

КАТЕРА и ЯХТЫ

№ 6 (228) октябрь – декабрь • 2010 • POWER & SAIL BOATS

моторная яхта «Beneteau 34 Swift Trawler»;
мотолодки «Стрелка-М Open», «Mover-4.5», «King Fisher 560»,
«Yamarin S390max»

«NorthSilver 605WA»

бюджетно,
хоть и недешево

ТЕСТ
1000-1000



Регата «Audi MedCup 2010»
Жаркие дни Кижской регаты
Доработка лодки «Неман-2»



9 770320 910009

ГАРАНТИРОВАННАЯ НАДЕЖНОСТЬ

TOHATSU
Outboards

Технологии Будущих Поколений

ДЛЯ ИСТИННЫХ
ЦЕНИТЕЛЕЙ
TOHATSU
ТЕПЕРЬ И ЛОДКИ



Тот факт, что мы живем в самые необычные экономические времена, уже ни у кого не вызывает сомнения – человечество, пожалуй, впервые в новейшей истории споткнулось о собственное благополучие. В погоне за материальными благами мы стали все чаще произносить «больше, дороже, богаче» вместо «быстрее, выше, сильнее», и как-то незаметно исчезло ощущение жизненного комфорта. Кто-то тщетно пытался найти его в пятизвездочных отелях Акапулько, игорных домах Лас-Вегаса, в Ницце или на Мальорке, где в маринах города Пальма красуются самые дорогие «маломерные» катера на планете. Гуляя по набережным этого города, прохожие абсолютно уверены, что, став владельцем подобной мегаяхты, они, наконец, обретут уверенность и покой. Мифологическую же основу таких мечтаний лет тридцать назад подметил Расул Гамзатов, когда с отчаянием произнес: «Сажу в президиуме, а счастья нет...»

На ум приходит забавная картинка из 17 августа 1998 г. В тот день я оказался в аэропорту американского Сиэтла перед последним прыжком в аляскинский Ном, где предстояло заняться подготовкой экспедиции на гидроциклах через Берингов пролив.

В ожидании посадки в самолет я бесцельно шатался по здоровенному стеклянному зданию – тянуть янтарный горьковато-душистый «Samuel Adams» было еще рано, а знаменитого теперь «Starbucks» в тогдашних аэропортовых бухгалтериях еще не значилось. Внезапно мое внимание привлек странный шум у банковского аппарата для наличных операций, где энергично суетился раскрасневшийся полноватый чужак лет под сорок, громко бранившийся и стучавший кулаками по железяке. Незнакомец с упорством пихал в чрево аппарата пластиковую карточку, но тот бесцеремонно выплевывал ее назад, и на табло иронично загоралось: «Thank you and good by».

– У меня же в банке «Столичный» сто пятьдесят килограммов зелени висит, – словно оправдывался несчастный мужчина по-русски. – Еще вчера в ресторане нормально прокатывал...

По времени Сиэтл отстает от Москвы на 11 часов, WiFi еще и в помине не было, и мы физически не могли знать, что на одной шестой части света текущий понедельник впоследствии станет называться «черным», а по стране будет гулять страшнейший экономический кризис.

Я никогда особенно не доверял ни банкам, ни «пластику», и поэтому пятидесятидолларовая купюра с изображением президента Гранта, что лежала в кармане, оказалось очень кстати. Новый московский друг мгновенно заказал в ближайшем баре тройной «бурбон» без содовой и льда.

Как жить дальше, Олег Евгеньевич – так его звали – не имел никакого понятия, но деньги обещал вернуть уже на Аляске, где в Номе его поджидали партнеры по крабовому бизнесу. Олигарх оказался к тому же владельцем пластиковой яхты «Sea Ray», но за штурвалом не стоял, а на морские прогулки приглашал поручить приятеля. Мой рассказ об экспедиции по Берингову морю никоим образом не тронул его воображение и был воспринят не более чем обычное сумасшествие.

Но после второго «бурбона» наши мысли и чувства стали неукоснительно родниться, и повествование о прелестях диких путешествий на надувных лодках уже не казалось незнакомцу таким чуждым и неестественным. Как и принято в таких случаях, мы обменялись телефонами, которые обычно выбрасываются на следующий день после внезапного знакомства. Но в тот раз кубики сложились по-иному, и крабовый магнат неожиданно вышел на связь уже через пару недель и вдруг напросился в экспедицию с надувнушками вдоль Тихоокеанского побережья Мексики...

– Комфорта не жди, – сурово отрезал я, – флайбриджа на мневском «Каймане» не будет, а вместо туалета – саперная лопатка!

– На все готов! – радостно отозвалось в трубке.

...Однажды поутру, стоя на самой кромке прибоя и наблюдая, как раскаленный оранжевый шар тропического солнца выплывает из-за синевато-черного горизонта, Олег Евгеньевич, задумчиво рассматривал почти мистический окружающий пейзаж, что был до краев напоен пронзительным запахом моря, и казалось, ты есть крохотная частичка этой утренней гармонии.

– Такой рассвет не купишь ни за какие деньги, – неожиданно произнес он и, не глядя в мою сторону, медленно побрел по крупной морской гальке в сторону отечественной надувной лодки под 15-сильным мотором. – Значит, жизнь продолжается! – вдруг заорал он и решительно поднял вверх большой палец правой руки.

Андрей Великанов,
и. о. главного редактора

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



СОДЕРЖАНИЕ

№ 6 (228) 2010

Сообщения 6

ТЕХНИКА

Стиль: «Фрэзи Грант» XXI века, А.Гроховский 12
На мерной миле «Кия»:

- «Beneteau 34 Swift Trawler»: траулер с налетом гламура, А.Гроховский 18
- «Стрелка-М Open»: проверенный «низ», новый «верх», А.Лисочкин 24
- Формула «Mover»: на ПМВ в СМУ, А.Лисочкин 28
- «King Fisher 650»: семейные черты, А.Лисочкин 32
- «Yamara S390max» + «Yamaha F20BMHS» – максимум стиля и комфорта, К.Константинов 36

Организация туристских плаваний на катерах, часть 1, Б.Синильщиков, В.Синильщиков 42

«NorthSilver 605WA» – бюджетно, хоть и недешево ♦ 47

Аккумуляторы «Bosch» 50

Светлое будущее по версии «Velvette», А.Великанов 52

Бюджетные эхолоты с цветным экраном, И.В. 56

«Trident» и тренды года ♦ 58

Что такое кайт? Часть 3: Доска для кайтбординга, Е.Краева 60

ПРАКТИКА

Формы и виды облачности, А.Бэр 62

ГИМС: итоги сезона, В.Вятчанин 67

Всегда на связи, Е.Курганов 68

«Motul»: отдых без забот 73

Гриль на лодке, В.Маляренко 74

«Музыка» на борту (продолжение), А.Лисочкин 80

СПОРТ

«Audi MedCup 2010»: сезон – новый, проблемы – старые, А.Гроховский 82

Ветер и штиль, азарт и победы, эмоции и приключения, М.Савельев 87

«Кубок Балтийского моря» бьет личные рекорды, П.Большаков 88

Особое мнение экипажа яхты «Фея» 89

«Open Russian 2010» – фестиваль класса «Финн» в Москве, В.Кравченко 92

«Кубок Нижней Волги», М.Маркушева 95

Чемпионат и первенство России по вейкборду в Калуге 96

Побит рекорд гребцов 114-летней давности! В.Галенко 98

«Black Sea Cup–2010» в Анапе, Е.Краева 100

Наше интервью:

- Петр Тюшкевич выбрал кайт 104
- Ольга Раскина: жизнь в спорте 05

КАЮТ-КОМПАНИЯ

Жаркие дни Кижской регаты, А.Даняев 106

С водометом – по донским ерикам, А.Д. ♦ 110

«Благословение хотящим по водам ходить», А.Алешин 113

Моя практика в яхтенной школе, Р.Даянов ♦ 118

Яхтсмены Зеленодольска, И.Чапаев 120

МАСТЕРСКАЯ

Доработка лодки «Неман-2», Ю.Ядрихинский 122

Ремонт деревянных яхт (окончание), В.Манухин, А.Кульцеп 126

Швертбот из старой шлюпки, И.Болоцкий 130

Страничка рыболова:

- Загадочная Коуволла, А.Великанов 132
- Нанотехнологии и рыбалка 133
- Необычные соревнования 136
- «Evinrude» против Скотланд-ярда 138

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



Навигация окончена, уже залетали «белые мухи», а в яхт-клубах горячая пора подъема судов на зимнюю стоянку. Петродворцовый водно-моторный клуб №1. Фот. Алексея Данияева

CONTENTS

№6 (228) 2010

Brief Reports [6]

TECHNICS: Style: «Frazy Grant» of XXI Century, by A.Grokhovsky [12] **On the Measured Mile of P&SB:** «Beneteau 34 Swift Trawler»: Trawler with a Touch of Glamour, by A.Grokhovsky [18] «Strelka-M Open»: Approved «Bottom», New «Top», by A.Lisochkin [24] Formula «Mover»: On a Very Low Attitude, by A.Lisochkin [28] «King Fisher 650»: Family Features, by A.Lisochkin [32] «Yamara S390 max» + «Yamaha F20BMC»: Maximum of Style and Comfort, by K.Konstantinov [36] Organization of Motorboat Tourism, Part 1, by B.Sinilshchikov and V.Sinilshchikov [42] «NorthSilver 605WA» – Low Budget, but not Cheap [47] «Bosch» Batteries [50] Bright Future According «Velvette» Version, by A.Velikanov [52] Low-Budget Echo Sounders with Color Screens, by I.V. [56] «Trident» and Trends of the Year [58] What Is the Kite? Part 3: A Board for Kiteboarding, by E.Kraeva [60]

PRACTICE: Shapes and Kinds of Clouds, by A.Ber [62] Small Boats Inspection: Totals of the Season, by V.Viatchanin [67] Always Online, by E.Kurganov [68] «Motul»: Careless Rest [73] Grill on Boat, by V.Maliarenko [74] «Music» on Board (continuation), by A.Lisochkin [80]

SPORT: «Audi MedCup 2010»: New Season, Old Problems, by A.Grokhovsky [82] Wind and Calm, Excitement and Victories, Emotions and Adventures, by M.Saveliev [87] «Baltic Sea Cup» Breaks Own Records, by P.Bolshakov [88] Separate Opinion of «Fairy» Sailboat Crew [89] «Open Russian 2010» – Class «Finn» Festival in Moscow, by V.Kravchenko [92] «Nizhnaya Volga Cup», by M.Markusheva [95] Wakeboard Russian Championship in Kaluga [96] 114 Years Old Record of Oarsmen Is Broken! By V.Galenko [98] «Black Sea Cup–2010» in Anapa, by E.Kraeva [100] **Our Interview:** Peter Tushkevich Chooses Kite [104] Olga Raskina: Life in the Sport [105]

WARDROOM: Hot Days of Kizgy Regatta, by A.Daniaev [106] With a Jet through the Don Flood-Lands, by A.D. [110] «Benediction to the People Who Wish to Go by Water», by A.Aleshin [113] My Practice in Yacht School, by R.Dayanov [118] Yachtsmen of Zelenodolsk, by I.Chapaev [120]

WORKSHOP: Improvement of «Neman-2» Motorboat, by Y.Jadrikhsky [122] Repair of Wooden Sailboats (final part), by V.Manukhin and A.Kultsep [126] Centerboard of Old Lifeboat, by I.Bolotsky [130] **Angler's Column:** Mysterious Kouvola, by A.Velikanov [132] Nano-Technologies and Fishing [133] Unusual Contest [136] «Evinrude» Against Scotland Yard [138]

Подписка через редакцию – дешевле и надежнее!

Культурно-просветительный научно-популярный журнал

Основан в 1963 г.

И.о. главного редактора: Андрей Великанов
schpick@gmail.com

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

Редактор-консультант: Константин Константинов

Редактор: Евгения Краева

Литературный редактор: Татьяна Ильичева

Дизайн, верстка: Эдуард Бубович
bubovich@mail.ru

Пре-пресс: Александр Фомкин

Директор: Андрей Максимов

Отдел рекламы: Ольга Капарис
ads@katera.ru

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 26 900 экз.

Подписано в печать 18.10.2010 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 «Кий», являясь 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: Новая моторная лодка «NorthSilver 605WA». Читайте о ней на стр. 47. Фото Виктора Кожина



Гонки с пересадками на яхтах «Луч»



Одним из очагов надежды на возрождение отечественного парусного спорта – яхт-клубом МГУ – в первые выходные октября на Клязьминском водохранилище были проведены гонки яхт класса «Луч» с пересадкой.

Всего за два дня состоялось более 30 гонок, и это несмотря на довольно слабый, места доходивший до полного штиля ветер. И хотя флот был небольшим – всего семь лодок – страсти накалились до предела. Сражались как опытные мастера, так и новички, для которых эта гонка стала первой в их спортивной карьере. Победителей определяли в двух группах – «старших» и «новичков».

Борьба была упорной, но проходила в атмосфере товарищества и взаимопомощи. Директор клуба, мастер спорта, неоднократный победитель Онежской регаты и чемпионатов России по буерному спорту в классе DN Алексей Хлебушкин, стоя на берегу, объяснял новичкам тонкости парусного спорта, какие действия яхтсменов более эффективны в данных ветровых условиях, в чем отличие тактики от стратегии и всегда ли прав правый галс...

«Прорывом» можно назвать третье место Ильи Дорохова, который в тяжелейшей борьбе смог вырвать победное третье место. Первые места заняли более опытные яхтсмены, имеющие за своими плечами уже несколько гонок: Михаил Алесандрович (2-е место) и Анастасия Маслова (1-е место.)

Бесспорным лидером среди «старших» стал мастер спорта, яхтенный капитан Юрий Болотин, второе и третье – у Алексея Деревянко и Алексея Привалова. Последний, это стоит особо отметить, взял на себя все тяготы приготовления к гонкам – сооружение понтона, подготовку «матчасти», информационную поддержку...

По окончании гонок руководство клуба решило проводить гонки в подобном формате на более регулярной основе.

Валентин Солнышкин



Вторая летняя спартакиада молодежи России

В августе в петербургском яхтенном порту «Геркулес» прошли парусные состязания второй летней Спартакиады молодежи России. К сожалению, организация этого соревнования оказалась «смазанной» – общероссийское мероприятие оказалось тем самым дитем, у которого семь нянек. Возникли непредвиденные трудности с питанием спортсменов, с работой прессы – да что там, даже с получением официальных результатов! Как это не покажется смешным, но даже через два месяца после окончания регаты сама ВФПС (!) не располагает этими результатами, и до сего момента они нигде не были опубликованы.

Удивительная ситуация, лишний раз показывающая отношение к парусному спорту в нашем городе (да, отчасти, и в стране).

В командном зачете первое место одержала команда Москвы. Петербуржцы, увы, смогли занять лишь пятое место. В индивидуальном зачете места распределились так:

Юноши:

Класс «420»: 1. Владимир Денисов и Денис Горетый, 2. Даниил Банаян и Андрей Акименко, 3. Алексей Васильев и Валентин Монахов.

Класс «470»: 1. Денис Пилипенко и Михаил Чегуров, 2. Никита Касатов и Андрей Дмитриев, 3. Григорий Гедулянов и Андрей Панышин.

Класс «Лазер Радиал»: 1. Иван Зотов, 2. Виктор Пильгунов, 3. Денис Катаев.

Класс «Лазер»: 1. Виктор Сережкин, 2. Ян Чех, 3. Роман Куклин.

Класс «Финн»: 1. Егор Терпигорев, 2. Егор Ларионов, 3. Иван Измestьев.

Класс «Rs:X»: 1. Михаил Христиановский, 2. Игорь Борысюк, 3. Петр Воротынцев.

Девушки:

Класс «420»: 1. Александра Безменова и Валерия Брестер, 2. Омельченко Анастасия и Кристина Надёжкина, 3. Татьяна Великанова и Яна Стоколесова.

Класс «470»: 1. Алиса Кирилюк и Татьяна Ларионова, 2. Анастасия Гусева и Людмила Дмитриева, 3. Виктория Шувалова и Лилия Захрямина.

Класс «Лазер Радиал»: 1. Евгения Кузнецова, 2. Алина Сираева, 3. Алина Фомичёва.

Класс «RS:X»: 1. Евгения Кузнецова, 2. Алина Сираева, 3. Алина Фомичёва.



Самый большой парусник

В будущем году в Турции планируют приступить к постройке самого крупного в мире парусника — 141-метрового «Dream Symphony», который будет иметь классическую деревянную конструкцию. Эта новость получила свое окончательное подтверждение в ходе бот-шоу в Монако, где этот проект представили базирующаяся в Мармарисе фирма «Dream Ship Victory» (DSV), голландская компания «Dykstra & Partners» и проектное бюро «Ken Freivokh Design» из Англии. Напомним, что до недавних пор титул крупнейшего в мире парусника принадлежал 134.8-метровому «Royal Clipper» (наш 117.5-метровый «Седов» был соответственно вторым), хотя в нынешнем году уже были проданы первые туры на 135.7-метровый круизный «Hussar».

Американские покупатели стали осторожнее

Согласно результатам опроса, проведенного фондом «Recreational Boating & Fishing Foundation», подход американцев к «лодочным» покупкам в нынешнем году претерпел значительные изменения. «Люди продолжают покупать лодки, но относятся к таким покупкам более осторожно и тщательнее считают деньги», — утверждает директор фонда Френк Петерсон. В общем, массового отказа от ботинга не отмечается, но большинство участников опроса стремятся найти как можно более дешевый способ им заняться. Около половины респондентов готовы подумать о приобретении лодки в течение ближайших трех лет; примерно треть ответила, что готова удовлетвориться поддержанным судном; 66% из тех, кто не планирует приобретение новой лодки, вполне удовлетворяют их нынешние суда.

Открытый чемпионат России в классе «49er»

2 сентября в петербургском яхтенном порту «Геркулес» стартовал Открытый чемпионат России в классе «49er». Девять экипажей из разных городов России вступили в борьбу за чемпионское звание в сложных погодных условиях: сильный ветер сменялся штилевой погодой (пришлось даже прервать соревнования раньше срока и отменить запланированный выходной день), и все это сопровождалось холодным питерским дождем. В первый день вперед вышли москвичи Павел Карачов и Дмитрий Коляпин вместе с нашими земляками Артемом Басалкиным и Егором Игнатенко. Третьим стал воронежский экипаж Павла Калининчева и Николая Черникова. Окончательный ответ на то, кто станет чемпионом, был дан лишь в медальной гонке, в ходе которой соперники неоднократно налетали друг на друга, после чего было подано несколько протестов. Однако в итоге все спортсмены свои протесты отозвали.

Звание чемпиона России завоевал петербургский экипаж в составе Артема Басалкина и Егора Игнатенко. Второе место заняли Алексей Черыгин и Виталий Руссу (Самара), третье – Павел Калининчев и Николай Черников (Тверь).



«Балтийский кубок 2010»

В Санкт-Петербурге в июле–августе этого года прошло традиционное соревнование по виндсерфингу «Балтийский кубок». Регата эта сегодня по ряду причин разделена на две части: взрослые спортсмены и юниоры соревнуются раздельно.

Взрослая часть соревнований, много лет уже проводимая силами Межрегиональной ассоциации виндсерфинга и ее бессменного руководителя Владимира Демченко, столкнулась с непредвиденными трудностями. Постоянное место проведения соревнований вблизи «Золотого пляжа» г. Зеленогорск пришлось сменить из-за невозможности обустройства лагеря для спортсменов. Кубок приютила новая серф-станция в поселке Осиновец на берегу Ладоги, располагающая автостоянкой, хорошим пляжем с удобным подходом к воде.

Увы, в связи с аномальной погодой этого лета ветра в ходе проведения Кубка были довольно слабые, что сильно осложнило борьбу на дистанции, одновременно несколько снизив зрелищность этого красивого вида спорта для многочисленных зрителей на берегу. Организаторам удалось провести всего четыре гонки.

Впрочем, нехватка ветра в гоночное время компенсировалась жутким шквалом, обрушившимся на северо-восточную часть Ленинградской области и лишившим света многочисленные поселки на берегу Ладоги. Не миновал он и лагерь участников Кубка, обрушив одно из деревьев прямо на автостоянку гонщиков и повредив несколько автомашин. По счастью, более тяжелых последствий не случилось, а задержавшаяся на пляже группа участников смогла благополучно добраться до лагеря (по свидетельству одного из них, яхтенные очки под воздействием летящего песка стали выглядеть так, как будто их обработали наждаком).

Призерами Кубка в классе «Слалом» стали Дмитрий Полищук, Алек-

сей Чибизов и Денис Карельский. В классе «Национальный» победу одержали Иван Николаев, Владимир Коржиков и Мария Беляя. В классе «Формула Виндсерфинг» призы получили Дмитрий Полищук, Илья Банаян и Александр Дружинин. Также ценными призами были отмечены ветераны и самые молодые участники соревнований.

Юниоры состязались на дистанции клуба «Геркулес». У них погодные условия оказались сложнее – штили сменялись довольно сильными ветрами. Так, в последний день регаты из-за ветра скоростью 10–12 уз в последнюю гонку в Детском национальном классе из общего числа участников (21 спортсмен) на старт вышло меньше половины.

Тем не менее организаторы Кубка остались довольны. Директор регаты Кирилл Воногов так охарактеризовал состязания:

– Список участников по сравнению с прошлым годом сильно обновился: было много новичков, для которых «Кубок Балтийского моря» стал неким трамплином для дальнейшего роста.

При подсчете окончательных результатов (в зачет шли 11 гонок из 13 проведенных) определившиеся еще в начале регаты тройки лидеров так и не изменили своего состава.

Победителями Всероссийской юношеской регаты по виндсерфингу «Кубок Балтийского моря 2010» стали:

в классе «Техно 293 (7.8)» мальчики: Роман Романов, Вячеслав Голович, Александр Островский, девочки: Анастасия Лисянская, Дарья Якушева, Анастасия Моисеева;

в классе «ДНК (5.0)» мальчики: Григорий Михалев, Александр Шатулов, Дмитрий Сандаков, девочки: Христина Майорова, Александра Мельник, Варвара Семенихина;

в классе «ДНК (6.8)» мальчики: Артем Яровой, Георгий Климов, Иван Постников, девочки: Екатерина Мочалина, Софья Котляр, Нина Базанова.



Открыть кингстоны!



Испытания на аварийную непотопляемость входят в стандартную программу принятой в России системы сертификации маломерных судов (напомним, что на сегодняшний день все предусмотренные ею тесты проводятся исключительно в «статике»). Судостроители эту часть сертификационных испытаний особо недолюбливают, прежде всего при наличии на лодках дорогой отделки, поэтому обычно для этого используется «голый» корпус, а вес мотора и экипажа замещается соответствующим расположенным балластом. Честно говоря, мы впервые стали свидетелями теста на аварийную непотопляемость, проведенного в условиях, «максимально близких к боевым», причем осуществленного судостроительной компанией по собственной инициативе, а не по требованию сертификационного органа.



Подобной процедуре подвергся алюминиево-стеклопластиковый боурайдер «Grizzly 580» с установленным на транце мотором «Yamaha 150». На спущенной на воду лодке отвернули сливную пробку в нижней части транца, для более быстрого поступления воды сняли еще инспекционный лючок в подмоторном recessе и принялись дожидаться результата. Вода прекратила поступать внутрь, едва поднявшись сантиметров на десять в основном кокпите (приподнятый относительно него пайол носового кокпита так и остался сухим). Не удовлетворившись достигнутым, создатели лодки дополнительно загрузили ее — от желающих принять участие в испытаниях не было отбоя, так что нагрузка составила 9 чел., что явно больше предусмотренной инструкцией пассажировместимости. Результат вы видите на снимке.

Кстати, осушить «580-й» удалось все с тем же экипажем на борту — попросту запустив мотор и немного покатавшись по Неве. Залитая водой лодка продолжала оставаться устойчивой и легко управлялась, а на ходу вода довольно быстро покинула корпус даже без содействия отливной помпы.

Итоги чемпионата России в олимпийских классах яхт

29 сентября 2010 г. состоялась медальная гонка чемпионата России в олимпийских классах яхт, определившая победителей регаты. Вода Куйбышевского водохранилища кипела от страстей с самого утра.

В Тольятти собралось 139 спортсменов из 20 регионов России, которые боролись за 7 комплектов наград в олимпийских классах яхт «470» (мужчины и женщины), «Laser» (мужчины и женщины), «Звездный» (мужчины), «Финн» (мужчины), здесь также проходило и первенство России в классе «Финн».

В классе «470» неожиданно завершилась дуэль между мужскими экипажами Михаила и Максима Шереметьевых (Санкт-Петербург, ЦСК ВМФ) и Владимира Чауса и Дениса Грибанова (Краснодарский край). Шереметьевы в последние дни лидировали, но Чаус и Грибанов благодаря первому приходу в медальной гонке сравнялись с ними по очкам, а кто побеждает в ней тот побеждает и в соревновании. Второе место завоевал экипаж Михаила и Максима Шереметьевых. Третьим стал экипаж Владимира Денисова и Дениса Горетого (Анапа).

В классе «Лазер» развернулось отчаянное сражение за первые пять мест, не было вопросов только в определении лидера — опыт и мастерство Максима Семерханова (Москва) позволили ему получить большой отрыв по очкам, а первый приход в медальной гонке поставил жирную точку в вопросе чемпионства. За остальные места шла бескомпромиссная борьба, но второй приход в медальной гонке Игоря Лисовенко (Таганрог) подтвердил его «серебро», заслуженное третье место досталось Сергею Комисарову (Московская область).

В классе «Лазер-радиал» в медальной гонке (и чемпионате в целом) победу буквально вырвала спортсменка из Нижневартовска Светлана Шнитко, которая сравнялась по очкам с опытной Анастасией Черновой. Третье место — у Елены Обловой (Московская область, г. Коломна).

В классе «470» среди женщин первые три места заняли экипажи Натальи Ивановой и Дианы Крутских (Москва), Екатерины Бессоновой и Людмилы Дмитриевой (Москва, Саратов), Анны Пироговой и Ирины Ерохиной (Москва).

По итогам чемпионата России в классе «Финн» победил Алексей Селиванов (Краснодарский край), второе место у Эдуарда Скорнякова (Москва), который благодаря своей победе в медальной гонке и фальстарту основного конкурента из Тольятти Дмитрия Петрова смог пробиться на второе место. Третье место у молодого спортсмена из Москвы Егора Терпигорьева.

В классе «Звездный» чемпионом России стал экипаж Михаил Сkachков и Вячеслав Овчинников (Москва), второе место у Андрея Бережного, Сергея Масалова (Тольятти), третье у Павла Зимина, Александра Гришунина (Саратовская область, ЭШВСМ «Хлебниково»).

В рамках чемпионата России проходило и первенство России в классе «Финн» (юниоры возрастом до 21 года). По итогам 10-дневной борьбы первое место завоевал Егор Терпигорьев (Москва), второе — Иван Измestьев (Тольятти), третье — Вячеслав Сивенков (Москва).

Напомним, что чемпионат России — последний этап отбора в сборную страны, которая будет готовиться к Олимпийским играм 2012 г. в Лондоне. Всего будет разыгрываться 10 комплектов олимпийских наград в классах «Финн», «Лазер» (мужчины и женщины), «470» (мужчины и женщины), «Звездный», «49er», парусная доска (мужчины и женщины) и женский матч-рейс на яхтах класса «Эллиот 6». Отборы в женском матч-рейсе прошли на чемпионате в Москве, в классе «49er» — в Санкт-Петербурге, в парусных досках — в Анапе в рамках «Black Sea Cup».





M 651

770 000

MASTER
ALUMINIUM BOATS

№1 в России
с 1992 года



M 410

156 000



M 440

99 000



M 500

242 000



M 510

358 000



M 540

433 000



M 600

250 000

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

Санкт-Петербург
«МЕРКУРИЙ-ТРЕЙДИНГ»
(812) 321-81-03 www.masterboat.ru
«УМАНА-ЦЕНТР»
(812) 647-03-64 www.petroset.ru

Москва
«КАТЕРА, ЛОДКИ, МОТОРЫ»
(495) 73-988-73, (495) 384-04-70
www.ihlandr.ru

Астрахань
ТД «САФАРИ»
(8512) 38-00-00, (8512) 36-35-65

Волгоград
«ВОЛГА ФИШ»
(8442) 286-043
«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.ru

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) 262-6565

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.quintrexfus.ru
Email: tatiana@telwater.com



Салон от «Silver»

Питербургская компания «Silver» завершает строительство крупнейшего в России салона водно-моторной техники площадью 3000 м². Официальное открытие запланировано на февраль 2011 г.

В полку водометчиков пополнение

Проведены ходовые испытания нового катера «Sea Pride 500», прототип которого демонстрировался на бот-шоу в Петербурге (теперь Балтийский морской фестиваль). Катер заметно отличается от производимых у нас аналогов – это высокобортное судно открытой компоновки с корпусом из сварного алюминия. В конструкции присутствует ряд интересных решений, самое заметное из них – водометный движитель «Solas», выполненный как единый агрегат с двухтактным двигателем американского производства «2Si» мощностью 70 л.с.

Производитель судна – петербургская компания «Амета». В последующих номерах журнала планируется опубликовать результаты теста новинки.



«Finnboat» подвела итоги

Ассоциация финских судостроителей «Finnboat» подвела итоги деятельности маломерной индустрии за первое полугодие этого года. Результат внушает оптимизм – продажи на внутреннем рынке по сравнению с этим же периодом прошлого года выросли на 13.5% и составили 6233 корпуса. Быстрее, на 28%, подросли продажи относительно крупных моторных судов длиной 8–10 м, на 25.6% – судов длиной 6–8 м и на 11.5% – самых малых лодок, длиной до 6 м. В экспортном секторе дела поскромнее: несмотря на заметный рост поставок в численном выражении по сравнению с прошлым годом, денежный оборот от экспорта все же снизился на 66 млн. евро. Продажи в Швецию, Норвегию, Германию выросли, а вот Россия приобрела финских судов всего на 1.8 млн. евро (65 корпусов), что утянуло вниз общие показатели продаж.

Импорт судов в Финляндию в счете также подрос на 0.5%, а в денежном выражении снизился на 24.7%. Охотнее всего финны приобретали лодки шведского, французского и британского происхождения.

**finn
boat**

Наша книжная полка



И.К.Сморгонский. Кораблестроительные и некоторые морские термины нерусского происхождения. – М.: Изд-во АН СССР, 1936, 180 стр., репринт.

С.П.Неустров. Словарь волжских судовых терминов. – Нижний Новгород, 1914, 320 стр., репринт.

Две книги – из разряда «не для всех», выпущенные репринтным способом типографией «Нестор-История». Это словари специальных терминов, употреблявшихся в судостроении, речном и морском судостроении в свое время. Первая из книг, которую, кстати, редактировал академик А.Н.Крылов, содержит также объяснения происхождения некоторых терминов. Специалист найдет в них массу полезной информации, в том числе исторические справки, ссылки на литературные источники, а также сопоставления терминов английского и голландского происхождения. Оригинальные издания уже давно стали библиографической редкостью и поэтому сегодня, несомненно, будут любопытны тем, кто интересуется историей судостроения и мореплавания.

Было ваше – стало наше

Местные власти США все более озабочены растущим числом бесхозных, брошенных судов. В связи с разразившимся кризисом стоянки маломерного флота начали закрываться либо повышать расценки, и часть судовладельцев, для которых расходы оказались непосильными, предпочла просто бросить свои суда. Во Флориде, где зарегистрирован миллион лодок, появились «дикие» якорные стоянки. Власти штатов в срочном порядке принимают постановления, разрешающие конфискацию брошенных судов в пользу государства. Эти законодательные меры направлены на ускорение процедуры отчуждения и утилизации водной собственности в случаях, когда найти владельца не представляется возможным.





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

Желая узнать название корабля, я обошел его, став против кормы, и, всмотревшись, прочел полукруг рельефных золотых букв: БЕГУЩАЯ ПО ВОЛНАМ.

Александр Грин

Артур Гроховский.

Фото автора и фирмы «88 Parsec»

«Фрэзи Грант»

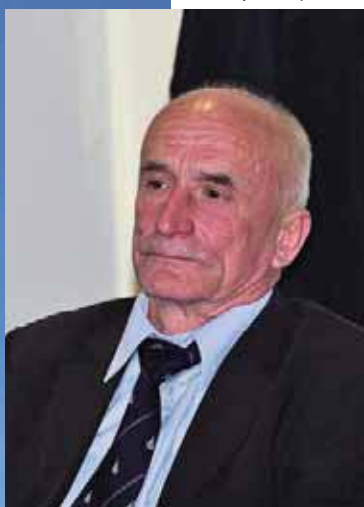
XXI века

В нашем журнале мы уже писали («КиЯ» № 221) о строящемся в Гданьске для кипрской компании «88 Parsec» необычном круизном паруснике «Бегущая по волнам», созданном по проекту известного конструктора Зигмунда Хореня. Затянувшееся по ряду причин его строительство в итоге подошло к концу, и вот в начале лета группа российских журналистов была приглашена в Польшу для участия в презентации нового судна.

Напомним читателям, о чем же, собственно, идет речь. Пять лет назад Рубен Хохряков – инициатор и будущий главный «мотор» всей идеи – после первого своего похода на небольшой парусной яхте по Эгейскому морю задумал осуществить проект круизного парусника, который совмещал бы в себе достоинства и малых парусных яхт (которые могут заходить в маленькие уединенные бухты и почти непосредственно общаться с морем), и крупных судов, предоставляющих своим пассажирам высокий уровень комфорта на борту. В понимании Рубена такое судно должно было иметь длину порядка 60 м, а осадка не превышать 3 м.

На сегодняшний день (до появления «Бегущей по волнам»), надо отметить, на рынке ничего подобного и близко не было – слишком сложно совместить между собой многочисленные требования, главным из которых, безусловно, является остойчивость. Даже небольшие яхты имеют осадку более 2 м, что уж говорить о крупных парусниках. Не следует забывать и о критерии «комфортабельного крена»: согласно современным эргономическим представлениям, допустимый угол крена на борту круизного парусника не должен превышать 14°. Желание же заказчика иметь подлинный (читай – быстроходный) парусник исключало возможность проек-

Главный
конструктор
Зигмунд Хорень



Интерьер ходовой рубки



Основные данные яхты
«Бегущая по волнам»

Общ. длина (с бушприт), м	64.0
Ширина, м	9.0
Осадка, м	3.2
Водоизмещение, т	700
Высота гот-мачты, м	39.5
Площадь парусов, м²	1300
Макс. проект. скорость, уз	18
Главный двигатель, л.с.	650 («Volvo Penta D16MH»)
Пассажироместим, чел.	46 (18 кают)
Экипаж, чел.	22
Конструктор	«Choren Design & Consulting»
Внешний вид	Надежда Степченко
Интерьеры: Валентин Жуков, Владимир Миханюшин, Рубен Хохряков, Владимир Кириллов, Ксения Чевкинова.	



Автор идеи Рубен Хохряков

тирования тихоходного плашкоута с низким вооружением, имеющего высокую остойчивость попросту за счет большой ширины корпуса по КВЛ. Но Рубен твердо стоял на своем – будущий парусник должен иметь возможность уходить от «натоптанных» маршрутов круизных плаваний, чтобы их экипажи могли стать «первооткрывателями» маленьких островков, заливов, бухточек... Поэтому требование к малой осадке было очень жестким (для сравнения – осадка крупной парусной яхты «Athena» составляет около 6 м). В дополнение к этому следовало предусмотреть еще и широкую (во всю ширину корпуса – так хотел заказчик) аппарель для дайвинга.

Множество зарубежных конструкторских бюро, ознакомившись с желаемыми ТТХ, твердо сказали: «Нет». «Комбинация таких качеств в одном судне невозможна», – единодушное мнение европейских мэтров парусного судостроения звучало, как приговор. Но, как говорится в известной шутке, «в науке есть вещи, считающиеся невозможными, пока не приходит дилетант – он-то их и делает».

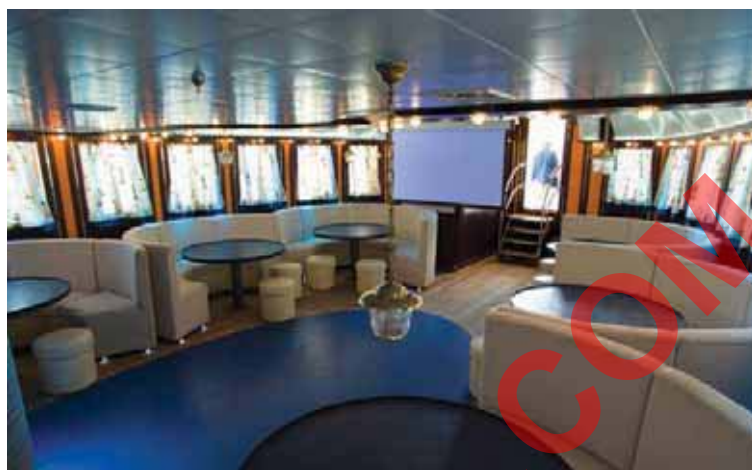
Именно такой дилетант (а Рубен Хохряков на тот момент работал в области нефтехимии и профессионального звукового оборудования) пусть и не создал «невозможное», но четко сформулировал техническое задание вплоть до эскиза и нашел че-

ловека, готового взяться за воплощение его проекта в железе – им стал известный польский конструктор Зигмунд Хорень, автор проектов многих интересных парусных судов. Его и выбрала специально созданная для реализации идеи Р.Хохрякова кипрская фирма «88 Parsec». Первоначальные наброски постепенно превратились в чертежи, для определения реальных ходовых качеств будущего судна по ним были построены две модели, которые затем подвергались бассейновым испытаниям. На основании их результатов окончательная форма корпуса была подкорректирована.

Результатом всех этих работ стало создание весьма изящного



Дельные вещи стилизованы в духе «техно»



Кают-компания



(отношение L/B превышает 6) стального корпуса длиной 64 м (с бушпритом), забалластированного 250 т свинца (большая редкость для крупного парусного судна), теоретическая предельная водоизмещающая скорость движения которого – 18.4 уз. Его строителем выступила польская верфь «Odys» – один из осколков некогда знаменитой гданьской судовой верфи. Судно вооружили трехмачтовой бермудской стаксельной баркентиней. Выбор этого типа вооружения далеко не случаен: прямые паруса фок-мачты (а они, как и положено, стоят там в пять ярусов: фок, фор-марсель, фор-брамсель, фор-бом-брамсель и фор-трюмсель) обеспечивают хорошие ходовые качества на полных курсах, две мачты с ко-
сым вооружением позволяют

баркентине идти довольно круто к ветру. Стаксельное вооружение грот-мачты (грота-стаксель и грот-стен-стаксель) выбрано тоже весьма обдуманно – благодаря отсутствию массивного гика у классического грота оно делает выполнение поворотов безопаснее и проще, отсутствует риск поломки или травмирования пассажиров при непроизвольно или неудачном повороте. Кроме того, нет необходимости монтировать на шлюпочной палубе (где, как предполагается, гости будут наслаждаться солнцем или купаться в небольшом бассейне) погон гика-шкота. Бизань-мачта уже не представляет собой ничего необычного (если не считать того, что ее гик может играть роль грузовой стрелы): она несет бермудскую бизань (и довольно большой апсель на попутных

курсах). Суммарная же площадь всех парусов «Бегущей» может превысить 1300 м² – весьма внушительная величина (энерговооруженность баркентины доходит до 2 м²/т; для сравнения: энерговооруженность известной своей быстроходностью парусника «Мир» – порядка 1.2 м²/т).

Носовые паруса «Бегущей» (их три) имеют закрутки на штагах, на закрутках же стоят и все прямые паруса фок-мачты (при уборке они сворачиваются в реи, так что посылать матросов на мачты, как в старые добрые времена, уже не требуется). Паруса изготовлены в Польше нашим хорошим знакомым – паном Тадеушем Войтовичем и возглавляемой им фирмой «Sail Service», алюминиевые мачты и остальные рангоутные детали (как и легкосплавные надстройки, кстати) варили в России – на калининградском судостроительном заводе «Янтарь». Как заверили меня сами инициаторы проекта, по качеству к отечественной работе претензий нет, а вот по срокам... Впрочем, ровно та же претензия предъявляется и к польской стороне – по планам фирмы парусник уже пару лет как должен был крейсировать по Красному и Средиземному морям, на деле же первое его плавание ожидается лишь в начале зимы текущего года. Но не будем о неурядицах и вернемся к описанию «Бегущей по волнам».

Пост управления парусами





Каюты первого класса



Немаловажным для круизного судна (тем более, для такого «корабля мечты») является его внешний вид, поэтому довольно часто в списке создателей того или иного судна сразу после строчки «naval architect» (т. е. конструктор) идут строки «exterior design» и «interior design», указывающие на стилистов внешнего облика и интерьера соответственно. Примечательно, что из присланных на конкурс идей дизайна лучшими оказались работы отечественных дизайнеров и стилистов. В результате конкурсного отбора представленных идей наружного оформления окончательное «добро» было дано проекту в стиле «техно» нижегородского дизайнера Надежды Степченко. Разумеется, первоначальные эскизы дорабатывались в деталях, шаг за шагом приближаясь к окончательному варианту, но общие обводы верхней палубы, надстроек и деталей остались первоначальными. Надо отметить, что последующее «вписывание» дельных вещей и иных необходимых элементов наружной обстройки парусника в очертания необычного (и несколько эклектичного) внешнего облика, созданного Надеждой, потребовало от польских проектировщиков и строителей немало усилий. В итоге, однако, появился совершенно оригинальный силуэт судна – не узнать «Бегущую



по волнам» или перепутать ее с любым другим крупным парусником теперь абсолютно невозможно. Характерными особенностями парусника стали такие непривычные детали, как бушприт с решетчатой смотровой площадкой, сквозь которую можно любоваться водой, разрезаемой судном; округлые в плане надстройки; стремительные комингсы флайбриджа; хищно отогнутые назад марсовые площадки фок-мачты и воздухозаборники сложной формы.

Столь же оригинальным стал и интерьер жилых и общественных помещений, разработанный доцентом Московского государственного художественно-промышленного университета имени С.Г.Строганова Валентином Жуковым (он оформлял кают-

компанию и каюты первого класса, стиль которых, однако, различен). Каюты оформлены в классическом «морском» духе с добавлением бронзовых декоративных элементов (опять же, на морскую тему) в духе арт-деко, которые разбавляют строгую чопорность классической отделки из ткани и красного дерева. Эти помещения роскошны и заметно больше тех, что предлагаются на многих чартерных мегаяхтах: их площадь достигает 18 м². Комплектация кают оборудована тщательно продумана – помимо кондиционеров, аудио- и видеоаппаратуры здесь также предусмотрен выход в Интернет, кроме того, на дисплей «любопытства ради» можно вывести копию показаний приборов из ходовой рубки. Это немножко не в духе морских традиций (никто





не смеет подсматривать за ходовой вахтой!), но зато позволяет слегка приобщать гостей «Бегущей» к морскому делу. Помимо этого есть еще одна забавная «фишка» – через эти же мониторы можно наблюдать трансляцию, непрерывно ведущуюся с трех камер наружного наблюдения, установленных на мачте и в подводной части судна. Все пять кают первого класса располагаются в носовой овальной надстройке – своеобразном изолированном «острове», что гарантирует тишину и покой внутри.

Более скромные каюты находятся внизу. Любопытно, что их интерьеры создавали другие люди. Имея общие стилистические элементы с каютами первого класса (например, «средиземноморскую» мозаику на полу), они резко отличаются по цветовой гамме: вместо характерного для дорогих кают красного цвета отделки здесь доминирует более спокойный зеленый.

Кают-компания решена в редком для современных парусных судов ключе. Она несколько эклектична (что характерно для всего судна в целом): тиковый настил пола и краснодеревые панели стен резко контрастируют с алюминиевым подволоком, синими кругами столиков и синим кругом, выложенным в центре помещения. Проходящая сквозь кают-компанию мачта днем малозаметна, поскольку элегантно обвита канатом, а вот вечером, когда в кают-компанию включается разноцветная пульсирующая подсветка, она становится своего рода визуальным центром притяжения. Впрочем, в качестве современного «мультимедийного» помещения (в роли дискотеки, например) кают-компания сможет выступить более чем удачно: мощнейшая профессиональная аудиоаппаратура (не будем забывать, что сам инициатор проекта – большой спец в этом вопросе!) гарантируют

гостям динамичный и насыщенный вечер.

А что же днем? А днем гостям «Бегущей по волнам» может быть предложена масса развлечений, недоступных пассажирам крупных круизных лайнеров. Помимо банальной дискотеки, в которую превращается кают-компания, расположенного на открытом воздухе небольшого бара и маленького бассейна на шлюпочной палубе, им предлагается дайвинг, которым можно заняться в укронных бухтах, как и катанием на водных лыжах там же. Кроме этого, они смогут даже принять участие в управлении судном – на флайбридже над рулевой рубкой располагается верхний пост управления и небольшой гостевой кокпит. Под присмотром офицеров судна гости могут «порулить» и ощутить всю прелесть самостоятельного управления парусным судном либо показать и «силушку молодецкую» – кроме закруток на гидравлике обычных лебедок («Andersen 68ST») на палубе тоже хватает, есть к чему приложить крепкие мужские руки при избытке энергии. Смелчаки же могут попробовать подняться по выбленкам (самым натуральным!) на первый или второй (если хватит куража) марсы фок-мачты, чтобы полюбоваться оттуда открывающимся видом (а потом весь день ловить на себе восхищенные взгляды





дам). Экскурсия по самому судну (с посещением рулевой рубки, сияющего чистотой камбуза или плотно «упакованного» машинного отделения) тоже входит в программу круиза.

Подводя итог нашего посещения, постараюсь так выразить свои ощущения: совместное творчество «братьев-славян» (т. е. русских и поляков) оказалось очень интересным в инженерном и стилистическом планах и позволило разрешить сложности, казавшиеся непреодолимыми западным конструкторам. С чисто технической точки зре-

ния к «Бегущей», пожалуй, вряд ли можно серьезно придираться. Получилось совершенно оригинальное судно, сочетающее в себе качества как небольшой частной парусной яхты, так и полноценного прогулочного парусника, не имеющее даже близких аналогов на рынке круизных услуг и маршрутов. И в этом – его сила и одновременно же слабость. Несмотря на все усилия российской и польской сторон по удешевлению постройки (итоговая цифра, которую назвали поляки, и в самом деле удивительно низка), окупаемость судна, принимаю-

щего на борт всего 45 пассажиров, может оказаться довольно долгой. Особенно если учесть сравнительно демократичный подход (так обещается!) компании «88 Parsec» к ценообразованию. Впрочем, это уже вопросы экономики. А пока же...

Помощница Рубена Лилия Биляк (тоже парусная фамилия!) перерезает ленточку, ведущую на борт судна, и в воздух устремляются десятки белых шаров. Парусник поднимает флаг и готовится к выходу в море. Попутного ветра тебе, «Бегущая по волнам»!



Артур Гроховский. Фото автора



«Beneteau 34 Swift Trawler»: траулер с налетом гламура

ТЕСТ
КАТЕРА «ЯХТЫ»

В последнее время в моду все активнее входят прогулочные моторные лодки, которые по своему внешнему виду напоминают суда профессиональные. Началось все с «лобстерных» яхт, копировавших популярные на северо-востоке США промысловые лодки, затем появились подражания буксирам и траулерам. Основных причин тому две: во-первых, владельцам начинают надоедать ряды неотличимых друг от друга снарядообразных корпусов, заполнивших гавани за последние два десятилетия, во-вторых, в моду все активнее входит понятие «политкорректность», заставляющее хозяев фешенебельных судов придавать им облик «скромных тружеников голубых просторов», как написали бы в советское время.



очень искушенные в новомодных тенденциях коллеги даже поинтересовались у представителей «Beneteau», а точно ли эта лодка не позиционируется в качестве профессиональной?

Разумеется, нет. «Beneteau 34 ST» – это исключительно прогулочное судно, pleasure boat в терминах современного западного рынка, предназначенное для семейного отдыха. (Кстати, надо сразу отметить: несмотря на высокий борт с седловатостью, острые обводы и неплохую килеватость – иными словами, несмотря на все эти признаки мореходного судна, яхта «Beneteau 34 ST» не имеет сертификата океанского класса «А» и не должна использоваться в открытом море на значительном удалении от берега, но об этом чуть позже.) Внешне лодка порадует любого моряка аккуратными пропорциями и «морским» видом. Мы уже писали, что чем меньше судно, тем труднее стилистам придать ему гармоничный вид, поскольку при умень-

шении длины высоту надстройки уменьшать нельзя – она лимитируется антропометрическими требованиями. «Траулерный» стиль облегчил задачу художников, высокая надстройка на этом небольшом судне смотрится очень естественно. Мачта отнюдь не бутафорская – располо-

Основные данные моторной яхты «Beneteau 34 Swift Trawler»

Длина, м	11.14
Ширина, м	4.00
Осадка, м	0.90
Водоизмещение, т	7.47
Мощность двигателя, л.с.	«Cummins QSB 5.9», 425
Емкость цистерн, л: – топливной – пресной воды	800 320
Спальных мест	4+2
Скорость, уз: – максимальная – крейсерская	21 55
Конструктор	«Beneteau power»
Дизайн интерьера	M.Joubert & B. Nivelt

Пост управления:
удачная компоновка
всех приборов,
хорошая обзорность

Моду подхватили многие фирмы, включая массовых судостроителей. В частности, компания «Beneteau» выпустила целую линейку «псевдотраулеров», ориентируя ее на любителей активного отдыха и рыбной ловли в прибрежных водах. Одну из новинок этой серии – лодку «34 Swift Trawler», самое маленькое судно данного типа – нашему журналу было предложено испытать на «мерной миле».

Внешне суденышко напоминало аккуратно выполненную модельку рыболовного траулера с такими характерными элементами последнего, как высокий надводный борт со значительной седловатостью, развитая надстройка с мачтой и рабочей стрелой на ней. Стилизация под траулер была настолько точной и аккуратной, что некоторые не





Носовая лежанка



С-образный камбуз: удобен для работы даже на качке

Купальная платформа: раскладной трапик



Водительское место: сдвижная бортовая дверь



женная на ней грузовая стрела с лебедками позволяет поднять на флайбридж (теперь его уже правильнее будет именовать «шлюпочной палубой») небольшой тендер – грузоподъемность системы «мачта+стрела+лебедки» составляет 200 кг, что за глаза хватит для подъема наверх лодки любых разумных размеров вместе с мотором, топливом и дополнительным оборудованием (рекомендуемая фирмой длина тузика для наиболее удобного размещения наверху составляет 2.75 м). Минусы такие: тузик съедает значительную площадь флайбриджа, а мачта несколько ограничивает проходимость траулера по ВВП с низкими мостами (ее высота от КВЛ – 7.65 м, в сложенном состоянии – 3.62 м).

Салон «34 ST» спланирован нестандартно. Стереотипная

схема компоновки: водительское место справа, слева – место пассажира, между ними – спуск вниз, камбуз за водительской спиной – здесь полностью пересмотрена. Слева от водителя теперь находится камбуз – решение непривычное, но по здравом рассуждении я нашел в нем рациональное зерно, и даже не одно. Во-первых, в хорошую погоду пассажирское место внутри (впрочем, как и водительское) практически не используется – все находится на верхнем мостике. Во-вторых, на «34-й» у водителя не кресло, а диван, куда при необходимости пассажира можно и посадить – пусть поглазет вперед по курсу. В-третьих, расположенный в углу салона камбуз имеет С-образную, а не «прямую» форму – а я уже неоднократно подчеркивал, что являюсь сторонником именно такой конфигурации камбуза, она кажется мне гораздо более удобной, чем прямая (кстати, не могу не отметить, что вблизи мойки появилась маленькая прозрачная перегородочка, исключая забрызгивание обивки салонных кресел – льщу себе мыслью, что это решение есть, в том числе и результат моей с фирмой обширной переписки

по итогам прошлогодних тестов. Так что лично готов подтвердить: к замечаниям и пожеланиям компания относится крайне внимательно.) Камбуз, кстати говоря, даром, что маленький по площади, но оборудован отменно – помимо микроволновки здесь есть еще и посудомоечная машина. В-четвертых, перенос камбуза в нос значительно расширил ширину салона – танцевать здесь, пожалуй, все же не станешь, но воздуха добавилось существенно. В-пятых, салон логично и четко разделился на две функциональных зоны: впереди зона «служебная» (водитель и камбуз), в кормовой части – зона обеденная (диван, столик и кресла). Ну и, наконец, главная «фишка» такой планировки: «легким движением руки» диван превращается... в широкую полноценную двуспальную кровать! Тем самым к двум нижним каютам добавляются еще два спальных места, делая использование яхты более гибким. В итоге мне кажется, что подобная компоновка салона должна вскоре стать очень популярной на яхтах подобных размеров.

«Beneteau», как видим, продолжает находить все новые и новые решения в рамках своей нынешней фирменной политики, которую по-русски можно сформулировать примерно следующим образом: «Дать потребителю за каждый вложенный евро как можно больше на каждый фут длины судна». Конечно, подобный подход – результат определенных компромиссов: приходится, в частности, экономить на том, чего владелец лодки не видит (мы об этом уже говорили). Но такова выбранная верфью стратегия – идти за предпочтениями покупателей, а не навязывать им свои стандарты. Руководителям компании, в конце концов, видней – не зря же она по-прежнему сохраняет статус крупнейшего яхтостроителя мира.



Скорость, расход топлива и уровень шума

Об/мин	Скорость, уз	Расход топлива, л/ч	Дальность плавания, миль*	Уровень шума в салоне, дБ(А)
600	2.8	2.4	930	63
1000	5.5	4.9	900	67
1500	7.8	11.7	533	68
2000	9.5	26.9	283	73
2500	14.1	48.4	233	75
3000	19.6	75.7	215	77

* На основании замеренных данных

Условия проведения теста

Акватория	Средиземное море вблизи Марселя
Скорость ветра, м/с	5–6, порывами до 8–9
Волнение, баллы	2–3
Температура воздуха, °C	25
Температура воды, °C	12
Экипаж на борту, чел.	6
Загрузка водой и топливом, л	400



Салон, как и все внутренние помещения новых моделей «Beneteau» имеет обширную площадь белых, не закрытых деревом панелей подволока. Кому-то это покажется стильным, кому-то – скромным. Дело вкуса. Но отмечу особо понравившуюся мне деталь – очень изящное решение этого подволока, в котором мощные продольные балки жесткости, поддерживающие настил шлюпочной палубы, элегантно обыграны в качестве декоративных элементов, обла-

гораживая салон в целом. Еще одна приятная вещь – электроарматура салона и кают «34 ST» заметно выше по качеству, чем на опробованной ранее «Antares 30» («Кия» № 225).

Внутреннее водительское место не вызывает никаких претензий – удобный диван, отличный обзор, хорошо скомпонованный пульт управления (как и требуют сегодняшние взгляды на эргономику, постоянно в поле зрения водителя находятся два самых важных прибора – компас

и тахометр). Отмечу, что представленная на тест лодка была оборудована сразу двумя подруливающими устройствами – нечасто встречающаяся вещь на яхтах подобных размеров. Видимо, этого потребовало высокое аэродинамическое сопротивление судна в боковой проекции. Под тумбой водительского дивана находится холодильник. Под настилом салона (стол и кресла легко переносятся в кокпит) скрывается доступ к 6-литровому турбодизелю «Cummins» – надо отметить, что к правой стороне двигателя подобраться все же будет нелегко. Шумоизоляция салона выполнена просто великолепно для массовой яхты – всего 75 дБ(А) на крейсерском ходу 14 уз, это сравнимо с «Oyster 43 LD»! Жирный плюс фирме.

Внизу все просто: довольно тесная гостевая каюта (у меня есть серьезное подозрение, что при наличии на борту всего двух гостей ночевать они будут в более просторном салоне, а эта каюта будет использоваться для хранения вещей), вполне просторная хозяйская (телевизор, стереопроектор, кондиционер). Галльон с душем – просторный без каких-либо раздражающих компоновочных или стилистических решений. Удивила небольшая дверца, куда-то

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

ведущая из галльона – я сначала подумал, что за ней скрывается рундук или сушилка. Оказалось, там находится доступ ко всей бортовой электрике и электронике (проводка, предохранители, «мозги» от «Raymarine»). Если честно, то мне кажется, что подобному оборудованию не место рядом с душем (тем паче, что в том же отсеке располагается и разводка водяной системы). Под ступеньками трапа, ведущего из салона в кокпит, скрываются рукоятки включения системы пожаротушения в машинном отделении и коммутаторы аккумуляторов.

Кокпит сравнительно невелик и в целом не требует никаких особенных комментариев. Немножко удивило лишь отсут-

ствие хоть какого-то фиксатора дверцы кокпита в открытом состоянии: во время стоянки даже при небольшом волнении она раздражающе стучится о транцевую стенку.

Флайбридж хорош! Без установленного на нем тендера он просто огромен. В носовой части – место пилота и Г-образный мягкий диван вокруг небольшого столика с интегрированными подстаканниками. По-

жалуй, единственная серьезная претензия к планировке шлюпочной палубы следующая – прямо по самому центру ее проходит массивный бимс, образующий довольно высокую ступеньку. Белая на белом она абсолютно незаметна и я подозреваю, что об нее еще не раз споткнутся го-



сти этой яхты. Возможно, стоило бы этот бимс переместить ниже – лучше пусть он выпирает вниз из подволока, чем вверх – из палубного настила. Чего-то тут не додумали...

На ходу с шестью человеками на борту яхта вела в целом весьма неплохо. Острая скула и носовая палуба, нависающая над острой носовой частью, практически исключают забрызгиваемость при ходе против волны. Ход судна достаточно мягкий (с одной оговоркой, но об этом чуть ниже), несмотря на сравнительно небольшую килеватость на транце – играют свою роль очень острые носовые обводы. Управляемость яхты оставила следующие впечатления – руль потяжелее, чем на «Antares», а реакции лодки на действия шкипера более вялые, «размазанные», несмотря на небольшой скег, призванный повысить эффективность пера руля. От «истребительной» чувствительности «Antares 30» нет и следа, что вполне логично, учитывая совершенно иные архитектуру и позиционирование траулера. Характер реакции судна на действия рулевого немножко меняется с ростом скорости – после выхода судна на переходной режим оно становится несколько более чувствительным на руле. На крейсерской скорости (а это примерно 14-15 уз) управляемость яхты (без автопилота) несколько не напрягает рулевого излишней чувствительностью, так что дальние переходы должны быть приятными. Единственно, что обыгрывать волны так легко, как на «Antares 30», уже не получится.

И теперь я подхожу к весьма важному моменту. На ходу по волнам Средиземного моря мы с моим немецким коллегой сошлись в том, что на столь незначительном волнении судно рас-

качивается, пожалуй, излишне сильно по сравнению с другими яхтами подобного типоразмера. Вернувшись в Россию, я попытался прояснить эту ситуацию. Удачный совет дал наш постоянный автор Альберт Назаров – замерить период качки по сделанной на борту видеозаписи. Я так и поступил, после чего Альберт выдал примерное значение метацентрической высоты лодки с шестью человеками на борту – около 0.4 м. Что находится (с учетом погрешности) на нижней границе требований временных правил классификации и технических требований к прогулочным и иным судам, поднадзорным ГИМС РФ. Они введены в действие приказом Главного управления ГИМС № 42 от 28 июня 2001 г. Означенные правила в пункте 6.2.8.6.5 гласят следующее: «Начальная поперечная метацентрическая высота судна при всех вариантах нагрузки, за исключением судна порожнем должна быть не менее 0.5 м».

Конечно, наша оценка страдает определенными погрешностями. На всякий случай (чтобы напрямую сравнить «34 ST» с другими судами) я запросил у «Beneteau» данные о высоте ЦТ этой яхты. Полученный ответ гласил – высота составляет 1.49 м над ОЛ. Это все же до-

вольно много – большинство моторных яхт сравнимого размера имеют высоту ЦТ над ОЛ в пределах 1.20–1.35 м. (И надо отметить, что с тендером на флайбридже ЦТ еще немного уедет вверх.) Видимо, это плата за высокую надстройку и развитый флайбридж с мачтой, грузовой стрелой и лебедками.

Из сказанного выше не следует, впрочем, делать вывод, что «34 Swift Trawler» является небезопасной в эксплуатации яхтой. Все же эта лодка имеет полноценный европейский сертификат класса «В», что допускает ее эксплуатацию в открытом море с восемью человеками на борту. Скорее, эти ее особенности (выражающиеся в довольно размашистой качке со

сравнительно большими периодом и амплитудой) могут повлиять на самочувствие – планируя дальнюю прогулку, не стоит приглашать на ее борт гостей, в чьей стойкости к морской болезни вы не очень уверены.

Резюме

Стилистически очень интересный и вместительный «псевдотраулер» для тех, кто ценит не скорость, а простор и удобство на борту. Все возможные компромиссы решены фирмой именно в пользу последнего. ■



Компания «БотМаркет»
Официальный дилер
«BENETEAU»,
«NORDIC TUGS»
и «OCEA» в России.
тел.+7(495) 649-69-25,
факс +7(495) 649-69-35
info@boatmarket.ru,
www.boatmarket.ru

	Конструкция и внешний вид	Обитаемость и комфорт	Мореходные качества
	- Стильный внешний вид - Корпус с бальсовым наполнителем - Малый расход топлива	- Удобная планировка салона - Трансформируемый диван - Отличная шумоизоляция	- Хорошая управляемость на большой скорости - Мягкий ход на встречном волнении
	- Ограничение проходимости под мостами - Неудачное размещение электроники - Орехи сборки	- Тесная гостевая каюта - Поперечный бимс выступает из шлюпочной палубы - Отсутствие тикового настила в кокпите и на флайбридже	«Вялая» реакция на малых скоростях - Плавная качка со сравнительно большими периодом и амплитудой

*С точки зрения получения максимальной дальности хода яхту на глиссирование все же лучше не выводить.



«Стрелка-М Open»: проверенный «низ», новый «верх»

Со «Стрелкой-М» постоянные читатели «Кия» хорошо знакомы — отчет об испытаниях этой 5,1-метровой моторной лодки с «капотной» компоновкой, получившей достаточно высокую оценку редакционных испытателей, опубликован в № 221. Еще тогда мы обратили внимание, что конструкция лодки позволяет с легкостью менять ее верхнюю часть, высказав предположение, что «автомобильную» планировку с носовой декой можно без труда заменить на более привычную многим двухконсольную.

**Артем
Лисочкин**
Фото
Юрия Горбачевского



Долго ждать не пришлось — такая двухконсольная версия, получившая приставку «Open» в названии, появилась уже в нынешнем сезоне. Напомним, что выпускает эти лодки предприятие «СПЭВ» («Санкт-Петербургская экспериментальная верфь»), которая относительно недавно вышла на рынок в качестве самостоятельного игрока, хотя существует с 1989 г. и до недавних пор в основном выполняла заказы сторонних верфей, занимающихся сборкой лодок из готовых деталей.

На любой вкус

Как и ее предшественница — 4,8-метровая «Стрелка» — «Стрелка-М», несомненно, относится к бюджетной категории, несмотря на свою достаточно богатую стандартную комплектацию. «Бюджетность» ее проявляется скорее в минимизации производственных затрат, позволяющей на основе одного и того же корпуса без лишних финансовых вложений построить целый модельный ряд с различными компоновками.

«Стрелка-М Open» — типич-

Основные данные мотолодки «Стрелка-М Open»

Длина, м	5.1
Ширина, м	2.15
Высота борта на миделе, м	0.96
Осадка, м	0.25
Килеватость, град.:	
– на транце	17
– на миделе	21
Сухой вес, кг	360
Емкость топлив. бака, л	74
Высота транца, м	0.51
Мощность ПМ, л.с.:	
– на тестовой лодке	90
– максимальная	90
– рекомендуемая	60
Пассажировместим., чел.	6
Грузоподъемность, кг	600
Цена, руб.	246 000

ная двухконсолька с расположением консолей на миделе. Водитель и пассажир слева располагаются в отдельных поворотных и регулирующих мягких креслах, за которыми находится трехместный кормовой диван, он же рундук. Как и на большинстве лодок подобного класса, рундук представляет собой часть трюмного пространства, в котором установлена электропомпа, но при нормальной эксплуатации вода сюда попадать не должна — лодка оборудована самоотливным кокпитом с двумя шпигатами достаточно большого сечения. Надо сказать, что пайол расположен довольно высоко над ватерлинией, и обратное поступление воды через шпигаты наблюдается только при значительной кормовой нагрузке — когда, например, на кормовом диване оказываются четверо пассажиров.

Чтобы полностью распахнуть крышки носового и кормового рундуков, лучше предварительно отстегнуть укрепленные на кнопках мягкие подушки, не позволяющие им распахиваться во всю ширь. Кстати, хотя носовой рундук показался нам не очень большим, в него легко поместился большой рюкзак, который мы обычно используем в качестве «мерной поклажи» при испытаниях. Небольшие рундуки предусмотрены и в плоских «стройных» консолях — в левый, больший по объему, помещается три спасательных жилета.

Между шпигатами на вертикальной переборке кормового рундука расположена заливная горловина встроенного 74-литрового бензобака — стандартной пластмассовой емкости зарубежного производства. В случае необходимости ремонта или замены подобрать к баку довольно просто — необходимо лишь, открутив несколько саморезов, «распечатать» люк в полу, а после его установки на место не забыть уложить по его периме-

тру герметик. Заправлять лодку, не выходя из кокпита, удобно и у гражданской береговой бензоколонки, и из канистры при помощи стандартной прямой воронки. Если при этом в кокпит попадет малая толика бензина — не беда, отливные шпигаты расположены как раз по соседству (небольшое загрязнение забортной воды топливом все же меньшее зло, чем пожароопасная обстановка на борту).

Практически плоские вертикальные консоли, как уже отмечалось, отличаются заметной «стройностью», что позволяет

выиграть в обитаемом пространстве на этой компактной лодке, а дизайн их достаточно прост. Приборы, в частности, располагаются на полукруглой выступающей вверх панели и частично перекрываются ободом штурвала при нормальном сидячем положении водителя. Не совсем удачно выбрано место для электророзетки прикуривателя — вставив в нее штекер питания видеокамеры, мы стали регулярно задевать за него пальцами при повороте штурвала. В общем, над эргономикой можно было поработать и повдумчивей.

Понравилось, что специалисты фирмы вняли замечаниям с предыдущего теста и снабдили левую полуконсоль запирающимся бардачком для мелочевки, снабженным парой складных держателей-подстаканников. Для установки навигации имеется небольшая площадка слева от приборной панели, на которой разместились multifunctional «Garmin» со средним размером экрана. Перед пассажиром нашлось место и для «музыки», упрятанной в водонепроницаемый бокс.

На внутренних стенках кокпита в районе кресел имеются достаточно глубокие ниши, которые вместе с прозрачными перегородками образуют жесткие «карманы» для хранения мелких вещей. Поскольку перегородки





Результаты испытаний мотолодки «Стрелка-М Ореп»

(нагрузка — 1 чел. плюс 35 л топлива, ходовой тент убран, ГИМ — четырехтактный «Suzuki DF90», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 13 1/2 и шагом 21 дюйм, скорость ветра — 4–5 м/с, высота волны — 0.15–0.25 м, темп. воздуха — 32°C, темп. воды — 25°C, место испытаний — исток р. Нева и Ладожское озеро, г. Шлиссельбург Ленинградской обл.)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
600	3.0 (5.6)
1000	4.6 (8.5)
1500	6.1 (11.3)
2000	7.1 (13.1)
2500	10.8 (19.9)
3000	16.3 (30.2)
3500	20.5 (38.0)
4000	25.0 (46.3)
4500	28.8 (53.2)
5000	31.6 (58.5)
5500	35.9 (66.5)
6000	39.6 (73.2)

Результаты испытаний мотолодки «Стрелка-М Ореп» с нагрузкой 1–4 чел.

Нагрузка, чел.	Скорость, уз (км/ч)
1	39.6 (73.2)
2	38.7 (71.6)
3	37.5 (69.4)
4	34.4 (63.6)

доходят лишь до их середины по высоте, сверху хотелось бы видеть дополнительные проушины для крепления страховочных ремней — например, резиновых лент или эластичных шнуров с крючками на концах.

В общем двухобъемном кокпите довольно просторно, а проход между консолями не вызовет проблем даже у толстяков. В носовом кокпите имеется только одно сиденье — оно же передний рундук, так что свободной площади при в общем-то ограниченных габаритах лодки вполне достаточно, а возможность подняться к борту вплотную наверняка оценят рыболовы.

Подушки сидений, естественно, съемные — во-первых, отстегивать их кнопочные соединения необходимо, чтобы полностью открыть крышки рундуков (как, впрочем, и на подавляющем числе судов аналогичного или более высокого класса), а также чтобы не уделывать двухцветный винил рыбьей чешуей и прочими отходами рыбной ловли.

Общее качество изготовления стеклопластиковых деталей

и сборки на высоте — по крайней мере, даже при внимательном осмотре откровенных огрехов мы не выявили. Кстати, нам показалось, что глянцевая поверхность гелкоута на «Ореп» ближе к «зеркалу», чем на испытанной в свое время капотной «Стрелке-М», поверхности которой были несколько матовыми. Достаточно аккуратно выглядят и дельные вещи — в частности, стальные релинги. Что в носу, что в корме они невысоки и скорее играют роль поручней, за которые пассажиры могут держаться на ходу. Эта же функция возложена и на окантовку ветрового стекла — разработчики предпочли практически беспроигрышный вариант оформления ветровых стекол, позволяющий использовать относительно недорогой поликарбонат, укрепленный на мощных стальных трубах.

Следует отметить, что, несмотря на свою «бюджетность», лодка, как и ее предшественница, обладает всем необходимым в стандартной комплектации — в частности, в общий список базового оборудования входит и вы-

сокий ходовой тент со съёмными боковинами.

По волне и в штиль

К сожалению, погода и акватория во время проведения теста не столь часто балуют нас разнообразием условий, позволяющих в полной мере оценить не только ходовые, но и мореходные качества лодки. В качестве «волногенератора» обычно приходится использовать судно сопровождения, с которого ведется фото- и видеосъемка. На сей раз нам повезло, поскольку в его качестве был предоставлен 7-метровый «Trophy» со стационарным мотором, разводящий в переходном режиме волну более метра.

Здесь «Ореп» показала себя молодцом — на скоростях порядка 30–35 км/ч водяные валы преодолевались мягко, а с полного хода можно было совершать эффектные прыжки с полным вылетом в воздух и мягким же приводнением.

Напомним, что «Стрелка-М Ореп», как и ее прототип с «автомобильной» компоновкой, отличается дельтавидным корпусом с «кручеными» обводами переменной килеватости (17° на транце и 21° на миделе) с двумя парами нешироких продольных реданов-брызгоотбойников, ориентированных ближе к ватерлиниям. По идее, такой корпус должен отличаться изначальной носовой центровкой и быть излишне «вертким». Но, как выяснилось еще при испытаниях капотной «Стрелки-М» с ее нагруженной носовой частью, лодка отличается даже некоторой недостаточной поворачиваемостью, вовсе не пытаясь развернуться вокруг собственного носа, а на ходу не требует тонкой настройки триммером.

Консольная «Ореп» с более кормовой центровкой (водитель и пассажир располагаются здесь ближе к миделю) вела себя практически так же. Перенос веса к корме ничуть не сказался

и на выходе на глиссирование, который остался очень легким и не сопровождается большим дифферентом. Отметим и очень небольшую минимальную скорость глиссирования, обычно свойственную лишь плоскодонкам — порядка 23–24 км/ч. Кроме того, еще во время испытаний прототипа мы обратили внимание, что лодка «любит» нагрузку — при паспортной пассажироместности 5 чел. мы в свое время загрузили семерых, и «Стрелка-М» благополучно вытащила этот экипаж на глиссирование, причем зависимость скорости от нагрузки получилась чрезвычайно ровной.

На сей раз у нас просто не оказалось в распоряжении столько народу, так что пришлось ограничиться экипажем в 4 чел., однако и сделанные замеры позволяют сделать вывод, что корпус полностью сохранил свою способность легко управляться с нагрузкой.

В отличие от «Стрелки-М», которую мы испытывали с «восьмидесяткой», на транце «Ореп» был установлен 90-сильный мотор — максимально разрешенной мощности. Если проанализировать результаты испытаний, легко сделать вывод, что на лодке вполне будет уместен и движок мощностью 60 л.с., который фирма-изготовитель, собственно, и рекомендует.

В повороте с полного хода лодка вначале немного проскальзывает кормой, как автомобиль в управляемом заносе, но, едва лишь «зацепившись» за воду, начинает кивать носом и разворачиваться дискретно. Надо сказать, что дельфинирование способно проявиться и при движении по прямой — если излишне откинуть мотор. Впрочем, это происходит уже тогда, когда использование триммера практически не добавляет скорости.

При традиционной для наших испытаний «раскрутке» с места

на полном газу лодка удерживается лишь в пределах 1/2–2/3 окружности, после чего начинает выкатываться за ее пределы, распрямляя траекторию, поэтому при маневрировании в узкостях прибегать к включению заднего хода приходится чаще, чем хотелось бы.

Напоследок мы покатались на водных лыжах и на надувной «ватрушке». Здесь у «Стрелки-М» (по крайней мере, с 90-сильным мотором) более чем значительный запас тяги — свалить лодку в переходный режим не удавалось никакими усилиями.



	— привлекательный внешний вид — малая чувствительность к нагрузке — спокойное и предсказуемое поведение на воде — богатая стандартная комплектация
	— склонность к дельфинированию при откинутом моторе и в поворотах — тесноватый кормовой багажник — приборы, перекрываемые штурвалом

Резюме

Относительно компактная лодка, оборудованная, тем не менее, всем необходимым — от мягких подушек сидений до ходового тента. «Любит» нагрузку (даже превышающую паспортную), позволяет обеспечить экономичный режим глиссирования на скоростях чуть выше 20 км/ч. Благодаря открытой двухконсольной компоновке со свободным проходом из носа в корму годится не только для прогулок и развлечения, но и для рыбалки. ■

Мотолодка «Стрелка-М Ореп» предоставлена для испытаний ООО «СПЭВ»: Санкт-Петербург, Химический пер., 18, тел. (812) 252-6815, (921) 940-8308, факс (812) 252-0739, spev_spb@mail.ru, www.spev.spb.ru





Формула «Mover»: на ПМВ в СМУ

ТЕСТ
КАТЕРА «ЯХТЫ»

Авиаторы обожают всякие аббревиатуры и способны часами поддерживать увлекательные беседы, пользуясь одними лишь непонятными для непосвященных сокращениями. Специально для тех, кто никогда не поднимался в небо за штурвалом самолета: «ПМВ» означает «предельно малая высота», а «СМУ» — «сложные метеорологические условия».

**Артем
Лисочкин**
Фото
Павла Мякишева

Едва взглянув на экспериментальный образец этого аппарата (дело было еще в прошлом году глубокой осенью), мы сразу заподозрили, что проектировал его авиаконструктор. Так и оказалось. Впрочем, создателя семейства «Mover», авиационного инженера Николая Алексеева, это обстоятельство ничуть не смущает — по его мнению, у аэродинамики и гидродинамики достаточно много общего. С момента нашего первого знакомства компания «Морские технологии» успела основательно доработать первоначальный 4-метровый экземпляр и нынешним летом пригласила нас протестировать первый серийный образец новинки, чуть более

крупный и получившей название «Mover-4.5».

Лодка-капсула

Честно говоря, называть «Mover» просто лодкой как-то не поворачивается язык. При своих более чем скромных размерах впечатление эта машина производит, несомненно, сильное и волей-неволей притягивает взгляд. Что это? Реактивный истребитель? Экраноплан? Некая гоночная «формула»?

При внимательном ее рассмотрении на берегу нас тоже ждали сюрпризы. Ниже привальника здесь скрывается не банальное «глубокое V», как мы ожидали, а хитроумный тримаран с «острыми

бортовыми спонсонами, ножеобразность которых лишь слегка смягчена узенькими гидролыжами, и центральным корпусом значительного относительного удлинения с острым форштевнем. Сразу вспомнились статьи из родного журнала, посвященные волнопронзающим корпусам. Конструктор подтвердил, что именно на такой принцип преодоления волны он и рассчитывал, и не зря увенчивающая все это хозяйство надстройка снабжена самолетного типа герметичным «фонарем» — пусть особо крупные волны прокатываются поверху, внутри все равно будет тепло и сухо.

Термин «кокпит» употребля-

Основные данные мотолодки «Mover-4.5»*

Длина, м: – корпуса – габаритная	4.5 (4.0) 4.55 (4.05)
Ширина, м	1.95 (1.9)
Высота борта на миделе, м	1.25 (1.2)
Сухой вес, кг	380 (350)
Емкость топлив. бака, л:	80–120 (105)
Высота подволока каюты, м: – от пайола – от сидений	1.4 (1.3) 97 (87)
Длина каюты, м	3.25 (2.75)
Высота транца, мм	508
Мощность ПМ, л.с.: – на тест. лодке – максимальная – рекомендуемая	115 (60) 115 (90) 90 (70)
Пассажиро- вместим., чел.	4
Кол-во спальных мест	2
Грузоподъем., кг	320
Цена, руб.	От 699 000 (от 600 000)

* В скобках – отличающиеся
данные прототипа «Mover-4»

ется и в авиации, и на «Mover» он тоже скорее самолетный. Кресло водителя установлено в ДП в сужающемся к носу пространстве и больше напоминает рабочее место летчика-истребителя. Первый раз усевшись за руль и закрыв обтекаемый колпак, я сразу вспомнил, как в авиамузее в Монино дедушки-смотрители разрешили мне залезть в кабину «МиГ-3» времен Великой Отечественной. «И как тут люди воевали? — подумалось мне тогда. — Ведь ни черта же отсюда не видно!»

Действительно, с обзорностью дело труба, особенно у экспериментального 4-метрового образца. Фонарь здесь в общем и целом непрозрачный и снабжен довольно маленькими иллюминаторами, отчего более-менее можно разглядеть лишь «дорогу» прямо по курсу; «проветриться» на ходу не выйдет — колпак можно либо полностью закрыть, либо полностью же откинуть вверх на газонаполненных стойках.

У первого серийного «Mover» схема остекления несколько иная — вместо откидного фонаря имеется стационарно закрепленное панорамное ветровое стекло, а для доступа в кокпит служит люк с непрозрачной крышкой. К сожалению, на момент проведения редакционных испытаний создатели аппарата проблему с ветровым стеклом так и не решили — несколько заказанных на стороне образцов из триплекса (расчитанные в том числе и на установку стеклоочистителя) были изготовлены не в размер, а стекло из поликарбоната, которое пришлось в итоге поставить, безбожно искажало «картинку» подобно линзе. Но обзорность здесь все равно несколько лучше, хотя боковой все же недостает (в дальнейшем на бортах «кабины» планируется установить несколько иллюминаторов, на месте которых пока

что красовались лишь накрашенные черной краской овалы).

Однако вернемся от самолетных ассоциаций к лодочным, ведь «Mover» — это все-таки лодка, пусть и не совсем обычная. Причем при своих 4.5 м длины — лодка каютная.

Видели ли вы когда-нибудь посудину таких размеров с парой стационарных спальных мест? Между тем, они оборудованы даже на самом первом 4-метровом экземпляре. А на серийном образце за счет несколько большей длины удалось выделить даже крошечный открытый кормовой кокпит габаритами 0.92×1.33 м с мягкими сиденьями по бортам, откуда в каюту-кабину ведет прозрачная распашная дверь. Увы, в открытом положении она никак не фиксируется (досадный «косяк», который нам пообещали исправить) и на ходу, когда хочешь проветрить интерьер, хлопает туда-сюда.

А с проветриванием тоже имеется некоторая проблема. Конструктор предусмотрел несколько воздушных дефлекторов, долженствующих обеспечить воздухообмен (прежде всего на скорости) и при этом не пропускающих воду при «пронзании» волны, но эффективность их явно недостаточна. Испытания проходили при температуре воздуха 36°C, и пребывание в наглухо закупоренной кабине не доставляло особой радости.

На экспериментальном образце, снабженном даже стилизованным под самолетную турбину воздухозаборником, несколько спасал ситуацию электрический вентилятор, направленный прямо на водителя. На серийном экземпляре такая опция отсутствовала, поэтому я предпочитал держать входной люк и заднюю дверь открытыми. Есть мнение, что крышка люка, полностью откинута назад, начинает работать как антикрыло, но подаче воздуха внутрь, тем не менее, способствует мало. Вот





Результаты испытаний мотолодки «Mover 4.5»

(нагрузка — 1 чел. плюс 40 л топлива, ПМ — двухтактный «Mercury Optimax 115», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 12 1/2 и шагом 23 дюйма, скорость ветра — 1–2 м/с, высота волны — 0.0–0.1 м, темп. воздуха — 36°C, темп. воды — 24°C, место испытаний — Белоярское водохранилище, г. Заречный Свердловской обл.)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
650	2.2 (4.1)
1000	4.4 (8.1)
1500	5.8 (10.8)
2000	6.4 (11.9)
2500	14.8 (27.3)
3000	20.8 (38.5)
3500	23.4 (43.2)
4000	27.1 (50.2)
4500	29.9 (55.4)
5000	34.8 (64.4)*

* До появления интенсивной бортовой раскочки; с бортовой раскочкой достигнута максимальная скорость 78.1 км/ч.

если бы предусмотреть ее полуоткрытое положение, при котором остается щель сантиметров в десять, тогда она, подобно автомобильному потолочному люку, стала бы вполне полноценным воздухозаборником и вентилятором. Конструктор и над этим предложением пообещал подумать.

Если не обращать внимание на плохую обзорность и жару, рабочее место водителя сконструировано достаточно грамотно, хотя и «по-самолетному». Приборы и переключатели охватывают водителя подковой, поэтому все на виду и под рукой. Предусмотрено и место для встроенной «навигации» с экранами среднего размера. Кресло показалось поначалу низковатым, но позже выяснилось, что его можно приподнять на трубчатом «пьедестале» — правда, места над головой при этом практически не остается.

Несмотря на необычные обводы с «острыми» боковыми спонсонами, «Mover» отличается неплохой статической устойчивостью — перемещаться по бортовым потопчицам с нескользящим покрытием можно без опаски не только в одиночку. Кстати, хотя сами мы этого не проверяли (пожалели мотор), но, по словам создателей лодки, она является самовосстанавливающейся — самостоятельно встает на ровный

киль после полного переворота (естественно, с закрытым на защелки фонарем). Непотопляемость с полным паспортным экипажем обеспечивается «задувкой» вспенивающимся полиуретаном, причем в ходе экспериментов с различными его марками специалисты компании выбрали его разновидность с закрытыми порами, абсолютно не впитывающую воду (для этого предварительно замоченные в воде образцы подвергались контрольному взвешиванию).

Увы, но кое-какие технологические моменты фирма пока что не отработала — в частности, на первом серийном образце по невыясненным причинам отклеился мягкий привальный брус.

На предельно малой высоте

Из-за самолетной посадки водителя на ходу за рулем, особенно в штиль, не оставляет ощущение полета — пусть и на ПМВ (как говорится в известном анекдоте, «низенько-низенько»). Единственно, смотреть приходится в основном вперед.

На первый серийный образец — исключительно с испытательскими целями — установили заведомо более мощный мотор, чем планируется рекомендовать для «Mover-4.5»: 115 вместо 90 л.с. И, в принципе, правильно сделали, поскольку повышенная мощность позволила ясно выя-

вить основную проблему, с которой приходится сталкиваться на этой лодке на высокой скорости.

С поджатым мотором «Mover» стартует практически без кормового дифферента (что, в общем-то, неудивительно, учитывая его изначальную центровку при носовом расположении водителя) и легко перескакивает рубеж в 60 км/ч. Но стоит нажимать на кнопку «Up», приподнимая мотор, как сразу начинаются сложности. При определенном угле откидки лодку словно прищипывают — ускорение вновь вдавливают водителя в спинку сиденья, мотор начинает «дышать полной грудью», но буквально через пару секунд, после достижения примерно 65–67 км/ч, начинается интенсивная бортовая раскочка.

Со стороны хорошо видно, почему это происходит: когда лодка преодолевает эту скоростную отметку, оба бортовых спонсона на некоторое время полностью выходят из воды. (Кстати,



есть предположение, что в этом режиме наряду с гидродинамикой начинает работать и аэродинамика — не исключено, что в «мостах» между спонсонами на быстром ходу образуется воздушная подушка, способствующая выталкиванию корпуса вверх). Далее вполне естественным образом лодка, оказавшись в положении неустойчивого равновесия на узком центральном корпусе, кренится, окуная в воду один из спонсонов, который отталкивается от нее гидролыжей и переваливает корпус на другой бок, где все повторяется по новой. Лишь ценой пугающей «болтанки» (опять авиационный термин!) «Mover-4.5» удалось разогнать до 78.1 км/ч — именно эта цифра осталась в памяти навигатора как максимальная (уследить за мотающимся перед глазами экраном GPS в этой ситуации было довольно непросто).

Надо сказать, что самый первый экспериментальный 4-метровый образец с 60-сильным мотором и 15-дюймовым винтом мы разогнали до 54.3 км/ч, причем «переставки» даже с откинутым мотором практически не давали о себе знать.

Для Николая Алексеева (кстати, успевшего лично опробовать новинку всего лишь за день до испытателей «КиЯ») подобное поведение новостью не стало. Появилось и решение, как устранить возникшую проблему — по мнению конструктора, гидролыжи боковых спонсонов следует опустить ниже. Уже придуман способ, как осуществить это на практике — причем малой кровью, ведь матрица уже готова. Грубо говоря, Николай планирует надеть на них стеклопластиковые «башмаки», заглубляющие бортовые гидролыжи. Причем попутно можно внедрить и элегантное дизайнерское решение, использовав при изготовлении этих накладок гелькоут иного по сравнению с корпусом цвета.

В крутых поворотах, подобно скутеру «Формулы-1», «Mover» держится «блинчиком», практически без крена, но при этом стоит, словно на рельсах. Несмотря на развитую боковую поддержку кресла, держаться за штурвал приходится покрепче.

Увы, но в день испытаний, помимо жары, на водохранилище царил практически полный штиль, поэтому для оценки

	— оригинальный дизайн — уверенное поведение в поворотах и на волне — наличие спальных мест при длине менее 5 м
	— плохой обзор и недостаточная вентиляция — бортовая раскачка на высокой скорости — ряд технологических огрехов

мореходных качеств мы традиционно воспользовались кильватерной волной от лодки сопровождения. Пусть условия и были не совсем корректными, но обе лодки полностью подтвердили свои волнопронзающие качества, попросту прорезая волну и не делая ни малейших попыток подпрыгнуть. Хотя, конечно, интересно было бы попробовать их на волне высотой более метра, когда по замыслу конструктора волну должен пронзать весь корпус целиком.

Резюме

Лодка, которая берет в первую очередь своей необычностью. Понятно, что мы имели дело с «сырым», практически необкатанным экземпляром, но думается, что многие простили бы ей даже самые серьезные из выявленных недостатков — лишь бы оказаться в центре всеобщего внимания, которое владельцу этого необычного аппарата, несомненно, обеспечено. ■

ТЕСТ
КАТЕРА «ЯХТЫ»

Мотолодки «Mover-4» и «Mover-4.5» предоставлены для испытаний ООО «Морские технологии»: 624250, Свердловская обл., г. Заречный, ул. Восточная, Бизнес-инкубатор, оф. 19, тел./факс (34377) 7-13-67, (912) 220-2294 info@marine-technics.ru, www.marine-technics.ru

Комментарий фирмы-производителя:

По результатам испытаний «КиЯ» в конструкцию лодки уже внесен ряд изменений. В частности, бортовые спонсоны снабжены пластиковыми наделками, которые полностью устранили бортовую раскачку на полном ходу. Кроме того, «фонарь» дополнен дополнительными бортовыми иллюминаторами, а его крышка снабжена фиксатором, позволяющим приоткрывать ее, не откидывая полностью, что обеспечивает лучшую вентиляцию в жаркую погоду.



«King Fisher 650»:

семейные черты

ТЕСТ
КАТЕРА «ЯХТЫ»

С отечественной маркой «King Fisher» мы впервые познакомили читателей в № 227, где опубликован отчет об испытаниях модели «560». Сегодня на редакционной «мерной миле» — более крупный «King Fisher 650». Те, кто помнит предыдущий отчет, наверняка обнаружат во внешности обеих мотолодок узнаваемые семейные черты — прежде всего это касается характерной полурубки с крышей-«кепочкой». И хотя облик «650-го» стал более уравновешенным и классическим, сразу становится ясно, что чертила силуэты лодок одна и та же рука.

Артем Лисочкин

Фото
Кирилла Макелло и
Александра Фрумкина

Напомним, что, несмотря на «заграничное» название бренда, выпускает эти лодки Октябрьский механический завод, расположенный на берегу Невы в Санкт-Петербурге. Это предприятие имеет огромный опыт работы с металлом, уходящий своими корнями еще в советские времена, но малым судостроением занимается относительно недавно. Помимо готовых лодок завод готов выпускать также наборы раскроенных деталей, собирающихся буквально по прин-

ципу детского «конструктора», и занимается поисками партнера, который взял бы на себя сварочные операции. В ближайших планах завода — запуск в производство 7.5-метрового каютного катера «KF-750», а также водоизмещающего каютного катера.

Оперативный простор

Вообще-то «kingfisher» переводится с английского как «зимородок», но в названии лодки, несомненно, ключевое слово «fisher», т.е. рыболов. Основным требованием, которое предъяв-

ляют рыболовы к специализированным лодкам — это простор на борту. В принципе, им отличался и «560-й». Дополнительные метр длины и 20 см ширины упростили выполнение этого требования, но дело не только в увеличившихся габаритных размерах — необходимый оперативный простор достигается и за счет оригинальной трансформируемой компоновки кокпита. Продольные побортные сиденья в его кормовой части сделаны откидными, благодаря чему он превращается в широкую, ничем

Основные данные мотолодки «King Fisher 650»

Длина, м:	6.5
Ширина, м	2.4
Высота борта на миделе, м	0.85
Осадка, м	0.4
Килеватость на транце, град.	16
Сухой вес, кг	850
Емкость топливного бака, л	300
Высота транца, м	0.51
Рекомендуемая мощность ПМ, л.с.	150
Пассажировмест., чел.	6
Кол-во спальных мест	2
Цена, тыс. руб.	494.5

не загроможденную рабочую площадку.

У транца появился камбузный блок с мойкой и одноконфорочной газовой плиткой, вертикальная передняя крышка которого, откинута наверх, становится столиком, удобно располагающимся между поднятыми бортовыми «лавками». Поднятая верхняя крышка блока заодно выполняет роль теплового экрана, предохраняющего от жара плитки кормовой полотно тента. Единственно, что нам не понравилось — это отсутствие отдельного герметичного отсека со «сливным» патрубком для установки газового баллона, наличия которого требуют правила пожарной безопасности. Кроме того, мойка-рукомойник подает в кран заборную воду, и такое конструкторское решение удачным не назовешь, учитывая высокую загрязненность наших вод — явно необходим отдельный водяной танк хотя бы литров на двадцать–тридцать.

Под носовой декой и полурубкой появились два спальных места, хотя длина их находится практически на нижнем пределе с точки зрения эргономики — приблизительно 180 см. «Каюта», за исключением мягких диванных подушек, никак не отделана, а из подволока в районе потопчины далеко торчат концы винтов, которыми крепится релинг (эти концы можно было бы, по крайней мере, сделать покороче и прикрыть мягкими колпачками). Не понравилось также, что все изначальные «потроха» приборной панели также ничем не прикрыты — паутина из многочисленных проводов интерьер отнюдь не украшает, а кроме того, есть риск, неловко повернувшись, случайно разединить какой-нибудь важный контакт. Здесь явно не помешал бы легкосъемный декоративно-защитный кожух — например, пластмассовый.

При росте 174 см в кормовой

части каюты можно сидеть, не задевая за подволок головой, даже несмотря на наличие коробчатого бимса.

Особого внимания заслуживают количество и объем сухих рундуков. Во-первых, они расположены в V-образном носовом диване. Во-вторых, на объемистых «кубиках» установлены мягкие кресла водителя и «штурмана». И, наконец, в-третьих, аналогичные «кубики» с мягкими одноместными подушками расположены сразу за ними (в правом установлен аккумулятор, но при этом остается еще уйма свободного пространства). Справа же, в рундуке под водительским креслом обнаружился топливный обогреватель «Webasto», и, что немаловажно, отдельный воздуховод ведет от него к дефлектору перед ветровым стеклом напротив водителя.

На мягких подушках можно усадить куда более многочисленный экипаж, нежели определено инструкцией (6 чел.). Носовые кресла, в принципе, довольно удобны, но выявилось и одно серьезное «но». Обивка мягких подушек собственно сидений крепится при помощи пары кнопок, и нас сразу насторожило, что на предоставленной на тест лодке они оказались расстегнутыми. Приложив немалые усилия, проминая мягкий губчатый

наполнитель, мы их все же застегнули, но вскоре они расстегнулись опять, отчего «шкурка» постоянно съезжала с подушки. В общем, здесь был бы уместнее какой-нибудь другой вариант стяжки — например, при помощи шнуровки.

В свое время мы упрекали создателей предыдущей «560-й» модели в том, что при нормальном сидячем положении водителя верхняя окантовка ветрового стекла приходится аккурат на линию горизонта и вообще перекрывает обстановку по курсу.

На «650-м» применено практически то же дизайнерское решение — ветровое стекло «надставлено» прозрачной секцией тента, крепящейся к жесткой выступающей вперед крыше, однако с обзорностью на сей раз все в порядке. (В дальнейшем фирма планирует увеличить высоту жесткого стекла до самого металлического «козырька», полностью избавившись от дополнительной поперечины, но



Результаты испытаний мотолодки «King Fisher 650»

(нагрузка — 1 чел. плюс 40 л топлива, ходовой тент установлен, ПМ — четырехтактный «Suzuki DF140», ГВ — алюминиевый трехлопастной диаметром 14 и шагом 19 дюймов, скорость ветра — 1–3 м/с, высота волны — 0.1–0.2 м, темп. воздуха — 14°C, темп. воды — 9°C, место испытаний — р. Большая Нева, Санкт-Петербург)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)
600	2.6 (4.8)
1000	4.2 (7.7)
1500	5.2 (9.6)
2000	6.2 (11.4)
2500	7.2 (13.4)
3000	9.4 (17.3)
3500	13.8 (25.5)
4000	17.7 (32.7)
4500	22.4 (41.5)
5000	25.4 (47.0)
5500	28.7 (53.1)
6000	31.3 (57.9)
6300	32.8 (60.7)



ТЕСТ
КАТЕРА «ЯХТЫ»

такое решение представляется нам несколько спорным — хотя бы потому, что без «дворников» будет не обойтись, да и дополнительный обдув, который сейчас можно обеспечить за счет снятия мягкой прозрачной секции тента, в жаркую погоду не помешает).

Высокий тент, под которым можно без проблем выпрямиться во весь рост даже баскетболисту, не отнесешь к числу быстроразъемных, однако кормовой и боковые прозрачные пологи можно скатать и закрепить наверху. Как выяснилось, скатывать прозрачный пластик лучше всего вдвоем, поскольку пологи отличаются довольно значительной шириной.

Проход на носовую деку к объемистому форпику, якорю и проволоочным держателям для кранцев достаточно удобен — потопчина широка, релинги и поручни установлены в нужных местах, да и лодка не отличается валкостью. В корме имеется до-

вольно широкая купальная платформа, удобная и при вываживании рыбы. В транце прямо на нее выходят два отливных шпигата, расположенных по нижним углам транца, т.е. кокпит здесь самоотливной. Правда, если порезче дать газу на заднем ходу даже при минимальной нагрузке, внутрь лодки попадает где-то с ведро воды, просачивающейся через шпигаты с низенькой купальной платформы. Впрочем, на стоянке или на переднем ходу она быстро сливается обратно. Пайол из рифленого блестящего алюминия — сплошной, абсолютно плоский и никаких «ступенек» не имеет.

В кормовой части представленной на тест лодки было установлено восемь держателей для удильщ — два на потопчинах и три на транце. Здесь же, на одной из выступающих за транец площадок, установлен транец для вспомогательного моторчика.

В штиль и по искусственной волне

Концепция подводной части корпуса «650-го» практически такая же, что и у его меньшего собрата, даже килеватость на транце та же — 16°, что позволяет обеспечить разумный компромисс между мореходными качествами и требованиями к мощности, которые не назовешь запредельными для 6.5-метровой лодки. В частности, на транце протестированной лодки был установлен 140-сильный четырехтактный «Suzuki», с которым была достигнута вполне приличная скорость 60 км/ч, хотя, в принципе, на наш взгляд здесь вполне можно использовать и 200-сильный мотор. Применены «крученые» обводы переменной килеватости с достаточно острой носовой частью, что обычно позволяет легко подобрать наиболее подходящий к тем или иным волновым условиям режим при помощи триммера. Сразу обра-

щает на себя внимание внушительная высота борта, из-за которой лодка выглядит крупнее, чем в действительности.

В день испытаний царил практически полный штиль, так что мореходные качества «650-го» пришлось по традиции оценивать при помощи кильватерных волн от лодки сопровождения и прочих судов, проходящих по реке.

При 3500 об/мин на тахометре лодка плавно и практически незаметно выходит на глиссирование. Полностью «занутрить» мотор при этом нет нужды — заставить «650-й» сделать «свечку» все равно не выйдет. Минимальная скорость уверенного глиссирования составила всего лишь порядка 25 км/ч — неплохой резерв по экономии горючего.

По достижении 5000 об/мин и скорости порядка 45–50 км/ч корпус слегка прилегает на левый борт (явное влияние реактивного момента гребного винта), и выпрямить его при помощи откидки мотора, как это нередко удается на многих лодках, не получается. Таким образом, при достаточно большом экипаже желательно располагать его ближе к правому борту — одного лишь веса водителя оказывается недостаточно, чтобы компенсировать кренящий момент. Также выходом из положения может быть некоторое смещение подвесного мотора на правый борт при его установке. Конечно, решить проблему могли бы и управляемые транцевые плиты или интерцепторы, вполне уместные на 6.5-метровом корпусе с довольно массивной надстройкой, но почему-то нам показалось, что эти недешевые приспособления не совсем укладываются в общий «бюджетный» имидж лодки.

Возможно, именно ходовой крен и стал причиной того, что при преодолении крутой кильватерной волны высотой 0.6–

0.8 м на полном ходу (порядка 60 км/ч) довольно массивный «650-й» с откинутым мотором может почти полностью выскочить из воды — ведь, накренившись и двигаясь на «пятке», он практически превращается в плоскодонку.

Однако, если «занутрить» мотор, острая носовая часть просто протыкает волну насквозь, причем это не сопровождается ощутимым «притормаживанием» и прыжком, а лобовые стекла рубки остаются абсолютно сухими. Данная зависимость была проверена и на более высокой — за метр — волне, разведенной 10-метровым водометным рабочим катером.

Тем не менее в крутых поворотах новый «King Fisher» отнюдь не отличается чрезмерным креном — даже при «раскрутке» с места на полном газу он не превышает благопристойных 20°.

Несмотря на внешнюю простоту и аскетичность, эргономика рабочего места водителя оставляет довольно благоприятное впечатление. Сидишь довольно высоко (под ногами имеется подножка), обзорность хороша, руки удобно ложатся на практически вертикальный штурвал, а приборы легко читаются, несмотря на простенький вид приборной панели. Имеется пара подстаканников, в которых так удобно держать мобильные телефоны, карманные навигаторы или рации, а полка перед ветровым стеклом достаточно широка для установки даже крупногабаритного эхолота или карт-плоттера. Единственно, не хватает небольшого запирающегося бардачка поблизости от водителя, чтобы держать в нем документы и прочую мелочевку. (В дальнейшем предприятие планирует установить перед «штурманским» креслом такую же консольку, как и перед водителем, чтобы устроить в ней упомянутый бардачок, а также поставить «музыку».



Резюме

Может ли «бюджетная» лодка быть достаточно большой? «King Fisher 650» наглядно иллюстрирует, что может. Да, вид у лодки довольно аскетичный, если не сказать грубоватый, но при этом хорошо заметно, что конструктор преследовал в первую очередь практические цели и особо не стремился пустить кому-либо пыль в глаза. И высокортный корпус с «кручеными» обводами, и трансформируемый кокпит наверняка приглянутся именно тем, кому лодка изначально адресована — а именно, рыболовам, причем и на крупных водоемах вроде Ладоги или Рыбинки. ■

Мотолодка «Kingfisher 650» предоставлена для испытаний ООО «Октябрьский механический завод»: 193230, Санкт-Петербург, Октябрьская наб., 50, тел. (812) 320-0676, (921) 76-76-016; boat@omzavod.spb.ru, www.spbboat.ru

	— просторный трансформируемый кокпит — возможность использования моторов умеренной мощности — достойная мореходность при умеренной килеватости
	— склонность к ходовому крену — отсутствие выгороженного отсека для газового баллона и водяного танка — некоторая грубоватость облика



ТЕСТ
КАТЕРА «ЯХТЫ»

«Yamagan S390max» + «Yamaha F20BMHS» – максимум стиля и комфорта

В мартовском номере журнала мы уже вкратце ознакомили читателей с надувной мотолодкой «Yamagan S390max» в нашем экспресс-тесте. Лодка показалась интересной, и мы решили провести более длительные испытания нынешним летом. Проходили они на «пакетном» комплекте «Yamagan S390max» + «Yamaha F20BMHS» около двух месяцев.

Константин Константинов
Фото автора
и Ольги Шульга

Напомним, что надувные мотолодки «Yamagan» – это достаточно известный в России бренд, принадлежащий компании «Планета Лодок», которая является участником группы компаний «Петросет» и занимается продажей и обслуживанием всего спектра мототехники корпорации «Yamaha».

Проекту «Yamagan» уже скоро исполнится 10 лет, и хотя фирма занимается продвижением и других марок своих мотолодок, таких, как, например, «Silverado», «Nordik» и «Weekend», но все значимые достижения в водномоторных соревнованиях были завоеваны командой «Yamagan» именно на этих лодках.

Кроме скоростных спортив-

ных моделей серии В (Sport) в эту линейку входят более бюджетные лодки серии Т (Tender) и надувные с индексом F (Family), которые отличаются повышенной грузоподъемностью и комфортабельностью и предназначены для отдыха всей семьей.

Именно на базе семейной модели F в прошлом году возникла идея расширить модельный ряд лодок «Yamagan», который бы учел все значимые достижения в мировом производстве надувных мотолодок.

Собираем лодку

Перед первой сборкой стараешься опираться на прошлый опыт сборки похожих лодок и невольно сравниваешь: лучше-хуже, легче-тяжелее. Как пра-

вильно установить пайолы, где сделать «домик», как без проблем завести стрингеры? К сожалению, рассчитывать на помощь инструкции в полной мере нельзя. В ее таблицах и в схемах указано четыре секции, на самом деле у модели «S390max» их шесть – три алюминиевых и три фанерных носовых. И, соответственно, «домик» надо выстраивать не между второй и третьей секциями, как сказано в инструкции, а между третьей и четвертой. Нет в тексте и на рисунке той же инструкции, как и какой стороной надо заводить стрингер.

Невнятность рекомендаций вылилась у нас при первой сборке в 43 мин., потом с приобретением навыка сократилась до 18–20 мин.

Сначала поворачивая для по-



рядка, потом мы не раз отмечали положительные моменты, которые в сравнении с прошлыми моделями «Yamaha» заносили в актив со знаком «плюс». Понравился составной из двух частей по каждому борту стрингер. Его гораздо легче собирать, а главное – разбирать, уменьшается опасность погнуть его на круп-

до воды, благо озер на Карельском перешейке много, и первая дорога вела нас на Вуоксу к традиционной редакционной «мерной миле». Надо заметить, что добирались мы на автомобиле «Ford Transit», в его кузов лодка в надутом состоянии входит по диагонали, а вот весь комплект «лодка+мотор», походное снаря-

дартные, металлические, складные, с пластиковыми ручками. Движение под веслами, как на обычной надувнушке, короткими гребками-рывками. Ход довольно легкий, с одним человеком удастся идти со скоростью около 4.1 км/ч.

На что мы еще обратили внимание? Металлический пайол



ной волне или случайном наезде на препятствие.

Понравились новые современные двухпозиционные клапаны с поворотной фиксацией шланга помпы. После недельного хранения на воде баллоны через них подпускали мало: до рабочего давления кормовые баллоны надо было подкачивать качков 10, а носовой – 40–50. Качать можно и штатным насосом, и электронасосом, а вот автомобильным электронасосом – не получится.

Даже стропку клапанной крышки, которая на прошлых моделях быстро перетиралась при закручивании, конструкторы закрепили снаружи клапана. Вообще надо отметить особую тщательность изготовления каждой детали, аккуратный крой и склейку, добротные алюминиевые пайолы, транец с пластиковым водонепроницаемым покрытием. Да и в целом модель получилась весьма привлекательной, с запоминающейся внешностью.

Теперь надо было добираться

жение, запас топлива и провизии в обычной легковушке, например, классических «Жигулях», просто не перевезти. Вес собранной пустой лодки – около 100 кг, т. е. приближается к весу легкой мотолодки компакт-класса с жестким корпусом, а заправленного мотора с гребным винтом – около 55 кг. Переносить ее лучше вдвоем.

На воде

Первый выход мы сделали налегке, под веслами. Они стан-

гладкий и скользкий, упереться ногами при гребле не во что; чтобы зафиксировать весло вдоль бортов в бобышках-держателях, надо навалиться на него чуть-чуть под углом, жесткость этих бобышек является дополнительным плюсом, поскольку на ходу при сильном волнении весла должны быть хорошо закреплены.

Если на несколько минут отпустить пустотелые весла, они набирают воду и встают торчком, при возобновлении дви-



Основные данные мотолодки «Yamagan S390max»

Длина, м	3.94
Ширина, м	1.78
Диаметр баллона, м	0.46
Плотность ткани, г/м ²	1100
Кол-во отсеков	3+киль
Вес, кг	93
Грузоподъемность, кг	700
Пассажироместим., чел.	6
Макс. мощность ПМ	30
Цена, руб.	57 190



жения часть набравшейся воды стекает по веслу к ручке. Достаточно добротна конструкция уключины, весло четко фиксируется в ней, гребок получается «загребистый», удачна форма литой подуключины в виде дополнительной бортовой утки, за которую удобно крепить конец бортового якоря.

Кстати, об утках, ручках, леерах, обухах и другом лодочном оборудовании. Производители обычно относятся к их изготовлению и установке, как к чему-то второстепенному, стараются сократить до минимума и перевести в разряд дополнительного, отдельно оплачиваемого оборудования. Здесь мы столкнулись с приятным исключением. Четыре бортовые литые ручки-утки оказались не только удобными при швартовке и «ухватистыми», не режущими руки при переноске, но и прочными. В этом мы убедились, когда раскрепленная за эти утки лодка выдержала страшные ураганы прошедшего лета.

Вечная забота водителя надувнушки с румпельным мотором – за что держаться свободной рукой в скачущей по волне лодке? На «Yamagan S390max» на длину вытянутой руки на баллонах справа и слева от водителя приклеены две мощные ручки. Жаль, что за них можно держаться лишь сверху, так как подsunуть руку изнутри удастся, только если она миниатюрная, с китайской ладошкой... Леера в носу продублированы внутри ленточными ручками.

Впервые на лодках «Yamagan» появились носовая рым-ручка и два буксирных полукольца, сделанные не из нержавеющей стали, как обычно, а из прочного пластика. Буксировку и швартовку они выдерживают, в этом мы убедились во время теста.

Мягкий широкий привальный с двойным брызгоотбойником действительно защищает борт при неудачной швартовке, придает всему корпусу дополнительную жесткость и прочность, особенно в корме, где велики нагрузки.

С особым интересом рассматривали мы такую редкую для наших надувнушек манерную штуку, как носовой роульс для подъема и спуска якоря. Смотрелось красиво, но на практике это новшество у нас не прижилось и показалось скорее умозрительным, чем полезным на деле. Закрепить якорный конец по центру тестовой лодки было не за что, при креплении же за бортовую утку веревка уползает при качке с роульса в сторону и уже ничем не фиксируется (на серийных моделях этот недостаток уже ликвидирован). При переходе на другое место лова все равно приходится идти в нос и поднимать якорь в кокпит, поскольку во время хода даже по мелкой волне незакрепленный в носу якорь подбрасывает так, что может повредить баллон.

Две поперечные металлические банки крепятся в лодке привычным способом – на ликтросе. Главное достоинство такого кре-

пления в том, что можно оперативно менять центровку и даже сдвигать банки вместе.

Прочность банок не вызывает сомнения, но вот сидеть на голом металле... Словом, здравствуй, цистит! Поэтому еще при покупке закажите себе опцию, как, например, «мягкая накладка на банку» или соорудите что-нибудь теплое сами. Кстати, и на металлические секции пола мы сразу же приспособили коврик из микропористой резины. Металлический пайол бесспорно резко повышает прочность и надежность корпуса, увеличивает срок службы лодки, но вот обитаемость в холод, морось, в первые заморозки низкая. Скользко и холодно!

Но в целом по оборудованию итог положительный. Действительно, максимальная стандартная комплектация лодки.

Под мотором

Мотор установлен, гора вещей и снабжения для двух человек как-то сама собой распределилась внутри лодки. Даже остается свободное жизненное пространство. Вместимость кокпита размером 278×81 см для лодки длиной 394 см оказывается выше, чем у близких по размерам классических моделей «Yamagan».

Отличия от поведения классической надувнушки мы почувствовали, когда уже двигатель был полностью обкатан и можно было ходить на всех режимах. Во-первых, при старте

лодка более плавно, без чрезмерного дифферента на корму за 4–5 с выходит на глиссирование. Во-вторых, для повышения скорости можно ближе смещаться к транцу, лодка при этом не проявляет тенденции к дельфинированию, по тихой воде не роет носом воду, не проваливается кормой, а сохраняет оптимальный угол атаки. Особенно это хорошо видно со стороны, когда «моется» в основном кормовая треть корпуса. Боковые порывы ветра, правда, могут «сдуть» легкий нос с курса, поэтому от водителя требуется особая внимательность. В-третьих, при движении на волне корпус меньше подбрасывает в воздух, удары, конечно, ощущаются, но можно не сбрасывать газ приблизительно до полуметровой волны. В-четвертых, в крутой поворот лодка входит более неохотно, но сам поворот выполняет с меньшим проскальзыванием, дрейфом.

Главной причиной этих перемен стала принципиально иная конструкция практически цилиндрических оконечностей баллонов, выпущенных сравнительно далеко за транец. Фактическое продление днища в корму

за транец – мощный инструмент изменения гидродинамических характеристик корпуса. Благодаря этому увеличивается длина смоченной поверхности и центр гидродинамического давления смещается ближе к транцу, а ходовой дифферент уменьшается. Дополнительная опорная поверхность существенно улучшает стартовые характеристики. Двойной брызгоотбойник по торцу баллонов в момент старта активно отсекает брызговую пену, баллон меньше «моется» и быстрее подвсплывает.

На оптимальную «посадку» корпуса, устойчивость движения влияет и угол откидки мотора. В нашем случае оптимальным был выбран упор подвески на втором от транца отверстии. При резком повороте выступающие в корму за ось вращения ПМ оконечности баллонов затрудняют поворот, но и возникающая на внешнем к повороту баллоне подъемная сила противодействует дрейфу, проскальзыванию кормы. Увеличение общей смоченной длины корпуса снижает силу удара при ходе в волну и несколько поднимает границу допустимой мореходности.

Так, вроде бы не слишком

большие перемены в конструкции лодки существенно изменили ее характер в лучшую сторону.

Скорость и расход

Особой прыткости под мотором «Yamaha F20BMHS» мы не отметили. Лучшая скорость с одним водителем налегке с винтом $9\frac{1}{2} \times 12$ " составила, как мы уже сказали, 40.1 км/ч, вдвоем – 37.3 км/ч. С четырьмя пассажирами она упала незначительно – до 32 км/ч. Время выхода на глиссирование увеличилось до 10 с, но экстраординарных мер от экипажа не потребовалось, все продолжали сидеть на своих штатных местах. С экипажем в два человека и полным походным снаряжением (общий вес ~470 кг) лучше переходить на винт с шагом 11", мотор раскручивается уже до 5700 об/мин и все маневры совершает более резво. Но мы пришли к выводу, что «пакет» с 20-сильным четырехтактником лучше выбирать для семейного комфортного плавания и неспешной рыбалки. Для скоростных развлечений на воде этот комплект, по нашему мнению, не подходит. Нам удалось вытаскивать сидящего



Редакция благодарит за предоставленный комплект лодки «Yamarin S390max» с мотором «Yamaha F20BMHS» компанию «Планета Лодок» (www.planetalodok.ru, www.petroset.ru) Санкт-Петербург, Средний пр., 86, тел. (812)703-52-50, ул. Львовская, 10, тел. (812)647-03-64 и компанию «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс» (www.yamaha-motor.ru)

ТЕСТ
КАТЕГОРИЯ «ЯХТЫ»

на боне лыжника с ходу, но скорость около 30 км/ч явно не впечатляет. Да и для упражнений на «ватрушке» требуется мотор мощнее, тем более эта модель допускает установку двигателя мощностью до 30 л.с.

Вот чему мы, привыкшие к прожорливости двухтактников, не переставали удивляться, так это экономичности «Yamaha F20». На полных режимах расход составлял около 6 л/ч, а если ходить на оптимальных оборотах в 4000–4500 об/мин со скоростью 32–33 км/ч, то 25-литрового бака хватало приблизительно на 9–10 часов работы.

Свою долю в экономию топлива вносит и примененная на этой модели мотора система запуска «Prime Start», черная корбочка слева на двигателе. Это – своеобразный бортовой компьютер, который автоматически

во время запуска обогащает топливную смесь в зависимости от внешних условий.

К слову, о двигателе. Первые впечатления очень позитивные. Современная, экономичная и надежная «малолитражка» на борту. Никаких сбоев в работе, очень надежный запуск с «полшнура». Трудно перечислить все положительные впечатления от мотора, легче сказать, что не понравилось.

Во-первых, неудобно, на наш взгляд, расположен рычаг откидки мотора; каждый раз надо это делать на ощупь. Во-вторых, не очень удачно выбрана по развесовке ось откидывания мотора, приходится каждый раз прилагать значительные усилия, чтобы поднять из воды дейдвуд. И, в-третьих, не понравился топливный бак, в котором постоянно «тикает»

на волне индикатор запаса топлива, нет «рогов» на ручке для намотки излишков длины топливного шланга.

Подводя итоги первого этапа длительных испытаний, можно сказать, что на рынке появилась принципиально новая модель современной надувной мотор-лодки, лишенная многих традиционных недостатков классической надувнушки. Существенно повышены ее обитаемость и грузоподъемность, и теперь в стандартной комплектации можно получить намного больше возможностей для комфортного отдыха всей семьей и при выходах на рыбалку. ■

Тест проведен при содействии начальника Приозерского отделения Центра ГИМС МЧС России по Ленинградской области Г.Г. Наседкина и его сотрудников.



vetus®

www.vetus.com



Морские дизельные двигатели «Vetus»

- 4 линейки дизельных двигателей, различающихся по мощности (от 11 до 286 л.с.), моделям базовых силовых агрегатов и целевому назначению.
- Голландская сборка, простота в установке и надежность в эксплуатации, большой ресурс.
- Полный ассортимент комплектующих и вспомогательного оборудования для установки и эксплуатации: дистанционное управление, валопроводы, муфты, гребные винты, выхлопные системы, фильтры-сепараторы, контрольные приборы и многое другое под одной торговой маркой «Vetus».

Каталог и контактные данные дилеров на сайте www.vetus.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

Борис Синильщиков и Валерий Синильщиков. Фото авторов

Организация туристских плаваний на катерах

По опыту плаваний в условиях Северо-Запада. Часть 1.

Выбор маршрута

Выбор маршрута дальнего плавания, особенно первого, играет очень важную роль. Старший из нас для своего первого плавания на четырехметровом катерке с ПМ «Москва-10» выбрал в 1959 г. замечательный маршрут Ленинград–Москва–Ленинград, причем туда – по Вышневолоцкой системе, а обратно – по Мариинской (Волго-Балта еще не было). Естественно, дошли мы только до Новгорода, зато появилось четкое понимание, на каком судне, куда и как следует плавать. Были мы и свидетелями других примеров. Для плаваний по Ладоге семейная пара с детьми купила мореходный водоизмещающий катер. Так как он был действительно мореходным, то экипаж смело вышел в Ладогу, не особенно заботясь о прогнозе погоды. Через некоторое время ветер усилился, пошла боковая волна. Катер новолодожской постройки на крутой волне кренился за 30° (что для него совершенно безопасно). Однако капитан не был готов к этому, да еще к тому, что на волне катер плохо слушается руля (зарыскивает), поэтому начал нервничать, а, глядя на капитана, начала нервничать и вся команда. Как известно испуг провоцирует морскую болезнь, поэтому все смертельно укачались. Как они прошли оставшиеся 15 км до Новой Ладоги, помнят плохо. Команда тут же уехала в Питер на автобусе, а катер был немедленно продан с твердым намерением больше в такую авантюру не ввязываться.

По нашему мнению, маршрут первого плавания лучше выбирать проще, без жестко заданной конечной

точки. Целесообразно исключить озерные переходы, а для «оморачивания» экипажа совершать радиальные озерные прогулки.

После того как катер будет освоен, определены его мореходные качества и мореходность экипажа, автономность по топливу и провианту, можно разрабатывать маршруты более сложных плаваний. При этом имеет смысл воспользоваться логиями, картами соответствующих областей, а также описанием плаваний в «КиЯ». Необходимо выбрать возможные места зеленых стоянок и решить, чем экипаж на них займется. Надеяться, что экипаж будет все время загорать, не следует. В первых, большинству людей это быстро надоедает, а, во-вторых, перемещаясь по палубе, вы загорите лучше и равномернее, так как на вас будут воздействовать еще и отраженные от воды лучи. К тому же погода на Северо-Западе далеко не всегда солнечная.

Для первых плаваний нередко планируются максимально большие переходы, в результате приходится все время совершать переходы, останавливаясь только на ночь, проходя мимо красивых и интересных мест.

Зеленые же стоянки, по мнению авторов, – одна из самых привлекательных составляющих дальних плаваний на катерах.

Необходимо определить, где и как вы будете заправляться топливом и закупать продукты.

Определив по логиям повторяемость ветров с учетом розы ветров и соответствующие им высоты волн и зная мореходность катера, вы можете оценить число дней, которые при-

дется потратить на ожидание погоды в озерных плаваниях. Если в логии отсутствуют данные о высоте волн при малых скоростях ветра, то во многих книгах (см. Х. Баадер «Разъездные, туристские и спортивные катера», Судостроение, Л., 1976) приведены графики, которые позволяют определить среднюю высоту волны в зависимости от скорости и продолжительности ветра, а также от разбега волн (расстояния от места, где волна начинает зарождаться). Для глиссирующих катеров целесообразно сравнить два режима движения: чистое глиссирование и движение на грани глиссирования с меньшей скоростью (примерно 25 км/ч) и определить, в каких случаях следует воспользоваться вторым режимом. (Особенности движения на волнении при таких скоростях рассмотрены авторами в «КиЯ» № 219–221.) Перед выходом в плавание прослушайте по УКВ путевую информацию («КиЯ» № 204). Так, например, однажды уже после выхода в Ладогу мы узнали, что большой квадрат вдоль западного берега (через который проходил наш курс) закрыт для плавания по причине боевых стрельб.

При планировании озерных переходов следует предусмотреть места, где с наименьшими потерями можно будет переждать ухудшение погоды. Всегда планируйте запас времени на последний озерный переход. Лучше провести последние дни, пусть и не в самых хороших местах, зато, пройдя озеро, в спокойной обстановке. Особенно тщательно следует планировать короткие озерные плавания, если в вашем распоряжении всего 10–14 дней.



При плавании на север Ладоги часто переход до Приозерска совершает мужская компания, откуда попутчики возвращаются на электричке в город, а их место занимает семейный экипаж, прибывший из города. Причем, если погода не позволяет выйти в озеро даже мужскому экипажу, то катер оставляют на платной стоянке в Приозерске и приезжают за ним в ближайšie выходные.

У большинства туристов последние дни перед выходом в плавание – сплошной цейтнот. Поэтому рекомендуем, дойдя до первой зеленой стоянки, устроить разгрузочный день: выспаться и как следует приготовить катер к дальнейшему походу.

По нашему мнению, средняя протяженность маршрута месячного плавания не должна превышать 2500 км, более дальнее плавание будет, скорее, не туристским, а спортивным. При этом протяженность плавания на быстроходных катерах может быть больше, чем на тихоходных, однако отличие не столь существенно, как их средние скорости. Зачастую дальность плавания определяется запасом хода по топливу, а для Северо-Запада и мореходностью, причем в большей мере экипажа, а не катера. На наш взгляд, максимальную протяженность туристского плавания можно планировать для быстроходных водоизмещающих катеров (№ 224), особенно если в составе экипажа есть два-три судоводителя. Тогда в ходовой день плавание можно начинать в 4–5 часов утра, а в Белые ночи идти круглосуточно. Заправляться такой катер может в удобных местах, не тратя на это лишнего времени, а мягкий ход на волнении

при движении с относительно небольшой скоростью (до 25 км/ч) позволяет проходить, не особо утомляя экипаж, до 350–500 км за переход (если только по пути вам не встретится шлюз).

Плавания по рекам

Плавание по судоходным рекам на тихоходном катере не представляет особой сложности даже при отсутствии соответствующего атласа лоцманских карт. Однако, чем быстрее катер, тем сложнее на незнакомой реке вовремя обнаружить знаки судоходной обстановки, даже при наличии соответствующего атласа. Поэтому при плавании по незнакомой реке, особенно на быстроходном катере, необходим помощник, который будет следить за судоходной обстановкой. При плавании по водохранилищам, входящим в Волго-Балт, или по Беломорско-Балтийскому каналу (ББК), наличие атласа обязательно (в ББК без него вас просто не впустят). Дело в том, что створы местами удалены от судового хода на несколько километров, и в дождь или против солнца обнаружить их очень сложно. Иногда плавание возможно только по кормовым створам. И это притом, что судоводитель довольно узок, а сход с фарватера чреват посадкой на камни или пни. По этой причине наличие электронных карт (например, «ВОЛГО-БАЛТ, С-МАР») с соответствующим карт-плоттером или ноутбуком при плавании по водохранилищам весьма полезно. Если же такой карты нет, то рекомендуем при первом плавании записать координаты входа и схода с линии далеких створов, а

также характерных точек: поворотов, препятствий, расположенных недалеко от судового хода, точек в которых вы уходили с судового хода и т. д. Эти записи помогут впоследствии в случае плохой видимости, в дождь в сумерках. Особенно важно вести такие записи при плавании по ББК, так как там судоходная обстановка неосвещаемая, и плавать по водохранилищам канала даже в ранних сумерках без такой информации практически невозможно.

При плавании по рекам и каналам катеру приходится порой расходиться с большими судами, осадка которых не намного меньше глубины на фарватере. Судоводители знают, что при входе на мелководье изменяется характер волнообразования. Так, высота волны от быстроходных крупнотоннажных судов увеличивается до 0,5–0,8 м, а в некоторых наиболее неблагоприятных случаях до 1–1,5 м. Такая волна представляет реальную опасность для небольших катеров и лодок, поэтому надо ясно представлять особенности процессов, возникающих при ходе теплоходов на мелководье.

Из теории корабля известно, что влияние мелководья начинает сказываться на скоростях, начиная с $V = 8\sqrt{h}$, и глубинах, меньших $2-3T$, где V – скорость, км/ч; h – глубина фарватера, м; T – осадка теплохода, м.

По мере увеличения скорости или уменьшения глубины увеличивается угол, составляемый гребнями расходящихся корабельных волн, поперечные и расходящиеся волны совмещаются в одну общую поперечную волну, достигающую наибольшей высоты при критической скорости $V = (10-11)\sqrt{h}$



Весной эта машина была на фарватере (Ладожский канал)



Онежский канал

(иногда такую волну называют придонной волной).

В этом случае (см. рисунок на стр. 51) несколько впереди форштевня образуется поперечный вал, распространяющийся далеко по обе стороны от судна. Аналогичный, но еще более высокий и крутой вал образуется немного впереди ахтерштевня. Если судно движется с образованием придонной волны, то его управляемость резко ухудшается, одновременно увеличивается осадка кормой. Аналогичные явления наблюдаются и при движении судна в канале, т. е. в случае сочетания мелководья с ограничением ширины судового хода. При этом влияние мелководья сказывается на меньших скоростях. Однако во всех случаях при дальнейшем увеличении скорости (если у судна большой запас мощности) дополнительное сопротивление, связанное с образованием придонной волны, уменьшается, а на скоростях, превышающих $V = (18-20)\sqrt{h}$, полное сопротивление оказывается даже меньше, чем на глубокой воде. На этих скоростях меньше становится и осадка, особенно глиссирующего катера.

Придонные волны, возникающие при плавании судов в канале, разрушают откосы, поэтому скорость прохождения крупнотоннажных судов по каналам обычно ограничивается 7–12 км/ч в зависимости от габаритов канала и осадки судна с тем расчетом, чтобы максимальная высота поперечных волн не превышала 0.7–1.0 м (обычная высота корабельной волны – 0.4–0.8 м). В реках ограничения скорости, связанные с образованием придонной волны, устанавливаются только в районе пристаней и рейдов.

Особенно высокие поперечные

волны возникают при движении теплоходов по перекатам, имеющим малую протяженность, в сочетании с небольшими глубинами 4–5 м (такие участки судоводители проходят обычно без снижения скорости) или при расхождении, когда теплоход проходит вдоль бровки фарватера. Раньше наиболее высокие и крутые придонные волны образовывались при прохождении четырехпалубных пассажирских теплоходов. Однако в последнее время на наших реках появились VIP-суда водоизмещением более 100 т с мощностью главных двигателей в несколько тысяч лошадиных сил. Авторы были свидетелями, когда на Нижней Свири такой катер при обгоне пассажирского судна (от которого уже образовалась небольшая придонная волна) подошел близко к кромке фарватера, в результате чего у берега на мелководье образовалась обрушающаяся придонная волна высотой более 1.5 м. Вместе с тем теория и практика говорят, что иногда высота придонной волны может быть еще больше. Так, академик А. Н. Крылов в своих воспоминаниях описывает случай, когда от миноносца, прошедшего на скорости 20 уз над банкой, расположенной на расстоянии 6 миль от берега, на него обрушилась придонная волна, которая смыла с пристани, установленной на сваях и возвышавшейся над уровнем моря на 9 футов (2.7 м), шлюпку, лежавшую вверх килем, и ребенка. Так как водоизмещение и мощности VIP-судов неуклонно возрастают, то, если при стоянке у берега на вас обрушится 2.5-метровый вал, не удивляйтесь, это допускаются как теорией, так и правилами плавания.

Скорость маломерного судна при расхождении с крупнотоннажным

судном, идущим с образованием крутой придонной волны, следует уменьшить, чтобы снизить динамические нагрузки. Кормовой вал надо пересекать на достаточном удалении от судна, там, где он более пологий, но и не слишком близко к берегу, где его крутизна снова возрастает. Если размеры расходящихся судов сопоставимы (например, при расхождении большого туристского катера с буксиром), а ширина канала мала, т. е. возникает опасность резкого и неожиданного зарыскивания меньшего судна. Это объясняется тем, что в районе носовой оконечности теплохода направление тока воды (на рисунке оно показано стрелками) отталкивает нос судна в сторону берега. Чтобы ликвидировать зарыскивание рулевой катера перекладывает руль от берега. Однако когда корма катера поравняется с носом судна, катер окажется в зоне, где направление тока воды будет подсасывать его нос к судну, а корму, наоборот, отталкивать. Катер начнет резко поворачиваться в сторону судна, и скорость этого поворота будет особенно большой, если рулевой своевременно не возвратит руль в первоначальное положение.

При обгоне крупнотоннажного судна основную опасность для недостаточно мореходных катеров представляет прохождение кормового вала. При скатывании с него небольшие мотолодки и недостаточно мореходные катера могут глубоко войти носом в воду, резко уменьшить скорость, а в некоторых случаях резко зарыскнуть и даже встать лагом к догоняющему валу. Поэтому обгонять судно, идущее с образованием больших поперечных волн, необходимо на минимальной относительной скорости, и только по-

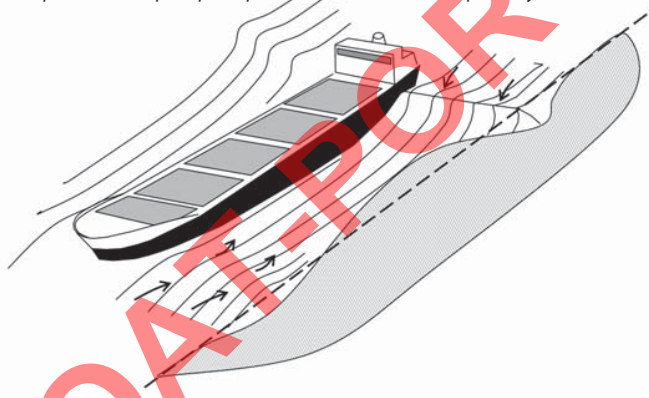


сле «скатывания» с вала прибавлять обороты двигателя. После этого катер начинает «взбираться» на пологий склон носового вала, преодолевая еще и встречное течение, образованное обгоняемым судном, на что требуется дополнительная мощность двигателя. Ориентировочно можно считать, что глиссирующий катер сможет «подняться» на носовой вал, если его водоизмещение в момент обгона на 20–30% меньше максимального водоизмещения, при котором он еще выходит на глиссирование на спокойной воде. Для быстроходных водоизмещающих катеров максимальная скорость должна на 5–6 км/ч превышать скорость обгоняемого судна.

Довольно сложно обогнать судно, идущее с образованием придонной волны на небольших каналах, особенно на больших туристских катерах, когда глубина судового хода составляет 1.5–2.5 м, а ширина – 15–25 м. В этом случае при прохождении кормовых и носовых поперечных волн катер будет сильно зарыскивать в сторону обгоняемого судна. При прохождении впадины между валами в непосредственной близости от берега глубины под обгоняющим катером могут оказаться минимальными, а за счет влияния мелководья уже его сопротивление значительно возрастет (одновременно резко ухудшится и управляемость). Тогда запас мощности может оказаться недостаточным, чтобы обгоняющий катер преодолел носовой вал. При этом приходится идти на плохо управляемом катере по впадине между валами до

тех пор, пока обгоняемый теплоход не выйдет в район больших глубин или не снизит скорость. Если плавно уменьшить скорость катера, то его сразу же догонит крутой кормовой вал, с которого катер начинает скатываться с увеличением скорости, причем в этот момент катер очень плохо управляем. Это может привести или к навалу на обгоняемое судно или к резкому повороту (вплоть до разворота лагом к набегающему валу), и катер может быть выброшен на отмель. Отстать от судна в этом случае можно на мореходном катере, если перед подходом кормового вала отработать «полный назад», тогда кормовой вал перегонит катер настолько быстро, что он практически не успеет уйти с курса.

Поперечный вал, распространяющийся по обе стороны судна



Для мореходных быстроходных катеров можно рекомендовать выполнять обгон на скоростях, больших 25 км/ч. Тогда сопротивление катера на мелководье не только не увеличится, но даже может уменьшиться, уменьшится, пусть и незначительно, осадка катера, кроме того, положительную роль при этом сыграет инерция катера.

Из вышесказанного можно сделать вывод, что если судно, идущее с образованием придонной волны, догоняет ваш катер и вы не можете увеличить скорость, то лучше заблаговременно развернуться, чтобы разойтись с поперечными валами на встречных курсах.

При расхождении и обгоне крупнотоннажных судов следует иметь в виду, что последние при движении по мелководью очень плохо управляются. Особенно опасно для катеров, если теплоход идет не по оси канала, а ближе

к одному из берегов. Тогда при расширении канала, уменьшении глубины судового хода и скорости теплохода или при обгоне другим крупнотоннажным судном теплоход, как правило, зарыскивает в сторону берега. Во всех таких случаях следует заблаговременно уходить с судового хода или, что еще лучше, так рассчитывать скорость своего катера, чтобы расхождение с крупнотоннажным судном или обгон происходили на прямолинейных участках канала при движении крупнотоннажного судна по его оси. Следует иметь в виду, что при движении по каналу перед расхождением крупнотоннажные суда очень медленно снижают скорость (иначе они потеряют управляемость) до 7.0–5.0 км/ч, на что уходит, как правило, несколько минут, и только после этого сходят с оси канала для расхождения. На водораздельном канале ББК расхождение судов вообще запрещено.

Однако иногда и катеру приходится совершать длительные переходы в условиях мелководья. Так, при плавании по обводным каналам, особенно Ладожскому, при низком уровне Ладоги средние глубины на фарватере могут уменьшиться до 1.5–2.0 м. При этом в диапазоне скоростей, начиная с 11–13 и до 20–25 км/ч, сопротивление катера будет заметно превышать его сопротивление на глубокой воде, причем, чем больше водоизмещение и осадка катера, тем увеличение сопротивления будет больше. Если на катере установлен бензомотор, то при движении на этих скоростях и при входе с глубокой реки в канал из-за возросшего сопротивления его скорость уменьшается. Уменьшаются и обороты двигателя, за счет чего скорость уменьшится дополнительно. Если же на катере стоит дизель, то за счет работы всережимного регулятора число оборотов почти не уменьшится, но скорость снизится и заметно увеличится часовой расход топлива. Зрительно определить начало влияния мелководья можно по изменению угла расхождения кормовых волн или, что более заметно, по оттоку



Беломорско-Балтийский канал

воды от кромки берега по траверсу катера (см. рисунок). Наибольший рост расхода топлива в условиях мелководья (для тяжелых катеров до двух раз) будет при движении на скоростях $V = (10-11)\sqrt{h}$ км/ч.

Критические скорости на мелководье близки скоростям преодоления «горба сопротивления». Поэтому перегруженный глиссирующий катер, с трудом выходящий на глиссирование на глубокой воде, на мелководье может и не выйти на глиссирование. То же самое может произойти и с быстроходным водоизмещающим катером (№ 224) – он не преодолеет «горба сопротивления». Поскольку, чем меньше глубина, тем меньше критическая скорость, вывести перегруженный катер на глиссирование в этом случае иногда помогает следующий маневр: сначала необходимо развить максимально возможную скорость по оси канала, а затем быстро подойти к берегу и идти вдоль него по минимальным глубинам. При движении по оси канала катер будет двигаться со скоростью, близкой к критической. При быстром переходе на малые глубины эта скорость окажется сверхкритической, сопротивление уменьшится, корма катера начнет всплывать, и он станет разгоняться до скоростей глиссирования.

Свойство катеров, особенно глиссирующих, всплывать при выходе на мелководье на сверхкритических скоростях иногда оказывается очень полезным, когда он по вашей ошибке вылетает на отмель. На первых этапах, пока скорость сверхкритическая, по мере уменьшения глубины катер начнет всплывать, и его осадка уменьшится. Опытный водитель при этом сразу сбросит газ, иначе откинется колонка или ПМ. Катер по инерции

продолжит глиссирование до тех пор, пока скорость останется сверхкритической. Но, как только она уменьшится и станет для данной глубины докритической, осадка катера быстро увеличится. Однако это произойдет на скорости 5–6 км/ч,

(на глубине 0.25–0.4 м), что позволит минимизировать последствия посадки на мель.

При плавании по мелким рекам влияние мелководья может оказать существенное влияние на среднюю скорость движения. Например, при плавании против течения по средней Сухоне приходится преодолевать быстрины и перекаты с глубинами менее 2 м, течение на которых достигает 6–7 км/ч. Если перед перекатом скорость катера не превышает 20 км/ч, то при входе на перекат от катера образуется мощная придонная волна, увеличивается дифферент и, что особенно опасно, возрастает осадка кормой (габаритная осадка катера может увеличиться на 40 см). Скорость (относительно воды) при этом падает до 13–15 км/ч. Чтобы не допустить касания винтом дна, приходится дополнительно уменьшать обороты двигателя, дифферент исчезнет, но скорость упадет до 10–12 км/ч, и катер будет преодолевать перекат со скоростью (относительно берегов) пешехода. Если преодолевать перекат на скорости более 20 км/ч, то при входе на перекат осадка немного уменьшится, но дифферент и расход топлива несколько увеличатся; на скорости более 25 км/ч осадка и расход топлива практически не изменятся.

Из вышесказанного видно, что при плавании против течения с полутоннуемым ПМ или колонкой (для защиты винта) скорость будет более чем скромная. Поэтому при ходе против течения по несудоходным рекам (на Северо-Западе их немного) на легком глиссирующем катере, чтобы не тащиться против течения со скоростью пешехода, обязательно проконсультируйтесь с местными судоводителями

относительно глубин и естественных подводных препятствий на реке. Ведь где-нибудь на фарватере может оказаться затонувший трактор или что-то подобное, соударение с которыми не приведет ни к чему хорошему. Следите за показанием эхолота, за характером вихреобразования на поверхности воды, а также за берегами. Так, интенсивные вихри на поверхности воды указывают о приближении переката, а появление камней на берегу – на вероятность нахождения каменных гряд и на фарватере. Чтобы минимизировать последствия возможного соударения с дном, скорость движения целесообразно поддерживать минимальную, но сверхкритическую, т. е. не менее 20 км/ч. Для дополнительной защиты винта и нижнего редуктора ПМ или колонки целесообразно использовать специальное приспособление (№ 221).

Преодолевать перекаты или каменистые россыпи с минимальными глубинами на катере с откидной колонкой или с ПМ целесообразно следующим образом. Полутоннуем ПМ (колонку), два человека располагаются с шестами на носовой палубе. Каждый из них прощупывает дно по своему борту, а также впереди катера (любой эхолот здесь бесполезен) и, определив положение фарватера, при помощи тех же шестов разворачивают и направляют нос катера в нужном направлении. Имея носовую центровку, катер с полутоннуемым винтом управляется плохо, поэтому даже на прямом курсе иногда приходится подправлять курс шестом; зато при посадке на мель достаточно двум человекам с носа перейти на корму, как катер при помощи тех же шестов и заднего хода, хотя и неэффективного, при полутоннуемом винте, как правило, легко снимается с мели.

Записывать маршрут плавания по мелкой реке на навигаторе особого смысла нет, так как ширина такой реки соизмерима с его погрешностью. А вот зарисовывать схему фарватера, расположение препятствий при плавании против течения с записью координат опасного участка целесообразно. Ведь сняться с мели при плавании по течению значительно сложнее, чем при плавании против него. ■

«NorthSilver 605WA»

– бюджетно, хоть и недешево



Времена – тучные либо скудные – определяют тенденции на рынке малых судов, и мы отчетливо наблюдаем, как покупательский интерес последние два года сдвинулся в сторону бюджетности, разумной достаточности как в размерах и мощности моторов, так и в составе оборудования лодки. При этом современный покупатель стал в целом разборчивее, он пытается выяснить, что именно предлагают за его деньги и нужно ли это ему? И, конечно, каждый старается не стать жертвой пустых обещаний.

Чудес в сфере производства не бывает. Килограмм качественного материала, нормо-час квалифицированного сборщика, оборудование от поставщика с заслуженной репутацией стоят денег. И тут предпочтения каждого – «много лодки» с непредсказуемым ресурсом и сомнительной внешностью или минималистическое «идеальное решение» с ограниченным набором узкоспециальных опций – его личное дело. Покупатель, как говорится, сам враг своему кошельку. Компания «Спортсудпром СПб», разрабатывая востребованную в нынешнее время бюджетную линию моторных лодок и катеров «NorthSilver», придерживается нескольких простых, ориентированных на потребителя принципов: лодки должны иметь безукоризненную внешность, проверенные конструктивные решения, отвечающие европейским стандартам, высокое качество оборудования и дельных вещей, идущих в типовой комплектации. Придерживаться этих принципов, способствующих повышению срока службы и

минимизации снижения стоимости при возможной дальнейшей перепродаже – дело, как правило, отнюдь не дешевое. На чем же базируется идея бюджетности новой серии судов?

Лодка «NorthSilver 605WA», пожалуй, в полной мере вобрала в себя черты, наиболее востребованные значительной частью рыболовов-любителей Северо-Запада, которые предпочитают проводить в лодке длительное время с достаточным уровнем комфорта в любых погодных условиях, не теряя при этом мобильности, т. е. возможности без особых забот перевозить судно на трейлере. Выбранная длина в 6 м уже позволяет справляться с обычной на больших водоемах 1–1.5-метровой волной. В небольшой носовой каюте можно переночевать и согреться и без проблем перемещаться по лодке, поскольку борта по всему периметру остаются открытыми и доступными – это популярная у любителей активного отдыха и рыбаков компоновка «walkaround». Пост управления можно затентовать,

защитив водителя от ветра и брызг, но оставляя доступ к борту. Корпус килеватостью 17.5° допускает использование широкого спектра подвесных моторов мощностью от 70 до 140 л.с. Но эти характеристики – еще не признаки бюджетности, а ее предпосылки. Конструкторы предприятия пошли на некоторую унификацию, усреднив требования к лодке данного проекта ради возможности выпуска его большой серией, более дешевой в производстве.

Коренным образом отойдя от давней традиции строить корпуса исключительно алюмопластиковой конструкции (о чем говорит само название бренда «Silver»), руководитель

фирмы В.Кожинев дополнил ассортимент чисто пластиковыми корпусами. Собственно, точку отсчета этой линии он поставил еще в начале года, начав выпуск каютного «NorthSilver 690». Корпуса из стеклопластика менее трудоемки в производстве – это факт, следовательно, завод может назначать для них более низкую цену. Вопреки общеизвестному мнению, «пластик» на «Спортсудпроме СПб» получается легче алюминия. Возможно, дополнительный вес алюминиевых катеров «Silver» – это побочный эффект совмещения в единой конструкции достоинств алюминия и пластика, но, как бы то ни было, чисто пластиковое исполнение пришлось «ко двору» для концепции «NorthSilver

605WA», и технологи предприятия превосходно справились с задачей. В отличие от зарубежных аналогов, корпуса которых формуется методом напыления полиэфирной смолы и рубленного волокна из аппликатора, «NorthSilver» формуют вручную, что существенно дороже в производстве, но намного качественнее. Применение при разработке технологической оснастки станков с программным управлением позволило избежать типичных для «ручного» способа моделирования корпуса той или иной степени кривизны обшивки и асимметричности бортов. Кроме того, на ходу пластиковая лодка в целом ведет себя лучше металлической, это тоже известный факт.



Основные данные лодки «NorthSilver 605WA»:

длина наибольшая – 6.05 м, ширина – 2.25 м. Килеватость на транце – 17.5°. Масса корпуса – 750 кг. Пассажировместимость – 6 чел. Мощность двигателя – 70–140 л.с. Скорость макс. – 35 уз. Запас топлива – 200 л.





ООО «Спортсудпром СПб» –
завод по производству катеров «Silver»
Санкт-Петербург, Выборгское шоссе, д. 362,
тел./факс (812) 513-8511, 513-8400, 448-5522
www.silverboats.ru

Во внешнем облике нового «NorthSilver 605WA», в черный глянец бортов которого можно смотреться, как в зеркало, нет ничего вычурного, лишнего. Линии борта, скулы, планширя плавные, органично дополнены и акцентированы хромом релингов и мачты. Понимая, что внешность лодки на две трети зависит от аккуратности исполнения дельных вещей и оборудования, конструкторы применили только качественную комплектацию. Сварные швы на релингах не бросаются в глаза. Рубка и кокпит оборудованы полным «джентльменским набором»: пара бортовых иллюминаторов, форлюк в алюминиевой раме, триплексное ветровое стекло, пара кресел – все фирменное, никакой зачастую присущей лодкам «эконом-класса» самодельщины. Нержавеющие утки и мощные рымы – приятно конец заложить. В стандартной поставке, кроме всего необходимого оборудования, есть также забортный трап, стационарный бак на 200 л, транцевые плиты с индикатором и гидравлическая рулевая система! Казалось бы, подобный шаг противоречит исходной идее. Но вспомним, что при дальнейшей перепродаже лодки обычно большое внимание обращают на ее «начинку». Именно от нее в большой степени зависит договорная цена.

Кокпит, как полагается, самоотливной. Обычный белый пластик палубы с нескользящим рифлением смотрится, конечно, бесхитро, да и местами в вырезах секций проглядывает их шершавая изнанка, просто закатанная гелкоутом. Но это уже признаки бюджетности, тут уж, извините: либо любоваться своей лодкой, либо использовать ее по прямому назначению. Третьего не дано.

Со 100-сильным мотором и тремя пассажирами на борту лодка достаточно подвижна и быстроходна. Выход на глиссирование при 3000–3500 об/мин четко обозначен ростом дифферента – видимо, сказывается вес четырехтактника, для противодействия ему и предусмотрены транцевые плиты в стандартном комплекте. Мотор работает тихо, не мешая разговору в кокпите. Ветровое стекло не искажает вида, а от встречного ветра бескомпромиссно защищает «капюшон» тента – та его часть, которая закрывает два места у панели управления. Собственно, два хорошо экипированных рыбака-любителя с запасом топлива на несколько дней и составляют оптимальную загрузку. Ну, и, конечно, никто не помешает взять на борт друзей до полной разрешенной грузоподъемности в полтонны – хватило бы места,

чтобы рассадить всех желающих в кокпите и каюте.

Наконец, последний, наиболее существенный аргумент бюджетности, который использовал «Спортсудпром СПб» в «NorthSilver 605WA», маркетинговый. Это судно пойдет в продажу как «пакетное», т. е. вместе с четырехтактным мотором «Mercury», причем «EFI». Вдобавок, лодка пойдет к потребителю не через дилеров, а непосредственно с завода. Таким образом, из его цены уходит мощная доля «накрутки» посредников, как моторных, так и лодочных. Как результат, стоимость полного предложения на сегодняшний день составляет 800–880 тыс. руб. Дорого? Для сравнения: близкий аналог производства того же «Спортсудпрома СПб» – «Silver Shark WA» аналогичных размеров и комплектации – обойдется дороже примерно на 35%. А аналоги сопоставимого качества финского и польского производства будут иметь такую стоимость только на вторичном рынке.

Время требует гибкого подхода к политике продаж, и «Спортсудпром СПб» с успехом его применяет, опираясь на свою заслуженную репутацию одного из крупнейших и наиболее технологически оснащенных предприятий-производителей малых моторных судов в стране. ■



Аккумуляторы Bosch

Практически все жители современной России помнят фразу, произнесенную главным героем фильма «Берегись автомобиля», которая звучала примерно так: «Да... без аккумулятора – это не жизнь». С этим согласны почти все. Сегодня, в отличие от прежних лет, проблема с аккумуляторными батареями решается просто – пошел и купил. Но большой выбор моделей, который предлагают продавцы, часто вводит в замешательство рядового покупателя: что выбрать, по каким критериям, что надежнее?..

Поэтому поговорим о АКБ производства такой известной фирмы, как Bosch, в частности об аккумуляторах Bosch S6 AGM и Bosch L4: рассмотрим, в чем заключаются их особенности, а также преимущества.

Относительно новая технология AGM (Absorbent Glass Mat), заключается в том, что электролит не просто «болтается» в банке АКБ, а находится в «связанном» состоянии благодаря специальной волоконной прокладке непо-

средственно у пластин. В некоторых информационных источниках такое новшество сразу же переводит АКБ в разряд «гелевых батарей». Разумеется, электролит не имеет консистенции геля, но, поскольку он абсорбирован специальной «подушкой» из стекловолокна, практически не испаряется и, к тому же, находится в постоянном контакте с пластиной (пластинами), это упрощает многие моменты экс-

плуатации таких аккумуляторов. Первое преимущество – это возможность увеличить силу тока, второе – долгая служба батареи, так как она практически не контактирует с воздухом, и процессы окисления если и идут (что неизбежно), то очень медленно.

Все эти усовершенствования технологии изготовления позволяют АКБ новой серии выдерживать также глубокие разряды, что в прошлом



было губительно для кислотных аккумуляторов.

Благодаря технологии AGM новые аккумуляторы могут работать даже в положении «на боку» (разумеется, не постоянно), так как батарея получается практически герметичной и хорошо защищенной от вытекания электролита. Такие батареи, в частности Bosch S6 AGM HighTec, можно использовать на небольших судах, как моторных, так и парусных.

Как сообщает производитель, аккумулятор Bosch S6 AGM HighTec является абсолютно необслуживаемым, во время эксплуатации надо лишь периодически очищать контакты, проверять уровень зарядки и т. п.

Еще одно преимущество этих аккумуляторов – это возможность одновременно обеспечивать большое количество потребителей, которые

расположены на катере или в автомобиле. Как опять же заявляет производитель, батареи Bosch S6 AGM HighTec можно устанавливать на катере с общим потреблением электроэнергии от 4500 В. Это уже катер, напичканный не только различными «грелками», но и комфортными сервоприводами, серьезными системами связи и т. д.

Важно, что серия аккумуляторных батарей прошла сертификацию Ллойда в Германии и рекомендована к эксплуатации на судах с соответствующим энергопотреблением.

Еще одна АКБ, которая может заинтересовать владельцев катеров и яхт – это тяговая батарея Bosch L4.

Модель разрабатывалась для условий увеличенного количества циклов заряд-разряд и относительно спокойно переносит глубокие разряды. При этом зарядка батареи происходит достаточно быстро. Как обещает производитель, АКБ Bosch L4 спокойно выдерживает 300–400 циклов заряд-разряд (если емкость падала до 60% от начальной).

Bosch L4 может нормально работать даже при наклоне в 55°, благодаря практически герметичной конструкции и применению современных технологий.

За более подробной информацией можно обращаться в авторизованные центры Bosch.



360° водного спорта

Ищите ли Вы впечатляющие парусные яхты, захватывающие дух катамараны или спортивные моторные лодки – все самые последние новинки Вы найдете на boot Düsseldorf. Посетите самую большую выставку яхт и водного спорта с 22 по 30 января 2011 и получите удовольствие от представленного разнообразия водного спорта: www.boot.de.

22. - 30.1.2011

000 «Мессе Дюссельдорф
Москва»
123 100 Москва
Краснопресненская наб., 14
Тел.: +7 499 259 77 29
Факс: +7 499 256 67 89
PikulevaE@messedorf.ru
www.messe-duesseldorf.ru


Messe
Düsseldorf

Светлое будущее по версии «VELVETTE»

Андрей Великанов. Фото автора

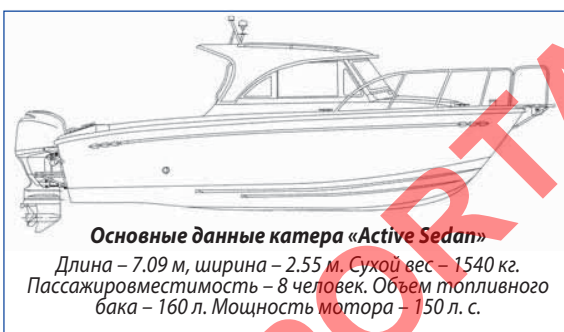


В Казань на презентацию нового проекта «Yamaha» в России я собирался с большим любопытством – немногим ныне по зубам серьезно инвестировать в отечественное рекреационное судостроение. На Волге мне, как и другим журналистам, предстояло вживую оценить потребительские качества катера «Velvette 23 Active Sedan» – совместного детища «Yamaha Motor» и отечественных судостроителей из компании «Velvette Marine». С продукцией этого казанского предприятия, впрочем, как и с их грандиозным проектом, я впервые познакомился в феврале 2010 г. на Московской бот-шоу в «Крокус-Сити».

Честно признаться, от той павильонной встречи с казанцами остался привкус переслащенного чая – уж больно здорово работали «бархатные»

универсальность без компромиссов, собственная концепция «Neo Grand Turismo». Все эти словосочетания подходили к речевки футбольных болельщиков, что несколько не вязалось с довольно скромными экспонатами в их экспозиции.

Перефразирую классика: «Что хорошо для Казани, для Москвы – смерть», но подобными фразами владельцев «Bentley» и «Rolls Roys» в наши дни зацепить сложно. Поэтому, прежде чем перейти к испытаниям новинки на максимальных оборотах на волжских просторах, мне хотелось хотя бы кратко ознакомиться с историей компании «Velvette» и понять причину внезапного появления «Yamaha» в



Основные данные катера «Active Sedan»

Длина – 7,09 м, ширина – 2,55 м. Сухой вес – 1540 кг.
Пассажироместимость – 8 человек. Объем топливного бака – 160 л. Мощность мотора – 150 л. с.

маркетологи, которые через фразу произносили: «Качество, уникальность, продукция «премиум-класса»,



этом городе, где попеременно стоят мечети и православные храмы, а открытость и дружелюбие местных жителей поражает с первого шага.

Многие удивятся, но корни фирмы «Velvette» целиком ведут из «пищевых», ведь основным инвестором судостроительного проекта выступило казанское акционерное общество под говорящим названием «Ozone Food Service». На момент рождения в 2007 г. проекта «Velvette» вышеназванная фирма владела 14 ресторанами в столице Татарстана (с полным списком брендов и меню можно ознакомиться на сайте www.ofsrussia.ru).

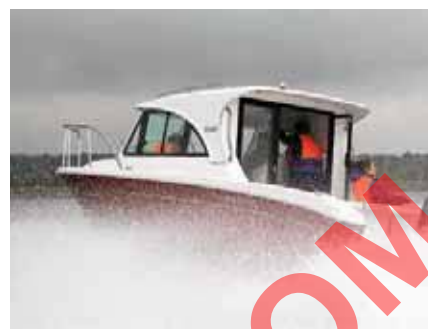
Далее биография волжского производства развивалась просто стремительно – к лету 2009 г. в каталогах значились четыре реализованных пластиковых проекта из сырья от «Scott Bader», в декабре прошлого года уже был заключен договор о сотрудничестве с «Yamaha Motor», а в августе появился первый катер новой серии!

Если объем продаж на нашем рынке в 2009 г. рухнул на 51%, то у казанцев этот показатель составил только 15%, а в 2010 г. количество реализованных

корпусов выросло на 60% по сравнению с предыдущим годом! Причем новорожденный «Active Sedan» появился на свет уже на новом производстве «Velvette» – весьма современном предприятии площадью 3600 кв², которое в спринтерском темпе было возведено в селе Набережные Мокваши, ближайшем пригороде Казани.

За всеми описанными выше событиями и начинаниями стоит 33-летний Михаил Клопоух, скромно именующий себя «управляющим партнером». После нескольких разговоров с ним у меня появилась крепкая уверенность в том, что здесь могут строить не простенькие композитные корпуса, а самый настоящий боевой вертолет. Нет проблем у «Velvette» и с реализацией – даже трудно поверить, но единственный свежее испеченный прототип «23-го» уже закуплен компанией «ВВС» из Питера, а еще на шесть семиметровых корпусов «Ямаховского дизайна в татарском воплощении» стоит небольшая, но плотная очередь!

На судостроительном предприятии у Клопоуха все в порядке не только с маркетингом: средняя зарплата квали-



фицированного модельщика – выше 30 тыс. руб., в то время как квалифицированные рабочие в Казани получают в месяц по 16–18 тыс. Кроме того, «Velvette» обеспечивает всем сотрудникам (а это около 40 человек, из которых 10 – ИТР) бесплатное горячее питание и доставку до города. Здесь функционирует современная система вентиляции, оборудованы комфортные раздевалки с душевыми кабинами, стоят аппараты с артезианской водой. В общем, действует почти полноценный социальный пакет. О российских реалиях напоминает лишь территория, окружающая предприятие, до дверей которого из-за боязни завязнуть в глинистой жиже нас не смог довести таксист.

Альянс «Velvette» с «Yamaha Motor



Яков и Михаил Клопоухи

Опрокинуть «Седан» невозможно





CIS» стал следствием их маркетинговой политики. Руководитель этой японской компании Кувата-сан уже второй год подряд посматривает в сторону европейских стран. Его московский офис по продажам подвесных моторов в мировых рейтингах стоит высоко, выше – лишь заносчивые американцы. В 2011 г. господин Кувата планирует реализовать на российских просторах 21–23 тыс. подвесных двигателей, и это не считая Украины и Белоруссии, которые входят в структуру европейского ямаховского бюро. Реализуя волжский катерный проект, Кувата-сан одним выстрелом убил столько зайцев, что их трудно перечислить в одной статье, инвестировав лишь интеллектуальную составляющую технологии, за внедрением которых два японских инженера в течение нескольких месяцев ежедневно внимательно следили, поглядывая на казанский Кремль.

– Организовать нормальную жизнь высококвалифицированного японского инженера в центре России – это почти что организовать экспедицию на Северный полюс, – посетовал господин Кувата. – Руководитель службы продаж и маркетинга «Yamaha Motor CIS» господин Хоригоши, наверное, раз пять за два месяца летал из Москвы на Волгу для улаживания неожиданных проблем.

Изучали производственный процесс в Стране восходящего солнца и казанские специалисты, после чего в философии компании «Velvette» и появились «концепции функциональной эстетики» и «Neo Grand Turismo».

По планам на 2011 г. «Velvette» собирается выпустить 10–13 «Active Sedan», хотя пока производственные мощности позволяют строить всего три корпуса в месяц, по сути дела «custom built». Казанский катерный проект является точной копией «Yamaha FR 23 Active Sedan», весь производственный процесс которого делится на шесть ступеней: нанесение гелькоута, формовка, обрезка, склейка, предварительная и окончательная сборка.

Практически все выполняется вручную, никакого вакуумного и инфузионного оборудования, нет здесь и нанотехнологий. Кажется, все просто и гладко, но наш «вазовский» опыт уже много лет учит, что даже периодическая система Менделеева без административного ресурса и государственной поддержки может читаться совсем по-иному, нежели определил когда-то главный мастер купажу российской водки.

Поэтому и погонять «Kremlin Red» (так окрестили японские инженеры «вельветовского» первенца) мы решили в хвост и в гриву. Благо матушка-Волга позволяла порезвиться на все сто – чуть ниже Казани ширина русла равна почти 5 км.

«Yamaha» рекомендовала ставить на транец «23-го» четырехтактную стопятидесятку. При сухом весе катера в 1540 кг и 160 л в топливном баке в этом случае, понятно, на гонки в Руане катер не подойдет. Его назначение – исключительно утилитарное. Собственно, эта идея и была взята за основу концепции катера, предназначенного для отдыха на воде с семьей



и друзьями, возможных путешествий и рыбалки.

С шестью людьми на борту катер уверенно шел со скоростью 57 км/ч, с двумя – 61 км/ч. Хозяева предоставили журналистам возможность погонять технику в течение почти пяти часов, и мы закладывали самые противоречивые галсы и мудрили развороты на одном месте – ни дельфинирования, ни сваливания при кильватерном тесте. «Active Sedan» уверенно выходил на глиссирование при любом диф-

Господин Кувата с оптимизмом смотрит на будущее «Yamaha» в России



ференте и беспрекословно слушался штурвала.

Катер рассчитан на перевозку восьми человек, хотя мне кажется, что при таких габаритах кабины и полдюжины наших любителей пива тут будет достаточно. Тем более что в полуоткрытой каюте в лежачем положении может уместиться максимум три человека, еще два хлопца – растянуться в ходовой рубке. На катере есть и небольшой гальюн (на тестах он не функционировал). По бокам рубки – сдвижные боковые окна, вход в кабину от пола до потолка закрывает стеклянная дверь.

Пульт управления удобен, но простоват, как, впрочем, и все внутреннее убранство рубки и каюты. При конечной цене катера в 1 млн. 200 тыс. руб. (без мотора) хотелось бы видеть

внутри салона более дорогую отделку и оборудование. В кокпите много палубных рундучков, но нет ни одного места ни для крепления, ни для хранения удочек и спиннингов. Хозяева уверяли, что все в их силах, но эти прибавки и изыски будут производиться впоследствии по желанию клиента.

На следующий день под руководством Якова Клопоуха, сына «управляющего партнера», мы выехали в район Нижнего Услона на рыбалку. Когда-то здесь обитала знаменитая стерлядь, но сейчас добывают гравий, и естественные галечные нерестилища этой осетровой рыбы покрылись органической взвесью, поэтому о жирной стерлядке вспоминают лишь старожилы. Правда, пока в Волге не перевелись еще щука, лещ, голавль, жерех и судак, за которыми мы и стали охотиться, чтобы на

практике прочувствовать рыболовные достоинства катера.

Забрасывать джигговую снасть очень удобно как с кормовой, так и с носовой части палубы катера, куда спокойно проходишь, держась за релинги на крыше рубки. Но, опять же, закрепить спиннинги на этой самой крыше негде, приходилось таскать их в руках в моменты перехода от точки к точке.

Интересно, что катера будут продаваться без двигателей, но покупатель пакета получит у дилера 7%-ную скидку на подвесник.

Довлатов когда-то изрек, что «порядочный человек делает гадости без удовольствия». Вот и я совершенно без удовольствия скажу, что не понравилось.

Первый день тестов проходил под проливным дождем, струи которого нектати для производителя потекли под декоративным козырьком, прямо по двери. Да и сам козырек не закончен водостоками и показался сантиметров на десять меньше, чем требовала ширина российского мужчины в самом расцвете лет.

Небольшие недочеты мы обнаружили и в самой каюте, но первый блин, особенно в прототипном варианте, на Руси всегда выходит не совсем гладко.

И здесь не сомневаюсь, что все ошибки будут своевременно устранены, иначе зачем тогда было казанским маркетологам формулировать столь привлекательную философию жизни по имени «Velvette». ■



WWW.SPB-YAMAHA.RU

Санкт-Петербург
ул. Ново-Рыбинская, 19-21
(812) 337-1041
b59@spb-yamaha.ru

эксклюзивный дистрибьютор
катеров «Velvette» по Санкт-Петербургу
и Ленинградской области



Бюджетные эхолоты с цветным экраном

В прошлом номере «Кия» мы предложили читателям краткий обзор бюджетных эхолотов с черно-белым экраном, которые присутствуют в обычных магазинах или в Интернет-магазинах на просторах нашей родины. Сегодня поговорим о самых дешевых эхолотах, оснащенных цветным экраном. Цветной дисплей, в отличие от «серого», позволяет даже при скромных размерах более четко различать особенности дна и мелкие детали, границы между которыми при недостаточном или избыточном освещении не сливаются между собой.

Производители эхолотов не балуют сегодня потребителя большим разнообразием такой продукции, особенно стоимостью 9000–12 000 руб. В итоге мы обнаружили только пять моделей эхолотов в этой ценовой категории, которые сегодня можно приобрести.

Самый недорогой, но интересный вариант предлагает «Garmin». Модели остальных производителей, как правило, значительно дороже 12 000 руб. Понятно, что все эхолоты

в более высокой ценовой категории обладают преимуществами и дополнительными возможностями, однако нам был нужен простой, но надежный аппарат с цветным дисплеем.

Такие «бюджетные» эхолоты с цветным экраном более или менее точно работают при движении лодки на скорости до 40–60 км/ч, но только в том случае, если трансдюсер установлен правильно и лодка не создает больших помех в виде пузырьков воздуха.

«Garmin» (США)

Единственный производитель, который предлагает в выбранной нами ценовой категории эхолоты с двумя лучами, мощным излучателем и большой «максимальной глубиной». Модель «Fishfinder 160C» оснащена большим экраном, правда, с не слишком хорошим разрешением. Однако двухлучевая схема делает его если не лидером, то, по крайней мере, одним из самых востребованных.

Характеристики эхолотов

Характеристика	«Fishfinder 160C»	«Fishfinder 300C»
Длина × ширина × высота, см	15.5×12.4×7.4	11.4×11.4×6.1
Размер экрана, см	8.0×8.9	5.3×7.1
Разрешение экрана	128×128	240×320
Экран	CSTN 16 цветов	QVGA
Вес, г	499	272
Защита от воды	IPX 7	IPX 7
Частота, кГц	80/200 (два луча)	80/200 (два луча)
Мощность, Вт	150 Вт (RMS), 1200 Вт (максимум)	150 Вт (RMS), 1.200 Вт (максимум)
Напряжение, В	10-18(постоянный ток)	10-20 (постоянный ток)
Максимальная глубина, м	274.32	274.32
Угол конуса, град.	45 или 15 (двойной луч)	45 или 15 (двойной луч)
Ориентир. стоимость, руб.*	От 9800	От 11400

* Здесь и далее указана средняя цена на сентябрь 2010 г.



Характеристика	«FISHFINDER 141C(Cx)»
Длина × ширина × высота, см	17.5×19.5×11.4
Размер экрана, см	8.9 (по диагонали)
Разрешение экрана	320×240
Экран	TFT
Вес, г	—
Защита от воды	IPX7
Частота, кГц	200
Мощность, Вт	1500
Напряжение, В	10–12
Максимальная глубина, м	182
Угол конуса, град.	Однолучевой 20
Ориентировочная стоимость, руб.*	От 9700

Характеристика	«FishEasy 320C»
Длина × ширина × высота, см	13.8×17.6×8.6
Размер экрана, см	8.9 диагональ
Разрешение экрана	320×240
Экран	TFT, 256 цветов
Вес, г	—
Защита от воды	IPX7
Частота, кГц	200
Мощность, Вт	—
Напряжение, В	12
Максимальная глубина, м	182
Угол конуса, град.	20 (60)
Ориентировочная стоимость, руб.*	От 10 300

Характеристика	«X67C»
Длина × ширина × высота, см	10.8×14.7×6.4
Размер экрана, см	8.9 (диагональ)
Разрешение экрана	320×240
Экран	TFT (256 цветов)
Вес, г	—
Защита от воды	IPX7
Частота, кГц	200
Мощность, Вт	800
Напряжение, В	10–17
Максимальная глубина, м	183
Угол конуса, град.	60
Ориентировочная стоимость, руб.*	От 11 200

Характеристика	«Fisherman 1000C»
Длина × ширина × высота, см	17.3×17.3×19.1
Размер экрана, см	13.5×15.7
Разрешение экрана	480×272
Экран	TFT, цветной
Вес, г	700
Защита от воды	IPX 7
Частота, кГц	200
Мощность, Вт	100/800 пиковая
Напряжение, В	11–14 или 8 батарей AA
Максимальная глубина, м	280
Угол конуса, град.	60
Ориентировочная стоимость, руб.*	От 7990

«Humminbird» (США)

Эхолот от именитого производителя, но, в отличие от «Garmin», однолучевой. Экран невелик, однако имеет хорошее разрешение при любом освещении. Относительно большие габариты не затрудняют его установку даже на небольших лодках. Хороший режим увеличения «картинки».

«Lowrance» (США)

Любопытный эхолот с большим количеством функций, которыми, правда, полностью редко кто пользуется. Небольшие габариты и высокое разрешение экрана, несмотря на относительно высокую стоимость, делают «X67C» очень привлекательным, особенно при использовании в местах, где дно имеет сложный рельеф и много ила.

«Eagle» (США)

Этот эхолот «FishEasy 320C» небольшой по габаритам, с экраном, имеющим хорошее разрешение, многими признан «необходимо достаточным». Его отличают умеренная стоимость при хорошем качестве изображения при высокой четкости показаний.

«JJ-Connect» (Россия)

Эхолот «Fisherman 1000C» имеет самый крупный дисплей с хорошим разрешением. Цена не самая большая. Пока он мало известен, поэтому сложно собрать о нем информацию от пользователей. Однако, судя по всему, он может стать неплохим помощником не только в путешествиях по неизвестным местам, но и во время поиска рыбы.

Все перечисленные эхолоты имеют дополнительные функции, которые также облегчают хождение по неизвестным акваториям. Однако, как и бюджетные эхолоты с «серым» экраном, цветные не слишком хорошо показывают наличие под лодкой рыбы при определенных условиях. Их основное назначение – обозначить дно и более или менее точно передать его рельеф. Далее уже все зависит от опыта рыбака, который по различным признакам сам будет делать выводы о том, где может быть рыба, а где – нет.

Надо заметить, что некоторые из перечисленных эхолотов уже не производятся, однако найти в продаже их еще можно.





«TRIDENT»

и тренды года



Осень – пора спада покупательской активности и время подведения итогов года предприятиями, занятыми в маломерном секторе судостроения. В таком ключе обычно и выстраиваются интервью с наиболее заметными отечественными производителями-маломерщиками. О состоянии дел на своем предприятии рассказал директор расположенной в г. Ломоносов под Петербургом фирмы «Trident» Сергей Железкин.

– Читателям журнала ваши лодки уже достаточно хорошо известны. Какие изменения претерпела ваша техническая политика в уходящем сезоне?

– Тренд этого года – чистый алюминий во внешности. Нам нечего прятать – швы ровные, деформаций нет. Клиент говорит: не надо красить, пусть будет видно, из чего лодка сделана. Технологию сборки мы усовершенствовали так, чтобы поверхности борта не повреждались при работе, просто полируем их, а палубу и рубку оставляем матовыми. Покраска порошковыми эмалями также себя оправдывает, особенно полиурета-



новыми. Мы постоянно держим на воде несколько «подопытных» лодок, с помощью которых отслеживаем правильность примененных технологических решений, и видим, что наши покрытия «живут», но если спросом пользуется «голый» алюминий, то будем отвечать на этот запрос.

– А в каком соотношении находятся у вас «заказная» и «серийная» формы работы? Охотно ли идете на исполнение прихотей заказчика?

– Из всех наших выпускаемых лодок наиболее востребованы катера с рубкой траулера типа и рабочие, неприхотливые, грубоватые лодки

под тяжелые условия эксплуатации. В основе – конечно, серийная продукция в виде двух наиболее продаваемых корпусов длиной 6.2 и 7.2 м. Используя наработанные решения – основные конструктивные узлы, принципы расположения оборудования – мы доводим наши лодки «до ума», чтобы ходили и служили идеально, с максимальной отдачей. Принимая заказ, обсуждаем особые пожелания клиента, касающиеся преимущественно общего расположения и состава оборудования. «Заказных» лодок примерно 10% от всего потока, остальных устраивают стандартные варианты, и, естественно,

в наших интересах, чтобы доля серийной продукции была выше.

Наши лодки заказывают прагматичные люди для отдыха и рыбной ловли. Компановка с двумя кокпитами очень удобна на рыбалке, некоторые используют как полезную площадь даже крышу рубки. Для экономии места на модели «720st» подвесной мотор вынесли на кронштейне, имеющем вид транцевой рабочей площадки, за пределы кокпита, что делает выход на глиссирование более быстрым, при этом смоченная площадь днища на крейсерском ходу не увеличивается. Это наше нововведение.

С подвесниками в этом году, кстати, совсем непросто – дилеры сократили поставки, и нам приходится искать разные нетривиальные пути, чтобы снабдить лодки моторами.

В выработке компоновочных решений нам много дала европейская сертификация продукции, которую мы провели в начале этого года. Были замечания шведских инженеров прежде всего по обеспечению безопасности владельца. Европейская система предусматривает выполнение специальных требований при монтаже оборудования, которые далеко не каждый наш производитель соблюдает. Вот, например, выхлоп отопителя: его выводят обычно прямо в борт, и в Европе уже было несколько случаев отравлений от затянутых в кокпит газов. Мы выводим патрубок наружу под самой крышей рубки, приняв специальные меры по его скрытой проводке. И оборудования на наших лодках становится больше: на модели «720st» появились выдвижной галюнь и камбузная тумба в каюте.

Опять же, что касается технической политики – наше КБ стало работать по принципу инжиниринга, когда заводские конструкторы заняты преимущественно технологическими вопросами. И в этом мы вышли на такой уровень, когда сравнивать нашу продукцию с европейской уже не стыдно. Заводские конструкторы дорабатывают изделия под производство, а общее проектирование заказываем финским специалистам, причем на контрактной основе, по оригинальному техническому заданию с учетом наших тех-

нологических возможностей, которые они изучают здесь, на месте. Это имеет преимущества: мы получаем проект, отвечающий требованиям ЕС, а его внешний вид выполнен дизайнерами, получившими образование не только в Финляндии, но и в более «продвинутых» странах, таких как Италия. Кроме того, «морской» дизайнер, как правило, много времени проводит на своих лодках в море, что способствует принятию выверенных конструкторских решений. Это не покупка готового проекта в Интернет-магазине, проектант сам контролирует технологический процесс. По стоимости его работа обойдется, конечно, дороже, чем обычно, но всего процентов на 20, и эта надбавка абсолютно оправдана. Не надо изобретать велосипед, надо брать лучшее. В результате те же норвежцы и шведы, видя теперь нашу продукцию, говорят: «Мы хотим ее покупать».

– Как повлияли на вашу работу экономические трудности последних двух лет?

– Пришлось вдвое быстрее бегать. Волка ноги кормят – это сказано про деятельность менеджеров. Пришлось не только искать и активизировать сбыт, но и улучшать всю организацию работы. Со временем это становится нормой. Организм привыкает... Ну, и ищем новые пути. Начали производство оборудования для «большого» судостроения.

Грех жаловаться – наши лодки вос-

требованы, есть перспективы развития. Мы просто работаем, не смотрим по сторонам, а движемся вперед. Финансовое состояние позволяет делать новые модели – в следующем году вводим в производство три проекта. Договорились с дилером в Финляндии, будем продавать лодки и туда, а также планируем наладить там и сборку. Так что, возможно, появятся лодки «Trident» с клеймом «сделано в Финляндии». Вообще, нам симпатичны дилерские компании «с руками», которые готовы идти на контакт с клиентом для удовлетворения его пожеланий, но чтобы при этом не страдали интересы основного производства. На сегодня мы «добрались» до Поволжья и Средней Сибири. Дальний Восток очень интересен, но слишком обременительна доставка.

Российские ведущие предприятия научились делать качественные алюминиевые лодки, поэтому везти их из-за границы, переплачивая вдвойне, смысла нет. «Там» производить продукцию намного легче и приятнее – все есть под рукой, контрагенты надежны, поставки быстрые. Но мы и в более трудных условиях смогли достичь такого уровня организации и исполнения работ, что про нас за границей уже говорят «русская работа», не имея в виду низкое качество и желание схалтурить. Мы способны отстоять свой рынок, хотя пока не можем говорить о лидерстве компании на рынке, но очень много работаем для этого. ■



Компания «Trident»

г. Ломоносов, Транспортный пер. 9, тел./факс (812) 423 32 23, тел. (812) 423 42 24
www.tridentboats.ru, katera@tridentboats.ru

**Евгения Краева.**

Фото автора
и «Кайт-клуба» –
официального представителя
«Cabrinha» в России

Что такое кайт?

Часть 3. Доска для кайтбординга

Кайтовая доска или, как ее еще иногда называют, «кайтборд» – это то, на чем скользят по поверхности воды вслед за кайтом. Она может много сказать о том, какой стиль катания человек предпочитает. Как и в любом спорте, в кайтбординге какого-то одного решения на все случаи жизни нет и выбор доски зависит от того, в каких условиях и как вы собираетесь кататься. В данной статье рассмотрим особенности и критерии выбора двух основных видов досок для катания по воде.

Объединяет эти доски наличие рокера, плавников и петля для ног с падсами. Рокер – прогиб доски по длине, который способствует тому, чтобы она не зарывалась в волну, плавник не дает доске проскальзывать по воде, т.е. позволяет «вырезаться» – идти против ветра, петли фиксируют ноги, а падсы – это коврик-прокладка между ногой и доской, смягчающая удары и вибрацию.

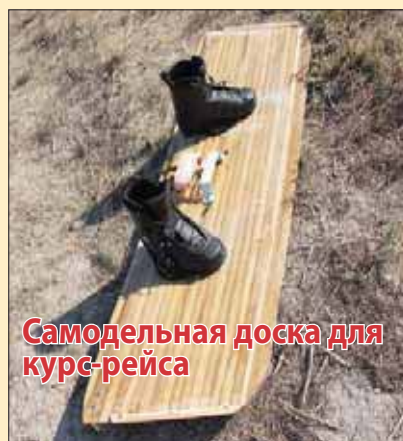


Твинтип (Twin Tip) – самый распространенный во всем мире тип кайтовой доски, именно на такой лучше начинать свое обучение кайтбордингу. Катание на ней по стилю и базовым навыкам очень схоже с катанием на сноуборде или вейкборде по воде за катером, а использоваться доска может практически в любых условиях.

Длина твинтипов обычно колеблется от 120 до 150 см. Но, вопреки распространенному заблуждению, не длина – самый важный параметр, а ширина, и выбор ширины доски напрямую зависит от веса райдера. Если доска выбрана слишком широкой, то ее будет тяжело удерживать на ребре и, как следствие, контролировать скорость. Для того чтобы было проще определиться с размерами, приведу средние соотношения длины и ширины досок профессиональных спортсменов в дисциплине фристайл, у которых обычно имеется комплект из двух досок: для слабого ветра – размерами 130×40 см для парней и 125×37 см для девушек, для сильного ветра – 125×38 и 122×35 соответственно. Распространено мнение, что учиться следует на доске побольше, а потом уже покупать доску нормального размера, однако надо понимать, что научиться вы достаточно быстро, а доска в среднем стоит 15 – 25 тыс.руб.

Учитывайте также, что для исполнения трюков во фристайле доска должна быть достаточно широкой в середине и заметно сужаться к концам, т. е. с небольшим радиусом, так как, чем меньше радиус, тем лучше вращается и поворачивает доска. А если планируете использовать доску в курс-рейсе или для катания в стиле «вэйк», то лучше отдать предпочтение более длинной доске с большим радиусом.

Кайтборды отличаются жесткостью. Для катания по «чопу» – ветровой волне – лучше мягкая доска, также она хороша для новичков – ее легче контролировать, но, чем она мягче,



Самодельная доска для курс-рейса

Обычно ноги просто вставляются в петли, однако можно встретить кайтовые доски с креплениями, неподвижно фиксирующими ногу наподобие ботинок, как на досках для «вэйка». И хотя такие петли сильно усложняют процесс закрепления доски на ноги на воде, они пользуются популярностью у тех, кто предпочитает катание по специальным конструкциям, т.е. джиббинг. На «Black Sea Cup» мне на глаза попалась самодельная доска с такими креплениями, используемая во время курс-рейса – гонок на скорость.



Вэйкскейт

Также существуют вэйкскейты – тот же самый твинтип, только без петель для ног, со специальным нескользящим покрытием верха, как на скейтах. Эти доски порадуют скейтбордеров, однако на сегодняшний день они, скорее, экзотика.

тем меньше скорость (нужно больше ветра и площади доски). Так как для скорости важнее жесткость средней части доски, а для комфортной езды по

мелкой волне – гибкость краев доски, доски сейчас делают комбинированной жесткости. Жесткими в середине и более мягкими по краям.

Направленная доска (Directional), или «директ», больше похожа на классический серф и предназначена для катания на волнении, хотя может быть также использована и на ровной воде. Главный ее недостаток – необходимость при каждом повороте вынимать ноги из петель, чтобы поменять стойку. Это не так трудно, но очень пугает начинающих. Однако для фристайла, джиббинга или постоянного катания на ровной воде твинтип все-таки подойдет больше. А вот для курс-рейса подобные доски вполне пригодны, так как против ветра едут быстрее и острее за счет улучшенной гидродинамики, экономя при этом силы спортсмену.

У некоторых фирм такие доски называются «серфбордами» или «досками для вэйва».



Дирекшнл

Алексей Бэр

Формы и виды облачности

Каждый человек, даже не имеющий к метеорологии никакого отношения, хоть раз в жизни обращал внимание на то, что облака в небе бывают разные. Высокие и низкие, светлые и темные, хорошей погоды и грозowego ненастья... В русском языке для последних даже существует особое название – тучи. Метеорология детально и подробно разделяет облака на роды, виды и подвиды.

Перистые облака



Перисто-кучевые облака



Перисто-слоистые облака



Метеорологическая классификация облаков

Вообще существует три типа классификации облачности. По внешнему виду (морфологическая); по происхождению и характеру процесса их образования (генетическая) и по микрофизическому строению (агрегатному состоянию), виду и размеру облачных частиц, их распределению внутри облака. Наиболее интересна первая классификация, которая, собственно, и используется в практических метеорологических наблюдениях.

Наивно думать, что форма облачности – это объективная характеристика, которую может определить какой-нибудь специальный прибор. Нет, на самом деле, ни один прибор, каким бы современным и совершенным он ни был, не может с этой задачей справиться. Форма не высота – определить ее можно только на глаз. Определение формы облаков (как, кстати, и доли облачности в небе) – задача сугубо метеорологического наблюдателя. Разумеется, как и многое в практической метеорологии, тут зависит от квалификации, а по правде говоря, просто от личных представлений техника-наблюдателя. Одному кажется, к примеру, что на небе мощная кучевая облачность, другому – что кучево-дождевая. И никакие учебники, справочники и атласы облаков окончательной ясности иной раз в разногласия не внесут. Ведь существует ряд переходных форм, облака могут менять свою форму... Очень многое порой зависит от освещения, которое может дать ложную картину.

Различают десять основных форм (родов) облачности, которые разделяются на великое многообразие разновидностей. Но метеорологам вполне достаточно знать основные десять родов, чтобы иметь о вопросе пред-

ставление и быть, как сейчас говорят, грамотным человеком. Также полезно знать, что эти десять родов облачности подразделяют по высоте расположения на так называемые ярусы: верхний, средний и нижний, а также на облака вертикального развития, которые могут располагаться на высоте сразу трех ярусов в силу своих особенностей образования и развития.

Роды форм облачности

Следует начать с облаков верхнего яруса. К ним относят три формы облачности: перистые, перисто-кучевые и перисто-слоистые. Облака эти находятся своей нижней границей на высоте более шести километров. Мощность (в метеорологии мощностью называется толщина облака – разница между верхней и нижней границей) их обычно не очень большая, несколько сотен метров. Выглядят они как белая, легкая пелена в высоком небе.

Часто неопытному глазу перисто-слоистые облака не видны вовсе. Они сливаются с небом, которое кажется просто чуть более светлым из-за солнечного света или почему-то еще. Иногда кажется, что небо ясное, а на самом деле оно покрыто сплошной перисто-слоистой облачностью. Даже многие люди, несведущие в метеорологии, но наблюдательные, заметили, что расположенная грядами перистая облачность часто предсказывает ухудшение погоды, дожди... Это связано с тем, что перед теплым фронтом, километров за 400–600, вдоль него образуется облачность такого типа и движется вместе с фронтом. Однако неправильно думать, что не бывает внутримассовой (не фронтальной, внутри одной воздушной массы) перистой облачности, что сам факт нахождения ее на небе обязательно свидетельствует о приближающемся фронте. Хотя метеоролог по расположению такой облачности часто и может понять, что за нею следуют теплый фронт и сопутствующие ему осадки и явления. О фронтальной облачности – чуть позже.

К облакам среднего яруса относятся облака с нижней границей от двух до шести километров: высокослоистые и высококучевые. На глаз их не всегда отличишь, скажем, от кучевых или слоистых облаков – нужны опыт и квалификация метеонаблюдателя. Мощность высококучевых примерно такая же, высокослоистых – 1–2 км. Часто высокослоистые облака сливаются со слоисто-дождевыми и представляют собой общую мощную систему, из которой выпадают обложные осадки. Обычно это бывает на теплом фронте и холодном первого рода (медленном). Вообще изредка и из самих высокослоистых облаков могут выпадать осадки. Особенно в холодный период года. Как правило, они небольшой ин-

тенсивности. Как и облака верхнего яруса, среднеярусные облака белые.

Но особенно интересуют метеорологов облака, которые могут своим низким расположением помешать посадке самолетов и из которых могут выпадать осадки: облака нижнего яруса и вертикального развития.

Облака нижнего яруса: слоистые, слоисто-кучевые и слоисто-дождевые. Слоистые облака, как правило, равномерно закрывают собою все небо. Их высота (ВНГО – высота нижней границы облачности, как говорят метеорологи) может варьироваться от десятков метров (приподнятый туман) до километра. Мощность – несколько сот метров. Часто выглядят, как серая пелена, ввиду пасмурности, которую создают, и облачной системы, которая находится выше них. Осадков обычно не дают. Редко – морось (жидкие осадки, не заметные по лужам, напоминающие крупный туман) или очень мелкий снег, чаще снежные зерна.

Различают еще особый вид очень низких разорванных слоистых облаков. Если они находятся под облаками, дающими осадки (слоисто-дождевые или кучево-дождевые), то называются разорвано-дождевыми, но осадки идут не из них – они только висят внизу. А если осадков нет – просто разорвано-слоистыми.

Слоисто-кучевые облака обычно расположены на высоте между 500 м и полутора километров. Это такие же слоистые облака, но с пробелами, неравномерной толщины, часто тоньше и белее. Осадков почти никогда не дают. Часто образуются после растекания (обычно под вечер) кучевой облачности. Определить, не имея опыта, эту форму облаков, ни с чем не перепутав, не всегда возможно.

Наиболее неприятно своими последствиями появление на небе слоисто-дождевой облачности, что связано с фронтами (теплым и медленным холодным). Слоисто-дождевые облака покрывают все небо, имея серую окраску. Их толщина (мощность) вместе с прилегающими высоко-слоистыми может составлять 2–3 км. Нижняя граница (край, как иногда говорят военные синоптики) может быть такой же низкой, как и слоистых. Слоисто-дождевые, как следует из названия, несут продолжительные – обложные – дожди или снег (в холодное время года). Нередка ситуация, когда внутри слоисто-дождевых облаков находятся кучево-дождевые – они вызывают усиление дождя или снега в виде зарядов ливня и называются маскированными. Имеют чаще всего темно-серый цвет, нередко с оттенком лилового.

Особенную форму имеют облака вертикального развития. Они образуются в результате конвекции – подъема более теплых воздушных частиц с последующей конденсацией

Высококучевые облака



Высокослоистые облака



Слоисто-кучевые облака



Основные формы облаков

Форма	Международное (лат.) название	Обозначение	ВНГО, км	Мощность, км	Микроструктура	Осадки
Перистые	Cirrus	Ci	7–10	0.2–3	Кристаллическая	–
Перисто-кучевые	Cirrocumulus	Cc	6–8	0.2–0.4	Кристаллическая	–
Перисто-слоистые	Cirrostratus	Cs	6–8	0.1–3	Кристаллическая	–
Высококучевые	Alto cumulus	Ac	2–6	0.2–0.7	Капельная или смешанная	–
Высокослоистые	Altostratus	As	3–5	1–2	Смешанная или кристаллическая	–
Слоисто-кучевые	Stratocumulus	Sc	0.6–1.5	0.2–0.8	Капельная, реже смешанная	–
Слоистые	Stratus	St	0.1–0.7	0.2–0.8	Капельная, реже смешанная	–
Слоисто-дождевые	Nimbostratus	Ns	0.1–1	0.5–4	Смешанная	+
Кучевые	Cumulus	Cu	0.8–1.5	0.2–3	Капельная	–
Кучево-дождевые	Cumulonimbus	Cb	0.4–1.2	До 10	Низ Капельн., верх Кристал.	+

В таблице приведены параметры облачности, характерные для умеренных широт.



Слоистые облака



Слоисто-дождевые облака

на высоте с более низкой температурой. Облака вертикального развития имеют ВНГО примерно на уровне облаков нижнего яруса и отмечаются метеорологами при наблюдениях в их ряду. Подразделяют на два основных рода: кучевые и кучево-дождевые облака.

Кучевые облака – облака хорошей погоды – хорошо известные многочисленные белые «барашки», небольшие отдельные кусочки воздушной «ваты» на голубом небе. Наблюдаются часто в антициклонах, где развитие облачности слабое, и дальше кучевых облаков дело не идет. Высота их нижней границы – не менее одного километра, хотя бывают и исключения. Мощность – до сотен метров и даже нескольких километров (в мощных кучевых облаках – высота которых больше горизонтальных размеров). Осадков не дают.

Наибольший интерес для метеоролога-практика представляют кучево-дождевые облака, которые несут ливневые осадки: дожди и снег. Они имеют обычно свинцовый вид, от серого до фиолетового. Нижняя граница их колеблется от нескольких сот (чаще всего не ниже 500) метров до полуктора километров.

Подразделяются кучево-дождевые облака на лысые и волосатые. Если посмотреть сбоку на такое облако, наверху мы увидим или закругленную, относительно аккуратную макушку (это облако лысое), или расползшуюся по небу кристаллическую часть в форме наковальни. Структура этой наковальни напоминает волосы, поэтому облака так и называются. Лед образуется на высоте с соответствующей температурой; волосатые – самые мощные облака. Именно из них выпадают самые интенсивные ливни, реже град. Именно они дают грозы и сильный порывистый ветер, часто ураганной силы – шквал. Мощность таких облаков часто колеблется от трех (зимой) до десяти километров (летом), а иногда (в южных широтах) доходит и до больших значений. Кучево-дождевое облако может развиваться до тропопавзы – высоты, где температура воздуха перестает падать. В умеренных широтах тропопавза обычно находится приблизительно на одиннадцати километрах.

Кучево-дождевые облака могут иметь в диаметре десятки километров. Они образуются как на фронтах (чаще всего на холодном второго рода – быстром), так и внутри одной, достаточно прогретой, воздушной массы и называются, соответственно, фронтальными и внутримассовыми. В последнее время участились случаи нарушений почти вековой традиции не лететь на самолете над кучево-дождевым облаком и около него. Уровень развития техники дает иллюзию безопасности, несмотря ни на что. Как результат – крушения самолетов, или нарывающих на твердую кристаллическую верхнюю часть – наковальню, или попадающих в мощнейший вертикальный воздушный ток, дающий сильную болтанку, гибельную для самолета. Также для кучево-дождевого облака характерно обледенение самолета, с которым, правда, научилась бороться современная химия. В военной авиации само наличие кучево-дождевых облаков на небе называется «грозовым положением» и является основанием для отмены полетов. Стоит ли говорить, что ориентирующиеся на конкретную обстановку военные метеорологи иногда «путают» кучево-дождевое облако с мощным кучевым? Различия у них невелики: очень темный цвет да видимая кристаллическая часть у кучево-дождевого облака, не считая осадков из последнего, если они видны и уже выпадают. Немудрено иной раз и перепутать, даже вовсе не намеренно.

Облачная система образцовых фронтов

Интересно отдельно рассмотреть характерную облачную систему на атмосферных фронтах – разделах между воздушными массами разных свойств. Фронты обыкновенно движутся с запада на восток (реже с севера на юг или наоборот) и лишь в исключительных случаях в обратном направлении, да и то непродолжительно.

Теплый фронт – тонкий слой, отделяющий теплую воздушную массу, натекающую на холодную, от нее. Приблизительно за 600 км до приземного фронта появляются перистые и перисто-слоистые облака. Они обычно располагаются грядами, параллельно линии фронта. Зная, что средняя ско-



Кучевые облака



Кучево-дождевые облака



Кучево-дождевые облака с грозовым валом

рость теплого фронта 30 км/ч, можно приблизительно рассчитать время его прохождения после появления на небе этих фронтальных облаков. Километров за 400 до фронтального раздела у земли появляются высоко-слоистые облака, часто быстро смыкающиеся со слоисто-дождевыми. В этом случае начинается обложной дождь. В классическом случае он продолжается вплоть до прохождения фронта у земли. Температура поднимается, дождь сменяется туманом или моросью. Поначалу на небе часто видны слоистые облака, но потом проясняется.

По-иному разворачивается облачная картина на холодном фронте. При его прохождении холодная воздушная масса, как более тяжелая, как бы «подбивает» теплую. Медленный холодный фронт (первого рода) движется со скоростью 40–50 км/ч. При этом сначала движутся именно кучево-дождевые облака, они проходят вместе с приземной зоной фронта, за ними идут слоистообразные облака нижнего, среднего, а потом и верхнего яруса.

Дождь постепенно ослабевает, температура падает. Картина напоминает обратный теплый фронт. Ширина всей облачной системы в этом случае не больше 600 км. Быстрый холодный фронт (второго рода) имеет скорость около 70 км/ч, а иногда вдвое большую, чем его медлительный «коллега». Предвестником его являются гряды перисто-кучевых и высоко-кучевых облаков, движущихся за 100–200 км перед кучево-дождевой облачностью, сопровождающий сам фронт. Обычно после их прохождения дождь прекращается, и небо проясняется. Однако часто за такими фронтами следует один или более вторичных холодных фронтов. Они, как и первый фронт, сопровождаются ливнями и грозами со шквалами и иногда градом.

Богата и разнообразна облачная система фронта окклюзий – смыкания холодного и теплого фронтов. Такие фронты могут быть двух типов: холодного и теплого. Первый получается, если воздушная масса за холодным фронтом, догнавшим теплый, холоднее, чем перед теплым. Второй – наоборот, если теплее. Соответственно ведет себя и облачность в этих фронтальных системах. Она может широко варьироваться, но нужно особо отметить, что на месте смыкания фронтов кучево-дождевая облачность с соответствующими явлениями – ливнем и часто грозами – обеспечена.

Итак, общий обзор облачности, самой характерной и учитываемой метеорологами, нами дан. По иллюстрациям образцовых примеров из метеорологического Атласа облаков можно получить о ней наглядное представление.

Стратосферные и мезосферные облака

Интересующие метеорологов в первую очередь облака находятся в тропосфере, в нижнем (примерно до 11 км) слое атмосферы. Однако существуют облака и как бы вне всяких классификаций. Они находятся выше «актуальных» облаков – в стратосфере и даже в мезосфере.

Сверхперистые облака. Возникают в нижней стратосфере, на высоте примерно 14–16 км. Внешне немного похожи на перисто-кучевые облака, но коричневатого или серого цвета, располагаются тонкими извилистыми полосами. Наблюдаются редко и только в сумерках, обычно в субтропиках. Видны при прямых, просвечивающих их солнечных лучах, когда само солнце или восходит, или заходит.

Перламутровые облака. Наблюдаются в стратосфере, на высоте 22–30 км. В сумерках светятся на темном небе. Иногда похожи на высоко-кучевые облака. Располагаются яркими волнистыми длинными (до 70 км) полосами (перламутр: красный, желтый, зеленый...). По мере захода солнца блекнут и перестают светиться. Наблюдаются в горах или полярных широтах зимой.

Серебристые облака. Образуются в мезопаузе, на высоте около 82 км. Напоминают очень яркие, но в то же время прозрачные перистые и перисто-слоистые облака. Цвет серебристый (голубовато-белый). Наблюдаются только в сумерки, при освещении солнца, опустившегося за горизонт на 6–16°. Видны в северной половине неба, летом. Наблюдают за этим лишь определенные, специальные метеостанции.

Помимо определенных форм облачности, выделяют так называемое хаотическое состояние неба, когда, как говорят метеорологи, на небе – весь атлас (имеется в виду Атлас облаков). Тут трудно выделить что-то конкретное. Небо открыто самыми разными облаками.

Также часто встречаются и переходные формы облаков. Они получаются в результате эволюции облаков от одной формы к другой. Признаки старой формы облаков иной раз теряются, а новой – еще не появляются. Например, встречаются облака, где кучево-дождевые сливаются со слоисто-дождевыми. Наличие таких форм делает наблюдение за облачностью по-настоящему сложным. Недаром в нашей стране наблюдателей специально готовили в техникумах и выпускников по заслугам считали высококвалифицированными специалистами.

Как и все данные наблюдений, синоптик использует данные об облачности в своем прогнозе. Но это не визуальная оценка происходящего на небе над ним, а, в первую очередь,

использование карт, на которые и нанесены в символическом виде результаты наблюдений. Главный инструмент синоптика – синоптические карты. Любой серьезный прогноз возможен только при их наличии.

Возможности прогноза погоды по облачности на небе

Часто синоптика просят сделать прогноз или просто приблизительно сказать о будущем развитии погоды в ближайшее время, когда он не имеет перед собою синоптических карт – в надежде на то, что он просто посмотрит на небо и выдаст свое пророчество, наблюдая за облачностью. Как уже выше говорилось, по большому счету, сделать это невозможно. Во всяком случае, с достаточной долей достоверности. И все-таки очень приблизительно, ориентировочно, с некоторой долей вероятности прогнозировать погоду на ближайшие часы по облачности на небе можно.

Мы уже говорили выше о том, что фронтальные поверхности сопровождаются вполне определенным типом облачности. Перед теплым фронтом, километров за 600–800 чаще всего грядами появляются перисто-слоистые и перистые облака. Гряды эти располагаются вдоль линии фронтального раздела, параллельно ей. Система «высоко-слоистые – слоисто-дождевые» облака, из которых начинают выпадать осадки километров за 400, а часто и за 500 до фронта, следует за ними.

Эти обложные осадки продолжаются обычно до самого прохождения фронта у земли. Учитывая, что средняя скорость теплового фронта чаще всего километров 30 в час, можно приблизительно рассчитать, через какое время после появления на небе характерных облаков верхнего яруса начнется дождь и опять-таки, когда он кончится. Но – подчеркиваю – учитывая то, что облака могут располагаться относительно фронта все-таки на разных расстояниях, да и на 30 км/ч фронт не «подписывался», все это весьма приблизительно.

Итак, расстояние от начала перистых до начала высоко-слоистых примерно 200 км, скорость приближения теплового фронта около 30 км/ч: таким образом, осадки начнутся ча-

сов через семь после появления первой фронтальной облачности. Даже профессиональный синоптик может перепутать внутримассовую облачность с фронтальной, глядя на небо, однако признак фронтальной облачности – четкие параллельные гряды. А еще часов через 15 температура должна резко вырасти (пройдет теплый фронт), а осадки – прекратиться.

Скачок температуры на теплом фронте может быть вовсе не большим (размытый по температуре фронт; характерно для дня лета) – 2–3°C, но может быть и более 10° (ярко выраженный; характерно для ночи зимы). К слову сказать, прогноз времени прохождения таких фронтов – самое интересное и драматичное в науке синоптики: речь уже идет о полноценной прогностической работе с картами, по всем, так сказать, правилам. От того, насколько точен будет расчет синоптика, зависит, оправдается ли прогноз по формальным параметрам. Ведь если фронт пройдет до наступления вечера, максимальная температура за день будет одна, а если нет, то совсем другая. Простому человеку, не имеющему перед собой карт и не разбирающемуся в деле, часто кажутся дураками синоптики, прогнозирующие резкое потепление, а оно не произошло по причине запаздывания ожидаемого фронта. На самом деле, дураков среди синоптиков нет, однако погода не всегда поддается точному расчету. Иногда она подводит и рушит прогнозы.

Аналогично можно прикинуть и время прохождения холодного фронта, но тут еще сложнее. Во-первых, облачная система на нем не так четко выражена. Во-вторых, скорость его движения варьируется сильнее, чем на теплом. Уже говорилось, что первого рода холодный фронт идет со скоростью 30–50 км/ч, а второго – от 70 до (довольно, правда, редко) 100 км/ч. Ширина зоны холодного фронта – около 500 км, более медленный фронт начинается непосредственно ливневыми кучево-дождевыми облаками, тогда как перед быстрым холодным фронтом, километров за 200, идут облака верхнего и почти сразу среднего яруса, часто переходящие в слоисто-дождевые и движущиеся за ними кучево-дождевые

облака. Осадки начинаются в таких случаях довольно стремительно, в ближайшую пару часов.

Зимой это сильные снежные заряды, летом ливни, грозы, часто град. Все это сопровождается шквалом – сильным, порывистым ветром непредсказуемых направлений. Обрушение температуры начинается с осадками и сопоставимо с величинами, о которых говорилось по поводу теплового фронта. Осадки часто продолжают и после прохождения фронта, киломе-

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



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

**ПРОИЗВОДСТВО И ПРОЕКТИРОВАНИЕ
ЛОДОК И КАТЕРОВ
из стеклопластика**
На данный момент верфь "7 футов"
имеет модельный ряд лодок
от 2,7 м до 7,0 м



7 футов
Республиканская область г.Череповец
т/ф: (8202) 59-14-92
+7 921 359 78 45
info@7ftmail.ru www.7ft.ru

тров 200–300 после него. Кучево-дождевая облачность на фронте часто имеет пробелы, но все же более плотная по сравнению с внутримассовой. Раньше, когда самолеты еще были менее технически совершенны, синоптик указывал в авиационном прогнозе, какую ждет грозу из таких облаков: внутримассовую или самую опасную, сплошную – фронтальную.

Фронт окклюзии имеет не столь размашистую облачную систему, но, если он теплого типа, облачность больше похожа на ту, что характерна для теплого фронта, а если холодного – на ту, что для холодного. Прохождение теплого фронта часто сопровождается туманом, связанным с кон-

денсацией водяного пара теплого воздуха, натекающего на холодную подстилающую поверхность. Такой туман, к слову, называется адвективным – в отличие от радиационного, возникающего вследствие выхолаживания подстилающей поверхности, обычно при ясном небе. Смешанные виды тумана называются адвективно-радиационными.

Несмотря на теоретическую возможность сделать прогноз погоды по визуальным наблюдениям за облачностью при некоторых определенных обстоятельствах, на него не следует полагаться. Гораздо надежнее поинтересоваться профессиональным прогнозом, сделанным по картам синоптического метода. ■

Виктор Вятчанин, главный специалист управления ГИМС МЧС РФ

ГИМС: итоги сезона

В 2010 г. ГИМС МЧС России уделял большое внимание вопросам безопасности людей на воде, но жаркая погода, которая долгое время стояла почти на всей территории России, сделала свое печальное дело – на водоемах погибло 5085 чел. Основная причина гибели – это неготовность органов местного самоуправления к подобным аномальным явлениям, так как за год по всей стране было открыто всего 2749 пляжей, чего абсолютно недостаточно для организации отдыха населения. Конечно же, люди купались в необорудованных для этих целей местах, где отсутствовали спасатели, где не было контроля за употреблением спиртных напитков. Из выявленных работниками ГИМС 2630 мест отдыха на водоемах, не пригодных для купания, органы местного самоуправления оборудовали всего 99. Основной причиной этого по объяснению руководителей муниципальных образований является отсутствие финансирования.

Учитывая, что в этом году на воде погиб 351 ребенок, руководителям, ответственным за распределение финансовых средств, стоит серьезно задуматься: ведь жизнь человека бесценна, а жизнь наших детей – тем более.

С начала года на воде произошло 36 аварий, и в них погибло 24 чел. В прош-

В настоящее время на территории Российской Федерации в органах ГИМС МЧС России зарегистрировано 1 миллион 400 тысяч маломерных судов, из них 960 тысяч катеров и моторных лодок, 40 тысяч гребных судов, 14 тысяч гидроциклов и 26 тысяч – других судов.

лом году за это же время произошло 63 аварии, в которых погибло 66 чел.

Всего с начала 2010 г. работниками ГИМС спасены 1241 чел.

В настоящее время в Управлении ГИМС ведется разработка административных регламентов по вопросам проведения регистрации маломерных судов, аттестации судоводителей и проведения технического освидетельствования маломерных судов. Все три административных регламента планируется внедрить в течение 2011 г. Разрабатываемые нормативные документы не только определяют требования к порядку исполнения государственных инспекторами по маломерным судам своих функций, но и сроки их исполнения, порядок обжалования

действий, а также порядок информирования судоводителей о правилах исполнения той или иной государственной функции.

Кроме этой работы, в целях обеспечения формирования единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации разрабатывается технический регламент «О безопасности маломерных судов». Этот регламент будет гармонизирован с Директивами Европейского экономического союза. В документе будут разработаны общие требования к безопасности маломерных судов, процессам их производства, монтажа, наладки, эксплуатации, а также идентификации маломерных судов. Будет также разработан перечень региональных и национальных стандартов, необходимых для исполнения технического регламента, и переходные положения, связанные с вступлением технического регламента в силу.

К сожалению, до настоящего времени не действует нормативный документ, который определяет понятие «маломерное судно», а это не позволяет внести целый ряд изменений в существующие положения и правила по внедрению дополнительных условий по обеспечению безопасности на водоемах. ■

Всегда на связи

Евгений Курганов

Существуя в условиях ограниченного судном пространства и замкнутого коллектива, моряки разнообразили жизнь, играя словами и придумывая морской жаргон. На российских судах, в частности, издавна принято, например, старшего механика называть Дедом, боцмана – Драконом, а плотника – Колобахой. Радиста обычно величают Маркони или, фамильярно, Марконя.



В архангельском порту
Причалил ледокол,
В работе и в поту
Он дальний путь прошел.
В эфире тихий свист –
Далекая земля.
Я маленький радист
С большого корабля.

Юрий Визбор

В Европе (кроме Германии) изобретателем радио считается Гульельмо Маркони, в Германии таковым признается Генрих Герц, в США – Никола Тесла. Возникает естественное желание отстоять национальный приоритет и напомнить, что изобрел радио, как нам всегда говорили, наш Александр Попов. Попробуем, по возможности, разобраться в этой ситуации.

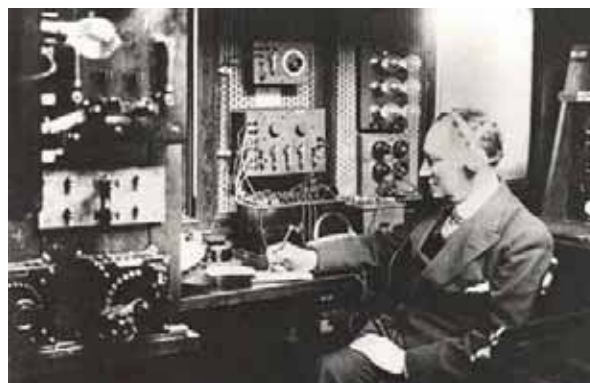
Изобретателем способов передачи и приема электромагнитных волн (длительное время называвшихся «волнами Герца»), действительно является сам их первооткрыватель, немецкий ученый Генрих Герц. Открыв электромагнитные волны, он сосредоточился на их изучении, а не на практическом применении открытия, описав свои опыты в работе «О лучах электрической силы», вышедшей в декабре 1888 г. Этот год считается годом открытия электромагнитных волн. К середине 90-х гг. XIX в. успешные эксперименты по передаче сигналов с помощью электромагнитных волн проводились в Европе, Америке и даже Индии. Но именно преподаватель Технического училища Морского ведомства Александр Степанович Попов в России, а также двадцатилетний в то время Маркони, начинавший в Италии и продолживший работу в Англии, сосредоточились на практическом использовании радиоволн для передачи информации и смогли значительно увеличить расстояние между приемником и передатчиком. Тесла в Америке

получил патент на свое устройство в 1891 г., но он искал способ передачи на расстояние энергии и не увлекся возможностью передачи информации с помощью радиоволн.

Первая публичная демонстрация приемника Попова состоялась 7 мая 1895 г. – несколько раньше, чем представил свой аппарат Маркони. Это дает основания предполагать, что Маркони мог использовать технические решения российского изобретателя, но никаких документальных подтверждений тому нет. Единственно, сам Маркони говорил, что использует любые технические достижения, которые могут улучшить его конструкцию. В дальнейшем Маркони опередил в своих работах Попова, однако возникает впечатление, что несколько лет их научно-техническая деятельность развивалась почти синхронно. Уточнение хронологии событий, кроме давности всего происходившего, затруд-



Александр Степанович
Попов (1859–1905 гг.)



Гульельмо Маркони (1874–1937 гг.)

няется тем, что Попов, как полагают, будучи сотрудником Морского ведомства, был связан обязательством о неразглашении результатов своих работ.

А.С.Попов разработал «телефонный приемник депеш» для слухового приема радиосигналов. Приемники этого типа выпускались с 1899 по 1904 г. в России и во Франции фирмой «Дюкрете», с которой сотрудничал Попов, и широко использовались для радиосвязи – в том числе были приняты на вооружение российским флотом.

И все же основоположником радиосвязи в мире считают Гульельмо Маркони. Одаренный изобретатель, он не был серьезным исследователем. Однако, почуяв требования рынка, смог организовать необходимую научную работу,

дистов компании «Маркони» обогатила морской жаргон соответствующим названием их профессии.

Вопрос же с первенством в изобретении радио представляется не имеющим ответа. Считать ли таковым открывшего сам принцип приема и излучения электромагнитных колебаний, или тех, кто придумал работающую на этом принципе аппаратуру, или наладивших серийное производство и эксплуатацию радиостанций? Хочется отметить благородное отношение А.С. Попова к своим трудам: «Если мы охотно пользуемся преимуществами от чужих изобретений, то мы должны быть рады судьбе послужить и другим своим изобретением, и сделать это должны великодушно и бескорыстно». И еще: «Заслуга открытия явлений, послуживших Маркони, принадлежит Герцу и Бранли, затем идет целый ряд приложений, начатых Минчиным, Лоджем и многими после них, в том числе и мною, а Маркони первый имел смелость стать на практическую почву и достиг в своих опытах больших расстояний усовершенствованием действующих приборов».

Ну, а сегодня вы на вашем катере в одном лице и владелец, и капитан, и радист. Разберемся, что и зачем из продукции радиопрома (в основном «не нашего») может вам пригодиться и как с ним лучше обращаться. Полезность радиосвязи для океанских судов стала очевидна еще после катастрофы «Титаника». За прошедшее с тех пор время приемно-передающие устройства приобрели удивительные возможности и характеристики. Доступное оборудование позволяет при желании обеспечить маленький катер радиосвязью более качественной и надежной, чем та, что имела в распоряжении командира иного крейсера времен Второй мировой войны.

Дизайн радиостанции и мигающие светодиодики радуют глаз, но основная роль ее не в этом и не в том, что она отбирает место в лодке, энергию у аккумулятора и деньги из семейного бюджета. Радиосвязь призвана служить вашей безопасности, помогая в повседневных делах и передавая крик о помощи в беде. При выборе подходящей радиостанции следует учесть, какие – морские, речные или смешанные – предполагаются плавания, осуществляется ли коммерческое судоходство на вашей акватории, есть ли необходимость в связи на значительное расстояние – десятки или сотни километров.



Радиорубка крейсера «Аврора». Слева на столе – детекторный приемник. Справа – передатчик. В октябре 1917 г. радиостанция передавала приказы Военно-Революционного комитета, а 25 октября передала написанное В.И.Лениным воззвание «К гражданам России», сообщившее о социалистической революции

наладить производство и эксплуатацию своей радиоаппаратуры. Маркони проявил выдающиеся коммерческие способности, основав в Лондоне «Беспроводную Телеграфную Компанию Маркони» и подписав контракты с ведущими судовыми компаниями, а также военными флотами Америки и Европы и обеспечив этим рост предприятия. При активном содействии британского правительства его фирме удалось захватить наибольшую часть рынка радиосвязи, однако он стремился стать монополистом в этом бизнесе. Устанавливая радиостанцию «Маркони» на судне, судовладелец вместе с оборудованием непременно получал «оператора Маркони», становясь абонентом фирмы. Операторам же (и на суше, и на судах) было запрещено устанавливать связь с радиостанциями других производителей.

Скорее всего, именно эта принадлежность судовых ра-



Так выглядела радиорубка на «Титанике». Из нее был впервые передан сигнал бедствия «SOS».



Радист за работой, 50-е гг.

Радиоволны распространяются прямолинейно и с постоянной скоростью в однородных средах, например, в космическом пространстве при радиосвязи между двумя космическими объектами. На распространение радиоволн вблизи поверхности земного шара влияют многие факторы. Это и различные слои атмосферы, свойства которых могут меняться в течение суток или года, и сама форма земной поверхности.

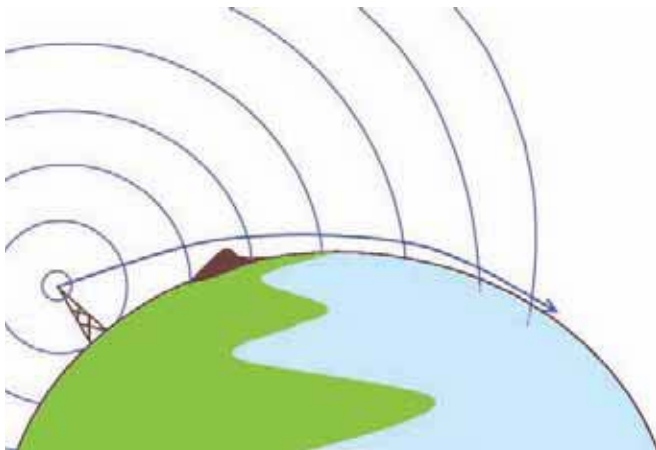


Рис.1. Длина радиоволны очень низкой частоты становится соизмерима с препятствием на ее пути, которым является «выпуклость» земной поверхности. Это позволяет волне огибать Землю, проникая далеко в область геометрической тени. Благодаря этому волны длинноволнового диапазона могут равномерно покрывать огромные площади, они и используются для радиовещания. А некоторое уменьшение потерь энергии в воде длинных волн делает их пригодными, например, для скрытной связи с подводными лодками, при которой лодка, всплывая, лишь приближается к поверхности, не показываясь над водой. Трудности применения этого частотного диапазона связаны с громоздкостью антенных систем и с высоким уровнем атмосферных помех.

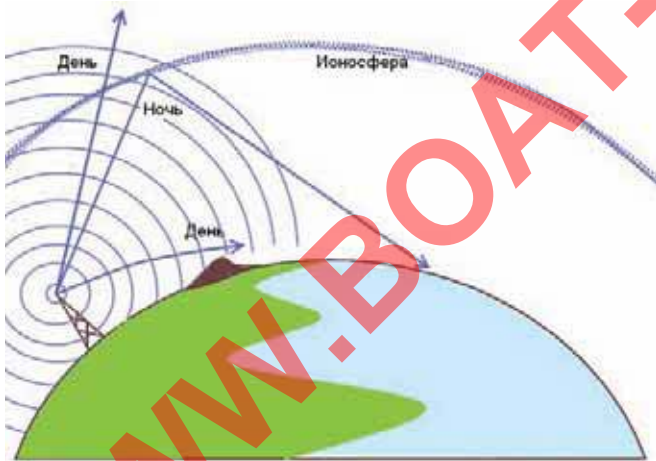


Рис.2. Средние волны хуже огибают Землю, распространяясь вдоль ее поверхности. Они также сильнее, чем длинные волны, поглощаются средой, поэтому сигналы радиостанции, работающей в средневолновом диапазоне, могут быть приняты на расстоянии в два-три раза меньше, чем сигналы станции такой же мощности, но работающей на длинных волнах. Интересно, что в вечернее и ночное время передачи радиостанций длинноволнового и средневолнового диапазонов можно принимать на больших расстояниях, чем днем. Дело в том, что часть энергии радиоволн этих станций днем бесследно теряется в атмосфере. После же захода Солнца нижний слой ионосферы искривляет их путь так, что они отражаются к Земле.

Первое радиоустройство, достойное упоминания независимо от наличия другого оборудования, это мобильный телефон. В настоящее время большинство катеров базируются и совершают плавания в районах, охваченных сотовой связью. Прежде чем отойти от причала, следует поза-

ботиться о защите вашего мобильного от воды, зарядить его перед выходом или предусмотреть возможность зарядки на ходу, а также заранее узнать полезные номера телефонов по маршруту плавания. Это могут быть телефоны спасательных станций МЧС, диспетчеров шлюзов, капитана гавани яхт-клуба, в который вы предполагаете зайти, службы пограничного контроля при плавании в приграничных районах, а также номер телефона, по которому можно получить прогноз погоды. В случае возникновения проблем с двигателем может пригодиться номер телефона ремонтников. Наличие мобильной связи позволит вам сообщить о своем местонахождении и планах близким. Следует учитывать также техническую возможность определять при необходимости район, из которого был произведен звонок по вашему телефону. Это поможет обозначить район поиска, если с вами что-то случилось, и вы совсем лишились связи.

Однако даже вблизи больших городов достаточно районов, не охваченных мобильной связью, и единственным выходом из положения остается радиостанция. Одним из первых вопросов, озадачивающих будущего владельца рации, будет вопрос о дальности, на которой он сможет поддерживать радиосвязь. Перебирая характеристики различных станций, вы обнаружите, что изготовители определенно указывают мощность передатчика и очень осторожно и приблизительно – дальность радиосвязи. Тому есть несколько причин.

Первая – особенности распространения радиоволн различных диапазонов, использующихся для радиосвязи. Электромагнитные колебания длинноволнового (от 30 до 300 кГц) и средневолнового (от 300 кГц до 3 МГц) диапазонов могут огибать земную поверхность, короткие волны (от 3 до 30 МГц) способны отражаться от ионосферы. Эти диапазоны используются преимущественно для дальней и сверхдальней связи и на малых катерах применяются крайне редко, поэтому говорить о них в этой статье мы не будем. Сосредоточим свое внимание на УКВ. Ультракороткие волны занимают следующие диапазоны:

- 1) метровые волны – 10–1 м или 30–300 МГц;
- 2) дециметровые волны – 100–10 см или 300–3000 МГц;
- 3) сантиметровые волны – 10–1 см или 3000–30 000 МГц;
- 4) миллиметровые волны – 10–1 мм или 30 000–300 000 МГц

Ультракороткие волны имеют одну специфическую особенность – исключительно прямолинейное распространение. Поэтому связь на УКВ возможна только в пределах прямой видимости, т.е. в пределах линии горизонта. А расстояние до линии горизонта находится в прямой зависимости от высоты расположения, или так называемой «точки подвеса» антенны).

Если радиосвязь устанавливается между двумя портативными радиостанциями, т.е. высоты расположения антенн приемника и передатчика примерно равны 1.5 м, то достижимая дальность на воде и на открытой местности будет составлять около 5 км. Та же портативная рация позволит установить связь со станцией, антенна которой поднята на высокую мачту, на расстоянии десятков километров. Устойчивая связь между радиостанциями, работающими с высоко расположенными антеннами, может достигать 60–70 км. При этом рельеф местности, высокие берега и даже здания

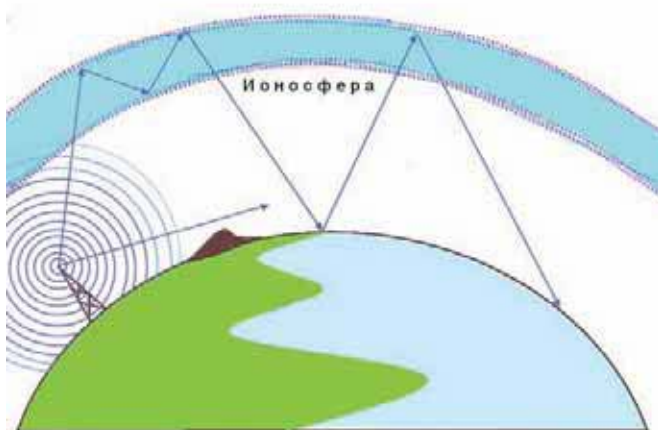


Рис. 3. Радиоволны коротковолнового диапазона плохо огибают поверхность Земли. Но в ионосфере происходит искривление пути коротких волн. Войдя в ионосферу, они могут пройти в ней очень длинный путь и вернуться на Землю очень далеко от радиостанции. Короткие волны имеют и недостатки. Образуются зоны, где передачи коротковолновой станции не слышны – зоны молчания, зависящие от состояния ионосферы и отражений волн.

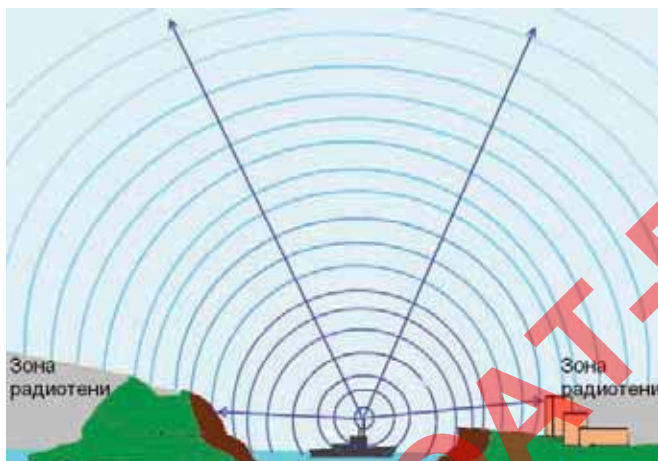


Рис. 4. Волны очень высоких частот и УКВ легко проникают сквозь ионосферу. В этой части спектра возможно очень высокое качество звукового радиовещания при дальности 50–100 км. Так как с увеличением частоты усиливается поглощение электромагнитных волн средой, УКВ-излучение значительно ослабляется землей, растительным миром, сооружениями. В зонах радиотени возможно нарушение радиосвязи. Надежность связи на диапазоне УКВ ощутимо зависит и от атмосферных осадков. В этом диапазоне также возможны случаи дальнего и сверхдальнего прохождения сигналов в результате отражения и преломления радиоволн в верхних, ионизированных слоях атмосферы. Но, даже применяя передатчики достаточной мощности и сложные антенные системы, трудно обеспечить устойчивую дальнюю радиосвязь на частотах УКВ из-за большой зависимости от соответствующих атмосферных условий.

могут создавать препятствие для распространения радиоволн и существенно уменьшать дальность связи.

Интересно, что такие характеристики используемого оборудования, как мощность передатчика или чувствительность приемника, важны для качества связи и помехоустойчивости, но не влияют существенно на достижимую дальность радиосвязи. Возможности современных приемников позволяют при условии обеспечения прямой видимости принимать сигнал двухваттного передатчика на расстоянии до 80–90 км.

Кроме высоты расположения, важно согласование характеристик антенны и радиостанции. Именно антенна явля-

ется фактическим излучателем сигнала, и от ее геометрии зависит, какая часть мощности уйдет в эфир, а какая вернется в передатчик, чем может вывести его из строя. Неправильная настройка антенны может превратить рацию в источник радиопомех. Портативные (носимые) радиостанции, как правило, хорошо настроены. Задача согласования антенны возникает, если вы устанавливаете отдельно приобретенную радиостанцию и антенну. Вы можете взяться за самостоятельную настройку вашей радиостанции, если располагаете необходимыми приборами и если вам удастся пересказать своими словами фразу типа: «как соотносится импеданс антенно-фидерного тракта и волновое сопротивление приемопередатчика». В противном случае стоит обратиться к специалистам.

Кстати, по мнению экспертов, хорошая антенна – лучший усилитель высокой частоты, повышающий качество и дальность радиосвязи. Следовательно, выбирая место для установки антенны на вашем катере, постараемся поднять ее как можно выше, что не только увеличит дальность приема-передачи на открытых пространствах, но и улучшит условия связи, например, в камерах шлюзов, в местах, экранированных высокими берегами на извилистой реке и т. д. Учитывайте расположенные вблизи места установки антенны металлические детали такелажа, мачты, леера, которые могут существенно ухудшать работу радиостанции. При размещении антенны на мачте стоит продумать запасную антенну, ибо при поломке мачты в штормовых условиях или при заваливании мачты для прохода под мостами или проводами ЛЭП вы можете лишиться связи.

Итак, определившись с будущим районом плавания, выберем диапазон и тип нужной нам радиостанции. Она может быть портативной (носимой) или мобильной (возимой, стационарной). Если по вашему водоему не осуществляется судоходство, и радиосвязь нужна только для связи между вашим катером и базой (причалом, домом) или другим катером в совместном плавании, можно использовать СВ, LPD или PMR радиостанции.

«СВ» («Си-Би») радиостанции работают в диапазоне 27 МГц. Эта английская аббревиатура расшифровывается как «Citizen's Band» («Гражданский диапазон»). Средства радиосвязи этого диапазона представляют собой носимые, возимые или стационарные радиостанции. Вы можете связываться с аналогичными радиостанциями в пределах их радиуса действия. Разрешена мощность радиостанций этого диапазона до 10 Вт, но мощность портативных обычно не превышает 5 Вт.

Дальность связи между катерами на воде может достигать нескольких десятков километров и зависит от качества антенны, подключенной к станции. Стоит отметить, что благодаря относительно большой длине волны (11 м) в СВ-диапазоне изредка проявляются эффекты, связанные с многократным отражением распространяющихся радиоволн от ионосферы и от Земли, особенно в годы высокой солнечной активности. В результате иногда радиостанция, находящаяся за тысячу км, слышна так же, как находящаяся в прямой видимости. СВ-диапазон очень популярен среди водителей-дальнобойщиков и таксистов, но осваивается и



Число антенн на современных катерах порой не уступает количеству парусов на паруснике

водномоторниками. Каналом бедствия и безопасности является на нем 9-й канал. Он служит для передачи сообщений о пожарах, авариях, несчастных случаях и т.д. Достоинством СВ-радиостанций является также простота их регистрации в Россвязькомнадзоре.

«LPD» («Low Power Device»), 433 МГц; выделено 69 каналов для раций с выходной мощностью передатчика не более 0.5 Вт.

«PMR» («Personal Mobile Radio»), 446 МГц; выделено 8 каналов для раций с выходной мощностью передатчика не более 0.5 Вт.

Станции последних двух диапазонов разрешено использовать в России только с компактными антеннами, что ограничивает дальность связи несколькими километрами. Но зато портативные рации с компактными интегрированными антеннами стандартов LPD и PMR можно использовать без регистрации.

Но оказывается, что ни мобильная связь, ни описанные выше радиостанции не отвечают тем требованиям, которые предъявляются к ним в условиях морского плавания или плавания по внутренним водным путям (ВВП). Безопасность плавания обеспечивается согласованием взаимных действий и маневров находящихся в опасной близости судов, особенно в узостях, в условиях плохой или ограниченной берегами видимости, в шлюзах и на подходах к ним. Для такого согласования действий радиостанции на судах должны постоянно отслеживать передачу сообщения на специально выделенной дежурной частоте – даже в тот момент, когда станция работает на совсем другой волне.

Безопасность плавания также в значительной степени зависит от своевременного получения информации о состоянии метеорологической и навигационной обстановки в районе плавания. Сводки и прогнозы погоды передаются

специально назначенными для этого береговыми радиостанциями в определенное время и на определенных частотах.

Следовательно, если вы предполагаете выходить на морские или речные пути, вам понадобится радиостанция, работающая в определенном диапазоне и обладающая некоторыми дополнительными возможностями – судовая радиостанция.

Судовые радиостанции морского диапазона во всем мире работают на частотах 156.025–163.275 МГц (УКВ) и используются при выходах в крупные водоемы (заливы, моря, большие озера). Назначение речных раций такое же, как и у морских – обеспечение безопасности, связь между судами, прием метеорологической и навигационной информации, но на внутренних водных путях Российской Федерации радиосвязь осуществляется в диапазоне дециметровых волн УКВ на частотах 300.0125–300.5125 МГц и 336.0125–336.5125 МГц.

Надо полагать, решение о выделении речникам частотного диапазона, отличающегося от принятого на море, было достаточно обосновано. Условия, в которых устанавливается радиосвязь между судами в открытом море, отличаются от условий на ВВП, когда большое количество судов и их раций оказывается вблизи работающих береговых станций и промышленных источников помех.

Однако существование «речного» диапазона на ВВП РФ имеет и сторонников, и непримиримых критиков. Последние нападают на то, что судовые радиостанции на всех внутренних водных путях Европы работают в «морском» диапазоне 156–172 МГц. И хотя Европа нам не указ, ситуация может измениться в связи с предстоящим открытием внутренних водных путей России для плавания иностранных судов. А пока владельцам судов, в том числе маломерных, заходящих из морских в речные воды, и наоборот (а граница между ними, напомним, проходит там, где заканчивается действие МППСС и начинается действие ППВВП), это оборачивается необходимостью иметь на борту две радиостанции – речную и морскую. Во всяком случае, если это требуется местными правилами плавания. Радиостанций, работающих одновременно в диапазонах 156–172 МГц и 300–336 МГц, не существует.

И морские, и речные диапазоны разделены на отдельные отрезки, образующие так называемую сетку каналов, выделяемых судам и береговым службам для определенных задач: междудовой связи в целях безопасности, для связи с диспетчерами портов и гидротехнических сооружений, для получения прогнозов погоды и путевой информации и т.д. Вместо выбора частоты для работы рации пользователям предлагается выбрать канал, короткий номер которого легко запомнить. Очевидно, что одноименные каналы разных диапазонов обозначают настройку радиостанций на разные частоты. Например, частота 9-го канала на речном диапазоне – 336.4 МГц, на СВ-диапазоне – 27.065 МГц, а на морском диапазоне – 156.45 МГц. Соответственно, следует учитывать не только номер, но и диапазон канала. ■

Продолжение следует

MOTUL

отдых без забот



На воде мелочей не бывает, поэтому к выбору смазочных материалов для лодочной техники нужно подойти со всей ответственностью. Масло выполняет в моторе жизненно важные функции: именно оно позволяет двигателю работать в агрессивной среде и при тяжелых нагрузках. И то, как долго двигатель будет служить верой и правдой своему владельцу, во многом зависит от качества масла.

Таким высококачественным продуктом, бесспорно, являются смазочные материалы для водной техники марки Motul, выпускаемые одноименной французской компанией. В ассортименте представлен полный перечень продуктов, необходимых для обслуживания разнообразных малых и больших судов. Это и специализированные моторные масла для 2- и 4-тактных лодочных моторов, как подвесных, так и стационарных, и трансмиссионные масла для редукторов, а так же пластичные смазки и средства для обслуживания мотора и полный спектр специализированных масел для гидроциклов.

Почему компания Motul, производит специальные масла для водной техники? Эксплуатация в водной среде существенно отличается от наземных режимов работы. Это и низкая температура двигателя, и агрессивная среда, и высокая нагрузка на мотор. Все эти отличия предъявляют специфические требования к смазочным материалам, разрабатываемым специально для применения в воде. Особые требования к маслам для водной техники закреплены в классификации NMMA. Применение масел Motul позволит избежать проблем, досаждающих при эксплуатации лодочного мотора, таких как отложения в двигателе, образование шламов, износ и задиры цилиндра-поршневой группы и кривошипно-шатунного механизма. Это позволит, вместо постоянной возни с ремонтом и обслуживанием мотора, наслаждаться полноценным отдыхом на воде.

Рассмотрим подробнее ассортимент смазочных материалов Motul. Для 2-х тактных подвесных моторов французы разработали гамму масел, которая включает в себя 100% синтетические масла, продукты, сделанные по технологии Technosynthese, и масла на минеральной основе:



— **Motul Outboard Synth 2T** — 100% синтетическое маловязкое масло на основе эстеров, которое обеспечит работу самых мощных двигателей в самых напряженных режимах эксплуатации. Оно соответствует наивысшему на сегодняшний день классу качества TC-W3 по стандартам NMMA;

— **Motul Outboard Tech 2T** — масло, произведенное по технологии Technosynthese (обеспечивает высокое содержание синтетических компонентов), также обладает классом NMMA TC-W3 и применяется при повседневной эксплуатации подвесных лодочных моторов;

— **Motul Outboard 2T** — масло на минеральной основе, предназначенное для небольших моторов при рядовой эксплуатации. Тем не менее, оно надежно защищает двигатель, что подтверждено классом NMMA TC-W3.

Для 4-тактных подвесных моторов компания Motul разработала серию масел, сделанных по технологии Technosynthese. Они соответствуют классу качества NMMA FC-W, который также является наивысшим на сегодняшний день. Масло **Motul Outboard Tech 4T** выпускается в двух вариантах — 10W-30 и 10W-40 по классификации SAE. Необходимый класс вязкости выбирается исходя из рекомендаций производителя двигателя и с учетом климатических условий эксплуатации.

Для надежной защиты стационарных лодочных двигателей, обладающих высокой мощностью и крутящим моментом, нужны специальные масла, которые предлагает компания Motul:



— масла **Motul Inboard Tech 4T** (10W-40 и 15W-50), сделанные по технологии Technosynthese, предназначены для дизельных и бензиновых двигателей. Они предотвращают образование эмульсии с водой, обладают улучшенными моюще-диспергирующими свойствами, гарантирующими чистоту двигателя и предотвращающие образование отложений на поршне и в поддоне картера двигателя;



— **Motul Inboard 4T** (15W-40) — масло на минеральной основе обеспечивает защиту от влаги и соли, нейтрализует продукты сгорания топлива и увеличивает срок службы двигателя.

Для смазывания редукторов и трансмиссий лодочных моторов также необходимо масло, обладающее специальными свойствами, в первую очередь, высокой деэмульгирующей способностью, которая позволяет надежно защитить редуктор даже при попадании в него воды. Такой продукт есть в ассортименте Motul — это трансмиссионное масло **Motul Translube** (SAE 90).

Условия эксплуатации гидроциклов значительно отличаются от лодочных. Это и высокие рабочие обороты, и «рваный» режим работы. Такие отличия накладывают свои требования к применяемым маслам. Компания Motul предлагает масла, специально разработанные для применения в гидроциклах с 2- и 4-тактными двигателями. Для 2-тактных моторов предназначены 100% синтетические и Technosynthese-масла:



— **Motul 600 DIJET 2T** — 100% синтетическая эстеровая основа которого, значительно снижает трение, улучшая тем самым характеристики двигателя и противостояние износу. Продукт превосходит по характеристикам требования стандарта NMMA TC-W3;



— **Motul PowerJet 2T**, сделанное по технологии Technosynthese, созданное для улучшения защиты и увеличения срока службы двигателя и соответствует стандарту NMMA TC-W3.

Для 4-тактных двигателей гидроциклов специально разработано Technosynthese-масло **PowerJet 4T** (10W-40). Оно создано с учетом всех особенностей современных двигателей: его усиленная синтетическая основа обеспечивает очень высокие смазывающие свойства, масло снижает трение, повышает мощность и позволяет сопротивляться высоким температурам.

Применение специализированных продуктов Motul позволит избежать проблем при эксплуатации водной техники и сосредоточиться на главном — удовольствии от общения с водной стихией.

www.motul.ru



Владимир Маляренко

Гриль на лодке

Гриль на борту – это дополнительное, надолго запоминающееся удовольствие от водной прогулки с друзьями на яхте или катере. Но при этом важно, чтобы и сам гриль, и его аксессуары выглядели солидно, производя должное впечатление. Красивый, качественный гриль и его рабочие принадлежности – это такие же предметы вашей гордости, как и сама лодка. Поэтому не поспешите, приобретите хороший гриль и аксессуары к нему. Он доставит вам, вашей семье и друзьям немало удовольствия и прослужит много лет и на лодке, и дома.

Часть 1. Судовые грили

Существует достаточно много типов и моделей судовых грилей и опций по их монтажу: газовые, электрические и угольные; круглой, овальной и прямоугольной формы; стационарные и портативные; монтируемые на кормовом релинге, транце, планшире, палубе.

На небольших лодках обычно используют портативные газовые грили. Газовый гораздо удобнее угольного (никакой грязи и возни с золой) и не зависит от берегового питания или генератора, как электрический, что важно в условиях небольшой лодки. Обычно в качестве топлива для газо-

вых грилей используются компактные одноразовые пропановые баллоны (типа «Camping Gas»), но есть и модели, предназначенные для работы от большого баллона. В принципе, с помощью адаптерной арматуры, которая приобретается отдельно, любой газовый гриль можно приспособить для работы и от большого, и от одноразового баллона. Портативный судовой гриль легко и быстро устанавливается на релинг и так же легко демонтируется: «приехали – установили – пользовались – сняли – увезли».

Но чем же отличается судовой гриль от обычного, который используется

для пикника на лужайке? Как и любое другое судовое оборудование, прежде всего качеством используемых материалов, прочностью и долговечностью конструкции, надежностью и безопасностью.

При выборе гриля для своего судна примите во внимание следующие рекомендации:

- предпочтительнее гриль не круглой или овальной, а прямоугольной формы. Такая конструкция будет занимать меньше места и пользоваться ею удобнее;

- по возможности приобретайте самый крупный по размерам судовой

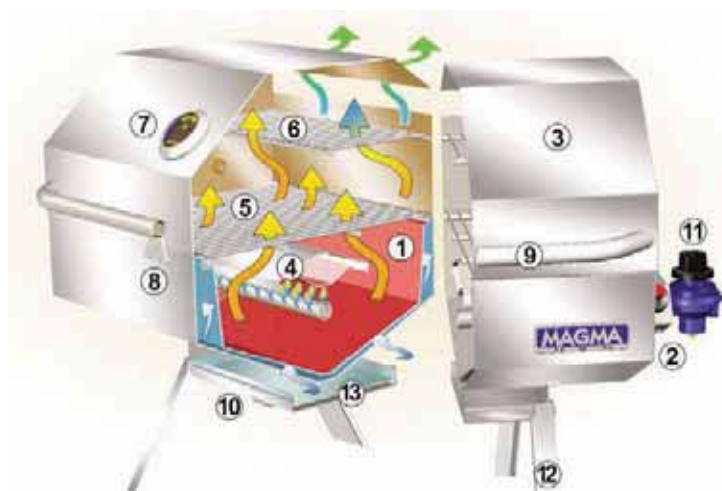


Рис. 1. Конструктивные особенности грилей серии «Gourmet»

1 – внутренний корпус, с которого брызги жира стекают в поддон; он также защищает внешний корпус от перегрева; 2 – пьезорозжиг; 3 – внешний корпус; 4 – съемная теплораспределительная пластина над стержневой атмосферной горелкой; 5 – основная жарочная решетка; 6 – дополнительная верхняя решетка; 7 – термометр; 8 – крышка с защелкой; 9 – ручка крышки; 10 – выдвижной жировой поддон с доступом с фронтальной части; 11 – поворотный газовый регулятор для быстрой замены одноразового баллона; 12 – прочные складные ножки для использования на берегу; 13 – поддон



Рис. 2. Гриль «Catalina» (модель A10-1218LCE-2) серии «Gourmet». Площадь основной решетки – 1350 см², дополнительной – 675 см², чего вполне достаточно для обслуживания 6–8 чел. Мощность горелки 3300 ккал/ч. Большой качественный термометр. Объемная крышка с защелкой. Длинная, удобная ручка крышки. Габариты корпуса – 47×32×36 см. Вес – 9 кг.

гриль – вы быстро оцените преимущества большой рабочей поверхности. Единственный недостаток такого гриля – это большой вес и габариты. Потребуется более надежное крепление и больше места для хранения, если вы планируете держать гриль на лодке. Зато не придется долго готовить несколькими партиями, чтобы угостить всех приглашенных;

– не берите стальной крашеный гриль с якобы антипригарной решеткой. Служить он будет недолго. Лучшие грили изготавливаются только из нержавеющей стали;

– толщина нержавеющей стали корпуса должна составлять не менее 0.9 мм;

– для судовых грилей используются две марки нержавеющей стали (по американскому стандарту AISI): 304 и 316. Сталь AISI 316 содержит 2% молибдена и предназначена специально для морских условий (устойчива к солевому туману). Это может иметь значение, если гриль постоянно хранится на морском судне;

– прутья решетки гриля должны быть толстыми, а не проволочными, а решетка быть тяжелой. На решетках из толстых, тесно расположенных друг к другу прутьев мясо прожаривается лучше и получается сочнее. Чугунная решетка – тоже неплохо, но у чугуна имеется такой недостаток, как хрупкость: такая решетка может трес-

нуть от резкого перепада температур (например, при попадании холодной воды), ее легко разбить, уронив на пол – все зависит от качества используемого чугуна. Но вы не сможете определить его на глаз, и продавец вам тут тоже не поможет. Так что лучше все-таки решетка из тесно расположенных прутков из нержавеющей стали диаметром не менее 5 мм.

– крышка гриля должна быть хорошо отбалансирована и не падать на пальцы колдующего у гриля кока при случайной волне или резком порыве ветра;

– недостаток газовых грилей – вспышки пламени, которые не заляешь водой, как в угольном гриле. Если перекрыть газ, огонь все равно продолжает гореть, пока не выгорит весь жир. Поэтому конструкция гриля должна сводить к минимуму вспышки пламени из-за скапливающегося жира и угасание горелки при порывах ветра;

– эффективная тепловая мощность гриля должна быть достаточно высокой. Точную цифру назвать нельзя, так как она будет зависеть от размеров рабочей поверхности и конструктивных особенностей решетки. Описанные далее по тексту грили обладают хорошей тепловой мощностью. В отношении других марок и моделей порасспрашивайте знакомых, которые пользуются грилем, и посетите соответствующие Интернет-форумы;

– кронштейн должен обеспечивать надежное крепление гриля, причем кронштейн должен быть такой конструкции, чтобы гриль можно было поворачивать, выдвигая его за борт. В этом случае гриль не будет отнимать ценное пространство кокпита и представлять опасность для гостей, особенно для детей;

– конструкция гриля должна обеспечивать его легкую очистку.

Есть, правда, проблема: судовый гриль трудно найти в Европе и, соответственно, в странах СНГ. Европейские яхтсмены не пользуются судовыми грилями, и по этому признаку



Рис. 3. Судовой газовый гриль «Monterey» (модель A10-1225LCE-2). Показан с опциональной съемной передней полкой для специй и рабочих аксессуаров. Площадь основной решетки – 1800 см², дополнительной – 900 см², что позволяет обслужить 10–12 человек. Габариты корпуса – 72.4×37.2×35.6 см. Вес – 17.1 кг. Тепловая мощность – 4500 ккал/ч. Ввиду большого размера и веса этот гриль нужно устанавливать на двух опорах.



Рис. 4. Портативный судовый гриль «OCI 18TTGLP». Площадь решетки – около 1500 см². Макс. мощность горелки – 5000 ккал/ч. Двустенная крышка. Защелка крышки. Габариты корпуса (без ручек и газового регулятора) — 48×36×23 см. Вес – 13,6 кг.



Рис. 5. Судовый гриль «OCI 18TTGLP» на рельсовом кронштейне

(кроме флага, конечно) можно всегда отличить американскую, канадскую или австралийскую яхту – на ней обязательно есть судовый гриль! Но если нужного гриля нет в свободной продаже в конкретном регионе – существуют Интернет и возможность заказа, например, на сайтах Ebay, West Marine, Cabela's, Amazon и т.п. Так что нет ничего невозможного.

Марки грилей и модели

Лучшие грили для использования на морских катерах и яхтах изготавливают в США, Канаде и Австралии.

«Magma Products, Inc.», США
(www.magmaproducts.com)

По количеству продаж и предлагаемой номенклатуре на рынке судовых грилей лидирует американская фирма «Magma Products, Inc.». Фирма изготавливает грили как для североамериканского, так и европейского и австралийского рынков, а также предлагает большой выбор монтажной арматуры и аксессуаров для судовых грилей.

Самые большие грили – это модели серии «Gourmet»: «Catalina» (A10-1218LCE-2) с общей площадью решеток 2025 см² и «Monterey» (A10-1225LCE-2), общая площадь решеток которого составляет целых 2700 см² – это самый большой лодочный гриль, изготавливаемый серийно. Указанные модели отвечают европейским стандартам и могут работать на пропан-бутане. Изначально они предназначены для работы от одноразовых баллонов, но с помощью газового крана-адаптера (приобретается отдельно) их можно подключить к низконапорной судовой газовой системе, питающейся от большого баллона.

Грили изготавливаются целиком из нержавеющей стали и имеют двухкорпусную конструкцию: внутри внешнего корпуса расположен внутренний, защищающий внешний корпус от брызг жира и высокой температуры. Объемная, хорошо отбалансированная

крышка с замком-фиксатором снабжена большим герметичным термометром из нержавеющей стали с небьющимся термостойким стеклом. Рукоятка проходит по всей длине крышки. Имеются две качественные решетки с тесно расположенными прутьями: основная и верхняя, фиксирующаяся защелкой. Основная предназначена для быстрого гриллирования стейков, гамбургеров и т.п., а верхняя – для длительного низкотемпературного приготовления рыбы и овощей, а также доведения до готовности продуктов, приготовленных на основной решетке и поддержания их в горячем состоянии.

У гриля «Catalina» размеры основной решетки – 45×30 см (состоит из трех секций габаритами 15×30 см), дополнительной – 45×15 см; у «Monterey» – 60×30 см (четыре секции 15×30 см) и 60×15 см соответственно. Над горелкой установлена съемная теплораспределительная пластина. Предусмотрен пьезорозжиг. Оба гриля комплектуются прочными ножками для использования на берегу.

Недостатки: имеются нарекания на задувание пламени при порывах ветра свыше 8 м/с. В принципе, эту проблему можно устранить, частично перекрыв вентиляционные щели в тыловой части корпуса. Полированная нержавейка смотрится очень эффектно, но придется постоянно очищать поверхность от отпечатков пальцев.

«Outdoor Concepts, Inc.», США
(www.ociproducts.com)



Рис. 6. Судовый газовый гриль «Sea-B-Que Large» канадской фирмы «Dickinson Marine, Ltd.». Пьезорозжиг, термометр на крышке. Ручки по обеим сторонам гриля. Габариты – 71×31×37 см, площадь рабочей поверхности решетки – 1464 см². Вес – 14 кг. Поставляется с подставкой из анодированного алюминия.



Рис. 7. Портативный газовый гриль «Spitfire 180». Показан с комбинированной рабочей поверхностью (одна из секций – плоский лист). Высококачественная решетка из толстых, тесно расположенных прутьев. Пьезорозжиг. Мощность горелки – 2770 ккал/ч. Площадь рабочей поверхности – 1161 см². Габариты – 61×33×37,5 см. Вес – 10 кг. Поставляется с подставкой из анодированного алюминия.



Рис. 8. Гриль «Spitfire 180» с закрытой крышкой

Портативный гриль OCI 18TTGLP американской компании «Outdoor Concepts, Inc». выполнен очень качественно и имеет решетку достаточно большой площади – 1600 см². Мощная U-образная горелка (5000 ккал/ч). Над горелкой установлена гофрированная пластина с перфорацией, предотвращающая вспышки пламени и равномерно распределяющая тепло по всей площади. Двустенная крышка. Удобная, качественная ручка и надежная защелка-фиксатор крышки. Солидная решетка из прутков толщиной 6.35 мм. Предусмотрены также боковые ручки для удобства переноски. Пьезорозжиг отсутствует. Гриль разжигают спичкой или зажигалкой с длинным факелом через небольшое отверстие в левой части лицевой панели. Фирма предлагает также адаптерный шланг под 9-килограммовый баллон, кронштейны для монтажа на релинг и держатель удилыща, а также брезентовый чехол для транспортировки. Видео об этом гриле можно посмотреть в Интернете по адресу www.youtube.com/watch?v=KNXr0_dJ-7s.

Недостатки: не предусмотрены ограждающие стенки по бокам решетки, из-за чего жир может набрызгиваться на ручки и газовый кран с баллоном. Отсутствие пьезорозжига недостатком не является из-за его капризности, особенно в морских условиях. В остальном гриль оставляет приятное впечатление.

«Dickinson Marine, Ltd.», Канада (www.dickinsonmarine.com)

Судовой газовый гриль «Sea-B-Que Large» (модель 00-CBQ-L) канадской фирмы «Dickinson Marine Ltd.» – один из самых прочных и надежных на мировом рынке. Преимущества: качественная конструкция в форме октаэдра из сатинированной нержавеющей

стали AISI 304 толщиной 0.9 мм; солидный дизайн; хорошо отбалансированная крышка с термометром; двухсекционная решетка площадью 1350 см² с керамическим антипригарным покрытием; высокая тепловая мощность – 5200 ккал/ч. По заверениям фирмы, вспыхивание накапливающегося жира сведено к минимуму, а горелка не гаснет на ветру.

Из недостатков можно отметить отсутствие замка-защелки на крышке гриля, поэтому, когда лодка на ходу, гриль придется зачехлять.

Другая, более новая модель фирмы «Dickinson» – «Spitfire 180» (00-SPT-180) – меньше, чем вышеописанная модель «Sea-B-Que Large», но одну или обе секции двухсекционной решетки из нержавеющей стали можно при необходимости заменить плоским стальным листом, в том числе с антипригарным покрытием (приобретаются отдельно). Кроме того, на крышке у новой модели – ненагревающаяся ручка, проходящая по всей длине корпуса, что очень удобно во время гриллирования. Очень красивый дизайн. Как и у «Sea-B-Que Large», на новой модели предусмотрены пьезорозжиг, термометр на крышке, ветрозащита, боковые ручки для переноски. В качестве бонуса в комплект поставки входит виниловый чехол, который не выгорает на солнце. Защелка на крышке в новой модели также не предусмотрена.

Модель «Spitfire 180» очень красива и считается одной из лучших по качеству, хотя рабочая поверхность (1161 см²) маловата для большой компании – рассчитана максимум на пять-шесть порций. Фирма «Dickinson» также предлагает для своих грилей монтажные кронштейны и аксессуары.

Грили австралийского типа

Гриль австралийского типа характеризуется наличием плоского стального листа вместо решетки. Лист устанавливается под небольшим углом, чтобы весь стекающий с мяса жир сразу отводился в поддон, где он не может вспыхнуть. Основное преимущество такого гриля – полное отсутствие вспышек пламени и возможность готовить на нем абсолютно все, что угодно. Правда, и того ароматного дыма, который можно

получить на решетке, здесь не будет. Поэтому для североамериканского и европейского рынков предлагается комбинированная или полностью решетчатая рабочая поверхность.

Нужно отметить, что грили от австралийских производителей отличаются высоким качеством, не имеющее себе равных в мире. То же самое, увы, можно сказать и о цене. Но они того стоят, честное слово.

«Sovereign BBQs & Grills Australia», Австралия (www.sovereignbbqs.com)

Портативный газовый гриль «Alpha», выпускаемый австралийской фирмой «Sovereign», отличаются высоким качеством и универсальностью: кроме



Рис. 9. Портативный газовый гриль/барбекю «Alpha». Показан с комбинированной рабочей поверхностью – решетчатой и плоской, снабженной ручками для удобного извлечения (обратите внимание на высокие боковые стенки и толщину металла). Размер рабочей поверхности – 1344 см² (48×28 см). Запираемая крышка. Регулируемый выход пара в верхней части крышки. Двустенная камера сгорания с герметичным основанием. Жировой поддон легко вынимается. Пьезорозжиг. Газ-контроль (термопара). Габариты – 61×38×29.5 см; с поднятой крышкой – 61×52×53.5 см. Вес – 17.3 кг.



Рис. 10. Благодаря специальной решетке гриль «Sovereign Alpha» можно использовать в качестве духовки для разогрева готовых блюд, запекания и выпечки



Рис. 11. Газовый гриль «Galleymate 2000» (GM2000G), установленный на реллинге с использованием дополнительной телескопической штанги (приобретается отдельно)

основного назначения, его можно также использовать в качестве плиты и духовки (если снять рабочую решетку и установить специальную решетку-подставку для посуды, которая приобретается отдельно). Объемная крышка хороша для запекания и жарки крупных кусков. Гриль предлагается с плоской или комбинированной рабочей поверхностью. Внутренние элементы легко снять для очистки и обслуживания. Высокие боковые стенки хорошо защищают от ветра и разбрызгивания жира по бокам жарочной поверхности при гриллировании с открытой крышкой. Большая отражательная пластина защищает от брызг жира, проникающих через вентиляционные отверстия в задней стенке. Рабочая поверхность снабжена ручками, ее легко вынимать для очистки и устанавливать на место – не в пример другим грилям. Цельносварной корпус изготовлен из нержавеющей стали AISI 316 и не имеет никаких острых кромок. Гриль рассчитан для использования только пропановых

баллонов объемом до 9 кг и давление газа 2.75 кПа. Фирма также предлагает для своих грилей кронштейны и аксессуары. На сайте фирмы можно посмотреть различные варианты монтажа на катерах и яхтах.

«Marine Barbeques Australia», Австралия (www.marinebarbecues.com.au)

Грили серии «Galleymate» фирмы «Marine Barbeques Australia» относятся к классу «хай-энд». Изготавливаются из нержавеющей стали AISI 316. Основные отличия от изделий конкурентов следующие: две горелки, проходящие по всей длине – передняя и задняя – обеспечивают две зоны с разными температурами и работу в режиме «барбекю» (низкотемпературное длительное приготовление крупных кусков мяса и копчение при отключении одной горелки); панорамное смотровое стекло в крышке; три рабочие поверхности: решетка, комбинированная поверхность и плоская поверхность; с помощью опциональной нижней решетки гриль можно использовать как плиту и духовку; эффективная защита от ветра (горелка не гаснет при порывах ветра до 15 м/с); эффективная защита от разбрызгивания жира; герметичный поддон: жир отводится через сливное отверстие в жиросборник, который можно аккуратно удалить после его заполнения (рассчитан на 10–15 использований); поставляется с метровым шлангом и фитингами; опционно возможна установка вертела.

Газовые грили серии «Galleymate» для катеров и яхт изготавливаются в

четырёх типоразмерах – 1100, 1500, 2000 и 3500, из которых наиболее оптимальны для небольшой и средней яхты или катера являются модели 1500 и 2000. Модель GM1500G (рабочая поверхность 44x35 см) рассчитана на одновременное приготовление шестисюми порций, а GM2000G (рабочая поверхность 53x37 см) – до 10 порций. Габариты корпуса GM1500G – 54x40x37 см, вес – 17 кг; габариты корпуса GM2000G – 63x41x40 см, вес – 19 кг.

Грили предназначены для подключения к низконапорной судовой газовой системе. Вместо пьезорозжига предусмотрен ручной розжиг с помощью зажигалки с длинным факелом. Большая суммарная мощность горелок (5800 ккал/ч) и высокие ветрозащитные стенки позволяют использовать гриль даже в условиях сильного ветра, а в обычных условиях можно готовить на минимальной мощности. В комплект поставки входит стандартный газовый шланг длиной 1 м. В качестве опции предлагается газовый фитинг для одноразовых баллонов, а также другие полезные аксессуары и монтажная арматура.

Грили «Galleymate» – прочные, хорошо сконструированные, на них предоставляется пятилетняя гарантия. Да, это самые дорогие грили на рынке, но, если нужен морской гриль, который будет работать в условиях ветра и дождя, и если необходимы две независимые горелки, то ничего лучше «Galleymate», пожалуй, не найти. ■

Продолжение следует



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
- ИмPELLер 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

SLIDER

150 футов
удовольствия

В настоящее время моторные катера и яхты пользуются неизменным спросом. И это неудивительно, ведь моторные яхты уже не просто суда для кратковременного отдыха, а настоящие дома на воде, предназначенные для длительных переходов, экономичные и надежные. При отсутствии в России развитой инфраструктуры отдыха на воде моторная яхта, имеющая отличную мореходность, предоставляет ее владельцу и его гостям действительно высокий уровень комфорта, независимость от погодных условий. Моторная яхта – это не только прекрасный способ отдыха в любое удобное время, но и способ подчеркнуть свой успех и повысить престиж. Для компании-производителя наличие в модельном ряду моторных яхт – тоже показатель успеха. Столь сложное изделие демонстрирует определенно высокую ступень развития производства, показатель его зрелости, технологических и дизайнерских возможностей, его культуры.

Компания Slider за пять лет своей работы представила четыре модели моторных катеров, завоевавших популярность высоким качеством проектирования, материалов и изготовления. Теперь компания Slider выводит на рынок свой флагман – водоизмещающую моторную яхту Slider 42. Яхта имеет длину 12,5 м, снабжена дизельным двигателем мощностью 120 л. с. Запас топлива – на 800 км. К услугам пассажиров (от 6 до 12 человек) кондиционированные две каюты и салон, камбуз, два галюна. Капитан оценит эргономичный пульт управления, современное навигационное оборудование, наличие подруливающего устройства. Компания завершает ходовые испытания Slider 42, и вскоре яхта будет предложена любителям водных путешествий.

Какую бы модель Slider ни выбрал покупатель, он всегда получит максимальную базовую комплектацию, яркий спортивный дизайн, высокую скорость, надежность, отличную эргономику, комфорт и впечатляющие ходовые качества. И что немаловажно, по ценам, более привлекательным, чем на аналоги крупных производителей. Качество – основной принцип компании: от проектирования и выбора лучших зарубежных материалов до изготовления и последующего обслуживания продукции. Персонал фирм-дилеров прошел обязательное обучение на предприятии. Общая длина судов, одновременно находящихся в постройке, составляет более 150 футов. И каждый фут доставляет удовольствие все время владения катером с названием Slider!

Класс водоизмещающих моторных судов для отдыха и развлечений на воде включает разновидность крупных катеров, называемых моторными яхтами. Обычно моторная яхта имеет длину не менее 10,5 м, экономичный дизельный мотор, рассчитана на пребывание на борту не менее 4–6 человек, укомплектована каютой владельца, салоном и одной или двумя каютами для гостей, камбузом, галюном. Дизельный мотор и водоизмещающий режим перемещения по воде делают судно пригодным для длительных и дальних путешествий.



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.absolut-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.us.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 Кирилл
+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

БАЛАКОВО ИП Пархоменко
+7 (8453) 39-61-61, +7 (8453) 39-35-39
www.parohod-mercury.ru

«Музыка» на борту

Артем Лисочкин

Продолжение. Начало см. в № 227



Музыкальное сопровождение, несомненно, способно прибавить удовольствия от водной прогулки или спокойной стоянки у берега. Однако, как мы уже отмечали, добиться приемлемого качества звучания на лодке не так просто. Дадим несколько советов общего характера, касающихся особенностей установки стереосистемы в судовых условиях.

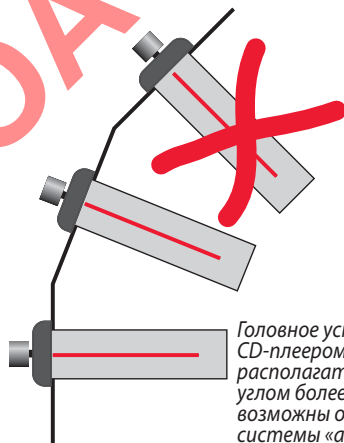


Лодочные аудиоколонки могут быть как встраиваемыми, так и устанавливаемыми на вильчатых кронштейнах

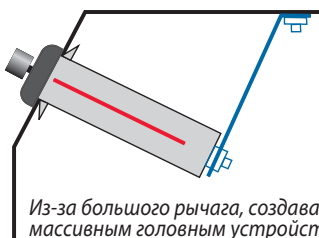
Начнем с головного устройства (которое по старинке будем называть магнитолой, хотя многие из молодого поколения сейчас даже не представляют, как выглядит магнитофонная кассета).

Выбирая место для установки головного устройства, имейте в виду, что большинство существующих моделей категорически нельзя устанавливать под углом более 30°; рекомендуемый же угол установки — не более 20°. С чем это связано? Если расположить устройство слишком близко к вертикали, при проигрывании компакт-дисков не будет должным образом работать система «антишок», защищающая проигрыватель от тряски (мы уже отмечали, что на воде магнитола порой испытывает куда большие перегрузки, нежели на автомобиле). Результатом будут «потеря дорожек» и «рваное», прерывистое звучание.

Как правило, такой функцией обладают практически все автомобильные и лодочные проигрыватели, но в большинстве случаев (хотя и не во всех) для ее реализации



Головное устройство с CD-плеером не следует располагать под углом более 30°, иначе возможны отказы системы «антишок»



Из-за большого рычага, создаваемого массивным головным устройством, крепление на одних только отгибающихся уголках на волне может разболтаться — необходим дополнительный задний кронштейн

требуется установка головного устройства как можно ближе к горизонтали.

Напомним, что лодочные магнитолы нередко устанавливают в водонепроницаемых боксах или же снабжают защитными крышками (съемными или сдвижными). Таким образом, при врезке в панель (методом «in dash») нам понадобится подготовить прямоугольное отверстие, соответствующее габаритам магнитолы или бокса. При этом советуем снять размеры непосредственно с бокса или устройства, не полагаясь на величины, предусмотренные стандартом DIN (мы уже отмечали, что в зависимости от фирмы-изготовителя или модели поперечные габариты устройства могут слегка варьироваться, а установить аппарат необходимо как можно более плотно).

При установке в автомобиле нередко обходятся только креплением при помощи отгибающихся треугольников по периметру передней панели устройства. Между тем, у подавляющего числа магнитол на тыльном торце имеется достаточно толстая шпилька с парой гаек. На лодке не советуем

пренебрегать этим дополнительным креплением (оно же служит и для соединения корпуса с электрической «массой») — закреплённая за одну лишь переднюю часть магнитола образует массивный рычаг, и на волне соединение на жёстких треугольничках очень быстро разболтается. Поэтому задействуйте дополнительный кронштейн (нередко пластина с заранее проделанными отверстиями, похожая на деталь от детского «конструктора», прилагается к магнитоле при продаже).

Монтаж бокса на вильчатом кронштейне применяется значительно реже, хотя установленную таким образом радиостанцию морского или речного диапазона можно встретить довольно часто.

Дополнительный усилитель, как правило, устанавливается скрытно. Монтировать его можно в любой позиции — единственно, стоит предусмотреть достаточную циркуляцию воздуха в районе его теплоотводных радиаторов, а также необходимую защиту от воды и влаги. Не забудьте также о надёжности крепления усилителя и его способности противостоять ударным перегрузкам на волне.

Не меньшего, а то и большего внимания требует установка громкоговорителей. Здесь тоже есть два способа монтажа: заподлицо с какой-либо из плоскостей корпуса или же на вильчатых кронштейнах.

Первый позволяет устанавливать динамики в ограниченном пространстве и там, где они никому не помешают (в частности, не будет риска их повредить). В этом случае в панели, переборке или внутреннем борту кокпита придется прорезать отверстие, соответствующее конфигурации динамика. При «врезке» громкоговорителя требуется обеспечить вокруг диффузора достаточное воздушное пространство, чтобы он мог выдать весь предусмотренный его конструкцией диапазон частот. Пространство позади динамика не должно быть и излишне открытым. Если не выполнить оба этих требования, результатом могут быть серьёзные потери — прежде всего при воспроизведении басов. Наиболее выгодное с точки зрения качества звука местоположение динамиков — на бортовых стенках кокпита. В этом случае межкорпусное пространство выступает в роли своеобразного резонатора.

Установка на вильчатых кронштейнах не требует прорезания фигурных отверстий (нужно разве что просверлить пару отвер-

стий под крепежные винты или саморезы), а коробчатый кожух, в котором установлен динамик, уже заранее настроен на достижение оптимальных характеристик громкогоговорителя, так что ломать голову над обеспечением необходимых воздушных зазоров нет нужды. Единственный минус такого способа монтажа в том, что выступающие динамики занимают место в лодке (за них можно зацепиться, их легко повредить при неловком обращении и т. п.).

Обязательно следует обратить внимание на то, куда «нацелены» динамики, поскольку создаваемый ими звук обладает четкой направленностью. Особенно это важно для открытой лодки. Если динамик направлен в сторону от того места, где располагается слушатель (вернее, его уши), результатом будет заметное падение уровня звука. В жилой комнате или в автомобиле направленность громкоговорителей не столь важна, поскольку там гораздо больше плоскостей, от которых отражается звук. На открытой же палубе звук сильнее поглощается открытым воздухом, так что постарайтесь добиться того, чтобы он достигал ваших ушей самой короткой дорогой (вот и еще один аргумент в пользу расположения динамиков на боковых стенках кокпита).

Не забывайте, что мы имеем дело со стереозвуком, который качественнее монофонического, и что слышать должны оба стереодинамика одновременно. Стереозвук более реалистичен, поскольку человеческий мозг определяет местоположение источника звука и расстояние до него, опираясь на то, что мы слышим обеими ушами и сравнивая разницу между тем, что слышим каждым из них по отдельности. Стереосигнал «обманывает» наши уши, производя для каждого из них хотя и похожие, но немного различающиеся звуки. Особенно это хорошо заметно на старых пересведенных аудиозаписях, когда, скажем, ударная установка как бы располагается справа, а бас-гитара — слева. Поэтому звук должен достигать ушей в более-менее равной пропорции, иначе «эффект объема» будет потерян.

Скажем пару слов и о проводах, которыми громкоговорители подсоединяются к головному устройству или усилителю. Многие считают, что наилучшим решением являются провода с медным сердечником, однако имейте в виду — медь весьма подвержена коррозии под влиянием влажного воздуха, поэтому убедитесь, что изоляция по всей длине провода в целостности, и обяза-



Некоторые головные устройства устанавливаются в промежуточный короб, из которого их легко вынуть при помощи специальных отжимных ключей. С точки зрения монтажа, обслуживания и зимнего хранения — вещь удобная, но возможность легко вынуть проигрыватель значительно облегчает задачу криминальным элементам.



Расположение отгибающихся крепежных уголков рассчитано на разные толщины установочной панели

тельно тщательно изолируйте все соединения — например, обычной изолентой. Неплохим решением может быть простой звонковый одножильный провод — сечения его проволоочного сердечника, как правило, хватает даже для мощных колонок. Многожильный (плетёный) провод, в котором воздух имеет лучший доступ к отдельным проводкам сердечника, более подвержен коррозии — за исключением разве что провода с лужеными медными жилами, который вполне можно рекомендовать для любой лодочной проводки.

В следующем номере мы рассмотрим, как выбрать лодочные колонки и как правильно их подсоединить. ■

Audi MedCup 2010:

сезон – новый, проблемы – старые

Главным спортивным событием в классе TP 52 в Европе является «Audi MedCup» – серия из пяти регат, где яхты этого класса сражаются как за победу в каждой отдельном соревновании, так и во всем цикле. Зачет идет по приходу, что отличает европейские регаты класса Transpac от американских, где эти яхты (вот парадокс – на своей исторической родине!) гоняются по обмеру (что, собственно говоря, полностью противоречит духу и идеологии «боксового» класса, каким является Transpac 52).



Артур Гроховский

Фото автора

Поэтому интерес европейских спортсменов к американским регатам уменьшился (не поехала туда и «Синергия»), и сейчас их внимание сосредоточилось на «Audi MedCup». Неудивительным было в этой связи и тревожное ожидание всего «транспакового» сообщества по поводу раздумий «Audi» на предмет продления своего контракта, срок которого истек в сентябре.

В этом году правила класса немного изменились, например, сократилось предельно возможное количество парусов, находящихся на борту яхты в каждой конкретной гонке (максимум 10 плюс три штормовых) и общее их число, использующееся в течение одного гоночного сезона в целом (не более 17, ранее было 24). Все это сделано для удешевления участия команд и напоминает собой аналогичные меры, предпринятые в свое время в автомобильной «Формуле-1» (там есть ограничение на количество используемых за сезон моторов). Запрещены были и определенные типы парусов – например, пресловутый «Код зеро».

Это обстоятельство, с одной стороны, действительно удешевляет участие, с другой – вызывает дополнительные сложности. За сохранностью парусов теперь приходится следить куда внимательнее, так как в случае использования полного лимита парусов (17) заменить вышедший в ходе гонок из строя парус на новый уже нельзя. Поэтому на борту «Синергии», как рассказали яхтсмены, учет времени работы носовых парусов ведется буквально поминутно – почти как ресурс авиационных двигателей. А еще надо сказать, что порой парусам не удается отработать и минуту: спортсмены поделились историей, как совершенно новехонький, еще не бывший в работе парус был... просто смыт с палубы серьезной волной в момент подготовки к огибанию знака. Конечно, такую историю можно с улыбкой рассказывать за рюмкой чая в кают-компании



яхт-клуба по окончании сезона, но в тот момент, думаю, ребятам было не до смеха. Добавлю еще: чтобы отремонтированный парус не был зачтен как новый, в процессе ремонта разрешается заменять лишь определенную долю парусной ткани – в зависимости от типа паруса она не должна превышать 20 или 30% от его общей площади.

Появились и другие нововведения. Для дальнейшей популяризации регаты введено дополнительное «гостевое место» на борту. Теперь там разрешено присутствовать либо «специальному гостю», либо журналисту, который может вести съемку прямо «с линии фронта» (при условии, что он не является носителем специфических яхтенных знаний или умений – погодных, тактических или технических). Ему запрещено также заходить вперед за погон гика-шкота и участвовать в откренивании, вывесив ноги за борт. При этом вес гостя не входит в гоночный лимит, ограничивающий суммарный вес экипажа величиной 1050 кг. Последнее означает, что реально на борту яхты может находиться не более 12 спортсменов (в прошлом сезоне их число могло доходить до 14–15). Это, разумеется, заметно увеличило физическую нагрузку на экипаж и усложнило и без того непростую схему их взаимодействия при работе на знаках. (Забегая вперед, скажу, что место журналиста на борту TP 52 тоже оказалось весьма небезопасным – в ходе только одной регаты сразу двое моих коллег получили серьезные травмы, да и реб-

рам вашего покорного слуги довелось ощутить на себе твердость кормовых релингов «Синергии».)

Иных принципиальных изменений в правила введено не было, поэтому практически все участники выступали на своих старых судах, и лишь «TeamOrigin» подготовила новую лодку, заказанную одному из самых неординарных яхтенных конструкторов современности Хуану Коуйоумджийяну.

Но вернемся к собственно регате. Первое состязание серии проходило в португальском городе Кашкайш. К сожалению всех российских болельщиков, в соревновании не выступала яхта «Valars», не было ее и на других регатах серии «Audi MedCup», так что защищать цвета российского флага пришлось лишь «Синергии», рулевым на которой вместо Сергея Пичугина шел на этот раз известный польский гонщик Кароль Яблонски. Мы уже рассказывали о выступлении нашей команды в Португалии в № 226, сейчас же вкратце напомним результаты того этапа. «Синергия» очень удачно взяла старт, выиграв одну из трех гонок первого дня и удерживаясь на втором месте в общем зачете вплоть до последних дней регаты. Но здесь усталость взяла свое – сил на длинную гонку не хватило, и, придя в ней предпоследней (напомним, очки за длинную гонку зачисляются с коэффициентом 1.5), наша команда в итоге завершила регату лишь седьмой из 11 участников. Победителями же ожидаемо (и заслу-



женно!) стали прошлогодние победители – новозеландцы с четырьмя первыми и тремя вторыми приходами.

Следующей была регата в Марселе. Она проходила после удачного выступления «Синергии» в «Louis Vuitton Trophy» («КиЯ» № 227), и на нее возлагались большие надежды: психологический подъем команды, на равных боровшейся с новозеландцами, должен был сыграть свою роль. Увы, наши надежды не оправдались, но, тем не менее, ребята показали хороший класс спортивной борьбы.

Уже самая первая гонка началась с неудачи – судьи зафиксировали фальстарт «Синергии», яхта была вынуждена стартовать заново, потеряв массу времени. Удивительно, но даже при таком раскладе у ребят хватило азарта и напора не финишировать последними. В итоге упорной борьбы они все же сумели стать предпоследними, а замкнули турнирную таблицу, как ни странно, грозные новозеландцы.

Зато вторая гонка вселила в нас надежды. Разъяренный предыдущей неудачей, Кароль повел себя на старте очень агрессивно. Спортсмены и журналисты, хорошо знакомые с этим гонщиком, давно знают неровность его выступлений – чтобы Кароль гонялся «на все 100», его нужно как следует «завести»: обычно именно крепкий провал должным образом стимулирует этого спортсмена. Многим в России,

например, памятны его слова: «Дельфины не тренируются – они и так умеют плавать» перед стартом самой первой регаты «Ява Трофи». В итоге проиграв ту регату вчистую, обозленный Кароль на следующий год не отрывался от тренировок и выиграл следующую «Яву» «в одни ворота».

Почти так получилось и сейчас. «Синергия» великолепно взяла старт первой у левого конца стартовой линии и долгое время лидировала, идя одним галсом по левой стороне «игрового поля», везя неуклонно преследующему ее «Quantum» несколько метров отрыва. После поворота на левый галс у нашей лодки словно открылось «второе дыхание», и отрыв стал расти, но... неудачный заход ветра убил все преимущество. Первый гвоздь с опережением около 40 с обогнул «Quantum», вторыми были наши, практически такой же расклад сохранился и у нижних ворот. К верхнему знаку отставание «Синергии» немного увеличилось, а вот потом... Потом был великолепный отрезок, где «Синергия» смогла удачно разогнаться и вырваться вперед. Белосиняя яхта лидировала практически до самой финишной линии, но... Да, это спорт. Соперник (все тот же «Quantum») уже вблизи самой финишной черты все же сумел собраться, отыграл почти 100 м отрыва и опередил нашу лодку на... 2 с! Сыграла свою

роль наветренная позиция соперника. Обидно, нет слов.

Это второе место стало лучшим за все выступление «Синергии» в Марселе, который в очередной раз показал свой суровый нрав: из-за разыгравшегося мистралья регату пришлось сократить, ограничившись лишь пятью короткими и одной длинной гонками. Увы, идя в длинной гонке четвертой, наша команда из-за неверно выбранного паруса (поставленный спинакер был рассчитан на более острые курсы) перед самым финишем потеряла позицию, став пятой. Итог регаты – шестое место и шестое же в общем зачете «Audi MedCup». Несмотря на это, руководитель команды Валентин Завадников держался бодро, и, посчитав прошедшую гонку вполне удачной, оптимистично рассчитывал на одно из призовых мест в общем зачете «Audi MedCup».

Третью регату цикла приняла испанская Барселона. Находящийся в западной части Средиземного моря, этот город практически не затрагивают сильные ветра. Прогноз обещал слабые ветра практически на всю гоночную неделю, и он начал оправдываться уже в первый день, когда гонки вообще были отменены из-за их отсутствия.

Второй день регаты принес долгожданный ветер, привычное уже для «Синергии» в этом сезоне шестое место в первой гонке и... штрафной разворот на 360° за рискованный маневр в опасной близости от яхты «TeamOrigin» во второй. Третья гонка – мы вновь стабильно шестые и девятые по итогам дня. Грустно...

Следующий день оказался для нас чуть лучше – но не сильно. Вначале гонки были отложены на два часа из-за отсутствия ветра, и, как часто бывает в таких ситуациях, напряженные томительным ожиданием ветра, не выдержали нервы у многих гонщиков. «Artemis», «Bigamist» и «Matador» заработали фальстарт в первой же гонке дня. «Заведенный» неудачей предыдущего дня Яблонски удачно взял старт, всю гонку яхта занимала хорошую позицию, практически не выходя из первой пятерки, потом стала второй, держась сразу же за безусловным фаворитом – новозеландской

«ETNZ». Лишь под самый занавес гонки «TeamOrigin» попыталась оттереть нашу яхту на третье место, почти догнав ее у нижнего знака, но эта попытка была уверенно пресечена. Урок Марселя оказался усвоенным.

Увы, дальнейшее наше выступление на регате проходило в уже знакомом духе «блеснуть и провалиться». Пятую гонку яхтсмены буквально вымучали – стартовали одиннадцатыми, финишировали седьмыми. Шестую опять начали очень активно и агрессивно – и даже сумели выпихнуть «Luna Rossa» на фальстарт, но практически тут же «свалились» сначала на четвертое место, потом – на шестое и окончательно финишировали лишь восьмыми, заняв седьмое место по итогам двух первых дней. Третий день не принес улучшений – 3-е, 8-е и 11-е места, по-прежнему седьмые в общем зачете. Из-за сдвинутого графика регаты, вызванного одним штилевым днем, организаторы отменили длинную гонку, так что шанса прорваться вперед, хорошо выступив в ней, спортсмены лишились. Впрочем, от четвертого места

в регате их отделяли всего семь очков, так что шансы на удачу еще были – правда, скорее, лишь теоретические.

Так и оказалось – в поисках «своего» ветра в последней гонке наши ребята пошли ва-банк, направившись в море, в сторону от соперников, но ветер получили лодки, державшиеся ближе к берегу. Максимум, чего смогла добиться «Синергия» в этой гонке – это финишировать девятой. Увы, и это место удержать не удалось: на финише наш экипаж нарушил правила и был дисквалифицирован. Десятое место в регате и восьмое – в общем зачете. По сути – провал. Эта позиция явно ниже наших возможностей.

Валентин Завадников в интервью «КиЯ» так прокомментировал эту ситуацию: «Занятое нами невысокое место, по моему мнению, есть результат того, что мы сильно перегрузили команду, заставив ее участвовать фактически в режиме «нон-стоп» в трех крупных регатах подряд: после гонки в Ла Маддалене мы практически без отдыха выступили в Марселе, а потом направились сюда, в Барселону. Это –

очень большая нагрузка на людей. Ну, и наша лодка не очень любит слабые ветра, она лучше идет по средним и сильным. Но в целом, занятое нами место – объективно».

Замену Сергея Пичугина на Кароля Яблонски капитан команды объяснил следующим образом: «Перед началом каждого гоночного цикла мы пытаемся понять задачи на текущий сезон. Было принято принципиальное решение идти в гонки класса IACC – в «Louis Vuitton Trophy». Пичугин никогда в жизни не гонялся на таких яхтах. Учить его времени не было. Поэтому у нас практически не оставалось выбора – нам нужен был шкипер, имеющий успешный опыт выступления на кубковых яхтах (это – раз) и близкий к нам по языку и ментальности (это – два). Рулевых, удовлетворяющих этому критерию, в мире всего двое: это поляк Кароль Яблонски и немец (восточный, поэтому у него нет проблем с русским языком) Йохан Шуманн. Взвесив все, мы выбрали Кароля».

Немногом лучше стала для нас и регата в Картахене. Всего лишь один



второй приход и ставшее уже, увы, традиционным шестое место.

Некоторый реванш, как и в прошлом году, удалось взять лишь в финале «Audi MedCup», который проходил в итальянском городе Кальяри. Здесь вплоть до заключительного дня наш экипаж находился на второй строчке турнирной таблицы. Особенно удалась пятая гонка – в ней все совпало для наших ребят. Удачно стартовали, выбрали правильную сторону дистанции, дул хороший ветер, при котором «Синергия» идет очень быстро и чуть-чуть (по словам экипажа) круче других лодок. После выигрыша в этой гонке наша яхта всего на одно очко (19 против 18) отставала от лидера регаты – «Matador».

Однако всего одна ошибка в завершающей гонке сезона – и наша яхта оказалась отодвинутой на четвертое место. Всего одного очка не хватило, чтобы удержаться на втором. Тем не менее четвертое место в регате серии – это на сегодняшний день повторение лучшего результата «Синергии» в «Audi MedCup» за всю трехлетнюю историю выступлений в ней (напомню, прошлый сезон «MedCup» «Синергия» тоже завершила четвертой). Увы, пока это, видимо, наш объективный предел. По итогам сезона «Синергия» завершила участие в цикле «Audi MedCup 2010» все на том же навязшем уже в зубах шестом месте.

Тем не менее: за три года команда поднялась если и не на самые вершины мирового паруса, то вплотную к ним.

Из «темной лошадки» и «мальчика для битья» она превратилась в довольно агрессивного бойца, о котором с уважением отзываются самые тертые «зубры» профессионального паруса – такие, например, как тактик «Artemis» Поль Кайярд или шкипер «Quantum» Терри Хатчинсон. Такой успех заслуживает самой высокой оценки. И – желательного – появления последователей в России, с чем пока, увы, крайне туго...

Но не будем о грустном и перейдем к приятным новостям: во-первых, компания «Audi» сочла выгодным для себя спонсорство данной регаты и продлила контракт еще на три года! Это означает, что развитие класса в Европе продолжится.

Во-вторых, российская команда приняла решение о строительстве новой лодки, заказав ее проект все тому же Шону Каркику («автору» золотого и серебряного – «ETNZ» и «Quantum» – призеров этого сезона), и уже 10 апреля 2011 г. она должна быть на воде (как заявляется, яхта будет практически систершипом новой «Quantum» с некоторыми отличиями в планировке и оборудовании). Впрочем, не все гонщики рады этому обстоятельству, считая, что лучше было бы доработать имеющуюся (и весьма неплохую!) яхту под меняющиеся в новом сезоне правила.

В-третьих, в составе команды произошли существенные перемены. Было вновь решено заменить одну из ключевых фигур на борту – шкипера. «Синергия» таким образом и далее

движется ранее объявленным курсом на формирование полностью национальной профессиональной парусной команды и меняет Кароля Яблонски на Евгения Неугодникова. Все-таки менталитеты у братьев-славян оказались чуточку разными – по словам В.Завадникова, Кароль так и не научился полностью доверять нашему экипажу. Возможно, немецкий шкипер в этом контексте был бы лучше. Но, забегая чуточку вперед, скажу – похоже, решение о выборе Жени в качестве рулевого оказалось верным.

Но это уже другая история, о которой, надеюсь, вы прочтете в следующем номере. Ах да, и еще «Синергия» теперь принимает участие в гонках класса RC 44. И как раз в тот момент, когда пишутся эти строки, команда выступает на чемпионате мира в этом классе на своей новой лодке. Так что слова Валентина Завадникова: «Для молодого спортсмена, чего-то добившегося в парусе и желающего продолжать свою гоночную карьеру, «Синергия» – это шанс», выглядят не пустой бравадой.

Удачи, «Синергия»!

P.S. Как стало известно уже в момент верстки номера, гриндер (и по совместительству совладелец) нашей команды Михаил Тузов включен в состав совета директоров управляющей группы Кубка «Америки» – ACRM (America's Cup Race Management). «Что-то будет...», как пел Виктор Берковской в знаменитой бард-опере 80-х гг. Подождем...

Автор благодарит команду «Синергия» (и лично Сашу Пешняка и Максима Логутенко) за возможность принять участие в гонке на борту «Синергии», а Сергея Кучеренко и его золотые руки – за быстрое и профессиональное «лечение» фоторюкзачка, и Юрга Кауфмана – за полезные советы по ведению фотосъемки



Ветер и штиль, азарт и победы, эмоции и приключения



Михаил Савельев, Москва

Отгремела залпами праздничного салюта, отсвистела ветром, доходящим в порывах до 35 уз, и заняла свое почетное место в истории очередная, восьмая по счету, Русская парусная неделя «Volvo». Стартовавшая 2 октября на турецком побережье регата собрала рекордные для осени 190 человек, объединенные в 28 экипажей. Впервые флот регаты был разбит на три дивизиона. Стало больше и победителей, и счастливых неофитов, а, значит, регата, позиционирующая себя как состязание новичков и тех, кто мечтает о море, выполнила свою главную задачу – сделать парусный спорт доступнее.

По традиции, первой гонкой стал треугольник в заливе Мармариса. Ветер, «включившийся» в 12 ч, решил устроить настоящую проверку новичкам, задув до 20 уз. Задав такой темп с самого начала, он решил не отставать от участников всю неделю. Восьмая регата, по утверждению организаторов, стала самой ветреной и быстрой за всю историю проекта с 2007 г. По окончании первого этапа на церемонии награждения его победителей в одной из популярных дискотек Мармариса «Backstreet» участники обсуждали скорость, крен и порванные шкоты и паруса, а известный DJ, специально приехавший из Москвы, посвятил свою вечернюю программу именно ветру.

Дальше – больше. Две оффшорные гонки, два оффшорных треугольника и еще один треугольник в Мармарисе оказались настоящим испытанием для всех участников. По словам Сергея Стиллавина, принимавшего участие в регате на яхте радиостанции «Маяк», за неделю всем представилась возможность прочувствовать и понять штиль и шторм, ветер и волны, ощутить силу моря. Адреналин и азарт, сопровождающий атмосферу любительских соревнований, стали даже причиной инцидента, приведшего к столкновению яхты «Маяка» с другой лодкой.

Абсолютным победителем стал экипаж яхты «Ехон» во главе со шкипером Яном Вилухой, которому были вручены часы «Oris Divers» швейцарской часовой компании «ORIS», которые уже стали официальными часами регаты.

Результаты регаты оказались абсолютно непрогнозируемыми. Фавориты, от которых мы ожидали побед, видимо, не смогли справиться с волнением и сильным ветром, и во главу угла были настроены на победу и командный дух. И хотя в каждой гонке фавориты демонстрировали умение и опыт, новички

создали для них реальную конкуренцию. Это особенно приятно, потому что регата выполняет свою главную роль – привлекать, обучать и вовлекать новичков в парус. И те, кто год-два назад впервые встали под парус, сегодня борются на равных с известными капитанами.

Регата «Volvo» завершилась. Новички, многие из которых прошли обучение в яхтенной школе Русского яхтенного центра, теперь уже капитаны, которые

привели свои экипажи к победе. По итогам регаты на телеканале «Россия» выйдет фильм о ней, а на afterparty в ресторане «Shore House», которое состоится в двадцатых числах ноября, оргкомитет регаты совместно с ВФПС России подарит яхту детской яхтенной школе. Также участников там будут ждать призы от партнеров проекта – компаний «Castrol», «Marlboro Classic» и ресторана «Shore House».

В мае 2011 г. девятая регата снова возьмет старт, подняв паруса у турецкого побережья, и сотни счастливых участников выйдут в море навстречу победам, азарту и незабываемым эмоциям.

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

Sunsail TUI le boat

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

Вы управляете сами!
Права не требуются!

Аренда катера во Франции
в октябре на 3 чел.
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

«Кубок Балтийского моря»

бьет личные рекорды

Петр Большаков

Фото Анны Дебрянской и Олега Швецова

Подготовка к очередной регате началась еще осенью 2009 г., когда организаторы стали прорабатывать маршрут и связываться с портами, в которые хотелось завести флот участников. Если с первой частью соревнования вопросов почти не было (старт в Санкт-Петербурге, переход в Выборг, участие в фестивале «Паруса Выборга» и морская гонка до Таллина), то продолжение маршрута могло иметь несколько вариантов.

После продолжительных размышлений решили из эстонской столицы отправиться в финский порт Ханко, а завершить регату длинной гонкой через всю Балтику до Гдыни. В таком виде маршрут «Кубка Балтийского моря-2010» попал во Всероссийский календарь парусных соревнований, но ближе к зиме стало понятно, что ни финны, ни поляки не смогут принять регату в запланированных портах. Организаторы приложили немало усилий для того, чтобы найти альтернативу, и их старания не были напрасными – свою заинтересованность в сотрудничестве подтвердили эстонский Роомассааре и литовская Клайпеда. Таким образом, маршрут регаты оказался рекордным: он включал три государства, проходил через пять городов и состоял из девяти этапов (по короткой гонке в каждом порту и четыре перехода между ними), но при этом суммарная протяженность дистанции получилась не самой большой – около 600 миль.

Заявки на участие в регате подали 18 яхт, среди которых также впервые были пилотские двухмачтовики («Бриз», «Юнга»), катамараны («Европа», «Пионер», «Янус») и «Картеры-30» («Вея», «Горн»), наиболее же массовую группу по традиции составили яхты «Л-6» (семь участников), что стало воз-

можным благодаря активной позиции Международной ассоциации этого класса.

Старт соревнования – короткая гонка в Невской губе – был запланирован на 13.00 1 июля, но переменчивая балтийская погода внесла свои коррективы. С утра небо было безоблачным, солнце щедро делилось теплом, а легкий ветерок с моря предвещал штилевую гонку. В районе старта заблаговременно собрались участники, разминаясь в традиционной прикидке перед выходом на дистанцию, судейское судно определялось со стартовой линией, подошли катера с прессой. Тем временем на западе неожиданно образовались скопления черных облаков, ветер стал усиливаться. Яхтсмены начали брать рифы и отправились переодеваться, но шквал опередил всех – на флот участников регаты буквально налетел грозовой фронт с проливным дождем и крепким порывистым (до 21 м/с) ветром. Экипажи на время потеряли друг друга из вида за стеной льющейся с неба воды, с накренившихся лодок смывало пайолы и незакрепленные вещи, судейское судно сорвало с якоря. На яхте «Фея» класса «Л-6» из ликпаза гика вырвало грот, из-за чего она была вынуждена отказаться от участия в гонке, остальные набрались терпения и переждали каприз природы, потому что

шквал был недолог, но жесток. Уже через несколько минут над акваторией Невской губы снова палило солнце, ветер резко отошел и ослаб, и на долгожданный старт яхты вышли под спинакерами. Гонка была короткой, и её результат во многом зависел от того, где оказалась та или иная яхта после шквала. На финиш первыми в своих группах пришли «Юлия» («Delphia 33»), «Лилия», «Горн» и катамаран «Европа».

За короткой гонкой последовал морской этап Кронштадт–Выборг, старт которого был дан в 20.00 того же дня. Ветер к тому времени усилился, так что всю ночь яхты шли в лавировку до острова Нерва. В поисках более выгодных погодных условий лодки разбрелись по Финскому заливу, стараясь либо придерживаться северного берега, либо идти мористее и ближе к генеральному курсу. Последние не прогадали и уже утром следующего дня огибали Нерву, тогда как многие другие прочно заштилели и еще долго ждали усиления ветра. На отрезке от острова до финиша участники регаты несли спинакеры, и расклад уже не менялся. Второй раз подряд победу праздновали экипажи «Юлии» и «Европы», в других группах появились новые лидеры – «Ника» и «Вея». Последние яхты пришли в Выборг в пятницу поздно вечером.

4 июля начался фестиваль «Паруса Выборга», где помимо участников «Кубка Балтийского моря» заявились более 20 местных экипажей. Утром состоялось торжественное открытие мероприятия, с приветствиями и добрыми пожеланиями выступили представители местной администрации, спонсоры фестиваля (ОАО «Рускобанк») и организаторы. Затем собравшиеся яхтсмены посмотрели выступления ряда местных самодеятельных коллективов. Официальная часть закончилась подъемом флага, для чего организаторы пригласили Николая Смирнова – капитана яхты «Вея», финишировавшей первой из всего флота в морском этапе Кронштадт–Выборг. После церемонии открытия фестиваля яхты быстро вышли на старт местной гонки, и в 11 утра прозвучал первый предупредительный сигнал. Дистанция была интересной: она пролегла в непредсказуемых выборгских шхерах, петляя между островами, навигационными знаками и расставленными буями. В целом ветер был слабым, но из узких проливов по ходу гонки дули совершенно разные по силе и направлениям ветра, а торчащие тут и там камни прибавляли соревнованию остроты. В итоге одна яхта под спинакером налетела на подводный валун, не обозначенный на карте, но за счет большой скорости перескочила его, а экипаж отделался легким испугом. Другая же лодка незадолго до финиша села на мель и не смогла сойти без посторонней помощи – на буксир ее взял финишировавший ранее «Бриз». В семичасовой гонке победили следующие яхты: «Юлия», «Онега», «Вея», «Бриз» и катамаран «Европа». В воскресенье призеры прошедших трех этапов «Кубка Балтийского моря» получили награды от организаторов, а яхта «Бриз» – еще и специальный приз за снятие другого участника соревнования с мели. Оставшуюся часть дня яхтсмены провели в экскурсиях по городу, турнире по волейболу между экипажами и подготовке к предстоящему переходу в Таллин.

Пройдя таможенные и пограничные процедуры, яхты вышли из Выборга утром 5 июля и днем стартовали с Большого Транзундского рейда при слабом встречном ветре и безоблачном небе. Яхты начали, идя вдоль северного берега Финского залива, лавировку, и долгое время не было единоличного лидера, но постепенно от общей массы яхт стали отрываться «Онега», «Ника» и «Фея». Именно в таком порядке они обошли о. Соммерс и взяли курс на Гогланд.

Примерно в это время ветер на несколько часов совершенно скис. Почти всю ночь яхты ловили каждое его усиление, пытаясь оторваться от конкурентов хотя бы на несколько метров, но каждый раз ветер появлялся с разных сторон и не давал толком настроить паруса. Перед рассветом над заливом наконец встали спинакеры, которые продержались до следующего на дистанции острова – Гогланда, когда опять наступил изматывающий штиль. Ценой немалых усилий экипажам удавалось выставлять паруса так, чтобы у яхты появлялся хотя бы минимальный ход (пусть даже не по генеральному курсу), но либо проходящий мимо лайнер создавал волну, сбивающую все тончайшие настройки, либо ветер внезапно прекращался и заходил потом с противоположного направления, заставляя паруса безжизненно обвисать. Так продолжалось несколько часов, но с первыми же порывами свежего встречного ветра лодки снова двинулись в путь. Целый день прошел в дороге к последнему повороту перед Таллином – маяку «Хельсинки», который почти одновременно огибали извечные конкуренты «Ника» и «Онега», тогда как остальные безнадежно отстали.

Ночью на небе сгрудились грозовые облака, на горизонте засверкала молния, и экипажи стали готовиться к непредвиденным изменениям обстановки. Перед резким усилением ветра были взяты рифы и убраны стаксели, и налетевший шквал с дождем скрыл конкурентов друг от друга. После его окончания ветер отошел, яхты поставили спинакеры и направились к Таллину. На последнем отрезке почти двухсуточного перехода «Онега» вышла вперед и 7 июля финишировала в порту Ноблесснер первой в 8.57 утра по московскому времени. За ней через 23 минуты пришла «Ника», остальные яхты подходили в течение дня. В своих группах первые места заняли «Юлия», «Онега», «Горн» и «Юнга».

Отдохнуть экипажи почти не успели – в день прихода принимающая сторона приготовила экскурсию по старому Таллину, после которой участников регаты ожидал официальный прием в городской ратуше. Вице-мэр города тепло приветствовал яхтсменов и выразил пожелание ежегодно встречаться в эстонской столице в рамках регаты «Кубок Балтийского моря», после чего выступили организаторы мероприятия, и произошел обмен памятными подарками. Вечером яхтсмены разбрелись по го-

Особое мнение экипажа яхты «Фея»

Регата особенно запомнилась нам теплым приемом в портах Выборг, Таллинн и Роомаассааре. В Выборге мы чувствовали себя желанными гостями. Фестиваль «Паруса Выборга» – это действительно праздник, и парусная регата с участием большого числа питерских яхт еще больше украсила его. Помимо гонки была обширная «береговая программа» – турнир по волейболу, посещение музея «Малый Эрмитаж» и пышные церемонии открытия и закрытия фестиваля, проведенные администрацией г.Выборга.

Хорошо принял нас и Таллин – новый яхт-клуб «Port Noblessner» в 20 минутах ходьбы от старого города. Правда, финиш в Таллине проходил при штилевой погоде, в результате чего половина яхт не успела на торжественный прием в мэрии.

Но самая замечательная стоянка была в порту Роомаассааре (о. Сааремаа).



Прекрасный яхт-клуб, сауна, кафе, «живая музыка», велосипеды напрокат, экскурсия по старинной крепости, посещение суперсовременной судовой верфи и бесконечное гостеприимство хозяев. «Фею» встретили салютом как победителя этапа. Сам капитан порта на своей машине прокатил нас по чудесному городу Курессааре, показав все достопримечательности.

Были, однако, и неприятные моменты во время проведения «Кубка Балтийского моря». Во-первых, это процедура награждения в Роомаассааре за короткую гонку. Принимающая сторона приготовила замечательные призы – современные атласы всего морского региона Эстонии, всего шесть штук. Но наши организаторы решили наградить только занявших первые места. В итоге «Онега» получила три атласа (комплект!), да и «Бриз» себя не обидел. Выглядело так, что организаторы сами себя наградили, а ведь атласов могло хватить на все призовые места в трех зачетных группах ➔

роду или отдыхали на борту, набираясь сил перед следующими этапами регаты.

Утром 8 июля был дан старт местной гонке на Таллинском рейде. При умеренном ветре флот за час с небольшим пролетел по треугольнику с длиной дистанции 6,2 мили, финишировали все с разницей в несколько минут. Первыми в своих группах были «Юлия», «Онега», «Горн» и «Бриз». Вечером того же дня прошло награждение победителей и призеров двух прошедших этапов. Яхты, занявшие первые места, получили от порта Ноблесснер сертификаты на бесплатную стоянку в течение двух лет, а первая финишировавшая в местной гонке («Онега») – на три года. После официальных процедур началась вечеринка для экипажей.

Утром следующего дня со старта из Таллина при довольно свежем встречном ветре начался шестой этап регаты. Яхты под зарифленными гротами пошли в лавировку к проливу Муху-Вяйн, держась ближе к берегу. На этом отрезке дистанции явных лидеров долгое время не было, но к вечеру вперед вышла «Ника», погоню за которой вели «Онега», «Фея», «Былина» и «Варяг». Ночью «Онеге» удалось вырваться и первой войти в Муху-Вяйн, однако конкуренты продолжали преследование. Почти весь следующий день яхты шли проливом, периодически попадая в локальные штили или сталкиваясь с непредсказуемыми капризами ветра, и при выходе в Рижский залив во время очередного «закисона» флот возглавила «Фея», за ней почти вплотную следовали «Онега» и «Ника». На последнем отрезке до Роомассааре участникам предстояло идти при ветре переменной силы, и тогда в поисках стабильного дутья флот разделился: одни лодки пошли либо ближе к берегу, другие – мористее. В итоге за несколько миль до финиша основные претенденты на первое место боролись за победу в ночной лавировке возле берега, известного коварными отмелями и многочисленными камнями. В этом соревновании не повезло «Онеге», рискнувшей пройти слишком к одному из мысов острова Сааремаа. Ровно в три часа ночи яхта, до этого занимавшая первое место в общем зачете после пяти гонок, налетела на гряду подводных камней, не обозначенных на карте, и выпустила вперед основного конкурента – «Нику». Бесчисленные попытки экипажа сойти с мели не увенчались успехом, и после трехчасового ожидания «Онега» была спасена эстонским



пограничным катером, что означало снятие с гонки и получение минимального количества очков. К тому времени многие участники регаты уже успели финишировать, а две яхты («Ника» и «Былина»), несмотря на усталость экипажей после полутора суток в море, вернулись для оказания помощи севшей на мель «Онеге». К счастью, их помощь не потребовалась, и все лодки поспешили в Роомассааре, где участники смогли выспаться и отдохнуть. Принимающая сторона позаботилась об их досуге, организовав для них экскурсию на местную судовой верфь, вечерний концерт и круглосуточную сауну.

12 июля рядом с портом прошла короткая гонка по дистанции длиной 9,6 мили. Яхты стартовали при слабом встречном ветре на спокойной воде в 11 утра по местному времени, и уже на первом знаке лидировала «Онега», которой было необходимо выигрывать для набора очков и возвращения первого места в общем зачете. За два часа, что продолжалась гонка, яхты менялись местами, и в итоге в своих группах выиграли «Юлия», «Онега» и «Бриз». Вечером по традиции прошло награждение призеров двух прошедших этапов, в рамках которого победители короткой гонки получили от руководства порта Роомассааре атласы с новыми картами прибрежных вод Эстонии.

На восьмую гонку яхты вышли 13 июля, стартовав из Роомассааре при умеренном встречном ветре и ясной погоде в лавировку к первому знаку. После его огибания лодки увалились в сторону Ирбенского пролива и в течение нескольких часов несли спинакеры в галфвинд, не отставая друг от друга. Под вечер появились признаки штиля, и к моменту выхода в Балтийское море ветер вынудил экипажи заменить спинакеры на генуи и разбрестись в поисках ветровых зон. Небо тем временем

затянуло серой пеленой, а с юго-запада доносились отдаленные раскаты грома – яхтсменов ждала очередная встреча с грозой. Ненастье настигло участников регаты в районе Вентспилса в полнейшей темноте, когда оставалось только по слуху догадываться, откуда придет шквал. Руководствуясь принципами хорошей морской практики и опытом, многие заранее взяли рифы и даже убрали генуи, дожидаясь внезапного усиления ветра, но оно не спешило, тогда паруса ставили обратно и продолжали вслушиваться во мглу. Наконец с наветра донесся приближающийся шорох – это сначала пошел дождь, а после него налетел шквал. Усиление было недолгим, ветер стабилизировался, и почти до утра направление его не менялось. С рассветом опять отошло к галфвинду, кое-кто поставил спинакеры, но оставшаяся с ночи волна решительно вытряхивала из них не только ветер, но и желание что-либо делать. Особо упорные боролись с капризами моря, выжимая каждую десятую узла до очередного захода, когда без зазрения совести можно было опять поднять геную. Вообще лейтмотивом этой гонки стала постоянная замена парусов, и скоростная переборка спинакера для следующей постановки через минуту после уборки была обыденным явлением.

Весь день 14 июля яхты шли на юг вдоль Латвии, то прижимаясь к берегу, то уходя мористее. Под вечер установилось северо-западное направление ветра, и на финиш экипажи двигались под спинакерами в полный бакштаг по встречной волне. Первой закончила гонку «Онега», за ней с разницей в четыре минуты (на дистанции 173 мили) финишировала «Ника», тройку призеров замкнул «Варяг», остальные участники подходили до утра. Лодки были ошвартованы в центре Клайпеды, и экипажи почти сразу

после приборки на борту погрузились в заслуженный сон.

Днем 15 июля яхтсмены гуляли по городу, делились впечатлениями от прошедшей гонки, но мысленно многие из них готовились к старту последнего этапа, в котором решалась судьба первого и третьего места в самой массовой группе регаты - яхт класса «Л-6». На вершину пьедестала в общем зачете претендовали «Онега» и «Ника», имевшие разницу 0.73 очка, а бронза могла достаться «Варягу» или «Фее» (разница - 1.52 очка).

Заключительная гонка оказалась самой короткой - всего 4.6 миль по генеральному курсу, так что права на ошибку ни у кого не было. Стартовали лодки утром 16 июля при умеренном встречном ветре и небольшой волне. Удачнее всего начали «Онега» и «Варяг». На верхний знак «Онега» вышла с опережением флота и до финиша никого не выпустила вперед, за ней пришли «Фея», «Ника» и «Варяг». Таким образом, расположение яхт в общем зачете не изменилось, и на награждении, которое прошло вечером того же дня на капитанском мостике барка «Седов», ошвартовавшегося в этот день в Клайпеде. Победу в своих классах праздновали «Бриз» (капитан - Владимир Кучинский), «Онега» (капитан - Никита Бриллиантов) и «Юлия» (капитан - Виктор Анищенко). Кубок журнала «Катера и яхты» быстрее всех яхте в группе класса «Л-6» в очередной раз достался «Онеге», которая чаще остальных первой приходила на финиш. После официальных церемоний участникам регаты провели экскурсию по легендарному паруснику, затем яхтсмены отправились на фестиваль национальной музыки, проходивший в центре города, а вечером некото-

рые из них уже уехали домой на наземном транспорте или ушли под парусом.

Стоит отметить, что на «Онегу» перед награждением поступил протест по итогам последней гонки, который мог повлиять на итоговое распределение мест в группе яхт класса «Л-6». По этому поводу после возвращения всех участников спорной ситуации в Санкт-Петербург было проведено заседание протестового комитета, на котором яхта «Фея», подавшая протест, отозвала его, окончательно расставив, таким образом, все точки над «i».

Подводя итоги соревнования, оргкомитет выразил благодарность партнерам и спонсорам регаты, оказавшим помощь в проведении мероприятия: Международной ассоциации яхт класса «Л-6», Центральному военно-морскому музею, Санкт-Петербургскому парусному союзу, компании ЗАО «Экосинтез», журналу «Катера и яхты», информационному агентству Portnews, администрации муниципального образования «Город Выборг» и местной федерации парусного спорта, руководству портов Ноблесснер (Таллин), Роомассааре и Клайпеда, а также всем участникам «Кубка Балтийского моря-2010».

Учитывая пожелания последних, оргкомитет планирует в 2011 г. сократить число портовых этапов, делая основной упор на морские переходы и культурную программу. Следующий «Кубок Балтийского моря» впервые в своей истории посетит Финляндию и пройдет по маршруту Санкт-Петербург-Таллин-Рухну-Турку-Котка. Срок проведения - со 2 по 17 июля. Оргкомитет регаты приглашает яхтсменов прибалтийского региона к участию в регате! ■

(в той гонке гонялось пять «шестерок», два круизера и один двухмачтовик).

Во-вторых, это судейство последней короткой гонки в Клайпеде, которая должна была решить судьбу первого места - «Онега» или «Ника». На старт организаторы решили поставить яхту «Lisa» (досрочно прекратившую участие в регате по причине отсутствия соперников в своей группе), экипаж которой не имел никакого опыта судейства. «Ведь нет ничего сложного: отсчитать положенные минуты и дать сигнал...». В результате до сих пор идут споры, был или не был фальстарт у «Онеги». Формально «по букве закона» все правильно - раз не было отзыва, то яхта считается в гонке. Только судьи на «Lisa», не в упрек им будет сказано, понятия не имели, что следует дать отзыв и как это делается. С каким бы уважением мы не относились к победителям и организаторам регаты, однако спорт есть спорт: фальстарт не может быть «чуть-чуть»; хочется, чтобы судейство было организовано серьезнее.

Наш экипаж - за то, чтобы Кубок развивался и стал действительно большой международной регатой. На сегодняшний день она держится только на энтузиазме самих участников Кубка и на организаторских талантах Никиты Бриллиантова, капитана яхты «Онега». Явно не хватает и заинтересованности правительства Санкт-Петербурга в лице Спорткомитета, и активной поддержки СППС, и спонсорского участия.

Популяризация Кубка может идти разными путями. Июль - месяц гонок на Балтике. В июле проходит Мухувяйская регата, с которой мы всего на сутки разминувшись в Роомассааре. В это же время более 100 яхт собирается на регату на полуострове Ханко. Почему бы не пройти одна-две гонки в составе этих регат с параллельным зачетом в «Кубке Балтийского моря»?

Может быть, стоит использовать и опыт регат «Tallship Race», когда привлечение молодых спортсменов становится государственной политикой - все это делает Кубок более гармоничным и привлекательным.

Необходимо расширять «береговую» программу и поручить ее организацию яхтенной молодежи. И, конечно, важно уделить больше внимания организации самих гонок и судейства, ведь самое интересное - это гоночные этапы при участии сильнейших экипажей Санкт-Петербурга (а желательно, и всего Балтийского моря). ■

Елена Максимова, Ирина Шакирова





Василий Кравченко, президент Ассоциации класса «Финн». Фото Сергея Богданова

«Open Russian 2010» – фестиваль класса «Финн» в Москве

10 сентября в Москве завершился Открытый чемпионат российской Ассоциации класса «Финн» «Open Russian 2010», который стал знаменательным событием для российских поклонников легендарной «одиночки» и превратился в фестиваль класса «Финн». Этому способствовали не только организаторы, партнеры и спонсоры регаты, но и ее участники, которые съехались со всей страны (были представлены 11 регионов России), а также из-за рубежа (Литвы, Эстонии, Украины и Венгрии).

Соревнования включали квалификационные гонки с заключительной медальной для лучших 10 спортсменов. К сожалению, в эти дни небесная канцелярия не порадовала гонщиков сильным ветром. Это поставило под угрозу проведение всей регаты, но благодаря высокому про-

фессионализму бригады гоночного комитета яхт-клуба «ПИРогово» во главе с главным судьей Вячеславом Шавло и определенной удаче (на третий день соревнований во второй половине все-таки пришел устойчивый ветер) удалось провести пять квалификационных и медальную гонки.





Слабый ветер в озерных условиях Пироговского рукава Клязьминского водохранилища сделал состязания непредсказуемыми, а борьбу – более интересной, предоставив гонщикам возможность проявить свое мастерство в тактических зарисовках и умении предсказать заходы и усиления ветра, что далеко не всегда можно сделать в морских условиях.

Правда, ни одному гонщику не удалось стать постоянным лидером, и итоговое положение в рейтинге зависело больше от того, насколько стабильно спортсмены проходили все гонки. Лидеры первой гонки юниоры Аркадий Кистанов и Егор Терпигорьев (ЭШВСМ, Москва), показавшие высокую технику ведения лодки, во второй гонке были дисквалифицированы: Егор сошел с гонки, а Аркадий был дисквалифицирован по поданному им же протесту.

После первого гоночного дня на верхней строчке рейтинга находился

спортсмен из Ростова Александр Лаухтин, однако его попадание под «черный флаг» (фальстарт с последующей дисквалификацией без права на исправление) в третьей гонке и неудачный приход в следующей привели к тому, что он даже не попал в десятку лидеров. После третьей гонки на первое место вырвался Вадим Стаценко (Волгодонск), мастер спорта международного класса, впервые севший на яхту класса «Финн» – слабый ветер и озерная акватория нивелировали техническое преимущество натренированных гонщиков перед его мастерством. К сожалению, Вадим был вынужден сойти со следующей гонки и пропустить заключительную пятую квалификационную гонку, из-за чего он занял только 17-е место.

Четвертая гонка вывела в лидеры Александра Кулюкина (Тольятти) и Василия Кравченко (Москва) с разрывом между ними в одно очко. Однако картина поменялась после проведения пятой гонки, начиная с которой

«заработал» выброс худшего результата, и у ряда сильных спортсменов, ранее получивших дисквалификации, появилась возможность значительно продвинуться вперед. Здесь вперед с хорошим отрывом по очкам вырвался юниор из Москвы (ЭШВСМ «Хлебниково») Аркадий Кистанов, показавший отличную натренированность и технику ведения яхты.

По результатам квалификационных гонок были отобраны 10 лучших спортсменов, которые 10 сентября приняли участие в заключительной медальной гонке внутри бухты яхт-клуба при большом стечении зрителей и болельщиков. Выиграл ее Виталий Рожков из Таганрога, а Аркадий Кистанов пришел к финишу вторым, сохранив лидерство в общем зачете.

В итоге победителем «Open Russian 2010» стал Аркадий Кистанов, второе место занял Виталий Рожков, «бронзу» взял Александр Кулюкин (Тольятти). Победителем проводившегося здесь же



чемпионата России «Мастерс» в классе «Финн» стал Игорь Хорошилов, защитив свой прошлогодний титул.

Организаторы регаты подготовили обширную программу на заключительный день регаты. В яхт-клубе «ПИРогово» состоялась «гонка звезд», в которой приняли участие знаменитые ветераны класса «Финн»: двукратный чемпион мира и призер Олимпийских игр Виктор Потапов, победитель Кубка СССР и многократный призер чемпионатов СССР Валерий Заковоротный, двукратный призер Олимпийских игр Николай Поляков, двукратный победитель чемпионата СССР двукратный серебряный призер чемпионата мира «Мастерс» Виктор Козлов, победитель и призер чемпионатов СССР Николай Корячкин, а также специально приехавший на «Open Russian» участник

двух Олимпиад президент Международной ассоциации класса Финн доктор Болаш Хайду.

Интрига и накал страстей в этой гонке превзошли все ожидания – ветераны проявили свое мастерство в порой неожиданных ситуациях, которые кардинально меняли их положение на дистанции. Все и зрители, и участники гонки – получили незабываемые впечатления от красоты зрелища.

Результаты «Open Russian 2010» были учтены при подведении итогов Кубка Андрея Балашова, учрежденного Всероссийской федерацией парусного спорта и Ассоциацией класса «Финн» в честь выдающегося российского финниста, завоевавшего для нашей страны две олимпийских медали. Зачет этого Кубка проводился по результатам 18 российских регат в классе

«Финн» – всех официально заявленных открытых соревнований на территории России, в которых мог принять участие любой спортсмен.

В Кубке Андрея Балашова в 2010 г. приняли участие 132 гонщика в возрасте от 14 до 76 лет. К его финалу сразу несколько гонщиков подошли в числе лидеров, и интрига разрешилась непосредственно на фестивале «Open Russia». Результат оказался беспрецедентным: после большого множества регат и длинного сезона 2010 г. (с января по сентябрь) сразу два спортсмена – юниор Аркадий Кистанов и опытный спортсмен Василий Кравченко – набрали одинаковое количество очков – 157, и оргкомитетом Кубка было решено присвоить им обоим титул победителя. Этот итог отражает реальную связь поколений в классе «Финн» – напористых юных финнистов и опытных старших спортсменов, что должно привести весь класс к успеху.

На закрытии соревнований уникальные призы, подарки и дипломы были вручены всем ветеранам и отличившимся финнистам, а также традиционный приз «Костыль» («Одной ногой в десятке») за 11-е место. Главным же итогом чемпионата стала договоренность с международной ассоциацией класса «Финн» о поддержке российской заявки на проведение чемпионата мира в этом классе 2013 г. в Санкт-Петербурге. ■

P.S. Российская ассоциация класса «Финн» уже приступила к подготовке чемпионата «Open Russia 2011» который пройдет в Москве 13–18 сентября. www.finnclass.ru; www.moscow-finnclass.ru



Марианна Маркушева. Фото автора

«Кубок Нижней Волги»



С 30 июля по 7 августа на акватории Волгоградского водохранилища прошла 26-я регата «Кубок Нижней Волги». В соревнованиях приняли участие 23 яхты из Волгограда, Саратова, Камышина, Волжского, Самары, Тольятти и Сызрани. Было проведено пять гонок (плюс еще две вне зачета). Общая протяженность маршрута составила около 220 миль. Старт был дан в Камышине, а финиш регаты принимался в г. Волжском. Участок реки Волги между этими городами, по словам президента Парусной федерации Волгоградской области Амилия Юдаева, – один из лучших для проведения яхтенных соревнований. Отсутствие мелей, благоприятная роза ветров и 25-километровая ширина водохранилища делают область центром яхтенного спорта в южной части России.

Регата проходила в условиях более чем сорокаградусной жары. К счастью, здоровье у всех спортсменов оказалось достаточно крепким, чтобы выдержать капризы природы.

Ветровые условия регаты были самыми разнообразными. Большую часть времени ветер был слабым, но случались и локальные усиления. Не обошлось без порванных парусов. В четвертой гонке от Камышина до Волжского яхта «Сталинград» сломала мачту и вынуждена была добираться до финиша под мотором. Героическими усилиями экипажа мачта была восстановлена за одну ночь, и лодка смогла принять участие в последнем этапе соревнований.

Настроение спортсменов было приподнятым, спортивный азарт ощущался сильнее усталости. Потому даже в резервный день девять яхт вышли на внезапную гонку, а вечером определилась сильнейшая команда в другом виде спорта – пляжном волейболе.

Из 113 яхтсменов 12 составляли женщины. Разница в возрасте между самой юной участницей соревнований, восьмилетней Катей Отченашевой, и самой опытной яхтсменкой, 77-летней Ксенией Борисовной Магницкой, которая занимается яхтенным спортом около 60 лет, стала своеобразным рекордом. Она много раз участвовала в соревнованиях на «Кубок Балтики» и в гонках на «Кубок залива Петра Великого» во Владивостоке. По профессии она психиатр, кандидат медицинских наук, работает в собственном медицинском центре «Нейро» и ведет активную общественную жизнь. На «Кубке Нижней Волги 2010» яхта «Алькор», капитаном которой она является, заняла призовое второе место в своей группе.

Особое внимание болельщиков было обращено на яхту «Фантом», в экипаже которой были девушки в возрасте от 14 до 16 лет. Капитан этой яхты Игорь Горячев признался, что не первый год формирует экипаж с привлечением своей дочери и ее подруг, с детства занимающихся парусным спортом. Конечно, будучи единственным мужчиной на борту, он испытывает повышенные нагрузки, особенно в штормовую погоду, однако лю-

бовь к экстриму всегда выручает в сложных ситуациях.

Организация «Кубка Нижней Волги» была, по общему мнению, выше всяких похвал. Регата проходила при непосредственном участии администрации Волгоградской области. Вице-губернатор области Александр Быкасов даже вышел на гонку в составе яхты «Фея». На средства спорткомитета приобретались медали и кубки, арендовались судейский катер, транспорт, оплачивались услуги медработника. Все яхты, пришедшие из других регионов, получали компенсацию расходов в размере 5000 руб.

В последний день соревнований была проведена дополнительная гонка на «Кубок губернатора», учрежденный Анатолием Бровко. В качестве призов участникам были вручены эхолоты.

Стартовый и финишный дни регаты стали настоящим праздником для яхтсменов и горожан. Вице-президент федерации парусного спорта Инна Золотовская отметила, что в этом году регату поддерживали 14 информационных партнеров, в основном из числа региональных СМИ. Собравшихся на награждение поздравляла мэр г. Волжского Марина Афанасьева. Она выразила надежду, что парусный спорт в городе и области будет и далее успешно развиваться, число участников соревнований расти, а их настроение останется столь же приподнятым, каким оно было на «Кубке Нижней Волги 2010».

РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЙ

1-я группа (гоночный балл по УПО от 8.01 и выше):
2-я группа (гоночный балл от 7.01 до 8.00):
3-я группа (гоночный балл от 6.01 до 7.00):

4-я группа (гоночный балл от 5.01 до 6.00
(«Конрад 25Р» и «РТ», СТ 25, «Рикошет 750» и «-780»)):
5-я группа (гоночный балл до 6.00 (прочие)):

1 – «Андрей Рублев» (С.Комаров, Волгоград). 2 – «Алькор» (К.Магницкая, Волжский)
1 – «Ника» (С.Беликов, Камышин). 2 – «Sunpu» (К.Никитин, Самара). 3 – «Пестня» (А.Зимин, Саратов)
1 – «Призрак» (А.Слепушкин, Волжский). 2 – «Сталинград» (Е.Калякулин, Волгоград).
3 – «Вояж» (А.Исаев, Волжский)

1 – «Вопрос» (А.Горбачев, Саратов). 2 – «Блюз» (В.Горбачев, Саратов). 3 – «Граф» (Д.Бордюгов, Волгоград)
1 – «Бриз» (И.Никитин, Саратов)

Зачетные группы яхт формировались по гоночным баллам, определенным УПО-2008.

Василий Галенко.

Фото участников рекордного гребного марафона

Побит рекорд гребцов 114-летней давности!

Четверка гребцов с Британских островов побила рекорд 1896 г. двух норвежцев, доставивших немало хлопот своим продолжателям – океанским гребцам. Они стартовали в Нью-Йорке на гребной лодке «Artemis Investments» 17 июня 2010 г. и финишировали на островах Салли близ Англии 31 июля, проделав трансокеанский маршрут длиной 2823 мили (5229 км) с новым рекордом.



Соискатели приза в 10 000 долларов

Двое норвежцев рискнули в далеком 1896 г. на обычном китобойном вельботе длиной 5.5 м впервые в истории человечества пересечь океан. Идея этого гребного океанского марафона принадлежит издателю «Полицейской газеты» Ричарду К. Фоксу. Чтобы поднять тираж не очень популярного издания, он напечатал в ней объявление, в котором предлагал двум желающим смельчакам на лодке, названной в честь издателя «Фокс», пересечь Атлантику от Нью-Йорка до Англии за 60 суток, используя лишь мускульную силу. Объявленный приз составлял 10 000 долларов – в наше время это равно миллиону. Издатель пояснил, что в лодке не должно быть двигателя, мачты, паруса и руля, только пять пар ясеневых весел. Мало того, он обязывал будущих соискателей приза с каждого встреченного судна получать свидетельство, что на лодке нет злополучных мачты, паруса и руля.

Тридцатилетние рыбаки Джордж Гарбо и Фрэнк Самуэльсен, осевшие в США, и только они, откликнулись на объявление. Не понаслышке познавшие все тяготы морского ремесла, они решили заработать столь большие деньги, к тому же наивно полагая, что один лишь показ их героической лодки в Европе сделает их богачами...

Моряки вооружились секстаном, плавучим якорем и сигнальными фонарями и взяли в свою 5.5-метровую лодку запас пищи да 200 л воды в бочонках. Расстояние до английского побережья – 2823 мор. мили – они надеялись пройти менее чем за 60 суток.

Гребцы стартовали в 5 часов пополудни 6 июня 1896 г. от пристани Бэттери-парк на Манхэттене. Гарбо и Самуэльсен по 10 лет отплавали на промыслах трески в районе Ньюфаундлендской банки и знали толк в гребле, и все же их переход потрясает. С 8 утра до 8 вечера они гребли вместе, каждый своей парой весел. Этот 12-часовой рабочий день имел два перерыва по 1.5 часа на завтрак и обед. Оставшиеся 12 часов они гребли поочередно, и у каждого оставалось лишь по 5.5 часов для сна, на который они располагались на дне лодки, укрывшись водонепроницаемым плащом – каюты с крышей не было вовсе, поскольку носовую и кормовую части занимали так называемые воздушные ящики, обеспечивающие лодке непотопляемость, борт которой возвышался над водой на 20 см. Керосиновая печь оказалась негодной, и поэтому с самого начала они стали питаться пищей без подогрева. Главными в их меню были яйца и сухари, дело дошло до того, что им пришлось даже жевать зерна риса. Это была каторга хуже любой рабской га-



леры. Они избегали соблазна подняться на борт встречных судов и сделали это всего лишь один раз, чему было объяснение. Вот что о причинах этого записал в бортовом журнале Гарбо:

«Пятница 10 июля. Третья бессонная ночь. Западный шторм не утихает. Спать невозможно, потому приходится всю ночь грести вдвоем. В 8 вечера лодка опрокидывается после бокового удара волны. Мы около часа барахтаемся в воде на страховочных концах. С трудом перевернули лодку на ровный киль. Мы потеряли плавающий якорь, почти всю посуду, часть одежды и пищи...».

Через две недели норвежский барк «Эжен» принял на пару часов гребцов, и они впервые пообедали. Захватив немного продуктов, смельчаки продолжили свой путь.

В струях Гольфстрима поначалу их дожимали холод и сильный ветер. Потом стало припекать, и на 39-й день пути гребцы достигли середины маршрута. Чтобы уложиться в намеченные 60 суток, они решили отменить час отдыха после каждой еды. Спустя шесть недель эти «галерные рабы» смогли еще более ужесточить свой свирепый режим, отказавшись от всяких перерывов. Теперь их средняя скорость достигла 65 миль в сутки.

«Суббота 1 августа. Ночь была с легким ветром от норда. За час до рассвета заметили проблески маяка Бишоп-Рок в 10 милях к северу от нас. После восхода солнца увидели о-ва Силли – крайние кусочки суши близ Корнуэлла. В 11 утра мы – на берегу, и вскоре связываемся с Джоном Бэнфилдом из американского консульства в Лондоне...Наш переход засвидетельствован. Со дня старта прошло 55 суток и 13 часов».

Потом они догребли до французского Гавра, потом были «показы» лодки в Париже и Лондоне, приносившие жалкие сантименты и пенсы, которых едва хватало на еду.

Через год они вернулись в Нью-Йорк, но обещанной награды от Ричарда Фокса не дождались. Гарбо вернулся к профессии лодчмана, Самуэльсен снова стал рыбачить. Гарбо умер в 79 лет в 1945 году, а его напарник годом позже в одном из домов для престарелых в Норвегии.

Повторить нечто подобное рискнули лишь через 70 лет сразу две пары британских гребцов. В 1966 г. они отправились для старта в США, но одна пара – журналисты Дэвид Джонстон и Джон Хор –

на лодке «Тупик» погибла на 105-й день плавания, а вторая пара – капитан Джон Риджуэй и сержант Чэй Блайт – успешно достигли берегов Ирландии на 91-й день плавания и была увенчана прижизненной славой. Именно их плавание породило массовый бум океанских марафонов на гребных лодках, о многих из них мы уже писали.

Левен Браун и его рекордомания

В январе 2009 г. шотландец Левен Браун загорается идеей обновить рекорд норвежцев 114-летней давности. За его плечами – четыре мировых рекорда в академической гребле, одиночные и групповые вылазки в океан. В 2006 г. он решил стать вторым в истории гребцом, пересекшим Атлантику «от материка до материка» (первым в этой почетной категории марафонов был норвежец Стейн Хофф, который пересек океан от Португалии до Французской Гвианы еще в 2002 г.). Тогда 33-летний Левен Браун стартовал в Испании в августе 2006 г. и достиг Южной Америки (Тринидад) за 123 дня. До рекорда Хоффа, который преодолел этот путь за 96 дней, он не дотянул.

Затем с энтузиазмом, которому можно позавидовать, Браун решил обновить рекорд 11 французов, которые на 16-метровой галере «Мондиале» в 1992 г. пересекли Атлантику от Канарских до Антильских островов за 35 дней и 8 с половиной часов. Для этой цели шотландец взял в аренду французскую музейную реликвию и отреставрировал ее. «Мондиале-2» (так называли французскую лодку под британским флагом) с 14 гребцами стартовала в порту Могон на о. Гран-Канария 15 декабря 2007 г. Финишировали гребцы на о. Барбадос с рекордным временем: 33 дня и 7 с половиной часов (подробнее – см. «Кия» № 214 за 2008 г.).

Почти с тем же составом гребцов Левен Браун предпринял еще одну попытку улучшить свой собственный рекорд. Это случилось в январе 2009 г., но в этот раз «Мондиале-2» попала в шторм, и рекордный заплыв не состоялся...

В новую команду лодки «Артемис» вошли сам шкипер 38-летний Левен Браун и еще трое человек: Дон Леннокс, Рэй Кэрролл и Ливар Нистед, которые прошли вместе с ним «рекордную школу» на «Мондиале-2».

Семиметровая лодка «Артемис» прошла испытания в Шотландии, результатами которых коллеги остались довольны, и вылетели в Штаты вслед за лодкой в середине мая.

Уже в Нью-Йорке в Liberty Landing Marina – гавани у статуи Свободы – гребцы некоторое время жили в лодке, чтобы привыкнуть к будущим невзгодам, хотя они уже начались – в каюте было 31°C.



30 мая 2010 г. состоялся их старт, который прошел в окружении лодок и катеров с прессой и любителями сенсаций и пестрой толпой туристов. Уже 31 мая сломался руль, поэтому 2 июня пришлось возвращаться в гавань для ремонта. Повторно стартовали 12 июня опять от статуи Свободы, но через восемь часов в условиях налетевшего шторма пришлось вновь возвращаться. Наконец 17 июня при благоприятном прогнозе гребцы стартовали, как и норвежцы в 1896 г., от пирса Бэттери-парка.

Вот что записывает в дневнике Левен Браун:

«29 июня. За сутки прошли 102 мили (189 км). В штабе перехода фиксируют мировой рекорд суточного перехода на веслах. Гребем по-прежнему парами: я с Ливаром, Рэй с Доном. Меняемся каждые два часа. Штормовые ветры с севера и запада подготавливают нас.

10 июля. Прошли половину пути за 23 дня и 6 часов. График норвежцев опережаем на 13 дней.

14 июля. Под нами – живой ток воды, сверху – попутный ветер. Скорость по GPS – более 4 уз.

24 июля. Встретились с гигантским «QM2» («Queen Mary 2»). Капитан лайнера Ник Бейтс приветствует нас по УКВ, а потом по громкой связи. Потрудились перед многочисленным пассажиром, фланируя вдоль борта лайнера на веслах.

30 июля. Всего 50 миль до финиша. Мы с Ливаром обедаем из пяти блюд. То же проделают Рэй и Дон после своей 2-часовой вахты».

А уже 31 июля 2010 г. лодка «Артемис» финиширует в гавани о. Св. Марии, что в группе островов Силли. Результат блестящего марафона – 43 дня 21 ч, 26 мин. и 48 с. Рекорд норвежцев 114-летней давности оказался улучшен на 11 дней и 15 часов. Счастливых гребцов поздравили не только поклонники гребли в Британии, но и внучка Джорджа Гарбо – Бетт Нортон, живущая в Норвегии.

Поздравим Левена Брауна и его друзей и мы.



«Black Sea Cup – 2010» в Анапе

Кайтбординг и виндсерфинг – два разных вида спорта, однако в этом году их объединила Анапа, где проводился чемпионат России «Black Sea Cup». Здесь вы не встретите такого количества звезд кино и шоу-бизнеса и толп тусовщиков, как на фестивале «Русская волна», который проводится в основном на зарубежных курортах. Зато много детей, которые участвуют в первенстве России по виндсерфингу и чье мастерство растет с каждым годом.

В очередной раз прошла церемония открытия долгожданного чемпионата России по виндсерфингу и кайтбордингу «Black Sea Cup by Men's Health». Так он стал теперь называться, поскольку одним из его организаторов и спонсоров является известный журнал для мужчин «Men's Health». В этом году соревнования начались на две недели раньше обычного, и надо признать, что это было удачное решение – погодные условия позволили провести их в полном объеме во всех дисциплинах, за исключением фристайла, для которого в Малой бухте ветра так и не хватило.

Соревнования виндсерферов проходили в акватории Анапской бухты, кайтбордеров – в районе косы Голенькая Кизилташского лимана, рядом со станицей Благовещенская. Результаты регистрации оправдали самые смелые предположения и подтвердили, что эти виды спорта становятся все популярнее в России – 230 спортсменов зарегистрировалось на виндсерфинг и 160 – на кайтбординг. Жаркое солнце и теплая вода Анапы несказанно радовали всех, кто еще вчера мерз в Москве или других, более северных городах России.

Коса Голенькая в эти дни ослепляла обилием ярких кайтов на воде и на

30 мая 2010 г. состоялся их старт, который прошел в окружении лодок и катеров с прессой и любителями сенсаций и пестрой толпой туристов. Уже 31 мая сломался руль, поэтому 2 июня пришлось возвращаться в гавань для ремонта. Повторно стартовали 12 июня опять от статуи Свободы, но через восемь часов в условиях налетевшего шторма пришлось вновь возвращаться. Наконец 17 июня при благоприятном прогнозе гребцы стартовали, как и норвежцы в 1896 г., от пирса Бэттери-парка.

Вот что записывает в дневнике Левен Браун:

«29 июня. За сутки прошли 102 мили (189 км). В штабе перехода фиксируют мировой рекорд суточного перехода на веслах. Гребем по-прежнему парами: я с Ливаром, Рэй с Доном. Меняемся каждые два часа. Штормовые ветры с севера и запада подготавливают нас.

10 июля. Прошли половину пути за 23 дня и 6 часов. График норвежцев опережаем на 13 дней.

14 июля. Под нами – живой ток воды, сверху – попутный ветер. Скорость по GPS – более 4 уз.

24 июля. Встретились с гигантским «QM2» («Queen Mary 2»). Капитан лайнера Ник Бейтс приветствует нас по УКВ, а потом по громкой связи. Потрудились перед многочисленным пассажиром, фланируя вдоль борта лайнера на веслах.

30 июля. Всего 50 миль до финиша. Мы с Ливаром обедаем из пяти блюд. То же проделают Рэй и Дон после своей 2-часовой вахты».

А уже 31 июля 2010 г. лодка «Артемис» финиширует в гавани о. Св. Марии, что в группе островов Силли. Результат блестящего марафона – 43 дня 21 ч, 26 мин. и 48 с. Рекорд норвежцев 114-летней давности оказался улучшен на 11 дней и 15 часов. Счастливых гребцов поздравили не только поклонники гребли в Британии, но и внучка Джорджа Гарбо – Бетт Нортон, живущая в Норвегии.

Поздравим Левена Брауна и его друзей и мы.



«Black Sea Cup – 2010» в Анапе

Кайтбординг и виндсерфинг – два разных вида спорта, однако в этом году их объединила Анапа, где проводился чемпионат России «Black Sea Cup». Здесь вы не встретите такого количества звезд кино и шоу-бизнеса и толп тусовщиков, как на фестивале «Русская волна», который проводится в основном на зарубежных курортах. Зато много детей, которые участвуют в первенстве России по виндсерфингу и чье мастерство растет с каждым годом.

В очередной раз прошла церемония открытия долгожданного чемпионата России по виндсерфингу и кайтбордингу «Black Sea Cup by Men's Health». Так он стал теперь называться, поскольку одним из его организаторов и спонсоров является известный журнал для мужчин «Men's Health». В этом году соревнования начались на две недели раньше обычного, и надо признать, что это было удачное решение – погодные условия позволили провести их в полном объеме во всех дисциплинах, за исключением фристайла, для которого в Малой бухте ветра так и не хватило.

Соревнования виндсерферов проходили в акватории Анапской бухты, кайтбордеров – в районе косы Голенькая Кизилташского лимана, рядом со станицей Благовещенская. Результаты регистрации оправдали самые смелые предположения и подтвердили, что эти виды спорта становятся все популярнее в России – 230 спортсменов зарегистрировалось на виндсерфинг и 160 – на кайтбординг. Жаркое солнце и теплая вода Анапы несказанно радовали всех, кто еще вчера мерз в Москве или других, более северных городах России.

Коса Голенькая в эти дни ослепляла обилием ярких кайтов на воде и на

Евгения Краева

Фото автора и
Дмитрия Чудина



в сингле участник проигрывает заезд в четвертьфинале, то в дабле он начинает с него же. Если проиграл на первом круге, то и начнет с первого. Победитель определяется по результатам финала дабла. Второй шанс есть и у победителя финала сингла, т.е. он проиграет в финале дабла только, если вылетит дважды. Заезд, в каждом из которых участвуют два спортсмена, длится семь минут, перерыв между заездами – три минуты.

В судейской коллегии была знаменитость – чемпион мира по фристайлу 2009 г. Петр Тюшкевич. Он судил эти соревнования, а в перерывах между заездами участвовал в показательных выступлениях, во время которых продемонстрировал двойной перехват – самый сложный элемент во фристайле. Пока Тюшкевич – его единственный

из руки в руку, приземленное вслепую. Евгений, известный среди спортсменов как Джексон, по окончании соревнований стал уже четырехкратным чемпионом России! Порадовал Андрей Сальник, трехкратный чемпион Украины, который в одном заезде прыгнул 12 раз с перехватом планки и ни разу не упал.

Спорным был заезд Сергея Бельмесова и Александра Нарбута: первый выполнил в два раза меньше прыжков с перехватом планки, но на большей высоте и в лучшем стиле, у Нарбута прыжки были сложнее, но ниже. После длительного совещания судьи все-таки присудили победу Александру Нарбуту за сложность элементов и старание. Не менее сложно было решить, кому отдать предпочтение в заезде Евгения с пятнадцатилетним Сергеем Борисовым.



Светлана Турчина – победительница в кайт-фристайле

земле. На горизонте в стороне Бугазской косы были видны кайты тех, кто в чемпионате не участвовал, а приехал в качестве болельщиков.

Соревнования по фристайлу на кайте проходят по системе с выбыванием после двух поражений – в две серии: single (сингл) и double (дабл), в каждой из которых есть определенные этапы: круги, четвертьфинал, полуфинал и финал. Спортсмены на всех этапах выходят на воду попарно, проигравший выбывает из дальнейших состязаний серии. Вторая серия дает спортсмену еще один шанс, чтобы обмануть «его величество случай». Если

исполнитель в России. Было видно, что на воду Петр каждый раз выходит с удовольствием, и это после ежедневного катания на протяжении четырех лет!

Петр Тюшкевич отметил, что уровень российских спортсменов во фристайле значительно вырос, они уже показывают очень сложные элементы. Евгений Новожеев, например, в одном из заездов выполнил элементы «моб блайнд» – вращение назад с перехватом планки из одной руки в другую и с приземлением спиной к кайту, вслепую, а также «фронт моб блайнд» – вращение вперед с перехватом планки

вым. Каждый выполнил по 12 трюков, хотя до этих соревнований нормой считалось шесть–восемь. Однако Евгений выполнял трюки чище и один из них «приземлил» в блайнд спиной вперед. В финал первой серии вышли четверо спортсменов: Евгений Новожеев, Андрей Сальник, Сергей Борисов и Александр Нарбут (Санкт-Петербург).

Вода в лимане цвела, под ногами неприятно чавкало, поэтому, уронив кайт неподалеку от берега, его невозможно было поднять, так как на стропы наматывались зеленые водоросли. Ветра для хорошего разгона перед прыжком немного не хватало, но сильная кон-

ИТОГИ ЧЕМПИОНАТА РОССИИ

по виндсерфингу

в олимпийском классе RS:X

Женщины: 1 – Татьяна Базюк (Сочи).
2 – Анжела Полударова (Москва). 3. Мария
Беляй (Санкт-Петербург). **Мужчины:**
1 – Дмитрий Полищук (Сочи). 2 – Антон
Шелехов (Сочи). 3 – Роман Матюсович (Сочи).
Юноши: 1 – Александр Аскеров (Сочи).
2 – Михаил Христиановский (Таганрог).
3 – Дмитрий Бобрышев (Ейск);

по виндсерфингу в классе «Формула»

– Вадим Евтеев (Таганрог). 2 – Илья Банаян
(Санкт-Петербург). 3 – Олег Гончаренко
(Николаев);

по виндсерфингу в Национальном классе

Женщины: 1 – Наталия Быковская (Москва).
2 – Юлия Панина (Череповец). **Мужчины:**
1 – Иван Николаев (Вологда). 2 – Дмитрий
Актентьев (Таганрог). 3 – Владимир Коржииков
(Санкт-Петербург).

Юноши: 1 – Дмитрий Актентьев (Таганрог).
2 – Игорь Нестеров (Москва). 3 – Богдан
Надточей (Псков). **«Мастера» (ветераны):**
1 – Алексей Лапин (Москва). 2 – Григорий
Старченко (Саров). 3 – Петр Златоустов
(Липецк);

по кайтбордингу в дисциплине фристайл

«Профессионалы»: 1 – Евгений Новожеев
(Москва). 2 – Сергей Борисов (Воронеж).
3 – Андрей Сальник (Запорожье).
Женский зачет: 1 – Светлана Турчина
(Таганрог). 2 – Татьяна Сысоева (Челябинск).
3 – Анна Гусева (Санкт-Петербург).
«Орен»: 1 – Виктор Кумпан (Москва).
2 – Дмитрий Гудков (Санкт-Петербург).
3 – Антон Черкашин (Москва);

по кайтбордингу в дисциплине «Курс рейс»

«Лидеры»: 1 – Игорь Маленко (Николаев).
2 – Максим Шайдаков (Ярославль).
3 – Алексей Охотников (Санкт-Петербург).
«Любители»: 1 – Юрий Мануйлов (Львов).
2 – Юрий Ражев (Тюмень). 3 – Михаил
Пантелейманюк (Чайковский);

по виндсерфингу

в детском национальном классе (5.0)

1 – Илья Горенков, 1998 (Анапа).
2 – Александр Козловский, 1999 (Таганрог).
3 – Илья Киричук, 1999 (Таганрог);

по виндсерфингу

в детском национальном классе (6.8)

1 – Александр Степачков, 1997 (Таганрог).
2 – Дмитрий Петров, 1997 (Таганрог).
3 – Геворк Оганисян, 1996 (Ереван);

по виндсерфингу

в детском классе Techno 293 (6.8)

1 – Евгений Айвазян, 1996 (Сочи).
2 – Андрей Загайнов, 1996 (Анапа).
3 – Стефания Елфутина, 1997 (Ейск);

по виндсерфингу

в детском классе Techno 293 (7.8)

1 – Михаил Лобов, 1996 (Анапа).
2 – Артем Мурашев, 1994 (Новосибирск).
3 – Борис Минаев, 1994 (Москва).



Призеры самого массового класса чемпионата России по виндсерфингу – «Национального»

курения не позволяла расслабиться, и все спортсмены очень волновались. Наверное поэтому, выполняя сложные элементы во время раскатки, на заезде они падали. Так, не смогла хорошо выступить на своих первых соревнованиях Дина Мулдашева из Петербурга, за которую многие болели, как и Сергей Бельмесов – кандидат на победу. Он проиграл в первом же заезде сингла и пытался наверстать упущенное на следующий день в соревнованиях второй серии, выбился-таки в финал, но по его итогам стал лишь четвертым.

Финал второй серии получился очень зрелищным, поскольку на косу пришел сильный ветер со скоростью 14 м/с – более чем достаточно для кайта, и спортсмены получили возможность прыгать высоко и далеко. Все демонстрировали незаурядное мастерство, и, по мнению одного из судей Дениса Гаращенко, борьбы такого накала и уровня, какая развернулась между райдерами, российские соревнования еще не видели. Судьям понадобилось немало времени, чтобы решить, кто же победил в финальном заезде – Новожеев или Борисов? В итоге чемпионский титул достался Новожееву как выполнившему самый сложный трюк на этих соревнованиях – «моб блайнд».

Среди женщин победительницей «Black Sea Cup – 2010» стала Светлана Турчина. Она откаталась стабильно и заслуженно стала чемпионкой.

Соревнования в дисциплине «курс-

рейс» – гонках на кайтах по дистанции – также удалось провести в полном объеме – 12 гонок, из которых вычитались три с худшим результатом.

Слабый ветер в самый первый день вынудил гонщиков проявить свои способности в тактике – раскладке галсов, и преимущество оказалось на стороне прихвативших с собой огромные парафойлы. У двух очень сильных гонщиков с Украины таких кайтов не было, и они ощутимо проигрывали остальным, однако, когда раздуло по сильнее, Игорь Маленко (г. Николаев) смог занять лидирующую позицию и выиграть курс-рейс. Победа, правда, была вырвана с большим трудом. В будущем, очевидно, все больше гонщиков начнет переходить на парафойлы, а за этим последует решение проводить гонки при более слабом ветре. Пока же старт разрешено давать при скорости ветра минимум 4.5 м/с.

Зимой закаленные российские кайтеры рассекают снежные просторы на парафойлах, которые намного легче баллоניים (надувных кайтов) и позволяют развивать в слабый ветер более высокую скорость. Естественным стало желание использовать такие кайты и летом. Всегда считалось, что парафойл не подходит для воды, поскольку его сложно перезапустить, если он упадет, но ведь в соревнованиях участвуют профессионалы, а они просто так кайты в воду не роняют!

По мнению Алексея Охотникова, члена Санкт-Петербургского кайт-



Бронзовый и серебряный призеры чемпионата по кайтбордингу в дисциплине курс-рейс Алексей Охотников и Максим Шайдаков

клуба Overpower, серебряного призера прошлогоднего чемпионата и бронзового призера нынешнего, снаряжение кайтеров, гоняющихся в дисциплине курс-рейс, в ближайшее время подвергнется сильным изменениям. И в большей степени это коснется кайтовых досок. Если раньше спортсмены предпочитали твинтипы – симметричные очень длинные (~170 см), широкие и плоские доски, то сейчас все чаще выбирают однонаправленные доски типа дирекшнл, или «директ», а в народе – просто «гоночные табуретки», большие, с четырьмя длинными (около 35 см) плавниками. Против ветра в хороший ветер «директ» едет быстрее и острее за счет гидродинамически правильных, современных обводов, потому и физические силы в гонке с такой доской расходуются экономнее.

Во второй день соревнований было проведено три гонки, в третий – был штиль. Он, однако, уже на следующий день сменился хорошим ветром, и спортсмены затягивали галсы на лавировке, предпочитая подольше сохранить высокую скорость на одном галсе.

Дети, увлекающиеся виндсерфингом, на «BSC» приняли участие в специальных гонках на первенство России в детском национальном классе (ДНК) и международном детском классе T293 (BIC Techno), официально признанным ISAF подготовительным к олимпийскому классу RS:X.

Самым младшим из них – всего по 7 лет, но, несмотря на юный возраст, всех

ребят отличают смелость, стойкость и воля к победе. Ведь, как объяснил Вячеслав Мальцев, судья детских гонок и председатель протестового комитета, все они испытывали огромную физическую нагрузку, поскольку им предстояло сделать по три гонки каждый день, иногда при сильном ветре, где и взрослому-то тяжело. Но ребяташки, собрав последние силы в кулак, в очередной раз поднимали паруса и шли на старт.

У взрослых в виндсерфинге в классах: RSX, Формула и Национальном соревнования начались одновременно с детьми, только по другой дистанции. Уже после первого дня соревнований в классе RSX лидирующую позицию занял спортсмен из Сочи – 21-летний Дмитрий Полищук из сборной России по виндсерфингу. Сохранив ее до конца соревнований, он и стал чемпионом. Вторым в первой гонке этого класса пришел Роман Матюсович, тренер из Лазаревского, успешно совмещающий подготовку детей с собственными выступлениями. По итогам всех гонок он был третьим. Победителями становятся те, кто набрал максимальное количество очков по итогам 15 гонок.

В соревнованиях по виндсерфингу, как и в курс-рейсе, важно знать акваторию гонок, ветровые условия, специфику течений, схему изменения направления ветра под влиянием рельефа берега – это помогает при расчете оптимальной траектории выхода на знак. Многие из тех, кто трениро-

вался за границей, в местах с хорошими ветрами, с трудом пробивались в лидеры в условиях слабого ветра в Анапе. Некоторые спортсмены, в прошлом выступавшие в Национальном классе, сейчас перешли в класс «Формула», объясняя это тем, что им надоела постоянная нехватка ветра. Надо сказать, что у «формулистов» – самые широкие доски с длинными плавниками и большие паруса, что позволяет выходить на глиссирование при скорости ветра от 4 м/с!

А вот фристайл в виндсерфинге не состоялся. Во-первых, появилось всего семь человек, да и ветра в 8 м/с и более так и не дождался. В итоге призовой фонд просто разделили между спортсменами поровну, чтобы никого не обидеть. Церемония награждения длилась почти два часа, но все спортсмены дождался своей очереди выйти на сцену и получить кубки, медали, сертификаты, дипломы и ценные призы от фирм-спонсоров чемпионата, таких как: «Animal», «Sonim», «Cabrinha», «NPX» и «O'Neill Wetsuits».

В заключение нельзя не сказать о вкладе в организацию соревнований Алексея Пинчука, настоящего «профи» в вопросе проведения соревнований и главному по кайтовой части, Кириллу Воногову – ответственному за виндсерфинг, а также Татьяне Аксеновой – организатору от «Men's Health» и главной по развлекательной части.

Спасибо за помощь при подготовке материала Кириллу Воногову, Денису Гаращенко, Сергею Охотникову, Вячеславу Мальцеву и Татьяне Журавлевой. Отдельное спасибо Петру Тюшкевичу и Ольге Раскиной, интервью с которыми вы также найдете в этом номере. ■



Евгений Новожеев – теперь уже четырехкратный чемпион России по фристайлу



Петр Тюшкевич выбрал кайт

Беседу вел Евгений Краева

Такой вид спорта, как кайтбординг, в России теперь существует официально. Это стало возможным благодаря Петру Тюшкевичу, который в 2009 г. победил во фристайле на мировых соревнованиях по этому виду спорта. Число российских кайтеров с каждым годом неуклонно растет, и вот уже нынешним летом прошли соревнования в Анапе «Black Sea Cup by Men's Health», на которых кайтером был каждый третий из числа зарегистрировавшихся и где мне удалось встретиться с Петром Тюшкевичем, чтобы задать ему несколько вопросов.

– Расскажи нашим читателям о себе и объясни, почему ты выбрал именно кайтбординг? И какими еще экстремальными видами спорта ты увлекался в жизни?

– Мне 23 года, родился в Санкт-Петербурге, последние четыре года профессионально занимаюсь кайтбордингом.

С пяти лет катаюсь на сноуборде. В 14 лет стал чемпионом России среди взрослых по вейкборду за лебедкой, три года профессионально занимался мотокроссом, но кайт мне нравится больше всего, так как он объединяет

сразу несколько видов спорта. На кайте можно кататься на плоской воде, по волнам, скользить по специально установленным в воде конструкциям – это называется джиббингом, взлетать в воздух и делать многочисленные и разнообразные трюки.

– Когда ты решил стать судьей соревнований?

– Это уже мой второй опыт судейства, и процесс мне действительно нравится, тем более что это очень полезно – я могу увидеть соревнования со стороны, понять все нюансы оценки выступлений. Можно сказать, учусь на чужих ошибках.

– Я смотрю, что ты всем даешь попробовать свою матчасть...

– Ко мне постоянно подходят ребята с просьбой протестировать мое оборудование. Они думают, что в нем сокрыт какой-то секрет, который позволяет делать двойные перехваты. Конечно, я настраиваю свой кайт под себя, и доска у меня сделана по специальному заказу, но так делает большинство.

– Есть ли у тебя любимые марки оборудования?

– Как у каждого профессионального спортсмена, у меня нет любимых марок, так как я катаюсь за конкретные команды. «Flexifoil» я выбрал потому, что эти кайты больше мне подходят, чем кайты «Cabrinha», на которых соревновался до этого. Кайтовая доска производства компании «Balance» – уже третья модель, разработанная специально для меня и при моем участии. Ее длина – 137 см, и рассчитана

она на спортсменов, которые немного тяжелее и выше стандарта. Форма доски сразу получилась очень удачной и уже три года не меняется, меняются только начинка доски и оформление. (Компания «Balance» – это организация, разрабатывающая доски для кайтбординга, создана кайтерами и для кайтеров, а ее реквизиты держатся в секрете – Прим. Е.К.)

– Есть ли у тебя ученики?

– Есть перспективные ребята, которым я помогаю. Но конкретного ученика, которому можно передать свой опыт, пока не нашел. На «Black Sea Cup» болел за Евгения Новожева, трехкратного, а теперь уже четырехкратного чемпиона России. Мне приятно видеть его соревнующимся наравне с молодыми и то, что он мотивирован на победу. Несмотря на свой возраст – ему 32 года, он продолжает выступать.

– Планы на будущее есть?

– За четыре года непрерывных соревнований и путешествий я немного устал и поэтому решил год отдохнуть, но потом продолжу выступления. В этом году я совместно с журналом «Men's Health» планирую организовать несколько кайт-лагерей (временных кайт-школ), чтобы помочь российским спортсменам. Первый появится в ноябре на Маврикии. Купить туда тур могут все желающие, независимо от уровня подготовки. Я новичков сам не тренирую, это у меня не очень хорошо получается, а вот с трюками могу помочь.



Ольга Раскина:

ЖИЗНЬ В СПОРТЕ

Ольга Раскина – спортсменка, исповедующая виндсерфинг, которая делает все возможное для его развития и популяризации в России. Она – инструктор, переводчик, автор спортивных проектов и единственная девушка в России, которая достигла такого высокого уровня в дисциплине фристайл. Самое удивительное, что это удалось ей сделать всего за пять лет – беспрецедентный срок для такого вида спорта. В списке ее спортивных достижений – первые места на «Русской волне» и в «Dahab Freestyle Week» в Египте, а также седьмое место по итогам мирового тура PWA (Professional Windsurfers Association – профессиональной ассоциации виндсерфинга). О том, какой путь она прошла в спорте, Ольга рассказала нашему корреспонденту Евгению Краевой.

С 14 лет каждую зиму я каталась на сноуборде. Не бросила это занятие и после того, как поступила на факультет иностранных языков в Международный университет в Москве (МУМ). Языковую практику пыталась совместить с катанием на сноуборде, поэтому каждую зиму, досрочно сдав сессию, уезжала на два-три месяца в горы во Францию, где работала гидом на горнолыжном курорте, помогала туристам осваивать сноуборд.

Конечно, этот вид спорта травмоопасный, когда ты учишь новые трюки, даже защита не спасает. Поэтому после каждого сезона я возвращалась со сломанной рукой или ногой. Потом – больница, долгая реабилитация. На момент получения диплома у меня снова была травма колена. Поездка в горы отпала, но очень хотелось заниматься каким-нибудь спортом. И я подумала о виндсерфинге – водичка мягкая, падать, наверное, не больно. Поехала в Дахаб – городок в Египте на берегу Красного моря, где полгода проучилась на станции «5 квадратов» у Светослава

Болгарчука, сейчас видеооператора и режиссера в нашем со Светланой Мартыновой проекте серф-школ. Он дал мне необходимые начальные знания, дальше каталась уже сама.

Встав после этого снова на сноуборд и в очередной раз травмировав колено, я легла в больницу на операцию на связках, что охладило мою любовь к этому виду спорта. Уже через пару месяцев я снова занялась виндсерфингом, продолжив обучение в школе «5 квадратов», а затем устроилась туда на работу инструктором.

В виндсерфинге нужно сначала научиться уверенно глиссировать, делать повороты фордевинд и оверштаг. Только после этого есть смысл приступать к освоению многочисленных элементов фристайла. Участие в соревнованиях – это личное дело каждого, однако хочу сказать, что именно соревнования дают стимул расти дальше. Ты видишь что-то новое, и тебя это подстегивает, вызывает желание научиться самому сделать также.

Тренера у меня никогда не было, все трюки разучивала сама. Когда стало что-то более-менее получаться, то сразу поехала в Южную Африку, ведь чтобы хорошо кататься, нужно менять споты (места, пригодные для катания), ветер. После этого было много других путешествий: в Бразилию, на Канары.

Я уже три года участвую в мировом туре Professional Windsurfing Association (PWA) по фристайлу. Его этапы проходят в основном на Канарах, первый – на Лансероте, второй – на Фуэртевентуре. На данный момент у меня – седьмое место в рейтинге. Первое – у 19-летней Сары-Кита Оффринга с небольшого острова и государства Аруба в Карибском море. Она катается чуть ли не с пяти лет и делает трюки, как парень – страха нет никакого. Девушек-участниц не так уж много, они все разные, в разном возрасте пришли в этот спорт, но для всех виндсерфинг – это смысл жизни.

Даже родителей я заразила своим



увлечением. Теперь они тоже катаются, научила их сама. Папа, например, уже освоил «вейв» – катание на волнах, учится прыгать.

Со временем приобретенный опыт позволил мне стать профессиональной спортсменкой. В настоящее время я продолжаю много тренироваться, так как есть, куда расти. Есть и свои проекты, такие как «Windsurf Beauties» – так называется специальная школа виндсерфинга для девочек, которая проводится несколько раз в год. До сих пор преподаю на станции «5 квадратов», когда у меня есть время. Перевожу книги и видеофильмы. Недавно перевела труд австрийца Майкла Россмайера «Tricktionary», в котором описываются все существующие трюки в виндсерфинге, есть советы по питанию и подготовке. Планируем с друзьями снять собственный фильм, где будут представлены все дисциплины: и вейв, и слалом, и фристайл. Съемки будут проходить в разных странах с привлечением всемирно известных спортсменов. С помощью этого фильма мы попытаемся донести до людей, что винсерфингу научиться легко, главное – желание!

Меня многие спрашивают, пробовала ли я кататься на кайте? Пробовала, поехала, но дальше этого дело не пошло – просто нет на это времени.

Конечно, жаль, что на этом чемпионате для проведения фристайла ветра не хватило, зато я встретила своих друзей. В Анапу надо приезжать зимой, когда начинается сезон штормов и раздувает огромные волны.

Жаркие дни Кижской регаты

В небывало жаркие августовские дни поездка на традиционную Кижскую гребную регату предвещала долгожданный глоток прохлады. Ведь не может же огромная Онега прогреться до средиземноморской температуры всего за месяц-другой, пускай и аномально теплый. Действительно, после накаленного асфальта Петрозаводска неспешный переход через гладкое озеро на катере-сетеподъемнике показался автору чудной прогулкой. Но скрывавшая берега плотная дымка обещала перемены в погоде.

Алексей Даняев
Фото автора



Бригантина «Полярный Одиссей» Петрозаводского морского центра в своем первом выходе в заонежские шхеры

К вечеру все-таки заштормило, да так, что несколько участников, пришедших в Кижы на лодках своим ходом, едва успели укрыться в шхерах, а петрозаводский «адмирал» Виктор Дмитриев попал в опасную ситуацию. Он вышел к Кижам на новой бригантине «Полярный Одиссей» довольно поздно, и грозовой шквал застиг его в темноте точно перед входом в шхерный участок пути. Старому морскому волку удалось при вспышке

молнии разглядеть поворотный буй, что было большой удачей, и с трудом отвернуть отчаянно кренящееся судно от близкого берега – лишнее доказательство того, что на воде возможно все, и везение будет сопутствовать только тому, кто сумеет ухватить его в критический момент. Зато на следующий день погода установилась просто идеальная, и организаторам ничто не помешало обстоятельно и плотно наполнить два выходных дня событиями.

Организатором регаты и традиционного праздника народной лодки выступил, как и прежде, Кижский музей-заповедник при поддержке Карельского спорткомитета, Комитета по делам молодежи и фирм-спонсоров, предоставивших призовой фонд для конкурсов. Но, как отметил основатель и координатор всего проекта Юрий Наумов, произошли и важные перемены. Участников уже не надо заранее агитировать, разъезжая по окрестным деревням, как в первые годы – народ ждет праздника и готовится к нему заранее. И, наконец, «лодочная» тема пробилась себе дорогу в экспозицию музея. Если прежде мы могли видеть «кижанку» лишь в качестве экспоната-статиста среди предметов крестьянского быта, то теперь один из известных мастеров-



лодочников Сергей Давыдов работает в заповеднике по договору и шьет лодки прямо на глазах многочисленных посетителей. Он, разумеется, участвовал и в конкурсе мастеров.

По условию организатора, в конкурс допускаются только вновь построенные лодки. Условие простое и логичное, но обязывающее. Многие ли из народных судостроителей могут похвастать регулярными ежегодными новинками? Тем не менее зеленый

конкурсный бережок не пустовал, он принял 12 лодок-конкурсанток, и традиционных, и оригинальной разработки. Настоящим фурором стало неожиданное участие в конкурсе одной из 38-футовых деревянных гичек клуба-проекта «Atlantic Challenge» из Петербурга. Их стремительные трехмачтовые силуэты частенько привлекают внимание прохожих на набережных Невы. Одна из лодок под именем «Dignit» («Достоинство»), совершая в рамках программы тур по Онеге, заглянула и на Кижскую регату и была представлена как работа мастера Кирилла Юсупова, сделанная по классическому французскому проекту. Все симпатии жюри оказались на стороне этой гички, отличавшейся как по тщательности, так и по аутентичности исполнения – натуральная кожа на веслах и уключинах, медные оковки рангоута; наличие парусов. Все это дало целый дополнительный балл к сумме оценок.

Второй призер конкурса, мастер Олег Конжезеров, не впервые в фаворитах у судей. Он сделал свою «кижанку» очень тщательно, чисто, но с применением современных технологий и материалов вроде клея-герметика в пазах обшивки (так работают и нынешние финские мастера). Однако традиционные лодки хороши не столько аккуратной внешностью, сколько грубоватой стильностью и столь ценимой в Европе экологичностью, натуральностью конструк-



Мастера-строители современных и традиционных лодок И.Стрелецкий и С.Давыдов

ции. Поэтому третий приз симпатий взяла лодка-«сямозерка» Дмитрия Столярова – именно такая, со следами работы топором на штевнях, немного подломленным планширем, но сделанная с любовью и чувством материала. Кижанка С.Давыдова, уже 55-я на его счету, не попала в призовую тройку, тем не менее его лодки брали другим – уже не в первый раз они оказывались самыми быстрыми в гонке.

С современными лодками народного типа прибыли все те же авторы, что и в прошлом году. Лучшими по оценкам стали маленькая изящная североамериканская дори, построенная И.Королевым из Петрозаводска и фанерный швертбот его коллеги по молодежному клубу «Ровесник» М.Усова, который выиграл у третьего претендента –

Игоря Стрелецкого из Шексны всего лишь балл за наличие паруса. Лодка же Игоря, «Нельма», тянула по сумме оригинальных решений на авторское «ноу-хау». Эта небольшая двухпарная дори мало того, что имела разборно-секционную конструкцию – к ее узкой корме можно было быстро привинтить особую опорную пластину, с которой лодка очень резво бегала под 8-силь-





Победитель конкурса современных самодельных лодок – североамериканская дора И.Королева



Кижанка О.Конжезерова построена с применением современных материалов и технологий



Карельские лодки, построенные для разных озер, заметно отличаются конструкцией



ным «Ветерком», не теряя прекрасных ходовых качеств под веслами. Проявил себя и младший участник семейного экипажа Стрелецких – Петр: он сам придумал и сделал забавные лыжи-водоходы. Это два длинных поплавка, которые можно пристегнуть к ногам и «ходить» с ними по воде, отталкиваясь двумя палками с закрепленными на них пустыми канистрами. Он даже «обошел» на этих лыжах в конкурсе работника музея Андрея Ковальчука, представившего следующую версию своей «кижанки» – гребной солнечно-оранжевый тримаранчик под условным названием «триблин». Он-то точно заслужил звание самой оригинальной конкурсной самодельки.

Участие такого длинного и тяжелого судна, как гичка «Dignit», нарушило давнюю традицию регаты стартовать от берега; судьи приняли решение давать старт с воды, от

условной линии. Зрители, конечно, при этом лишились забавной шоу-битвы экипажей за наиболее выгодный дебют на дистанции, зато объективности в оценке реальных ходовых качеств лодок от этого только прибавилось. Быстроходные кижанки-двухпарки сразу вырвались вперед; молодые ребята в

гичке под командованием девушки-капитана Евгении Сиобко начали, не торопясь, и приотстали, старательно разгоняя длинный корпус. Но после поворота вокруг южной оконечности острова стало очевидно, что, как бы то ни было, «длина бежит» – дистанцию в милю гичка пролетела с абсолютным



рекордом в 18.25 мин., обойдя всех почти на полминуты и заслужив аплодисменты многочисленных зрителей на финише. Двухпарка команды музея стала первой в своем классе, а в однопарках, как и прежде, вне конкуренции оказался Валерий Иванов из поселка Пряжа, обогнавший даже трехпарку из деревни Ямки. Победителям среди «двоек» достался главный приз от генерального спонсора регаты, магазина «Буран-Спорт» – подвесной мотор «Sail-2.5», а команде гички спецприз – целый ящик шоколада. Призов было в достатке, все нужные – весла, спасжилеты – их хватило на всех победителей.

Церемонию награждения немного скомкал внезапно налетевший шторм с дождем, который, правда, так же быстро кончился. Продолжение праздника оказалось интересным само по себе. В дополнение к традиционным местным ремеслам, представленных музеем-заповедником, на поляне у дома крестьянина Яковлева развернул экспозицию старинных русских кораблей судомоделист-любитель Николай Кабаев из г.Кемь. Наибольшим же вни-

манием пользовалась группа русских витязей из Ставрополя-на-Волге (он же современный Тольятти) под руководством иеромонаха отца Феоктиста, которые продемонстрировали в показательных поединках владение старинными боевыми искусствами с применением самого разнообразного оружия, включая лук и метательный топор. Победителям салютовали самые настоящие пушки бриганины «Полярный Одиссей».

Надо заметить, что в этот раз палаточный лагерь участников на соседнем Клименецком острове был не просто бытовой необходимостью – хорошо оборудованный при помощи местного предпринимателя В.Аверьянова, он выполнял самостоятельную культурную функцию, объединив людей, заинтересованных в развитии народных ремесел и сохранении традиций. С лекцией здесь выступил отец Феоктист, показывали учебные бои его ребята-воины, им аккомпанировал на гусях профессиональный сказитель Виктор Иванов. И все это без какой-либо оплаты или «проплаты», только от

души, от желания сделать праздник как можно более ярким.

Такие вот они, онежские карелы. Ворчат, поругивают власти, жалуются на скромность доходов, но работают честно «от и до», вкладываясь в результат. Мастер Сергей Давыдов, который собирает малые пятиметровые кижанки в экспозиции дома крестьянина Сергеева, живет все лето в палатке и просыпается каждый день под шум лодочных моторов. «Сам ввязался в драку – сам должен отвечать», – говорит он. Сделанные лодки продает местным и приезжим, они отлично подходят под «бесправные» моторы в три-пять сил и конкурентоспособны по отношению к современному стеклопластику. Но главное – малая серия дает Давыдову возможность, немного варьируя конструкцию, технологию сборки лодок, непрерывно ставить эксперименты, добиваясь совершенных ходовых и мореходных качеств, пусть и ценой некоторого отказа от традиционных канонов. Может, поэтому его «кижанки» каждый год берут призовые места в регате? ■



ПОБЕДИТЕЛИ ГОНКИ «КИЖСКАЯ РЕГАТА – 2010»

Лодки-кижанки:

- с одной парой весел:
- с двумя парами весел:
- с тремя парами весел:

Традиционные лодки:

- с одной парой весел:
- с тремя парами весел:

Современные прогулочные:

- лодки с одной парой весел:
- с двумя парами весел:

Лодки вне номинации:

- одиночки:
- командные:

Валерий Иванов, п. Пряжа, Пряжинского района
Артем Караваев (капитан), д. Жарниково
Александр Кузнецов (капитан), д. Ямка, о. Киж

Иван Воробьев, д. Жарниково,
Василий Мяттонен (капитан), Сямозеро, Пряжинский р-он

Илья Королев, Карельский Молодежный Центр «Ровесник»
Петр Стрелецкий (капитан), п. Шексна, Вологодская обл.

Михаил Усов, Карельский Молодежный Центр «Ровесник»
Евгения Сиобко (капитан), «Atlantic Challenge», С.-Петербург



С ВОДОМЕТОМ – ПО ДОНСКИМ ЕРИКАМ

«Дилер – это физическое или юридическое лицо, которое закупает оптом продукцию компании, а продает ее в розницу или мелким оптом... Он обязан действовать исключительно в интересах клиентов...», – так определяет дилера известная международная Интернет-энциклопедия. Быть дилером в России, особенно по продаже техники для водного досуга, – весьма нетривиальная работа, особенно если представляемая им торговая марка имеет давнюю и заслуженную репутацию. Приходится «соответствовать и стараться не уронить», а это совсем не то, что «привезти оптом и распродать в розницу». Неслучайно, на популярнейший вопрос начинающего владельца собственной моторной лодки: «Какую марку подвесного мотора предпочесть?» – существует не менее популярный ответ: «Ту, дилер которой вам больше понравился».

Весь мировой опыт развития техники говорит: коммерческое предприятие успешно лишь тогда, когда у его руля находится не просто коммерсант, а генератор идей, «мотор» фирмы. Руководитель СТК «Патриот», дилера моторов «Mercury» и лодок «Master» Сергей Кузнецов – именно такой человек, который умеет добывать успех, ориентируясь не на тривиальные экономические расчеты, а на демонстрацию действительно лучших сторон представляемой им водномоторной техники. Благо лодки «Master» производства «Адмиралтейских верфей» в Петербурге – один из основных его лодочных брендов – дают для этого все возможности.

Лодки в донских степях

Пять лет назад наш журнал участвовал в пробеге по Дону на лодках «Master», посвященном столетию Михаила Шолохова (№197). Тогда за три дня несколько лодок под моторами «Mercury» преодолели около 850 км от станицы Вешенской до Ростова. Этим летом мы стали участниками другого события, но со столь же прочными историческими

корнями. Неутомимый командор Кузнецов снарядил экспедицию, посвященную дню рождения прославленного атамана донского казачьего войска Матвея Платова. Чем она стала примечательна, кроме того, что мы шли на тех же проверенных опытом лодках «Master» с моторами «Mercury»? Все моторы вместо обычной «ноги» с угловым редуктором были оборудованы водометными насадками, установленными непосредственно на заводе, значит, с гарантированным соответствием параметров и работоспособности всего

двигательного комплекса. Маршрут пробега был проложен по обширной пойме Дона, в месте его слияния с рекой Аксай, там, где на высоком правом берегу атаманом была возведена в начале XIX в. казачья столица – город Новочеркасск. Поросшая густой травой и кустарником пойма изрезана сетью ериков, часть которых имеет искусственное происхождение: по преданию, таким способом атаман намеревался изменить русло протекающего в полутора десятках километров южнее Дона и направить его воды в Аксай, к пределам

Новочеркаска. С весенним разливом Дона пересеченные ериками луга превращаются в архипелаг, и до станицы Старочеркасской – прежнего центра войска донского – можно было добраться лишь на лодке. Неслучайно эти места прозвали «донской Венецией».

Какая техника смогла бы проявить в мелководных протоках все свои лучшие качества, как не плоскодонный алюминевый «джонбот», вооруженный подвесным мотором с фирменной водометной насадкой? Три лодки именно этого конструктивного типа составили флот, на котором нам, группе журналистов, за день предстояло преодолеть около сотни километров по системе извилистых ериков. Две лодки побольше – это «Master 600» под 40-сильным «Mercury EFI», третья – более скромный по размерам «Master 440» под 25 силами. Одна из «шестисоток» являла собой знаменитый пожарный катер оригинальной разработки



Командор Кузнецов уверенно ведет лодку донскими протоками



СТК «Патриот», вооруженный длинным красным стволом брандспойта. Надо особо заметить, что все три лодки не были сняты с магазинной витрины, они постоянно стоят у причалов компании, обеспечивая персонал быстрым и надежным транспортом в пределах города. Долгая жара, которая воцарилась над Центральной Россией этим летом, стала причиной опустошительных лесных пожаров, и нашему «брандботу» тоже досталось работы в прибрежных высохших камышах, теперь его ярко-красный борт с надписью «МПК-1» добавлял официальности кавалькаде.

Утром 19 августа жара, державшаяся многие дни, вдруг ушла, задула «низовка» – западный ветер, который поднял короткую волну в реке. Мы погрузили топливо и припасы, и три лодки отвалили от мостков базы СТК на Зеленом острове. Один за другим скрылись в дымке высокие городские мосты, промышленные постройки стали редки, и, ведомые командором, мы углубились в просторы донской поймы. Гудя четырёхтактными моторами, лодки бодро бежали по зеленоватой воде со скоростью около 40 км/ч. В нашей группе кроме представителей дилера и производителя были еще несколько журналистов местных СМИ, по два–четыре человека на лодку. «Мастера» отлично справляются с нагрузкой, друг от друга не отстают, мы идем небольшой плотной группой.

Южные реки заметно отличаются от северных запахом воды: здесь он острее, видимо, от слагающего берега чернозема. Поворачивая в Аксай, минуем странное заржавевшее сооружение, напоминающее огромный двусторчатый шлагбаум. Неужели здесь так «запирают» движение судов? Руслио Аксая заметно уже, и, кажется, что поезда, проходящие по правому берегу, идут будто по одному с нами «шоссе». Рыболовы под солнечными зонтиками провожают наш «пожарник» уважительными взглядами, дети машут руками. На правом берегу еще за многие километры видна глава высокого собора. Это мы приближаемся к Новочеркаску – цели нашей культурной программы. Под мостом у станции делаем остановку, и местная журналистка, гид по совместительству, ведет нас наверх, к храму Вознесения.

Новочеркасск заметно отличается от других южнорусских городов. Подобно Петербургу, он сразу строился

Платовым как столица местного значения. Прямые улицы исторического центра расходятся звездой от соборной площади, а к реке спускается не что-нибудь – настоящий бульвар, похожий на подсмотренный атаманом в самом Париже, по которому в 1812-м «ехали наши казаки». Дома на местный манер все двухэтажные. Эта традиция пошла еще со времен старой казачьей станицы, расположенной в пойме: нижний этаж по весне обычно затопляло, поэтому там устраивали хозяйственные помещения. Храм, один из круп-

нейших в России наряду с Исаакием и храмом Христа-Спасителя в Москве, строился долго и мучительно, ровно 100 лет, сменив не одного архитектора. Внутреннее убранство по-военному скромное, очень «настоящее», без показной яркости. Соборная площадь, как в Кронштадте, напоминает скорее мощный брусчаткой плац. По сторонам – памятники великим донским атаманам, среди которых помимо Платова – бесстрашный Бакланов, покоритель Сибири Ермак, а также совсем новый монумент всеобщему примирению – на его камнях перечислены названия казачьих войск всех округов России. Фотографируемся всей делегацией около него на память и продолжаем путь.

С соборной площади видна ширь поймы и змеящиеся по ней ниточки ериков. «Идем вон туда», – объявляет командор и показывает куда-то в степь. Мы спускаемся обратно к мосту, где нас

ждут три лодки, и после короткого привала стартуем в глубь лугов. Протока, в которую сворачиваем из Аксая, довольно широка – метров 15–20, но, чем дальше, тем более она сужается и петляет. Здесь начинается царство диких и полудиких животных. Из камышей, напуганные шумом моторов, выпрыгивают утки и долго летят прямо под носом лодки, не в силах быстро набрать высоту, пока устало не плюхаются снова в камыши. Серые цапли торжественно поднимаются со склонов и исчезают за прибрежными кустарниками. Из кильватерной струи то и дело выпрыгивает в разные стороны рыба. За одним из крутых поворотов от берега неожиданно сиганул табун рыжих красавцев-жеребцов. В пойме находится выпас местного конного завода, и, кстати, прогулки по ней верхом входят в программу туров местного бюро путешествий. Заросшие водорослями илистые протоки покоряются не без труда, их глубина ме-



Покоритель сибирских рек Ермак был донским казаком. Участники пробега у памятника в Новочеркаске.

нее метра легко проходима для легкой лодки с водометом, но налипшую на решетку водозаборника траву приходится время от времени счищать проволоочным крючком.

Кузнецов идет впереди, он рулит в совсем узкий, одному ему известный канал, настолько неожиданно, что остальные не успевают отследить его маневр. С трудом развернувшись в едва ли более широком, чем длина шестисотого «Мастера» канале, возвращаемся на «перекресток». Рыболов на берегу напротив показывает рукой в сторону: мол, пролетели ваши друзья мимо. Собравшись, наконец, вместе, начинаем самый захватывающий этап пробега – ралли на полной скорости по отчаянно петляющему среди лугов каналчику. Ко-



Приводу Go-Devil не страшны ни камыши, ни донный ил

мандор азартен, он выжимает полный газ, быстро крутит штурвал за однурукую «лентяйку», и берега километр за километром несутся нам навстречу, а на поворотах захватывает дух, как на американских горках. Водитель одного из следующих за нами «Мастеров» не выдержал темпа и на одном из крутых поворотов проутюжил днищем камыш, зацепив и береговую глину. Мотор остановился, как выяснилось после экспресс-диагностики, из-за не перенесшего толчок аккумулятора, мотор же и водометная насадка несколько не повредились. Пострадавшего берут на буксир, а командорский флагман продолжает путь, ведя нашу группу к выходу из каналов, в Большой Дон, к следующей точке маршрута – станции Старочеркасской, где на широком хорошо оборудованном пляже делаем второй, более основательный привал с ужином.

Августовские сумерки на юге коротки, и обратно в клуб на Зеленом острове мы возвращаемся с зажженными огнями и гордо поднятым флагом СТК «Патриот». И американская, и российская техника доказала свою надежность, можно сказать, профессиональную пригодность в местных водах – захворавший аккумулятор не в счет.

По мнению Сергея Кузнецова, в местных условиях нет ничего практичнее прочных сварных лодок из алюминия с неприхотливыми к качеству топлива, несколько кондовыми американскими моторами. Водометные приставки к «Мерсугу» отлично дополняют комбинацию. Но даже и они – не предел мечтаний истинного покорителя южных

речных лиманов. «Патриотовцы» припасли на десерт еще одну новинку.

Идеальный болотоход

В этом году ростовский дилерский центр начал продажи совершенно особой техники – приводов для тяжелых условий работы «Go-Devil». Представьте себе подвесник с гипертротфированной «головой» воздушного охлаждения и «ногой», сильно вытянутой назад, как в частично-погруженных приводах Арнесона. Такое чудо высылось на корме одного из «Мастеров» на следующий после пробега день. Его винт малого шага выглядел, как нож мясорубки – литой, с толстенными едва обработанными лопастями. Аппарат недешевый – где-то за «пол-лимона», но клиент, видимо, далеко не новичок в нашем деле, брал его, не раздумывая, на кубанские лиманы. Заинтригованные, мы провели минитест-драйв диковинки в водах Дона. На чистой воде скорость 35-сильного «подвесника» не впечатлила. Даже с двумя седоками «Мастер» с трудом начинал глиссировать, но в прибрежных камышах устройство проявило всю свою мощь в самом нужном направлении. Тупой нос «джонбота» с уверенностью танка давил толстые двухметровые стебли, перепахивая уже не воду, а скорее полужидкую песчаную взвесь. Сердце по привычке сжимало от рефлексного страха за судьбу водяной помпы, но разум его успокаивал: какое дело вентилятору воздушного охлаждения до качества

заборной воды? В стремлении проучить заморское чудо мы загнали его в самую гущу тростника, «Go-Devil» гремел, упирался, пока лодка, в конце концов, не остановилась и, показалось, засела намертво. Тем не менее, раскачивая ее с борта на борт, мы начали сантиметр за сантиметром проползать в сторону воды и – хвала мощи двигателя с гордой надписью «Made in Japan» – торжествуя, погребли в сторону дома. Надо признать, управление такой штукой требует хорошей физической подготовки. Ворочать далеко вытянутым на дейдвуде упирающимся винтом все равно, что работать мощной бензопилой, то есть дело для настоящих мужчин.

Сама жизнь убедительно доказывает: какой бы качественной ни была предлагаемая потребителю техника, степень ее распространенности в регионах зависит в наибольшей степени от энергии и компетентности конкретных руководителей дилерских компаний, способных уловить «изюминку» местных условий эксплуатации и добросовестно обслужить своих клиентов, предложив лучшие варианты сочетания судна и мотора к нему. Такие, как «джонбот» с водометной насадкой, которые успешно «подружились» с зеленоватыми донскими протоками. ■

А.Д.

Акция организована СТК «Патриот»
344022, Ростов-на Дону, ул.Береговая, 16
Тел. (863) 226 07 28, 261 36 43
c.kuznecov@mail.ru, www.stk-patriot.ru

Протоиерей Андрей Алешин,
г. Кострома. Фото автора

*Господи! Если это Ты, повели мне
прийти к Тебе по воде. Он же сказал:
иди.*

Мф. 14: 28,29

«Благословение хотящим по водам ходить»

Еборы не были долгими. По случаю мы приобрели в рассрочку «Прогресс-4» выпуска 1974 г. с 50-сильным инжекторным мотором «Suzuki» на транце. Лодку испытали в небольшом двухдневном походе до монастыря Св. Макария, что на р. Унжа (приток Волги). Преподобный Макарий был сам великим путешественником, несколько раз ходил к татарам в Орду и приводил оттуда десятки тысяч пленных. У его нетленных мощей мы и помолились, прося благословения на большой переход. Прикинули, сколько надо бензина, испытали рацию и получили некоторые практические навыки хождения по большим рекам.

День первый. Путешествие наше началось с большого молебна прямо на бонах гостеприимного водно-спортивного центра «Правый берег» в Костроме. Прочитав несколько коленопреклоненных молитв и подняв хоругви, 3 августа 2010 г. в 19 ч мы отправились в путь.

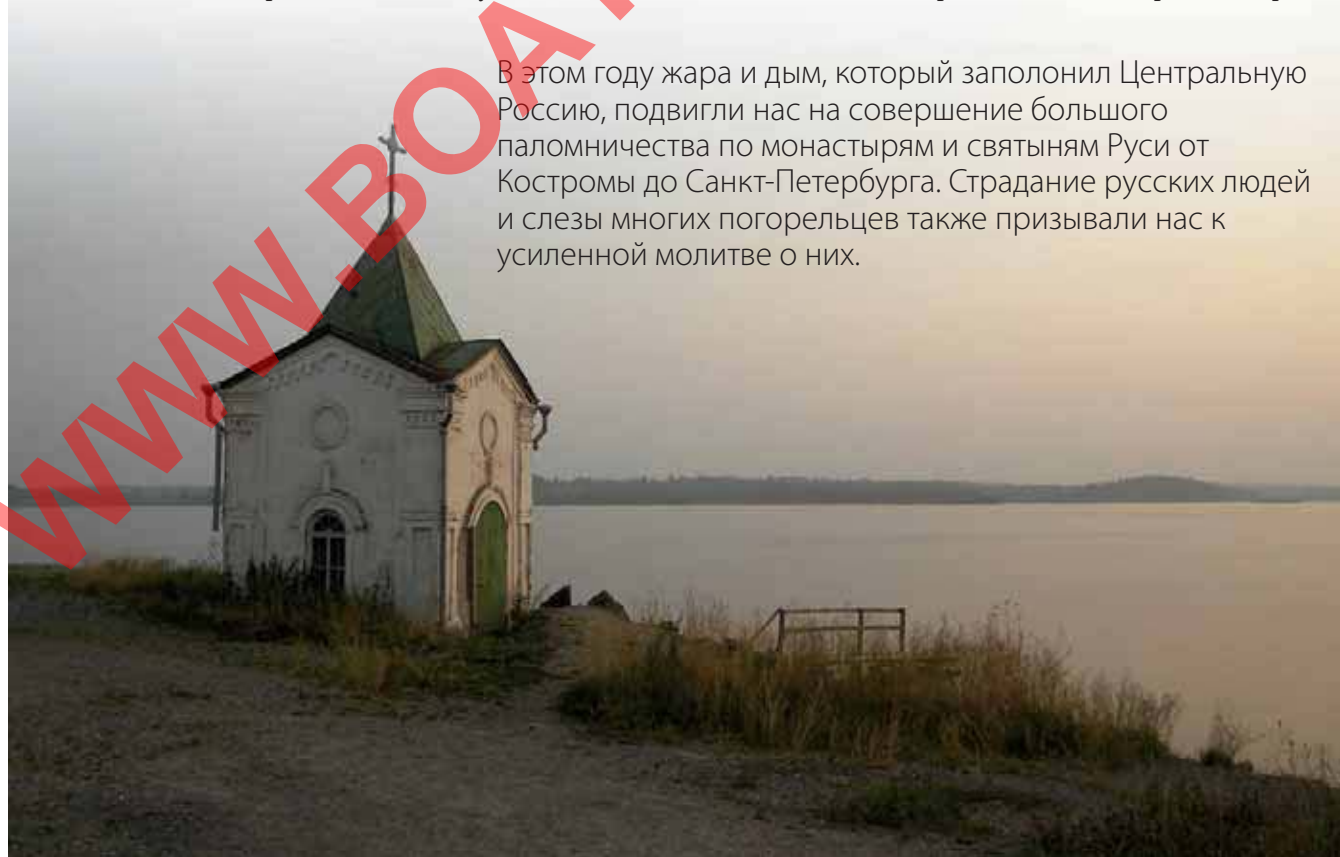
Перед путешествием провели основательную подготовку лодки: в специальное место уложили два приемника GPS, рацию, радиоприемник, установили эхолот, ходовые и топовые огни, сирену. Для непотопляемости в днище, борта и под транец положили герметично закрытые пластиковые пустые бутылки общим объемом около 200 л.

Установили дополнительный транец с небольшим четырехтактным мотором «Suzuki 2.5». К лобовому стеклу прикрепили икону и крест.

Кроме продуктов на все время путешествия на борт мы взяли инструменты для ремонта, огнетушитель, конец Александрова, два якоря, цепи, концы, кранцы для шлюзования и швартовки, спальники и 160 л бензина в канистрах. После того как это все исчезло в утробе «Прогресса», мы прониклись большим уважением к создателям этой небольшой лодки.

Собирали нас, как это принято на Руси, всем миром. Был задействован практически весь персонал «Правого

В этом году жара и дым, который заполонил Центральную Россию, подвигли нас на совершение большого паломничества по монастырям и святыням Руси от Костромы до Санкт-Петербурга. Страдание русских людей и слезы многих погорельцев также призывали нас к усиленной молитве о них.



берега», за что спасибо всем ребятам и особенно их главе Андрею Бабанову, который, будучи опытным путешественником, не только помог ценными советами, но и понес значительные финансовые расходы, готовя нас в путь.

Первый день нашего путешествия оказался самым коротким по времени, но духовно очень насыщенным. По спокойным волнам Волги мы дошли до Ярославля на скорости 45 км/ч. Берега здесь достаточно обжитые. Вдоль судового хода – множество лодок с рыбаками, сурово смотрящими нам вслед и очень редко отвечающими на приветствие. Видимо, сложная жизнь в России последних лет наложила отпечаток на нрав наших земляков, сделав их угрюмыми. Дальше от Москвы на север люди радужнее.

Через пару часов хода, пройдя Ярославль, мы пристали к пристани Толгского Свято-Введенского женского монастыря. Монастырь, резко контрастируя с общественной пристанью, представлял собой маленький уголок рая. В главном храме обители находятся мощи великого святителя Игнатия Брянчанинова. Монахини, несмотря на поздний час, любезно подождали, пока мы приложились к этой святыне. Толгский женский монастырь один из богатейших и красивейших в России, и, когда матушки закончат восстановление обители и доберутся до причала, путешественники и яхтсмены получат современную и благоустроенную пристань-марину.

Учитывая опыт предыдущих плаваний, мы искали тихую заводь подальше от судового хода. Ночью суда, особенно пассажирские, идут полным ходом, и создается впечатление, что мимо у вас летит локомотив; при этом лодке приходится прыгать на кильватерной волне. Если же при этом она неправильно заякорена (кормой или бортом к судовому ходу), то лодку может выбросить на берег. С Божьей помощью уже ночью мы нашли тихую речку четырехметровой глубины с полуразрушенной церковью и мостиком в устье.

День второй. Теперь нам предстояла встреча с Рыбинкой, которую мы наивно намеревались пройти до обеда, пока не раздуло большую волну. Уже



на подходе к Рыбинску увидели огромную тучу, устрашающе рычащую громом и сверкающую молниями. С неба хлынул дождь. Все это несколько охладило наш пыл, и мы пристали к некогда живописному берегу Волги, ныне покалеченному одним из ураганов или смерчей, столь многочисленных этим летом в центре России, и после дождя продолжили свой путь.

Рыбинск в утреннем солнышке сверкал золотыми куполами многочисленных соборов и церквей. Воодушевленные таким зрелищем, мы лихо подскочили к Рыбинскому шлюзу. По рации попросили прошлюзовать нас, «привязав» к маленькому низкобортному сухогрузу, входившему в ворота. То, мы услышали в ответ, стыдно вспоминать до сих пор. Самым ласковым в этой тираде был совет «изучать правила шлюзования». Чтобы прервать поток оскорблений, пришлось объяснить, что мы – православные священники, идем молиться за горящую в огне матушку-Россию. После этого наступило глухое молчание и еще после двух-трех наших надоедливых запросов через пять (!) часов нас «любезно» пригласили на шлюзование. Получив в спину еще пару ругательств по рации, мы, как пробка из бутылки шампанского, выскочили из шлюза на просторы Рыбинского водохранилища. Так закончилось наше первое в жизни шлюзование, надолго породившее в нашей душе страх перед этими сооружениями и их «хозяевами».

Впоследствии, анализируя наш

«прокол» с первым шлюзом, слушая радиопереговоры капитанов с диспетчерами, поняли, что не смогли найти «нужный подход» к человеку, который почти произвольно устанавливает очередь кораблей на шлюзование. Конечно, капитаны больших «пароходов» могут постоять за себя и «показать хаму зубы», но большинство шкиперов малых плавсредств заискивают перед диспетчерами шлюзов, как подданные перед императорами династии Цинь.

После шлюза мы особенно остро почувствовали, что такое Богодарованная свобода, и на скорости 50 км/ч выскочили на судовод ход Рыбинского водохранилища. Увлеченные лихим прыганьем на попутной волне, не сразу и заметили, что берега исчезли из видимости. Сначала шли по бакенам, потом пропали и они. Через пару часов хода «вслепую» где-то в стороне увидели в бинокль бакены судового хода. Подошли к ним в надежде увидеть следующие – ничего подобного. Оба приемника GPS отказались работать, подтверждая дурную славу этого места (в Рыбинском водохранилище было затоплено множество храмов, монастырей и деревень).

Наконец, примерно через час мы в бинокль сквозь дымку различили силуэт сухогруза «Вита», прошлюзовавшегося за несколько часов до нас. Обрадовавшись живым людям в этом безбрежном море, мы быстренько догнали его. Ветер крепчал и к полудню разогнал волну высотой больше ме-

тра в центре Рыбинки. Поэтому была надежда пройти за большим судном, который, как пишут некоторые капитаны, сглаживает волны. Увы, эти надежды не оправдались – скорость «лидера» настолько мала, что приходится чередовать водоизмещающий и переходный режимы, работая газом, а это истинное мучение. Промаявшись так некоторое время, мы решили идти к левому обитаемому берегу.

После нескольких часов хода по китайскому компасу и борьбы со стихией, сотрясающей нашу лодку, как штурмовой таран крепостные ворота, на GPS показался берег. До этого все попытки уменьшить масштаб в обоих приемниках GPS приводили лишь к сбросу информации. Не помогла замена электронных карт на другие. Во всех других местах нашего путешествия такого ни разу не было. Ближе к берегу волны уменьшились, но появились бесчисленные топляки и подводные камни. Подняв двигатель, мы осторожно пошли к берегу.

С часик отдохнув, подкрепившись сухим пайком и размяв онемевшие руки, мы стали «резать» мысы в сторону Череповца. Одна из особенностей Рыбинки заключается в том, что можно отойти от берега на 5 км и напороться на топляк или камень. Поэтому напряжение не покидало нас до самых труб «Северстали».

В Череповец прибыли после семи вечера, проскочив на большой скорости мимо огнедышащего дракона «Северстали», лежащего прямо на берегу.

Первая же марина в городской черте под названием «Адмирал» оборудована современными бонами и имеет хорошую инфраструктуру. Но больше всего нас порадовало гостеприимство и радушие персонала. Нам сразу помогли пришвартоваться, напоили чаем в кают-компании и даже вызвали такси до городской гостиницы.

День третий. Наутро приветливый боцман Алексей, сам капитан парусной яхты, не только помог заправиться, но и подробно показал по атласу особенности фарватера вплоть до Вытегры, что на Онежском озере. Уже перед самым отходом подъехали два Сергея, проверили по нашей просьбе барахлящую трюмную помпу. Ее пришлось заменить на новую, что эти ребята сделали бесплатно, за что им особая благодарность. Не перевелись еще у нас на Руси добрые люди.

Мигом доскочив по хорошо обставленному фарватеру до Шексны, мы уперлись в шлюз под номером «семь». Имея горький опыт первого шлюзования, решили не торопиться. Прочитав все, какие вспомнили, молитвы, с опаской подошли к шлюзу. Каково же было наше удивление, когда на наш запрос сразу ответили, поставили в очередь и менее чем через час прошлюзовали. Все четко, спокойно, интеллигентно. Диспетчер сам вышел на мостик и дал полезные советы по швартовке. Слезы благодарности на вернулись на наши глаза...

Шекснинское водохранилище, удивительное по своей красоте, встретило

нас хорошей погодой и небольшой рябью. Держаться здесь рекомендуется фарватера, так как кругом затопленный лес. Возле Топорни есть шлюз и вход в дореволюционную Мариинскую систему на Кирилло-Белозерский и Ферапонтов монастыри, затем через Кубенское озеро в реки Сухона и Северная Двина. По этим местам ходил на своем маленьком пароходе на малую родину Св. праведный Иоанн Кронштадтский. Живописные места, но нам туда не надо.

Наша цель – к вечеру дойти по Волго-Балтийскому каналу до Горицкого женского монастыря. Идем не спеша и впервые видим над собой вместо дыма голубое небо, а вечером, уже в Горицах, потрясающий по красоте закат солнца между маленьких зеленых островов.

Горицкий женский монастырь имеет свою пристань, правда, она не охраняется, но швартоваться удобно прямо у самых стен обители. Она знаменита тем, что здесь принимали постриг (иногда насильно) особы царского и княжеского происхождения. До революции это был процветающий многолюдный монастырь, обласканный царскими милостями, а сейчас немногочисленные сестры во главе с матушкой Евфалией, ведут скромное хозяйство, все делают своими руками, и, слава Богу, хватает самим и многочисленным паломникам. Особенно знаменит вкуснейший монастырский квас. На следующее утро, часов в пять, мы продолжили свой путь.

Толгский монастырь



Горицкий монастырь



День четвертый. Столь ранний выход был обусловлен тем, что нам предстояло пройти Белозерский канал с заправкой в Белозерске, р. Ковжу и по возможности шлюзы возле Вытегры, а их там шесть!

Белозерский канал – одно из замечательных и красивейших произведений гидростроительного искусства XVIII–XIX вв. Его рыли вручную несколько десятков лет, затем обкладывали камнем и сваями из лиственницы. Кстати, слухи о том, что он зарос, совершенно не оправдались. У входа в канал стоят серая гранитная стена и знаки, поэтому проскочить его в светлое время мудрено. Сразу после входа в него – разводной мост. На канале их несколько, но для таких маленьких лодочек, как наша, есть специальные проходы, так что снимать приходилось только топовый огонь.

Белозерск – очень маленький городок на берегу канала, в центре очень живописный. Здесь обязательно нужно было заправиться, потому что следующая заправка только в Вытегре, а это очень далеко. На заправку у нас ушло около двух часов, потому что найти АЗС с воды почти невозможно.

Но вот все мытарства позади, и мы опять летим по зеркальной глади канала со скоростью 50 км/ч. Изредка, сбавив скорость до предела, проезжаем промоины, куда с озера заходят волна и ветер. Надо сказать, что короткая злая волна Белого озера – неприятное зрелище, и мы еще раз благодарно

молимся об упокоении добрых душ строителей канала. Наконец спокойные воды канала заканчиваются, и мы выходим в озеро, под защиту берегов.

Быстро проходим красивую Ковжу, поражаясь дикости здешних мест: болотистые берега, ни села, ни жилья, ни храма. Прошли Анненский и Волков мосты. Последний не имел прохода для лодок, но в момент нашего появления его развели ради большого судна.

Отказавшись от отдыха и обеда, мы спешили к шестому шлюзу, а зря... Помимо регистрации «вживую» (во всех других шлюзах регистрировали по радиации) нас пришлось несколько раз просто перепускать очередь. С поистине монашеским смирением мы просидели на солнцепеке четыре с половиной часа (!) у ворот шлюза. Наконец, в плотных сумерках, нас прошлюзовали, окончательно разрушив наши надежды попасть в этот день в Вытегру и переночевать в гостинице. Пришлось уйти с судового хода, спрятавшись за одним из живописных островов, и переночевать на дне лодки.

День пятый. Около четвертого шлюза нам очень повезло – зашли в одну камеру с огромной яхтой «Азимут 80» под названием «Манава». «Прицепившись» к яхте, мы без задержек прошли с ней оставшиеся три шлюза за очень короткое время.

Быстренько заправившись в Вытегре и совершив небольшую водную экскурсию по ее протокам, мы ринулись в Онежский канал. Он намного

шире Белозерского и не так безлюден. Разводные мосты встречались два раза, но под ними сумели пробраться в специальные проходы. Более половины пути канал проходит среди озер, болот и рек. Иногда только внутреннее чутье или встречающиеся рыбаки могут показать верный путь. Вполне можно сбиться в боковую протоку или речку, коих там невидимое множество.

Ближе к Вознесению на косе стали появляться рыбацьи домики, снова туда-сюда небольшие лодки с питерскими номерами. Протиснувшись через последний мост, мы вышли в Свирскую губу. Быстро пройдя Верхнюю Свирь и огромный Ивинский разлив, мы уперлись в Верхне-Свирский шлюз. Незадолго до этого, во время нашего обеда и купания на одном из диких каменистых островов Свири мимо нас на огромной скорости пронеслась знаковая яхта «Манава». Она уже стояла на рейде, когда мы не спеша подошли к шлюзу.

Запросили шлюзование – тишина. Запросили еще – молчок. После третьего запроса и личного обращения к диспетчеру мы уже стали сомневаться в работоспособности нашей радиации. Но выяснилось, что диспетчер просто игнорировал нас из-за малой величины.

Все обиды и досады компенсировала та теплота, с которой нас встретили на яхте. Капитан Артемий с женой и своей дружиной совершал паломничество на Валаам.. Нас напоили горячим чаем с бутербродами,

Монастырь Св. Александра Свирского



чувствовалось, как хозяевам приятно совершать добрые дела. Не успели мы его допить, как яхту пригласили на шлюзование. Просьбу капитана восьмидесятифутовой яхты прошлюзовать вместе с ней и нашу маленькую лодочку «Прогресс-4» оказалось трудно игнорировать.

Попрощавшись с гостеприимной «Манавой» и ее экипажем, уже в ночной мгле мы продолжили путь к поселку «Свирьстрой», где нас ждали друзья. Скорость лодки по течению после плотины составила 53 км/ч. «Лошадка к дому быстрее бежит», поэтому уже через час мы были в объятиях своих сотоварищей, с которыми некогда проводили бурные студенческие годы. Беседы на долгие ночные часы не затягивали, тем более что наутро нам предстояло сухопутное паломничество в монастырь Св. преподобного Александра Свирского.

День шестой. Дважды за всю историю человечества открывался Бог в виде Святой Троицы телесному человеческому взору – в первый раз Св. Аврааму у Мамврийского дуба; второй раз – на русской земле Св. преподобному Александру Свирскому, который подвизался на севере Руси в конце XV–начале XVI вв. В указанном ему Богом месте основал монастырь и сподобился посещения Святой Троицы. Здесь находится сейчас часовня.

Сама обитель украшена множеством храмов и монастырских построек, а главной ее святыней явля-

ются нетленные мощи основателя. Радужный инок Феодор открыл нам раку с мощами. Преподобный Александр Свирский скончался 30 августа 1533 г., а его руки и ноги совершенно нетленны, теплы и мягки, будто он спит. Чудны дела твои, Господи!

К Нижне-Свирскому шлюзу подошли уже во второй половине дня. Благодаря предварительному звонку наших друзей, шлюзование прошло быстро и без проблем. До конца выжав ручку газа, мы ринулись к Ладоге. Несмотря на все наши старания, дым Центральной России накрыл нас здесь. Он ел глаза и ухудшал видимость, особенно во время сумерек.

Новоладожский канал очень красив. Чем ближе к Питеру, тем его берега более заселены. Деревни и дачи перемежаются тут друг с другом, а ближе к Шлиссельбургу на берегах вырастают настоящие дворцы с лужайками и своими причалами. Жаркая погода выгнала на берега сотни купающихся, и в районе Синявино пришлось буквально маневрировать между головами. Для подстраховки мы включили прожектор и сирену.

На самом канале великим препятствием для путешественника становятся разводные мосты. Не под всеми из них можно пройти даже на маленькой лодочке, поэтому три из них пришлось разводить, где за деньги, где уговорами, а где просто вручную специальными лебедками. Ближе к ночи подошли к Шлиссельбургу, и тут нам

крупно повезло. Мало того, что у входа в Неву мы увидели единственную за 1200 км заправку на воде «Аэро», но неподалеку и прекрасно оборудованную марину «Петровский причал», где всего за 100 рублей в сутки можно было отстояться. Низкий поклон неизвестным нам подвижникам водных инфраструктур.

День седьмой. Уже к обеду мы прибыли в Санкт-Петербург. Первая же слева марина «Апостольская пристань» оказалась при подворье Зеленецкого монастыря. Ее венчал бело-снежный храм иконы Божьей Матери «Всех скорбящих радости». Здесь же находится могила Блаженной Матроны Питерской, которая первой предсказала царской семье Николая II рождение наследника Алексея. Мы были у этой святыни впервые...

Радостью наполнились наши сердца – с Божьей помощью мы осуществили намеченное: посетили три монастыря, где ранее никогда не бывали, несколько храмов. Помолились о своих близких, родных и знакомых, привезли домой множество святынь. Была осуществлена и мечта детства – пройти по каналам и рекам Санкт-Петербурга на своем катере. Всего было пройдено 1270 км, истрачено на путешествие 12 тыс. руб., израсходовано более 300 л бензина. В числе потерь – якорь да испорченные от воды и жары некоторые продукты. Техника ни разу не подвела. Все живы, здоровы и счастливы! ■



Моя практика в Яхтенной школе

Шум ветра заглушал скрип мачт, уходящих в мрачные, свинцовые облака. Огромные волны, соревнуясь друг с другом, ритмично ударялись о подставленный борт нашей бригантины... Проклявшие всех и вся матросы, перекачивались с места на место по главной палубе, из последних сил выполняя команды сурового боцмана. Казалось, мыс Горн уже не отпустит наш корабль из своих судьбоносных объятий... Топот ног человека, всходящего по трапу в кокпит «Auriga», прервал глубокий, похожий на детский по наполненности событий сон.

Было семь утра. Возврат из прошлого, казавшегося таким правдоподобным, состоялся быстро, и мы с товарищами по яхтенной практике с воодушевлением начинаем новый день на яхте «Auriga», построенного по замечательному круизному проекту «Bavaria 36». Утренние водные процедуры с купанием желающих в чистой прохладной воде Средиземного моря, приготовление завтрака, традиционно вежливое раскланивание с иноземными соседями с стоящих рядом яхт... И вот следующий учебный выход до указанного всевидящим инструктором пункта. С погодой везет

изю дня в день, исключение составляет неуверенный в себе, постоянно меняющий направление и силу ветер. С инструктором повезло с самого начала теоретического обучения в Москве, с братьями по счастью проходить практику в столь неординарном месте Турции – тоже. Новый отрезок маршрута проложен накануне вечером. И вот уже знакомые почти «до боли» иллюминаторы в каютах и краны в системах газо- и водоснабжения закрыты – мы выходим...

Что день грядущий нам готовит? Сколько поворотов оверштаг и фордевинд мы сделаем сегодня, заставляя



присмиреть разудалый, пытающийся выбиться из рук, стаксель? Каким будет место новой швартовки – муринг? Кормой? Лагом? Многие, из вышеупомянутых слов, значение которых раньше воспринималось весьма расплывчато, посчастливилось узнать еще в весенней, вздохнувшей после зимнего полужабытия, Москве. Ежедневные теоретические занятия в располагающем к «познанию непознанного» классе в Национальной ассоциации шкиперов не прошли даром. Бегущий такелаж готов к безустанным бегу. Стационарная и переносная радиостанции настроены на аварийный 16-й канал. Включен радар... Места стоянок, словно на картинах Ван Гога парижского периода жизни – одно другого ярче. Маслянистая, ленивая вода благодушного в это время, Средиземного моря. Удобная, уютная, гармонично продуманная лодка... Все это враз заставляет забыть об оставленных в обильно политой дождями, холодной Москве житейских и рабочих неурядицах. Точно прилежные первоклашки, из раза в раз сверяем курс с начертанным на карте, вглядываемся в эхолот и радар. Проверяем поправки на вариацию, пеленги, изобаты... Несколько занятий с потрясающе харизматичным, картинно-спокойным, инструктором, по совместительству создателем и идейным вдохновителем НАШ (Национальной ассоциации шкиперов), не оставляют сомнений: смогу! Буду «летать»!

Ежедневная практика – хождение под парусом, навыки навигации, спасение резинового буй по имени Оскар, бескомпромиссные упражнения по швартовке яхты в разных вариантах – и вот уже мы вызываем аплодисменты ревностно наблюдающих за нашими трудами шкиперов других, пришвартованных к молу, яхт. Главное – не расслабляться, встречаясь взглядом с инструктором, явно довольным полученным результатом, – впереди ночной семичасовой переход с выходом по радару из полной подводных камней, узкой бухты и бессонной вахтой, когда напряженно вглядываешься в ночь... Фантастически красивый, свободный от цивилизации и людей дикий Saylor Paradise, последний оплот

курортной цивилизации Cheftlik с вездесущими русскими ловцами черепашек в прибрежном пятизвездочном клубе-отеле, где гремит до раннего утра дискотека Palamut. и где подают превосходный национальный ужин с искрящимся в бокале красным вином у вечернего прибой. На берегу – бог знает, откуда взявшийся индеец. И наконец встречающий тысячами огней вечерний Бодрум с довольно добродушной теперь крепостью, защищавшей в прошлом вход в бухту. Все это и много другое заставляет раз за разом прокручивать в голове строки песни классика русского рока: «Я сюда еще вернусь, мне бы только выбрать день...».

Стремительно приближается день возвращения на место приписки «Auriga» – марины Мармарис. И мы уже наперебой рвемся к штурвалу, управлению гротом и стакселем, прокладке маршрута. Даже очередная утренняя вахта с обязательной готовкой завтрака и мытьем посуды уже не кажется утомительной нагрузкой и расплатой за полную приключений, моря и солнца яхтенную жизнь. Яхта уже родная, бегущий такелаж уже не бежит «непонятно куда». Команды поочередно назначаемых капитанов выполняются четко и «с пониманием». Минус один – все быстро кончается. Как результат – производимые самостоятельно, «в одно лицо», повороты со сменой галса под парусом, практически безапелляционные швартовки в узких парковочных каналах, переполненных яхтами городских марин... Бескрайние планы предстоящих походов в самом ближайшем будущем. Ощущение полной уверенности в дальнейшей шкиперской карьере под пристальным строгих и мягких, снисходительных и настойчивых «родителей» из ставшей почти родной семьи – Национальной ассоциации шкиперов. В сухом остатке – заказ яхты через три недели после возвращения из похода, выполненного «на бис» для детального изучения «первооткрытого» в шкиперской практике маршрута Мармарис–Бодрум.

«Я сюда ещё вернусь...». Увидимся, «Auriga»!...

Ринат Даянов,
фото Сергея Богданова



**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
Fleet 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



Игорь Чапаев



Яхтсмены Зеленодольска

В нашем Зеленодольске, городе судостроителей на берегу великой Волги, в конце 50-х гг. был организован яхт-клуб завода им. А.М.Горького. Базировался он на территории предприятия. Инициаторы его создания – участники Великой Отечественной войны во главе с Героем СССР И.М.Засориным, работавшим в то время здесь же. Ходили мы на парусных швертботах, приобретенных за счет завода на Ленинградской экспериментальной судостроительной верфи, проектов «М» («Сорока»), «М» («Беркут»), «Финн», «Летучий голландец» – всего семь

корпусов. В 60-е гг. флот пополнился тремя спортивно-туристскими каютными швертботами проекта «Т-2». Подготовка парусных судов к навигации в зимний и весенний периоды проводилась за свои деньги, поэтому приходилось подрабатывать в выходные. Яхт-клуб участвовал в регатах Казани, Ульяновска, Новочебоксарска, где наши спортсмены не раз занимали призовые места.

Был в нашем городе и клуб юных моряков (КЮМ) «Алые паруса». Организовал его в 1979 г. Евгений Александрович Клейман, первый директор

дворца культуры им. Горького. Ребятышки совершали многодневные походы на шлюпках под парусом в сопровождении мотобота «Орленок» и заводского парусно-моторного судна «Мечта». Со временем КЮМ «Алые паруса» был реорганизован в детский морской речной центр (ДМРЦ) «Бригантина», в котором долгое время работали В.И. Засорин и Н.В. Шабаршин. Они сопровождали детей в дальних походах по Волге, оказывали помощь в трудных ситуациях, делились своим опытом.

Со временем для поддержания па-

Стоянка швертботов из г. Зеленодольска в г. Ульяновске (60-е гг.)



Ульяновская регата (60-е гг.)



русных судов требовалось все больше и больше сил и средств, личных сбережений стало не хватать, и заводской яхт-клуб прекратил свое существование. На территории базы ДМРЦ «Бригантина» стали собираться взрослые яхтсмены. В конце 90-х Г.В.Краснов построил каютный швертбот «Т-2» и назвал его «Неподвижный». Строил на первом этаже многоэтажного дома, откуда готовый корпус смогли вынести с большими трудностями через окно. Далее появились моторно-парусное судно «Тихий плес» (6.5×2.3 м) В.Г. Кононова, швертбот-компромисс «Фея» К.М. Торопцева (проект «Дузт»). Владимир Иванович Засорин на основе самодельной дюралевого лодки построил открытое парусное судно, напоминающее обводами и размерами проект «Креветка».

В 2004 г. В.И.Засорин предложил яхтсменам создать городской яхт-клуб (продолжить начинания своего отца, Героя Советского Союза И.М.Засорина), идею поддерживали. Было составлено обращение к главе администрации, которая разрешила базироваться на территории ДМРЦ «Бригантина». В 2005 г. яхтсмены приняли участие в Волжско-Камской регате, которая проходила по маршруту Зеленодольск–Болгары и обратно. Следующий год ознаменовался и печальными, и радостными событиями. В январе на базе «Бригантины» произошел пожар, сгорели почти все постройки, в том числе и находившийся рядом на зимней стоянке каютный швертбот Н.В. Шабаршина. А весной 2006 г. В.И. Засорин с сыном начали постройку 8-метровой

килевой крейсерской яхты по проекту «Жигули». По опыту судовождения парусных судов по Волге знали, что килевые яхты могут ходить только по фарватеру, поэтому решили сделать подъемный бульбкиль. Постройка велась круглый год под открытым небом. Мачта и гик были изготовлены из алюминиевой трубы. Паруса общей площадью 42 м² заказали в Таганроге. Были трудности: нехватка денег, частое отключение электроэнергии, порой на несколько месяцев. Постройка растянулась на три года. Яхту назвали «Багира». В июле 2007 г. состоялась регата по маршруту Зеленодольск–Казань–Камское Устье, дальше по Каме вверх по течению до Елабуги. Участие приняли открытая парусная лодка В.И. Засорина, швертбот «Фея» К.Торопцева, восстановленный после пожара в клубе швертбот «Пилигрим» Н.Шабаршина и килевая яхта «Чара» от ДМРЦ «Бригантина».

Сейчас ДЮСШ №6, в которую преобразовали «Бригантину», занимается в основном сухопутным туризмом, морской отдел фактически прекратил свое существование. В связи с кризисом в стране перестали выделяться денежные средства в нужном количестве, и береговая база пришла в упадок, оставшиеся шлюпки сгнили от старости. Яхтсмены клуба оказывали и будут оказывать посильную помощь «Бригантине». На свои средства отремонтировали линию для электроподачи на территории береговой базы. Подняли затопляемый участок берега площадью 960 м² (для этого пришлось завезти 150 машин грунта и песка), сделали планировку, построили полосу причала.

В 2009 г. состоялась Волжско-Камская регата по маршруту Зеленодольск–Камское Устье–Набережные Челны–Верхне-Камское водохранилище до р. Белая общей протяженностью 1000 км. Скорость течения на Каме достигала 7 км/ч. В регате участвовали «Багира», «Пилигрим», «Флинт», «Блюз», «Чара» (яхтенным рулевым был член нашего яхт-клуба Г.В.Краснов).

Постепенно к нам присоединяются новые любители паруса. В 2010 г. они спускают на воду спортивный каютный швертбот, самостоятельно сделанный в гараже (проект «Кралья-630»). Собираются вместе со всеми участвовать в регате, организованной М.Ш. Шаймиевым и Федерацией парусного спорта Республики Татарстан. В 2011 г. будет спущен на воду еще один спортивный каютный швертбот этого же проекта (6.5×2.4 м).

Нынешний год стал для нашего клуба значимым – нас зарегистрировали в Министерстве юстиции РФ, в апреле клуб вступил в члены Федерации парусного спорта Татарстана. Большую помощь и поддержку оказывает нам Совет ветеранов Зеленодольского муниципального района.

Жаль, конечно, что силы наши очень ограничены, но члены клуба живут надеждой на лучшее. Главное в жизни на воде и на суше – видеть цель, наша – создать общегородской яхтенный клуб в Зеленодольске, который необходим для развития парусного спорта и туризма, воспитания подрастающего поколения и обучения детей парусному делу с дошкольного возраста. ■



Команда г. Зеленодольска в яхт-клубе г. Набережные Челны



Крейсерская яхта «Багира», В.И.Засорин, А.В.Засорин, Е.В.Краснов



Юрий Ядрихинский, г.Тюмень. Фото автора

Доработка лодки «НЕМАН-2»

Вырос я на реке, и был у меня когда-то «Silver Fox» с мотором в 50 л.с., но нормально его использованию мешало отсутствие оборудованных спусков и причалов в местах рыбалок – тяжелую лодку на необорудованном берегу спустить еще можно, а вот вытащить и джипом не всегда удастся. Это – во-первых. Во-вторых, реки в Тюмени разные, но в основном не крупные. А хочется попасть туда, где народу мало, но там – косы и перекаты, и лодки нередко приходится перетаскивать через заломы и мели, делать же это нелегко, особенно во второй половине лета. Эксплуатация на таких акваториях современных скоростных килеватых лодок может вызвать серьезные проблемы. К тому же в поездках по автотрассам на 400 км и более хотелось иметь лодку, вес которой «не замечала» бы машина любого класса, тем более что на наших закрытых водных акваториях серьезных волновых нагрузок ожидать не прихо-

дится, а значит, они неопасны для легких малокилеватых лодок.

Эти соображения подтолкнули меня к поиску лодки, более отвечающей этим условиям. Рассматривал двух кандидатов – «Неман-2» и «Крым», поскольку оба изготовлены

из АМг. «Неман-2» я приобрел в идеальном состоянии в одном ямальском поселке и по зимнику вывез в Тюмень, где он ждал своего часа. Выбор был сделан в пользу «Немана», так как «Крым» обладал излишней плоскодонностью и биением даже на ряби. Дельные вещи и оборудование изначально предполагал приобрести у моего партнера – фирмы «Техномарин» (сам я возглавляю тюменскую фирму, торгующую лодками, лодочными моторами и прочим).

И все же «Неман-2» требовалось доработать под мои цели, при этом я поставил следующие задачи:

1. Получить лодку, «заточенную» на экипаж из двух человек, вес которой с оборудованием и снаряжением позволял бы спустить ее с любого берега и обратно поднять, а также пройти на ней в любую протоку и старицу.

2. Максимально приспособить ее под современные требования, технически вооружить и сделать макси-





пить грузы на палубе для правильной центровки в начале путешествия.

Окантовку стекол подбирал под стиль лодки, а ее высоту такой, чтобы можно было перешагивать в кокпит. На рамку стекла спокойно теперь опирается и садится человек любой комплекции. Снаружи, на правой боковой окантовке стекла, предусмотрел съемное крепление фары-искателя.

производства, разместить импортный прибор не удалось из-за недостаточной высоты бака;

- рулевая колонка с регулировкой наклона, позволяющая в небольшой лодке управлять стоя и менять положение тела в дальних походах; редуктор без «отдачи» не требует постоянного подруливания;

- розетка прикуривателя, нали-



Рис. 1. Панель управления оборудована заново



Рис. 2. Под носовым люком – герметичный ящик, он же садок для пойманной рыбы



Рис. 3. Дуги тента складываются точно в габарит кокпита

мально комфортной, в том числе и для дальних походов. Лодка «Неман-2» была мне знакома и ранее, но на вооружение были взяты также отзывы Интернет-пользователей.

Вот что пришлось доработать.

В носовой части сделал проушины и ролик для фала (рис. 5), что позволило при коротких маневрах (например, спиннинговании) опускать якорь и поднимать его прямо с водительского места.

Носовой люк выполнил максимально большим в виде герметичного ящика (штатный носовой блок плавушести не удалял). Пойманную рыбу теперь складывать туда одно удовольствие. При желании в нем можно заткнуть дренажное отверстие пробкой и держать рыбу живой.

Новые поручни, нескользящее покрытие и рамка стекла, за которую можно держаться, позволяют безопасно находиться на носовой палубе. С помощью поручня можно также кре-

Взамен штатной передней банки оборудовал глухой запирающийся рундук, его крышка откидывается вместе с креслами. Рундук получился вместительным, в нем же находятся и разборные весла от «Казанки», впрочем, они еще не были в деле, кроме испытаний, так как четырехтактный мотор с гидроприводом откидки и весло-гребок позволяли выйти из любой ситуации и даже ставить сети.

Общая высота кресел с креплением и рундуком позволяют вытянуть ноги. Между креслами сделан бокс-приступок для мелких вещей, который используется как ступенька, благодаря чему легко перешагивать через стекло с носа. Под эргономику установленных кресел, в свою очередь, подгонял переднюю панель и контроллер.

На панели справа налево установлены (рис.1):

- сенсорный выключатель огней и помпы;

- указатель топлива отечественного

чие ее на современных лодках – тема необсуждаемая;

- в центре панели – многофункциональный прибор «Commander III», он умеет многое, но я использую функции тахометра, счетчика моточасов и расхода топлива;

- запирающийся «бардачок», он получился просто идеальным, а хорошая продольная центровка лодки на воде позволяет кружкам и всему остальному стоять на его крышке строго вертикально;

- слева от водителя, внизу – бокс для документов.

Весь объем под панелью проложил пенопластом и запенил; слева от пассажирского кресла, с опорой на рамку стекла, отлично встает ружье пассажира, а вот ружье водителя из-за контроллера мотора пришлось разместить сзади, вдоль сидений.

Все пространство от рундука занимает топливный бак (на рис. 6 виден патрубок заливной горловины).



Рис. 4. Трейлер «ЛАВ-14» – один из лучших, выпускаемых в стране, но и он подвергся доработке



Рис. 5. Носовой ролик облегчает работу с якорем, теперь его можно переставлять одной рукой



Рис. 6. Транцевые плиты не только облегчили выход на глиссирование, но и могут использоваться как ступеньки



Рис. 7. Транец поднят на 12 см для установки «длинного» мотора

Заднюю банку удалил. Изначально бак получился объемом почти 80 л, но его пришлось обрезать до 66, так как «20-ке» поднять лодку с полной загрузкой (сосредоточенной в основном в корме) проблематично, а на освободившемся месте под фанерным пайолом разместил блоки плавучести. К тому же, для того чтобы развить скорость 35–42 км/ч, хватает небольшого расхода топлива (примерно 6.7–7.2 л/ч), и излишнего запаса топлива просто не требуется. Сместил подрезанный бак к рундуку, фактически в центр тяжести, что положительно сказалось на центровке лодки в целом.

Транец – тема особой гордости. Необходимость его поднятия, серьезного усиления и использования только с «длинным» мотором «L» даже не обсуждались (на рис. 7 свар-

ной шов – это как раз край старого транца). Для этой цели выбросил старый набирающий воду пенопласт – получилась большая ниша. Мотор теперь находится высоко над водой, и его не заливает на заднем ходу. И даже если два человека встанут на корму, кромка рецесса не опускается до уровня воды. Вообще ни при каких обстоятельствах вода не доходит до заливной горловины бензобака. За боковые ручки лодку легко перемещать, можно и опираться на них. Транцевые плиты значительно быстрее выводят лодку на глиссирование, а в качестве ступенек облегчают выход из воды.

Конструкцию тента и длину дуг подбирал сравнительным путем, чтобы можно было и сидеть, не нагибаясь, и все укладывалось в габариты лодки. Материал ходового тента и окон – из

числа применяемых в судостроении. Алюминиевых труб на дуги пока найти не удалось, а нержавейка, конечно, тяжеловата. Необходимость стояночного тента, по-моему, очевидна. Шили оба тента в Тюмени.

Коротко об опыте эксплуатации.

Штатный фиксатор поднятого положения мотора – только с одной стороны, поэтому я сразу добавил точно такой же и на другую сторону, что значительно лучше страхует поднятый мотор на автодороге (рис. 8).

Низкий борт лодки не является большой помехой, так как сидящих впереди защищают боковые отводы и стекла, а сзади пассажиров нет. В любом случае серьезного забрызгивания не происходит, а электрическая помпа легко удаляет воду. Первоначально на лодку думал поставить мотор в 25 л.с., но так как двухтактник даже не рассма-

тривался, выбор был сделан в пользу «Tohatsu MFS 20 EPTL». От установки четырехтактника в 25–30 л.с. остановил его избыточный вес, хотя дальнейший опыт эксплуатации с учетом переделок заставил слегка пожалеть об этом. «Трим» на малых моторах не вполне полноценный, но маневрировать на мелководье и подходить к берегу позволяет отменно. Как показал опыт эксплуатации с таким мало-мощным «тримом», установка клина на транце необязательна – после выхода на глиссирование мотор все равно на ходу не откинуть... Пустая же лодка с водителем, пассажиром, 30 л топлива на алюминиевом винте шагом 11 дюймов (максимальный для данного мотора) выдает скорость 39–40 км/ч по GPS. Из разрешенных 5400–6100 об/мин спокойно набирает 6000.

С максимальной нагрузкой (не менее 200 кг с топливом в корме), водителем, пассажиром и винтом 9 дюймов лодка на глиссирование не вышла и обороты не набрала (транцевых плит еще не было). Но при удалении 20 л топлива и переброске 40 кг в нос лодки это сделать удалось. После установки транцевых плит был приобретен фирменный четырехлопастной винт с шагом 7 дюймов. С двумя пассажирами, 130 л топлива, снаряжением и



Рис. 8. Для надежности удержания мотора в поднятом положении добавлен дополнительный кронштейн-фиксатор

продуктами на неделю лодка показала скорость 19 км/ч против течения, и первые 100 км были пройдены за 6.5 часов. А вот нержавеющий 11-дюймовый винт (максимальный для данного мотора) прибавки скорости не дал, остались те же 39–40 км/ч, но при 5800 об/мин. Было решено остановиться на алюминиевом винте.

Даже незагруженная лодка при скорости 40 км/ч не дельфинирует, на полном ходу уверенно и без опасного крена входит в поворот, не задирая нос и не

ныряя им. Немного пришлось поэкспериментировать с заглублением мотора. Заводские установки рекомендуют заглубление в пределах 5–25 мм. Выяснилось, что независимо от его положения ни обороты, ни скорость не изменились. Остановился на минимальном значении, и даже надставил транец, решив, что при малом заглублении уменьшается вероятность «поймать» препятствия, а в резкий поворот входить и необязательно, да и электроника не даст «перекрутить» мотор при захвате воздуха.

Лодка уверенно ходит в волну под любым курсовым углом. Гребень кильватерной струи формируется идеально. Полностью устранить дребезжание тонкой обшивки пока не удалось, продолжаю ее запенивание. Объем блоков плавучести даже увеличен против заводских объемов, но перераспределен в нос, под пайол и в корме. «Боевой раскрас» лодки подсказал мой коллега из г. Бодайбо.

Для хранения и перевозки использую прицеп «ЛАВ-14» (рис. 4). Из-за тонкости металла на днище боковые опорные ролики пришлось заменить на направляющие от прицепа МЗСА, благодаря чему увеличилась опорная поверхность. А подкильные ролики сохранил, что в целом позволяет легко затаскивать лодку на прицеп в случаях мелководья. ■

MERCURY
MerCruiser

МОТОСЕРВИС
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

МОТОСЕРВИС
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



Вадим Манухин, Александр Кульцеп

Ремонт деревянных яхт

(окончание)

В предыдущих номерах журнала была опубликована серия статей, посвященных ремонту деревянных яхт класса «Л-6», способы которого ранее неоднократно обсуждались на семинарах Ассоциации яхт этого класса.

Основной целью создания в 2001 г. Ассоциации яхт класса «Л-6» было сохранение и развитие «шестерок». Благодаря распространению опыта ремонтно-восстановительных работ на многих яхтах силами и средствами экипажей удалось выполнить такие сложные работы, как замена или ремонт килевой балки, контргимберса, шпангоутов, обшивки, палубы, комингсов кокпита и рубки и т. д. В этой статье хотелось бы остановиться еще на одном важном вопросе.

Напомним, что с 1963 по 1978 г. в Ленинграде было построено более сотни серийных деревянных крейсерско-гоночных яхт национального класса «Л-6». Благодаря надежной конструкции и хорошей ремонтнопригодности эти деревянные яхты до сих пор активно участвуют в соревнованиях и совершают дальние спортивные плавания, хотя расчетный срок их эксплуатации без капитального ремонта составлял 15 лет. До сих пор спускается на воду и «шестерка» № 1 – «Ангара» (1963 г.), всего же в

Петербурге и Ленинградской области активно эксплуатируются и ремонтируются 36 яхт класса «Л-6» и родственных им «Алькоров». Подобные работы ведутся и в Эстонии, Литве и Латвии, на Дальнем Востоке и на Черном море.

При изготовлении гнутых деталей корпусов деревянных яхт раньше обычно распаривали заготовки и устанавливали их в горячем сыром состоянии по месту на заклепках или болтах. Например, дубовые шпангоуты на яхтах класса «Л-6» в распаренном виде приклепывались к предварительно склеенной на лекалах обшивке медными гвоздями. При таком способе сборки между деталями оставался зазор из-за усадки распаренной детали при ее высыхании. Это снижало как прочность и жесткость конструкции, так и ее долговечность, так как внутренняя поверхность распаренной детали оставалась незащищенной от влаги.

В настоящее время вместо распаривания для изготовления изогнутых деталей широко используется ламинирование, т. е. склейка нескольких слоев

древесины на специальном стенде. Во многих случаях при ремонте яхты таким стендом является корпус яхты или его часть. Например, при замене гнутых дубовых шпангоутов на яхтах «Л-6» ламинирование обычно выполняется прямо на обшивке по месту установки шпангоута. При этом новый ламинированный шпангоут в отличие от цельного оригинального приклеивается к обшивке, что повышает прочность, жесткость и долговечность конструкции. Однако выклеить гнутую ламинированную деталь «по месту» удастся не всегда. В некоторых случаях при ремонте яхт целесообразнее заранее склеить новую деталь или ее часть на стенде, а затем подгонять по месту взамен удаленной части. Причем кривизна удаленной старой и новой детали должна быть идентичной. Речь идет, например, о замене части привального бруса, стрингера, комингса рубки или кокпита.

Не останавливаясь на известных преимуществах ламинирования, отметим только, что при предварительной склейке на стенде изогнутой де-

тали после высыхания клея и снятия нагрузки в детали неизбежно появятся остаточные деформации, вызываемые упругостью древесины и клеевого слоя. Поэтому при изготовлении стенда важно, чтобы в склеенной заготовке детали кривизна с учетом остаточных деформаций в точности совпадала с кривизной оригинальной детали. В связи со сказанным становится ясно, что даже если в качестве стенда используется целая или вырезанная часть старой детали, то склеенная на ней из слоев новая деталь будет иметь несколько меньшую кривизну, а это усложнит ее подгонку и приведет к остаточным напряжениям при склеивании.

Как же определить величину остаточных деформаций? С этой проблемой мы столкнулись при ремонте комингсов рубки на «Л-6» «Ника». В специальной литературе рекомендаций на этот счет найти не удалось. Может, недостаточно искали, но времени, как всегда, на все не хватает. Советы знатоков были противоречивы, и мы решили эту задачу сами.

Как известно, рубка на «Л-6» собрана отдельно от корпуса и притянута к карлингсам и бимсам через резиновую прокладку оцинкованными болтами. Изнутри щель между рубкой и палубой закрыта планкой на шурупах и густо натертыми белилами. Там, где болты проходят под иллюминаторами из-за некачественной герметизации последних, влага проникала под болты и вызывала гниение комингсов и частично карлингсов. Естественно, появлялась раздражающая течь сверху. Не имея возможности заменить комингсы рубки целиком, пришлось вырезать и менять их участки только под иллюминаторами (рис.1).

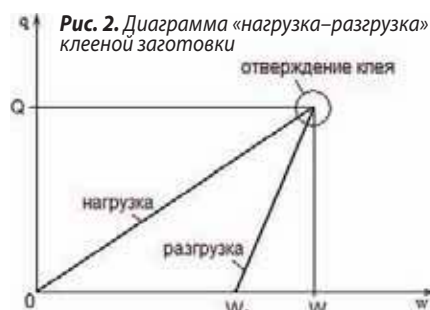
В зависимости от числа склеиваемых слоев заготовки величина остаточных деформаций будет различной. Детали с небольшой кривизной обычно

склеивают из двух-трех слоев в зависимости от толщины детали и имеющегося материала. На «Л-6», например, комингсы склеены из двух слоев толщиной по 17 мм каждый. При хорошей



Рис. 1. Комингс рубки яхты «Ника»

подгонке слоев податливостью клеевых швов можно пренебречь, а при небольших изгибах можно считать, что древесина работает линейно-упруго, т. е. напряжения в ней прямо пропорциональны деформациям. Кроме того, древесина – анизотропный материал, но при нескольких слоях этим обстоятельством также можно пренебречь. Предположим, что слои заготовки выполнены из одного вида дерева, их толщина и ширина одинаковы и равны соответственно t и b , а число слоев – n . В процессе склеивания при изгибе на



стенде слои деформируются отдельно друг от друга, и их суммарная жесткость на изгиб равна сумме жесткостей отдельных слоев $n \times t^3 \times b/12$. После затвердевания клея, при разгрузке слои работают совместно как один. Их суммарная жесткость будет уже равна $(n \times$

$t)^3 \times b/12$. Допуская, что при нагружении во время склейки и при разгрузке после нее древесина работает линейно-упруго (рис.2), можно составить выражение для нагрузки Q , требующейся для изгиба отдельных слоев заготовки до прогиба W в виде $Q = k \times [n \times t^3 \times b/12] \times W$, где k – размерный коэффициент, зависящий от длины заготовки, устройства стенда и вида древесины. Разгрузка после склейки от нагрузки Q до нуля описывается зависимостью $Q = k \times [n \times t^3 \times b/12] \times (W - W_0)$, где W_0 – остаточный прогиб после разгрузки. Из этих выражений можно найти соотношение $W/W_0 = n^2/(n^2 - 1)$. Таким образом, при двух слоях

получаем $W = 1.333W_0$, при трех $W = 1.125W_0$, при четырех $W = 1.067W_0$, при пяти $W = 1.042W_0$, при шести $W = 1.028W_0$ и т. д.

Другими словами, чтобы получить, например, «нужный» прогиб заготовки W_0 при двух слоях ламината, надо создать на стенде «обеспечивающий» прогиб W в 1.333 раза больший, тогда после отверждения клея и разгрузки мы получим требуемый остаточный прогиб W_0 . Из формулы видно, что при пяти слоях и больше разница между W и W_0 становится незначительной, поэтому при ламинировании сильно изогнутых многослойных деталей «обеспечивающие» ординаты можно не вычислять. Стоит отметить, что данное соотношение не зависит ни от вида древесины, ни от ширины и длины заготовки, ни от способа нагружения заготовки на стенде.

На практике при ремонте следует измерить несколько ординат криволинейной исходной детали W_{0i} в намеченных сечениях i по ее длине от хорды, затем на стенде обеспечить в этих же сечениях ординаты $W_i = [n^2/(n^2 - 1)] \times W_{0i}$ от хорды или $D_i = A - W_i$ от принятой базы, где A – расстояние от хорды до базы (рис.3). Заметим, что жесткость базы, на которой выполня-

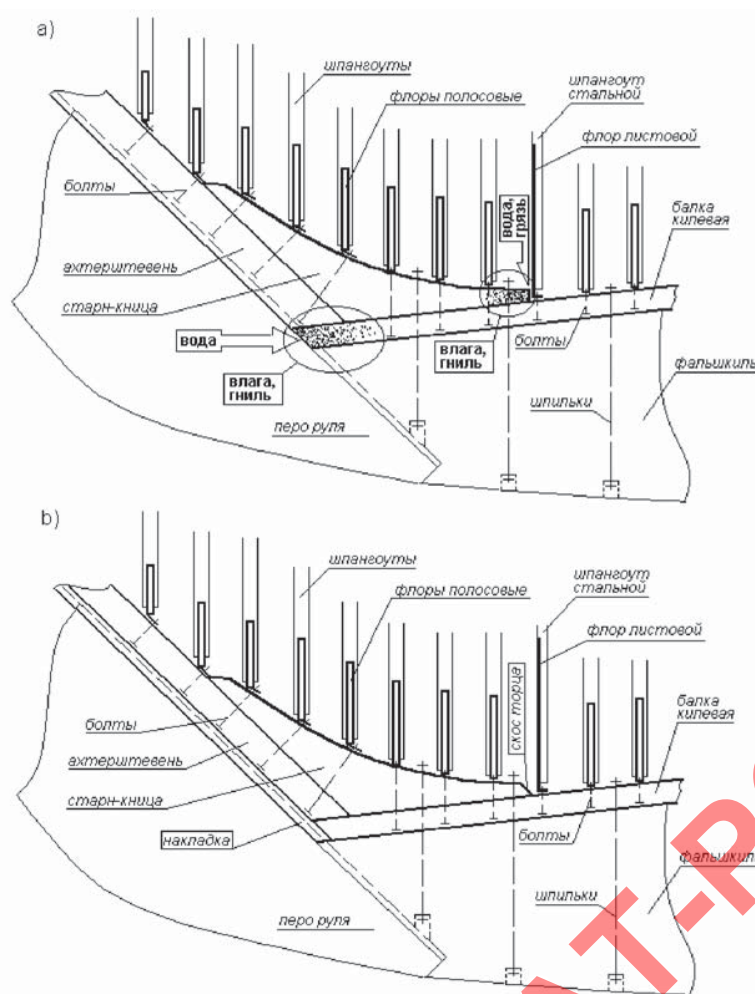


Рис. 5. Соединение килевой балки и актерштевня: а – оригинальная конструкция, б – рекомендуемая конструкция

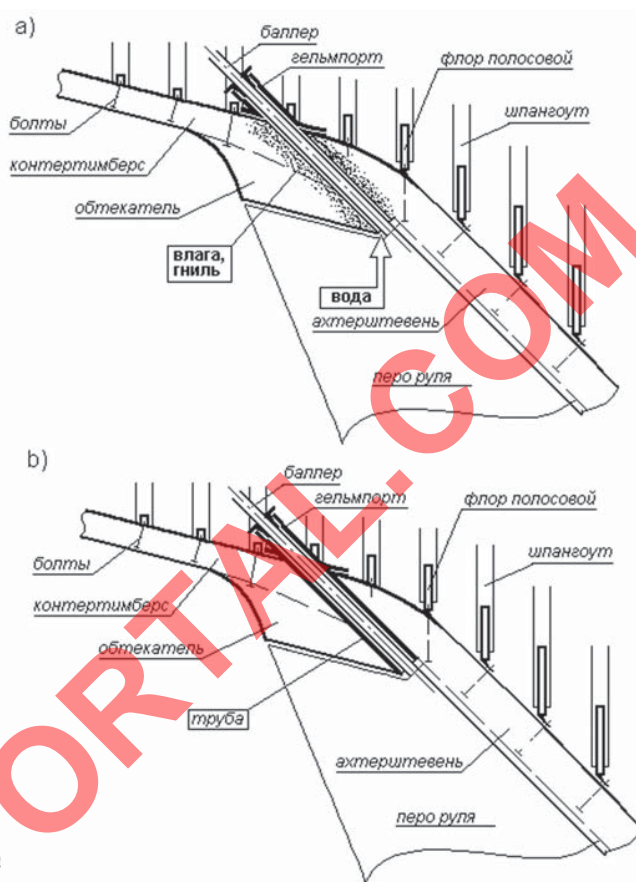


Рис. 6. Конструкция гелмпорта: а – оригинальная конструкция; б – рекомендуемая конструкция

Дерево – специфический естественный материал. Оно требует к себе заботливого отношения как при постройке и эксплуатации яхты, так и при ее ремонте. При должном отношении к деревянной яхте она может служить очень долго. Достаточно вспомнить яхту «Мираме» из Санкт-Петербурга, которая была построена в Финляндии, и в 2010 г. отметила свое 100-летие. Хорошо известны петербургским яхтсменам немецкие яхты «Мальва» и «Нева», построенные из отборного дерева в 30-х гг. прошлого века в Германии и реквизируемые Советским Союзом после окончания Второй мировой войны. До сих пор они – в строю и совершают плавания по Балтике. «Нева», например, участвовала в регате учебных парусников «The Tall Ships' Races 2009 Baltic». На этой же регате можно было увидеть деревянные парусники класса В, по-

строенные в конце XIX – начале XX вв. Это – «Skiblander II» (1897 г.) из Дании, «Gratitude» (1903 г.) из Швеции, «Moosk» (1906 г.) из Великобритании и др. В классе D среди участников этой регаты были и пять деревянных яхт типа «Л-6», и «Алькор» из Санкт-Петербурга: «Арго» (1966 г.), «Былина» (1975 г.), «Варяг» (1973 г.), «Диана» (1967 г.) и «Ника» (1975 г.). Участвуя на «Нике» в 2010 г. в регатах деревянных яхт в Троса (Швеция) «Trosa Tullgarn Royal Palace Regatta» и в Хельсинки (Финляндия) «Hss Baltic Classic Master Cup», мы видели множество великолепно сохранившихся деревянных яхт различных классов и размеров. В Котке в Центре деревянного судостроения Финляндии, где мы побывали в этом году, нам показали находящийся в капитальном ремонте построенный в 30-х гг. прошлого века 12-метровик «Blue Marlin», который

готовят для участия в 2011 г. в чемпионате мира в классе «Rm12». В связи с этим хочется привести цитату из книги «Постройка яхт» К. Рейнке, Л. Лютьен, И. Мус (Пер. с нем., Л., Судостроение, 1982), которую не следует забывать ни тем, кто проектирует и строит яхты, ни тем, кто на них ходит и кто их ремонтирует: «Дерево – самый старый судостроительный материал, который сохраняет свое значение, несмотря на широкое применение многих новых материалов. Более того, в последние годы деревянные яхты вновь стали приобретать популярность. В Германии (в оригинале ФРГ) – стране, где постройка деревянных яхт всегда отличалась высоким качеством, считают, что вряд ли можно построить яхту из другого материала, кроме дерева, которая имела бы такое благоприятное отношение водоизмещения к длине по ватерлинии и такую долговечность».

Швертбот из старой шлюпки

Игорь Болоцкий, Таганрог. Фото автора



Длина – 5 м, ширина – 1,8 м, длина по КВЛ – 4,5 м



Долгие годы мечтал построить прогулочный швертбот своими руками, но не смог подобрать подходящий проект. Наконец, появилась возможность воплотить свои технические решения и мечты – они сбылись.

Швертбот «Стайк» я сделал из пятиметровой шлюпки с транцевой кормой, которую выбросили на свалку. Это, по сути, была лишь одна пластиковая обшивка без поперечного и продольного набора. Но, так как у нее были мореходные обводы, я решил дать ей вторую жизнь.

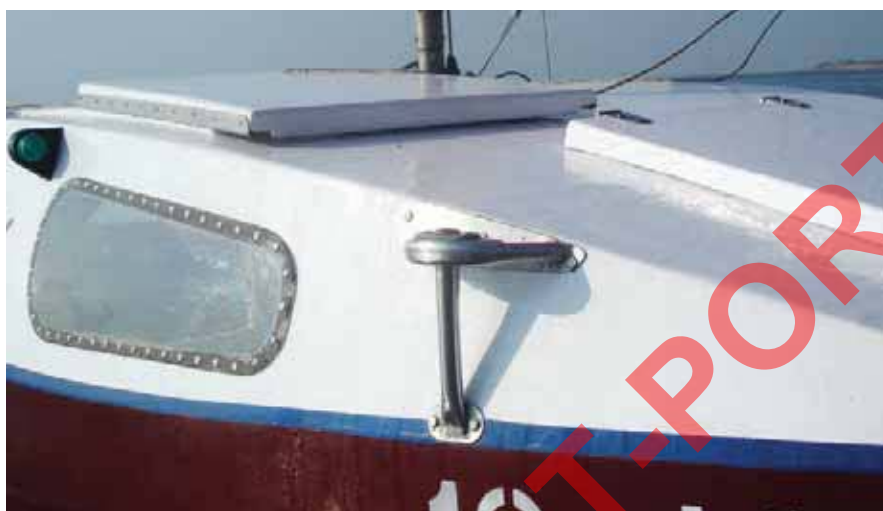
Изначально на бумаге делались эскизы внутреннего расположения, на

которых определялись планировка, элементы обстройки и внешний вид лодки, чтобы достичь в корпусе малых размеров максимального комфорта.

Затем корпус шлюпки был установлен на стапель килем вниз. Сначала была врезана килевая балка 100×40 мм. После чего с лодки были сняты шаблоны теоретических шпангоутов из ДВП, по которым в дальнейшем были изготовлены шесть

полноценных элементов поперечного набора, включая переборки форпика и рубки. Шпангоуты были набраны из сосновых реек сечением 20 мм и соединялись кницами из фанеры толщиной 8 мм. Первым была изготовлена переборка рубки из 9-мм фанеры ФСФ.

После были установлены и другие шпангоуты с заранее вырезанными пазами под стрингера. Затем был врезан продольный набор из четырех стрингеров сечением 20×40 мм из сосновых реек и двух внутренних привальных брусев 22×70 мм. Каждый стрингер склеивался из двух реек 10×40 мм по месту на ус. Далее наращивались борта



Под его сиденьями расположены два больших водонепроницаемых рундука для хранения вещей. Временно был поставлен руль навесного типа с подъемным пером, который ранее использовался на мотолодке «Прогресс» с парусом. Мачта самодельная длиной 4.5 м из титана, парусное вооружение имеет общую площадь 8 м², грот взят от швертбота «Кадет», а стаксель пошит самостоятельно.

Осадка у швертбота, несмотря на заметный вес, получилась небольшая. Первый сезон на воде показал, что лодка имеет хорошую остойчивость и превосходные ходовые качества даже при маленьком парусе.

Теперь предстоит дооборудовать каюту рубки для большего комфорта и лучшей обитаемости. Там, где борт был наращен, будут сделаны рундучки для хранения нужных вещей. Также нужно сделать трапик и приобрести маленький двигатель.

Швертбот назван в честь сына Стасика, ему три года. Хочется с детства привить ему любовь к морю, лодкам и парусам. В целом, я доволен лодкой и надеюсь, что в будущем – после доработок яхточки – меня ждет много походов и приключений. ■

из 6-мм фанеры ФСФ согласно ранее сделанным эскизам. В средней части борт был поднят на 150 мм по уровню носа, так как корпус шлюпки имел заметную седловатость, что позволило сделать рубку более эргономичной и вместительной. Набор рубки сделан из сосновых реек и обшит 6-мм фанерой, которая впоследствии обклеена двумя слоями стеклоткани.

Вход в каюту решено было сместить на правый борт для большего удобства. Вход закрывается съемным щитком и сдвижным люком. Высота у входа в каюту равна 1200 мм, свободная высота

над диванами внутри – 1000 мм. В носовой части каюты сделан люк 450×450 мм для выхода в носовую часть. В носовой части рубки предусмотрены уключины для гребли на веслах.

Швертовый колодец сделан из 12-мм фанеры. Внутренние стенки колодца обклеены стеклотканью. Шверт размером 1100×400 мм вырезан из стали толщиной 12 мм. Степс мачты установлен на рубку и подкреплён трубчатым пиллерсом.

Кокпит длиной 2 м получился довольно просторным – он позволяет спокойно разместиться в четвером.

Катер «Jeanneau Merry Fisher 625», модельный ряд 2008 г., макс. комплектация, кожаный салон, 2 дв. «Yamaha»,



наработка 42 моточасов, навигационная система «Raymarine 120», автопилот, транспортировочный прицеп «Respo», с эл.лебедкой 5 т. Цена по запросу. тел. +7 921 969 1515

ООО «МАРЛИН»

Изготавливаем яхты, катамараны, мачты, стоячий такелаж. Продаем мачтовый профиль.

Тел. +7 (495) 972-8687, +7 (910) 476-0947
info@marlin.su, marlyn Pavel@ngs.ru, www.marlin.su



Загадочная КОУВОЛА

Автор рубрики
Андрей Великанов

К туристическим возможностям региона вокруг финской Коуволы, впрочем, как и к самому городу, являющемуся столицей юго-восточной губернии страны, я относился очень скептически. При упоминании данной местности в голове возникали только две картины:

железная дорога и «бумагоделательные» предприятия, в числе которых – и известная типография «Scanweb», печатающая наш журнал.

Забавным казалось то, что несколько лет назад Коуволла каким-то образом заполучила титул «самого бесполезного» города Суоми.

Согласитесь, что после пыльного и суетного Питера мало кому захочется посещать одну из старейших в Европе картонных фабрик «Верла» или лазать по развалинам очередной крепости, построенной в Утти (в 10 км от Коуволы) в конце XVIII в. для защиты западных рубежей российской империи от назойливых шведских милитаристов. Ведь по Абоскому миру 1743 г. граница между непримиримыми врагами тех столетий как раз и проходили

именно здесь – по центру русла Кюмийоки.

После присоединения Финляндии к России в 1809 г. эта знаменитая лососевая река Южной Суоми навсегда потеряла свое военно-стратегическое значение, хотя после прокладки железной дороги от Санкт-Петербурга до Хельсинки именно в Коуволле разместился значительный российский армейский гарнизон.

Наверное, из-за вышеперечисленных промышленно-военных будней прошлых лет многие наши соотечественники проносятся мимо Коуволы по «шестерке» – добротному хайвею, что прямиком доносит тебя от пограничной Лаппенранты до Хельсинки.

(К слову, во многих местах финские трассы оборудованы



фотокамерами, и превышение скорости на 20 км в ряде случаев квалифицируется как уголовное преступление, что автоматически может привести к лишению «шенгена» на год и более!)

Внимательно же посмотрев на карту региона Коуволы, я с удивлением обнаружил, что тут достаточно речек, озер и проток, где хорошо отдохнуть с семьей, половить рыбу или даже сплавиться по порогам.

Некоторые местные озера – Vuohijarvi, Konnivesi, Karijarvi – могут устроить серьезную проверку и восьмиметровому алюминевому катеру, особенно по осени, когда тут вовсю гуляет совсем нешуточная волна.

В получасе езды от Коуволы раскинулся национальный парк Реповеси (www.repovesi.com). В дремучих лесах вдоль озер проложены пешеходные маршруты, во время которых приходится преодолевать по подвесным мостам протоки.

Очень красив 50-метровый «весяк» в Лапинсалми, что на десятиметровой высоте соединяет отвесные скалы. На метал-

лических поручнях тут красуется множество оригинальных амбарных замков. Это местные молодожены после свадьбы «смыкают» сердечные узы на мосту, а ключ бросают в глубокую протоку. Традиция гласит: раз-

вестись можно будет, если супруг впоследствии найдет его и достанет из пучины.

В парке встречаются деревянные пункты, где заготовлены дрова и оборудованы костровища с мангалами. Ими может пользоваться любой турист. Разрешена тут и рыбная ловля,

правда, лишь с берега или гребной лодки, на моторе могут ходить лишь местные туроператоры (www.seikkailuviikari.fi).

В заповеднике ловятся не только щука и окунь, но также озерный лосось и кумжа.

Организовать же рекреационную рыбалку тут, как и во всей Финляндии, достаточно просто: если вы старше 18 и моложе 65 лет, а ваше удилище оборудовано любой катушкой, то следует перед выходом на водоем приобрести лицензию. Помочь в этом могут местные гиды. Для испы-



Конечно, щука – не кумжа, но удовольствие от рыбалки мы получили сполна



Нанотехнологии и рыбалка

Андрей Великанов. Фото автора

Эволюция рыболовных удилищ в 2010 г. вышла на новый уровень: сразу три компании – «St.Croix» и «G.Loomis» из США, а также английская «Hardy and Greys» – на весь мир и весьма помпезно объявили, что в их продукции применяются материалы, полученные с помощью нанотехнологий.

Много столетий подряд рыболовы на нашей планете пользовались исключительно деревянными удочками, а высшим шиком считалось нахлыстовое удилище, выполненное из клееного бамбука. Но в XX в. даже царскую «древесину» постепенно вытеснили композитные материалы* из стекловолокна, а уже начиная с 80-х гг. ушедшего столетия практически всю рыболовную нишу заполнили всевозможнейшие мотивы на углетканую тему.

Первым в 1973 г. додумался крутить заготовки удилищ из препрега (рулонная углеткань, с обеих сторон покрытая полиэтиленовой пленкой) Дон Грин из американской компании «Fenwick», но по-настоящему возможности графита для этих же целей раскрыл также американец Гарри Лумис. Контора, где он тогда работал, называлась «Lamiglas» (завод процветает и ныне) и территориально была расположена всего в полутора часах езды от инженерного бюро авиационной компании «Boeing», на западном побережье США, в штате Вашингтон. Кстати, и гриновский «Fenwick» в 1952 г. родился в этом же штате, вблизи города Кент. Эти места и теперь славятся первоклассной лососевой и форелевой рыбалкой, так что когда в 1979 г. Лумис задал воздушным спецам страны вопрос: «Как получить ткань для самолётных крыльев, способную изгибаться под нагрузкой до 90 градусов?», – разработчики 727-й модели сразу поняли, в какую сторону глядит этот полноватый чудик.

С этого момента и пошла гонка за унции и модули спиннингов и удилищ для нахлыста, ведь эта цифра – весьма существенный маркетинговый аргумент при их создании. (Модуль содержит показатели прочности и веса). Особенно это соотношение было актуально для специалистов по забросу искусственных мушек, где порой приходится орудовать с приманкой весом 1/10 грамма, которую следует за несколько десятков метров

*Клееный бамбук до сих пор в ходу среди умельцев, изготавливающих элитные, почти музейные экспонаты. Например, подобные нахлыстовые удочки американца Джона Нимейры продаются по цене не ниже 2500 долларов.



Наш гид и гостеприимный хозяин Маркус Юли-Кайтала



«Свадебный» мост в Лапинсалми



Русский блин на финском бивуаке

тания собственной снаровки с блесной или мушкой надо будет оплатить государственную пошлину (на год – 22 евро), которая пойдет на восстановление рыбных запасов (www.mmm.fi/kalastus), плюс к этому купить губернскую лицензию в почтовом отделении (29 евро – за год или 7 евро за неделю).

Остановиться же можно в коттедже, которых тут немало. Их хозяева обеспечат вас не только лодкой, но и необходимыми лицензиями. Бронировать коттедж следует заранее – коувольские финны по-прежнему несуетны как в мыслях, так и в делах.

В тех местах, где водится балтийский лосось, существуют отдельные правила рыболовства

(более подробно – см. на www.ahven.net, www.kalastusluvut.net).

Мотор можно повесить свой! Транцы большинства финских лодок не рассчитаны на движки более 5 л.с., оптимальным считается вес в 16 кг.

Желательно иметь при себе и удлинитель румпеля – из-за конструктивных особенностей местных гребнушек это приспособление значительно облегчит рыболовный день.

Не запрещено здесь и использование собственного маломерного флота, но во многих местах спуск на воду может быть затруднен, поэтому всегда легче и практичнее приезжать к скандинавам с надувнушкой.

Буквально в 20 км на запад от Коуволы расположено местечко Iitti, кем-то названное самым идиллическим местом Финляндии. Даже не верится, что вблизи крупного города могут таиться такое спокойствие и умиротворение.

В этом же муниципалитете почти круглый год можно ловить лосося на реке Кюмийоки, которая соединяет множество озер, а среди островов и стариц без «джипизэски» можно заблудиться. Суомалайнены жили тут уже несколько тысяч лет назад, об этом свидетельствуют петрографы, возраст которых датируется 6000 г. до н.э.

Целью моей поездки с друзьями была, конечно, рыбалка.

ПЛАНЕТА ЛОДОК

Более 50 моделей надувных моторно-гребных лодок

НАДУВНЫЕ ЛОДКИ

МОТОРЫ

ОДЕЖДА И АКСЕССУАРЫ

КВАДРОЦИКЛЫ

СНЕГОХОДЫ

ТЮНИНГ И РЕМОНТ ЛОДОК

YAMAHA

YAMARAN

SILVERADO

NORDIK

WEEKEND

www.planetalodok.ru
www.petroset.ru

Санкт-Петербург | В.О., Средний пр., 86 тел. (812) 703-52-50 | Львовская ул., 10 тел. (812) 647-03-64

Нашим проводником был Маркус Юли-Кайтала, не только отменный рыболов, но как сказали бы в счастливые советские времена, иттинский «владелец заводов, газет, пароходов». У него на севере муниципалитета есть собственный рекреационный «парадиз» с гостиницей, коттеджами и рестораном, где розовошечная жена Вирпи стряпает такие национальные кушанья, что в пору созывать здесь выездную сессию международного общества гурманов. Хотя по четвергам тут, как и сто лет назад, подают гу-



Постоянный спутник наших поездок – неприхотливая и надежная «Yamaha 3»

стой чечевичный суп, пшеничные пироги с морошковым вареньем и темно-коричневый домашний хлебный квас.

Что меня больше всего поразило, так это постоянное упоминание слова таймень. Таким именем в Финляндии обзывают кумжу, встречи с которой в Ленинградской области стали настолько случайны и мимолетны, что лучше и вовсе не упоминать. Когда мы приехали на базу Aurantola, расположенную на южном берегу озера Karijarvi, дородная хозяйка коттеджей, выписывая рыболовную лицензию, упомянула, что ловить эту конопатую лососюгу таймень – дело тонкое. Особенно если озерная глубина достигает 40 м, над головой висит дурное солнце, а прозрачность воды не дает рыболову никаких шансов

изобразить из себя любовь подвязами.

В таких условиях без эхолота, заглубителя и основательных знаний про термоклин поймать кумжу может только счастливчик.

Да и на переговоры со «щупаком» приходится выходить в совершенно ненадежные места, особенно когда зубатая хищница по уши сыта и, естественно, отказывается кушать «дорожные» воблеры и колебалки.

Здесь, как всегда, выручают спиннинговый ультралайт,

классические вертушки, микроколебалки и правильный заброс вдоль редкого тростничка.

Я с друзьями провел в этих занятиях несколько дней, и в менее «урожайный» день нас выручали бесчисленные плантации белых грибов, и вечерний ужин всегда превращался в настоящий пир римских патрициев.

Отрадно, что в списке туристских центров Финляндии я вдруг обнаружил для себя и Коуволу.



аккуратненько преподнести пугливой форели на обед или ужин, а может, и завтрак. Нахлыстовики машут без устали по несколько часов подряд, и именно им в первую очередь требовались легкие и надежные снасти.



Предельные нагрузки на удилица проверяют задолго до выхода на водоем

Через 30 с лишним лет после новаторства Грина уже никто не удивляется, когда видит на прилавке современное нахлыстовое удище высотой в 270 см, которое потянет на весах 60–70 граммов, а если снять тюльпан с «ивового прутика», то диаметр кончика подобной пушинки будет смотреться точно иголочный.

В погоне за легкостью и хлесткостью многие зарубежные изготовители иногда пересекали границы дозволенного и либо под нагрузкой трофея при вываживании, либо после неумелого заброса волокна углеткани не выдерживали и лопались, что приводило к поломке удища.

Всем казалось, что пресловутый «модуль» достиг своего абсолютного значения в 1992 г., когда на американском рынке появился знаменитый графитовый GLX.

Почти двадцать лет все интеллектуальные поиски и дизайнерские изыски «спиннингостроителей» всего мира крутились вокруг фуджиевской фурнитуры колец, вариаций махагона в катушкодержателе и португальской пробки на рукояти. Некоторые фирмы умудрялись изготавливать спиннинговые кольца из бразильских агатов, которые вставляли в позолоченные рамы Gold Cermet. Но в стане графитовых препрегов царил полнейший застой, а после появления на рынке корейских и китайских поставщиков многие штатовские производители углеткани и вовсе позакрывались.

Хотя из закоулков Пентагона доходили слухи, что снайперы американских черных беретов пользуются винтовками со стопроцентно углетканными стволами особой прочности.

И вот, наконец, в 2009 г. корпорация «3М» из Миннесоты совершила маленькую революцию на рыболовном фронте, когда официально проде-



Необычные соревнования

Ежегодно в окрестностях Петербурга проводится множество состязаний по рыбной ловле, но о кубке «Детская надежда» стоит сказать особо.

Эти соревнования, в которых участвуют воспитанники детских домов нашего города, уже пятый год подряд организует петербургский Клуб любителей рыбной ловли, состоящий

в основном из бизнесменов нашего региона, не равнодушных к экологии и, конечно, к рыбалке.

Клуб был создан в 2004 г. с целью воссоздания традиции меценатства, которое всегда было отличительной чертой русских промышленников со времен приказов общественного призрения, в ведении которых находились сиротские дома, а также

богатые граждане российской империи помогали им с момента их создания в 1775 г.

«Русского союза рыболовов-удильщиков». Его председателем был известный пропагандист спиннингового спорта, наш земляк, барон Петр Гаврилович Черкасов.

За право выйти в финальную часть в течение года бо-



руются порядка двух тысяч юных петербуржцев.

На решающие поединки берут лишь успевающих в учебе и производственной практике, ведь теперь большинство выпускников детских домов вместе со школьным образованием получают и какую-то рабочую специальность.

Нынешней осенью 13 финалистов из шести детских домов «скрестили удочки» на Охотничьем озере, что затерялось в смешанном лесу на Карельском перешейке близ поселка Мичуринское. Озеро, где находится культурное рыбное хозяйство, арендует компания «Твел-Пекс». Тут круглый год за умеренную плату можно попытаться рыбацкую удачу – как-никак, в естественном водоеме длиной более километра обитают взаправдашние радужные форели, карпы, караси, лини, плотва, окуни и, конечно, хитрющая щука. По пе-

в подсачек полуторакилограммовую форель совсем непросто.

Ребята соревновались на поплавочную удочку, насаживая на крючок червя или креветку, и хотя погода стояла совсем не рыбацкая – весь день светило ярчайшее солнце и было не по-сентябрьски тепло, они смогли перехитрить несколько увесистых конопатых плутовок с пурпурной полоской от жаберной крышки до хвоста. Все пойманные ребятами трофеи были не мелкого калибра – потянули на судейских весах от 900 до 1200 г.

Победителей ждали солидные призы, в том числе и современные ноутбуки.

В числе организаторов мероприятия были известные производители надувных лодок – «Мнев и К», «Посейдон», торговая фирма «Есоgroup», автомобильная компания «Лаура». Не остался в стороне и наш журнал.



риметру водоема расположены деревянные мостки, с которых и практикуются в забросах удочки, спиннингисты и даже гордые нахлыстовики.

Для самых нетерпеливых оборудован двадцатиметровый садок, где удача гарантирована на «все сто». Ведь озеро с десятиметровыми глубинами – это не пруд, и поймать, а после завести

В свою очередь, ребята подарили им изделия собственного изготовления, в том числе художественно сваренную из стали витиеватую рыбку – эмблему клуба.

Улов, конечно же, пошел на совместную уху, которую у костра отведали вместе и организаторы, и участники соревнования. ■

монстрировала миру новейшее адгезивное связующее с кремниевым наполнителем 3M Matrix Resin 3831. * Причем такая лихая «смазка» впервые была получена с применением нанотехнологических методик – путем контролируемого манипулирования отдельными атомами и молекулами.

В данном случае подопытным кроликом в нанотехнологической опере оказался кремний, преобразованный тут в сферические частицы диаметром 20 нанометров. Чтобы понять, о каких размерах идет речь, следует учесть, что размеры крошечного микроба равны 1000 нанометров!

Дело в том, что в процессе изготовления любых удочек перед закруткой на металлический дорн углетканые выкройки намазывают клееподобными субстанциями, которые при последующей загрузке заготовки в печь не только соединяют концы выкройки, но и проникают в саму структуру ткани.



Волокна углеткани в кремниевой оболочке

В простейших удочках на эти цели шла обычная эпоксидная смола. В случае же с «Матриком 3831» происходит не просто склейка углетканной выкройки – крошечные частицы кремния заполняют пространства между волокнами графита, тем самым увеличивая прочность и гибкость будущего удища. Они, словно амортизаторы, не дают угльным нитям ломаться при критических изгибах и нагрузках.

По предварительным данным, тот самый пресловутый модуль для удищ, изготовленных с помощью новинки от «3М», достигнет самых невероятных показателей, ведь вес таких игрушек будет на 25% меньше, а прочность на 30% больше, чем аналогов, скрученных с применением эпоксидок. Естественно, изменится и цена такого рыболовного новшества. Но кто пожалеет каких-то 15 – 20 долларов, когда появляется возможность пофлиртовать с рыбами на наноязыке! Тем более что все самые дешевые «нанохлыстики» на родине дяди Сэма продаются не дешевле 400 долларов.

Реальный рыболовный эффект от кремниевых наносфер рынок осознает в недалеком будущем, но вот внимание публики фирмы, использующие новинку, уже привлекли. ■

*Подобный кремнесодержащий адгезив уже создан и для судостроителей, а инженеры с «3М» обещают своим клиентам практически непробиваемые и, конечно, более легкие композитные корпуса. Это уже серьезное преимущество при выходе на глиссирование.



«Evinrude»

против Скотланд-ярда

Городок Кинг-Салмон даже по аляскинским меркам нельзя назвать крупным – 442 постоянных жителя и 343 домовладения – это тебе не лощеный Нью-Йорк и даже не самый крупный город штата Анкоридж. Правда, летом народонаселение вырастает раз в восемь-десять в основном за счет наплыва любителей рыбной ловли. Ведь Кинг-Салмон стоит на речке Накнек, 50-километровой протоке из одноименного озера до Бристольского залива Берингова моря. Поэтому летом тут функционирует порядка 30 гостиниц, с десятков ресторанов и баров. Как и положено для туристического центра, за несколько десятидолларовых бумажек после сытного ужина, можно без паники и суесть снять англоязычную «Маньку-облигацию» или «Соньку – золотую ручку», было бы желание...

Вся накнековская протока еще двести лет была исключительно русскоговорящей, даже это странное название дал речке капитан российского флота Тибенков. О нашем тутошном следе говорят две православные церкви – Иоанна Крестителя и Св. Анны, выстроенные при впадении протоки в Квичакскую бухту Бристольского залива.

Кинг-Салмон был очень скромной деревней до тех пор, пока в годы Второй мировой войны здесь не была построена здоровенная взлетно-посадочная полоса для американских ВВС. В 1943 г. японцы атаковали, а затем и оккупировали несколько островов Алеутской гряды, дотянуться до которой с берегов Накнека было легче легкого.

Река же и озеро знамениты своими запасами нерки – ежегодно из океана сюда поднимается не менее миллиона



взрослых особей этой деликатесной рыбы. За «красной» активно охотятся не только медведи, но и коммерсанты, и это благотворно отражается на благосостоянии местных жителей. Если годовой доход среднестатистического американца равняется 40 160 долларов, аляскинца – 43 900, то самый последний житель Кинг-Салмона ежегодно надежно прячет за пазуху не менее 53 630 долл.

Регулярно проходят мимо Кинг-Салмона, устремляясь вверх, на галечные нерестилища, и другие дальневосточные лососевые: чавыча, кижуч, кета.

Именно за рекордами по вылову королевского лосося, ежегодно в июне-июле на Накнек слетаются туристы со всего мира.

В этом году благодаря очередным ухищрениям японских рыбопромышленников заход «кингов» во многие реки, впадающие в Бристольский залив, оказался ниже привычного, и местное Управление рыбы и дичи повсеместно запретило рекреационный лов на любую животную приманку, включая красную икру, считающуюся наипервейшим козырем в успешном чавычевом преферансе. Лучшего природоохранного решения и желать нельзя, но вот за спортивные достижения можно было и понервничать, ведь количество пойманных на «мясную» насадку хвостов всегда считалась главным фактором успеха.

Почти всегда беспокойное, с температурами окружающего воздуха от двух до семи по Цельсию Берингово море – это тебе не французская Ривьера и что ни июльский день, то насыщает на Кинг-Салмон дождь. Но что поделаешь, назвался груздем – цепляй блесну – и в лодку!

Ширина Накнека не превышает 100 м, а глубина – 6. Чавыча всегда идет самым низким руслом, и чуть засмотрелся – гуляй, Вася: и носик, и тройники приманки покрыты тягучими водорослями. Без комка икры на крючке ловля «королей» осуществляется методом так называемой обратной дорожки, когда ты сплавляешься вниз по течению с распущенными спиннингами на скорости несколько меньше речной, тормозя события с

помощью 15-сильного ямаховского подвесника. Приманка практически одна и та же – пузатый воблер «Storm Wiggly» американского производства. Если же медленно идешь вверх по те-

Во время нашего нынешнего дрифта вниз по течению реки останавливаемся у пятиметровой алюминиевой лодки под сороковым «Evinrude». Поблизости четверо взрослых мужчин что-то

борьбы монстра никак не осилишь, и, чего доброго, «Кинг» сбежит, отломав крючок. Настоящие спортсмены выводят таких забияк всегда в одиночку, прибегая к посторонней помощи лишь для подсачивания рыбины.

Подобные поединки настолько физически утомительны, что более двух крупных кингов за один день выловить может лишь профессиональный боксер или штангист.

В моем улове один особенно неуступчивый «король» оказался длиной 107 см, с окружностью тела 70 см и весом 22,5 кг!

Уже нынешним вечером его распустит на аккуратные полоски безязыкий немец Матиас, а после закоптит чудесным способом. Он – из Восточной Германии и по-английски ни бум- бум. На Аляску приезжает каждое лето на заработки – в Европе нынче много не накопишь.

Ни шпрехает по-англосаксонски и здоровенная повариха Эльза, один кулак которой, наверное, больше моего раскрасневшегося на ветру лица.

Просто ночи мы проводим в гостях у Хейди Вивер, урожденной баварки, а значит, как и положено настоящей немке, над домом день и ночь развешается трехцветный германский стяг, а на видном месте в гостиной висит свадебный портрет родителей мужа, где подтянутый и строгий жених одет в ладно пошитую эсэсовскую форму со свастиками на петлицах и золотым орлом на левой стороне полевого кителя. ■

чению, то используешь крупные вертушки от компании «Yakima baits». В континентальных штатах такие штуки обычно применяют при ловле местной щуки – маскинонга.

В этом году Накнек бороздят лодки исключительно «Evinrude Е-Тес» всех мастей, сил и раскрасок. Ни «Yamaha», ни «Mercury», ни «Honda», ни, тем более, «Suzuki», «Nissan» и «Tohatsu» на реке просто не видно. Это удивительное маркетинговое достижение канадской «BRP» пояснил наш гид Джон Клунк:

– Прошли времена, когда я сам копался и в голове, и в дейдвуде мотора. С нынешнего сезона многие американские фирмы продают движки с вручением льготных договоров на сервисное обслуживание. И теперь, если лично сунуться под колпак, то можно запросто налететь на финансовые неприятности. К тому же, получать запчасти в аляскинской отдаленке – дело нелегкое, может пройти и месяц, пока на 58° с. ш. пришлют ямаховское реле или меркурийский вал.

В Кинг-Салмоне же механик по подвесным моторам – он же и дилер «Evinrude». Мастерская находится прямо против местного Скотланд-ярда, точнее полицейского участка, разместившегося в крохотном одноэтажном домике.

громко кричат и при этом весьма энергично размахивают руками.

– Ну как им объяснить, бестолковым, – сокрушается патлатый парень, которому, скорее всего, чуть за тридцать, наверное гид. – Бананы на судне – самая плохая примета!

Оказывается, сегодняшние клиенты тайком притащили в лодку связку бананов, вот у них и идет казус за казусом: то рыба сорвется с лески, то леска порвется, то блесна уплывет...

Бороться с крупной чавычей даже из лодки весьма непросто. Тут требуется мастерски подсесть рыбину, затем, постоянно работая «мясорубкой», не дать возможности гиганту свободно увильнуть в сторону. Самые сложные мизансцены происходят, когда чавычина уверенно прет на тебя, а затем ныряет под лодку, дабы сделать с другой стороны лодки метровую свечку, а затем с бешеной скоростью рвануть в обратном направлении.

В такие минуты в кокпите всегда происходит некоторый шурм-бурум, поскольку все, как по команде, стараются предоставить работающему спортсмену как можно больше места, чтобы он мог свободно манипулировать спиннингом. Если хвостатый оппонент длиннее «двадцатки», то почти всегда приходится подруливать мотором, иначе за 30–40 минут



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 Marince 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





Катера КС

Мы можем многое!

Телефоны в Костроме: (4942) 31-68-81, 31-84-04

www.boat-ksmz.ru



YANMAR marine

двигатели **дизель-генераторы** **мотопомпы**

9-900л.с. 9-75л.с. 4-600кВт 125-1000 л/мин.

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



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

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

КУПОН ЗАКАЗА ПРИЛОЖЕНИЯ «КиЯ»

	Цена 1 экз.*	Кол-во экз.	Сумма*
«Катера, лодки, моторы – 2007»	160		
«Катера, лодки, моторы – 2009»	180		

* Редакция оставляет за собой право изменять цену с учетом инфляции.

Ориентировочная цена
за экземпляр*:

№ 155 – 35 руб.,
№ 204, 208–211,
213–222 – 140 руб,
№ 223–228 – 145 руб.

* Плюс расходы
по пересылке.

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, 213–227

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

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Вышел в свет третий выпуск приложения

«Катера, лодки, моторы – 2009»

Содержит основные характеристики надувных лодок, кате-
ров, подвесных лодочных моторов, стационарных двигате-
лей, 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

МОТОРСЕРВИС
г. Москва Дмитровское шоссе д.46 корп.2
www.mdiesel.ru
E-Mail: mdiesel@df.ru



Оборудование **WETUS** 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



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

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



NorthSilver PRO 810

Длина габаритная: 920 см
 Ширина: 305 см
 Мощность двиг.: 2*250 л/с
 Вместимость: 8 чел.
 Толщина корпуса: 6 мм
 Запас топлива: 950 л.
 Макс. скорость: 80 км/ч
 Стоимость: от 8 000 000 руб.*



NorthSilver PRO 745 Cabin



Габариты: 745*250 см
 Вес: 1750 кг
 Мощность двиг.: 2*175-250 л/с
 Вместимость: 8 чел.
 Материал корпуса: АМг
 Запас топлива: 300 л.
 Стоимость: 1 350 000 руб.*

NorthSilver PRO 695 Cabin



Габариты: 693*247 см
 Вес: 1350 кг
 Мощность двиг.: 175-250 л/с
 Вместимость: 7 чел.
 Материал корпуса: АМг
 Запас топлива: 300 л.
 Стоимость: 1 250 000 руб.*

NorthSilver PRO 695 HT



Габариты: 693*247 см
 Вес: 1250 кг
 Мощность двиг.: 175-250 л/с
 Вместимость: 7 чел.
 Материал корпуса: АМг
 Запас топлива: 300 л.
 Стоимость: 1 025 000 руб.*

NorthSilver PRO 695 Cabin Tdi



Габариты: 693*247 см
 Вес: 1350 кг
 Мощность двиг.: 120-190 л/с
 Вместимость: 7 чел.
 Материал корпуса: АМг
 Запас топлива: 300 л.
 Стоимость: 4 800 000 руб.*