, например, крепление навесного пера руля, хотя и решены оригинально, но заставляют заподозрить строителей в стремлении улучшить гоночные качества за счет надежности (что и подтвердила отчасти история с вантой). В остальном это – оригинальная и очень быстроходная лодка. Жаль, что погода и поломка не дали полностью раскрыться ее потенциалу на акватории Невской губы. Многие наши спортсмены (например, тот же А.Арбузов) говорили про нее одно: «На таком аппарате можно и нужно выигрывать. К сожалению, в данном случае он оказался в руках явных любителей». Впрочем, сами немцы не выглядели особенно расстроенными этой неудачей, доблестно дождались окончания чемпионата, горячо благодарили организаторов за предоставленную возможность участия в таком состязании и очень хвалили яхт-клуб за постановку дела.

В этом, замечу, сходились практически все участники. Организация и судейство, по их мнению, были превосходными. Виргис Райнис из экипажа «Levante» особо отметил внимание организаторов к зарубежным участникам: если бы не специальное письмо от их имени, то, по его словам, лодка провела бы на таможенном терминале пять суток, опоздав на регату. Здесь хорошие слова следует сказать в адрес Натальи Федоровой и ее команды – накопленный ими на регатах «Паруса Белых ночей» потенциал не пропал даром, серьезных накладок (если не считать штиля) практически не было. Некоторое беспокойство, в том числе и у самих организаторов, вызывало отсутствие опыта проведения гандикапных гонок, но, несмотря на это, никаких проблем не возникло. В частности, гонщики отметили четкую работу главного судьи Андрея Латинова, уделявшего большое внимание выставлению дистанции так, чтобы не было «трамвая» даже в условиях слабых ветров и сокращенной дистанции.

Пожалуй, единственная претензия, которую можно высказать организаторам, это отсутствие полноценного пресс-центра и должного медийного освещения регаты. В который уже раз был упущен еще один удачный повод для популяризации паруса в нашем городе...

P.S. В осеннем номере редакция планирует опубликовать обзорный материал, посвященный перспективам развития класса Open 800.





Сергей Белугин.

Фото Игоря Лагутина и Алексея Даняева

Жаркие баталии на Неве

Середина лета, всем порядком надоевшая жара, «зацепившаяся» за Россию и, в том числе, за совсем не южный Санкт-Петербург. Во многих летних видах спорта чемпионаты мира миновали свои экваторы, а вот в водно-моторной «Формуле-1» прошел всего лишь второй этап первенства планеты.



Напомним, открытие формульного сезона прошло в майские дни традиционно в португальском Портимао и завершилось уверенным выступлением арабских спортсменов из команды Абу-Даби. Ахмед Аль Хамли и Тани Ал Камзи, которые заняли первое и третье места, пригласив в серединку на второе место пьедестала почета теперь уже ветерана «Формулы-1», итальянского спортсмена Франческо Кантандо. Кстати, длительная пауза также наступила после соревнований в Санкт-Петербурге – до начала трех «китайских» этапов оставалось чуть менее трех месяцев.

Международные организаторы водно-моторной «Формулы-1» вновь вернулись к «старому» формату проведения основной гонки этапа – вместо двух 30-минутных гонок в субботу и воскресенье проводится одна воскресная гонка, длительностью не более 45 минут, в Санкт-Петербургских условиях – на 42 круга. Произошло изменение формата квалификационных соревнований – теперь этот важный элемент чемпионата мира максимально приближен к аналогичному формату квалификации в автомобильной «Формуле-1».

В первом сегменте квалификации «Q1» все спортсмены имеют право совершить любое число кругов по го-

ночной трассе. По истечении 20 минут на воде остаются только 15 скутеров, показавших наилучшие результаты на любом круге. Спортсмены, показавшие худшие результаты, бронируют себе на стартовом понтоне места с 16 по 20-е. После 7-минутного перерыва, (время квалификационного сегмента) «Q2» запускается сначала на 15 минут, и все 15 спортсменов проводят аналогичную сессию. После 15-минутной индивидуальной гонки в следующий сегмент выходят спортсмены, показавшие 10 лучших результатов. Аналогично, выбывшие занимают позиции с 11 по 15-ю. Оставшиеся 10 спортсменов после очередного, теперь уже 8-минутного перерыва соревнуются в «shootout» в сегменте «Q3» в течение 10 минут для определения победителя в номинации «Pole position» и расстановки спортсменов по местам с 1-го по 10-е.

Есть еще два обязательных условия квалификации:

- в этом соревновании должны участвовать все спортсмены;
- дозаправка в течение всего тайм-триала запрещена.

Можно сказать сразу, новый формат квалификации понравился многим своей энергичностью, возможностью более предметно «поболеть» за своего спортсмена, и, конечно же, значительной непредсказуемостью конечного



Старт. номер	Спортсмен	Страна	1 этап	2 этап	Сумма
5	Тани Ал Камзи	ОАЭ	12	9	21
16	Джей Прайс	Катар	9	12	21
6	Ахмед Аль Хамли	ОАЭ	20	0	20
11	Сэми Селио	Финляндия	0	20	20
24	Франческо Кантандо	Италия	15	0	15
12	Алекс Карелла	Италия	0	15	15
8	Пьер Лундин	Швеция	7	5	12
17	Энди Эллот	Великобритания	5	2	7
14	Йонас Андерссон	Азербайджан	0	7	7
31	Дейвид Падован	Италия	3	3	6
9	Фабиан Калцов	Германия	4	0	4
15	Марит Стромой	Норвегия	0	4	4
77	Стан Курценовский	Россия	0	1	1



результата. Судите сами – за несколько секунд до закрытия последнего сегмента «Q3» рядом с нами (Александр Беляевский и автор этих строк вели репортаж для зрителей соревнования) появился американский спортсмен из команды Катар Джей Прайс. К этому моменту он показал лучшее время в последнем сегменте и, вероятно, решил посмотреть на мониторах «тим-менеджеров», что могут предпринять его оставшиеся на воде конкуренты. И вот два спортсмена преподнесли ему не очень приятный сюрприз – две десятых секунды у экс-чемпиона мира отыграл лидер чемпионата мира Ахмед Аль Хамли, а затем за две секунды до закрытия сегмента(!) это же сделал еще один экс-чемпион – финский пилот Сэми Селио, причем его преимущество было просто подавляющим – 0.91 секунды от Ахмеда и 1.11 – от Джея.

В число тех, кто впоследствии воспользовался преимуществами минимальных номеров позиций на стартовом понтоне, уверенно вошел итальянский спортсмен Алекс Карелла,

являющийся напарником Сэми Селио по команде «Team Mad Cрос». К тому же, после квалификации команда Абу-Даби решила заменить двигатель на скутере Ахмеда Аль Хамли, что в полном соответствии с правилами отправило спортсмена в правую, невыгодную часть стартового понтона. Такую же процедуру и с такими же перемещениями совершили Пьер Лундин, Луиджи Роберто и Ринальдо Оскулати.

В итоге на стартовом понтоне Джея Прайса взяли в тиски Сэми Селио с поула и Алекс Карелла с третьего места. К сожалению, зрители потеряли при этом возможность наблюдать острейшую борьбу, которую финскому спортсмену мог бы навязать очень агрессивный, по спортивному злой и, безусловно, талантливый Ахмед Аль Хамли, которого готовит к гонкам четырехкратный чемпион мира Скотт Гиллман. Впрочем, тем, кто знает об этих качествах арабского спортсмена, было понятно, что Ахмед не останется на 16-м месте, на которое он попал после замены двигателя.

В новой серии проведения этапов чемпионата мира в Санкт-Петербурге погода, взяв свое в прошлом веке, пока полностью благоприятствует проведению Гран-при России. И в субботу, во время проведения квалификационных сессий, и в воскресенье – в день основной гонки, не было ни сильного ветра, ни других возможных климатических сюрпризов. Если не принимать во внимание 32–35-градусную одуряющую жару, возможность отражения волн от гранитных набережных практически по всему периметру гоночной трассы, наличия сильных свальных течений и стоячих волн в этих местах, вполне можно сказать, что условия гонки были близки к идеальным. Возможно, эти характерные особенности гоночной трассы, установленной на бесспорно лучшей водно-моторной арене мира, послужили поводом для того, чтобы назвать ее трассой на рок-н-рольной реке.

Основные параметры трассы таковы: длина круга, на котором присутствуют четыре левых и два пра-

Слагаемые спортивного успеха

Мы хорошо знаем гонщиков «водной формулы», их имена на слуху. А что известно о тех, кто поставляет командам гоночную технику? Спортивные моторы «Mercury», корпуса разработки Гвидо Капеллини – вот вся информация, доступная рядовому зрителю гонок. Тем не менее известно, что значительная часть успеха команды в гонке – правильно подобранный винт.

Разработкой, модификацией, адаптацией гребных винтов (как спортивных частично-погруженных, так и обычных) занимается итальянская фирма «Silprop». Она разрабатывает винты для любых типов лодок (даже подводных) из бронзы и стали, а также мастер-модели для отливки по индивидуальным заказам для серийного производства. Высокое качество продукции подтверждается неоднократными титулами чемпионов мира, Европы, Италии. Винты «Silprop» успешно используются спортсменами в мировых соревнованиях, их высокие технические

характеристики подарили мировую известность многим пилотам – Гвидо Капеллини («DAC»), Матео Николлини («Qatar»), Сами Селио («Mad Crock»), Алексу Карела («BaBa»), Ивану Бригада («DAC»), а также пилотам Абу-Даби (UAE). Но чемпионаты – это только научно-



исследовательская лаборатория фирмы. Большой опыт и высокий класс в проектировании, доводке опытных образцов, разработке мастер-моделей, адаптации винтов не раз помог многим крупным судостроительным заводам, промышленным предприятиям оправдать вложенный капитал, расширить круг клиентов и увеличить заказы на производство судов различных типов как в Европе, так и в США. К сведению,

один из крупных заказчиков фирмы – Российский Военно-Морской Флот. «Silprop» ищет новые контакты и предлагает контрактное сотрудничество в Москве и Санкт-Петербурге с целью развития и представления достижений технологии на мировом рынке.

«Silprop eliche-propellers». Via Cantello, 35/D 21050 Clivio(VA), Italy

tel.+39 0332440724/fax.,+390332489095; E-mail: silprop2@libero.it; silprop@libero.it; E-mail в Москве: ludmila_italia74@mail.ru

вых поворота, составляет 2275 м, с максимальной длиной одного из прямых участков трассы, ближнего к Петропавловской крепости, 575 м. Расстояние от стартового понтона до первого поворотного знака составляет 515+200 м. Небольшой левый доворот в конце этого участка сделан для более плавного и безопасного прохождения первого поворота. Правила движения по этому участку трассы достаточно строги к участникам – после старта все спортсмены должны идти параллельными непересекающимися курсами и только после прохождения специального дублирующего буя могут начинать вести тактическую борьбу за место после первого поворота.

Итак, в 17.45 все спортсмены вышли на Неву для того, чтобы принять участие в обязательном парадном круге, представляющем всех пилотов и их страны и команды многочисленным зрителям, собравшимся на всех доступных для наблюдения за гонкой местах. На ведущем катере были Генеральный промоутер чемпионата мира «Формулы-1» на воде Николо ди Сан Жермано, президент Федерации водномоторного спорта и яхтенного туризма Петербурга и Ленинградской области Юнис Лукманов и представитель спортивного министерства Татарстана (есть надежда, что в следующем году древ-

няя Казань также сможет пригласить к себе дружную семью «Формулы-1»).

После парада лучшие спортсмены планеты выстроили свои скутера возле стартового понтона и после сигнала стартового светофора, дружно, но в полном соответствии с расстановкой и правилами соревнований устремились за званием победителя Гран-при России и тех очков, которые идут в общий зачет чемпионата мира.

Вполне естественно, что лучше всех это сделал обладатель «поул-позишн» Сами Селио – сразу же после первого поворота (кстати, успешно пройденного всеми спортсменами), он добился значительного отрыва в два десятка метров. А в борьбе за вторую позицию молодой, но напористый напарник финна по команде Алекс Карелла обошел «самого» Джея Прайса, отнюдь не обладающего уступчивым характером. Забегая вперед скажем, что эта тройка до самого финиша не имела особых проблем и решительно отбила все, не очень, впрочем, активные попытки преследователей изменить ситуацию в свою пользу. Все трое имели значительные отрывы и между собой и по отношению к соперникам, и даже два рестарта, которые произошли в гонке, сжали пелетон, но не смогли изменить расстановку спортсменов на подиуме.

Очень отрадным для всех собы-

тием стало возвращение на старт Станислава Курценовского. Безусловно, отсутствие спортивной практики в предыдущем году и неучастие в первом этапе не могли положительно сказаться на результате единственного сейчас российского представителя в «Формуле-1». Тем не менее приятно, что Стас нашел спонсоров и выполнил свою минимальную программу на этом соревновании – вошел в «Q2» и занял, хоть и последнее, но место в очковой зоне.

В течение гонки у Станислава были возможности подняться выше, но и техника, и фортуна пока не были на его стороне. Наш спортсмен, выбравший 77-й стартовый номер, выступал на скутере 10-кратного чемпиона мира Гвидо Капеллини. Но этот корпус, чуть более широкий, чем этого требуют жесткие условия рок-н-рольной реки, не идеально подходил для гонки в Петербурге. В связи с этим Станиславу приходилось постоянно прилагать значительные усилия в борьбе за скорость на прямых участках и в особенности на поворотах. В гонке всегда нужно находить место и время для моментального отдыха, но наш спортсмен мог это делать только во время рестартов. В один из моментов гонки не хватило упора гребного винта, и корпус скутера совершил непредсказуемый бросок и

поворот, что не позволило Станиславу обогнать Дейвида Падована, а в дальнейшем весьма четкая оборона одного из ветеранов «Формулы-1» Энди Эллиота, постоянно закрывающего любые возможные «калитки» перед Курценовским, помешала нашему спортсмену быть несколько выше в турнирной таблице.

В начале гонки интересно было наблюдать за лидером чемпионата Ахмедом Аль Хамли. Достаточно быстро спортсмен изменил свою 16-ю позицию на 5-ю, но дальше дело застопорилось, впереди него были также сильные спортсмены, умеющие и желающие бороться за место под солн-

цем. Ну а на 29-м круге подвела техника – спортсмен был вынужден сойти с дистанции.

Прекрасно организованные соревнования Гран-при России в Санкт-Петербурге завершились приятной и зрителям, и участникам церемонией награждения Сэми Селио, Алекса Кареллы и Джея Прайса.

В течение двух дней многочисленные зрители имели возможность посмотреть и спортивную часть чемпионата мира, и познакомиться с техникой, а иногда и с самими участниками. Юные зрители, официально пришедшие в спортивный лагерь, провели с Александром Беляевским ин-

тересную экскурсию, а некоторые из них, так же как и другие гости, смогли пройти несколько кругов по участкам гоночной трассы в специально построенных двухместных скутерах, естественно, ведомых опытными спортсменами. В одном из таких скутеров, любезно предоставленном Станиславом Курценовским, роль пилота исполнял многократный чемпион мира Андрей Берницын, так что, уверен, те, кто были в этом скутере, испытали двойную дозу счастья.

Все спортсмены получили свои заработанные очки и ушли на каникулы до октябрьских стартов в трех городах Китая.

И. Л., Фото автора

Второй этап чемпионата России по водно-моторному спорту в классе P-750



Второй этап гонок мотолодок типа «Zap-Kat» прошел в первый день проведения соревнований «Формула-1» на воде. По планам, озвученным на пресс-конференции, гонки катамаранов должны были начаться в 18.00, однако сложности с организацией трассы задержали старт почти до 19.00. Быстрое течение и непредсказуемое дно Невы в месте проведения соревнований заставили организаторов по несколько раз переставлять буи. Высокая температура воздуха и длительное ожидание старта не в лучшую сторону действовали на самочувствие спортсменов. Но, так или иначе, гонка стартовала. В этот раз заявки на участие в соревнованиях подали восемь экипажей, но четыре из них во

втором заезде не стартовали, в третьем заезде приняли участие все, но до финиша добрались всего шесть экипажей.

Несмотря на скромный состав участников, гонка получилась достаточно зрелищной и напряженной. Не обошлось и без наездов. Не повезло команде «Orange Kat» из Москвы (Роман Диков и Ирина Козлова) – баллон их катамарана оказался порезан винтом одного из конкурентов, и они выбыли из гонки. В команде «Ротан» из Санкт-Петербурга (Никита Коноплянцев и Константин Гладышев) тоже пошло не все гладко – на одном из поворотов после критической ситуации «второй номер» выпал за борт, но был

поднят на борт, и экипаж продолжил гонку, заняв в итоге шестое место. Любопытно, что команда «Ротан» выступала на лодке собственной конструкции, которая очень сильно отличается от идеологии «Zap-Kat». Этот катамаран сделан по образу и подобию «гражданской продукции» фирмы.

В итоге призовые места распределились следующим образом:

первое место заняла команда «ASP-Лидер» из Калуги (Константин Переходнюк и Илья Горелов), второе – команда «Rusty Nail» из Химок (Павел Щеголев и Елена Айзина), третье – команда «Баджер» из Санкт-Петербурга (Вадим Еремеев и Иван Пылаев).





Сергей Белугин



На чемпионате Европы в детско-юношеском классе мотолодок «JT-250»

Наша страна имеет давние традиции, связанные с водно-моторным спортом для детей начиная с 12-летнего возраста. С середины 60-х г. прошлого века в СССР юношеские классы спортивных мотолодок уже были представлены на самых главных соревнованиях – Первенстве и Кубке страны. Интересно, что практически на всех юношеских соревнованиях основную борьбу за лидерство вели наиболее технически подготовленные спортсмены и команды Прибалтики и России. Во многом для спортсменов Латвии, Литвы и Эстонии это объяснялось тем, что, как правило, очень серьезно занимались со своими детьми их опытные и имеющие высокую техническую культуру отцы, уже завершившие гоночную карьеру. Для российских спортсменов к этому прикладывалась еще возможность проводить с помощью мощной в то время организации ДОСААФ учебно-тренировочные сборы, которые позволяли юным спортсменам не только участвовать в настройке техники, но и получать «накат» на воде, а зачастую и незаменимый гоночный опыт в других соревнованиях, которых в те времена было больше чем достаточно.

С тех пор многое изменилось и в

Впервые в истории Федерация водно-моторного спорта России принимала в предместье Москвы чемпионат Европы в детско-юношеском классе «JT-250».

Международный водно-моторный союз (UIM) считает одним из самых приоритетных направлений именно развитие детско-юношеского спорта, что явствовало и из приветственного обращения президента UIM Рафаэлле Кюлли.

мире и, естественно, в водно-моторном спорте, но главное осталось прежним – высокий уровень подготовки юных спортсменов в прибалтийских странах, неизменно борющихся за самые высокие титулы на чемпионатах мира и Европы.

Безусловно, резкому повышению общего уровня детско-юношеского водно-моторного спорта способствовало введение класса спортивных мотолодок «JT-250», использующих, как правило, надежные подвесные моторы «Yamaha 15» с рабочим объемом цилиндров двигателя 250 см³ и моно-

корпусные мотолодки в деревянном или пластиковом исполнении, но с обязательным минимальным весом комплекса «корпус плюс мотора плюс спортсмен в гоночной одежде» – не менее 160 кг.

Не менее важным было то, что уже в течение нескольких лет в этом классе проводятся официальные чемпионаты мира и Европы, в которых спортсмены имеют полное право получить высокое звание чемпионов планеты или континента.

Однако ложка дегтя есть и в этой большой бочке водно-моторного «меда». Однотипность моторов и корпусов в некоторых случаях заставила отдельных спортсменов (точнее, конечно же, их тренеров) пойти на нарушения технических правил – как в отношении изменения (форсировки) моторов, так и добавления нерегламентированных средств в топливо. К чести судейского корпуса Международного водно-моторного союза, после нескольких выявленных нарушений и соответствующих дисквалификаций в настоящее время ситуация в этом направлении значительно нормализовалась, что позволяет теперь оценивать действительную степень подготовленности и мастерства юных спортсменов.



Соревнования чемпионата Европы в классе «JT-250» прошли в конце июня в Москве, в яхт-клубе «Крокус Сити». В гости к шести российским спортсменам приехали три пилота из Латвии во главе с прошлогодним чемпионом Европы Иво Эгле, три эстонских гонщика, в том числе серебряный призер чемпионата мира Нериус Малиавка, и два литовских спортсмена.

По решению судейской коллегии, возглавляемой автором этих строк, и с одобрения официального представителя UIM д-ра Петера Шандора квалификация каждого спортсмена проводилась отдельно с определением лучшего времени прохождения им одного из двух кругов по гоночной трассе. Трасса была образована двумя прямыми участками протяженностью 350 и 400 м и двумя короткими отрезками в 30 и 50 м, так что спортсмены проходили этот круг практически с двумя относительно плавными поворотами.

Наилучшее время в квалификации показал Брэндон Тимофеев из Эстонии на красивой ярко-зеленой лодке. Это позволило ему занять лучшую позицию на стартовом понтоне и обеспечить себе тем самым преимущество в борьбе за лидерство на первом повороте в стартовой основной гонке. Спортсмен отлично справился с этой задачей, и, наращивая свой отрыв от преследователей, уверенно завоевал первое место и 400 драгоценных очков. Экс-чемпион Европы Иво Эгле смог занять второе место.

На следующий день были запланированы три гонки, в которых, учитывая скорость победителя первой, многие отдавали ему предпочтение. Однако на стартовом понтоне он вовремя не появился. Через некоторое время обнаружилось, что на его лодке лопнул трос газа, а вовремя починить его не представилось возможным.

Во второй гонке серии упорная борьба, которую вели латвийские спортсмены Максимилианс Туковс и Иво Эгле, все же закончилась не в пользу экс-чемпиона Европы, который, напомним, стартовал с поула-позиции. В этой гонке воспрянули духом российские спортсмены, один из которых – Алексей Сыромятников – смог занять третье место. Вслед за ним финишировала единственная представительница прекрасного пола Марина Орлова из Петербурга, имеющая, впрочем, не только международный опыт участия в прошлогоднем чемпионате мира в Эстонии, но и специальную награду президента UIM Рафаэля Кюлли.

В третьей гонке серии Брэндон Тимофеев, вынужденный стартовать с последней позиции, не смог даже приблизиться к лидирующей группе, которую уверенно возглавили латвийские спортсмены Максимилианс Туковс и Никита Лийкс. Третью позицию на финише в этот раз занял другой российский спортсмен Даниил Васильев, оставив своему другу по команде Белоярской атомной электростанции Алексею Сыромятникову четвертое место.

Алексей и Даниил успешно выступили и в четвертой гонке, заняв третье и четвертое места. Но впереди были Никита Лийкс и Максимилианс Туковс, что позволило трем латвийским спортсменам обыграть всю остальную «сборную» Европы по водно-моторному спорту с сухим счетом «3:0». На наградном подиуме места с первого по третье заняли соответственно Максимилианс Туковс (1100 очков), Никита Лийкс (869) и Иво Эгле (727). В третьей гонке экс-чемпион Европы «боднул» нашего Алексея Сыромятникова, что вполне могло привести к потере латвийским спортсменом результата, но российские тренеры не стали подавать вполне обоснованный протест, тем более, что положение спортсменов в турнирной таблице не изменилось бы – сказалось, вероятно, не очень хорошее выступление наших спортсменов в первой гонке.

Поздравляя латвийскую команду с замечательным успехом, все же отметим хорошую подготовку и российских спортсменов, а учитывая то, что в этом классе спортсмены достаточно быстро выходят из юношеского возраста (16 лет), мы можем смотреть в будущее с определенными надеждами. Будем надеяться также на то, что Федерация водно-моторного спорта России, организовавшая этот чемпионат Европы вместе с ДОСААФ России и яхт-клубом «Крокус Сити», и в следующем году сможет принять такое же соревнование в нашей стране.

Евгения Краева. Фото автора.



Фестиваль «Вуокса-2010»

Прошедший с 22 по 27 июня XIX Международный водный туристский фестиваль «Вуокса-2010» в полной мере оправдал свое название – воды было больше, чем в предыдущие годы, притом и снизу, и сверху. Дожди шли ежедневно, за исключением последнего дня соревнований, но мало кто из их участников обращал внимание на непогоду, так как их программа оказалась намного насыщеннее и разнообразнее, чем в предыдущие годы.

Первый водный праздник на Лосевских порогах состоялся в 1980 г. и с тех пор приобретает все большую популярность. Несколько лет он носил название «Смена», так как соревнования проходили на приз этой ленинградской газеты. С 1992 г. водный фестиваль получает название «Вуокса», а в связи с участием стран Балтии ему присваивается статус международного. В том же году в его рамках была проведена ярмарка.

Нынче народа на фестивале было чрезвычайно много, правда, зарегистрированных участников оказалось на порядок меньше, чем ранее. Все спортсмены приехали из разных городов России, больше всего – из Санкт-Петербурга, Ленинградской области, Москвы, Нижнего Новгорода и Саратова.

В рамках фестиваля уже по традиции проводились соревнования по спортивному туризму, в том числе на комбинированной дистанции (поисково-спасательные работы и приключенческие гонки) и парусному туризму, а также по гребному слалому, рафтингу, кану-поло и водно-туристскому триатлону. А вот соревнования по рогейну – пеше-водному ориентированию – состоялись впервые, как и гонка на байдарках по маршруту Приозерск–Лосево, фан-слалом и не очень серьезный, но веселый сплав на скорость по Вуоксе на плитах из те-

плоизоляционного материала на приз фирмы-производителя. Самые юные участники вместе с родителями смогли поучаствовать в разнообразных конкурсах под общим названием «Крепкий Орешек на Вуоксе». И, как оказалось, такое обилие новых мероприятий всем пришлось по душе.

Надо сказать, что в дни проведения этого водного праздника Лосевский порог ни на секунду не оставался свободным – с раннего утра до позднего вечера по нему сновали лодки самых разнообраз-



ных типов и конструкций: это и всевозможные байдарки, и каяки, и катамараны, а в перерывах между их гонками по порогу сплавлялись рафты с базы «Кивиниеми», расположенной рядом с местом старта большинства соревнований.

Меня же интересовали прежде всего соревнования на рафтах, катамаранах, байдарках и каяках, и я попросила пресс-секретаря соревнований Настю Худякову вкратце рассказать обо всех видах соревнований и о том, как они проходили.

«В рамках нашего фестиваля проходил международный чемпионат Северо-Западного федерального округа России по рафтингу. В первый день более 20 команд-участников состязались в прохождении ворот, во второй день – в гонках между парами рафтов – кто быстрее, в последний день они все вместе гонялись на скорость.

25 июня состоялся Открытый чемпионат Санкт-Петербурга по гребному слалому, дистанция была выставлена накануне соревнований, она же используется и для водного туризма.

На этой дистанции сначала стартовали каноэ и каяки, потом байдарки и затем катамараны. Последние подразделялись на «двойки» и «четверки», в классах байдарка и каяк зачет велся отдельно для мужчин, женщин и детей. Чем отличается гребной слалом от водного туризма? Если вкратце, то в гребном слаломе – более четкие правила. В туризме возможны вариации

как по положениям, так и по условиям соревнований.

26 июня с утра состоялся первый этап командных гонок. Участвовали три команды: «Прогресс» (Санкт-Петербург), «Турин – мир туризма» (Москва) и «Леракт» (Лен. область), в каждой – по два катамарана: «четверка» и «двойка», две байдарки и каяк. Дистанция – с воротами, как и в гребном слаломе, часть которых все суда команды должны пройти за 15 секунд. Если они не уложатся в это время – штрафуются. Затем команды участвовали в соревнованиях на спасение. Задача была следующая: первые ворота все, кроме одной байдарки, должны были пройти, перевернувшись, после чего катамараны следовало спасти самим и вместе с байдаркой спасти другую байдарку и каяк, экипажи которых, отстрелявшись, в это время вместе со своими лодками ожидали спасения. Катамараны потом вылавливали их и подтаскивали к берегу. Участникам предстояло также пройти снизу на сулоди – обратном течении – «хитрые» воротики. Железнодорожный мост был границей, до которой нужно было успеть всех спасти. Спортсмены сделали две попытки, но ни одна не увенчалась успехом – экипажи чересчур торопились.

В ночь с 25 на 26-е прошла ночная гонка по маршруту Приозерск–Лосево. Старт был дан в 23.00, а в 8 утра первые экипажи уже пришли к финишу, т. е. лучшее время составило девять

часов. Лидеры заявили, что ничуть не устали и отправились на дневные соревнования, а вечером еще собирались на ночной рогейн.

27 июня с утра командные соревнования были продолжены. Катамаран-«четверка» сплавлялся по порогу, затем экипаж бежал по суше и отдавал палочку катамарану-«двойке», который шел вниз по потоку, чтобы передать эстафету мужскому экипажу байдарки, чтобы тот, в свою очередь, отдал ее байдарке со смешанным экипажем. Последний в цепочке – каяк, он и приходит на финиш.

После эстафеты начался триатлон: спортсмены в касках и спасжилетах плыли от базы «Кивиниеми» по порогу вниз, выходили на берег, бежали обратно, садились в каяк, чтобы уже на нем финишировать. В этот же день прошли фан-слалом и рекламная гонка на теплоизоляционных плитах».

26–27 июня прошел турнир по кануполо – необычной командной игре, похожей на баскетбол, только на воде, однако судейство и церемония награждения здесь свои.

С 24 по 27 состоялось и Открытое первенство Санкт-Петербурга по парусному туризму, которое проводил Санкт-Петербургский клуб парусного туризма под эгидой Международная ассоциация рулевых многокорпусных разборных и надувных парусных судов.

В соревнованиях на надувных парусных катамаранах участвовали





спортсмены всех, от мала до велика, возрастов. Зачет проводился в трех классах судов: с парусностью до 10 м² («моно»), до 10 м² и до 13 м². Победителями стали соответственно: Сергей Новицкий (Санкт-Петербург), Игорь Колесникович (Санкт-Петербург), Сергей Успенский (Москва). Яна Зиброва, за которую многие болели, так как это была единственная женщина в классе «одиночек». Она заняла третье место. В последний день всем пришлось не сладко – дул свежий ветер, достаточный, чтобы на катамаранах произошло множество мелких и не очень поломок, а на одном даже сложилась мачта. Яна ничего не боялась и даже, проходя мимо катера с корреспондентами, попозировала, закрепив свое судно так, что один из корпусов вышел из воды.

В общем зачете победила команда из Санкт-Петербурга «Прогресс». Она, а также победители в каждом виде соревнований были награждены почетными грамотами, медалями, кубками и ценными призами от администрации Приозерского района и спонсоров фестиваля. От нашего журнала «Катера и Яхты» победители фестиваля Вуокса и первенства по парусному туризму были награждены дипломами, номерами журнала, а также годовой подпиской на 2011 г.

Я попросила победителя в соревнованиях по водному туризму на двух-

местной байдарке Андрея Тезикова поделиться своими впечатлениями о них:

– В таких соревнованиях играют роль и техника, и физическая подготовка, и знание порога, и опыт. Я достаточно

Рогейн

(от начальных букв имен первых организаторов соревнований – Рода Филлипса, Гэйла Дэвиса и Нейла Филиппа) – достаточно молодой спорт, зародившийся в 70-х гг. XX в. в Австралии. Изначально позиционировался как соревнование по ориентированию на длинные дистанции по пересеченной местности. В наше время различают несколько видов рогейна.

В рамках фестиваля прошли соревнования по пешеходному рогейну. Команды состояли из двух человек, которые, получив карту и перечень контрольных пунктов, могли на любом плавсредстве, но без паруса и мотора, пройти по маршруту, наполовину водному, наполовину пешему, проходящему по обоим берегам Вуоксы. Соревнования длились пять часов в отличие от классических для рогейна 24.

давно этим занимаюсь и греб с одним из своих учеников, но не слишком горжусь этой победой – мало было конкурентов. Для победы в общем командном зачете самое важное – дух коллективизма и готовность бороться до самого конца, так как даже на самых последних метрах можно вырваться вперед.

Поскольку практически все спортсмены участвовали в соревнованиях на каяках, катамаранах и байдарках питерской фирмы «Тритон», я посетила их стенд на ярмарке, проводившейся тут же, и попросила представителя фирмы Федора Садовского рассказать читателям о новой модели одноместной байдарки, построенной всего три месяца назад.

– «Варзуга 1» имеет в длину 4 м, в ширину – 0.75 м, вес с упаковкой – 15. 5 кг. Полезная нагрузка – 180 кг. Это первая лодка такого класса, обладает повышенной грузоподъемностью и обитаемостью. Благодаря применению нового способа крепления шпангоута к кильсону и новым обводам носа, лодка стала жестче и может теперь не только идти по гладкой воде, но и через несложные перекаты на быстрой реке в отличие от, например, одноместной байдарки «Ладога». Мачта с парусом разработана так, что ее установка-сборка возможна в лодке, без причаливания к берегу. Есть рулевое управление, которое позволяет корректировать курс, например, при неравномер-

ной загрузке, если ее приводит в ту или иную сторону. На выставке лодка представлена в комплектации «элит», т. е. с рулевым управлением, проклейкой швов, комфортным сиденьем. Упаковывается это все в достаточно удобный рюкзак и стоит 26 тысяч рублей.

В перерывах между основными соревнованиями собравшихся развлекали два спортсмена-любителя на гидроциклах, совершавших безумные прыжки на лосевских валах, а также бесстрашные катальщики нетрадиционного вида спорта – плотбординга. Так они сами назвали необычную разновидность катания на доске по потоку, держась за закрепленную на мосту веревку с планкой.

Гонка «100 миль»

13 июня 2010 г. состоялась 10-я юбилейная гонка «100 миль», которой было отмечено 150-летие первого яхт-клуба России (ныне – Санкт-Петербургский Речной яхт-клуб профсоюзов). Регата проходила по ставшему уже традиционным маршруту Кронштадт – о.Нерва – Кронштадт.

Десять лет назад по инициативе Ассоциации национального класса «Л-6» гонка после продолжительного перерыва («КиЯ» № 226) была возрождена в Санкт-Петербурге. В последние годы ее проведение стало возможным благодаря поддержке администрации Кронштадта, командования Военно-морской базы, Морского Совета, Санкт-Петербургского парусного союза и Федерации парусного спорта. В этом году гонка стала международной, поскольку в ней впервые участвовала финская яхта из Котки. Организаторы надеются, что в будущем количество иностранных яхт увеличится.

Торжественное открытие соревнования уже по традиции проводилось в Петровском парке Кронштадта у памятника Петру Первому. Участников приветствовали командование Военно-морской базы, представитель администрации Кронштадта и президент Ассоциации класса яхт «Л-6», сам участник гонки, капитан яхты «Былина» А. А. Березкин.

Старт гонки в районе Толбухина маяка был дан в 13.00. Объявленное накануне штормовое предупреждение с ветром до 30 м/с, к счастью, отменили, поскольку ураган прошел стороной, наделав много разрушений в Центральной России.

Впервые старт давался с настоящего парусного судна – брига «Триумф», которое построил его капитан и владелец Б. В. Сидоровский, моделист-реставратор Центрального военно-морского музея в Петербурге. Этот бриг – украшение города морской славы и напоминание современникам о славных морских традициях парусного флота России. В этом году бриг «Триумф» участвовал в единственном в мире празднике на воде «Алые паруса» на Неве в центре Петербурга у Петропавловской крепости, который проводится в честь выпускников школ.

Ранее алые паруса несла двухмачтовая шхуна «Ленинград» под командованием легендарного спортсмена, 15-кратного чемпиона СССР по парусному спорту Ивана Петровича Матвеева, принадлежавшая с 1945 г. Ленинградскому нахимовскому училищу. Нынешний владелец шхуны Алексей Сидоров, восстановивший ее, вернул ей прежнее название «Надежда».

Участники были разделены на три флота (дивизиона): деревянные яхты («Л-6» и другие), современные яхты и отдельно – катамараны (первые). Всего заявилось 26 яхт. Самой быстрой яхтой в дивизионе современных судов оказалась «Экстра» яхт-клуба «Балтиец» (капитан А. По-



ляков). Победителем в первой группе яхт стала одна из лучших яхт Ассоциации класса «Л-6» «Онега» (капитан – Н. Бриллиантов), а в классе катамаранов победу одержал катамаран «Европа» (капитан – В. Максимов). Второе и третье места в дивизионе деревянных яхт заняли соответственно «Лилия» и «Былина».

Единственная иностранная яхта «Sailori» типа «Bavaria 51» под командованием Э.Салонена заняла третье место среди современных яхт. Ее капитан в качестве ответного жеста пригласил питерских яхтсменов в Котку и выразил надежду на более широкое сотрудничество яхтсменов наших стран.

В качестве наград участникам были вручены дипломы и ценные призы, а победитель (теперь – уже двукратный) в классе «Л-6» по традиции был награжден переходящим «Кубком 100 миль» и правом носить малиновый выпел Ассоциации класса «Л-6» в течение всей навигации.

Заккрытие соревнования по традиции состоялось в большом зале Центрального военно-морского музея.

Павел Карякин. Фото Анатолия Лавровского





Скимборд

Евгения Краева.

Фото автора, Валентина Финаева и Екатерины Жаворонковой

– развлечение или новый вид спорта?

Чтобы из первых рук получить информацию о таком виде спорта, как скимборд, я отправилась на пляж Курортного района Петербурга, где посетила единственную пока в России ским-станцию «Fly» и взяла интервью у его владельца – Александра Морева.

– Александр, расскажите, пожалуйста, что же такое скимборд?

– По сути скимборд – это просто дощечка, которую можно сделать из любой фанеры, главное, чтобы она была влагостойкой, поскольку на ней катаются на мелкой воде или по мокрому песку. Доски из стекловолокна или углеродистого волокна не так распространены и используются уже профессионалами. Форма скимборда зависит от того, где вы собираетесь на ней кататься. Есть доски для флэтленда – катания

на ровной воде, а также для вэйва – катания на волнах. Строение последних ближе к строению досок для серфинга, и сделаны они из синтетической пены. Для Санкт-Петербурга в основном актуальны доски первого типа, т. е. для ровной воды. Среди них различают: дирекшнл – направленную доску и твинтип – одинаковую с обеих

сторон. Твинтип больше подходит для продвинутого катания, при котором ты можешь приземляться на любую его сторону. Дирекшнл тоже бывает разным, например, с рыбьим хвостом.

Существуют различия и в размерах: если ты много вешишь, то нужен большой ским. И начинать учиться тоже всегда лучше с большого сжима, так как на него проще запрыгнуть,

а поскольку площадь соприкосновения с водой больше, проще заставить скользить по воде.

– Сколько можно проехать на скимборде?

– Все зависит от длины и качества мели. При наличии идеальной микропрослойки воды можно преодолеть метров 50–70. Любопытно, что идеальное место для катания на скимборде, т. е. мелкую воду, движущуюся под наклоном, я обнаружил... во Вьетнаме. Это был Фэйристрим

Скимбординг (от англ. Skimboard — скользящая доска)

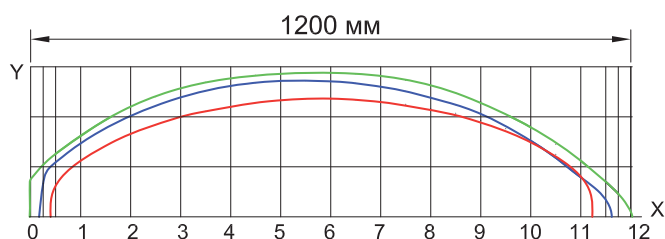
— вид спорта, зародившийся в 20-е гг. XX в. в городе Лагуна-Бич (штат Калифорния, США) как развлечение местных жителей. Его популярность стала расти с 60-х гг., а в 70-х он стал общим увлечением калифорнийских подростков. С начала 90-х интерес к скимбордингу на некоторое время спал, однако, начиная с 1995 г. снова возродился.

Техника скимбординга базируется на принципах глиссирования, т. е. при достижении необходимой скорости движения под доской образуется водяной «клин», на который скимборд как бы «взбирается» и благодаря этому скользит по поверхности воды.

Также на скимбордах катаются на площадках для игры в гольф сразу после дождя, пока трава еще удерживает необходимое количество воды, или на искусственных площадках. Для этого участок, имеющий небольшое углубление, покрывают для гидроизоляции пленкой или брезентом, на который насыпают небольшой слой песка и заливают водой.

– ручей с маленьким водопадиком, падающим с орошенных полей.

– Почему ты выбрал для себя этот вид спорта и начал продвигать его на своей станции?



Обводы различных скимбордов. Масштаб 1:15.

■ – твинтип, до 60 кг («Немо», Австралия)
 ■ – дирекшнл, 60–80 кг («Skimbording Wave Systems», Санкт-Петербург)
 ■ – дирекшнл, свыше 80 кг (частное производство)

– Многие задают эти вопросы. Лет шесть назад мои друзья-кайтеры, побывавшие на Филиппинах, увидели детей шести лет, делающих трюки на скимах. Они все сняли на видео и показали мне. Естественно, и скимборд сюда привезли и дали мне его опробовать. А я все детство на скейте катался. Сами понимаете – асфальтовая болезнь, летом все время жарко, а тут... Тут весь день падаешь в прохладную водичку, которая, конечно, мягче асфальта. Все это очень завораживало по-первости. Я уже тогда и кайтбордингом, и виндсерфингом занимался, поэтому скимбординг для меня оказался идеальным вариантом времяпровождения на пляже, когда нет ветра. Потом мы решили открыть свою кайт-станцию, а поскольку безветренных дней у нас хватает, то дополнительно начали учить людей кататься на скимборде. Так появилась станция «Fly».

– Это травматичный вид спорта?

– Если, как ко всему новому, подходить осторожно и постепенно, то все будет в порядке. Обычно травмы по-

лучают те, в первый раз увидев, как катаются на скиме, сразу – чего там! – несутся на воду. Нужно начинать плавно и аккуратно, ведь надо чувствовать доску, понять, как надо запрыгивать на нее. И азы надо осваивать на небольшой глубине – где-то по щиколотку.

– Какова техника катания?

– Базовую технику освоить можно за полчаса. Ты берешь одной рукой за «хвост» доски, другой – за середину одного из краев, разбегаешься и выбрасываешь ее вперед себя на поверхность воды. Затем догоняешь и прыгаешь на доску сразу двумя ногами, стараясь расположить их по диаметру.

кататься на скимборде, можно проехаться по воде, уцепившись за трос, привязанный к квадроциклу или мопеду на берегу, или даже на скиме под кайтом, как это иногда делаю я.

– Планируется ли проведение соревнований так же, как это сейчас делается за границей?

– Конечно, мы уже в этом году хотим сделать первые скимборд-соревнования. Планируем пока на август, так как в это время года у нас обычно всегда дует с востока, здесь в результате отлива образуется просто шикарная мель, в несколько километров длиной. Это – идеальные усло-



вальной плоскости, одну ногу – чуть ближе к хвостовой части. И едешь, удерживая равновесие. Потом, когда начнешь чувствовать себя увереннее, броски и прыжки станут точнее, и ты перестанешь падать. Только тогда можно начинать потихоньку выходить на мелководье и браться за освоение трюков.

– Что можно сказать о развитии скимбординга в России и за рубежом?

– Этим видом спорта уже много десятков лет увлекаются за границей. Люди создают сообщества, постоянно проводят соревнования. А мы, как обычно, едем на своем отставшем паровозе.

Начальный скимборд стоит от 2 до 4 тысяч рублей. По сравнению со стоимостью сноуборда или кайта затраты просто символические. Кроме этого, нужны только свободное время и подходящее место, найти которое – не проблема. В общем, у нас в России есть все условия, чтобы развивать этот вид спорта и самому в нем совершенствоваться. Если наскучит просто

визия для соревнований.

– Что делать человеку, который решил заняться скимбордингом?

– Самый простой путь – прийти к нам на станцию и попробовать, понравится или нет так кататься. Купить доску можно у нас или через Интернет. Можно попросить друзей привезти вам снаряд из-за границы.

Желающие могут попробовать сделать скимборд сами – информацию есть в Интернете. Для самого простого варианта понадобятся только кусок фанеры, лобзик, наждачная бумага и лак. Фанеру лучше взять березовую толщиной около 12 мм, главное, чтобы она была повышенной водостойкости. Также важно сделать рокер – прогиб доски на 1–2 см в носовой части, как у лыж, только поменьше. Достаточно будет сделать рокер длиной 1–2 см на трех четвертых длины доски. Для того чтобы согнуть доску, надо вначале на место сгиба нанести эпоксидный клей тонким слоем и, зафиксировав в этом положении, выдержать сутки.

Павел Попов, Москва. Фото автора

Каникулы в заполярной НОРВЕГИИ

*Окончание**

Атлантика

Сегодня у нас – длинный переход. Наша цель – Анденес – центр китового сафари. Надо сказать, что Норвегия – одна из немногочисленных стран, которая не подписала Конвенцию о запрете китобойного промысла. В Тромсё одним из элементов антуража вокруг Полярного музея являются гарпунные пушки, а китовое мясо свободно продается в супермаркетах. Однако Анденес привлекает туристов со всех концов Земли отнюдь не возможностью принять участие в убийствах этих мирных млекопитающих, а возможностью посмотреть на них вблизи.

*Начало см. в № 225

Неспешно выдвигаемся из фьорда в открытую Атлантику. Глушим мотор и поднимаем паруса. Наконец-то, вот оно – единение человека и природы! Слева – мрачные, чуть заснеженные горы абсолютно «лунного» вида! Совершенно непонятно, как такое может быть, и чем могут заниматься люди, обитающие в крохотных домиках среди этих черных скал. А справа – океан, ослепительно синий и безбрежный! Если постоянно идти направо, в эту манящую синь, когда-нибудь выйдешь к Северному полюсу. Это – впечатляет!

Неспешно журчит вода под форштевнем, солнышко пригревает, начинаем потихоньку снимать с себя

многочисленные флисовые и гортесовые одежды. А ветер тем временем совсем скисает, паруса начинают хлопать на небольшой зыби, идущей с океана, и нам опять приходится заводить мотор...

Надо отметить, что это был единственный солнечный день в Заполярье. Во фьордах с утра – солнышко, потом над заснеженными вершинами гор начинают появляться легкие облачка испарений, которые затем сливаются, разрастаются, и всю вторую половину дня сеет противный мелкий Drizzl'ом, частенько разбавляемый великолепными радугами, рождающимися, как только проглянет солнце.



К середине дня публика, устав фотографировать лунные пейзажи по левому борту и бескрайнюю синеву по правому, сняв уже почти все утеплители, принялась загорать на палубе – лень и синь.

Пообедали в кокпите и разбрелись кто куда. Поддавшись всеобщему настроению, я тоже решил вздремнуть в носовой каюте по левому борту. Тузик, лежащий на палубе, удачно закрывал световой люк, что способствовало сну даже в условиях полярного дня.

Проснулся я от того, что почему-то поехал вперед. Ноги мои внезапно уперлись в переборку и согнулись в коленях. Внизу неприятно заскрежетало.

Поскольку опыт хождения на жестко-корпусных судах, да еще и с изрядной осадкой у меня отсутствовал, я пулей с кровати не вскочил. Максимум, что раньше мог получить на своем надутном парусном катамаране – это пару зазубрин на руле от ударов о камни при подходе к берегу на Ладоге. А шверт я всегда заблаговременно поднимал.

Однако прибежала Александра и начала расталкивать меня со словами: «Вставай! Мы на мель сели!». Вылез в кокпит. Капитан с бледным лицом «газует» назад, пытаюсь сняться с мели. Под днищем неприятно скрежешет – отлив. Внизу бурлит вода, срываясь в мелкие водоворотики. Вокруг – лес из самых разнообразных вех, вешек и знаков.

Тут же вспомнил я то, чему меня учили почти 30 лет назад на курсах яхтенного рулевого 2-го класса, и предложил капитану вывесить меня на гик. Капитан, видимо, представив мои 106 кг на трехметровой стреле, предпочел сидеть на камнях, а не заниматься спасением утопающего. Выгнав весь экипаж на нос по левому борту, он сумел закрепить судно и, чуть газанув вперед, снял его с мели.

А дальше надо было продолжать начатое: заходить в марину славного города Анденес. Заход этот представляет собой спираль с многочисленными дополнительными входами-выходами. Количество красных и зеленых вех превышало количество мачт в марине. Все еще осложнял отлив. Однако зашли-таки! А марина оказалась забита полностью! Единственное свободное место указал норвежский дядя, курящий на корточках на причале, ткнув в него пальцем.

Пришлось неуклюже разворачиваться на пятачке, держа наготове отпорники, и раскручивать этот «кубик Рубика» в обратную сторону. Встали у высокой стенки какого-то терминала, как раз напротив причала судов с надписями «Whalesafari». Коля с Юрой влезли на стенку по ржавой лесенке и отправились разузнать, есть ли где еще места для стоянки и можно ли стоять там, где мы приткнулись.

Вернулись они довольно скоро ни с чем – понедельник, все везде закрыто, и спросить не у кого. Запрещающих

знаков мы не увидели, потому решили стоять до утра там, где встали. Приготовили ужин, непьющий капитан позволил себе стопку водки, коря себя за посадку на мель.

В полночь выпавшаяся днем часть экипажа решила сойти на берег (вернее, взойти, ибо пик отлива опустил нас еще, и палуба была метра на два ниже причала). Виды полярного заката или рассвета, или просто полуночи оказались завораживающими!

Паруса поймали ветер!

Ночью капитан несколько раз проверял швартовы – начинался прилив. Утром, не рассусоливая, снялись со швартовов и вышли из негостеприимной гавани Анденеса. Появившийся ветерок в 7–8 уз вселял надежду на движение под парусами.

Через полчаса ветерок посвежел узлов до 15, и лодку под всей парусиной стало ощутимо прикладывать. Закрутили до второй точки геную и взяли одну полку рифов на гроте. Волны особой не было – чуть больше полуметра. Идем в лавировку назад во фьорды.

Накануне поездки мы сильно переживали – не будет ли нас укачивать. Опыт полусуточного перехода на Ваалам по постштормовой Ладоге с метровой плоской волной здесь мало годился. Одно дело шестиметровая надувная «клизма» с 13 квадратами парусины и совсем другое – 45-футовый «пароход»! Опытная часть экипажа страшила нас тем, что обязательно укачаемся. И вот эта «опытная часть экипажа» по мере усиления ветра, крена и качки начала потихоньку перетекать из кокпита в трюма... В конце концов, наверху остались только капитан со старпомом и мы с Александрой.

А ветерок стабильно перевалил за 25 уз. Полностью зарифили грот и геную. Пошли хорошим 6-узловым ходом! Красота! Наконец-то можно снимать видеокамерой. Какое может быть укачивание! Порывчики за 30 уз прикладывают, брызги из-под форштевня летят – парим, да и только!

Капитан внимательно прислушивается к усилиям на руле: не повредили ли накануне при посадке на мель... Лодка идет спокойно и никаких признаков повреждений не обнаруживает. Ближе



к вечеру ветер начинает стихать, да и фьорды уже близко. Постепенно лавировка при совсем уже тихом ветре стала надоедать, и мы, честно «отпарусив» целый день, опять включаем мотор.

К 7 ч вечера вползаем в гавань города Харштадт. Заход в нее проще, чем в Анденес, но мы уже ученые: выставляем на нос впередсмотрящего, который внимательно смотрит на глубины. Опасность можно разглядеть достаточно просто – по бирюзовому цвету воды в местах мелей. Да и с вежами тут все нормально: стоят по-человечески.

Чалимся к самому концу плавающего причала на «ничьем» вроде бы месте. Подцепляем электричество, заправляемся водой под завязку. Выспавшиеся выходят в город, но все уже везде закрыто. Заключительным аккордом напряженного дня становится потрясающая двойная радуга. Ловить рыбу в марине никому не хочется.

«Матрасники» в Заполярье

Накануне подъем регламентирован не был. Желавшие с утра походили по городу, полюбовались изящными домиками с резными фигурками на фронтонах. Более смотреть и ждать

было нечего. Все попытки найти администрацию марины, чтобы оплатить стоянку, электричество и воду, успехом не увенчались, и мы отчалили воясы...

Вышли поздно, и цели особой не было. В фьордах может быть только два направления ветра: или в лоб, или попутный. Дуло в лоб, но как-то не активно – «встречный штиль»! Жжем норвежскую солянку; тент над кокпитом не убираем, паруса не трогаем. Лениво подбирая место на карте для очередной стоянки, доползаем до выбранного места и бросаем якорь. На траверзе – какой-то хутор в три домика и стоянка лодок. Чуть поодаль стоит «рыбоконсервного вида» судно и еле тарахтит.

Достаем удочки, и начинается! Застрельщик – как всегда, «американец». Леня начинает тягать одну за другой двухкилограммовых рыбин, и тут раздается жалобный призыв Александры с левого борта: «Иди сюда! Я какого-то монстра тащу!». Бросаю свою удочку на палубу и спешу на помощь. Стоящий рядом с Александрой Леонид уже лезет в карман за ножиком, чтобы обрезать леску – из воды таращится неприятного вида зубастая пасть.

С криком: «Да вы что! Это ж – зубатка!» – хватаюсь за леску голыми руками и начинаю тащить. Рыбина упирается, на крик сбегается весь экипаж. Несмотря на режущую боль в руках, выволакиваю этого «зверя» на палубу. Весь отряд бросается запихивать его в ведро – зубатка упирается. Мы пытаемся закрыть это извивающееся в большом ведре чудовище другим ведром, поменьше. «Животное» находит лазейку и выползает из щели хвостом вперед. Прижимаем кое-как к палубе. Зверюга сворачивается в кольцо и хватается себя зубами за хвост. Слышен ужасающий треск перекусываемого плавника! Волосы, у кого они есть, становятся дыбом! Прибегает кто-то с пакетом, пишаем туда этого «монстра» и засовываем в морозильник. Переводим дух и перекуриваем.

Холодильник, «как тюлень морской», опять «забит треской»: старпом отловил еще две сайды, капитан – палтуса, а в морозилке мерзнет Сашенькина зубатка. Ловить прекращаем.

Отужинав, в благодушном настроении, «матрасники» вылезают на палубу устраивать фотосессию с угомонившейся-таки зубаткой.

Александра сказочно довольна



своим уловом, и я благородно беру на себя миссию по его чистке. На рыбьи головы и кишки слетаются чайки, которых в бледно-сиреновом цвете за полярного заката-рассвета начинают дружно снимать бодрствующие члены экипажа. У нас – каникулы!

«Рыбоконсервного вида» судно, видимо опозоренное нашим уловом, мирно тарыхтит куда-то в светлые норвежские сумерки.

Финнссес

Капитан, как всегда, встает первым, и мы отходим. Накануне мы проходили траверзом огромный железобетонный литой мост, теперь наш путь лежит под ним. Отыскиваем в «пайлотбуке» высоту судоходного пролета и озадачиваемся высотой нашей мачты. Очень скоро находим: высота пролета 35 м и 18 м мачты. Успокаиваемся, но на подходе к мосту все равно немного нервничаем. Проходим с изрядным запасом. Опять «встречный штиль», опять моторим.

С моста на остров сходит прекрасного вида автомобильная трасса. Зачем такая дорога на остров, на котором – два-три домика. непонятно! Позже выяснилось, что это федеральная трасса,

проходящая по островам архипелага Вестероллен.

Вокруг шныряют местные паромы катамаранной конструкции и местные же рыбачки-китобойи на характерных лодках с вельботной кормой. К слову сказать, вельботная корма очень популярна в Норвегии. Поразились обилию таких конструкций еще в Осло, а тут их и вообще тьма!

Путь наш лежит в городок Финнссес, к которому мы плавно подъезжаем к концу дня. Заход еще более прост, если простым можно назвать любой подход к марине в Заполярной Норвегии. Идем под мостом в «трубе», в которой на ровном месте разыгрался ветер, дующий, естественно, в лоб, и делаем разворот на 180° с подходом к берегу с фордаком на голом рангоуте. Лихорадочно ищем гостевой причал, нашли, встали и зачалились.

Здесь уже есть, кому платить за стоянку, платный душ, туалет. Но душ и туалет закрыты. Капитан гневно звонит, и «удобства» нам открывают... часа через три. Пять минут – 20 крон. Сходим на берег, обзираем город. Возвращаясь, обнаруживаем запертую лодку и записку капитана: «Господа! Ключи в газовом рундуке».

К ночи раздувает до 50 уз, Drizzle плавно переходит в прозаический ливень, и мы тихо радуемся тому, что уже сидим в тепле и сухости.

На следующий день прощаемся с Финнссесом. Дождь и ветер затихли, но на окрестных сопках четко видна граница снежного слоя. Опять моторим. Изредка попадаются навстречу китобойи и лихо обгоняют паромы-

аренда яхт и катеров по всему миру
СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
 Официальный представитель в России и СНГ
www.solpar.ru/kater30
 36 лет успешной работы
 14-й год в России

ОТДЫХ НА ЯХТАХ
 Возможность аренды яхты без капитана (bareboat charter)
 Более 3000 яхт на 100 базах в 45 странах
ГРЕЦИЯ, ТУРЦИЯ, ХОРВАТИЯ
ИТАЛИЯ, ИСПАНИЯ, КИПР
 Пора бронировать лето и осень 2010!
 СЕЙШЕЛЫ, ТАИЛАНД, КАРИБЫ
 МАЛАЙЗИЯ, КУБА, ТАИТИ...
 Яхта в Греции на 6 чел. (2 каюты)
 в октябре от **39900** р./нед.

КРУИЗЫ НА КАТЕРАХ
 с комфортабельными каютами, кухней и душем
 Более 2000 катеров на 50 базах в 30 регионах
 По рекам и каналам ФРАНЦИИ, АНГЛИИ
 ИРЛАНДИИ, ГОЛЛАНДИИ, ФИНЛЯНДИИ
 лагуна ВЕНЕЦИИ, оз. ЛОХ-НЕСС
 Аренда катера во Франции
 в октябре на 3 чел.
 Вы управляете сами!
 Права не требуются!
 от **33 900** р. в неделю
ВИЗЫ, АВИАБИЛЕТЫ, ОТЕЛИ, КРУИЗЫ
 (495) 926-37-75 (812) 322-96-86, 939-29-06
 ONLINE-бронирование на www.solpar.ru/kater30

катамараны. Никуда не спешим и мирно «чапаем» по генкурсу. Сини нет, зато лени – хоть отбавляй!

Все это весьма скоро надоедает, становимся на якорь в первой попавшейся удобной бухте, благо завтра сдавать лодку...



Опять достаем удочки, и опять холодильничек забиваем треской, даже не интересно уже.

Выходим, как повелось уже, то есть рано! Ставим попутные паруса и пытаемся изобразить «бабочку». Та ведет себя кое-как. Вдруг задуло фордаком и неслабо! Поехали! Сначала смайнали грот... Разогнало попутную волну. Барышни из салона начали попискивать, что борщ просится наружу! Потом стало не до борща! Скрутили геную и завели мотор. Вытаращив глаза, влетели в Тромсё впереди собственного визга! Раздуло до 40 уз, порывами – до 50 уз! Летим под голым рангоутом и мотором узлов под 8!

Перед сдачей лодки нам надо было зайти на заправку. Вставить лагом к такому ветру и волне было страшновато, и мы стали звонить хозяину, чтобы предложить ему компенсировать недостаток горючего деньгами. Хозяин остался непреклонен. Заправку мы пролетели, не успев заметить!

– Там дальше еще одна заправка есть, – вещает Ивар.

В это время срывает привязанный на палубе тузик – перетерлась стропа! Мы кидаемся вытаскивать его. Вытаскиваем и крепим. Капитан тем временем ему одному ведомым чутьем находит на берегу ориентир и поворачивает налево к заправке. А там – каменный

мол и узенький вход в полностью забитую марину! Вовлекаемся, «облизнув» края! Кранцы – за борт, отпорники – в руки, весь экипаж – на палубу! Удачно разворачиваемся. Радостно матерясь, швартуемся к терминалу, заправляемся. Еще раз предлагаем Ивару сдать лодку прямо здесь и не искушать судьбу.

Дальше начинается «маски-шоу»: пытаемся выйти из переполненной марины при 40-узловом ветре! Лодка стоит, зачалившись правым бортом за заправочный терминал кормой к ветру. Чтобы выйти из марины, надо отдать кормовой швартов, отпихнуть корму, развернуться на 90° вправо, выйти по узкому проходу и потом резко вильнуть влево, ибо справа и впереди – мол.

Отдаем кормовой, отпихиваем корму, отпорники – налево, но там – куча лодок. Отдаем носовой, старпом прыгает. Полный газ, мат, газ – на реверс, там уже берег. Прыжок старпома на причал, носовой задаем, бросаем кормовой швартов, притягиваем корму, мат, перекур...

Ивар берет кормовой в руки и от-

тягивает корму. Полный газ! Отдача носового и прыжок старпома на борт. Ивар бросает швартов в воду, капитан газует! Конец в спешном порядке сматываем, чтобы на винт не наматало! Выходим по проходу, виляем влево, чтобы увернуться от мола и, как пробка из бутылки, вылетаем из марины!

Огибает остров и, уже немного успокоившись, швартуемся на штатное место! Капитан, оказывается, заранее предупредил хозяина о нашей посадке на мель, и мы ждем дайвера, чтобы оценить размеры бедствия. Подъезжает полицейская машина, из нее выходит русоволосый викинг в сопровождении десятилетнего мальчугана, и они дружно начинают «тянуть» на понтон водолазное оборудование. Впоследствии выяснилось, что за «нырок» этот «норвежский городской» берет около 1000 крон! Неслабая прибавка к скромному жалованию полицейского!

Викинг переоделся и, пробулькав минут 10 под лодкой, вынес вердикт – расщеплено перо руля! Надо заменять! После переговоров депозит в 2500 евро мы ему оставили.

Прощание с Тромсё

Ивар свои обещания выполнил в точности! По дороге он повез нас во круг острова, минуя подземную дорогу, и показал все достопримечательности, которые нам следовало бы посетить. Без умолку тарахтя по-английски, он рассказал нам о своих планах посетить Северный полюс, куда его зовут российские друзья, о том, что русские капитаны – самые лучшие в мире и много еще о чем.

Воспользовавшись его советом, мы посетили музеи «Полярия» и «Поламузеет», сходили пешком на восточную часть Тромсё и поднялись по фуникулеру на вершину сопки, с которой открывается потрясающий вид на город и окрестности. Засекли по карте место, где когда-то во время Второй мировой стоял знаменитый фашистский линкор «Тирпиц», пугая британские конвои. Отдали должное традиционной норвежской кухне и осмотрели выставку старинных автомобилей. И все это под извечным, ставшим уже привычным, противным норвежским Drizzle'ом...



Владимир Куликовский, Москва

Путешествие на катере по Дону и Волге

Окончание*

9-й день. Станица Новогригорьевская—д. Белужий Калдаир, 30 км. Появилась вибрация на больших оборотах, осмотрели колонку и обнаружили, что у винта оторвана треть лопасти. Поменяли винты (у нас стоят последовательно два винта, вращающиеся в разные стороны). Весь ремонт выполняли под водой, на ощупь. В ходе второго винт поставили задом наперед – разобрались только уже в Вол-

гограде. Самое удивительное, что скорость снизилась ненамного.

Сплываясь ниже, увидели огромный жереховый «котел»: десятки рыб бьют по воде, выпрыгивают из нее. Закидывая блесну как можно ближе к «котлу», я вдруг почувствовал сильный рывок и после приятной недолгой борьбы вытащил примерно 2-килограммового жереха.

10-й день. Б. Калдаир—13-й шлюз, 150 км. После двухчасовой рыбалки двинулись в путь и вскоре встретили

баржу,двигающуюся вверх – значит, дальше Дон судоходен. Поговорили с ее экипажем по рации, нам пояснили, что в целом глубины хорошие, но периодически встречаются мели меньше метра.

Вошли в Цимлянское водохранилище и в 16.00 прибыли в Калач-на-Дону. На грязной пристани, заставленной рыболовными судами, работа не кипела; сторож на любой вопрос отвечал однозначно: «Нет». Остаться в этом «не Рио-де-Жанейро» не хотелось, и мы вышли в Цимлян-

*Начало см. в № 226



ское море, обогнули маяк и вошли в Волго-Донской канал им. Ленина. Величественное строение! Не могу не привести несколько слов из замечательной книги «Тайны Волгодонстроя (1948–1952). Краткий исторический очерк»: «Суэцкий, протяженностью 161 км, глубиной 13 м, без шлюзов, строился 11 лет. Волгодонской канал протяженностью 101 км, глубиной 12–13 м имеет 15 шлюзов с собственной гидроэлектростанцией, обеспечивающей не только свои потребности, но и вырабатывающей 160 тыс. кВт электроэнергии, с созданием четырех мощных (для удобства рыбных промыслов) и орыбленных водохранилищ и многого другого был построен за четыре года». Благодаря выдающемуся инженерному решению, вода поднимается, как по лестнице, на 50 м выше Дона и на 90 м выше Волги. Вначале строительство вели 4 тыс. немецких военнопленных, но дело не продвигалось, и немецкие военнопленные были заменены 70 тыс. советских заключенных, которые буквально за два года завершили это грандиозное сооружение. Также при строительстве канала впервые в мире были созданы и использовались шагающие экскаваторы.

По каналу подошли к 13-му шлюзу и попросили разрешения на шлюзование. Диспетчер шлюза стал выяснять, кто мы такие, где наши договоры на шлюзование и вообще, как посмели появиться здесь. Очень вежливо сообщили, что мы граждане РФ и имеем право передвигаться по ВВП своей страны. Пришел охранник, проверил документы и объявил, что после шлю-

зования нам надлежит сразу подойти к главному диспетчеру, который сидит в маленьком белом доме слева от нас, а то он нам «покажет кузькину мать». Так и сделали. Навстречу нам выпорхнула очень приятная старший диспетчер Нина Владимировна и пригласила в свой кабинет. Войдя в него, почувствовали, будто попали в далекие страшные сталинские времена: высокие потолки, в центре – массивный стол с зеленым сукном, вдоль стены – еще более массивный кожаный диван и два кресла. Нина Владимировна быстро просмотрела документы и даже сделала от руки копию, расспросила о целях нашего путешествия, созвонилась с 12-м шлюзом и предупредила о нашем скором подходе.

11-й день. 12-й шлюз – 1-й шлюз, 70 км. В этот день мы сделали ряд ошибок: во-первых, чтобы не мозолить глаза диспетчеру, решили без разрешения подойти и пришвартоваться к привальной стенке, но я не смог четко подойти боком к швартовочным крюкам, и на постоянно меняющемся течении меня стало разворачивать кормой на ворота шлюза. Швартоваться задом наперед было как-то стыдно. Тогда решил зацепиться за крюк носом (Олег находился на самом носу) и потом уже подтянуться, как положено. Во-вторых, «шлюз» заметил меня и набросился с такими словами, повторить которые не решаюсь, но дело было в том, что подходил 30 000-тонный нефтеналивной танкер, который мог нас размазать по привальной стенке. И действительно, на нас надвигалась такая махина, что девятиэтажный дом показался бы

меньше. В-третьих, когда я дал малый ход назад, не предупредив Олега, тот от неожиданности потерял равновесие и упал в воду, как потом оказалось, глотнул воды и пошел на дно. Я остановил двигатель и выскочил на нос – Олега не видно. В это же время стали открываться ворота шлюза и усилилось течение с одной стороны, а с другой надвигался нефтеналивной монстр. Меня стало прижимать наконец-то бортом к привальной стене, я боялся раздавить Олежку собственным катером – эти секунды длились вечно. К счастью, Олег выплыл сам, слава Богу, его отнесло от ворот шлюза. Подобрал его, я отошел от шлюза и стал успокаиваться; нам хватило ума не упрекать друг друга, но больше без спасжилетов я не шлюзуюсь. Вероятнее всего, «шлюз» не видел наших приключений, а то в лучшем случае шуточки и издевки сопровождали бы нас все 12 шлюзов.

Шлюзование прошло без сучка и задоринки, нас опять подняли на 13 м (тогда мне это казалось очень странным, ведь Дон выше Волги на 50 м).

Мы долго шли на малых оборотах по каналу, по берегам которого стоят памятники сталинской эпохи, от которых остались одни пьедесталы. Поближе к воде сидело бесчисленное множество рыбаков, ловящих на донки. По эхолоту, рыбы здесь, правда, было много. Пройдя с часок на малых, прибавили ходу и перешли на глассер. Мне показалось, что через канал на высоте 1.5–2 м натянут трос, Олег, присмотревшись, предположил, что это отражение проводов высоковольтной линии, но каким-то звериным чутьем

я почувствовал опасность, резко затормозил, и мы остановились в нескольких сантиметрах от троса, идущего от парома. На пароме люди кричали нам, чтобы мы смотрели на семафор, мы действительно его не видели, но разве трудно было помахать руками, когда мы летели на глассере? Нет, стояли и смотрели, как нас изуродует.

Через 20 км канал переходит в большое Береславское ВДХР. Там мы немного запутались, но вскоре по движению судов вышли на судовой ход. Во время шлюзования в 11-м капитан яхты посмел назвать нас «катерком», за что получил прозвище «моторной мыльницы».

Будущим петешественникам советуем, если вы устанете, то остановитесь на отдых после 5-го шлюза, там по левому борту (при движении в сторону Волги) есть плавучий ресторанчик с гостиницей и причалом. Было уже около 20.00, и яхта «Инсайд» решила встать на отдых. Мы же с упорством, свойственным недалеким или не знающим людям, гордо отказались: оставалось всего четыре шлюза.

Начиная с 12-го шлюза, мы шлюзовались с сухогрузом «Капитан Матвеев». Минувя четвертый, я попросил его потише работать двигателями, но то ли я устал, то ли не так попросил, но «Капитан Матвеев» продолжал отчаянно работать винтами, а мы чуть не рвали мышцы, чтобы удержать катер. В конце концов, я пожаловался на него диспетчеру, который задал сухогрузу трепку, а за словом диспетчеры в карман не лезут. После этого он выходил из шлюзов, как на байдарке. Вообще слушаться диспетчеров надо, но, во-первых, они всегда подгоняют, во-вторых, иногда лучше подрейфовать, чем прижиматься к тому, куда велит диспетчер. На 2-м шлюзе диспетчер потребовал, чтобы мы пришвартовались к привальной стенке за теплоходом «Капитан Матвеев». Но места практически не было и, выполняя этот приказ, пришлось разворачиваться у самого берега. Очевидно, засосало в охлаждающую систему двигателя водоросли, глину или еще что-нибудь, стал греться движок, пришлось его выключать и проходить шлюз на вспомогательном.

12-й день. 1-й шлюз – яхт-клуб «Волжский утес». 50 км. Выйдя в Волгу, были потрясены величиим и мощностью реки. Течение очень быстрое – 7–8 км/ч, вода ужасно холодная – 6–7° С и чистая. Двигатель продолжал греться. Промывали охлаждающую систему – греться перестал, но при наборе оборотов срабатывала какая-то защита, и автоматически падали обороты, тем не менее часа через два нашли яхт-клуб «Волжский утес», сразу за новым автомостом, где нас уже ждали друзья Сергей и Надюша. Оформив стоянку в марине «Волжский утес», поручили ремонт гребных винтов шкиперу Виктору Ивановичу. На судостроительном заводе приварена и отшлифована была лопасть и отбалансирован винт идеально, а на втором винте поправили погнутые лопасти и отполировали за 3 тыс. руб. гребной винт. Попросив Сергея организовать диагностику, профилактику и ремонт катера и заменить аккумуляторы, на следующий день мы улетели в Москву. Казалось невероятным за час перенестись домой, после 20 дней, когда мы мерзли, снимались с мелей, шлюзовались, да просто пытались выжить, пройдя около 1200 км.

13-й день. Волгоград–Вязовка, около 180 км. В Волгоград мы вернулись 25 июля, практически через два месяца. В яхт-клубе «Волжский утес»

я встретился с директором представительства «Volvo-Penta» Владимиром Вельманом, очень грамотным и финансово, по московским меркам, скромным человеком. Он определил, что причиной перебоев в работе двигателя стало некачественное, грязное топливо, забившее топливopроводы, и устранил неполадки. Проверив по списку проделанные работы, решили вытащить катер и осмотреть рулевую колонку, часто ударявшуюся о дно, тем более что подводная часть сильно обросла водорослями за двухмесячное стояние. Вытаскивать и снова спускать катер – удовольствие недешевое, тем более что свой прицеп стоял в Москве. После долгих переговоров удалось договориться, что меня вытащат транцем до кромки воды на 2 часа за 500 руб. вместо 3 тысяч. К всеобщему смеху и моему стыду обнаружилось, что один из винтов стоял задом наперед. Установив отремонтированные шкипером Виктором Ивановичем винты правильно и отмыв почти до зеркального блеска днище, мы спустили на воду «Отважный». Надо сказать, что все это происходило в жаркий субботний день, катера ежесекундно подходили и уходили, а между ними носились десятки гидроциклов. Возвращаясь к месту стоянки, я шел за пластиковым катером буквально в 10 м. Внезапно в этот катер на полном ходу с треском



врезается водный байкер, обломки пролетают надо мной. Пока я помогал и осматривал гидроциклста, катер прибавил ходу и вскоре скрылся из виду. Убедившись, что парень отделался только ссадинами и ушибами, передал его друзьям, пришвартовался к своему причалу и занялся уборкой. Спустя несколько часов подошел катер, в который врезался гидроцикл, и стал в достаточно грубой форме расспрашивать меня, где тот гидроциклист, и показал, как пострадал его катер: треть корпуса у него была глубоко вдавлена и в трещинах. Этот мерзавец вызвал у меня глубокое чувство отвращения: скрыться с места аварии и на дорогах – удел малодушных и безответственных людей, а на воде даже при небольших травмах риск для жизни возрастает многократно.

Понимая, что качественно очистить катер после месячного похода и двухмесячной стоянки под открытым небом не получится, я обратился за помощью в яхт-клуб. Во второй половине дня ко мне пришел молодой человек и предложил свои услуги по уборке катера. Поторговавшись, он согласился за 2,5 тыс. руб. помыть, пропылесосить и сделать химчистку салона, но узнав, что я буду присутствовать, обиделся и ушел. Странно, но приезжал молодой человек на «Porsche Cayenn'e».

27 июля погрузились на катер и отчалили. Подошли к плавучему памятнику погибшим морякам, почтив их память двумя долгими гудками, встали на глиссер и пошли вниз. Вскоре очень любимый, но некрасивый Волгоград остался за кормой. Провожал нас гигантский 20-метровый дедушка Ленин (раньше тут стоял памятник Сталину, но потом заменили его Лениным).

Уже в сумерках у назначенного буя встретились с поджидающим нас Сергеем.

14-й день. Вязовка–Парашина протока, около 200 км. Сергей оборудовал на одном из многочисленных островов лагерь, на который он приезжает, как только завершается период мошки, и уезжает осенью. В лагере отдыхали Сережина жена с сыном Матвеем, друг и сослуживец Егор, легко переносивший 100 л бочку с топливом на одном плече, Галя, подруга Егора, и красавица Юлия, сослуживица Сергея.

Сергей предложил дальше, в дельту Волги, идти всем вместе на двух катерах. Это и веселее, и безопаснее. Мы согласились.

Катер «Bayliner» Сергея, приобретенный также с рук, несколько изменил мое негативное отношение к пластиковым лодкам. Мой катер мощней и надежней, но пластиковые лодки выглядят все-таки элегантнее, а в носовой

каюте, хотя катер меньше на целый метр, практически столько же места; как таковой рубки нет, она появляется, когда натягивается тент, но эта рубка-кокпит так сделана, что в ней очень комфортно и не хочется оттуда выходить. Катер оборудован стационарным двигателем почти в 200 л.с., позволяющим очень шустро бегать. Сергей хвастался, что разгоняется больше 80 км/ч, думаю, немного преувеличивал, тем не менее мой катер он обгонял, за что и был назван «Торопыгой».

15-й день. Парашкина протока–турбаза на Никитинской банке, около 300 км. После трех часов хода подошли к Астрахани. Волга тут раздваивается, взяли левее, и вскоре перед нами предстал красивый город.

Немного поплутав при выходе из Астрахани, вошли в Кизань-рукав, прошли д. Камызяк. Далее начались глухие малолюдные места. Карт-плоттер помочь нам не мог, так как электронная карта закончилась в Астрахани, шли по бумажной карте дельты реки Волга. К 20.30 удалось добраться до турбазы. Встречавший нас то ли хозяин, то ли управляющий Евгений, весь в татуировках, с золотыми зубами, постоянно рассказывал анекдоты и всякие шутки, не очень высокого уровня. Он сообщил, что столовая закрыта и ужин нам накроют в егер-



ском домике. Не ожидая подвоха, мы согласились. Оказалось, что в домике живут егеря, которые иногда снимают сапоги и одежды, а с личной гигиеной у них явные проблемы. Наскоро поужинав хлебом и овощами, хотели ложиться спать, но оказалось, что на всех мест нет, и Егор пошел спать на «Торопыгу», а я на «Отважный».

16-й день. Каспий–Харабали. 300 км. На рассвете проснулся от быстро приближающего гула двигателей – что-то пронеслось мимо меня и так же быстро скрылось. Спустя минут 10–20, все повторилось. Как потом мне объяснил Евгений, это браконьеры уходили на промысел и, возможно, рыбинспекция за ними. После завтрака, посадив на «Отважный» Евгения в качестве проводника, пошли на Каспий. Евгений поинтересовался, имеется ли у нас разрешение на выход в море и предложил помочь с этим.

От предложения Евгения отказались. По ходу нам стали попадаться лotosовые поля. Воздух пропитан сладким запахом цветов, подходить и фотографировать можно, срывать и заходить в глубь этих полей строго запрещено. То справа, то слева открывались протоки, причем вода в них мутная – Евгений называл ее «белой», а прозрачную – почему-то черной. Наша банка представляла собой прямую, как по линейке прочерченную, протоку метров 50 в ширину и глубиной 3–4 м, окаймленную тростником и камышом. Постепенно стали появляться заводи, как пояснил Евгений, это администрация заставляет рыбопромысловые компании выкашивать водоросли для «гуляния» и, возможно, нереста рыбы. Вскоре берега стали превращаться в островки, которые уменьшались в размерах и наконец исчезли из виду. Мы вышли в Каспий!

Спустя несколько дней отдыха предстоял путь домой.

За 27 дней мы прошли на катере около 5 тыс. км. Средний расход топлива на скорости 50–55 км/ч – 25–27 л/ч, потрачено почти 3000 л дизельного топлива и 50 л Аи-95 (60 тыс. руб.). Ремонт и техобслуживание с заменой пяти фильтров и 15 л масла обошлись в 20 тыс. руб., ремонт «Honda» – 3 тыс. руб., ремонт греб-

ных винтов – в 12 тыс. руб., ремонт электрики и замена аккумуляторов – в 20, ремонт отопителей – еще в 10, доставка катера и возвращение назад – 25 тыс. руб. Итого около 180 тыс. руб.

Что касается ремонта и обслуживания импортных моторов, то дело обстоит не так уж и плохо. Специалисты готовы были приехать практически в любое место путешествия. С заправками качественным топливом все значительно хуже. Заправиться на воде дизтопливом можно было только в Волгограде, Тольятти, Казани и Коломне. Цены на топливо на этих заправках обычно выше, чем на АЗС. В Коломне топливо было низкого качества. По мнению нескольких капитанов, на водных заправках вероятность наличия воды в топливе выше.

Мест, где бы можно было остановиться переночевать, принять душ, за исключением низовья Волги, на воде практически нет.

Катер «North River Sea Hawk-24» очень крепкий, уютный, наверное, лучший в своих размерах по ходовым качествам. А вот несколько разочаровал двигатель «Volvo Penta»: начиная с 2800 об/мин, идет хороший прирост в скорости, но на 3500 об/мин все заканчивается, и двигатель больше не раскручивается. По сравнению с автомобильными дизелями он шумноват, для своих размеров слабоват и чересчур нежен (стоило поработать в грязной воде 10 мин., как стал греться, очень чувствителен к качеству топлива). Для остроты ощущений хотелось бы иметь максимальную скорость несколько больше 80 км/ч.

Плывать по Дону и Волге в целом безопасно. Должен сказать, что в этом путешествии мы встречали гораздо больше хороших, отзывчивых людей, которые помогали нам в трудных ситуациях, на что сложно рассчитывать в Москве с ее вежливым безразличием к проблемам человека. Я выражаю глубокую благодарность всем, кто помог нам в пути.

Сейчас зимой, когда я сижу в теплом кабинете, и поглядываю на пушистый белый снег, мне хочется пройти этот путь еще раз.



НАЙДИ СВОЙ ПУТЬ ПО ЗВЕЗДАМ

высокий стандарт обучения для
специалистов и любителей

ЯХТМАСТЕР В РОССИИ —
ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ И ПРАКТИЧЕСКОЕ
ОБУЧЕНИЕ ПО ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ
ПРОГРАММАМ IYT

Master of Yachts 200gt Ocean
Master of Yachts 200gt Offshore

ЯХТИНГ ДЛЯ НАЧИНАЮЩИХ

Bareboat Skipper
Flotilla Skipper
Competent Crew

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ КУРСЫ

Оператор УКВ
Морской английский язык
Популярные чартерные акватории

ЯХТЕННАЯ ШКОЛА RAYS

Москва, Окружной проезд 15, офис 209
Тел: +7(499) 369 74 54
Полная поддержка распознаваемости сертификатов на
сайте ассоциации: www.skippers.ru

**НАЦИОНАЛЬНАЯ
АССОЦИАЦИЯ ШКИПЕРОВ**
Russian Association of Yacht Skippers

RAYS



Юрий Наумов. Фото автора



Домашние верфи Сегозерья

Знакомство с карельскими мастерами-лодочниками было моей давней мечтой, и такая возможность наконец представилась в рамках программы изучения истории и современного состояния народного судостроения и судоходства, которую уже десять лет ведет музей-заповедник «Кижи». Местные деревни и поселки – Паданы, Маслозеро, Топорная Гора, Сельга – сегодня почти опустели, но с помощью местных работников образования еще можно разыскать старых мастеров.

На берегу Сегозера, одного из крупных в Карелии, что находится в 100 км к северо-западу от Медвежьегорска, в центральной части деревни Паданы я с радостью обнаружил две группы лодок на покатях с воротами у причалов-мостков – всего семь корпусов. Повезло! Уже первая лодка оказалась интересной, с еще не ясными местными и в то же время очевидными общекарельскими особенностями. Вторая лодка была еще красивее, а третья (лежала на берегу вверх дном, пришлось переворачивать) имела характерные признаки местных традиций, которые раньше не встречались. Как потом выяснилось в результате исследований, в Сегозерье, как и в карельском Поморье, традиционно делают киль из елового ствола с корнем – кормовой кокорой, а носовую кокору крепят в замок на деревянные нагеля.

На противоположном берегу большого, шириной больше 2 км, залива, соединяющего Сегозеро со смежным Панозером, видна деревня Погост

с церковью, на берегу перевернута большая солоубальская «дори», все выглядит очень живописно. Назавтра предстояло обмерять старые и фотофиксировать новые лодки. По первому впечатлению, все лодки разные: в одних есть что-то от местных и сегежских, от кижанок да и от других, в том числе и от современных. Очевидно, что, с одной стороны, время и крупная промышленность разрушили традиции местного судостроения, размыли особенности старого стиля, с другой – поставили перед строителями новые задачи и привнесли современные технологии. Тем не менее местное судостроение, в отличие от менее консервативного жилищного строительства, сохранило основы традиций формообразования и конструкции деревянных корпусов, при этом стало использовать опыт соседей.

В 6 утра в Паданах совсем тихо, в лесу никто не работает – рухнули советские леспромхозы. Деревня сейчас полупустая. Директор местной школы Т. И. Максимова рассказывает: «Лодки

строили в Сельгах, очень много. В Паданах у озера живет Пашуков Михаил Николаевич, что хотите сделает, творческий человек. Любит все – и лодки, и рыбалку, и лес. Занимался лодками и Новоселов Илья Васильевич». Она называет имена старых мастеров Сегозерья и их детей, унаследовавших это ремесло.

Один из лодочников «последней волны» – директор паданского Дома инвалидов Прохоров Юрий Николаевич, 1955 года рождения, из деревни Остречье. Рассказывает: «В Масельге был Яреля Иван – финн, много лодок сделал, сначала себе, потом продавал. Мы лодку держали, а он работал на пилораме, где подыскивал хорошие бревна по 20 см в вершине. Выписывали в конторе 0.3 куба (!) на лодку, а он уже напилит необрезной доски по 18 мм. Строгали их вручную».

У Прохорова никто в семье лодок не шил. В Великой Губе все мужики ездили рыбачить за 40 км, да и сено на лодке возили, поэтому ставили два мотора. Старых мастеров не было, он учился у приезжего белоруса Гавриловца Василия. Тот делал лодки у своего дома, много – для себя и друзьям. Лодки очень хорошие, и моторы ставились мощные. Я поездил с другими

и захотел свою лодку. Он мне сказал: «Делай сам – столько лет смотрел!». Выбрал мне елки на пилораме, мы напилили и зиму сушили. Сделал первую под «Вихрь». И, не хочу хвастать, но моя бегала быстрее, чем его».

О своей технологии рассказывал так: «Не помню терминов карельских. В Паданах меня попросили сделать, я по вечерам и сделал вторую. С широкой кормой под мощные моторы. Всего сшил пять лодок. Но на продажу не шил – не выгодно и долго без помощника. Лодки 6-метровые – ездят за озеро и не боятся». Киль делали Т-образный, из елового бруска, полки – по 4 см. Для слива делали отверстие в корме – открывали, когда под мотором шли. Носовую кокору искали в лесу. Корма всегда шире носа, у старых лодок – по две кокоры. Если бы мы шили много таких лодок, то и молодежь бы от нас научилась, так бы и делали, только бы потом улучшали».

В Паданах я познакомился с 82-летним Павлом Кирилловичем Антоновым. Когда я его увидел, он чистил и резал грибы – большие подосиновики, в основном, как сахар, белые, и волнухи. Постоянно улыбаясь, Павел Кириллович показывал хозяйство: «После службы в армии с 1950-го ра-

ботал в леспромхозе. Все выходные трудился по дому и хозяйству, так дом и построил. Если бы пришлось работать лишь по вечерам, то не получилось бы». Дом большой и сложной архитектуры с пристройками: «Сын пристроил – работает в электросети». У него – большой участок в Топорной Горе, на юго-западном берегу (от шоссе до озера – более 100 м), на котором кроме лодочной мастерской есть сарай, сеники, хлева, вольеры, сарайки, на берегу стоят две бани, гаражи для катеров. Сколько лодок всего сшил – не помнит, лодку шил за неделю, иногда и быстрее. «Чтобы лодки делать – надо желание иметь и глаз верный, а сейчас, к старости, – еще и здоровье. Пока еще много делаю, все успеваю».

Мастерская его, как принято тут, находится в доме, на дворе здесь не шили – работать приходилось в любое время года. Собирали прямо на полу. Лодки мастер строит по карельским канонам, двухкокорные, т. е. с носовым и кормовым штевнями «естественного загиба». Сечение кия («эмя», или «матца») – Т-образное, ширина сверху – 22 см, полки – по 3 см. На киль строитель ставит шаблон поперечного сечения корпуса с небольшим сдвигом к носу. Доски набоя – часто само-

Павел Кириллович Антонов из Топорной Горы и его лодки – карельская классика



Валерий Павлов из Маслозера –
представитель немногочисленного
молодого поколения мастеров



пильные, сосновые, на борт идет пять-шесть штук поясьев. Прижимает доски руками, стягивает палками с веревкой и прижимает клещами с клином: первую – плоско, вторую – тоже, а третью уже чуть-чуть с подъемом. Шпангоуты – «коррет» – делает из тонких стволиков елки через 35 см. Старики тесали их из кривых столов и суков, делали и из можжевельника. Тесаных шпангоутов требуется меньше. Пазы мастер конопатит, как все, мхом, тряпками, смоленной паклей, держится хорошо. Весел – всегда одна пара, только на сплавных лодках – по две. Паруса не делали, кто-то пробовал, но далеко с ними не ходили. Мне рассказали, что когда-то местный люд пользовался для плавания целыми срубленными деревьями при попутном ветре. Антонов под парусом не ходил, в 1960 г. первым купил мотор.

Местные жители строили лодки в основном для себя, иногда раньше прямо в лесу. Искали кокору, тесали, доски кололи из ствола и обтесывали. Один мужик из деревни (еще до революции) уходил утром в лес и в деревню к вечеру уже на лодке из трех досок приходил, толкая ее шестом. Отношение к профессионалам в советские времена стало недоброжелательным. Стоило по-тихому сообщить, что кто-то строит лодки серийно – неприятности были гарантированы. Людей лишили возможности работать на полях, на предприятиях, на государство и

на себя. Жизнь здесь, как и во многих подобных местах, не имеет никаких перспектив.

Интересный мастер из молодых и строящих много лодок – Павлов Валерий Федорович (1954 г. рождения) из деревни Петров Наволок на Сяргозере. По профессии он кузнец, хотя нигде не учился – это семейное. «У нас весь род – кузнецы. Я уже около 30 лет шью лодки, сшил около 60». Его отец, дядьки, дед и прадед были кузнецами и шили лодки для себя, не на продажу. В конце 50-х закрыли деревню Петров Наволок, сельским хозяйством заниматься стало нерентабельно. Зимой заготавливали лес, кто хотел – рыбачил. Но большинство разъехалось по окрестным деревням, кое-кто отправился на «материк».

«Переехали в Маслозеро в 1959 году, когда закрыли деревню Петров Наволок – невыгодно стало сельским хозяйством заниматься. В деревне шили лодки в дедовском доме, у отца на сарае мастерская – он был краснодеревщик, – рассказывал он. – Помню – отец там две лодки сделал, и я с ним первую сшил в 1980 году. До этого только видел, как старшие делали. Шили на козлах, на боку, когда шьют – поворачивают. Киль – кокора или «эмя» из ели с корнем до форштевня. На «эмя» ставят шаблон – 1.75 м от штевня, у кого силы поменьше – 1.80 м. Ставят и ближе, чтобы нос был шире. У брата отца остался дедовский шаблон,

я свой сделал. И лодки делаю свои – пошире и набоев побольше. Стал делать форштевень из прямого бруса – кокора внизу гниет быстрее киля, а прямую проще заменить. Гвозди раньше были подковные – «ухнали», сейчас круглые, шайбы – из оцинковки (старые ведра). Моя лодка еще с ухналями. За ними раньше старики ходили в Паданы – там лошади были, а сейчас надо на Украину ехать».

Самая удивительная и колоритная местная личность – Михаил Федорович Кононов из деревни Сельга, той самой, где больше других осталось лодок. Все они сделаны его руками, а около дома хозяина и сейчас на воде – целых восемь. «Я нигде не учился, но глаз у меня, хоть и один, да подмечает все». По-карельски «воймелавенехте» – «делать лодку». Первую он построил лет в двенадцать-четырнадцать. «Старые лодки увидел – и очень носы их понравились. Смотрел-смотрел, да и сам захотел построить, – говорит он, – а досок нет. Стал дядю просить: «Напилил бы ты мне досок», а он мне: «Красенькую дал бы ты мне бумажку, дак напилю». Мама деньги дала, и мою первую лодку тут же купили на лесоучасток. Мастер пришел, посмотрел и 500 рублей ей дал. Мама молчит, и я молчу, а он говорит: «Пусть еще делает». Сразу после этого стали мне лодки заказывать, рубленую мастерскую пришлось пристроить к дому».



Лодки Кононов делает длиной от 5 до 5.3–5.4 м, в зависимости от места использования, ширина – до 2 м. Использует «венелауват» – лодочные доски – толщиной около 16 мм. «Если применишь еловые – их для лодки на одного человека больше идет, сосновых – меньше, к тому же они крепче и долговечнее, – продолжает рассказывать Михаил Федорович. – Сосну бе-

рем с болота, частослойную. Паруса не используем, а если едем куда, и ветер по пути, то березку ростом с человека в носу крепим веревкой – получается «пооруса». В середине лодки для этого была доска с дыркой.

Новые лодки мастер придумывал сам, делал из разных материалов и разной формы. «С женой на охоту и на рыбалку, за ягодами-грибами на них ездили. Жили в лесных избушках, у меня их штуки четыре-пять было. Я много пушнины и мяса сдавал – хорошо стрелял. Потом избушки начали разорять, ломали печи, грабили, а мы все ремонтировали. Последний раз приехали на ночлег – все разрушено, я и решил – сделаю катер вместо лесных избушек! Теперь уж ему лет 30. Делал из листа «оцинковки» по деревянному каркасу».

Я спросил Михаила Федоровича, сколько лодок он построил? «Я так думаю: если Селецкое озеро поперек уставить ими друг к другу, то в тапках перейдешь и ног не замочишь. В деревне все лодки мои. И одна сына! Сейчас он вот звонил и сказал, что на Машозере одну лодку построил и продал за 8 тысяч».

Сын строит также дома и бани, ремонтирует квартиры. Мастер сыном очень гордится.

Кононов отдохнул немного от долгого рассказа, затем провел меня в мастерскую, показал шкафчики, полные инструментов, топоры нескольких видов, колевки – многое сам делал. Пересмотрели вместе множество фотографий, поговорили. Я собрался уезжать и заметил, что расскажу о местных мастерах-лодочниках, в том числе и о нем, в журнале «КиЯ». Уже на краю деревни меня догнала его жена Анна Яковлевна: «Где напишут-то, мы не поняли?» Я уточнил.

О мастеровых этих мест можно было бы написать целую книгу. В деревне что-то все время строится, благодаря чутью М. Ф. Кононова постоянно совершенствуется формообразование лодок. То ли было бы, будь ему да лет на двадцать меньше!

Хорошо, что в этих местах, да и в других районах Карелии, почти в каждой деревне, что стоят по берегам внутренних средних и малых озер, можно отыскать человека, хранящего или творящего историю местного судостроения.

Михаил Федорович Кононов из деревни Сельга и лодки разработки «КБ Кононова»





Корабельный мастер из Фленсбурга

Карина Гальт, Челябинск. Фото автора

Беседа с основателем Музейной верфи

Весной 2007 г., гуляя по Фленсбургу – старинному ганзейскому городку на севере Германии, я забрела на маленькую верфь – пятючок набережной, зажатый между причалами Музейной гавани и древним зданием таможни. Дальше начинается Фленсбургский фьорд, откуда в ясную погоду виднеется дымка над островами Дании.

Здесь строят типичные для XVIII–XIX вв. парусные грузовые суда и от-

крытые суда технического флота. Такие ходили по Балтийскому и Северному морям с торговыми грузами и рыбацким уловом. Здесь работают ремесленники, учатся на кратких курсах дети и родители.

Сегодня мы говорим с Уве Кутцнером – исполнительным директором и основателем Музейной верфи – о корабельных мастерах, старинных парусниках и о том, кому они нужны в наше время.

– Музейная верфь работает с 1996 г., хотя несколько раз переезжала. Как все начиналось?

– На месте верфи раньше была стихийная парковка. Мы просто заняли участок, огородили его буквально за день, собрали мастерскую и поставили внутри нее корабль. Потом взяли напрокат биотуалет – вот, в общем, и все, «спустили верфь со стапелей».

– Но в XVIII–XIX вв. именно на этом



же месте была историческая верфь Фленсбурга.

– Возможно, даже несколько. Но, конечно, от них не осталось и следа. Впрочем, мы и не собирались восстанавливать исторически точно верфь. Нам хотелось строить корабли и создавать рабочие места. Тогда во Фленсбурге было очень много безработных, хотя они есть и сейчас.

Муниципальная власть не многим может помочь – бюрократия. И дело не в том, что нет желания – оно есть, но чиновники следуют определенным правилам. А мы обошли их, никого не спросили и просто сделали. Трудно поверить, но я сам слышал от политиков, что их совершенно не интересуют даже рабочие места, важно только, что получит от верфи туристическая отрасль. Правда, взгляды постепенно меняются, и сегодняшние политики смотрят на нас уже чуть иначе.

– Вы были корабельным мастером до Музейной верфи?

– Кораблями я начал интересо-

ваться в шестнадцать лет. Потом купил корабль... Да, в 1975 г. Это была двухмачтовая шхуна, очень старая. Ее нужно было ремонтировать – я же фактически построил ее заново, в Дании. С ней мы долго зарабатывали на жизнь, с ней и пришли во Фленсбург.

– Как она называлась?

– «Вальдивия» – в честь города в Южном Чили. Вообще шхуну построили в 1868 г. в Стокгольме. Тогда она называлась «Ванадис» (в скандинавской мифологии – богиня любви и красоты – Прим. авт.). Потом я ее продал.

– А когда вы стали строить корабли?

– Моя профессия – плотник. Корабельным плотником я сделался, восстанавливая «Вальдивию»: Пока это лучшее время моей жизни.

– Для себя вы нашли точку равновесия между требованиями рынка и корабельным делом?

– Одно время на верфи работало двадцать пять ремесленников, сейчас

только трое – они выполняют работу мастера по моделям, кузнеца, лодочного мастера и корабельного плотника. Скоро должны присоединиться еще двое, поскольку появляются заказы, от которых мы, естественно, зависим.

– Кто заказывает исторические парусники?

– Мы строим корабли для музеев и частных владельцев. Недавно закончили небольшой корабль викингов. Сейчас работаем над рыбацкой лодкой и маленьким грузовым парусником.

– Есть ли суда, которые вы строите просто для себя?

– Конечно, есть. Но они должны быть исторически важны для нашего региона – соответствовать тем прототипам, что были построены здесь в последние двести (иногда – триста) лет, и перевозили грузы или ловили рыбу в местных водах. Одним словом, для исторического парусника все равно нужна какая-то прагматическая основа. Мы строим их абсолютно аутентично: без машин, без техники, без

электричества. Как правило, они становятся выставочными экспонатами, но могут и ходить под парусом.

– А кто шьет паруса и из чего?

– Местный парусный мастер, из традиционных материалов. Чаще всего это лен, обычный для парусов прошлых столетий. Викинги, правда, использовали шерсть – но результат был схожим. Это прекрасные материалы для парусов, правда они «медленные».

– Сколько времени и денег уходит в среднем на один парусник?

– Время и цена зависят от размеров судна, материалов, оснастки. Например, сейчас мы строим «Dansk Jagt» – очень маленький грузовой парусник. Такие ходили вдоль побережья Северного и Балтийского морей. На него уйдет примерно 250–300 тыс. евро, паруса обойдутся еще в 40–50 тыс. евро.

– Откуда приходят заказы?

– В основном из Германии. Есть из Дании, но большая часть – из Фленсбурга, окрестностей, из северной ча-

сти земли Шлезвиг–Гольштейн. О нас узнают от прошлых заказчиков.

– Какими инструментами вы работаете?

– В первую очередь – топорами разных форм и толщины. Сначала валится дерево, затем клиньями и специальными топорами с широким лезвием ствол обтесывается по длине, чтобы выпрямить линии. Дерево кладется на две пары крупных козел, и два человека – один на стволе, другой внизу – сбивают древесные наросты сверху вниз. По другой технике под лежащим стволом копаются яма: тогда один мастер остается на поверхности, другой спускается под ствол. На десять сантиметров нароста уходит примерно один час. Можете представить себе, что это за работа!

– Что у вас в ближайших планах?

– В следующем августе надеемся заложить вест-индский корабль. В колониальные времена Фленсбург был очень важной гаванью в торговле ро-

мом, который как раз приходил на таких парусниках.

– В память о «ромовом» прошлом города каждый год во Фленсбургском фьорде проходит Ромовая регата («КиЯ» № 219).

Хотим мы или нет, мы оказываемся в центре регаты, потому что находимся на виду. Мы не устраиваем цирк: Музейная верфь – это предприятие, которое работает по старинным технологиям, не меньше, не больше. И тем верфь интересна зрителям – за год у нас бывает 40 тыс. посетителей.

– Сорок тысяч? Без шоу-бизнеса и маркетинга?

– У нас нет денег на рекламное агентство. Было бы здорово найти спонсоров, о чем мы говорим на нашем сайте. Максимум, что нам нужно – 200 тыс. евро в год. Этого хватит, чтобы платить зарплату и строить корабли. Большого мы не хотим.

Продолжение следует



www.macgregor26.ru



Эксклюзивный дистрибьютор
в России ООО «Велеро Марин»

Санкт-Петербург, наб. Мартынова 92, оф. 3.4, БЦ «Морской Яхт Клуб»
Тел. +7 (812) 33-11-999, info@veleromarine.ru, www.veleromarine.ru

Евгений Курганов,
бывший старпом шхуны
«Ленинград» («Надежда»)



Долгий путь «НАДЕЖДЫ»

Биографии кораблей, как и биографии людей, иногда поражают невероятными сочетаниями встреч и событий, участниками которых они были. И чем длиннее их век, тем больше они могут поведать о времени и о себе. Жизнь шхуны, о которой пойдет речь, менялась вместе с флагом на корме, владельцем и задачами, которые перед ней ставились. Ее история развивалась на фоне Второй мировой войны и последовавших за этим событий, результатом чего стало, в частности, отсутствие достоверных данных о некоторых периодах ее жизни, породившее неоднозначность в толкованиях и просто легенды о ее судьбе.

Не претендуя на создание строгого исторического исследования, постараемся разобраться в жизненном пути шхуны, приписанной сегодня к Санкт-Петербургу и плавающей под российским флагом и именем «Надежда». Автор постарается указывать источник информации, если он ему точно известен, но часто следовать этому правилу невозможно по причине многократности перепечатывания данных о шхуне без указания первоисточника.

Если не считать легенд, порожденных в среде воспитанников нахимовского училища полунамеками на романтическое военно-морское прошлое шхуны и отсутствием конкретных знаний об этом прошлом, а также упоминаний шхуны в статьях, посвященных плаваниям нахимовцев во время летней практики, первыми послевоенными публикациями, посвященными непосредственно шхуне, можно считать материал, опубликованный в журнале «Моделист-конструктор» в 1984 г. Ю.Г.Белецким, упоминание

шхуны в книге В.П.Митрофанова и П.С.Митрофанова «Школы под парусами» в 1989 г., а также включение чертежей и данных шхуны в книгу И.Г.Шнейдера и Ю.Г.Белецкого «Модели советских парусных судов», вышедшую в 1990 г. При этом годом постройки шхуны назывался 1938 г.

Однако существовали основания предполагать, что возраст шхуны больше. Эти предположения подтвердились после того, как в 1991 г. в Центральном яхт-клубе в Санкт-Петербурге, рядом со шхуной, которой незадолго до этого вернули название «Надежда», ошвартовалась голландская шхуна «Свансборг». Капитан яхты «Свансборг», Клаас Толман, оказался знатоком и любителем старых шхун. Побывав на «Надежде» и познакомившись с ее капитаном В.Г.Голодовым, Толман по возвращении в Голландию разыскал в архивах информацию, которую на тот день можно было считать единственной документально подтверждающей довоенную историю шхуны.

Оказалось, что шхуна была построена в 1912 г. в Лейдердорпе, Голландия, на верфи Геброудерса как стальной парусный логгер для рыбной ловли «СН 347». В выписке значится, что построена она была для Шевенингена. Сегодня это прежде всего курорт, а сто лет назад – рыбацкая деревня. Первое название шхуны – «Стерна» («Sterna»).

В августе 1927 г. шхуна была продана Б.Ханке из Гамбурга, который переоборудовал ее в универсальное грузовое судно и переименовал в «Эдельгард» («Edelgard»). В 1929 г. на

еще недавно рассказывали о стоявшем в главном здании клуба белом рояле, с невероятным трудом извлеченном из нижних помещений судна...

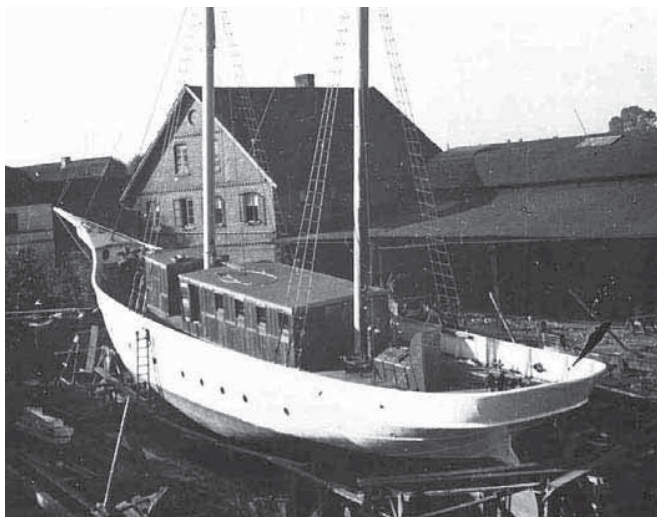
О шхуне, ее плаваниях и владельцах до Люкнера практически ничего не известно. Да и маловероятно, что со шхуной и, будем полагать, с людьми, имевшими к ней отношение, происходило что-либо, стоящее упоминания через сто лет.

Другое дело граф Феликс фон Люкнер. Этому имени посвящены целые тома, он – национальный герой Гер-

неплохим результатом. При этом, как уверяет Люкнер, не погиб ни один человек ни из его команды, ни из команд потопленных судов.

После того как английский флот начал охоту за рейдером, Люкнеру пришлось пересечь Тихий океан, и, в конце концов, его корабль оказался в районе Таити, где и погиб, выброшенный на риф у острова Мопелия (или, в другом произношении, Мопеха).

Кроме потери корабля, на Мопелии, во-первых, случился единственный, по уверениям Люкнера, трагический слу-



Шхуна во время перестройки Люкнером, 1936 г.



Люкнер со своей гражданской женой на палубе шхуны в Австралии

шхуне был установлен двухтактный двухцилиндровый двигатель производства «Дойче Веерке» мощностью 70 л.с.

3 июля 1936 г. шхуна обрела нового владельца, графа Феликса фон Люкнера из Гамбурга, и была переименована в «Seeteufel» («Морской дьявол»). Новый владелец перестроил корпус шхуны, удлинив носовую часть и изменив форму форштевня. Шхуна приобрела эффектный клиперштейвень. Был установлен новый, более мощный (140 л.с.) дизель, а также соответствующей отделкой грузовая постройка была превращена в шикарную океанскую яхту. Салон яхты был обставлен мебелью из дуба, а по стенам, увешанным персидскими коврами, висели фотографии Гитлера, Геббельса и портрет с автографом шефа полиции нацистов Гимлера. Ветераны Центрального (ныне Речного) яхт-клуба

мании. Не пытаясь пересказать все, с ним связанное, напомним только, что Люкнер наиболее знаменит тем, что во время Первой мировой войны командовал немецким рейдером – парусником, специально подготовленным для борьбы на морских путях с транспортными судами противника. Это был бывший американский парусник «Пасс оф Балмаха», вооруженный двумя замаскированными 105-мм орудиями, превращенный во вспомогательный крейсер и закамуфлированный под судно нейтральной Норвегии. Для правдоподобия пришлось несколько раз менять название парусника, но в историю он вошел как «Морской орел». С риском и приключениями вырвавшись из блокированной английским флотом Германии в Атлантику, рейдер потопил полтора десятка судов, перевозивших грузы для стран Антанты, что было очень

чай с членом команды рейдера – от нервного потрясения погиб укушенный крабом за нос корабельный пес. А во-вторых, вдумчивые читатели приключенческой литературы вмиг поняли, что именно на Мопелии Люкнер должен был припрятать награбленные сокровища с потопленных судов, что побуждает их до сих пор периодически взрыхлять почву островка. Однако их оппоненты резонно указывают, что не напрасно же Люкнер совершил кругосветное плавание на «Морском дьяволе», он наверняка сам все откопал...

Это кругосветное плавание Люкнер совершил в период, когда он был увлечен идеями Гитлера о строительстве Великой Германии. Плавание было подготовлено правительством и спецслужбами страны. Шхуна была укомплектована, кроме пропагандистской литературы и кинопроекторной аппаратуры, мощной радиостанцией,



Плавания с воспитанниками детской парусной школы олимпийского резерва

гидрографической и фотоаппаратурой. Вероятно, наряду с пропагандистскими задачами ставились разведывательные, возможно, изучались условия для действий рейдеров в будущей войне.

17 апреля 1937 г. шхуна вышла из Осло в рассчитанное на два года плавание по маршруту: Норвегия–Карибское море–Панамский канал–о.Таити–Австралия–Новая Зеландия–Индонезия–о. Цейлон–Аден–Суэцкий канал–Средиземное море–Италия–Гибралтар–Англия. Шхуна стала первым германским кораблем, совершившим кругосветное плавание под флагом со свастикой.

Вернувшись в 1939 г. в Германию, Люкнер вскоре шхуну продал. Более полных данных о существовании судна во время войны нет, кроме того, что в той же выписке, присланной Толманом, упоминается, что в апреле 1942 г. шхуна приписана к Штеттину, в то время немецкому порту (сегодня польский Щецин). Также упоминает шхуну известный немецкий подводник-исследователь, австриец по происхождению, Ганс Хасс. Первые подводные фотографии он сделал еще в 1938 г., а первый фильм снял под водой в 1939 г., на несколько лет раньше Жак-Ив Кусто.

Создавая институт подводных исследований, Г. Хасс озабочился поисками подходящего экспедиционного судна. В вышедшей в 1957 г. книге «Мы выходим из моря» он пишет: «В 1943 г. я добился своего и смог купить для института стопятидесятитонную моторно-парусную яхту «Морской дьявол», на которой граф Люкнер совершил свое последнее плавание под парусами. Это было как раз то, что нужно. Но ... нам не пришлось плавать на «Морском дьяволе». Мы расстались с ним в конце войны».

Кстати, в дальнейшем Хассу удалось восстановить и приспособить для экс-



Шхуна после ремонта 2009–2010 гг.



Под всеми парусами и «рыбацким» фоком

педиционных плаваний другую, более крупную моторно-парусную яхту. И в начале 50-х при заходе на остров Флориана в Галапагосском архипелаге он узнал, что последним виденным здесь парусником под германским флагом был «Морской дьявол» Люкнера, тот самый, который он приобрел.

После окончания войны странами-победительницами была создана Тройственная военно-морская комиссия для раздела флота Германии. Есть мнение, что шхуна, под номером «U 5301» и своим названием была включена в список передававшихся России траулеров, находившихся в Норвегии, но принадлежавших Германии. Существуют и другие версии передачи шхуны в СССР.

Во всяком случае в посвященной истории ленинградского нахимовского училища книге В.К.Грабарь пишет следующее: «в 1948 г. нахимовцам передана трофейная шхуна «Надежда». В состав ВМФ она попала в 1946 г. из числа трофейных судов и сначала была отдана Подготовительному военно-морскому училищу и Военно-морской академии».

Традиция иметь в списках судно под названием «Надежда» в русском флоте пошла, вероятно, с гукара, построенного в 1728 г. на верфи близ Холмогор. А в 1764 г. Екатерина II одобрила постройку для Морского корпуса 10-пушечного фрегата «для обучения гардемарин и обучавшихся до навигации кадетов». Этот фрегат, спущенный на воду через два года и названный «Надеждой», стал первым учебным кораблем, построенным в России. С тех пор это имя традиционно присваива-

лось парусным учебным судам нашей страны.

Летом 1948 г. воспитанники 2-й роты после окончания девятого класса совершили на шхуне «Надежда» переход до Таллина. Это плавание осталось в истории училища как первый выход на собственном, мореходном парусном корабле. В 1949 г. было проведено совместное плавание шхун «Надежда» и «Учеба» до военно-морской базы Рига. Во время похода нахимовцы посещали военные корабли и даже участвовали в учениях «Торпедная атака миноносцев». За навигацию 1949 г. «Надеждой» было пройдено 1192 миль.

Во время учебного плавания летом 1952 г. шхуна «Надежда» встретила в Балтийском море с впервые вышедшим в море после войны барком «Седов», также переданным СССР после раздела между союзниками флота фашистской Германии. Под руководством находившегося на борту начальника военно-морских заведений вице-адмирала Богденко были проведены совместные парусные учения, по окончании которых на барке был поднят сигнал: «Флагман выражает свое одобрение за правильность и отчетливость маневра».

В отчетах о летней практике отмечалось, что плавание на шхуне под парусами было лучшей школой в деле воспитания в нахимовцах мужества, ловкости, сметливости, физического развития и приобретения практических навыков. Но, видимо, возобладали мнение о ненужности парусной подготовки будущих морских офицеров. Последний раз шхуна с нахимовцами вышла в море в 1954 г. В июле 1956 г. из нахимовского

училища шхуна попала в яхт-клуб Ленинградской военно-морской базы, а в 1958 г. была исключена из состава ВМФ и безвозмездно передана в Центральный яхт-клуб областного совета профсоюзов. Название шхуны изменилось сначала на «ПКЗ-134», а потом, в ЦЯК, на «Ленинград».

Стоит отметить, что яхт-клубы советского времени были действительно клубами, т. е. сообществами людей с едиными интересами, объединенных в организацию. Не обладая материальными возможностями для приобретения собственной яхты, они могли пользоваться яхтами, принадлежавшими и содержавшимися государством. Яхтсмены всех возрастов, но в первую очередь воспитанники Специальной детской юношеской школы олимпийского резерва (СДЮШОР), после прохождения теоретического обучения проходили на шхуне «Ленинград» морскую практику в плаваниях по Балтийскому морю и Ладожскому озеру. Командовали шхунной такие капитаны, как многократный победитель всесоюзных соревнований, олимпийский чемпион, заслуженный мастер спорта И.И.Матвеев, опытные яхтсмены и тренеры В.Г.Голодов и В.М.Степанов.

За «советский» период жизни силуэт шхуны заметно изменился. В 50-х гг. на корме появилась штурманская рубка с гальюнами. После модернизации на заводе «Алмаз» в 1962 г. появились полуют и расположенная на нем рулевая и штурманская рубки, деревянный настил палубы заменили стальным, изменилась надстройка и планировка нижних помещений. Правда, поскольку продукцией «Алмаза» была исключительно военноморская техника, в дизайне и интерьерах шхуны стал доминировать стиль «милитари». Появилось современное по тем временам радионавигационное оборудование: РЛС «Люция», радиопеленгатор АРП-50, гиромагнитный компас, УКВ и КВ радиостанции, громкоговорящая связь.

Главными изменениями в парусном вооружении стало увеличение длины бушприта и замена гафельного фока на бермудский. В 1985 г. наконец обновился парусный гардероб шхуны.



Шхуна после перестройки



Полуют и место рулевого

Польская судоэкспортная организация «Навимор» подарила комплект новых лавсановых кливеров и стаксель. А в парусной мастерской ЦЯК из подобранной с большим трудом (так как советская промышленность ничего подходящего не выпускала, а импорт был абсолютно недоступен) технической «фильтропрессовой» ткани пошили грот, фок и «рыбацкий» фок. Но «рыбацкий» фок, рассчитанный на так и не появившийся уишбон вместо гафеля, практически не использовался. В конце 80-х гг. был упразднен один из кливеров, но точки крепления лееров кливеров и стаксель-штага были приподняты, что несколько уменьшило наклон передних шкаторин передних парусов. На леере балуна, первого от нока бушприта и самого большого паруса, появилась закрутка, что заметно облегчило постановку паруса и выполнение поворотов.

Большинству ленинградцев шхуна знакома по праздникам «Алые паруса». С 1970 г. и до 2005 г. вместе или попеременно с трехмачтовой шхуной «Кодор» шхуна «Ленинград» (а потом «Надежда») участвовала в этом празднике выпускников ленинградских-петербургских школ.

Шхуна неоднократно привлекалась для съемок кинематографистами СССР, России и других стран. При характерной и легко опознаваемой внешности ей доводилось играть роли и петровского фрегата, и поморской шхуны.

Причастна шхуна и к науке. В 70-х и 80-х гг. шхуна использовалась для проведения практики будущих океанологов, обучавшихся на географическом факультете ЛГУ и на океанографическом факультете Гидрометеоинститута.

С началом перестройки судьба, казалось, окончательно и бесповоротно отвернулась от шхуны. Скудное финансирование не позволяло наладить нормальную эксплуатацию, проводить необходимые ремонтные работы. Знайки уже прикидывали, сколько иголок из нее получится и выдержит ли старое судно буксировку до судоразделки в Угольной гавани. Но госпожа Удача еще раз улыбнулась шхуне, дав ей шанс встретить свое столетие. Сложилась группа энтузиастов, осилившая финансовые проблемы и огромный комплекс технических задач по восстановительному ремонту, что заслуживает отдельного рассказа. Поэтому кратко перечислим сделанное.

В 2009–2010 гг. на судостроительной верфи «Речная» в Уткиной заводи были выполнены работы по ремонту корпуса – усиление набора, обварка заклепок, продублирована обшивка в районе переменной ватерлинии. Перепланированы нижние помещения, полностью изменена архитектура корпуса выше главной палубы. В частности, убрана находившаяся на полуюте рубка и уменьшена высота фальшборта в корме, что сделало силуэт шхуны более гармоничным. Расположение рулевого на открытой палубе для парусной яхты, безусловно, правильное, чем в «глухой» рубке, хотя в наших широтах и рубка бывает не лишней. Но тут надо вспомнить, что не бывает плохой погоды, бывает плохая одежда...

Полностью заменен стоячий и бегучий такелаж, пошиты новые паруса, появились гафель на фокке и реек на стакселе. Перебран главный двигатель, установлены два новых дизель-генератора, новое радионавигационное оборудование.

Во второй половине июня состоялся первый выход в море обновленной шхуны. Хотелось бы, чтобы за ним последовало счастливое продолжение ее плаваний.

ПАРУСА
проектирование и изготовление
ТЕНТЫ
для яхт и катеров
Поставка палубного оборудования WIND
Ремонт и отделка яхт и катеров



АКТИВЦЕНТР
+7(8634)643568
+7(8634)649523
WWW.ACTIVCENTRE.TTN.RU
AVRIL77@PBOX.TTN.RU
347923, г. Таганрог
ул. Инструментальная 23/5



INDUSTRY

Клеи и герметики “Sikaflex”

МАТЕРИАЛЫ И ТЕХНОЛОГИИ

- настил тиковых палуб
- клейка минеральных и оргстекло
- универсальные герметики
- конструкционные клеи и т. д.

УСЛУГИ ПО НАСТИЛУ ТИКОВЫХ ПАЛУБ

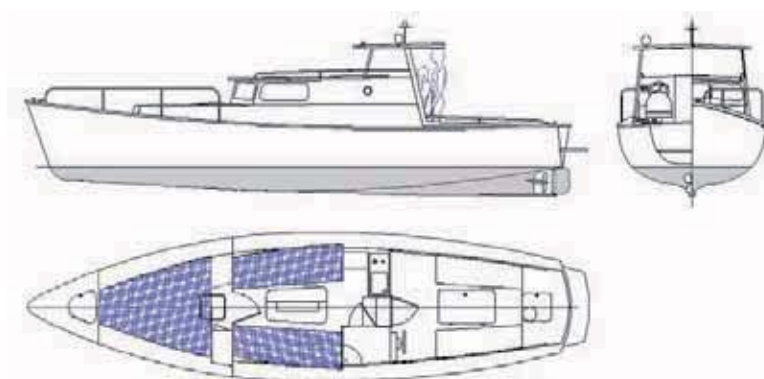
СТЭК-М, официальный дистрибьютор “Sika”, Санкт-Петербург
(812) 335-6930, 251-2606, info@sika.spb.ru, www.sika.spb.ru



Фарит Валиуллов. Фото автора

«Проект L9600»

В Америке рыбопромысловое судно, эволюционировавшее до лодки для отдыха, называется очень серьезно – «Lobster Boat», а в нашем Саратове – «Гулянка», что гораздо точнее отражает предназначение этих катеров. На них можно погулять с близкими друзьями или с большой компанией, выйдя на денек к безлюдным островам. И лучший отдых на Нижней Волге – это рыбалка.



В общем случае саратовская «гулянка» – это лодка длиной около 10 м, чаще всего стальная, со стационарным двигателем, просторным кокпитом, большим ахтерпиком и каютой в носу, дабы было где переночевать перед утренним обильным клевом, благо с рыбой в этих краях проблем нет. Все «гулянки» отличаются низким отношением ширины к длине – около 1: 4, что позволяет развивать приемлемую скорость при относительно маломощном двигателе. Бывают эти лодки и деревянные, но строились когда-то на местном судо-

ремонтном заводе в основном из стали надежно и «на века». Завод ныне приказал долго жить, а лодки, постоянно ремонтируемые и модернизируемые владельцами, продолжают бороздить волжские просторы. Ну, и некоторые самодельщики продолжают и сегодня строить суда по мотивам тех классических лодок. За красотой, конечно, никто не гонится, посему на некоторые «гулянки» без слез не взглянешь.

Во время командировки в Саратов мне довелось познакомиться с заядлым рыбаком, профессиональным конструктором и истинным любите-

лем волжских просторов Владимиром Гаричевым. «Нагулявшись» на лодке с бензиновым мотором «Л-12» и пару раз чуть не сгорев на очередной рыбалке от обилия бензина на борту, Владимир Леонидович решил построить для себя надежное и комфортабельное судно. Позволю себе такой термин – «супергулянку».

В основу проекта были положены типично яхтенные обводы, обеспечивающие наименьшее сопротивление движению в водоизмещающем режиме. Общая длина лодки – 10 м (по КВЛ – 9.6 м), ширина – 2.6 м, осадка – 0.5 м.



философии выбора двигателя: «Полувековой опыт верфи «Linssen» показывает, что для достижения наибольшей расчетной скорости водоизмещающей лодки достаточно энерговооруженности 5 л.с. на тонну. Но для снижения шума, вибраций и расхода топлива будет лучше, если судно достигнет этой скорости при 65% максимальной мощности двигателя». То есть для судна водоизмещением 2.5 т вполне хватает и 12.5 л.с. Правда, в нашем случае «Vetus M2.06» чуть не дотягивает до «линсеновского идеала», поскольку по их норме «Л9600» должен быть оснащен 19-сильным двигателем. Однако, во-первых, в модельном ряду «Vetus» следующим стоит трехцилиндровый «М3.28» мощностью 27 л.с., а он больше, тяжелее и, главное, дороже. Во-вторых, мощность двигателя – лишь один из факторов в сложной системе оптимизации судна, где такое же значение имеют обводы, винт, а также такая характеристика, как мореходность.

А вот с этим у Гаричева, спроектировавшего немало моторных яхт, полный порядок. Все решено в комплексе. На лодке установлены валопровод со смазкой забортной водой от «Vetus» и рулевое управление этой компании. Винт Владимир рассчитал и изготовил сам, а систему «мокрого» газовыхлопа приобрел фирменную. Не будем показывать пальцем на производителя, но именитый «бочонок» из пластика расплавился незадолго до срабатыва-

Это цифры из техзадания, которое сам себе Гаричев и выдал, поскольку в дальнейшем все проектировал сам с применением компьютера. Именно так, поскольку ныне рисовать проект на бумаге – себе дороже. Лишь трехмерная инженерная графика позволит избежать фатальных ошибок при последующем строительстве. И, надо отметить, лодка получилась не только технологичной, но и очень красивой!

На 24 шпангоутах сечением 6×35 мм изначально килем вниз был собран и сварен корпус из стали толщиной 3 мм. Листы металла гнули тут же на станках. Да, забыл упомянуть, что Владимир – конструктор на саратовском ПТБ, где есть огромный опыт работы с листовым металлом. Вот так по выходным в течение двух лет Гаричев своими руками и строил катер водоизмещением 2.5 т под скромным названием «Проект Л9600», так сказать, от киля до клотика.

В качестве силовой установки был выбран двухцилиндровый дизель «Vetus M2.06» со стандартным редуктором «ZF», развивающий мощность

16 л.с. Кому-то этого может показаться маловато, но проведенные расчеты полностью подтвердились при первой же навигации: лодка уверенно достигала максимальной теоретической скорости, что для проекта «Л9600» составляет 14 км/ч.

Расчет не противоречит мировому опыту. Например, Jos Linssen, сын основателя компании, писал как-то о



ния аварийной сигнализации. Причем стоила вся эта конструкция немалых денег. Так что в навигацию этого года «Л9600» бороздит Нижнюю Волгу уже с самодельной, но гораздо более надежной системой выхлопа.

На купальной платформе удобно чистить пойманную рыбу, а пожарить ее можно на камбузе, которая находится в каюте по правому борту. Здесь имеются газовая плита из нержавеющей стали с держателями кастрюль и мойкой «SMEV», несколько шкафчиков. Вода в кран подается ножной помпой. Такая же помпа установлена в гальюне, где есть небольшой угловой умывальник и стандартный яхтенный прокачной унитаз.

Планировка кают типично яхтенная: салон с продольными диванами и столом с распашной столешницей. Далее в нос, за переборкой, – спальная каюта с широкой кроватью и объемистыми шкафчиками. На потолке – «ветусовский» полупрозрачный люк. В салоне люка нет, да он не особенно и нужен, поскольку сдвижная секция над дверью обеспечивает вполне приемлемую вентиляцию. А небольшие иллюминаторы на камбузе и в гальюне позволяют проветривать помещения и на стоянке, допустим, в дождь.

Может показаться странным, что Гаричев изначально не заложил в проект остекление рулевой рубки. Однако жарким летом все же лучше подставлять лицо ласковому ветерку, а крыша рубки на небольших стойках закрывает и от палящего солнца, и от не-

большого дождика. Во время серьезного шторма управлять катером можно и в «зюйдвестке», хотя забрызгивания



места рулевого не отмечалось даже в сильный ветер. К тому же и стеклоочистители тут не нужны.

Продольные лавки в кокпите без рундуков, это удобнее на рыбалке, а объем актерпики, где, кстати, закреплен газовый баллон для камбуза, полностью обеспечивает необходимое пространство для хранения всякой всячины.

Окна в салоне установлены на обычных резиновых уплотнителях и декорированы изнутри деревянной окантовкой. Надо сказать, что вся отделка кают выглядит вполне достойно. Тот же Jos Linssen вряд ли смог придаться

к качеству, конечно, с поправкой на ценовые категории лодок. Подволок с термоизоляцией пенополистиролом оснащен автомобильными плафонами. В этом году осуществилась идея Владимира установить обогреватель кают. Поскольку все эти «Webasto» стоят немало, да и в саратовском климате не сильно продлят навигацию, на лодке был смонтирован отечественный воздушный отопитель «Планар 4Д12» мощностью 3 кВт, работающий на солярке. Пока не разрешились раздумья конструктора по поводу бака для пресной воды. Настоящие волжские рыбаки и посуду на камбузе моют, и умываются забортной водой (помните про ножные помпы?). Для приготовления пищи, слава Богу, ныне всюду продается чистая вода в 5-литровых бутылках. В общем, вопрос остается пока открытым.

В итоге эта красивая лодка украшает теперь Волгу возле Саратова. Может, все сразу и не получилось идеально, так ведь есть время на модернизацию. Главное, что экономичность эксплуатации полностью соответствует расчетной: запас хода в 300 км на 70-литровом баке с соляркой – согласитесь, это здорово! Уверен, именно такие суда находятся в полном единении с природой великой реки, а не галопирующие с хлопаньем по мелкой зыби стеклопластиковые «мыльницы». Пример есть, и, если где-то будет построена похожая «гулянка» или, если угодно, «Lobster Boat», то можно будет сказать, что не все еще у нас потеряно.



Игорь Лагутин. Фото автора

Быстрый ремонт пластикового корпуса

Можно ли удалить сколы гелькоута, появившиеся на лодке, каким-нибудь простым и относительно дешевым способом? Наверное, таким вопросом время от времени озадачиваются многие владельцы стеклопластиковых лодок, РИБов и катеров. Попробуем ответить на него.



Общий вид лодки перед началом работ. Видны не только сколы, но также «заплатки», ранее сделанные по предлагаемой нами технологии. Они, как можно заметить, выдержали удары лучше, чем родное декоративное покрытие – гелькоут.

Мы опробовали один из самых доступных и недорогих вариантов, тем более что повод появился сам собой. В прошлом сезоне лодку, на которой редакция журнала «Кия» проводит тесты моторов, прилично побито на камнях. Сам корпус не пострадал, однако декоративный слой (гелькоут) во многих местах откололся.

Для работ мы использовали полиэфирные шпатлевки польской фирмы «Novol», которые есть в торговой сети Северо-Запада России и охотно используются кузовщиками для ремонтов автомобилей.

Также для ремонта понадобились ацетон и грунт-шпатлевка. Грунт («Filer Primer») «с армирующим на-

полнителем, быстросохнущий» мы использовали также «автомобильный» производства «Hi-Gear». Грунт был выбран. Стоимость шпатлевки, грунта и ацетона, а также наждачной шкурки составила около 600 руб. Все необходимое мы купили в обычном магазине, где продается «химия» для автомобилей.

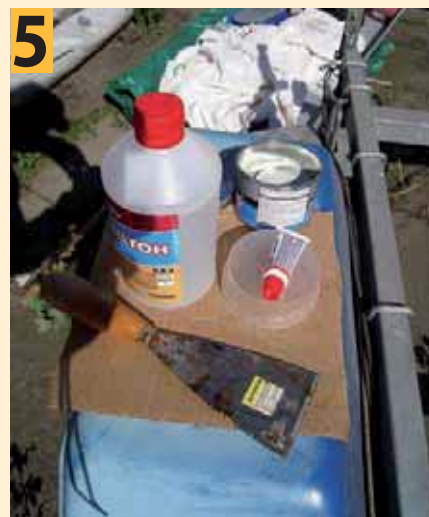
Чтобы зачистить поврежденные места, потребовались шпатель и «цикля». Мы использовали обычный строитель-



Обработка импровизированной «циклей»: зачищаем всю поверхность, захватывая участки декоративного слоя, при этом стараемся не повредить волокна стеклоткани



После механической обработки необходимо все место ремонта протереть ацетоном



«Ремкомплект»: ацетон, шпатлевка, шпатель, картонка для смешивания ингредиентов «полиэфирки»



Такой скол необходимо сначала обработать, а потом наложить слой шпатлевки со стеклотканью (в нашем случае – «Novol Glass Fibre Putty»)



Убираем все отложения, отслаивающееся декоративное покрытие и обрабатываем данное место обезжиривающим веществом (в нашем случае – ацетоном)



Так выглядит шпатлевка с наполнителем из стекловолокна «Glass Fibre Putty». Иногда ее называют «волосатка», «волосянка» и т. д.



Скол с наложенной шпатлевкой («волосянкой»)



Предварительная обработка наждачной шкуркой зернистостью от 40 до 60



Готовим универсальную шпатлевку. На этом этапе можно использовать и «финальную» шпатлевку. Но мы пошли по наиболее простому варианту, так как универсальная шпатлевка «Novol Universal Putty» предназначена для использования и в других целях.

ный шпатель. Удобнее пользоваться специальными упругими шпателями, но мы решили выполнить все операции самым «бюджетным» способом. В роли «цикли» выступал обломок фрезы с острыми краями.

Работы вели на улице при температуре от 28 до 32° С, практически в безветренную погоду. Весь корпус мы сразу обрабатывать не стали, а заделали пару ссадин, для того чтобы наглядно показать вам принцип работы, который виден из фото.



Наносим первый слой универсальной шпатлевки



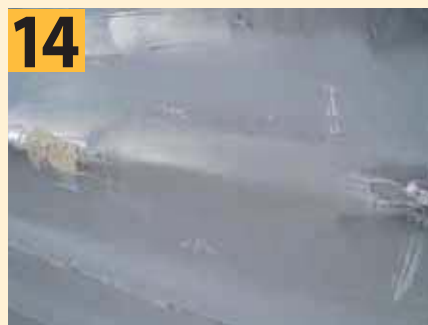
Обрабатываем поврежденное место шкуркой, выводя нужную конфигурацию поверхности



Наносим второй слой универсальной шпатлевки



Доводим наждачной шкуркой ремонтируемый участок до «кондиции»



Покрываем ремонтируемый участок слоем грунта. При проявлении впадин и пор мелкой шкуркой убираем избыток грунта и заделываем их слоем шпатлевки. Затем выравниваем место наждачной шкуркой и еще раз покрываем грунтом. Грунт, который мы использовали для ремонта, можно шлифовать наждачной шкуркой. Совсем мелкие царапины, которые могут остаться после обработки шкуркой, нужно заполнить этим же грунтом с последующей шлифовкой и «выведением» конкретного места.

После обработки ремонтируемого места грунтом имеет смысл покрыть его краской, лучше нитрокраской. Цвет, как говорится, по вкусу.

Шпатлевки при той температуре воздуха, при которой мы работали, уже через три–шесть минут начинают «высыхать» и плохо липнуть к корпусу. Поэтому разводить их большими порциями не стоит, так как ремонт может получиться некачественным. В нашем случае шлифовать ремонтируемое место можно было уже через 10–15 минут, так как шпатлевка становилась «сухой» и при работе шкуркой давала очень мелкодисперсную пыль. Наждачная шкурка, которую мы использовали для шлифовки (зернистость–40), забивалась не сильно, поэтому одного куска должно хватить на весь корпус. Более тонкая шкурка для окончательной обработки (зернистость–200) забивается быстрее, и ее надо больше. Для окончательного наведения «блеска» перед покраской грунтом можно обработать корпус (или конкретное место) мягкой тряпкой, смоченной в ацетоне.

Грунт при нанесении его на ремонтируемое место оставляет поверхность немного шершавой. Перед покраской его также имеет смысл обработать шкуркой, но только в том случае, если выступающие над поверхностью «бугорки» покажутся слишком большими.

Как считают работники мастерских, где регулярно латают корпус, такого ремонта вполне достаточно, если нет спортивных амбиций. Главное, хорошо

обработать места ремонта перед наложением шпатлевки, чтобы она крепко «зацепилась» за эпоксидную смолу и стеклоткань корпуса.

Для уверенности, что корпус «выведен» хорошо, имеет смысл воспользоваться деревянным брусом, или длинным «уровнем» (длиной не менее 1 м), который сегодня есть у многих, или метровой металлической линейкой. Используя эти нехитрые приспособления, вполне реально добиться

идеальной конфигурации днища, без бугров и впадин.

Напомним также, что длительная эксплуатация лодки (особенно, если она хранится на морской воде, а не на берегу) с нарушенным гелькоутом может привести к разрушению корпуса (намоканию, появлению отслоений и т. д.). Также большое количество сколов негативно отражается на скорости лодки и, естественно, на расходе топлива.

Все работы надо проводить либо на улице либо в хорошо проветриваемом помещении, так как пыль, образующаяся в процессе обработки корпуса шкуркой, а также пары двухкомпонентных шпатлевок вредны. При работе с ацетоном или каким-нибудь жестким растворителем следует соблюдать не только правила противопожарной безопасности, но и предохранять кожу рук от прямого контакта с ними.

Столик с видом на море

Компания «Краум»

Россия, г. Нижний Новгород, ул. Щербакова, д. 31.
тел. (831) 275-99-66, факс. (831) 275-98-43; www.bbq-donut.com

В жаркие дни нынешнего лета только закоренелый домосед не мечтал провести денек-другой на природе. Берега пригородных водоемов – во власти любителей пикников. Теперь проблема выбора между водной прогулкой и пикником потеряла смысл. Появились даже специальные суда-платформы, ориентированные исключительно на короткие выходы веселой компанией на «морские» шашлыки.

Германская компания «Artthink» пошла еще дальше и разработала не судно-платформу, а судно-беседку или даже судно-ресторанный столик под патентованным названием «Bbq-Donut». Компания из десятка человек размещается в корпусе-ватрушке самым естественным образом – вокруг стола, который оборудован бездымной жаровней, доступной одновременно всем. Корпус-понтон изготовлен из полиэтилена, имеет непотопляемую конструкцию и благодаря круглой форме обладает идеальной устойчивостью. Надводный борт достаточен, чтобы волна высотой до по-

луметра не доставляла проблем, а на случай дождя можно установить над понтоном круглый зонт, предусмотренный в стандартном комплекте. Припасы размещаются в шести ящиках под сиденьями. В распоряжении отдыхающих – встроенная акустическая система мощностью 100 Вт.

«Плавучий столик» нетрудно превратить в плавучий солярий, для этого он сверху закрывается комплектным надувным матрасом круглой формы. Для самостоятельного перемещения понтон оборудован маломощным подвесным мотором, бензиновым либо электрическим, который позволяет развивать скорости 3–4 км/ч. Несколько таких плавучих столиков нетрудно собрать в целое «пляжное кафе» – представьте себе, насколько необычно и привлекательно для посетителей оно будет выглядеть.

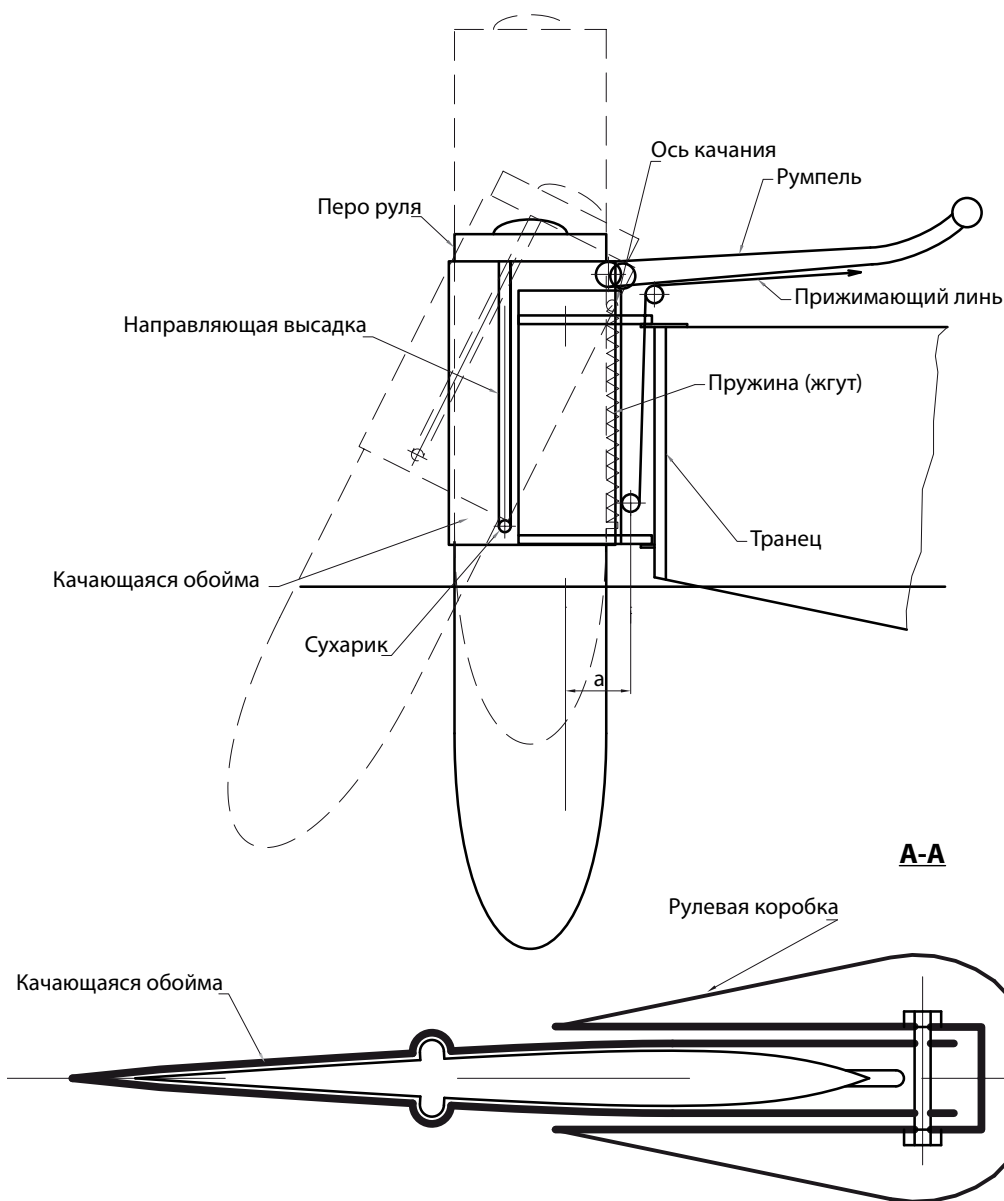
Официальным и эксклюзивным импортером компании «Artthink GmbH» в Российской Федерации является нижегородская компания «Краум».

Основные данные понтона «Bbq-Donut»: диаметр – 3,6 м, высота габаритная – до 2,8 м, масса порожнем – 450 кг, вместимость – 8–10 чел.



Руль с переменной площадью

Герман Адрианов



«Толстый» руль тримарана «Корсар»

подобно шверту перемещаться вверх и вниз, перо удерживается в обойме так же, как в швертовом колодце, избегая перекосов за счет «сухарика» на пере, который направляет движение пера с помощью высадки в обойме. Ось румпеля располагается в верхней передней части обоймы, и, поскольку у него есть плечо по отношению к оси качания, движением румпеля на себя можно откинуть назад обойму вместе с пером, предупреждая удар о плавающий предмет.

Кроме того, в пределах рулевой коробки, в лобовой части пера имеется «хоботок», за который можно закрепить сжимающую пружину или натянутую резину, которые будут стремиться поднять перо вверх. Таким образом, если принудительно затолкнуть перо вниз, при потравливании этого линька оно автоматически будет подниматься. Поднятое перо также может быть откинута намеренно или внешним ударом, т.е. обеспечивается любой вариант, спасающий от поломки не только перо, но и весь руль.

Следует обратить внимание на

В настоящее время на рулях, размещаемых на транцах многокорпусников, входят в обиход рулевые перья с переменной площадью и выдвигающихся подобно шверту (см. фото). Даже обычные многокорпусные яхтсмены (не гонщики) заметили, что и хорошо обтекаемый полностью погруженный руль на скорости значительно увеличивает сопротивление, тогда как для управляемости на курсе достаточно погружения небольшой его площади. Почему бы не побороться за скорость? Из таких же соображений 20 лет назад я планировал установить

на серийном катамаране-первенце «Крошка» (его оснастка затерялась в Екатеринбурге) описываемую ниже конструкцию. На следующий проект «Гардемарин» она не попала.

Предложенная конструкция показана на эскизе. В ее основе – привычная рулевая коробка с параллельными усиленными щеками. В ее передней верхней части находится ось, вокруг которой внутри «качается» подпружиненная обойма, согласующаяся с цилиндрической формой хвостовой части пера руля. Внизу перу можно придать параболическую в плане форму. Чтобы

плечо «а» – оно, хотя и небольшое на первый взгляд, но является, как правило, причиной больших нагрузок на перо руля, а то и на весь руль, поэтому на эскизе у пера такая большая относительная толщина, которая тоже создает немалое гидродинамическое сопротив-

ление формы. Следует избегать больших углов перекладки руля на больших скоростях. При поднятом пере также меньше вероятность создания нежелательной нагрузки на руль.

Предлагаемая схема позволяет держать перо наклоненным вперед под

углом 4–5°, что, по представлению автора, повысит эффективность работы руля.

Прижимной линь крепится за переднюю кромку качающейся обоймы и через рулевую коробку проводится к месту управления. Сама же обойма, изготовленная из пластика или металла (упругого), должна в сжатом состоянии монтироваться в рулевую коробку и фиксироваться осью – в результате за счет разжимающего усилия создается трение, которое должно обеспечивать заданное положение пера, выдерживая сопротивление набегающего потока, но при ударе допускающее поворот вокруг оси качания. Линь должен служить только для установки пера с обоймой в требуемое положение, при этом его следует полностью растравить.

Рисунки только обозначают схему работы, в конкретном же случае надо исходить из имеющегося материала, размеров судна и умения строителя.



Механизация мачты

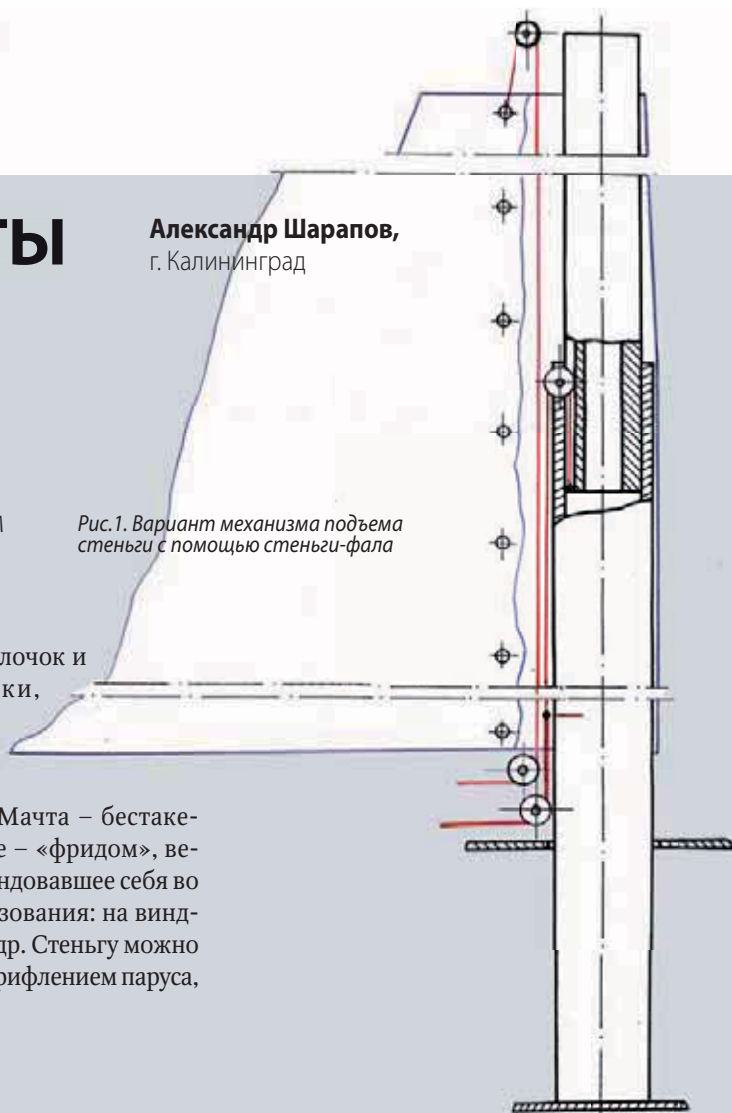
В прошлом номере журнала конструктор Герман Адрианов поделился идеей механизации мачты многокорпусника, чтобы проходить под низкими мостами, не срубая ее. Публикация вызвала читательский интерес, и мы продолжаем развивать данную тему.

На реке Преголе в Калининграде много мостов, и для прохождения яхты под ними приходится убирать стеньгу. Я предложил такое решение: в мачту-трубу (сейчас они в основном все такие) входит стеньга, на ней лыска с пазом, по которой катится блок, не давая стеньге проворачиваться в мачте (рис.1). Через блок проходит стеньга-фал, соединенный с мягким фалом до нижнего блокка. Узел

не проходит через блок и стопорится у марки, ограничивая выход стеньги из мачты (3–4 диаметра от выхода из мачты). Мачта – бестакелажная. Вооружение – «фридом», великолепно зарекомендовавшее себя во всех случаях использования: на виндсерфере, «лазере» и др. Стеньгу можно убирать совместно с рифлением паруса,

Александр Шарапов,
г. Калининград

Рис.1. Вариант механизма подъема стеньги с помощью стеньги-фала



что уменьшает парусность и понижает центр тяжести.

Есть и другой вариант: можно установить в мачте резиновый сильфон, при накачивании которого воздухом от баллона или насосом стеньга будет выдавливаться из мачты, а при стравливании из него опускаться. Этот вариант целесообразно применять на более крупных плавсредствах (рис.2).

На чертеже все видно, и разобраться просто. Соединение паруса – люверсами, риф-бантами или штык-болтами. При лавировке против ветра смещение центра парусности в корму

дает осязаемый прирост скорости. Это характерно для буера и виндсерфера. Манипулировать нужно быстро с фиксированием положения мачты. Бестакелажная или малотакелажная мачта «мистера К» (псевдоним аргентинского конструктора Хуана Коуйо-умджийяна) это позволяет делать, соединив штаги и заведя узел на рычаг с фиксированием его положения. Таким образом во время тренировок можно выставлять мачту, ловя центр парусности быстро и точно, что позволит выигрывать гонки.

«Мистер К» поражает своими нео-

бычными техническими решениями. И, похоже, я понял фокус автоматического отклонения аэродинамической мачты на 12° при наклоне палубы. Я назвал это решение «бут-степс» – «сапог» на степсе мачты. Носком «сапог» упирается в шар, сдвигающийся по пазу. Паз необходим, так как при отклонении яхты на борт одновременно должна отклониться в осевом направлении и мачта, а штаги могут препятствовать этому или даже выгнуть ее или сломят, сдвиг же шарового упора по пазу все компенсирует. Решение великолепно, слов нет.

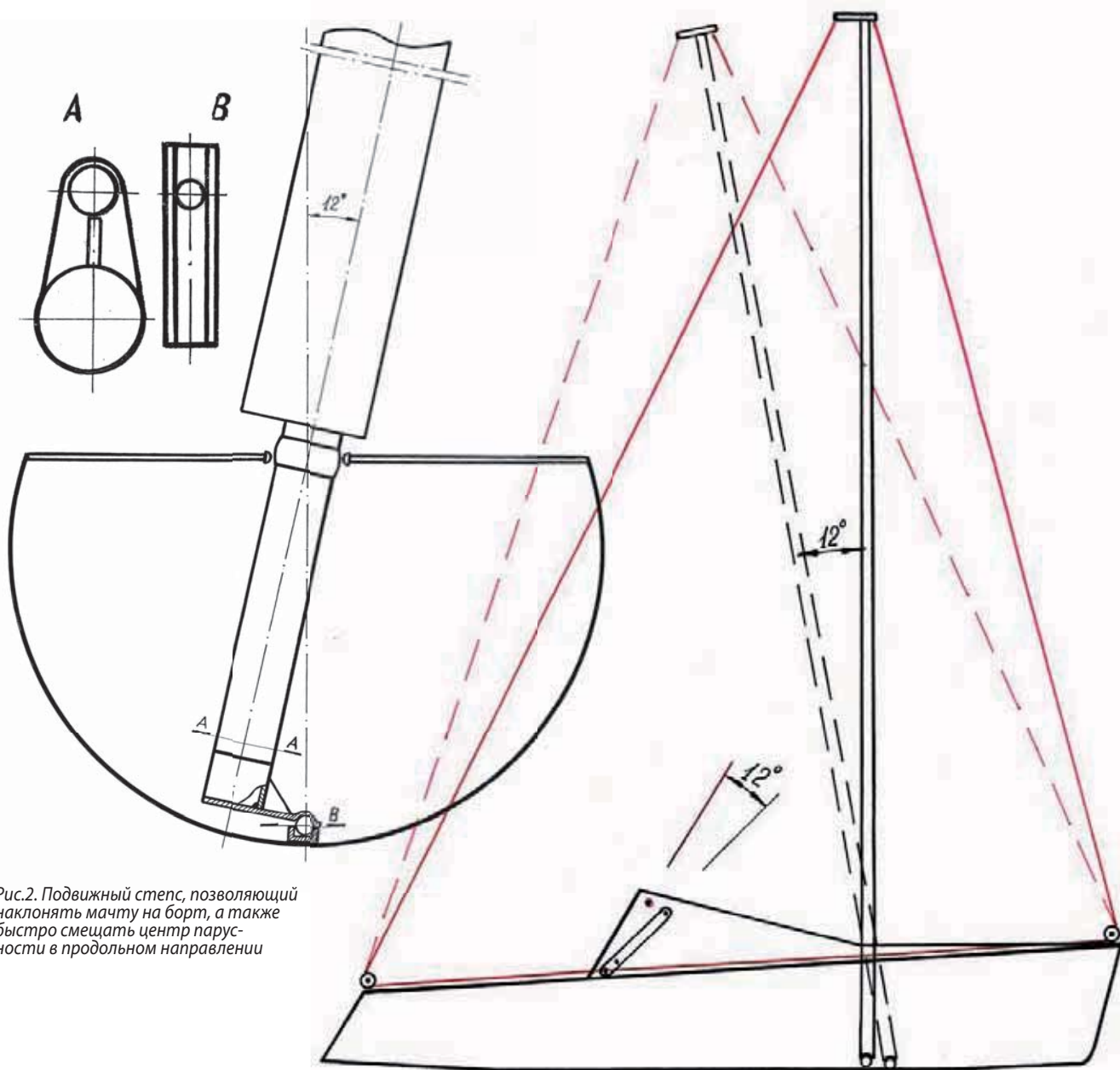


Рис.2. Подвижный степс, позволяющий наклонять мачту на борт, а также быстро смещать центр парусности в продольном направлении

Курьезы Курьезы Курьезы



Комфорта много не бывает!

Когда житель Австралии Терри Кали придумывал свое судно «Casa» («Дом»), он искренне желал «объять необъятное». С одной стороны, ему хотелось, чтобы лодку можно было легко перевозить на трейлере, с другой – на нем имелись камбуз и просторная кают-компания, чтобы можно было запросто посидеть за столом вместе с многодетной семьей брата.

После того как Терри сделал бесчисленное количество набросков, рецепт достижения большого комфорта в маленьком размере был найден. Согласно выводам австралийца, искомое судно должно было быть складным катамараном! Так появилась «Casa», складной катамаран длиной 6.3 м и шириной в рабочем состоянии 3.7 м.

Для того чтобы вместиться на трейлер, поплавки на специальных телескопических шарнирах сдвигаются, и ширина катамарана уменьшается до 2 м. Внутри столь небольшого судна его автору удалось вместить немало: две отдельные спальные каюты высотой 1.9 м, способные обеспечить вполне приемлемый комфорт для семьи из пяти человек. Кроме того, помимо полноценного камбуза с холодильником на катамаране есть даже галюн и душ!

Парусное вооружение катамарана незатейливо и представляет собой две свободностоящие мачты, разнесенные по корпусам. Общая площадь парусности – 16 м². Конструктор утверждает, что освоить управление такими парусами может даже ребенок.

«PD-Racer» – минимализм по-взрослому!

Этой осенью на оз. Аллэтуна, что в штате Джорджия, любители маленьких прямоугольных лодок «Puddle Duck Racers» организовали свой чемпионат мира. Участников не смутили ни затяжные дожди, ни поднятие воды в озере. Настоящий спорт любит сильных – это и доказали гонщики, прибывшие из 12 штатов и даже одной зарубежной страны. Для них это было действительно главное событие года.

Предполагал ли Дэвид Роут, который шесть лет назад, вдохновленный идеями Фила Болгера, сделал первую «кирипичеподобную» лодку, что в этом году количество владельцев и строителей подобных суденышек перевалит за триста? Тем не менее лодочка, рассматриваемая многими как курьез, уверенно завоевывает признание в разных частях света. Одна из главных причин успеха – легкость в самостоятельной постройке. Этакая «ИКЕА» в яхтостроении. Долой дорогие материалы, рангоут и оборудование! Да здравствует простота и демократичность!



Складной тримаран для новозеландских спасателей

В Новой Зеландии недавно спущен на воду складной моторный тримаран. Судно, получившее название «Sea Attac», спроектировано конструктором Аланом Райтом и предназначено для нужд спасателей. Работа над проектом длилась больше двух лет. Длина тримарана – 5.5 м, ширина в рабочем состоянии – 3.1 м. Пассажировместимость – 5 человек, однако в случае необходимости судно способно принять на борт 9 человек.

Тримаран легко помещается на стандартном трейлере, а три небольших колесика позволяют его спустить на воду практически в одиночку.

Плавучий диван...

Этот аппарат так и называется – «Sofa Boat», поскольку представляет собой обычный мягкий диван, установленный на плавающую платформу-катамаран. Она незаменима в качестве развездного плавсредства в тесных маринах. Электрический привод лодки управляется с помощью джойстика и способен работать от аккумуляторной батареи в течение 12 ч.

Судно было специально разработано компанией «Abra Marine» для бот-шоу в Абу-Даби, где оно доставляло почетных гостей на экспонировавшиеся яхты.



... и плавучий автобус

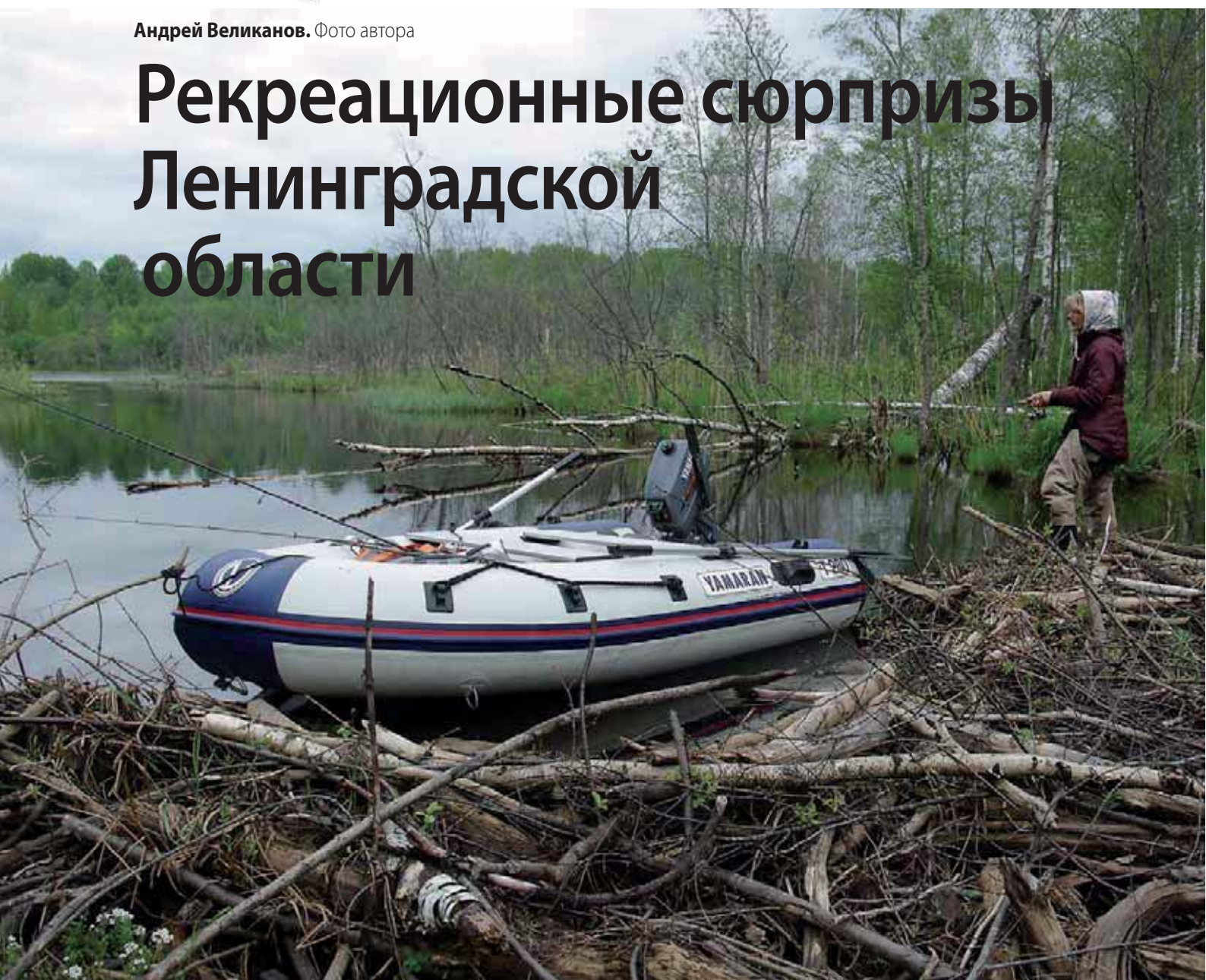
Первый амфибийный автобус начал регулярное сообщение между берегами р. Клайд в Шотландии. Он был разработан на замену действовавшей там паромной переправы, чтобы минимизировать потери времени на ожидание парома.

Транспортное средство построено на основе стандартного шасси «Volvo» длиной 12.8 м и вмещает 50 пассажиров. Плавучесть обеспечивается с помощью надувных баллонов, ход на воде создает пара водометных движителей, работающих от двигателей стандарта «Евро-5». Скорость по шоссе – до 100 км/ч, по воде – 8 уз.



Андрей Великанов. Фото автора

Рекреационные сюрпризы Ленинградской области



Очередная перетряска органов рыбоохраны по сути дела не принесла ничего путного для рыболова-любителя, но в купе с экономическими реалиями страны прямым образом повлияла на обязательную экипировку и оборудование рядового спиннингиста.

На большинстве водоемов рыбинспекторского контроля уже вовсе нет, и правила пользования ресурсами устанавливает местное население, а состояние второстепенных автодорог настолько плачевно, что в грязи и хлябях стали увязать даже внедорожники.

Юго-восток Ленинградской области граничит с Вологодской и Новгородской областями, откуда с Валдайской возвышенности по направлению к Ладоге текут многочисленные ручейки и речушки, в которых еще лет пятнадцать назад благополучно нерестились

кумжа и ручьевая форель. Про хариуса и говорить нечего – в июне на речных плесах за мошкаркой охотились килограммовые головорезы, с которыми на равных могли поспорить лишь специалисты по нахлыстовой снасти.

Говоря о Бокситогорском районе в этом рыболовном разрезе в первую очередь следует упомянуть речку Воложбу с ее самыми верхними притоками – Горюней, Черёнкой, Рагушей, Лининкой, Теребежкой. Эти места широко известны своими карстовыми явлениями, когда речное русло то и дело скрывается под землей, а вдоль красивой реки



Рагуши, где точно на далекой Аляске, скалистые каньоны обрамляют прозрачные голубые воды и где в советское время даже проходил пеший туристский маршрут союзного значения.

Контроль за охраной рыбных запасов в районе в те годы осуществляла Ладжская инспекция при активной поддержке местных жителей, прежде всего со стороны общества охотников и рыболовов под руководством Виктора Ивановича Ревякина. Плоды его труда видны и поныне – Бокситогрские рыболовы до сих пор охотятся за сигадами, которыми когда-то зары-

бил отработанные карьеры Виктор Иванович.

Ни о каких нарушениях рыболовных запретов, а тем более о сетях (без предварительной договоренности с районным инспектором Солнцевым), в былые времена не мог думать даже начальник местного отделения милиции.

Ныне все изменилось ровно на 180 градусов, и пока бассейновые управления сетуют на падение уловов рыбозаготовителей, на местных речках и озерах хозяйничают все, кому не лень. О месячниках и запретных сезонах здесь не помнит уже никто. Это только в началь-

ственных кабинетах принято считать, что народ будет следовать правилам любительского рыболовства. Но, формально запрещая, надо либо обосновать такое действие и контролировать ситуацию, либо дать любителю что-то взамен. В противном случае мы будем повсеместно наблюдать частоколы жабберных сетей с протухшей рыбой и целую армию браконьеров, освоивших прочие способы обуздания природы.

И если обычных нахлыстовиков и спиннингистов еще можно как-то оправдать, то злобных электроудочников или любителей постановки «тыч-



ков» (так здесь называют прутья с леской и червяком, воткнутые в берег) следует безжалостно наказывать.

Многие деревенские спиннингисты даже выпускают форелевых недо-



мерков обратно в реку, в то время как «электрики», обычно сплавляющиеся на надувных лодках, начиная от порогов под Рудной Горкой, уничтожают на своем пути все живое.

Если бы бокситогорским спиннингистам предоставить права общественных рыбинспекторов, то уверен, что понятие «электроудочка» уже давно было бы забыто.

Мало того, в районе во всю продолжается хищническая и практически бесконтрольная вырубка леса.

Из-за «черных» лесорубов повсеместно стало непросто добираться и до многих озер – теперь приходится

таскать и лодки и всю экипировку на собственном горбу.

И если еще в прошлом году мы без труда разгружались прямо у кромки воды Волошинского озера, то ныне плотно засели на «Нивах» в торфяной жиже, а после тащили все барахло, наверное, метров 700 по расквашенной «Уралами» дороге.

В таких суровых условиях сразу выявляются все недочеты в подборе оборудования и конструктивные недоработки производителей надувнушек. Так, в реальных полевых сценариях и испытывается прочность упаковочных сумок, целесообразность расположения и крепость ручек и рымов, плетения и натяжки лееров.

По счастливой случайности на этот раз в нашей экспедиционной поездке участвовали 50-килограммовый «Nordic Lite 310» и 43-килограммовый «Yamaran T 280», оборудованные двухтактными трехсильными движками «Yamaha» весом 16 кг. Будь в багажниках нечто более тяжелое – пропал бы рыболовный день. Вот и получается, что в XXI в. даже вроде бы в благополучной Ленинградской области обязательным атрибутом рыболова в первую голову становится полноприводный автомобиль.

Из хищников в Волошинском обитают щука да окунь. Говорят, что иногда попадает и кумжа, поскольку через речку Волоचना озеро соединяется с Воложкой. Но «конопатую» здесь промышляют обычно зимой – со льда. Правда, еще прошлым летом в верховьях речки начали хозяйничать бобры, и теперь метрах в пятидесяти от истока

на Волочине возвышается солидная, многоярусная плотина, полностью перекрывающая русло.

Удивительно то, что в Волошинском на дорожку щука никогда не ловится – озеро представляет собой вытянутую чашу и при длине в 1.5 км и ширине в 300 – 400 м практически сразу у краев достигает глубины в 27 м.

В таких условиях принято искать счастья в жабовнике, а на Волошином его предостаточно, как у впадения карстовой речки Поньрь, так и на противоположной стороне у истока Волоченьки. Здесь не надо скромничать с выбором приманок, а следует тасовать колоду до первой щучьей атаки. Как правило, эта блесна и будет той разгадкой, что поможет вам в последующие часы в рыбалке.

Так же надо учесть, что порой пятнистый хищник предпочитает сверхлегкие воблерки и блёсенки, для заброса которых требуется ультралайтовое удилище. Я же, собираясь в дальнюю дорогу, для правильного щучьего банкета, как правило, упаковываю в тубус две палки – одну росточком 2.40 – 2.50 м с весовыми характеристиками приманки до 40 граммов и другую из ультралайтовой фамилии длиной не более 2.10 м, приспособленную для забросов крохотных однограммовиков. Последней удобно орудовать и с лодки, и на заросших омутах и перекатах маленьких речек, в обилии текущих кто в Волгу, кто в Ладогу вдоль давно проходившего в этих краях пути из «варяг в греки». Водораздел как раз таки проходит по верховьям Воложки. Из болота под названием Плоское вы-



шеупомянутый Понырь струится по направлению к Балтике. Из этого же болота течет приток Чагоды, несущей воды уже в сторону Каспия.

Крохотная серебряная вертушка выручила меня и на этот раз – воло-

градской области, второй и третий плесы на картах значатся уже в Новгородской и вместе «обзываются» Березорадинским.

Название озеро получило от окружающих его березовых лесов и древ-

а блесны из чужих сетей новгородцы «отродясь не выпутывали».

В свое время так любители боролись с сетями и ставными донками и в Ленинградской области. Вспоминаю тот ужас в глазах браконьеров, когда на прежде знаменитых форелями и кумжами реках Систа и Воронка появлялись спиннингисты и нахлыстовики из рыболовной секции ЛОООиР.

Нам Березорадинском двум нашим экипажам также сопутствовал непростой щучий успех, но в основном на железные приманки, ведь профессионалы говорят, что ныне опять наступает мода на классические колебалки. Не секрет, что в последнее десятилетие большинство рыболовов полностью перешло на воблеры и джиговую «резину». Порою в рыболовных ящиках молодых спиннингистов не найдешь ни одной классической вертушки или колебалки.

Ихтиологи же утверждают, что генетическая память у пресноводных хищников уже достаточно хорошо зафиксировала: плавающая и кривляющаяся «рыбка» не всегда подойдет для сытного ужина, в то время как о правильных скидках железной ложки в добропорядочном щучьем семействе, наверное, не помнит уже никто.



шинские щученции радовались только граммовой модельке mini от испанской фирмы «Lukris».

Как обычно, даже в таком глухом месте мы обнаружили несколько сетей с давно закисшей плотвой.

В отличие от этого озера, к находящемуся на 50 км восточнее Спировскому, можно было подъехать прямо на машине, правда, в некоторых местах глубина луж на грунтовом проселке доходила до лобового стекла моего «шевика».

Северная часть озера, на местном наречии – «первый плес» – называется Гусино и расположено в Ленин-

ного языческого праздника радуницы, когда во вторник на Фоминой неделе славяне «кормили» землю яйцами и «поили» брагой, громко взывая при этом к духам умерших предков.

Длина этой озерной системы – под 10 км, а максимальная ширина – 3.

Что удивительно – за целый день рыбалки мы тут не встретили ни одной сети, хотя и аппетитных заводей и скрытых бухт было более чем достаточно. Такой рекреационный парадиз объяснялся достаточно просто. Оказалось, что самым популярным и добычливым способом рыбной ловли в Березорадинском считается «дорожка»,



ПРОДАЕТСЯ



СУДНО «МОСКВИЧ»

Проект 544. Длина — 30 м., ширина — 4.8 м.
Год постройки 1956. Реконструкция 100%
2004 г. (включая замену корпуса) Двигатель
«ЯМЗ 238Г» (175 л.с.) 2004 г.

Генераторы: основной — «Янмар» 20 кВт; палубный — 3 кВт. Электролебедка. Котел отопления Ferroli. Кондиционирование, горячая вода, электро-газовые плиты, четыре 2-спальные каюты, кают-компания 18 м², галюн, камбуз, каюта экипажа. Отделка — дерево. 2 открытые палубы. Тент. Запас топлива 2.8 т, крейсерская скорость 20 км/ч.

Тел. +7 927 745-7979
konstino.63@mail.ru

Цена
12.5 млн. руб

ХОТИТЕ ИМЕТЬ ЯХТУ В ЮЖНОМ ПОЛУШАРИИ?

постройка/покупка яхты любого типа и размера,
обслуживание и базирование на Окленде.

www.yachts.net.nz; manta@orcon.net.nz

ООО «МАРЛИН»

Изготавливаем яхты, катамараны,
мачты, стоячий такелаж.
Продаем мачтовый профиль.

Тел. +7 (495) 972-8687, +7 (910) 476-0947
info@marlin.su, marlynpavel@ngs.ru, www.marlin.su



ПРОДАЕТСЯ КОТТЕДЖ НА ВОЛГЕ

На участке 20 соток дом общей площадью 235 м².
Электричество, магистральный газ. ИЖС. Дмитровское
шоссе, 110 км от МКАД. С причалом, с выходом на воду
на территории коттеджного поселка Приток.
На другом берегу реки расположен яхт-клуб.
До г. Дубна — 5 км. Ждём Вас!
Цена от 5 990 000 р.

www.slk-realty.ru

Тел. (926) 017 2488;
(925) 518 1155

ПРОДАЕТСЯ ЯХТА «ЛЭС-355L»



1994 г., спецпроект. Борт выше стандартного,
двойная рейка, набор — дуб, отделка — ясень,
подволока 1.85 м. Палуба тик, штурвал. Дв. «Volvo
Penta», 28 л.с. Баки — нерж. 7 сп. мест, 3 каюты,
2 WC, душ, гор. вода. Комплект навиг. оборуд. и
парусов. Цена 1900 тыс. руб.

т. +7 921 965-3676, Леонид

ПРОДАЕТСЯ КАТЕР



«Новолна 650», 2005 г., Дл. — 6.50 м, шир.
— 2.50 м, осадка — 0.4 м, масса — 1100 кг,
Вместим. — 8 чел., 2 каюты, Спальных мест —
3+2. Дв.: «MerCruiser 4.3L MPI», 220 л.с. GPS,
карт-плоттер «Murena», впередсм. эхолот
«Interface», автоном. отопление «Webasto»,
проканной галюн, камбуз с плитой, DVD,
акустика «Fusion», ЖК монитор с ТВ антенной.
Место нахождения: Петрозаводск.

Тел.: +7 921 7002390, Леонид Николаевич; +7 911 4307033, Роман

«Mainship Trawler 40»



Моторная яхта, 2006 г.в., США, повышенной мореходности,
корпус — пластик, палуба — тик, дл. — 12.6 м, ш. — 4.32 м,
дв. — «Yanmar» 2x240 л.с., скорость — 5–20 уз, автоном-
ность 500 миль, диз. генератор «Yanmar», навигация
«FURUNO», 2 конд. с климат-контролем, спальных мест
— 6+2, 2 каюты, WC. Обслуживается и хранится в теплых
эллингах в Финляндии. Идеальное состояние.

Цена: 12 млн. руб.

Тел. 8-921-449-00-28 Эдуард.

Moi-Kater@yandex.ru

ПРОДАЮ ДВА КАТЕРА

один под восстановление,
второй под достройку(есть проект)

Тел. 8 911 232 1031, +7 (812) 494 8355, 494 8363;
v.gerasimov@inbox.ru

ПРОИЗВОДСТВО И ПРОЕКТИРОВАНИЕ
ЛОДОК И КАТЕРОВ
из стеклопластика
На данный момент верфь 7 футов
имеет мобильный ряд лодок
от 2.7 м до 7.0 м

Реконструкция, ремонт, обслуживание г. Череповец
т/ф: (8202) 89 14 92
+7 921 259 78 45
www.bond77@mail.ru www.135.ru

ЗИМНЕЕ ХРАНЕНИЕ КАТЕРОВ И ЯХТ



в закрытом помещении, охрана,
выход в р. Волхов по своему каналу.
Также ждем на зиму скутеры,
квадроциклы, любые «колеса» и
все, что не влезло в ваш гараж.

Ленинградская обл., Волховский р-н,
г. Новая Ладога, Кузнечный пер., 14а.
Тел. +7 (812) 4948355; +7 (812) 494 8363
+7 911 2321031; nlshipyard@mail.ru

www.boat-ksmz.ru

(4942) 31-68-81. 31-84-04

КС

Алюминиевые катера

**Мы можем многое, даже
остановить катер на полном ходу!**

РЕАЛИЗАЦИЯ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ

к лодочным моторам «Нептун», «Ветерок», «Вихрь»
любыми партиями, от одной детали и более.
Можно наложенным платежом.

ООО «СЕРГЕЕВ», р/п Светлый Яр, ул. Сидорова-13, Волгоградская
обл., 404171, тел./ф 8-(84477) 61-723, +7 (937) 723-8447
beloryb@yandex.ru

Оптовая продажа лодок «Казанка 5М7»



От официального дилера.
Возможны комплектация трейлером,
установка мотора, тюнинг лодки.
Отправка в регионы.
г. Казань.
Оптовый отдел: т. 2-67-27-00
Розница: т. (843) 5-188-999, 5-188-392
morskoyvolk@inbox.ru

MERCURY
MerCruiser

МОТОРСЕРВИС
Авторизованный дилер

- Продажа стационарных двигателей
- Сертифицированный гарантийный сервис-центр
- Установка и обслуживание двигателей
- Продажа запчастей и аксессуаров

www.catalog.mercury-ms.ru
электронный каталог запчастей и аксессуаров

Москва, Дмитровское шоссе, 46/2
Тел. (495) 482-7701, 482-4311

MERCURY
№1 на воде

МОТОРСЕРВИС
Официальный дилер

mdiesel@df.ru
www.mercury-ms.ru
www.mdiesel.ru
тел. (495) 482-77-01,
482-43-11, 485-11-00
факс (495) 481-69-00

- 2х и 4х тактные моторы мощностью 2,5-275 л.с.
- Стационарные двигатели

MERCURY
MerCruiser

- запасные части и аксессуары
- сертифицированный гарантийный сервис-центр

www.catalog.mercury-ms.ru
электронный каталог запчастей и аксессуаров

www.aeroboat.ru

классические аэроботы "Тайфун"
каютные аэроботы "Тайфун-К"
прочные алюминиевые корпуса
каютные утепленные модификации

Владивосток 8 9025 577272 (4232) 63 90 11

Продолжается подписка на журнал

Выходит шесть раз в год

Для ОФОРМЛЕНИЯ ПОДПИСКИ НА ЖУРНАЛ **ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ**

 ЗАПОЛНИТЕ ИЗВЕЩЕНИЕ, оплатите в любом отделении банка или на почте и пришлите нам квитанцию по почте, факсу (812) 312-4078 или электронному адресу sales@katera.ru

Получать журнал будете  ЗАКАЗНОЙ БАНДЕРОЛЬЮ. Срок хранения на почте – 1 месяц.

Стоимость подписки *на любой срок и с любого номера:*

- **100 руб.** за один экземпляр при получении в редакции;
- **200 руб.** с учетом доставки.

Напоминаем, что с 1 сентября до середины декабря 2010 г. годовую (на 2011 г.) подписку жители России и стран СНГ могут оформить по каталогу ОАО Агентство «Роспечать» (см. стр. 273 в разделе «Журналы»), индекс – **70428**. Жители Беларуси, Узбекистана, Азербайджана, Армении, Грузии, Молдовы, Казахстана, Киргизии, Приднестровья, Туркмении, Украины и др. **зарубежных стран** могут также по каталогам на 2010 г.:

«KSS», Киев, индекс – 10932, тел. 8 (10-38-044) 585-8080, ira@kiss.kiev.ua;

в ЗАО «МКА-Периодика», тел. 7 (495) 684-5008, факс 7 (495) 681-3798, info@periodicals.ru

ИЗВЕЩЕНИЕ

АНО «Редакция журнала «Катера и Яхты»

р/с 4070 3810 4552 3010 8975, к/с 3010 1810 5000 0000 0653

Северо-Западный банк Сбербанка РФ ОСБ № 1991/0786
наименование банка

г. Санкт-Петербург, БИК 044030653, ИНН 78 25 501 480
другие банковские реквизиты

почтовый индекс, адрес, ФИО

Вид платежа

Сумма

За ... номеров с № ...

Платательщик

Сумма платы за услуги _____ руб. ____ коп.

Кассир

«_____» _____ 200__ г. ИТОГО _____ руб. ____ коп.

КВИТАНЦИЯ

АНО «Редакция журнала «Катера и Яхты»

р/с 4070 3810 4552 3010 8975, к/с 3010 1810 5000 0000 0653

Северо-Западный банк Сбербанка РФ ОСБ № 1991/0786
наименование банка

г. Санкт-Петербург, БИК 044030653, ИНН 78 25 501 480
другие банковские реквизиты

почтовый индекс, адрес, ФИО

Вид платежа

Сумма

За ... номеров с № ...

Платательщик

Сумма платы за услуги _____ руб. ____ коп.

Кассир

«_____» _____ 200__ г. ИТОГО _____ руб. ____ коп.

Юридические лица могут оформить подписку через редакцию или сделать заказ на ранее вышедшие журналы, отправив свои реквизиты по факсу (812) 312-4078 или по электронной почте sales@katera.ru

Возможна курьерская «из рук в руки» доставка журнала – обращаться по эл. почте sales@katera.ru или по тел. (812) 438-3065, 312-4078. Николай Мазовка

Журналы можно заказать БЕЗ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ОПЛАТЫ

Для этого заполните купон заказа и отошлите его в конверте по адресу: «РЭА «Союзпечать» ООО (Книга–почтой), а/я 6, СПб, 191024, e-mail: newbooks@mail.ru. Тел. (812) 956 0723

КУПОН ЗАКАЗА ЖУРНАЛА КАТЕРА И ЯХТЫ

Фамилия, имя, отчество	
Почтовый индекс, адрес	

Год	1992	2005	2007	2008						2009		
Номер	155	204	210	211	213	214	215	216	217	218	219	
Кол-во экз.												

2009			2010						2011					
220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234

КУПОН ЗАКАЗА ПРИЛОЖЕНИЯ «КиЯ»

	Цена 1 экз.*	Кол-во экз.	Сумма*
«Катера, лодки, моторы – 2007»	160		
«Катера, лодки, моторы – 2009»	180		

Ориентировочная цена за экземпляр*:

№ 155 – 35 руб.,
№ 204, 208–211, 213–222 – 140 руб.,
№ 223–228 – 145 руб.

* Плюс расходы по пересылке.

* Редакция оставляет за собой право изменять цену с учетом инфляции.

Для физических лиц

Редакция высылает ранее вышедшие журналы, для этого вы должны перевести деньги на р/с редакции, заполнить бланк, указав номера журналов, ФИО (полностью), индекс, почтовый адрес

Стоимость 1 экз. (с учетом доставки)

204, 208–211, 213–226 200 руб.

МОСКВА

ЖУРНАЛ ВСЕГДА МОЖНО КУПИТЬ В МАГАЗИНАХ:

клуб «Велход», 8 (495) 223-3112, ТЦ «Экстрим», ул. Смольная, д. 63-Б (м. «Речной вокзал»), ТЦ «Савела», 3-й эт., павильон Т-8

Сеть магазинов «Сейлс», 8 (495) 259-6031, 256-1533, www.salespress.ru/contacts.php

«Моркнига», 8 (495) 759-2201, 754-3332, Пятницкое ш., д. 7, корп. 1, **Интернет-магазин**, тел.8 (495) 754-3332, www.morkniga.ru

«Спортивная пресса», www.sportpressa.ru

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Вышел в свет третий выпуск приложения

«Катера, лодки, моторы – 2009»

Содержит основные характеристики надувных лодок, катеров, подвесных лодочных моторов, стационарных двигателей, представленных на российском рынке, сведения об их свойствах и отличительных особенностях, сравнительные описания моделей, а также советы по выбору лодки, мотора или винта к нему.

Стоимость с учетом пересылки – 180 руб.

Для оплаты можно воспользоваться помещенным выше бланком. Для этого в графе «за» указать: «Приложение – 2009» и проставить сумму.

На лучших морских джипах по штормовому бездорожью...

Targa®

The 4×4 of the sea

«Targa 37» и «Targa 42» в наличии
в Санкт-Петербурге

HARDTOP  **MARINE**
St. Petersburg Russia 1998

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ.
Санкт-Петербург, тел. (812) 715-4578, (901) 300-3206, (812) 715-9064, факс (812) 421-1225
www.targaboats.ru, www.targa.fi, htmarine@mail.ru

МОТОСЕРВИС **vetus**
г. Москва Дмитровское шоссе д.46 корп.2
www.mdiesel.ru
E-Mail: mdiesel@df.ru



Оборудование **vetus** и **MARITIM** в Москве
тел. (495) 482-43-11 485-11-00 482-77-01 факс 481-69-00

РЕВЕРС-РЕДУКТОРЫ 
для двигателей
от 5 до 5000
лошадиных сил



продолжается
подписка
на журнал
«КАТЕРА и ЯХТЫ»

■ ПРОИЗВОДСТВО АЛЮМИНИЕВЫХ
КАТЕРОВ



■ ВЕЗДЕХОДЫ-АМФИБИИ



■ ПРОГУЛОЧНЫЕ И
ПАРУСНЫЕ ЛОДКИ



■ ВОДНЫЕ АТТРАКЦИОНЫ



■ ВОДНЫЕ ВЕЛОСИПЕДЫ



 **СПОРТ и ОТДЫХ**
192019, Санкт-Петербург, пр. Обуховской Обороны, 39
тел. (812) 322 60 60, 322 60 50
www.pedalboats.ru www.walkerbay.ru www.argotsc.ru

Silver

Санкт-Петербург, Выборгское шоссе, д. 362

Hawk 540 HT

Габариты: 540x217 см;
Вес: 590 кг;
Мощность двиг.: 60-140 л/с;
Вместимость: 6 чел.



АКЦИЯ
скидка 60 000 руб.

Стандартное оборудование:

- чехол для аккумулятора;
- якорный отсек;
- соответствующая нормам ЕС конструкция, открытое помещение с автоматическим сливом воды;
- бортовые поручни из нержавеющей стали;
- лестница для купания из нержавеющей стали;
- мягкие накладки для помещения каюты и кормового дивана;
- ходовые огни, якорный огонь;
- вращающееся регулируемое чашевидное сидение;
- передний люк с амортизаторами;
- распределительная панель с предохранителями;
- отсеки для хранения вещей;
- рулевое управление;
- указатель уровня топлива;
- топливный фильтр;
- топливный бак ёмкостью 105 л.;
- выключатель массы;
- огнетушитель;
- электрическая помпа для откачки воды из трюма;
- тарга;
- напряжение в бортовой сети 12 В;
- стол врезной съёмный.



т./ф.: (812) 513-85-11
т./ф.: (812) 513-84-00
факс: (812) 513-84-38
тел.: (812) 448-55-22

www.silverboats.ru
silvernord@list.ru

* количество предложений ограничено