

КАТЕРА и ЯХТЫ

ОСНОВАН В 1963 Г.

№ 2 (242) март – апрель • 2013 • www.katera.ru

Duckworth 26 Offshore



◆ Выставки
в Дюссельдорфе, Портленде,
Хельсинки и Лодзи
◆ Усовершенствование «мотособаки»

10 000

НОВЫХ ЧИТАТЕЛЕЙ в юбилейном году!

Катер Parker 660 Weekend ◆ Моторные лодки Starcraft Fishmaster 196 и American Angler 202, Scandic Havet 480 AL, «Дончак 4.7» ◆ Надувные лодки Solar 380 и Solar 380 Jet, Altair Sirius 335 и Viking 360 LE ◆ Катамаран New Flight ◆ Яхта Casa 33 DC

ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

50 КАТЕРА и ЯХТЫ



Компания



МНЕВ и К°



Производит лодки Корсар

с модификациями баллонов Стандарт(Standart) и ПРО(PRO)



МОДЕЛЬНЫЙ РЯД ЛОДОК "КОРСАР"

Туз (TUZ)



Дж.Сильвер (J.Silver)

Боцман (Botsman)



Командор (Komandor)

Комбат (Combat)



Адмирал (Admiral)



www.korsarboat.com

www.mnev.ru

ПКФ "Мнев и К" 192148, г. Санкт-Петербург,
тел. : +7(812) 331-88-11, факс: +7(812) 331-88-10; e-mail: opt@mnev.ru, secretar@mnev.ru



ООО "СУМЕКО"
 Официальный дистрибьютор Tohatsu в России
 Информация о дилерах: www.sumeko.ru

Абакан (3902) 223504 Абакан (3902) 285688 Апатиты (81555) 21216 Архангельск (8182) 270364 Астрахань (8512) 210556 Ачинск (39151) 62-333
 Барнаул (3852) 361232 Барнаул (3852) 407957 Березняки 9028026420 Бийск (3854) 313156 Брянск (843) 370708 Буй (4942) 414231
 Великие Луки (81153) 34350 Великий Новгород (8162) 638605 Владивосток (4232) 448844, 271300 Волгоград (8442) 725704 Волгоград (8442) 721561
 Волгоград (8442) 286043 Волжский (8442) 215349 Волжский (8442) 9018215 Вологда (8172) 708777 Воронеж (4732) 977305 Воронеж (4732) 392555
 Глазов (34141) 54272 Екатеринбург (343) 2862950 Екатеринбург (343) 3216625 Екатеринбург (343) 2130898 Екатеринбург (343) 2197787 Ейск 89288491599
 Иваново (4932) 933949 Ижевск (3412) 310168 Йошкар-Ола (8362) 996582 Иркутск (3952) 657773 Иркутск (3952) 550628 Иркутск (3952) 395839 Казань (843) 5188999
 Казань (843) 5567471 Казань (843) 5266111 Казань (843) 5247155 Кайдалакша (81533) 94363 Кемерово (3842) 759200 Кириши (81368) 51440 Кондопога (81451) 74977
 Костомукша (81459) 53695 Кострома (4942) 414231 Котлас (81837) 51413 Краснодар (861) 2741080 Краснодар (861) 2736423 Красноярск (391) 2277728
 Красноярск (391) 299-78-11 Красноярск (391) 2369796 Красноярск (391) 2337700 Кунгур (34271) 21174 Курган (3522) 466453 Ленск (41137) 24306 Липецк (4742) 510375
 Липецк (4742) 230066 Мончегорск (81536) 75970 Москва (495) 973-487-1 Москва (495) 22-33-111 Москва (495) 789-7600 Москва (495) 7726781
 Москва (495)-129-26-79 Москва (495) 727-15-90 Москва (495) 2873002 Мурманск (8152) 259911 Мурманск (8152) 554042 Набережные Челны (8552) 394045
 Набережные Челны (8552) 469618 Надым (3499) 522041 Нижний Новгород (831) 4301483 Нижний Новгород (831) 2593520 Нижний Тагил (3435) 32-89-92
 Нижний Тагил (3435) 247810 Новокузнецк (3843) 742322 Новосибирск (383) 2209727 Новосибирск (383) 2669363 Новосибирск (383) 223-99-78
 Норильск (3919) 433264 Новый Уренгой (3494) 946874 Омск (3812) 282932 Омск (3812) 287177 Пенза (8412) 553357 Пермь (342) 249-41-11 Пермь (342) 200-90-60
 Пермь (342) 294 60 03 Пермь (342) 2943355 Пермь (342) 210-30-47 Петрозаводск (8142) 771107 Петрозаводск (8142) 78-25-24 Петрозаводск (8142) 44-44-44
 Петрозаводск (8142) 281515 Петропавловск-Камчатский (4152) 252408 Петропавловск-Камчатский (4152) 268100 Псков (8112) 221772 Пятигорск (918) 7477070
 Ухта (8216) 778833 Усугорск (82135) 52720 Усинск (912) 9592133 Ростов-на-Дону (863) 2278356 Ростов-на-Дону (863) 2914587 Рыбинск (4855) 25-16-47
 Рыбинск (4855) 222050 Рязань (4912) 957820 Рязань (4912) 289823 Рязань (4912) 991916 Салехард (34922) 33402 Самара (846) 2220784 Самара (846) 372-66-55
 Самара (846) 302-20-16 Санкт-Петербург (812) 4488700 Санкт-Петербург (812) 5973620 Санкт-Петербург (812) 6773894 Санкт-Петербург (812) 6001185
 Санкт-Петербург (812) 224-36-51 Саратов (8452) 274158 Саратов (8452) 432255 Саратов (8452) 22-84-71 Северодвинск (8184) 562594 Сегежа (81431) 43954
 Смоленск (481) 2350626 Сургут (3462) 257202 Сыктывкар (8212) 317861 Тверь (4822) 655006 Тулу (39530) 27773 Тобольск (3456) 245255 Тольятти (8482) 2517020
 Томск (3822) 470202 Тула (4872) 405835 Тюмень (3452) 27 50 80 Тюмень (3452) 323202 Тюмень (3452) 203263 Улан-Удэ (3012) 442886 Ульяновск (8422) 360306
 Ульяновск (8422) 475178 Уфа (347) 2562727 Хабаровск (4212) 723131 Ханты-Мансийск (3467) 338122 Чебоксары (8352) 451484 Челябинск (351) 2807970
 Череповец (8202) 508282 Череповец (8202) 216990 Чита (3022) 360000 Чита (3022) 319484 Шарья (4942) 414231 Энгельс (8453) 568015 Югорск (34675) 23041
 Якутск (4112) 459728 Ярославль (4852) 301550 Ярославль (4852) 94-00-94 Ярославль (4852) 731750



основан в 1963 г.

КАТЕРА и ЯХТЫ

культурно-просветительный научно-популярный журнал

Главный редактор

Андрей Великанов, schpick@gmail.com

Ответственный секретарь

Алексей Даняев, danev@katera.ru

Парусный отдел

Андрей Петров, petrov11970@gmail.com

Дизайн, верстка

Эдуард Бубович, bubovich@mail.ru

Пре-пресс

Александр Фрумкин

Корректор

Ольга Теслова, olgateslova@yandex.ru

Директор

Андрей Максимов

Директор по рекламе

Игорь Колодников, +7 (812) 312-5360; ads@katera.ru

Отдел продаж

Николай Мазовка, +7 (812) 645-3563; sales@katera.ru

Бухгалтерия

+7 (812) 645-3574; finans@katera.ru

Веб-редактор

Александр Пестерев, web@katera.ru

Представитель в Москве

Андрей Чернавин, +7 (495) 989-4450;

tchernavin@gmail.com

12+

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

Телефон: +7 (812) 312-5360, 314-3942, 314-3842,

Факс: +7 (812) 312-4078

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

www.katera.ru, mail@katera.ru

Розничная цена свободная. Тираж 21 900 экз.

Подписано в печать 14.02.2013. Отпечатано в Финляндии.

© АНО «Редакция КПНП журнала «Катера и Яхты», 2013

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 может не совпадать с мнением редакции. Присланные

материалы не рецензируются

и не возвращаются. Материалы, опубликованные в «Кия»,
являются собственностью журнала.

Их полное или частичное воспроизведение допускается

только с письменного разрешения редакции.

Все права защищены.

За содержание коммерческой информации
ответственность несет рекламодатель.

Не повторяйте такое никогда – советует главный редактор

Если верить основным философским понятиям, то время – это необратимое течение, внутри которого происходят все существующие в бытии процессы. О необратимости и скоротечности времени говорили еще древние греки, а Омар Хайям справедливо улыбался: «... береги драгоценное это мгновенье, жизнь ни много, ни мало – мгновенье одно!»

Вы держите в руках юбилейный номер журнала, на обложке которого светится цифра 50. Именно столько лет нам исполнится в апреле.

Немногие специализированные издания могут похвастаться таким двузначным сочетанием, ведь как определили те же философы, время течет лишь в одном направлении, а происходящие там процессы порою выводят из равновесия существующие системы, когда невозможно предсказать дальнейшие действия.

И, тем не менее, журналу удалась мастерская лавировка в советское время, мы настороженно меняли галсы в 90-е годы и уже уверенно шли в очередную кругосветку в новом тысячелетии.

Наверное потому, что журнал «Катера и Яхты», наряду с государственной границей и рублем – это одна из немногих тем, объединяющих сегодня огромное сообщество россиян от Калининграда до Владивостока. И золотой юбилей – наш общий, веселый и радостный праздник!

TERHI
АБС-пластиковые лодки



Power by
MERCURY

TERHI - европейский лидер в сегменте лодок до 5 метров



www.mercury-marine.eu



Terhi - лёгкие, прочные и надёжные финские лодки, стоимостью от 44 000р. Более 200 000 владельцев по всему миру - присоединяйтесь!

TERHI
Рожденные морем



www.lodki.ru

Аквадрайв – дистрибьютор Terhi и Mercury в России, приглашает к сотрудничеству продавцов водной техники, аксессуаров и расходников к ней. Аквадрайв: info@aquadrive.ru, (495) 961-3452



- 8 Сообщения
- 18 Юбилей журнала

МЕРНАЯ МИЛЯ

- 26 Parker 660 Weekend – викинг из Польши, *Павел Кузьминов*
- 32 Fishmaster vs. Phantom: игра нюансов, *Алексей Даняев*
- 37 Solar – сибирское ноу-хау
- 40 Scandic Havet 480 AL – встретили по одежке, а проводили по уму, *Андрей Чернавин*
- 44 Катамаран New Flight: первые впечатления, *А.П.*
- 48 «Дончаки» – быстрые лошадки, *А.Д.*
- 52 Altair Sirius 335 – первый экзамен сдан, *Андрей Спиринов, Николай Пусен*
- 54 Мореходный бюджетник Viking 360 LE
- 57 Августовские дни в Августове. Часть II, *Андрей Петров*

ТЕХНИКА

- 60 Революция по аляскинскому сценарию, *Грегори Мосу*
- 64 Норвежский вариант, *Фарит Валиуллов*
- 67 Suvi – 2013 : кому война, кому мать родна! *Андрей Великанов*
- 70 Несколько слов о безопасности и управлении надувной лодкой, *Александр Кулагин*

Выставки

- 72 Большая и еще больше, *Анна Героева*
- 76 Vene 2013 – Скандинавия на распутье... *Андрей Великанов, Алексей Даняев, Андрей Петров*
- 80 Боутинг Германии – «островок безопасности в бушующем море», *А.В.*
- 82 Дюссельдорфская выставка, *Дэв Пайк*
- 83 Новый итальянский подвесной мотор
- 84 В мире подвесных дизелей
- 85 Курс на Лодзь! *Игорь Колодников*
- 88 Алюминиевая столица Америки. Portland Boat Show 2013, *Глеб Таттыгов*
- 90 ENIGMA – два года на российском рынке, *Андрей Чернавин*
- 94 Петербургский судостроитель открывает центр водной и мототехники, *Александра Макеева*
- 98 Катер Cobra 1650 TC в двух исполнениях: пластик и алюминий



ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В МИР MERCURY! МИР УДОВОЛЬСТВИЯ, СВОБОДЫ И ЯРКИХ ВПЕЧАТЛЕНИЙ!

Подвесные лодочные двигатели Mercury – это символ уверенности и надежности на воде!

- 5-ти летняя расширенная гарантия на весь модельный ряд
 - Передовая технология моторов Verado
 - Сила, красота и инновационность в компактном исполнении
 - Оптимальная эффективность, максимальная экологичность
 - Огромный выбор с непревзойдённым качеством
 - Профессиональная дилерская сеть по всему миру
- В мире Mercury Вы получите максимум удовольствия от пребывания на воде!

Двигатели Mercury легко приобрести, ими легко управлять. Обращайтесь только к официальным дилерам Mercury.



MERCURY®



г. Архангельск: Компания «Барс» [8182] 642626; **г. Великий Новгород:** «Компания НБ Сервис» [8162] 676931;
г. Вологда: Магазин «Турист» [8172] 757881; Мотосалон «Авангард» [8172] 522325; **г. Выборг:** ИП «Лапин С.Н.» [921] 7451793; **с. Завидово:** «7 Ветров Завидово» [926] 2036891; **г. Калининград:** Компания «Подеста» [4012] 361444; Салон Моторной Техники «Юпитер» [4012] 510777; **г. Кандалякша:** Магазин «Рокан» [81533] 94363;
г. Кириши: Магазин «Франкарди» [981] 7730033; **г. Кировск (Мурм. обл.):** Магазин «Морской Ёж» [911] 3239824;
г. Мончегорск: ООО «Бриз» [921] 2713377; **г. Мурманск:** Мотоцентр «Торрес Мото» [921] 0487211; Компания «Норд-Трейд» [8152] 254488; Компания «МКТИ-Эктив» [8152] 239787; Центр Экиперовки «Охота» [8152] 443854;
г. Медвежьегорск: Компания «Онего-Моторс» [81434] 52013; **г. Петрозаводск:** ТЦ «Торрес Мото» [8142] 332201; ТД «ЦСК» [8142] 798798; **г. Псков:** Компания «М-Моторс» [8112] 290206; **г. Санкт – Петербург:** ООО «Магазин Меркурий» [812] 3260520; Магазин «Мнёв и К» [821] 3369257; Магазин «Фрегат» [812] 3442176, [812] 6403063; Компания «Сова-Марин» [812] 5973620; Компания «Катер и К» [812] 9702570; Компания «Лодки Питер» [812] 6001184, [812] 3730410, [812] 7864359, [812] 3133516, [812] 6477083; Водно-Моторный Центр «БЧ-5» [812] 4492105; «Мотосалон Кудрово» [812] 3260560; Магазин «Франкарди» [812] 3332034; ООО «ЛКМ» [921] 7700166; ТК «Сильвер» [812] 5138438; Мотоцентр «Торрес Мото» [812] 6452545; **г. Сортавала:** Магазин «Окунь» [921] 5253101; г. Старая Русса: Магазин «Рыболов» [81652] 31664; [81652] 52744; **г. Тверь:** Магазин «Катера» [4822] 577065; ТД «Акваторс» [4822] 655006; **г. Тихвин:** ООО «Единение» [921] 7565459; **г. Череповец:** Магазин «Меркурий» [8202] 205575; [8202] 627779.

ПРАКТИКА

- 100 Сказ про то, как «Ника» в Архангельск ходила, *Вадим Манухин*
- 104 Матч-рейс своими руками. Часть II, *Андрей Петров*
- 108 Яхтенный порт Йóханнес, *Мария Парккинен*
- 111 Паруса Урала, *Алексей Солодун, Вячеслав Симонов*
- 114 Первая водная заправка в Волгограде
- 118 О скоростном флоте и правилах Регистра, *Владимир Чулков*
- 121 Нержавеющая сталь «Дельных вещей»

СПОРТ

- 122 XXXIV розыгрыш Кубка Америки: матч состоится в любую погоду, *Иван Бидзиля*
- 125 Red Bull Youth America's Cup: каким бы мы хотели видеть Кубок Америки

МАСТЕРСКАЯ

- 128 **Идея!** Корабль из Ньюама, *Сергей Лебедев*
- 134 **Консультирует специалист:** Из чего построить мечту? *Александр Богдашевский*
- 138 Класс i550: сделай сам! *Наталья Сурина*

ПУТЕШЕСТВИЯ

- 142 По курсу – Шпицберген, *Константин Гольшев*
- 144 Дом викинга – ладья, жизнь викинга – поход, *Оксана Юркова*

АКТИВНЫЙ ОТДЫХ

- 148 Что такое флайборд, *Илья Сергиевский*
- 150 Курс безопасного вождения снегоходов для детей, *Андрей Чернавин*

КРУГОЗОР

- 152 «Барка Клеопатры», *Вячеслав Прытков*
- 155 **Лодки народов мира:** «Хокулеа» идет в кругосветку, *Юрий Кирпичев*
- 158 Звезда Кыз-Аула, *Сергей Аксентьев*
- 162 Проблемы окружающей среды в России: оценка и прогноз, *Вероника Тарбаева*

РЫБАЛКА

- 164 Закон о рыболовстве: 100 лет истории, *Илья Сидорчук*
- 166 «Собака» – друг человека? *Сергей Соколов*
- 170 **Перекусим:** Рецепт №6, *Елена Отрадина*





АЛЮМИНИЕВЫЕ КАТЕРА И МОТОРНЫЕ ЛОДКИ



КАЧЕСТВО. НАДЕЖНОСТЬ. БЕЗОПАСНОСТЬ.

Телефоны: +7 (925) 105.0.105
+7 (925) 105.5.105
+7 (985) 105.5.105

Интернет: rusboat@mail.ru
rusboat@gmail.ru
www.rusboat.ru

Полвека Дмитрия Сандлера

От души поздравляем с юбилеем одного из главных дирижеров отечественного рынка надувных лодок. Ведь в каталогах его компании «Петросет» их более 70 моделей.

Фирма была создана в 1994 году выпускником математической школы Ленинграда №330 Дмитрием Сандлером. Правда, вначале «Петросет» занимался импортом горного сырья и располагался в здании ВАМИ (Всесоюзный алюминиево-магниевый институт), ибо Дмитрий там работал по окончании Горного института. Но уже годом позже состоялся брак с Yamaha Motor, а еще через год был открыт первый в РФ авторизованный торговый и сервисный центр. С этого момента Дмитрий активно «заболел» водой, и многие его лодочные проекты стали лидерами нашего рынка. Yamaran, Silverado, Nordik, Weekend, Dingo – все это и есть Сандлер. В 2007 он открыл в Петербурге Yamaha-Центр нового поколения, который оказался крупнейшим в Европе.

Вместе с бизнесом Дима активно занимался гонками вплоть до завоевания в 2003 году звания чемпиона мира UIM в классе 4 Endurance Pneumatics.

Порою кажется, что его энергия неисчерпаема, и новые проекты от «Сандлер и К» всегда поражают креативным изыществом. В конце прошлого года мы увидели надувную доску Surface и снегоходную экипировку Polar Legion.

У вечернего костра, после хорошей штормовой трепки, первый тост всегда за капитана.



Мы поднимаем бокал за Диму Сандлера и его яркие горизонты. Так держать!

Главная спортивная выставка Ростова

18–21 апреля 2013 года в Ростове-на-Дону пройдет выставка «Спорт. Отдых. Экстрим». Проект является уникальным для региона и представляет собой экспозицию качественных образцов спортивной продукции: оборудования и снаряжения; одежды и обуви; водных, вело-, авто-, мото-, авиа- транспортных средств, пищевых добавок и многого другого.

«Спорт. Отдых. Экстрим» проходит совместно с еще одним проектом КВЦ «ВертолЭкспо» – выставкой «Охота. Рыболовство». В 2011 году мероприятия посетило более 8500 человек. Традиционно выставка сопровождается крупными спортивными соревнованиями. В 2011 году на ней прошли: Чемпионат Европы по пауэрлифтингу, Турнир по баскетболу среди школьников на Кубок БК «Атаман», Чемпионат Ростова-на-Дону по акробатическому рок-н-роллу, Открытый городской турнир по роуп-скиппингу и спортивной хореографии.

Организатор проекта – единственный в Ростове-на-Дону специализированный конгрессно-выставочный центр «ВертолЭкспо», член Всемирной ассоциации выставочной индустрии (UFI) и РСВЯ. Компания является ведущей выставочной площадкой и лидирующим выставочным оператором в регионе. Выставочные павильоны и открытая экспозиционная территория общей площадью более 25 000 м² отвечают всем мировым стандартам выставочной индустрии.

Подробная информация на сайте: www.vertolexpo.ru



Отдать колеса!



Амфибии мы видели всякие – военные, легковые, грузовые, автобусные, даже велосипедные... Не были охвачены «амфибийностью» разве что мотоциклы. Или быстро ставшие популярными квадроциклы. Среди них уже были изначально плавающие модели, но вот компания Gibbs пошла дальше и в 2006 году впервые скрестила квадроцикл с аквабайком. Быстроходный гибрид был назван Quadski. Он оборудован мотоциклетным двигателем BMW и способен разогнаться до 72 км/ч на воде и суше, а процесс превращения машины из сухопутной в водяную и наоборот занимает всего 4 сек. Правда, его стоимость в разы выше, чем у каждой из машин по отдельности – 40 000 долл.

DRiVE BOATS



MERCURY



Москва, Крокус Экспо 12-17 марта 2013

Drive boat на выставке Moscow Boat Show: пав. 3, зал 13, с. 920

Посетите наш стенд!

*Когда великолепный дизайн и отличное качество неразделимы.
Когда вы хотите быть заметным не только на берегу.
Когда Вам хочется больше, чем просто плавсредство.*

DRiVE BOATS - ДЛЯ ТЕХ, КТО ЦЕНИТ ДРАЙВ.

Drive Hardtop



Drive Daycruiser



Drive Convertible



Drive Open 56



Drive Open 50



Официальный дистрибьютор Drive boat и Mercury в России – компания Аквадрайв. Приглашаем к сотрудничеству дилеров: info@lodki.ru, (495) 961-34-52



MERCURY

www.mercury-marine.eu

www.lodki.ru

Награда «Катер года – 2013»

QS Activ 705



Marex 320 ACC



Minor Offshore 36



XO 240 RS



Bavaria Virtess 420



Delta 54 IPS



В январе 2013 года в Лондоне были оглашены победители конкурса на звание «Лодки года – 2013» по версии медиа-холдинга IPC Media, в чьем ведении находится ряд популярных во всем мире яхтенно-лодочных журналов и Интернет-ресурсов. Список претендентов насчитывал 60 судов, разделенных на 9 категорий. Экспертизу проводили специалисты известных изданий Motor Boat & Yachting и Motor Boats Monthly. Как отметил исполнительный директор IPC Marine Media Саймон Оуэн (Simon Owen), «для компании-производителя попасть в жестко отбираемый список претендентов – это уже само по себе признание высокого уровня выпускаемой ей продукции; победители же демонстрируют действительно высшие достижения в дизайне, инновациях и производстве». Тем не менее, в каждой номинации возможен только один победитель плюс какая-либо модель, заслуживающая внимания. Интересно, что некоторых из победителей мы уже высоко характеризовали в репортажах с выставок и водно-моторных событий. Вот они все:

Лучшая лодка для начинающего: Quicksilver Activ 705 (производитель Brunswick Marine); добрая рекомендация –

Bayliner 642 того же производителя. Среди быстроходных суперлодок – XO 240 RS от XO Boats Oy (Финляндия). Лучший «внедорожник» (wheelhouse) – Minor Offshore 36 (Sarins Båtar, Финляндия), рекомендация: Duchy 27 (Duchy Motor Launches, Великобритания). Лучший крейсер-траулер – Marex 320 ACC (Норвегия); моторная яхта до 45 футов – Princess V39 (Великобритания), особо рекомендован Gradezza 39CA (Finn-Marín, Финляндия). Лучшая моторная яхта длиннее 45 футов – Delta 54 IPS (Delta Powerboats, Швеция), рекомендована Azimut 55S (Италия). Лучшая моторная яхта до 55 футов с верхним мостиком – Bavaria Virtess 420 (Bavaria Yachtbau, Германия), отличные рекомендации Sealine F48 (Великобритания); свыше 55 футов – Monte Carlo Yachts 65 (Италия). Лучшая заказная моторная яхта – Sunseeker 28 Metre Yacht (Великобритания).

Стоит отметить, что Marex 320 ACC и Bavaria Virtess 420 вошли в число победителей и в аналогичном конкурсе «Лучшая лодка Европы», проведенном в рамках выставки Boot Duesseldorf – в группах до 35 и 45 футов. В маломерной категории до 25 футов там также победила продукция Brunswick Marine, но уже под шведской маркой Ryds 528 Dual.



Beneteau приглашает на тест-драйв

Петербургская компания «Норд Сэйл», являющаяся дистрибьютором в России нескольких европейских брендов катеров и яхт, стала также представителем парусных яхт Beneteau в Северо-Западном регионе. В планах компании развитие и популяризация парусного спорта, участие в выставках и представление известного мирового бренда в северной столице. Верфь Beneteau имеет большой модельный ряд парусных яхт, которые теперь доступны для заказа в Санкт-Петербурге. Тест-драйв новинок верфи пройдет с 13 по 17 апреля в одном из красивейших мест Европы – Пальма-де-Майорка. Для тестов будут доступны 3 модели лодок: Sense 46, Sense 55, Oceanis 55. Желающие посетить тест-драйв и лично обкатать новинки Beneteau, могут записаться в офисе компании «Норд Сэйл» по адресу: Санкт-Петербург, Южная дорога, д. 4, корп. 1, яхт-клуб «Крестовский», или по телефону +7 (812) 952 7950.

Новости от Первой Яхтенной Компании

Первая Яхтенная Компания стала официальным представителем верфи **GALEON**. Таким образом, Первая Яхтенная Компания сосредоточилась на сотрудничестве с тремя именитыми верфями. Это **GALEON**, которая уже более 30 лет производит моторные яхты класса luxury превосходного качества длиной до 80 футов. Продукция верфи **GALEON** серьезно потеснила вчерашних лидеров, ее яхты сочетают в себе передовые технологии производства и поистине уникальный дизайн.



Это верфь **SUNREEF**, со стапелей которой сходят моторные и парусные катамараны lux класса (от 58 футов), известные своей непревзойденной роскошью пространства.

И, наконец, это верфь **DELPHIA** – производитель надежных парусных и моторных яхт с крепкими корпусами скандинавского

качества. На сайте Первой Яхтенной Компании представлены самые последние модели парусных и моторных яхт, а также катамаранов производства **GALEON, SUNREEF** и **DELPHIA**.

Выставка «Рыбалка, охота и активный отдых на Волге 2013»

10-я выставка «Рыбалка, охота и активный отдых на Волге» пройдет в Самаре с 28 по 31 марта. Это крупнейший в Поволжье проект рыболовно-охотничьей тематики, ежегодно его посещают около 9000 человек. Компании из 14 регионов России и Украины представляют продукцию для активного отдыха: рыболовные снасти, оружие, ножи, снаряжение, катера, лодки, внедорожники.

Посетители на выставке узнают о новинках и получают массу удовольствия от общения в кругу единомышленников.

В программе – мастер-классы по работе с рыболовными снастями, презентация охотничьего оружия от представителей производителей, конкурсы, розыгрыши призов и многое другое!

Подробнее на сайте: www.fishexpo-volga.ru



ПЕРВАЯ ЯХТЕННАЯ КОМПАНИЯ

GALEON

Sunreef Yachts
LUXURY YACHT BUILDING

DELPHIA

www.1yachting.ru

1 YACHTING . RU

Москва: +7 499 7033817
С-Петербург: +7 812 309 3 888

10 000 новых читателей журнала «Катера и Яхты» в юбилейном году!



В этом году исполняется 50 лет с момента начала издания журнала «Катера и Яхты». Сейчас вы читаете наш юбилейный

номер! В связи с юбилеем Редакция «КиЯ» дарит бесплатную годовую подписку на электронную версию журнала (6 номеров в год плюс ежегодное Приложение «Катера, Лодки, Моторы») всем активным посетителям нашего сайта. Это примерно 10 000 участников форума «Кают-Компания». Таким образом, аудитория «КиЯ» в 2013 году вырастет минимум на 10 000 человек (в дополнение к тиражу печатной версии журнала).

Минимум, так как до 31 марта 2013 года все желающие (и пока не зарегистрированные на нашем форуме) могут получить подписку на электронную версию журнала «Катера и Яхты» совершенно бесплатно. Для этого надо просто пройти несложную процедуру регистрации – и электронная подписка у вас в кармане!

Подробная информация – на сайте www.katera.ru

Volvo Penta получила престижную премию IBEX за лучший инновационный продукт

Национальная ассоциация морских производителей (NMMA) совместно с жюри, составленным из журналистов общества Boating Writers International, в категории двигателей присудили премию за лучшую инновацию новому бензиновому мотору Volvo Penta V8-380. Премия была вручена представителям Volvo Penta 2 октября на выставке IBEX, в Кентукки, Луисвилль.

«У меня была возможность протестировать V8-380 непосредственно перед открытием выставки. Я откровенно впечатлен характеристиками разгона и весьма низким расходом топлива, несмотря на высокую мощность. Этот мотор с колонкой нового поколения, безусловно устанавливает новые стандарты для судовых бензиновых двигателей», – говорит Алан Джонс (Alan Jones), член совета BWI и исполнительный редактор журнала Boating World.

«Эта награда еще одно подтверждение того, что Volvo Penta является многолетним лидером в морской индустрии, – говорит Рон Хьюберс (Ron Hubers), президент Volvo Penta of Americas. – Это большая честь, получить такую награду. Это признание той трудной работы, которую проделали наши инженеры совместно с партнерами по катеростроению, и которая позволила получить такую мощную и компактную установку».

Премия по инновации присваивается тем товарам, которые отвечают следующим критериям: новизна технических реше-



ний по отношению к идентичным, находящимся в производстве; выгода от применения для морской индустрии или для потребителя; практичность; минимальные затраты при эксплуатации; возможность приобретения товара в течение 60 дней после получения премии.

Напомним, что Volvo Penta запустила этим летом в серийное производство новый V-образный 8-цилиндровый мотор, объемом 6 л и мощностью 380 л.с. Мотор имеет блок из алюминиевого сплава, и потому на 130 кг легче моторов предыдущего поколения. Благодаря современному механизму газораспределения (VVT) удалось уменьшить потребление топлива на 12% и существенно увеличить крутящий момент на малых оборотах. Это обеспечивает более высокие динамические характеристики катера или применить его на катере с большим водоизмещением без увеличения мощности. Кроме того, двигатель по умолчанию поставляется с двухконтурной системой охлаждения.

Компания Volvo Penta потратила более 10 000 часов на различные испытания данного мотора.

Новое поколение моторов V8-380 продолжает 100-летнюю историю инноваций Volvo Penta, таких как колонка Aquamatic, сдвоенные винты DuoProp, Volvo Penta IPS, управление джойстиком. Этот высокоэффективный мотор обеспечивает не только хорошую динамику, но и значительную экономию для потребителя.

МОЩНОСТЬ, ПРОСТОР И СТИЛЬ.

Buster®

BY FISKARS



на правах рекламы



BUSTER SUPER MAGNUM
2 009 000 P.

NEW 2013



BUSTER XXL CABIN 2012 г. 1 739 000 P.

АКЦИЯ



BUSTER MAGNUM PRO 2011 г. 1 749 000 P.

АКЦИЯ



BUSTER MAGNUM 2013 г. 1 699 000 P.



BUSTER X 2012 г. 879 600 P.



BUSTER M 2012 г. 519 600 P.



BUSTER MINI 2013 г. 149 000 P.

NEW



*Номинирован на премию "Катер года в Европе".

Указанные цены являются минимальными рекомендованными розничными ценами и могут быть увеличены на стоимость доставки из Санкт-Петербурга до Вашего региона и стоимость дополнительных опций.

BRANDT

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР BUSTER В РОССИИ

Тел.: +7 (812) 449-14-30, факс: +7 (812) 449-14-34

www.brandtmarine.ru

Zongshen намерен объединить города и страны



С 19 по 20 января 2013 года в бизнес-центре московской гостиницы Best Western Vega прошла IV ежегодная практическая конференция для дилеров компаний «Технопарк» (Москва) и «МТР Северо-Запад» (Санкт-Петербург).

На конференции были представлены новинки китайских моторов Zongshen, MTR Marine, мотобуксировщиков «Барс», а также некоторые модели мопедов, скутеров, генераторов и мотопомп, которые компания планирует импортировать в этом году.

Особое внимание на мероприятии было уделено продукции компании Chongqing Zongshen – Selva Marine – это совместное предприятие компании Zongshen Industrial Group, хорошо известного во всем мире производителя мотоциклов

и двигателей общего назначения, и Selva Marine SPA – единственной в Европе компании, полностью самостоятельно производящей подвесные лодочные моторы.

Опираясь на опыт производства Selva и производственные мощности Zongshen, предприятие сосредоточилось на создании подвесных лодочных моторов и выдвигении их на рынок по доступной цене. Для того чтобы добиться высокого качества и точности производимой продукции, был создан Zongshen City, на территории которого находятся более 28 профессиональных конструкторских бюро, 30 лабораторий, а также технологический центр предприятия.

Представитель компании в заключение презентации сказала: «Мы считаем, что сотрудничество между Chongqing Zongshen – Selva Marine и Россией будут более процветающими и успешными. Моторы под маркой Zongshen будут выбирать все больше и больше россиян, и они завоюют их доверие».



«Живая» краска против обрастаний

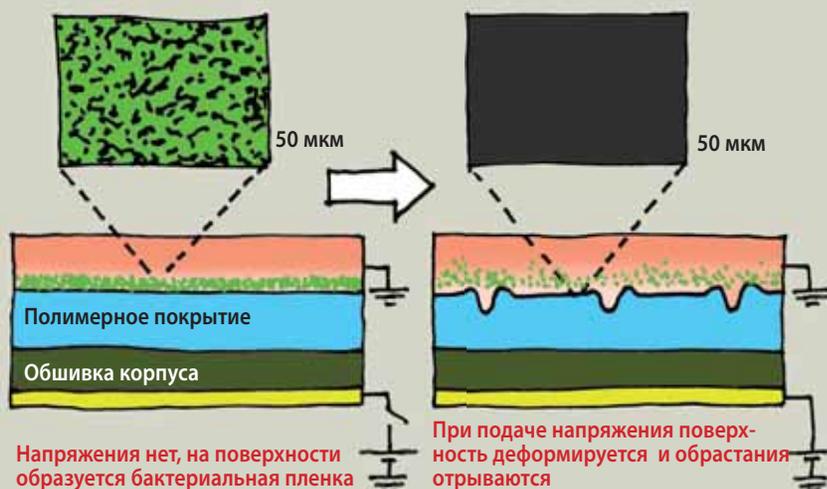
С обрастанием днищ судов – явлением вредным, сильно ухудшающим гидродинамические характеристики корпуса – борются разными способами. Самый действенный и радикальный из них – покрытия, токсичные для микроорганизмов, но в свете новых экологических стандартов набирают силу пассивные

способы защиты, наподобие скользких тефлонов и силиконов, на которых плохо удерживается первопричина поселения подводной флоры и фауны – бактериальная пленка, а также профилактика путем применения активных ультразвуковых излучателей.

Инженеры Дьюкского универ-

ситета (Северная Каролина, США) разработали новый тип необрастающего покрытия, которое само способно очищать себя от бактериального налета. Разработка сделана на основе эффекта, обнаруженного ученым из того же университета Шуанхэ Чжао – это способность некоторых полимеров нелинейно деформироваться под действием механических и электрических импульсных воздействий. Покрытие из такого полимера «подергивается» подобно коже коровы, сгоняющей с себя мух. Энергии микроимпульсов оказалось достаточно, чтобы сбивать бактериальный налет с поверхностей, постоянно контактирующих с водой – от аппаратов водоподготовки до судовых корпусов.

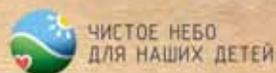
С новым полимером можно работать как с обычной краской.



ПОСМОТРИ НА МИР ГЛАЗАМИ HONDA

НАСЛАЖДАЙТЕСЬ ВЫСОКОЙ СКОРОСТЬЮ, ВЕТРОМ, ИСКРЯЩИМИСЯ НА СОЛНЦЕ БРЫЗГАМИ ВОДЫ, ОЩУТИТЕ ДРАЙВ С НАШИМИ ЛОДОЧНЫМИ МОТОРАМИ БОЛЬШОЙ МОЩНОСТИ.

HONDA
The Power of Dreams



ЧИСТОЕ НЕБО
ДЛЯ НАШИХ ДЕТЕЙ

WWW.HONDA.CO.RU

БЕСПРЕЦЕДЕНТНО ЛЕГКИЙ ВЕС, ЭКОЛОГИЧНОСТЬ И ЭКОНОМИЧНОСТЬ (СИСТЕМЫ PGM FI, BLAST, ECO-MO), ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ДИЗАЙН – ВОТ РЕШАЮЩИЕ ФАКТОРЫ ПРИ ВЫБОРЕ ПОДВЕСНОГО ЛОДОЧНОГО МОТОРА HONDA БОЛЬШОЙ МОЩНОСТИ.

HONDA
MARINE

НА ПРОТЯЖЕНИИ ВСЕЙ СВОЕЙ ИСТОРИИ HONDA СТРЕМИТСЯ ПРЕВРОТИТЬ МЕЧТЫ В ЖИЗНЬ. НАША МИССИЯ – РАСШИРЕНИЕ ГРАНИЦ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ. В ЛИНЕЙКЕ БОЛЬШИХ ЛОДОЧНЫХ МОТОРОВ HONDA ВЫ БЕЗ ТРУДА ОТЫЩЕТЕ АНАЛОГИ БЕНЗИНОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ, КОТОРЫЕ ЗАКРЕПИЛИ ПОПУЛЯРНОСТЬ НА СУДЕ (СИСТЕМЫ УСТАНОВКИ АВТОМОБИЛЕЙ HONDA JAZZ, ACCORD И LEGEND), В НИХ ИСПОЛЬЗОВАНЫ ПРОВЕРЕННЫЕ ВРЕМЕНЕМ ТЕХНОЛОГИИ.

ECOmo **BLAST**
ECONOMY CONTROLLED MOTOR BOOSTED LOW SPEED TORQUE

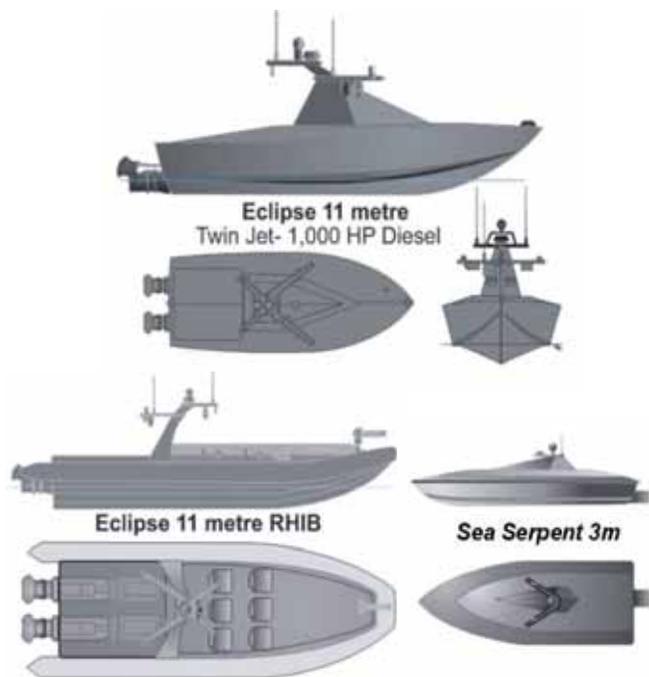
Новое поколение USV

На выставке в Абу-Даби было представлено новое поколение катеров-беспилотников (Unmanned Surface Vessels).

Компания Al Seer Marine представила три корпуса проекта 5G International. Катера могут управляться дистанционным управлением или же посредством спутниковой связи.

На 11 метровых моделях установлены двигатели Fiat N67500 и водометы Rolls-Royce, что позволяет достигать скорости в 60 узлов. Автономность плавания новинок – до 10 часов, а первое сервисное обслуживание им потребуется через 20 000 часов.

Более подробно о проекте 5 G International и конструкторе Роберте Мерфи (Robert Murphy) мы расскажем в ближайших номерах «Кия».



Одежда от Polar Legion

Компания «Петросет» выпустила несколько моделей снегоходной одежды Polar Legion.

Она пришлась по душе не только «мотористам», но и любителям зимней рыбалки.



22 декабря 2012 года, на 63 году жизни,
перестало биться сердце

Ивана Ивановича Черникова

– давнего друга редакции
и постоянного автора журнала.

Нам будет очень не хватать его задора,
принципиальности и энциклопедических
знаний об истории
и традициях российского флота



В самом конце прошлого года, 31 декабря,
скоропостижно ушел из жизни

Олег Ларионов

– один из виднейших яхтенных конструкторов страны. Ему было всего 53. Он обладал энциклопедическими знаниями в области яхтостроения, всегда был в курсе последних технических достижений в парусном спорте. Дизайнерские и инженерные решения его проектов всегда отличались элегантностью и смелостью. Ему были присущи удивительная работоспособность, преданность и любовь к делу, которому он посвятил всю жизнь.

Выпускник Ленинградского Кораблестроительного института 1982 года, он начинал деятельность в стенах студенческого КБ «Океан», а с 1988 он активно сотрудничал с кооперативом «Мобиле», образовав в дальнейшем одноименное КБ. При его непосредственном участии разрабатывались многие проекты серии «СТ», а успех легендарного СТ-25 «Поларис», производившегося Таллинской экспериментальной судовой верфью – его заслуга. Среди других его общеизвестных проектов – максияхта «Фазиси» для кругосветной гонки Whitbread Round the World Race и М47 «Пифагор» – уникальная яхта из углепластика.

Память об Олеге Ларионове останется в истории российского яхтостроения.

PALMARINA

Бодрум



Natural



Global

ПАЛМАРИНА ЖЕМЧУЖИНА БОДРУМА

www.palmarina.com.tr

Ялыкавак - Бодрум - Турция Т +90 252 311 06 00

ГРУППА КОМПАНИЙ ПАЛМАЛИ

billionaire
BODRUM



CIPRIANI



Оборачиваясь назад

Любая юбилейная дата хороша тем, что, хочешь того или нет, а приходится сделать действительно важные вещи – приостановить бег, обернуться назад, оценить пройденный путь, вспомнить ушедших.

Первый номер журнала «Катера и Яхты» (тогда он назывался сборник) был подписан в печать 4 апреля 1963 года. Сборник из 50 статей был сделан сотрудниками Государственного союзного издательства Судостроительной промышленности, а инициатором издания стало НТО Судостроительной промышленности. Составителем новинки был назначен В. И. Лапин, редактором – Ю. С. Казаров. Тираж – 10 000, цена – 1 рубль.

До меня у журнала было всего пять главных редакторов – В. И. Лапин, В. В. Ермолин, В. И. Васильев, К. С. Константинов. Но «Катера и Яхты» нельзя было представить без Д. А. Курбатова и Ю. С. Казарова, служивших локомотивом творческих идей и начинаний.

Пятьдесят лет назад о насыщенности потребительского рынка СССР не могло быть и речи, поэтому наш сборник в основном предназначался для любителей мастерить своими руками, водных туристов и спортсменов. Естественно, живя за «железным занавесом»,

большая часть журнальных статей рассказывала об отечественных производствах и событиях, отражавших реальности советского образа жизни и мышления. Например, в 11-м номере сборника давалась летопись развития парусного и водно-моторного движения за 50 лет советской власти. Во вступительной статье член редколлегии сборника, адмирал Ю. А. Пантелеев писал: «Старые петербургские яхт-клубы принадлежали людям в основном далеким от того, чтобы сочувствовать Советской власти и тем более сотрудничать с ней. Многие из них уже к тому времени успели удрать за границу. Оставшиеся же всеми силами стремились помешать развитию советского парусного спорта».

Из редакционной статьи «Пятилетка малого судостроения» (№35, 1972 год) можно узнать, что лодки и катера из стеклопластика составляют лишь 5% малого флота СССР, находящегося в эксплуатации. Также авторы обещают, что производство пластмассовых лодок заметно возрастет (с 6600 штук в 1971 до 30 000 в 1975). Интересно, что в 1972 году в розничную сеть страны поступило 104 000 алюминиевых судов. Десятками тысяч выпускались и отечественные подвесные моторы.

Не отставали и производители надувных лодок – Уфимский, Лисичанский и Ярославский заводы резинотехнических изделий выдали стране в 1975 году 500 000 «резинок»!

Такие цифры совсем не удивительны, ведь рекреационные вопросы в СССР в «золотые семидесятые» рассматривались на уровне Совета Министров (постановление 1969 года «Об увеличении выпуска катеров, лодок и моторов для продажи населению»).

Множились яхт-клубы, активно развивались парусные и водно-моторные спортивные дисциплины, и нынче уже совсем по-иному начинаешь оценивать слова из передовицы к №35: «Главная задача пятилетки, – говорится в директивах 24 съезда партии, – состоит в том, чтобы обеспечить значительный подъем уровня жизни населения».

К сожалению, с середины 80-х в рекреационной отрасли СССР стал намечаться кризис, а необоснованные запреты на использование подвесных двигателей (в некоторых областях запрещалось использовать моторы мощностью более 10 л.с.) привели еще и к спаду производства. Но жизнь продолжается, и никто и никогда не сможет купить восход солнца или запретить морской прибой, а нас, любителей водного досуга – никто не удержит на берегу.

Андрей Великанов

Дорогой Андрей!

С огромным удовольствием и от
всего сердца поздравляю тебя и
в твоём лице журнал "К и Д"
со своими и внушительными юбилярами
50 летним с момента основания!

Тебе и твоим коллегам здоровья,
успехов, а также творческой искренности
и удовольствия от такой интересной
и нужной работы.
Желаю Вашему журналу оставаться
лучшим долго!

С уважением
В. Кожин
(руководитель проекта "Silver")



Виктор Кожин,
руководитель проекта Silver

Dear Friends!
Our sincere congratulations on your
50th Anniversary!
50 years is a long and glorious
age in the world of magazines.
We wish you good luck and
success for the future years to come!

Ann Arpa
Vesa Leppä
the chief editor



Веса Леппя,
главный редактор журнала Kiprafi

Катера и яхты
для меня не просто журнал.
Те редкие моменты, что 45 лет
назад уходили до нас в
северо-казахстанской степи
были единственным окном в
удивительный мир парусов.
В тот мир, который сегодня со мной
живу.

Калибан Литаяу



Капитан **Николай Литаяу**



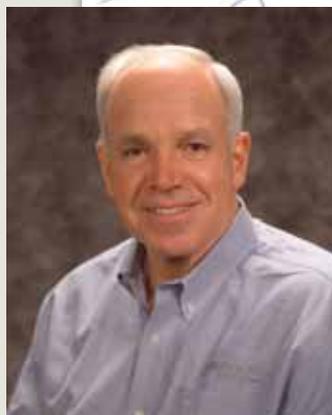
Andy Velthuis

It is difficult to move
in the open seas without
reliable, dependable instruments.
Even more so in a storm
without an experienced, decisive
Captain.

I would like to Congratulate
Power and Sail Boats on their
tombard 50th Anniversary. This
important publication has and
will continue to provide guidance
and direction to the Marine
industry.

Kevin Grocki
President
Mercury Marine
Gulfport, Mississippi

10270 Power Boat, P.O. Box 100, Fordville, NC 28728, U.S.A.
1-877-536-6888
www.mercury-marine.com



Кевин Гроцки,
президент отделения всемирных
продаж и маркетинга Mercury Marine

Dear Boats and Yachts

We congratulate your 50th anniversary.
You contribute a lot to the fun of boat
recreation in Russia.
We hope your further development to
the fun.

On behalf of Yamaha Motor Group

T. Kawano
T. KAWANO
President
Y.M.C.I.S



Тошия Ковано,
президент Yamaha Motor C.I.S.



SUZUKI MOTOR CORPORATION
300 TAKATSUKA, MIYAMA, HAMAMATSU, JAPAN
FAX +81-53-445-0040 (Automobile)
440-2296 (Motorcycle)
440-2318 (Marine/Power Product)

Your ref. _____
Our ref. _____

Hamamatsu, January 15, 2013

Mr. Velikanov
Editor in Chief
Boats and Yachts
Russia

Dear Mr. Velikanov,

On behalf of Suzuki Motor Corporation, I take this opportunity of extending my hearty congratulations to you during this memorable year in which your magazine 'Boats and Yachts' celebrates its 50th Anniversary.

We value your great efforts and share in contribution in the boating industry development and the marine products promotion in Russia and its neighboring markets in the last half century.

In line with the development of the Russian Marine market, the new generation of "Suzuki" Outboards Motors, with both 2-stroke and 4-stroke Engine, has been updated with the innovative technology and the strong orientation for the Russian customers' preferences and requirements. Suzuki is fully committed by the launch of the new products to the further development of the Russian Marine market in the future.

In closing, I would like to offer my best wishes for your future prosperity, and I sincerely hope that your magazine and Suzuki will be able to achieve further success through a positive cooperation in the years to come.

Sincerely yours,

Suzuki Motor Corporation

Motoo Murakami

Motoo Murakami
Managing Officer
Division General Manager
Global Marine & Power Products Division



Моту Мураками,
генеральный менеджер Suzuki Motor Co



**ФЕДЕРАЦИЯ
ВОДНО-МОТОРНОГО СПОРТА РОССИИ**
(ЧЛЕН МЕЖДУНАРОДНОГО ВОДНО-МОТОРНОГО СОЮЗА)
FEDERATION DU SPORT MOTONAUTIQUE DE LA RUSSIE
(MEMBRE DE L'UIM)

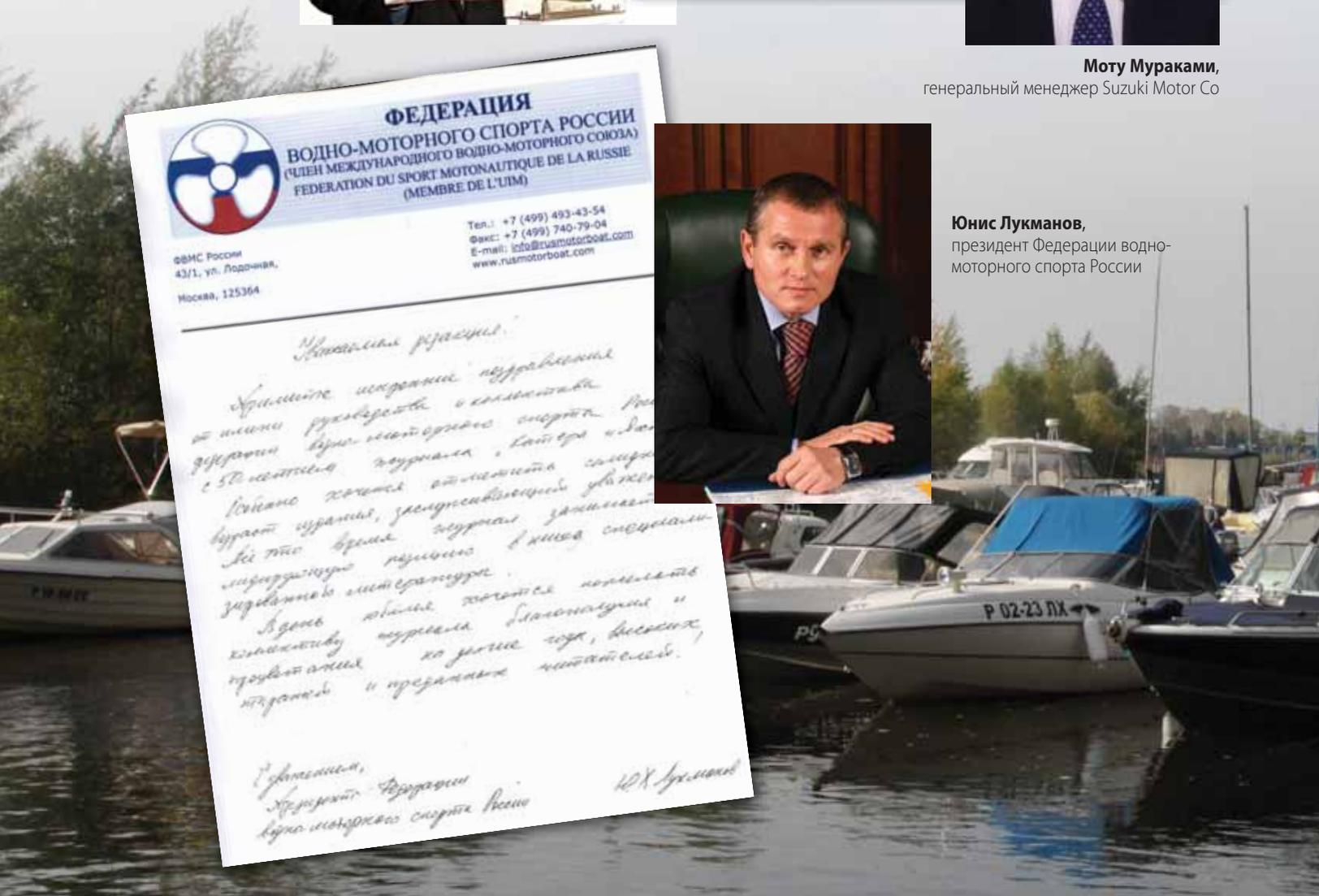
ФФМС России
43/1, ул. Лодочная,
Москва, 125364

Тел.: +7 (499) 493-43-54
Факс: +7 (499) 740-79-04
E-mail: info@rusmotorboat.com
www.rusmotorboat.com

Уважаемые коллеги,
С огромным удовольствием поздравляю
вас с юбилеем 50-летия издания журнала
«Катера и Яхты». Этот журнал является
важной частью жизни любителей
водно-моторного спорта. Журнал
предоставляет читателям самую
актуальную информацию о мире
водно-моторного спорта.
Всегда будем рады сотрудничеству и
взаимовыгодным отношениям.
С уважением,
Юнис Лукманов
Президент Федерации водно-моторного спорта России



Юнис Лукманов,
президент Федерации водно-моторного спорта России





ВСЕРОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ ПАРУСНОГО СПОРТА
РОССИЙСКИЙ ПАРУСНЫЙ ГОНОЧНЫЙ СОЮЗ, ОСНОВАН В 1912 ГОДУ

RUSSIAN YACHTING FEDERATION
RUSSIAN YACHT RACING UNION, ESTABLISHED IN 1912

119991, г. Москва, Лужнецкая наб., 8, к. 446
Тел.: (495) 725 47 03, 637 09 20, 637 03 55
Факс: (495) 637 09 05
E-mail: info@vfps.ru
www.vfps.ru

о/г. 446, 8, Luzhnetskaya emb., Moscow, Russia, 119991
Phones: +7 495 725 47 03, +7 495 637 09 20, +7 495 637 03 55
Fax: +7 (495) 637 09 05
E-mail: info@vfps.ru
www.vfps.ru

Уважаемые читатели и редакция журналов
"Катера и Яхты"!

Всероссийская федерация парусного спорта
и я лично поздравляю вас с 50-летием
образования одного из главных
журналов нашей страны, пишущие о воде,
"Поввека"! Я знаю, что это такое! Попробуйте,
что всего свою жизнь я шагаю бок о бок с
журналом "Катера и Яхты". Впервые я
увидел это издание в Юзе и уже тогда с
удовольствием читал материалы про парус,
они были очень интересны и вдохновляли,
так же как я мальчишек, занимаюсь этим
спортом.

Желаю журналу творческого долголетия,
новых интересных материалов и статей
на парусные темы, побольше читателей
и рекламодателей.

Всегда Ваш, первый вице-президент ВФПС

Георгий Шайдуко,
первый вице-президент ВФПС

Компания МНЕВ и К° Сердечно поздравляет журнал "Катера и Яхты" с юбилеем



Киль давит и праздники и будни
Побед и достойный пресс,
Пусть этот юбилей ваш будет
Как 

Непоколебимость, живучесть
И сметливость ваших яхт
Успех ваш доказали лучше
Всех слов.

Мечты о море воплотились...
Мы яхты, как дружная семья,
Оказались на "Мерини милье"
"Киль".

Николай Мнев и Компания

Директор компании Николай Мнев



Из истории юбиляра

Журналу – 50! Не просто осознать эту цифру. Мы понимаем, что жизнь издания была интересной и богатой на события – полвека срок немалый. И с высоты дня нынешнего история журнала не воспринимается как что-то прошедшее и ненужное, ведь сегодняшней и, надеюсь, завтрашней, успех «Катеров и Яхт» ведет свое начало именно с 60-х годов.

Итак, перенесемся в Ленинград 1963-го. Рассказывает Вадим Волостных: «Начало 60-х – время активности, позитива и какой-то здоровой уверенности, что «все у нас получится». Активно развивались наука и производство, особенно связанные с освоением пространства: космическая промышленность, судостроение, в том числе и малое. В обществе был запрос на романтику; гонки и путешествия на воде хорошо вписывались в эту идею. Кстати, для нее существовала еще и экономическая причина: подвесные лодочные моторы и сами лодки по сравнению с машиной стоили намного дешевле, были доступными и оттого массовыми».

В общем, почва для появления журнала о лодках и тех, кто на них ходит, была подготовлена. В 1963 году решение о выпуске альманаха «Катера и Яхты» было принято. Его составителем стал Виктор Лапин, работавший в то время в издательстве «Судпромгиз». Сборник дебютировал успешно и стал чуть ли не самым экономически выгодным проектом издательства. Если первый номер альманаха, вышедший из печати 4

апреля 1963 года, имел тираж 10 тыс. экземпляров, то уже второй выпуск, появившийся годом позже, издали тиражом 30 тысяч! Такому росту позавидовало бы любое издание.

Организация проекта легла на плечи Виктора Лапина, а вот концепцию журнала определяли два человека: инженер-конструктор, специализировавшийся на маломерном судостроении, Дмитрий Антонович Курбатов и редактор, а позднее ответственный секретарь, Юрий Суренович Казаров. По словам одного из старейших авторов издания Бориса Синильщикова, именно Дмитрий Курбатов был организатором работы редакции, ее идейным центром и основным исполнителем.

Журнал очень быстро завоевал популярность, из киосков он уходил влет, а подписка на него была все

рекорды. «Катера и Яхты» считали своим и поклонники отдыха на воде, и чуть позже яхтсмены; его читали от корки до корки, рекламы тогда не было, а полезного читабельного материала – наоборот, в изобилии.

Манера общения с читателями изначально была демократичной, например, азам технической культуры журнал учил просто и доступно, что было понятно даже школьнику. «Мою первую яхту я сделал сам по чертежам и описаниям из журнала «Катера и Яхты» (проект «Турист»), – вспоминает яхтсмен с более чем 50-летним стажем, капитан, в активе которого несколько дальних походов, Михаил Соловьев. – Учился я тогда в пятом (!) классе, работал в одиночку, но все повзрослому: из фанеры, реек и железа смастерил яхточку, назвал которую «Умница». Я ходил на ней с друзьями



до десятого класса, мы обошли все форты. Мне, конечно, страшно завидовали, но сознание того, что у меня есть свое собственное судно, наполнило меня гордостью!».

Довольно скоро после начала регулярных выходов журнала, редакция стала настоящей кают-компанией – зайдя на Гоголя, 8, можно было встретить мореманов не только из Ленинграда, но и из любого уголка бескрайнего тогда СССР. Люди приходили, обсуждали какие-то технические нюансы – где достать и как сделать необходимые детали, рассказывали про дальние походы и случаи из плавательной практики. И это клубное общение было бесценным – яхтенные журналы, как правило зарубежные, находились в библиотеке, были доступны знающим язык единицам, а учебники про такой опыт не пишут.

Не стоит, однако, думать, что издание было эдакой «священной коровой», которую нельзя было критиковать; редакция на замечания реагировала вполне адекватно. Концепция «Катеров и Яхт» развивалась и обростала рубриками все

первые годы жизни журнала. Например, по словам яхтсменки в прошлом, а сейчас судьи всесоюзной категории Киры Бобровой, материалы о спортивных соревнованиях появились в журнале спустя примерно 10 лет после первого номера. Зато уж и писали обо всех стартах, проводившихся на воде: парусных и водно-моторных гонках, соревнованиях по буеру и виндсерфингу. И поклонников у журнала заметно прибавилось. В календаре яхтсменов и водномоторников Ленинграда появились два новых соревнования на приз журнала «Катера и Яхты»: парусный «Кубок Балтийского моря» и гонки моторных судов, в рамках которых соревновались гоночные суда и суда промышленного изготовления. Призы на своих именных соревнованиях всегда вручали представители редакции.

Начало 90-х известно в России как время больших перемен, в том числе и для СМИ. Свои испытания свободным рынком прошли и «Катера и Яхты», редактировал журнал тогда Константин Константинов. Полтора года издание не выпускалось, но не зря же журнал снискал себе славу

народного – нашлись те, кто протянул руку помощи. А в конце 90-х уже заработали рыночные механизмы, пошла реклама от достаточно мощных фирм, в том числе и питерских, которые и сегодня активно поддерживают журнал.

Сегодня на петербургском и российском небосклоне представлено много яхтенных и морских журналов. Сравнить себя с другими, как известно, дело неблагодарное, считает редакция «Катеров и Яхт» – соревноваться стоит только с собой, равняясь на свои лучшие достижения.

«Журнал «КиЯ» версии 2013 нашел свою нишу, – уверен нынешний главный редактор Андрей Великанов. – Конечно, он изменился, но мы стараемся оставаться верными концепции, выбранной в далеком 1963-м. «Катера и Яхты» не стал в полном смысле «глянцевым» и никогда им не станет, мы всегда пишем о том, что интересно и действительно нужно читателю. У нас и сегодня есть подписка, для некоторых изданий это уже раритет. Журнал жил, жив и будет жить!»

Юлия Соборницкая



10 000 НОВЫХ ЧИТАТЕЛЕЙ

журнала «Катера и Яхты» в юбилейном году!

В связи с юбилеем журнала «Катера и Яхты» мы дарим бесплатную годовую подписку на его электронную версию (6 номеров в год) всем активным участникам форума «Кают-Компания». Таким образом, аудитория «КиЯ» в 2013 году вырастет минимум на 10 000 человек!

Получите подписку на электронную версию «Катеров и Яхт» совершенно бесплатно! Окончание акции – 31 марта 2013 года. Подробная информация – на сайте www.katera.ru

Добро пожаловать на борт! Ждем Вас в нашей «Кают-Компании»!
www.katera.ru

ВОДНО МОТОРНЫЙ ЦЕНТР

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ КАТЕРОВ И МОТОРНЫХ ЛОДОК

10 ЛЕТ МЫ ПРЕДЛАГАЕМ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ВАШИХ ИДЕЙ

WWW.BCH5.RU

В феврале нашей компании исполняется 10 лет. Благодарим всех наших покупателей и партнеров за то, что вы помогли нам встать на ноги, приобрести имя и успешно развиваться.

На сегодняшний день ВМЦ это: три розничных магазина в Москве и в Санкт-Петербурге, интернет магазин www.bch5.ru, сервисная мастерская по ремонту моторов и мототехники. Ежедневно мы обслуживаем десятки покупателей, отправляя посылки во все уголки Родины. Ждем ваших заказов!

тел. (495) 485-46-53, (812) 449-21-05, (812) 677-38-94

e-mail: mail@bch5.ru



Gill® Коллекция одежды 2013

RESPECT THE ELEMENTS™



ООО «Фордевинд-Регата»,
официальный дистрибьютор GILL в России
197110, Санкт-Петербург, Петровская коса, 7,
тел: (812) 320 1853, факс: (812) 323 9563,
info@fordewind.spb.ru, www.fordewind-regatta.ru

Parker 660 Weekend

— викинг из Польши

С тех недавних пор, как несколько шведских и норвежских лодочных брендов, хорошо известных в водно-моторном мире, сменили «прописку» своих производств со скандинавской на польскую, мы получили интересный феномен «общеевропейского судна». Не чисто шведского, германского, польского – а построенного в процессе кооперации специалистов нескольких европейских стран, такая мини-глобализация на европейском уровне. Оно способно сочетать в себе разные достоинства, свойственные каждой из стран-участниц кооперации, и это – только на пользу потребителю. А иначе зачем она, кооперация, нужна?

Когда старейшая лодочная верфь Askeladden сообщила о закрытии своего стеклопластикового производства в Хагавике (Норвегия) и переводе его на польские мощности в Чоснуве под Варшавой, возникли сомнения – что за лодки пойдут под хорошо известной маркой, останутся ли они теми самыми норвежскими мореходами, высокого качества которых ожидают покупатели? Еще большие сомнения нас охватили, когда компания Nord Boat в Петербурге начала ввозить польские катера Parker*, позиционируя их как тех же норвежцев, но под другим брендом.

Как всегда, тест-драйв многое проясняет. Погода к дате выхода на воду пришлось как по заказу: умеренный западный ветер, временами дождь, волна на два балла, усугубленная мелководьем и течением устья Малой Невы. Настоящая Балтика, как она есть большую часть нашего условно-теплого времени года.

Осмотр

По своим размерениям катер Parker 660 Weekend тянет на «компакт-класс». Длина 6.6 м при автотранспортном габарите – это формат мини-крейсера, судна для не самых длительных путешествий компанией из

2–4 человек. Часть его можно с выгодой провести в дороге на трейлере, но условия на борту достаточно комфортны, чтобы в течение нескольких дней бродить просторы крупных озер и морского побережья, то есть лодка универсальна настолько, насколько по максимуму позволяет ее общетрейлерная компоновка.

Как сообщил дилер, установленные дельные вещи – норвежского происхождения, и маркировка «Made in Norway» на стеклах и сложной металлической фурнитуре это подтверждает. Некоторые решения по оборудованию непривычны

Павел Кузьминов
Фото автора и
Игоря Колодникова

ТЕСТ
Кия

* На самом деле Parker – английская компания с английским же менеджментом (прим. ред.)



для нас, привыкших к типовому тайваньскому оборудованию – например внедренные прямо внутрь боковых окон сдвижные форточки или большой световой люк в крыше рубки. Остекление большой площади, включающее помимо окон еще и сплошную прозрачную дверь шириной в метр в кормовой стенке каюты, и верхний «фонарь», и открывающийся люк для вентиляции перед ним просто заливают светом все пространство рубки. Пожалуй, это одна из самых светлых каютных лодок из всех, что нам доводилось тестировать. Переднее стекло сплошное, панорамно изогнутое, при этом каленое (сделано в Норвегии!). Его обратный наклон прекрасно поможет в море против забрызгивания волной и дождем и против бликов от ночной подсветки приборов. Темно-серые стойки минимальной толщины несколько не мешают обзору.

Вам приходилось встречать на лодках такого размера выносной пост управления – небольшую консоль со штурвалом по правому борту, расположенную в кокпите прямо на стенке рубки? Нам нет. Очевидно, на рыбалке рулить и наблюдать за компактным эхолотом здесь будет намного комфортнее, при непосредственном доступе к снастям. Кокпит просторен и глубокий, его размером ради большего комфорта каюты разработчик не пожертвовал. С умом придуманы откидные банки в кокпите – для быстрой смены назначения с рыболовного на прогулочное, багажные отсеки и специальный круглый лючок в межбортовое пространство длиной 2 м – для размещения длинномеров-сачков-удочек. Кокпит учитывает интересы рыбака: он не загроможден рундуками, оборудован «в стандарте» системой помывки палубы до самого носа, а это очень полезная функция, зачастую отсутствующая на чи-



На фото сверху: в «крейсере» компактного класса есть все для путешествий – и все по минимуму. Стол-трансформер по желанию превращается в широкую койку, а под рулевой консолью поместилась маленькая туалетная кабинка

Выносной пульт управления в кокпите – находка для рыбака

стоковых «прогулочниках». Очень надежно выглядят палубные люки: массивные, на высоких комингсах, с глубокими водосборными канавками. Встать на борт и пройти из кокпита в нос не представляет труда – позволяют высокая остойчивость, ступеньки в нужных местах и множество поручней из нержавеющей стали на крыше рубки, а также сплошное ограждение периметра борта. Можно, пожалуй, побеспокоиться разве что за судьбу светодиодных огней, расположенных прямо на борту над привальным профилем и только им и защищенных от случайного навала на причальную стенку.

Рубка кажется довольно высокой для ширины в 2,5 м – еще бы! – в ней можно стоять в полный рост (2 м высоты по проходу), хотя опустить палубу в рубке ниже уровня кокпита и рассадить экипаж на высокие «тумбочки» конструктору все же

пришлось. Персонального люка в крыше у водителя нет, зато через широкие сдвижные форточки можно и кранец сбросить, и подать швартовный конец, и привязать его к релингу (утки под рукой не предусмотрены). Есть еще удобная подставка для водительских ног из нержавеющей трубы, не мешающая управлять судном стоя, и откидная нижняя подушка кресла.

Сравнительно небольшая длина корпуса, конечно, сказывается на комфорте. Пространство каюты объединяет и «салонный уголок» со съемным столом, и пост управления с прижатой к нему вплотную небольшой камбузной тумбой с мойкой, плиткой и опциональным холодильником, и спальное место в носу. Тем не менее, в нее удалось «вписать» под приборную консоль даже компактную туалетную кабинку с умывальником (!). Под полки и ящички



По характерным пустующим высадкам на палубе и крыше рубки видно, что список возможных опций значительно шире того, что был представлен на тест

для мелочей использованы все свободные поверхности. Элементы оборудования салона ужаты и уплотнены максимально, и часто исполняют по две функции: обеденный стол опускается, образуя вместе с диванчиками койку 1.8×1.1 м, а сам передний диван левого борта имеет перекидную спинку, чтобы сидеть на нем по выбору как за столом, так и перед передним стеклом, опустив ноги на носовую койку. Кстати, по причине стесненности штурману с его бумажными картами придется расположиться не как принято – рядом с водителем, а кормовее, за столом салона. Ужат по длине даже рецесс мотора; чтобы полностью откинуть его «голову» внутрь корпуса, отклоняется на петлях спинка кормового дивана.

Характерные высадки в пластике крыши, палубы и фор-

Parker 660 Weekend – настоящее европейское судно, с соответствующим уровнем качества исполнения и высокими эксплуатационными характеристиками...

штевня говорят, что установленное на тестовом образце оборудование – не все из возможного. Хорошо смотрелись бы опции – сдвижной люк в крыше, и форлюк на носовой палубе, и более дорогая обивка подушек, и даже носовое подруливающее устройство в туннеле, но в наше время покупатель ищет бюджетных решений, и дилер предусмо-

трительно идет на минимальную базовую комплектацию, и, как видно на примере омывателя кокпита, не жертвует при этом необходимым. Минимальная установленная цена на момент теста составляла 1.68 млн. руб. Это несколько выше, чем у аналогичных каютных катеров нашего производства, но учтем европейское, более того – частично норвежское происхождение товара, а также вездесущую пока еще 40-процентную таможенную.

Море и брызги

У Parker 660 довольно характерная форма носа: с одной стороны, условиями плаваний требуется достаточная его килеватость и заостренность, чтобы избегать чрезмерных ударов о короткую волну фьордов. С дру-

Весь свободный объем использован для дела. В салоне расположились полочки для мелочей, в кокпите – отсек для хранения длинномеров до 2 и до 3.5 метров в двух отсеках



Основные данные катеров серии Parker 660

	Weekend	Pilothouse
Длина, м	6.6	6.6
Ширина, м	2.5	2.5
Осадка, м	0.36	0.3
Масса корпуса, кг	1200	1100
Макс. мощность двигателя, л.с.	175	150
Запас топлива, л	140	140
Запас воды, л	60	100
Грузоподъем., кг	1000	1000
Пассажиро-вместимость, чел.	6	6



гой стороны, категория района плавания у него В/С, выше чисто прибрежной, хотя и не вполне соответствует оффшорной – значит, нос должен обладать также достаточной плавучестью и всхожестью на волну, кроме того, его полноты требует компактная внутренняя планировка. Норвежский конструктор выполнил носовую часть заметно вогнутой, «подкрученной», с мощным брызгоотбойником, острым форштевнем и хорошей шириной по скуле и палубе. Кстати, алюминиевому корпусу такую форму обычными средствами придать невозможно.

Пластиковый Parker на крутой и высокой волне, образующейся от подпора вод Невы крепким ветром с залива, под 175-сильным Suzuki вел себя очень уверенно, воздух винтом

не хватал, только брызги с шипением разбивались о его широкую грудь. Отдельные волны достигали метра в высоту, на них с нагрузкой в четыре человека получалось держать скорость в 13–15 уз (24–27 км/ч), что соответствовало началу режима глиссирования. Конечно, выполнять повороты в таких штормовых условиях – удовольствие не для женщин на борту. Лодка все-таки относительно небольшая, с развитой крышей рубки, поэтому при соскальзывании со склона бортом она заметно кренится, и пассажирам лучше пребывать на «штатных местах», держась за прочные поручни, не говоря уже о личных вещах, которые должны быть разложены «по-штормовому». Но ни протекающих люков и форточек, ни отрываемых ветром поду-

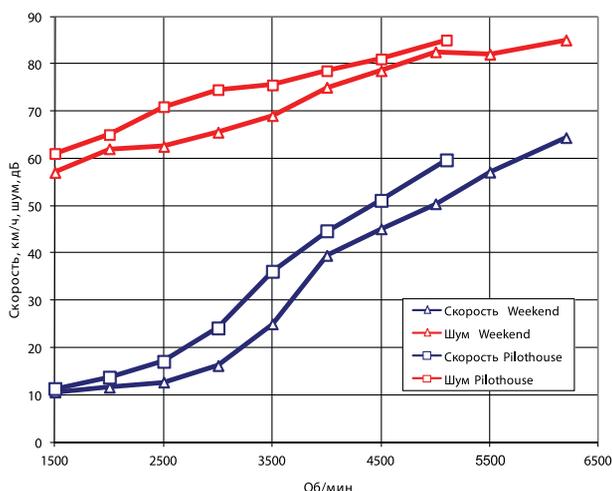
шек, ни скрипящих деталей конструкции обнаружено не было. По более спокойной воде удалось разогнаться до почти 35 уз (64 км/ч). Шум на крейсерской скорости в 75–78 дБ довольно высок, на полном ходу он доходит до 85 дБ, причем было ощущение, что шумит не двигатель, а скорее вибрирующие от него и от ударов волн конструкции. Повышенная шумность – это особенность многих польских лодок, выпускаемых серийно. Как заверил дилер, формовка корпуса производится без применения аппарата-чоппера, только вручную, поэтому корпус получается при равной прочности более легким. С одной стороны, это ведет к большей ценовой доступности, грузоподъемности и экономичности на ходу – при том, что изначально более тяжелая

Днище в носу достаточно килевато, чтобы не страдать от ударов о мелкую волну, вместе с тем полный нос с развалом борта легко всплывает на высокой волне

Помывочный комплект для кокпита идет в стандартной поставке (слева). Это незаменимая вещь для катера-рыболова, так же как и самоотливной кокпит со складными банками, и мощные крышки трюмных люков



Данные замеров скорости и шума
Parker 660 Weekend и PilotHouse (Suzuki 175)



лодка комфортнее ведет себя на волне, пускай и ценой большего расхода топлива. С другой стороны, в полном наборе опций, включающих и тиковую палубу, и стационарный бак на 100 л, и различное оборудование для комфортного пребывания на борту, судно неизбежно доберет массы, и даже хорошо, что список дополнительных опций широк – покупатель может сам расставить приоритеты для себя.

Резюме

Parker 660 Weekend – настоящее европейское судно, с соответствующим уровнем качества исполнения и высокими эксплуатационными характеристиками, при этом вполне бюджетное для своего каютного класса. Если многодневное крейсирование для вас не самоцель, этот катер закроет все ваши потребности

в моторном судне для отдыха и рыбалки, включая возможность перевозок на трейлере и хранения вне специализированной яхтенной стоянки. Он сделает для вас доступными практически все внутренние и прибрежные воды.

Родственная альтернатива

Официальный тест проводился для «круизной» версии каютного катера. Но нельзя не упомянуть, что в модельном ряду Parker (он же Askeladden) есть модификация того же типоразмера, но в большей степени ориентированная на рыболовное и рабочее применение – Parker 660 PilotHouse. Модель характерна укороченной рубкой, места в которой хватит только для экипажа из двух человек – для управления судном на ходу с возможностью переночевать в носовом спальном отсеке. Нет ни салона как такового, ни выгороженного туалета, только пара кресел, небольшой диван напротив камбузного уголка и спартанская койка. Зато кокпит занимает почти половину длины корпуса – как раз такой, чтобы вытянуть через борт и разделить на просторной палубе удачного норвежского тунца или палтуса. Проходы в нос оформлены не как на прогулочной модели – нержавеющей лее-рами, а спрятаны за довольно высоким надежным фальшбор-

том, как на практичных лодках класса walkaround. Ну и конечно включены все вышеописанные прелести евростандарта, включая норвежскую фурнитуру, дополнительный пост управления и обширный список опций.

Заметно отличалось и поведение судна на той же воде. Под мотором равной мощности оно веселее выходило на режим – сказывался заметно меньший вес и смещенная в нос центровка; правда, из-за неоптимально подобранного винта скоростные возможности сполна оценить не удалось. Закрытая рубка предоставила практически те же условия комфорта на ходу – и превосходный круговой обзор, и возможность встать в полный рост, и обдув-обогрев в холодное время, ну разве что в отсутствие обеденного стола с диванами и удобства выгороженного гальюна с рукомойником. Шум на ходу, кстати, у трудяги-PilotHouse оказался повыше – видимо, из-за меньшего объема мягких диванов и зашивок. Простой суровый быт рыбака-любителя, отдающего все силы любимому увлечению. Зато кокпит он сможет оборудовать от души. Сюда поместится и разнообразное троллинговое «железо», и разделочные столы, не говоря уже о тенте, который превратит кокпит в полноценное помещение в дополнение к рубке. ⚓

ООО «Норд Бот»
Санкт-Петербург
Крестовский остров
Южная дорога
д. 4, корп. 1
+7 (812) 952 79 50
info@nordboat.ru
<http://www.nordboat.ru>

ТЕСТ
Кия



5000 наименований товара в наличии, доставка по России!

КАТАЛОГ ПРОДУКЦИИ

ГРЕБНЫЕ ВИНТЫ SOLAS

СИСТЕМЫ ДИСТАНЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ

ТОПЛИВНЫЕ СИСТЕМЫ

ОСУШИТЕЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ

СИСТЕМЫ ПРЕСНОЙ ВОДЫ

ФАНОВЫЕ СИСТЕМЫ

ТРАНЦЕВЫЕ ПЛИТЫ

ПРИБОРЫ КОНТРОЛЯ

ЯКОРНО-ШВАРТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

ПАЛУБНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

ПРИНАДЛЕЖНОСТИ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ

МЕБЕЛЬ И ПРЕДМЕТЫ ИНТЕРЬЕРА

СРЕДСТВА СПАСЕНИЯ

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ НАДУВНЫХ ЛОДОК

ПРИНАДЛЕЖНОСТИ ДЛЯ ПЛМ

МАСЛА И СМАЗКИ

ОДЕЖДА И АКСЕССУАРЫ MARINEPOOL

КРАСКИ INTERNATIONAL

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ СНЕГОХОДОВ И ATV



Fishmaster vs. Phantom: игра нюансов

Алексей Даняев ♦ Продолжаем серию «дуэльных» тестов американских алюминиевых лодок, которую начали в прошлом номере сравнением моделей Starweld 1900 DC и Osprey 172, представляемых в России дистрибутором «Лодка-Хаус».

Фото автора и
компания
«Лодка-Хаус»

**ТЕСТ
Кия**

Как мы отметили, выносливый американский «алюминий» тяготеет в сторону рыболовного назначения, но в той или иной степени готов служить и общепрогулочным целям, включая путешествия выходного дня. В этот раз проведем сравнение двух других претендентов из поставляемой в Россию гаммы – Starcraft Fishmaster 196 и American Angler 202 Phantom. Обе лодки близки по длине корпуса – 6.02 и 6.10 м, допускают равную мощность моторов, но во многом отличаются компоновкой, и, как выяснилось при тестировании, заметно разнятся поведением на воде.

Капитан Универсальность

Классический «двухконсольник» Fishmaster на первый взгляд выглядит в большой степени прогулочной лодкой, аккуратно отделанной и приятной на ощупь. Клепаный корпус чисто покрашен и лишен каких-либо заметных деформаций и технологических огрехов. Товарный вид на высоте во всем – от ровных рядов заклепочных головок вдоль стыков деталей обшивки до плавных линий упруго-пухлых кресел из кожзама и формованных из термопласта облицовок консолей. На горизонтальных поверхностях любимого американцами ковролина нет совсем,



Пластиковая панель приборов, откидная колонка штурвала, мягкие кресла – все для комфорта на борту Starcraft Fishmaster



один только шероховатый винил, практичный и стойкий. Внутри нет также ни одной острой или просто жесткой кромки, о которую можно удариться – только пластик и мягкий винил, в крайнем случае округлый алюминиевый профиль. Но ковролин все-таки нашелся – на вертикальных зашивках борта и консолей он приходится «ко двору», наряду с традиционными подстанниками и мягкой отделкой

ня по обе стороны вдающегося в кокпит рецесса говорят о намерении конструктора разумно распорядиться полезной площадью кокпита, и так немало благодаря значительной ширине корпуса, предельной по автогабариту. Конфетка.

Сидя за рулевой консолью, понимаешь – это настоящее американское судно, в котором каждая мелочь имеет назначением удобство пребывания на борту.



В кокпите нет ни одной жесткой кромки – кругом винил и ковролин. Площадь кокпита использована максимально. На фото справа – проход в носовой кокпит совершенно свободный. Видны крышки садков для наживки и улова

внутренней части планширя, о которую обычно опираются колени, он придает кокпиту почти домашнюю уютность. Дельные вещи и оборудование американского производства хорошо, «фирменно» выглядит, защелки четко работают, топливные горловинки из черного нейлона снабжены буртиками, защищающими от разлива бензина. Приятно ощущаются неглубокие желобки-ниши в нижней части бортовых зашивок, позволяющие встать максимально близко к планширю – эту эргономическую особенность алюминиевых «американцев» мы уже отмечали в прошлом тесте. Аккуратные ниши-полки в бортах позволяют разместить весла-отпорники-удочки так, чтобы они не болтались под ногами. Палуба подсвечивается специальными сервисными лампочками. Небольшие дополнительные сиде-

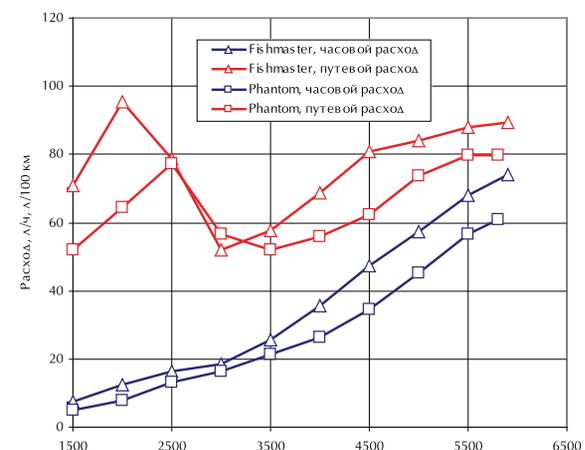
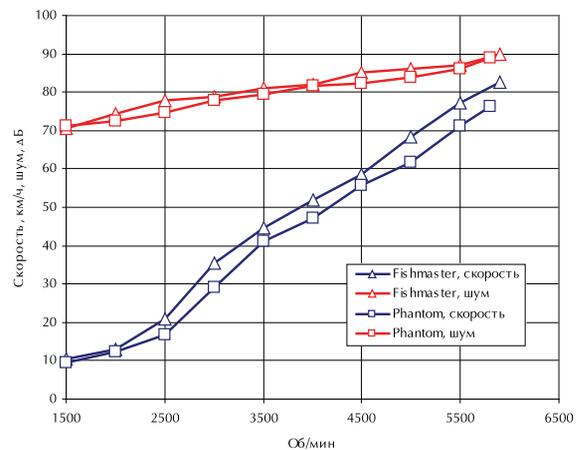
Кресло оборудовано поворотными подлокотниками, штурвал регулируется по наклону, можно подобрать себе оптимальную посадку. Все приборы видны и доступны, справа выделена специальная полочка для установки навигации. Вместо модных ЖК-дисплеев тахометра и спидометра квадратной формы, впрочем, лучше смотрелись бы традиционные круглые циферблаты, но это дело вкуса.

Стоило совсем немного приглядеться к деталям, чтобы обнаружить верные признаки «рыболова». Это конечно же вспомогательный электромотор на носу с собственной розеткой питания. В довольно просторном носовом кокпите – массивный стакан для установки кресла удильщика и люки садков для наживки и улова. В противоположной оконечности за кормовой зашивкой спрятался «пистолет»

Основные данные протестированных мотолодок

	Starcraft Fishmaster 196	American Angler 202 Phantom
Длина наибольшая, м	6.02	6.10
Ширина корпуса, м	2.54	2.39
Килеватость на транце, град.	17	17
Высота транца, м	0.51	0.51
Масса корпуса, кг	649	644
Грузоподъемность, кг	930	771
Пассажировместим., чел.	9	6
Максим. мощность ПМ, л.с.	200	200
Запас топлива, л	197	144

Результаты испытаний Fishmaster (ПМ Yamaha 200, винт 21") и Phantom (ПМ Yamaha 150, винт 19")





Phantom внешне выглядит как негламурный трудяга-рыболов



Помывочный «пистолет» для кокпита спрятан под круглым лючком в стенке рецесса

помывочного комплекта. Но на всякую универсальность непременно обнаруживается свой список компромиссов. Посадка водителя на Fishmaster невысокая, под стандартное ветровое стекло (кстати из триплекса, но без стеклоочистителей), установленное на уровне бортов, поэтому электромотор в «походном» положении, т.е. поднятый на носовой планширь, громоздится почти на уровне глаз, загораживая горизонт. Не внушает уверенности и решение с помывочным устройством: самоотлива из основного кокпита нет – вся смытая чешуя должна будет пройти через отливную помпу в трюме. Разделяйте рыбу в кормовом рецессе!

Специализированный «Фантом»

Сводный конкурент-соперник для Fishmaster – American Angler 202 Phantom – на беглый взгляд покупателя преимуществами не блещет. Те же две консоли и просторный кокпит, тот же серый винил палубного покрытия и жесткий ковролин на зашивках, но Phantom уже заметно меньше «обласкан» руками строителей: конструкция его не клепаная, а сварная, сортамент примененного алюминия не столь богат. У ветрового стекла простые «трамвайные» формы, ящики консолей – из гнутого листа, с прямоугольной приборной панелью. Наружные сварные швы

скрыты по скуле и кромке борта, но внутри углов стыка деталей и по транцу они видны. Меньше и ширина корпуса, что конечно же чувствуется и в кокпите. Своим видом Phantom сообщает, что он создан не столько для развлечения, сколько для серьезной мужской работы, когда ценится функциональность, а приятная наружность второстепенна. Достаточно того, что швы положены аккуратно, палуба не скользит, а рама стекла и поверхности консолей, покрашенные «молотковой» эмалью – не бликуют.

Что взамен? Как обозначил дилер, обе представленные модели близки по стоимости, зна-



Высокий «порог» перед носовым кокпитом у Phantom – не прихоть, а важный фактор безопасности в свежую погоду



Компоновка кокпита минималистична. Ничто не должно мешать забросу снастей

чит, у внешне более простого Phantom должны быть «секреты». Смотрим внимательнее.

Для начала, толщина обшивки у Phantom на 60% больше. Это, конечно, не признак большей прочности – любая промышленная лодка гарантированно прочна, но стойкость к повреждениям и срок службы у более толстой обшивки однозначно выше.

Необычно выглядит пара «главных» кресел – массивные, снабженные яркими ручками настройки высоты и жесткости, они пружинят под весом седока. Это поддрессоренные кресла Rivermaster, призванные гасить ударные нагрузки при ходе по волне, каждое ценной за тысячу долларов. Проход между консолями в небольшой носовой кокпит защищен высоким «порогом» (у Fishmaster его нет вообще – брызги от волны потекут в проход и в трюм), а сам кокпит снабжен парой отверстий-шпигатов немалого диаметра, вырезанных прямо в обшивке борта. Ветровое стекло высокое, закрывающее седоков с головой, к тому же оборудовано стеклоочистителем. Значит, лодка готова без последствий принять в нос изрядную порцию штормовой волны. Правда, главный кокпит, судя по отсутствию герметичного соединения пайолов с бортом, способности к самоот-

ливу все же лишен, и владельцу придется уповать на высокую надежность трюмных водоотливных средств.

Еще одна увесистая «фишка» в пользу специализированного назначения Phantom хорошо просматривалась еще до спуска на воду, на трейлере. Подвесная четырехтактная Yamaha в 150 сил располагается не прямо на срезе транца, а на вынесенном далеко за него объемном кронштейне, чья нижняя часть продолжает поверхность днища. Такое решение позволяет максимально использовать пространство кормы при сохранении номинала длины корпуса (длина кронштейна в зачет обычно не идет) и выдержать необходимую высоту борта по всему периметру, что конечно добавляет безопасности на волне. Без ограничений, впрочем, не обойтись – вынесенный далеко за транец немалый вес мотора придает лодке заметный дифферентующий момент, и его в данном случае пришлось компенсировать предельно носовой посадкой водителя и сопутствующим ужатием носового кокпита. Но просторность главного кокпита выиграла от этого невероятно.

Нюансы хода

Поскольку обе лодки близки по принципиальным характеристикам глиссирования – водоизме-

щению и килеватости – разницу в их поведении определила прежде всего их отличающаяся энерговооруженность. 200-сильная Yamaha с винтом в 21 дюйм шага, установленная на Fishmaster – это все-таки не то, что 150-сильная на Phantom с 19-дюймовым винтом. Несмотря на типичную волну свежей погоды на Волге, Fishmaster с готовностью воспринял приказ «полный газ», разогнавшись до почти 83 км/ч. Потряхивало, конечно, особенно когда на пути попадались «кочки» высотой за полметра, но лодка в целом уверенно держала курс, не зарыскивала, слушалась руля и не громыхала днищем, несмотря на тонкую обшивку. Значительная ширина корпуса несколько затягивала разгон, но, выйдя на глиссирование, при нашей умеренной нагрузке лодка цепко держит режим, позволяя удерживать тахометр на отметке 3000–3500 об/мин. В таком экономическом режиме можно, пожалуй, сколько угодно идти с комфортом по любой волне вплоть до предельно допустимой трехбалльной.

На этом фоне Phantom выглядел со своими на четверть меньшими мощностями, конечно, более вялым, выдавал во всем диапазоне оборотов скорость на 5–8 км/ч более низкую и разгонялся без эффектного «подрыва». Ощущалась также



Попавшая в носовой кокпит вода просто сольется за борт через такие вырезы

American Angler 202 Phantom



Starcraft Fishmaster 196

**ТЕСТ
Кия**

www.smokercraft.ru
Приглашаем дилеров
к сотрудничеству
+7 904 700 77 44

Ждем Вас на стенде
«Лодка Хаус»
на Московском Боут Шоу
с 12 по 17 марта 2013!

более носовая посадка водителя – волна подавала, казалось, в самое кресло. Тут во всей красе проявила себя система Rivermaster. Оба передние кресла эффективно «съедали» толчки, двигаясь на пружинах во весь свой свободный ход. За высоким экраном стекла были не страшны ни ветер в лицо, ни потоки брызг, тем более с установленной «половинкой» штатного ходового тента. Но в полной мере нюансы поведения двух лодок удалось обнаружить только после анализа результатов замеров расхода топлива, благо современные двигатели позволяли это делать в реальном времени.

Кривые расхода изображены на графике. Часовой расход у

«двухсотки» очевидно выше при всех оборотах, чем у «стопятидесятки», зато при соотношении часового расхода двигателей с реально достигаемой лодками скоростью получается очень показательная картина путевого расхода – более чувствительного показателя экономичности. При скорости минимального глиссирования (38–42 км/ч) экономичность хода у обоих судов близка – в районе 0.5 л/км расхода. Зато с открытием дросселя Fishmaster быстро становится слишком прожорливым и после 60 км/ч уедает уже до 0.8–0.9 л/км. Phantom же при всех скоростях глиссирования проявил выраженную умеренность и только при полном открытии

дросселя расходовал на каждый километр около 0.7–0.8 л. В результате получается, что если при ходе налегке поддерживать скорость, скажем, в районе 55 км/ч, то штатного бака Fishmaster (197 л) хватит примерно на 245 км хода, но Phantom уйдет практически на то же расстояние с куда более скромным запасом в 144 л. Такова цена избыточного запаса мощности. Также по графику видно, что если судьба заставит долго идти в переходном режиме (по штормовой волне, например), то более удлиненный, хорошо защищенный от заливания Phantom также окажется лучше во многих отношениях, и при планировании длительных переходов это может сыграть решающую роль. Такие нюансы обнаруживаются при детальном сравнении, казалось бы, очень похожих лодок.

Резюме

Непросто выбирать между вещью хорошей и вещью особой. Покупателю желательно иметь достаточный опыт владения лодкой, только тогда он сможет сполна оценить возможности специализированного исполнения. В подавляющем большинстве случаев тому, кто ищет просто быстроходную трейлерную лодку высокого качества, пригодную для большинства типовых применений – на наших внутренних водах будет достаточно способностей симпатичного универсала Fishmaster. Но найдутся и те, кто штормовал на крупном озере, кто уходил далеко от цивилизации за особо редким уловом, и ценит эти возможности лодки превыше других – им будут в самую пору некоторые особенности настоящего рыбака American Angler 202 Phantom. Но не будем забывать и о правильной комплектации. В нашем случае она существенно влияла как на достоинства, так и на недостатки, выявленные при тестировании. ⚓



Solar – сибирское ноу-хау

А. Д. ♦ Могущество России Сибирью прирастает – часто повторяем мы вслед за Ломоносовым, но, рассуждая о потребительских качествах лодок отечественного производства, не всегда задумываемся о том, что Сибирь – это огромный регион с совершенно другими природными условиями, нежели в европейской части страны.

**ТЕСТ
КЛЮЧ**

Фото автора

Достаточно взглянуть на надувные лодки марки Solar, чтобы понять: за десятилетие успешной работы одноименной компании опыт нашего надувного судостроения заметно прирос сибирским менталитетом. Применяемые в лодках конструктивные решения часто непривычны для наиболее массового потребителя из центральных областей, а лодки сами напрашиваются на редакционное тестирование. Мы его провели в условиях предзимья на холодном и солнечном Обском море.

На тесте были два исполнения Solar 380 – классическое килеватое и мелководное Jet. Чтобы не перегружать читателя пространными рассказами, просто перечислим оригинальные технические решения, примененные в них новосибирцами, а потом расскажем о том, как они проявили себя на воде.

Беспайольное днище низкого давления. Это один из принципов, на которых построена вся идеология Solar. Когда в конце 90-х – начале 2000-х получила развитие тема рафтов – надувных плотов для спуска по горным рекам – сибиряки, конечно, оказались на гребне волны, и именно рафты тогда стали родоначальниками новаторского семейства глиссирующих лодок с надувным днищем низкого давления (НДНД)*. Как отмечает директор компании Solar Сергей Чесноков, для успешного использования такого днища под относительно мощным мотором одной только накачки «до звона» недостаточно. Требуется применение армированной ткани повышенной жесткости; ее выпускают в Чехии, и фирме приходится идти на неблизкие по-

* первые эксперименты с НДНД проводил у нас петербургский конструктор Игорь Ревякин

Основные данные надувных лодок Solar 380

	380	380 Jet
Длина, м	3.8	3.8
Ширина, м	1.75	1.75
Диаметр баллона, м	0.45	0.45
Грузоподъемность, кг	600	600
Пассажировместимость, чел.	4–5	4–5
Масса, кг	53	54
Допустимая масса мотора, кг	60	60
Макс. мощность мотора, л.с.	20	30

ставки. Результат: накачанное до стандартных 0.25–0.3 бар днище получается настолько жестким, что на перевернутой Solar 380 могут как на батуте подпрыгивать без последствий сразу три человека. Полезный эффект «мясистого» днища большой толщины – возможность устройства самоотливного кокпита с обычным шпигатом в транце.

Усиливающие износостойкие накладки. Лодки Solar разрабатывались для целевого исполь-



Под обычной «пятнашкой» Solar 380 развил рекордные 44.5 км/ч. Вдвое более мощный же мотор с водометной насадкой не дал преимуществ ни в скорости, ни в грузоподъемности – у него другие задачи

зования на мелководных перекатах глухих сибирских рек, где повредить днище – это значит обречь себя на длительное ожидание помощи. Днища производимых лодок усилены дополнительным слоем особо стойкой ПВХ-ткани с «лаковым слоем». Кроме того, усилена конструкция транца под подвесной ВД; в важности этих опций нам пришлось убедиться со всей очевидностью.

Правильная форма днища. Будет лишним говорить, насколько важна форма днища для глиссирующей лодки – она влияет на достижимую скорость, экономичность и устойчивость хода. Как правило, «надувнухи» высокой гидродинамикой не блещут, прежде всего потому что выдержать правильную призматическую форму надувного днища при придании ему нужной килеватости непросто; для этого на предприятии должна царить высокая конструкторская и технологическая дисциплина. На Solar было затрачено немало сил и средств при выработке оптимального кроя днищ, и даже сейчас, с ростом объемов выпуска, когда простые элементы надувной конструкции выгоднее отдать в работу контрагентам, выклейка днищ остается заботой головного производства. Обращают на себя внимание нюансы формы, свойственные, пожалуй, только лодкам Solar. Это, во-

первых, выступающие заметно ниже поверхностей баллонов округлые «скулы» днища – на ходу при малой нагрузке у баллона есть шанс оторваться от поверхности воды, что добавляет скорости. Во-вторых, это неширокие пластинки из поликарбоната, приклеенные к днищу по кромке транца. Здесь их называют «интерцепторы», хотя, конечно, к работе интерцепторов они отношения не имеют. Пластинки не дают сходящему с днища потоку подлипать на округлой кромке, что тоже заметно снижает сопротивление ходу.

Наконец, нарядная цветовая гамма. Конструкторам хотелось, чтобы лодки узнавались по жизнерадостной раскраске. Solar значит «солнечный» – лодки радуют глаз контрастными сочетаниями цветов.

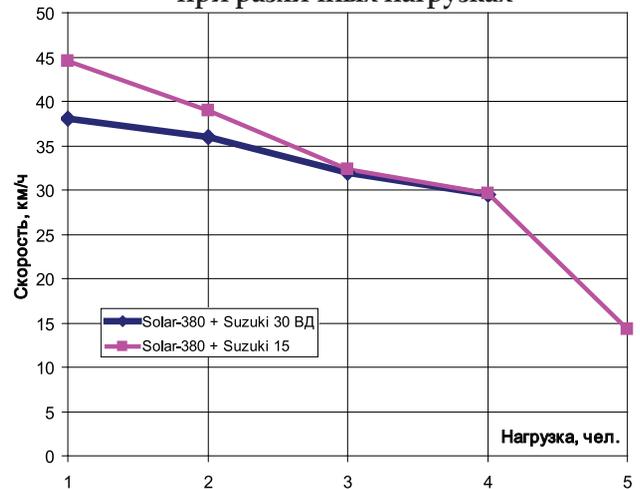
Собираем обе «380-е». Объем накачки немалый, поэтому стоит сразу обзавестись двухступенчатым электрокомпрессором (фирма поставляет в комплекте такой под тем же брендом Solar). Подключенный к автоаккумулятору, компрессор автоматически за считанные минуты «набивает» лодку до нормы, а когда наоборот, настанет пора ее сворачивать в пакет – выберет из нее лишний воздух, превратив оболочку в плоский блин. Лодки снабжены предохранительным

клапаном, и перекачать их не удастся.

Погода солнечная, чуть выше нуля, но напористый ветер морозит лицо и руки. Ставим на лодки тент-палатки, в них комфортнее. Сергей намеревается пройти по Обскому морю до известной ему мелководной речки, где можно сполна испытать светло-серый 380 Jet под 30-сильным Suzuki с водометной насадкой. Вторую, синюю «380-ку» оборудует обычным винтовым Suzuki в 15 сил. Без особого труда спускаем лодки на руках по пологому берегу и стартуем.

Водометный мотор ведет себя так, как и полагается реактивному приводу. Хотя тахометра нет, но чувствуется, что ходить надо при оборотах, близких к максимальным. На борту двое, газ полный – а скорость не превышает 36 км/ч. На пробных выездах малокилеватое днище заметно сносит наружу, но лодка идет устойчиво, только подрагивает на мелкой волне. Впереди небольшой залив – цель нашего перехода, но вход в него перекрыт широкой полосой шуги, надутой ветром, а дальше, вроде бы, снова ровная вода. Сергей с ходу врывается в ледяные обломки, ворочая румпелем как ломом – но! Тут мы понимаем, что «приплыли». Лодка с грохотом пропахивает метров десять плотно смерзшейся толстой ле-

Результаты замеров скорости Solar 380 при различных нагрузках



**ТЕСТ
Кия**

633010, НСО, г. Бердск,
ул. Ленина, д. 89/6
тел./факс (38341) 6 1256
тел. +7 (903) 930 0323
solarboat@ngs.ru



дьяной массы и встает намертво, дальше уже не чистая вода, а гладкий «каток». Попытки обломать лед переменной дачей хода лишь немного освобождают корпус. Если честно, было боязно за целостность обшивки, но Сергей, не сомневаясь ни секунды, агрессивными движениями пытается освободить лодку. Коллеги на второй лодке помочь не могут ничем. Минут пятнадцать грубой работы румпелем и отпорником – и корпус освобождается из плена, ничуть не пострадав в борьбе, но от испытания рекой все же пришлось отказаться. Заменяем его показательными проходами по отмелям глубиной в считанные сантиметры и «проломами» сквозь сухой камыш берегов, чем были предоставлены доказательства повышенной проходимости Jet. Максимальная скорость, которую удалось получить с ВД – 38 км/ч. Немного, если учитывать прожорливость «тридцатки». Тем не менее, бывают места, куда без водомета на транце не доберешься никак. Минимальная осадка 380 Jet ее плоскодонность и невосприимчивость к острым камням перекатов тут в помощь.

Синий «систершип» ведет себя более резво. Несмотря на килеватое днище и вдвое меньшую мощность мотора, эта лодка обгоняла водометную версию,

а налегке ее удалось разогнать вдоль волны аж до 44.5 км/ч (винт шагом 11") – великолепный результат, ни разу не достигнутый нами ранее на надувных лодках с «пятнашками». Вот так влияет на ход правильно оформленное днище. С ростом нагрузки, впрочем, обе лодки ведут себя одинаково, и пятерых уже «не тащат» – да и не нужно. Длина 3.8 м – это вариант для комфортной рыбалки вдвоем, максимум с хорошими запасами топлива и провизии.

Резюме

Не будем говорить об особенностях надувного днища в сравнении с жесткопайольным – это особая тема при выборе ПВХ-лодки. Специалисты ком-

пании Solar достигли отличного качества в конструкции НДНД и в потребительских свойствах своих лодок – на уровне лучших образцов, что тестированные лодки сполна продемонстрировали. Учитывая, что заявленная производителем цена не превышает среднерыночной для лодок такого размера – Solar 380 выглядит очень конкурентоспособным предложением в своем классе. Покупателю из европейской части России будет, пожалуй, ближе килеватая версия, но наверняка найдутся те, кто оценит высокую проходимость малокилеватой модели Jet, разработанной специально под водометную приставку к относительно мощному подвеснику. ⚓

С водометным Suzuki 30 лодка получает качественно более высокую проходимость по мелководью – качество, исключительно важное для сибирских рек

Разница в форме днища «380-й» и «380-й Jet» заметна на глаз. Видны и круглая «скула», и транцевые пластины, и усиливающие накладки



Scandic Havet 480 AL – встретили по одежке, а проводили по уму

Андрей Чернавин ♦ Начавшись смелым прорывом в области законодательства в отношении маломерного флота, 2012 год был отмечен появлением нескольких отечественных судостроительных компаний, привлечших внимание аналитиков и экспертов водно-моторного рынка России.

Именно к таким верфям можно отнести и Scandic Line Co. Начав свою деятельность весной 2012 года, компания к середине лета предложила довольно широкую линейку пластиковых судов малых размеров, а уже на сентябрьской выставке «Охота и рыболовство на Руси», прошедшей в ВВЦ, был показан биматериальный рыболовный катер в размере 4,9 м.

При первом взгляде на Havet 480 не возникает никакого сомнения в том, кому он адресован и для какого рода эксплуатации предназначен. Об этом откровенно говорят материал корпуса, компоновка кокпита и аскетичность отделки – перед нами рыболовно-охотничье судно. Но качество и изящество его исполнения, дизайн с полным отсут-

ствием элементов brutality тут же закладывают сомнения – а может это все-таки пляжная лодка для отдыха и обеспечения водных видов спорта? С одинаковой легкостью в кокпите Havet 480 можно представить и рыбаков-охотников в измазанных глиной вейдерах, и компанию отдыхающих людей в шортах и бикини.

В конструкцию судна заложена идея комбинирования двух материалов. Корпус цельносварной, из АМг5, имеет «свободную раму», вваренную таким образом, чтобы равномерно распределять нагрузку. Благодаря подобной технологии создателям удалось снизить вес катера на 30%, но при этом он сохранил способность выдерживать значительные пере-

грузки при хождении в условиях сильного волнения, и даже прощает грубую швартовку на каменистый берег. Казалось бы, этим можно было и ограничиться, что еще нужно среднестатистическому рыболову или охотнику? Но конструкторы и дизайнеры постарались сделать корпус не только прочным, но еще и красивым, пустив вдоль бортов выштамповки, имитирующие деревянный набор. Это сгладило визуальную тяжесть алюминия, корпус стал выглядеть легким и стремительным. Кроме того, эти элементы дизайна имеют еще одно практическое назначение – они смещают акустические резонансы корпуса в более высокочастотную область, делая лодку менее «гулкой». Такую же задачу, помимо обеспечения за-

**ТЕСТ
Кия**

Фото автора





паса плавучести, решает пенополистирол с закрытыми порами, которым заполнено все «нерабочее» пространство между корпусом и вставкой.

Палубная вставка, формирующая пространство кокпита – стеклопластиковая, изготавливается методом формовки в матрице. При этом, внутреннее пространство Havet 480 условно делится на две части двухконсольной компоновкой. Носовой кокпит невелик, но вполне достаточен для размещения одного рыбака или пассажира. Ходовой кокпит оборудован двумя вращающимися креслами переднего

ряда и кормовым диваном, а сам он достаточно просторен, в нем могут разместиться 5 человек во время движения, или совершенно не мешая друг другу 2 рыбака со снастями во время ловли.

Интересно организовано пространство кокпита и его дизайн. Несмотря на отсутствие винила, за исключением двух кресел переднего ряда, он не кажется блеклым. Дизайнеры не оставили без внимания большую часть поверхности и постарались придать ей функциональность и декоративность в виде ступенек, подстаканников и ребристых нескользящих поверхностей. Девяти рундуков, расположенных по всему внутреннему пространству, вполне достаточно для основных рыбацких поклаж, из них четыре рундука общим объемом 200 л сухие, для носимых вещей. Кормовой рундук рассчитан для размещения стационарного топливного бака и аккумулятора, и в нем остается еще много свободного места, носовой – для якоря, спасательных концов и буксировочных фалов. Рундук в полу ходового кокпита длиной 1.14 м вполне удобен для размещения в нем сложных удилищ, а для укладки более длинных снастей предусмотрена опция, увеличивающая его длину до 1.6 м. В полу носового кокпита размещен объемный рундук для кранцев и иных

крупномеров, а рундук под носовой банкой предусматривает опциональную установку садка с аэратором.

Консоли выполнены без внутренних полостей со свободным объемом для ног. Они, за исключением мелких деталей, «зеркальны». Правая – шкиперская, с большим подиумом для приборов и картплоттера, левая – пассажирская, оборудована вместительным бардачком для документов и индивидуальных вещей. В нем одновременно могут поместиться: зеркальный фотоаппарат, портативная рация, походный навигатор и смартфон. Обе консоли имеют высокие защитные стекла от брызг и ветра. Кстати о брызгах. Возможно, они смогут напомнить о себе в ветреную штормовую погоду, но при нашем тесте ни при каких условиях ни одна капля не попала в кокпит, и практически все пассажиры, которые располагались по всему его пространству, остались сухими.

Безусловно, катер очень красив. Эклектический стиль Havet 480 вырывает его из общего визуального ряда примелькавшихся силуэтов. Линия высокого борта палубной вставки, многократно повторяющаяся ниже отбойника несколькими выштамповками металла, имитирующими набор, вкуче с тупым углом почти прямого фор-

**Основные данные
мотолодки Havet 480 AI**

Длина, м	4.90
Ширина, м	1.85
Высота с консолями, см	150
Высота борта на миделе, см	85
Масса лодки, «сухая», кг	280
Грузоподъемность, кг	550
Пассажировместимость, чел.	5
Мощн. двиг., рекомендов., л.с.	50
Мощн. двиг., максим., л.с.	70
Высота транца, мм / дюйм	508 / 20
Угол килеват. на транце, град.	9
Угол килеват. на миделе, град.	16
Осадка, см	20
Объем топливного бака (стационар.), л	80
Объем блоков плавучести, л	530



Результаты испытаний Havet 480 AL

с нагрузкой 1–5 чел.
(ПМ Yamaha F60CETL, винт 11-1/8"×13")

Нагрузка, чел.	Максимальная средняя скорость*, км/ч
1	60.1
2	57.9
3	55.6
4	54.7
5	52.8

* средняя в двух направлениях

Весь экипаж находился в ходовом кокпите.
При пересадке одного человека в носовой
кокпит скорость снижалась на 2-2.5 км/ч

штевня, формируют ретро-образ деревянного катера XIX века. Но при этом, кипенно-белый цвет бортов и палубы, прорезанный абсолютно прямой линией отбойника и красной полосой декора, возвращает его в начало XXI века.

Тест Havet 480 мы начали с испытаний в статике. При загрузке одного борта пятью пассажирами, как и ожидалось, катер не совершил оверкиль и не зачерпнул воды через борт. Крен составил порядка 25–30°, а расстояние от кромки борта до поверхности воды оставалось около 20–25 см. Стандартное поведение малокилеватого корпуса: 16° на миделе и 9° на транце.

Тест судна в динамике проводился на спокойной воде, поэтому испытать его на регуляр-

ной волне не удалось. Однако мы проверили прохождение попутной и поперечной волн до 0.6 м, создаваемых достаточно большим судном сопровождения. Тест проходил с четырехтактным двигателем мощностью 60 л.с. – средним в рекомендуемом мощностном ряду.

Выход Havet 480 на глиссирование при полной загрузке был легким, с небольшим углом преодоления горба сопротивления (25°). С меньшей загрузкой, до трех человек, катер выходил на режим глиссирования буквально за несколько секунд, а с одним шкипером и того меньше – 1.5–2 секунды. Но и тут все было предсказуемо и закономерно, опять сыграла роль малая килеватость корпуса.

Глиссировал Havet 480 в

очень «красивом» режиме, на двух третьих корпуса, с небольшим дифферентом на корму, и почти без какого-либо заметного брызгообразования. Катер будто летел над водой, чуть касаясь ее килем, не оставляя за кормой ни крупной расходящейся волны, ни кильватерного «петуха». Вспомнился афоризм Туполева, но в некоторой перефразировке: красивая лодка обязательно будет глиссировать красиво.

Входы в поворот на скорости заставили немного удивиться. Был ожидаемый не слишком большой крен к центру циркуляции, но не было проскальзывания, не чувствовалось сноса кормы. Лодка шла как по рельсам. При доворачивании штурвала к центру, лодка чуть больше кренилась, а «рельсы» заворачи-

вались в более крутой поворот, но такое поведение существовало до какого-то момента. При более экстремальном входе в поворот, с радиусом меньше четырех корпусов, снос становился ощутим, возникала кавитация, лодка теряла управляемость и ход, что вполне естественно. На малых скоростях радиус циркуляции катера составил один корпус, и при полной перекладке штурвала выписывалась совершенно ровная восьмерка.

Старт с места с поворотом штурвала большими кренами не испугал. Как ни старались, мы так и не смогли наклонить судно больше, чем на 45 градусов. Доходя до этого предела, Havet 480 как будто во что-то упирался, и мог циркулировать в таком положении буквально вокруг борта. Кстати, при такой циркуляции воздушных прохватов винта не наблюдалось, кроме некоторых случайных, но при поднятии оборотов примерно до 3,5–4 тысяч винт срывался в кавитацию.

Прохождение попутной волны обоими бортами не вызвало никаких сложных ситуаций. Чувствовалось соскальзывание с волны, создающее крен в ее сторону, но чем больше выбирался угол преодоления, тем меньше становился эффект соскальзывания. Однако удивило и порадовало прохождение судном поперечной волны. Нельзя утверждать, что оно вообще не чувствовалось. Нельзя отрицать, что с больших волн катер не совершал прыжков, но делал он это так мягко, так незаметно для пассажиров, что им, как оказалось, не приходилось даже за что-то держаться. Такое нестандартное поведение малокилеватой лодки оказалось приятной неожиданностью.

После нескольких преподнесенных сюрпризов, Havet 480 припас еще один, которым поставил жирную точку в завер-

шение теста – он оказался идеально управляем в реверсивном движении. Отклик на поворот штурвала был моментальным, и катер выписывал аккуратные восьмерки с радиусом меньше корпуса.

По инициативе руководства Scandic Line было решено дополнить стандартные испытания статике и динамике тестом на непотопляемость. С открытым кормовым кингстоном в течение получаса катер затонул до половины борта и остался на плаву с заполненным водой на 15–20 см ходовым кокпитом, двумя пассажирами на носу и достаточно сильным дифферентом на корму, опасным для двигателя. После часа испытаний, когда стало понятно, что лодка перестала набирать воду, был запущен мотор, включена помпа, и спустя 25 минут вода была откачана.

Резюме

Все выше сказанное можно отнести к положительным качествам Havet 480, но было и то, что не понравилось. Это очень высокие кресла переднего ряда, отсутствие ручек на переднем пас-

сажирском месте, и отсутствие силовой защиты ветровых стекол, которая в большей степени нужна для обеспечения безопасности пассажиров. Если вести речь о рыболовно-охотничьей лодке, то нелишними оказались бы ниши или иные приспособления для оперативного хранения снастей или оружия. Понятно, что все перечисленное легко устранимо и, по заверению производителей, будет изменено по мере серийного выпуска, а вот проблему очень сильного дифферента на корму при затоплении лодки, конструкторы обещали решить уже в стоящих на стапеле корпусах.

И все же, разработчикам и производителям Scandic Line Co удалось создать хорошую универсальную лодку с небольшим акцентом на рыболовно-охотничье предназначение. В ней соединились красота и оригинальность дизайна, безупречное исполнение и интересные ходовые качества. Она получилась достаточно утилитарной и совсем не экстремальной, поэтому ее можно смело рекомендовать широкому кругу пользователей. ⚓

**ТЕСТ
Кия**

SCANDIC LINE CO.LTD
ООО «Скандик Лайн»
Москва, мкрн. Солнечово
ул. Производственная, д. 23
+7 (495) 769-2155
scandic-line@yandex.ru



Катамаран New Flight: первые впечатления

А. П. ♦ Приглашение на тест-драйв от эстонской компании New Flight OÜ застало нас в тот момент, когда погода все больше склонялась к заморозкам, а первый октябрьский снег уже оставил свои следы на берегу остывающего залива. На воду выходить откровенно не хотелось. Однако отказаться было невозможно – люди специально приехали в Петербург, чтобы показать на ходу прототип нового катамарана, к серийному производству которого на небольшом заводе в Нарве они собираются приступить уже в этом году. Ну не откладывать же такое интересное знакомство на целый сезон!

**ТЕСТ
Кия**



Изобретатель

До некоторого времени Александр Рябов, директор компании и конструктор катамарана, к судостроению, даже малому, никакого отношения не имел. По профессии он строитель, а по призванию – изобретатель и новатор. На его счету множество патентов и зарегистрированных изобретений в самых разных технических областях. С миром паруса Александр соприкоснулся два года назад, когда по

приглашению друзей отправился в небольшое путешествие по озерам на надувном катамаране. По итогам этого похода в голове сложился план: как и что можно изменить в конструкции, чтобы полюбившееся парусное судно обрело необходимый комфорт и солидность, которых, по мнению Александра (и с этим можно согласиться), не хватает разборным катамаранам. Точнее, возник даже не план изменений или доработок, а план создания нового образца складных катамаранов – уже с жестким корпусом. «Надувнушки» – замечательный продукт в туристическом сегменте рынка, их компактность (в собранном состоянии) и доступность в цене трудно превзойти. Однако на ходу это, все-таки, довольно экстремальный спортивный снаряд, эксплуатация которого требует определенной физической подготовки и знаний. Как правильно подмечает Александр Рябов, управляя на-



В сборочном цеху



Поплавок катамарана в сложенном состоянии

дувным катамараном, вы уже ничем другим, кроме управления, заняться не можете: «Даже просто перемещаться с борта на борт – отдельное искусство».

Новая идея состояла в том, чтобы, сохранив динамику и остойчивость катамарана, а также пусть и не компактность, но определенную мобильность и легкость перевозки, – принципиально увеличить функциональность лодки, комфорт пребывания на палубе и защищенность людей от воды во время движения. Так возник проект частично складного катамарана с жесткими корпусами и палубным настилом. Поплавки катамарана, поворачиваясь вокруг продольных осей, укладываются на внутреннее пространство палубы, в результате чего внешний габарит лодки позволяет перевозить ее на прицепе без оформления отдельного разрешения. Погрузка катамарана (правда, конструкции-прототипа) с последующей уборкой корпусов заняла у нас считанные минуты. После доставки на место поплавок вручную раскладывают в «боевое положение» и фиксируются болтами, затем устанавливается мачта, и вся конструкция вместе с прицепом подается к обрезу воды или на слип для спуска на воду. Для тех, кто привык к перемене акваторий, но «перерос» надувной катамаран – отличное решение.

И сам проект, и технологии, реализованные в производственном процессе, содержат много технических изюминок, новаторских идей и решений. Об этом речь пойдет ниже. А пока несколько слов о прошедших испытаниях.

Тест-драйв

Выход на воду после первых заморозков, «по первому снежку» – испытание не только в смысле «тест-драйв», но также испытание и собственной силы воли. А ее к концу года осталось не так уж и много. Поэтому собственно морская часть получилась быстрой: довольно быстро собрав катамаран на берегу (немного провозились с мачтой – на прототипе система ее установки была несовершенна), вышли в залив и уже через полчаса быстрой, бодрящей езды под мотором и двух-трех длинных галсов под парусами – вернулись обратно в гавань.

Но даже за это короткое время мы смогли убедиться в том, что катамаран обладает отличной динамикой и прекрасной остойчивостью. Шесть человек, одновременно находившихся на палубе и перемещавшихся по ней произвольным образом, никакого существенного влияния на крен и дифферент не оказывали. Несмотря на то, что собственный вес прототипа не превышает 250 кг.



Прототип перед выходом на воду

Мы могли бы отметить множество деталей оборудования, элементов проводки и управления, которые на тот момент нуждались в доработке, однако, Александр все это понимал и без нас, а главной целью выхода в море было показать работоспособность перспективной конструкции. И в этом смысле время не было потрачено впустую: мы убедились и в простоте сборки-разборки, и в отличных ходовых качествах катамарана даже при экспериментальном вооружении, и в удобстве его спуска на воду, а также последующего подъема на автомобильный прицеп. Ну, и, конечно, отдельное впечатление – складные сиденья. Ни на одной яхте подобных габаритов я не встречал такого трепетного отношения к комфорту размещения на палубе. Как ни странно, на этом паруснике шезлонги смотрелись вполне гармонично.

Уже через пару месяцев после описываемых событий конструктор вновь позвонил нам и пригласил осмотреть корпуса теперь уже первого серийного образца своего катамарана-трансформера. Мы посетили сборочный цех компании New Flight и вот что увидели.

Катамаран

Два корпуса катамарана (длина 6.2 м) изготовлены из композита на основе стеклопластика

Основные данные катамарана New Flight

Длина – 6.2 м
 Ширина – 3.8 м (в сложен. состоянии – 2.2 м)
 Осадка:
 поплавками – 0.15 м
 швертом – 0.8 м
 Высота мачты – 10.1 м
 Площадь парусов:
 грот – 15 м²
 стаксель – 10 м²
 Вес – 350 кг
 ПМ – до 15 л.с.



Поплавок разделен на 6 отсеков



и полиэфирной смолы. Стенки корпусов имеют трехслойную сэндвичевую конструкцию: между двумя слоями стеклоткани проклеен слой специального пенопласта толщиной 10 мм. Каждый корпус разделен герметичными переборками на шесть отсеков. Первый отсек – с таранной переборкой – заполнен стеклянной микросферой на эпоксидном связующем, что придает носовой части поплавка дополнительную прочность, защищая при возможных ударах о твердую поверхность. В верхней части второго отсека оборудован рундук для поклажи, а внизу размещен носовой блок непотопляемости из пенополистирола, вклеенный в корпус между переборками. Следующие три отсека, каждый объемом 275 л, предназначены для размещения грузов и туристского снаряжения (всего на катамаране 6 таких отсеков). Каждый из них имеет запирающиеся на замки герметичные крышки. В кормовом отсеке находится еще один блок непотопляемости из пенополистирола. На транцах поплавков закреплены кронштейны для съемной рулевой коробки; перья руля, могут фиксироваться под различными углами к вертикальной оси, вплоть до горизон-

тального положения. Сами перья изготовлены из стеклопластика методом формовки давлением в закрытой матрице, в результате чего они обладают прочностью монолита и, вместе с тем, значительно легче своих композитных аналогов, сделанных путем простой ручной формовки с последующей склейкой. Над первым и третьим грузовыми отсеками установлены складные легкоъемные сиденья длиной 1300 мм (всего – 4); сиденья со спинками выполнены из сетки, а их несущая конструкция – из полированной нержавеющей трубы. На наружных бортах обоих поплавков закреплены вант-путенсы.

Корпуса связывает между собой жесткий палубный настил (также стеклопластик на полиэфирной основе). Палуба имеет нескользящее покрытие и усилена сотовой структурой из композита. Перекрытие сделано не плоским, а с заданной килеватостью и продольными реданами, которые нужны, в первую очередь, для фиксации катамарана на передней опорной точке прицепа и предотвращения его бокового смещения при перевозке. Конечно, для таких элементов это не базовый функционал, но эстетика летящего над водой штевня

присутствует. Центральная часть перекрытия разделена на герметичные отсеки тремя композитными перегородками – ребрами жесткости. С их внешних торцов имеются по четыре кронштейна из нержавеющей стали, предназначенные для крепления 80-сантиметровых поворотных балок, которые заформованы в поплавки. В передней части корпуса устроена рубка с жесткой крышей-обтекателем и мягкими боковинами. Обтекатель упирается в основание мачты – приформованный к палубе алюминевый пиллерс с вертлюгом гика и степсом мачты (мачта не поворотная). На транцевой части установлены три закладные детали: слева и справа кронштейны под подвесной мотор (до 15 л.с.), а в ДП – качалка трапеции, синхронизирующая поворот рулей. Трапеция выполнена из нержавеющей трубы с шаровыми шарнирами. В центральной части перекрытия оборудован швертовый колодец, в котором установлен прямой поворотный шверт.

Поворотные балки, обеспечивающие складывание поплавков, выполнены из профильной анодированной алюминиевой трубы и крепятся на осях (болты М12) к кронштейнам палубы с воз-



возможностью поворота на 160–170 градусов. При повороте балок поплавки переворачиваются вверх килем и размещаются над центральной частью палубы, сокращая габаритную ширину катамарана с 3.8 до 2.2 м. Над балками между поплавками и корпусом уложены настилы из стеклокомпозита с нескользящим покрытием.

Парусное вооружение катамарана – бермудский шлюп со стандартным гротом площадью 15 м² и стакселем до 10 м². Конструкцией предусмотрена возможность установки выдвижного бушприта для несения генакера. Десятиметровая мачта выполнена из алюминиевой анодированной профилированной трубы. Высота мачты от палубы – 10.1 м, расстояние от гика до топа – 9 м. Гик из стеклокомпозита, армированный предварительно натянутым стеклоровингом. Гик оборудован телескопической оттяжкой.

Для перевозки катамарана используется прицеп эстонской фирмы RESPO, который имеет специальную конструкцию и сам является неотъемлемой частью системы транспортировки и трансформации катамарана. Прицеп играет роль стапеля при складывании и раскладывании

катамарана. Система привода складного механизма катамарана установлена на торцевой части рубки и позволяет с помощью лебедки и системы блоков быстро трансформировать конструкцию в рабочее положение или положение для транспортировки силами одного человека. Приведение в рабочее положение занимает от 20 до 30 минут. В сложенном состоянии прицеп с катамараном вписываются в разрешенный транспортный габарит и могут храниться как в гараже, так и на стоянке, что позволяет владельцу наслаждаться управлением настоящим парусно-моторным катамараном на любой акватории, к которой только можно подъехать на автомобиле.

Маркетинг

Выше мы уже коснулись вопроса потенциальной аудитории покупателей нового катамарана – те «туристы-катамаранщики», которые готовы путешествовать, но хотят делать это в более комфортных условиях. Когда на борту можно разместить достаточное количество груза, взять гостей и при этом сохранить свободное пространство и никак не повлиять на мореходные и ходовые качества

парусника. Возможно, что новое судно будет интересно и чартерным компаниям, организующим отдых туристов в теплых странах – катамаран может быть с успехом использован для организации коротких морских прогулок для людей любого возраста без ограничений.

Пока мы изучали новинку, в голову пришло сравнение, которое, может быть, само по себе спорно, но вполне точно описывает логику появления нового катамарана: как в свое время надувные лодки, получив жесткий пластиковый корпус, переросли в РИБы, так и надувные катамараны дали жизнь новой модели. При этом, отметим, «надувнушки» и РИБы отлично уживаются вместе, расширяя таким образом функциональные возможности лодок компактного класса. Думаем, что и два типа парусных катамаранов смогут не конкурировать между собой, а дополнять друг друга.

Первое официальное появление катамарана компании New Flight (Новый полет) на российском рынке уже не за горами: новинка будет представлена на специализированной выставке лодок, моторов и катеров Motorboat Fair в Петербурге 15–17 марта 2013 года. 

План парусности катамарана New Flight

**ТЕСТ
Кия**

New Flight OU
Kalda-9-C413
Нарва, Эстония
Тел. представительства
в Санкт-Петербурге
+7 (921)963-8043

«Дончаки» – быстрые лошадки

ТЕСТ
Кия

Фото автора

А. Д. ♦ Ростовская производственная компания «Скиф», о которой мы пишем уже не в первый раз, выпускает разнообразную лодочную продукцию, и было бы удивительно, если бы ее маркетологи не охватили наиболее массовый сегмент «жестких» моторных лодок длиной 4.5–5 м. Такие лодки с открытой компоновкой унаследовали повышенный интерес потребителя со времен появления первых подвесников; они наилучшим образом отвечают запросам тех любителей водного досуга, кто перерос возможность надувного ПВХ, но не требует от лодки, чтобы она стала средством длительного пребывания на воде.

Требования к открытым универсальным лодкам, сложившиеся за многие годы массовой их эксплуатации, просты: максимально вместительный кокпит, который в пределах разрешенной грузоподъемности можно использовать для размещения как пассажиров, так и груза; минимально необходимая защита водителя от ветра и брызг, мореходность на уровне, достаточном для уверенного передвижения по большинству внутренних водных путей. Развитие водно-моторной техники в последние десяти-

летия внесло свои коррективы в образ «народной моторки». Вдобавок к перечисленному от нее сейчас требуется способность успешно нести двигатели «среднего класса» в 40–60 л.с., в том числе более тяжелые четырехтактные, ну и, конечно, прилично выглядеть на фоне конкурирующего европейского импорта. Отсутствие немалого таможенного сбора на товар нашего производителя пока остается сильным фактором его конкурентоспособности, но это не значит, что можно строить лодки кое-как; принцип «глаз

покупает» остается актуальным и во времена малобюджетности.

Конструкторы «Скифа» заслуживают симпатий уже тем, что попытались решить задачу «народной мотолодки» более чем одним способом. На тест они представили два варианта лодки, названной ими «Дончак 4.7» – классическую с запалубленным носом и сплошным кокпитом и двухконсольную с проходом в нос. Как вы уже наверно знаете по прошлым публикациям, «фишка» донских судостроителей заключается в применении для корпусов композитной





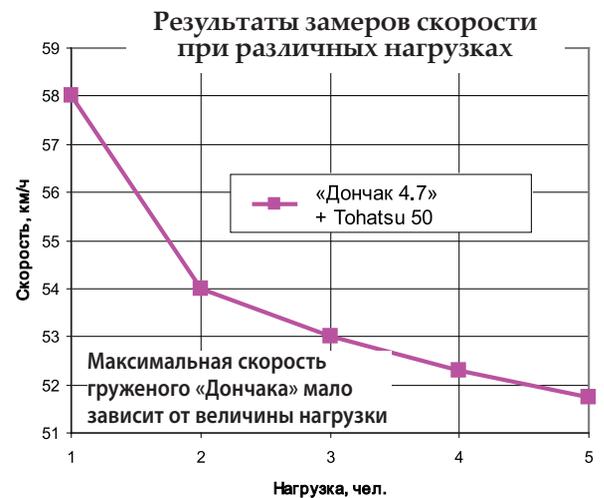
Два варианта компоновки «Дончак» в одном корпусе



безматричной технологии формирования стеклопластиковых корпусов, когда формообразующая основа из водостойкой фанеры внедряется внутрь пластикового ламината. Она-то и дает, с одной стороны, возможность строить тщательно отделанные красивые лодки, с другой стороны – смело экспериментировать с компоновками и оборудованием, не вкладываясь в дорогостоящую оснастку. Сравнение обоих вариантов в рамках одного теста даст ценную информацию как для потребителя, так и для разработчика.

У лодок отлично проработанные линии. Отсутствие обязательных для пластиковых изделий требований к техно-

логическим уклонам поверхностей позволило конструкторам свободно поработать с формой. Борт украшает четкая полоса привального бруса и едва заметный, но очень манерный излом обшивки по всей длине. В кокпите строителям не пришлось мудрить с разбивкой секций, с отдельными зашивками и теми же технологическими уклонами на консолях – интерьер просто выстроен вместе с корпусом максимально функционально; крашенные полиуретановой краской фанерные детали своей фактурой более напоминают листовую пластик. С умом сделан кормовой диван: передняя стенка у него съемная, и ее можно удалить, если что-либо из предме-



тов снабжения не будет уверенно помещаться в трюме. Сквозь вырезы в этой стенке уходит в шпигаты вода из самоотливного кокпита.

Оборудование нехитрое, выдающее исходную «народность»

Основные данные
моторных лодок «Дончак»

	4.7	4.7V
Длина, м	4.77	4.77
Ширина, м	1.92	1.92
Килеватость на транце, град.	14	14
Масса корпуса, кг	320	340
Грузоподъемность, кг	420	420
Пассажировместимость, чел.	5	5
Макс. мощность двигателя, л.с.	50	60

лодки. Сиденья на «палубной» версии лодки – типовые из «Моремана», фитинги-законцовки для гнутых из нержавеющей трубы релингов тоже стандартные. Ветровое стекло из акрила благодаря отсутствию рамы выглядит очень легким, изящным, крепится на стальных уголках, при этом за огибающий его трубчатый релинг можно держаться безбоязненно. Но есть и минус – если в беспокойном море доведется «словить» воду на носовую палубу – она наверняка протечет под нижним краем стекла в кокпит. Относительно невысок и надводный борт в корме, где-то около полуметра в состоянии налегке.

Дончаки – это особая редкая порода казацких лошадей, прославившаяся своей выносливостью в Отечественную войну

Тест на кренование
проходит успешно



Обе лодки на разведенной тяжелым катером волне вели себя надежно и предсказуемо даже в экстремальных ситуациях

1812-го. Видимо, лодка с таким именем должна обладать легким быстрым ходом и неприхотливостью в эксплуатации. Представленные модели оборудованы довольно мощными для своих размеров моторами: у палубной модели «Дончак 4.7» установлен 50-сильный Tohatsu с винтом размером 11.1×13 дюймов; на двухконсольной «Дончак 4.7V» – Yamaha 60 с винтом 11×15”.

Невысокий борт требует внимания, поэтому первый тест – на остойчивость. Грузимся в палубный вариант вчетвером по-ГОСТовски: двоих по центру кокпита, двоих на планширь. Поскольку килеватость лодки умеренная, сюрпризов не получаем. Вода до планширя не доходит сантиметров на 15, тест пройден.

Пробуем на ходу. Tohatsu рочет по-своему, по-тракторному за транцем, но шум в целом невелик. Нет характерного «звона», присущего легким конструкциям, ощущение такое, будто фанеро-пластиковый композит приглушает вибрации. С двумя седоками лодка очень отзывчива на обороты мотора, легко стартует и уже при 20 км/ч (около 3000 об/мин) начинает глиссировать. Небольшая речная волна

высотой в 20–25 см, раздутая слабым низовым ветром, никак не сказывается на плавности хода, широкое стекло прекрасно закрывает от встречного потока. Реакция на штурвал мягкая, ровная, без срывов. Грузим лодку по человеку до нормы вместимости. Поведение остается тем же, выход на режим затягивается несущественно – 50 двухтактных сил позволяют и больше, поведение «Дончака» с загрузкой становится только спокойнее, хотя бдительность терять нельзя. Повороты становятся более затяжными, с заметным проскальзыванием, и, закладывая вираж с полного хода (кстати, лодка позволяла проделывать их при любой нагрузке), стоит просчитывать траекторию заранее, чтобы не угодить в камыши в узкой протоке. Отметим также, что под влиянием волны груженная лодка пытается медленно раскачиваться, дельфинировать, впрочем, на тихой воде быстро успокаивается. С одним же водителем в полный газ лодку как будто стегнули нагайкой – вместо обычных 52–54 км/ч она рванула за 58. На приведенном графике видно, что при нагрузке более чем в одного водителя падение скорости на каждую дополнительную сотню

килограммов несильное. Обращает на себя внимание также ровность кривой зависимости скорости от оборотов, практически без провала в переходном диапазоне. Это свидетельство неприхотливости легкой лодки к мощности устанавливаемого мотора. Можно было бы с успехом гонять ее и под «двадцаткой», это сказало бы только на некотором снижении максимальной выводимой на режим нагрузки.

Обнаруженные особенности хода «Дончака 4.7» – быстрый выход на глиссирование, малая чувствительность к нагрузке, ощутимый дрейф на повороте – все это, включая запалубленную компоновку – черты универсальной умеренно-килеватой легкой лодки, которую мы уверенно относим к «народному» типу, давно и прочно зарекомендовавшему себя на реках и озерах страны. Двухконсольному варианту «-4.7V» повезло в нашем тесте меньше. Более мощная на добрый десяток сил Yamaha 60 исправно крутила обороты 15-дюймового по шагу винта, но адекватной прибавки к скорости обнаружить не удалось. Трудно сказать, что стало причиной конфуза – недобравший мощности двигатель или особенности центровки (двухконсольная на ходу показывала несколько больший дифферент) – понятно, что с этой компоновкой надо еще поработать. По нашим наблюдениям, при длине корпуса менее 5 м полноценный двухконсольник реализовать непросто. То центровка получается слишком кормовой, то носовой кокпит излишне куцей. В общем, запалубленный вариант «Дончака 4.7» здесь показал себя с лучшей стороны, хотя носовая посадка водителя у него и влечет неудобства вроде более близких ударов о волну и некоторой тесноты в зауженной носовой части. Пожалуй, строителям стоило бы придать и больший



Фаворит теста – «Дончак 4.7» с «автомобильной» запалубленной компоновкой



наклон транцу, чтобы иметь возможность сильнее «поднурить» двигатель при возможных кормовых загрузках.

Впрочем, во время фотосессии, проведенной на волне, поднятой за тяжелым катером, обе серийные лодки показали все свои лучшие качества. Они с полного хода выпрыгивали, полностью оголяя днище, зарывались по самые борта, на трюковых виражах крен достигал порой 45°, но все это веселье нисколько не сказало ни на безопасности экипажей, ни на работе моторов, ни на прочности конструкций.

Резюме

«Дончак 4.7» – нарядная практичная лодка с ценой, не превышающей цены аналогичной

лодки из стеклопластика, но допускающая значительно большие доработки под ваши персональные требования, если вы предварительно согласуете их с производителем. Она грузоподъемна, быстроходна и успешно пойдет с моторами разной мощности. Но, заказывая производителю особый вариант компоновки, проследите, чтобы его центровка была близка к наилучшей – как у запалубленного варианта судна. ⚓

ТЕСТ
Кия

ООО «Торговый Дом
Скиф-Дон»
Ростов-на-Дону
ул. 1-я Майская, 15/16
тел. +7 (863) 291-4587
torg@skifdon.ru
info@skifdon.ru
www.skifdon.ru



Altair Sirius 335 — первый экзамен сдан



Андрей Спирин
Николай Пусен
Фото Елены
Отрадиной



В бескрайнем море сегодняшних предложений надувных лодок уже не надеешься увидеть нечто новое или оригинальное – именно с таким чувством мы получили на тест надувнушку Sirius 335, произведенную в цехах молодой петербургской фирмы Altair. Однако испытание новинки показало, что торопиться с выводами нам бы не стоило.

Итак, лодка была упакована в яркие черно-красные сумки, и весь комплект весом 36.5 кг без проблем может за раз перенести один человек. Это в первую очередь объясняется толщиной ткани (750 г/м²) и пайола, сделанного из влагостойкой ламинированной фанеры (9 мм). Прибавьте к этому облегченные стрингера и Н-образный алюминиевый профиль для межпайольного соединения – такие параметры характерны для проектов экономкласса.

При сборке лодки проявились некоторые неожиданности

– у «335-й» оказалось 6 пайольных секций, 4 надувных отсека, нормальное сливное отверстие, качественный брызгоотбойник (заходящий на баллонные конуса), усиление днища по транцу и оконечности баллонов, оригинальный 2-метровый леер, бортовая пассажирская и 3 внешних ручки для переноски. Специалисты сразу же поймут, что все вышеперечисленные «мульки» практически не встречаются в «экономках».

Единственным отмеченным недостатком оказалась весьма жиденькая молния на транспортировочной сумке.

Нас очень порадовал нарядный внешний вид Sirius 335, выдержанный в красно-белых тонах. Надежным было крепление банок по системе ликпаз-ликтрос. Вдобавок по этой схеме можно установить множество дополнительных аксессуаров, например, уже более десяти лет выпускаемых компанией Mnev.

Сборка лодки прошла без

проблем, впрочем, как и гребной тест – весла были нормальной длины и достаточно надежны для активной гребли. В морозные дни мы сразу отметили полезность шероховатости верхней части настила, что обеспечивало дополнительный упор ногам. Также очень лег на душу момент, что банки не елозят туда-сюда и перемещаются с усилием.

К ходовым испытаниям мы подошли очень тщательно и около 10 часов «погоняли» новинку как на 8-сильной двухтактной Yamaha, так и на 6-сильном четырехтактном Mercury.

Из таблицы замеров скорости видно, что с одним человеком в кокпите (100 кг) под ПМ Yamaha 8 скорость Sirius 335 начинает расти примерно с

Результаты испытаний мотолодки Altair Sirius 335

(ПМ Yamaha 2-х тактная, 8 л.с.,
винт 8 1/2 × 6 1/2, загрузка 100 кг)

Обороты	Скорость, км/ч
830(min)	2.6
1000	3.1
1500	4.8
2000	5.5
2500	6.7
3000	7.7
3500	8.1
4000	9.2
4500	10.1
5000	21.0
5500	23.4
6000	25.2
6200	26.0

4700 об/мин. При загрузке 160 кг (2 человека) максимальная скорость остановилась на 23.5 км/ч. Такой же показатель удалось набрать и взяв на борт 240 кг (3 человека). При правильно подобранном винте скорость с одним человеком на борту возрастет.

Повороты лодка проходит без проскальзывания. Если учесть, что она из класса плоскодонок

ТЕСТ
Кия



(тут весьма оригинальный надувной кильсон), то это хорошая «пятерка» в обязательной программе. Кстати, в паспорте рекомендуется совершать маневры на воде плавно, с обязательным предупреждением всех присутствующих на борту. По нашему мнению, это уже лишнее, ведь борт рекомендован как раз под 8-сильный мотор и кувырнуть 41-сантиметровый баллон надо очень постараться.

Лодка устойчива на курсе, «рысканье» не наблюдается. При наборе скорости носовая часть будто «прилипает» к воде.

На глиссирование Sirius выходит достаточно быстро, при двух и более пассажирах требуется переместить центр тяжести в носовую часть.

Как мы уже отмечали, на баллоне с левой стороны лодки (по ходу движения) рядом с банкой пассажира расположена ручка, которая вызвала весьма бурное обсуждение. Если матрос сидит лицом к транцу, то держится за эту ручку правой рукой, а если банку сдвинуть к корме, а пассажира развернуть на 180 градусов, то держаться он уже будет левой рукой. Расположение пассажира именно по этому борту

весьма логично, т.к. смещение его на противоположный борт приведет к неправильной балансировке судна.

С 6-сильным мотором лодка с двумя людьми общим весом 160 кг, спокойно выходит на глиссирование. А в варианте «отпетый эгоист» данного тандема хватит на все 100 процентов, т.к. запас в 60 кг для большинства случаев вполне приличный.

Единственным отмеченным недостатком «Сириуса» оказался скрип пайольных секций при изменении курса, здесь конструкторам, видимо, придется покумекать над соединяющим их алюминиевым профилем.

Отдельно хочется сказать о паспорте лодки – он написан понятным для восприятия языком. Кроме того, из него мы узнали, что перед установкой стрингеров достаточно немного подкачать кильсон, чтобы баллон лодки приподнялся. Также в документе очень интересно прописан ремонт прокола ткани с использованием шприца.

Резюме

Молодые производители надувных Altair подошли к своей работе творчески, с новыми иде-

Основные данные надувной лодки Sirius 335

Длина, м	3.35
Длина кокпита, м	2.47
Ширина, м	1.44
Ширина кокпита, м	0.65
Надувной баллон: диаметр, м форма плотность ткани, г/м ² масса, кг	0.41 U-образный 750 26
Материал пайол, мм транец, мм	влагостойк. лам. фанера 9 18
Вид транца	вклеен. на трансколдерах
Соединение секций пайола	H-образный AL профиль
Размер банки, мм	750×200 (2)
Крепление банки	ликтрос/ликтаз
Длина стрингера, м	1.1
Вес набора, кг	36.5
Мощн. двигателя, л.с. рекомендуемая максимальная	8 10
Пассажировместим., чел.	3
Грузоподъемность (полезная нагрузка), кг	480



ями, и это дало неплохие результаты. Наш экзамен они прошли.

✍

**ООО «Altair». Санкт-Петербург,
ул. Фучика, д.12, (812) 449-2943
altair-pro@mail.ru, www.altair-pro.ru**



Мореходный бюджетник Viking 360 LE

Андрей Спирин, Николай Пусен ♦ После вступления в силу закона, отменяющего регистрацию плавсредств с двигателем до 10 лошадей, на отечественном рынке надувнушек развернулась очень активная борьба именно в этом сегменте. Тем более что данная ниша стала весьма актуальна в прошлом году, когда по разным причинам (цена, вес, компактность и т.д.) массовый покупатель все больше внимания стал уделять именно бюджетной категории надувных бортов.

В прежние времена понятие «экономкласс» обычно заканчивалось размером 3.4 метра, и тест-группа журнала была несколько насторожена, когда в самом конце прошлого года получила на испытание уже полноценный (если разбирать дело с рыболовно-потребительской колокольни) бюджетник Viking длиной 3.6 м (от компании «Посейдон»). Тревога объяснялась просто – уменьшение цены конечного продукта неизменно происходит в случае удешевления расходных материалов и фурнитуры. Ну, если качество изготовления банок и лееров на мореходность и безопасность влияет мало, то утончение пайола и ткани ПВХ

может закономерно привести к появлению на воде очередного хлюпающего «утюга». Именно поэтому большинство производителей бюджетных лодок и соревнуется в размерах корпусов от 2.9 до 3.3 м.

«Посейдон» – достаточно известная в России фирма, где конструкторов-практиков гораздо больше, чем рекламщиков и маркетологов, и, как правило, перед «мерной милей» в «КиЯ» каждый их борт придиричиво и долго испытывается сотрудниками компании.

Комплект новинки VN 360 LE упакован в лучшем виде, сразу виден опыт и профессиональный подход, все аккуратно и компактно. Помимо сумки-конверта для

Основные данные лодки
Viking 360 LE

Длина, м	3.6
Длина кокпита, м	2.6
Ширина, м	1.65
Ширина кокпита, м	0.75
Диаметр баллона, м	0.45
Количество гермоотсеков	3+1
Плотность материала, г/м ²	850–900
Толщина пайола, мм	9 (фанера)
Толщина транца, мм	18
Высота транца, мм	395
Соединение секций пайола	H-образный профиль
Длина стрингера, м	1.2
Масса, кг	51
Мощность двигателя (макс.), л.с.	15
Пассажировместим., чел.	5
Грузоподъемность, кг	530



ТЕСТ
КиЯ

Фото авторов
и Елены
Отрадиной



лодки предусмотрена и отдельная сумка для пайол. К набору прилагается паспорт, где досконально «разжевывается» алгоритм сборки, а цветные фотографии и схематические рисунки (вид сбоку, с носа и кормы) помогают новичку не заблудиться в понимании непонятной терминологии. Пожалуй, более ясного и подробного документа нам еще видеть не приходилось – помимо инструкций и наставлений тут еще четко даны рекомендации по хранению, мелкому ремонту, нормам бортового снабжения и возможные варианты тюнинга и дополнительной комплектации. Без излишних словоблудий все абсолютно понятно и с гарантией: ткань ПВХ – 36 месяцев, остальное – один год. Сразу видно, что эту бумагу составлял не массовик-затейник, а практик-профессионал.

Сборка лодки классическая, важно правильно установить Н-образный профиль, соединяющий пайольные секции. Три независимых гермоотсека (диаметр баллона 0.45 м) плюс киль. При «взрослом» росточке, вес лодки (51 кг), конечно, радует. Один человек легко справится со всеми манипуляциями, как на берегу, так и в воде – это мы проверили. После запуска модели

Viking 360 LE в серию жены уже не смогут утверждать, что отцы не занимаются воспитанием детей, ибо помогать папе в любых транспортировочно-сборочных мероприятиях тут способен и десятилетний ребенок.

У нас была возможность досконально проверить ходовые и потребительские качества флагмана бюджетных «викингов» на двух моторах – 8-сильном двухтактнике Yamaha и четырехтактной одноцилиндровой «шестерке» Mercury. Из таблиц вам станут более понятны особенности вышеназванных комбинаций.

Надо добавить, что заметно скорость начинала расти под обоими моторами с 4800 об/мин. При использовании более «тяжелого» винта абсолютные показатели максимальной скорости должны увеличиться.

С двумя людьми на борту (160 кг) лодка под ПМ Yamaha развивает скорость 24.7 км/ч при 6000 об/мин и 25.6 км/ч при 6150 оборотах. В паре с Mercury при оборотах 5800 скорость «Викинга» составила 23.3 км/ч. Здесь также можно поиграть с винтом, но если вы не выступаете в спортивных состязаниях, этого можно и не делать.

Все маневры (порою произ-

водимые в спортивном стиле) лодка прошла без замечаний. «360-й» достаточно уверенно входит в повороты без малейшего проскальзывания. Не наблюдался и прохват воздуха двигателем. Корпус выходит на глиссирование быстро – для ускорения появления классического «петуха» за 18-миллиметровым транцем достаточно переместить центр тяжести в носовую часть.

На курсе лодка стоит уверенно, не гуляет. Хорошее впечатление оставили весла и ручки на гребном тесте, впрочем как и прочая фурнитура, совсем не похожая на обычные причиндалы для надувных «экономок».

Как отмечалось выше, такой размер корпуса в цивилизованном рыболовном мире считается уже полноценным для выполнения любых задач (заброс стоя или дорожка), но все мы знаем, что «для рыбалки места много не бывает». Разместить оборудование в VN 360 можно без проблем, тем более что система крепления банок ликтрос-ликпаз позволяет установить и спиннинговые стаканы, и столик для навигатора или эхолота. Использовать ли лодку как «грузовик», уже решать придирчивому покупателю.



Результаты испытаний лодки Viking 360 LE

(нагрузка 100 кг, ПМ - 2-тактный Yamaha 8 л.с., винт 8^{1/2} × 6^{1/2})

Обороты	Скорость, км/ч
820	2.7
1000	3.7
1500	4.9
2000	6.1
2500	7.1
3000	8.2
3500	8.8
4000	9.6
4500	11.5
5000	21.8
5500	24.3
6000	26.4
6200	27.7



Результаты испытаний лодки Viking 360 LE

(нагрузка 100 кг, ПМ - 4-тактный Mercury 6 л.с., винт 7.8 × 8)

Обороты	Скорость, км/ч
1190	3.7
1500	4.6
2000	5.9
2500	7.1
3000	8.0
3500	8.6
4000	9.2
4500	10.4
5000	20.0
5500	23.2
6000	25.7
6080	26.4

Если выбор 8-сильного мотора был в нашем случае согласован с производителем и использовался как «маршевый», способный вывести на глиссирование даже трех человек, то вот 6-сильный Mercury мы взяли по своей инициативе. Все-таки 26 кг, встроенный в корпус бак, бензин без масла, практически нет тошнотворных выхлопных газов, столь привычных нам при малых оборотах двухтактников. Оказалось, что мы были правы – Mercury 6 отлично глиссировал с двумя людьми на борту, а при ловле на дорожку ему просто цены не было (в первую голову с точки зрения экономичности и экологичности)!

Конечно, как и в большинстве тестовых случаев, к конструкторам новинки возникли определенные вопросы. Разбирая лодку, мы столкнулись с тем, что от воды

и холода (тест проводился при температурах воздуха от +3° до -10°C) H-образный профиль настолько надежно закусил фанеру, что в итоге пайол был извлечен из

лодки целиком. Очевидно, что со временем эти части притрутся, нам же пришлось воспользоваться молотком и деревянным клинышком для разъединения пайольных секций.

Второй момент несколько более серьезный. По нашему мнению, толщина металла стрингера у Viking 360 LE достойна корпусов из младших серий, ведь любой владелец «360-го», наверняка, попрется в «дальнее морское плавание» (тем более что производитель обозначил максимальную мощность подвесника цифрой 15), где нам случалось гнуть стрингера даже у 5-метровых надувных «внедорожников».

Но учитывая богатый экспедиционный опыт за плечами многих «посейдоновцев», мы уверены – этот нюанс будет решен без особых проблем. **Л**

ТЕСТ
Кия

Компания «Посейдон»
Санкт-Петербург
ул. Ольги Берггольц, д. 40
+7 (812) 313-0680
poseidon@poseidonboat.ru
www.poseidonboat.ru

Комментарий производителя

Разрабатывая «Викинг 360», мы ставили перед собой задачу создания лодки лайт-класса с минимальным весом и просторным кокпитом для 2–3 рыбаков. При всех положительных качествах, все же к лодкам лайт-класса не следует применять повышенных требований по мореходности и экстремальным нагрузкам. Основное назначение «Викинга 360» – озера и реки с небольшим волнением и использование мотора не более 8–10 сил. Малый вес лодки около 50 кг позволяет легко спустить ее на воду экипажу практически с любого, даже заросшего или песчаного берега без особых усилий вместе с установленным мотором.

Проблема с возможным набуханием фанеры и сложностью разборки лодки после длительного намачивания пайол нам известна и давно решена. Не стоит также забывать, что для теста журналу «Катера и Яхты» был представлен опытный образец «Викинга 360». На серийных лодках мы применяем двухслойную обработку торцов пайолов яхтенным лаком.

Александр Кулагин, компания «Посейдон»

Из поездки в польский Августов, состоявшейся в конце августа прошлого года, мы почерпнули много новой интересной информации, которой с лихвой хватило бы для подготовки публикаций не в один, а сразу в несколько номеров журнала. Сегодня мы продолжаем рассказ о маломерном судостроении Польши, опираясь на свои впечатления, полученные во время тестовых испытаний, организованных Польским яхтенным кластером на местных озерах.

Августовские дни в Августове

Почти всю неделю мы провели на озере Неско вблизи городка Августов. Здесь же, помимо тестов, произошло и наше знакомство с одной из передовых польских верфей – Balt Yacht, на которой выпускают катера Quicksilver и Arvog, а также, под маркой Balt, парусные яхты нескольких размеров (от 17 до 27 футов). Balt 27 была предоставлена нам на тест-драйв, однако подробности и о верфи, и о самой этой яхте мы оставим для следующего номера. Также, как и рассказ о небольшом уютном хаусботе SunCamper, который тоже собирают на стапелях Balt Yacht. В Августове именно с него началось наше знакомство с хаусботами польской постройки (им в ходе недельного турне было, вообще, уделено повышенное вни-

мание). А продолжилось оно в небольшом городке Гижицко, расположенном на узком перешейке между озерами Негоцин и Кисайно – в самом сердце Мазурского поозерья.

Мазурское поозерье – это водная система, в которую входят более 2 тысяч больших и маленьких озер, соединенных 12 каналами и 8 реками, расположенная на территории Варминско-Мазурского воеводства. Озера окружают огромные лесные массивы с ландшафтными парками и природными заповедниками. Именно здесь, на Мазурах, сосредоточен самый большой в Польше флот чартерных яхт. В этом мы смогли убедиться, едва попав на территорию водной станции STRANDA, которая размещается на берегу уютной бухточки на озере Ки-

сайно примерно в километре от Гижицко.

Мистер Гюнтер

Особое внимание со стороны организаторов поездки к польским хаусботам было обусловлено, в первую очередь, предметным интересом со стороны наших финских коллег. Рынок «страны тысячи озер» может поглотить любое количество этих плавсредств. Особенно, если предложить товар более дешевый, чем у самих финнов и скандинавов. А вот литовских и украинских журналистов (также как и нас) больше интересовала заявленная в расписании парусно-моторная яхта Casa 33.

Признаться, поначалу, когда судно только подошло к причалу, было трудно даже распознать тип его парусного вооружения в на-

Часть II

Андрей Петров

Фото автора

ТЕСТ
Кия





ТЕСТ Кия

громождении изогнутых трубок и переплетении металлических тросов, настолько сюрреалистическую картину представляла собой мачта в сложенном состоянии. Яхта ошвартовалась кормой, и нас приветствовал улыбочивый мужчина, предста-

вившийся Гюнтером, который пояснил, что он является основателем, владельцем и главным конструктором судостроительной верфи Gunther Yacht из Щецина. Наш разговор происходил на английском, и мы всю дорогу звали нашего гостеприимного хозяина запросто – Гюнтером. И были сильно обескуражены, когда в конце двухчасового путешествия по озеру выяснили (после того, как нам вручили визитки), что Гюнтер – это не имя, а фамилия владельца яхты. А зовут его вполне по-польски – Яцек (Jacek Gunther-Slaski). Что же касается самой яхты, то поначалу, как уже отмечено, мы были несколько удивлены ее внешним видом, но уже первые полчаса, проведенные на борту, заставили нас радикальным образом пересмотреть свое отношение. А уж назад мы возвращались и вовсе влюбленными в эту лодку.

обращал наше внимание в первую очередь на ее динамику, конструктивные решения корпуса и повышенную остойчивость. Мы же были в восторге от интерьерных и компоновочных решений и эргономики.

Английские коллеги, характеризуя Casa 33 в одном из своих обзоров, пишут буквально следующее: «Если вам хочется купить катер, замаскированный под парусную яхту, обратите внимание на эту лодку». И дальше останавливаются на устройстве складной мачты, системе закруток и работоспособности двигателя, лишь вскользь замечая, как все обустроено внутри. Могу заявить ответственно: они ничего не поняли!

Casa 33 DS – это воплощенные во множестве деталей классические традиции кораблестроения. Когда попадаешь внутрь, возникает ощущение старины, иллюзия присутствия на борту яхты, построенной в середине прошлого столетия. Этому способствует и отделка внутреннего пространства, где нет места дешевым элементам из пластика, все сделано «как раньше»: массив тика, сталь и латунь, натуральная кожа. И – потрясающие эргономические решения, которые, собственно, и создают ни с чем не сравнимый уют. Путешественника здесь поджидает

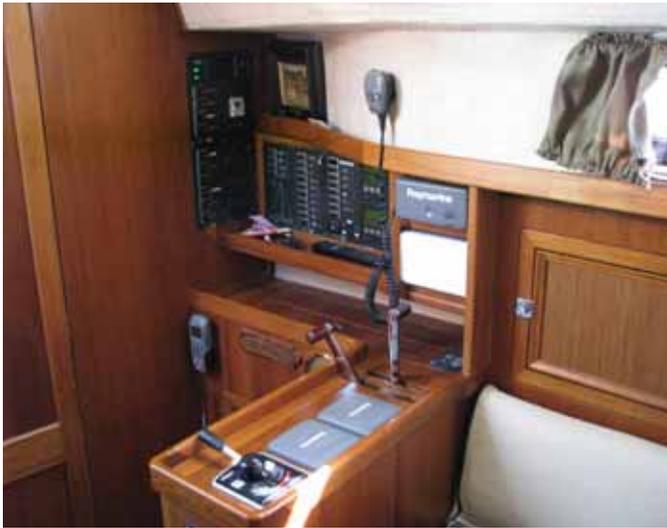


Основные данные парусно-моторной яхты Casa 33 DS:
 Длина наибольшая – 10,0 м, длина по ВЛ – 9,0 м, ширина наибольшая – 3,3 м, ширина по ВЛ – 1,9 м. Фиксированный балласт – 1400 кг, автоматический водяной балласт – 1200 л. Осадка килем – 0,80 м. Водоизмещение – 6000 кг. Площадь парусов – 52 м². Запас чистой воды – 250 л. Вместительность – 4-6 чел. Главный двигатель – 50-90 л.с. Крейсерский ход под мотором – 15 уз. Запас топлива – 150 л

Яхта для Чичестера

Casa 33 DS – это 10-метровая пластиковая (в конструкции корпуса применен сплошной ламинат) моторно-парусная яхта, спроектированная Яцеком Гюнтером совместно с одним из известных польских яхтенных конструкторов, автором нескольких книг по яхтостроению, капитаном Богданом Малолепжим.

Яцек, представляя нам лодку,



множество любезных мелочей: сиденья-трансформеры, вентилируемые рундуки, двухрежимные светильники, подсветка трапа, рундучки, спрятанные в переборки, климатизатор, регулирующий поток воздуха в вентканалах, многопозиционный стол с гидравлическим приводом выдвижной части, складные элементы мойки, встроенные, скрытые до поры детали интерьера... Наверное, так проектируют космические аппараты – максимально насыщая пространство функциональностью и придавая ему компактные формы. Так, вообще, планировали раньше и яхты – когда строили их для дальних походов, для кругосветных плаваний. Уверены, Чичестеру бы понравилась Casa, она просто создана для путешествий.

Кстати, с тем же вниманием и любовью оборудованы и кокпит с палубой. Где это возможно и уместно – встроены панели солнечных батарей. Большинство конструкций – многофункционально: если это стойка, то в ней скрыты рундуки, если сиденье, то в нем обязательно спрятаны мини-бар, летний гриль или душевые принадлежности.

Вообще, две каюты и довольно просторная каюткомпания дают возможность с комфортом путешествовать на яхте компании в количестве 4-6

человек. В то же время, степень автоматизации управления (закрытки парусов, авторулевой, автоматика складной мачты) позволяет столь же свободно чувствовать себя в плавании и менее многочисленной группе.

Из разговоров с Гюнтером мы узнали, что основной рынок сбыта для Casa 33 – Германия. Может быть, поэтому яхта оборудована не прямоточной системой канализации, а снабжена фекальным танком с химическим фильтром – требования к чистоте эксплуатации плавсредств в Германии и Скандинавии выше, чем где-либо в Европе.

Если верить буклету, Casa 33 DS оборудуется стационарным двигателем мощностью в диапазоне 50-90 л.с. На нашей яхте была установлена поворотная колонка Lamborghini – надежный, малошумный двигатель, который позволял развивать ход под мотором до 12 узлов.

Высокие характеристики устойчивости обусловлены наличием системы автоматически перемещаемого водяного балласта, которым оборудована яхта. Понять, как лодка себя ведет на кренах или на волне, не представилось возможным ввиду почти полного отсутствия ветра в день испытаний. Что касается рулежки, можно отметить, что в

нашем случае Casa 33 управлялась как обычный катер, ведь на тест-драйве была представлена версия лодки с длинной килевой линией. Это – один из 4 возможных вариантов, предлагаемый для озерного плавания в условиях мелководья. Другие выглядят следующим образом:

два продольных боковых кия, что также позволяет яхте буквально стоять на отмелях и в прибрежных зонах в моменты отлива (применимо для ВВП);

длинная килевая линия в сочетании со швертом (для ВВП и прибрежных морских зон);

балластный киль – для плаваний открытого моря.

Подруливающие устройства дают возможность комфортно швартоваться даже в условиях очень тесных гаваней.

Подробное знакомство с яхтой произвело такое сильное впечатление, что ее захотелось купить сразу – ну, хотя бы пометать об этом. Однако, названная цена – 160 000 евро в базовом комплекте – отрезвляет. На момент проведения тест-драйва верфь продала всего 6 яхт этого типа. Вместе с тем, уверены, грамотный маркетинг может существенно увеличить эту цифру. Casa 33 из тех, кого надо потрогать своими руками. И когда потенциальный покупатель поднимется на борт, яхта его уже не отпустит. *✍*



Революция по аляскинскому сценарию

Грегори Мосу ♦ Жизнь в первую очередь заставляет решать проблемы, что не дают тебе ни спать, ни есть. Именно так и было с лодками серии Duckworth, созданными специально для ловли рыбы в открытом море. Как известно, тихоокеанские воды у берегов Аляски изобилуют ценными видами рыб. Но чтобы добраться до богатых палтусом банок залива Кука, нужно преодолеть как минимум 20 миль холодного штормового моря.

Фото автора

Перевод Глеба Таптыгова

Для этого во все времена требовались крепкие катера, конечно, с хорошими мореходными качествами. К тому же, такие корпуса обязаны были обладать целым букетом специфических характеристик, например, легко транспортироваться на обычном автомобильном трейлере или же спускаться на воду в необорудованном месте. Также они должны иметь мощный двигатель и удобную рубку, где можно прятаться от непогоды, пока судно идет к месту лова. И вот, однажды была создана принципиально новая сварная алюминиевая «лодка», в которой присутствовало все, что искали бывалые аляскинские капитаны. Она имела





мощный движок и крепкое днище для преодоления любых фокусов не только всегда бесноватого Тихого океана, такая посудина была способна выдерживать ухмылки всяких стихий в любой точке Земли. А уровень их комфорта и возможности порыбачить на открытых пространствах оставляли только приятные воспоминания и желание сделать это еще раз. Как вы уже, наверное, догадались, то был первенец серии Duckworth Offshore.

Понадобилось совсем немного времени, чтобы эти катера получили широкое признание не только на юго-востоке Аляски, но и по всему западному побережью США. Буквально за несколько лет «Дакворсами» заболели штаты Вашингтон и Орегон, мода на них распространилась и на север Калифорнии. Судя по результатам, которые мы можем анализировать сегодня, катера Duckworth оказались главным драйвом тихой революции, которая навсегда изменила американское рыболовство в Тихом океане. Сегодня каждый, кто хочет серьезно рискнуть и вдали от берега вытащить

из глубины палтусового монстра, изловить на дорожку тунца, найти лосося в открытых водах, обязательно обращает внимание на лодки Duckworth Offshore. Любой специалист из алюминиевой оперы подтвердит, что компания Duckworth, сделав акцент на производстве корпусов для ловли рыбы в открытом море, вдобавок создала уникальный продукт, поражающий своей всесторонней продуманностью. Сбалансированные, с улучшенными мореходными качествами, крепкие и просторные, катера серии Duckworth Offshore являются самыми обсуждаемыми рекреационными проектами, в чем мы смогли убедиться, отправившись в тест-драйв вниз по легендарной американской реке Колумбия. Участок, где мы стартовали, не случайно называют кладбищем тихоокеанского региона. Несколько километров широченной реки, от мыса Разочарования до впадения в Тихий океан, являются одними из самых сложных в мире. Сотни кораблей, катеров и лодок крепко потрепало в этих местах, там, где спокойная, почти озерная гладь вдруг меня-



ется на резкую гребенку стиральной доски из хозяйства Гулливера. Рокочущий звук реки уносится далеко в океан с силой, которая не может не вызывать уважение. Именно здесь береговая охрана США тренирует спасателей. Излишне говорить, что вы должны быть специалистом высшего класса, если собираетесь попытаться счастья в этих экстремальных водах. Но именно здесь – идеальная площадка для тестирования серьезных претендентов на королевский престол.

Тест

Мы присоединились к тесту в городке Хаммонде, расположенном на морском побережье в штате Орегон. И попали на катер, только что вернувшийся из двухдневного тунцового ралли, его планширь еще буквально «дымился» после ожесточенного клева в 45 милях

от берега. Капитан вывел судно из марины на просторы Колумбии меньше, чем за 20 минут. Результат впечатляющий, с учетом того, что это был пик сезона лососевой рыбалки, и множество буровых установок и разнообразных рыболовецких судов маневрировали на нашем пути в океан.

Оснащенный двумя 4-тактными подвесными моторами по 150 л.с., катер мгновенно реагировал на изменение курса рулевым.

На реке хозяйничал западный ветер не более 9 миль в час, и этого было достаточно, чтобы создать хорошую полуметровую гребенку. Но алюминиевое V днища нашего катера разрежало кочки так мягко, что мы будто и не заметили оставшиеся 11 миль до океана.

Капитан установил 4000 оборотов, и на скорости 27 миль/ч (43 км/ч) мы вышли в Тихий океан. Здесь и прошли

главные тестовые мероприятия 26-футового Duckworth Offshore.

От 0 до 20 миль/ч катер разогнался за 4.5 секунды, до 30 миль – за 7.5, а максимальная зафиксированная скорость равнялась 46 миль/ч (74 км/ч). Очень впечатляюще!

Все наши лавировки и резкие изменения курса не поставили испытуемого в тупик, и катер раз за разом выходил на глиссирование даже быстрее, чем ожидалось. Скорее всего, это происходило из-за продуманной конструкции проекта, где 20 градусов днища в транцевой части, оригинальные стрингера и 8 футов ширины корпуса идеально соответствуют поисковой рыбалке в беспокойном море. 500-литровый топливный бак позволит добраться куда угодно, особенно если вы любитель поставить двух «мустангов» на транце. Подобные катера просто обязаны иметь хардтоп, здесь это чуть скошенный вперед аляскинский «моряк» с окнами, расположенными таким образом, чтобы без проблем пройти сквозь накатившую волну. Рубка внушает уважение надежностью и хорошо организованными рундуками. Палуба оборудована нескользящим ковром и самоотливыми шпигатами, что обеспечивает безопасность в самых сложных ситуациях. Дизайн палубного пространства оптимизирует буквально каждый квадратный сантиметр, возьмите, к примеру, транцевые контейнеры для хранения рыбы или же подпалубные рундуки в ходовой рубке.

Одно из многих преимуществ «дакворсовских» катеров – возможность добавить всевозможные опции



в конкретный заказ. Например, очень популярны раковины, плиты или обеденный уголок. По желанию можно установить любое рыбацкое оснащение или такелажное оборудование.

Конструкция корпуса катера отвечает четырем основным морским требованиям: безопасность, эффективность, комфорт и топливная экономичность. Предельная прочность сварного алюминия морского класса обеспечивает небывалую прочность и долговечность корпуса Duckworth Offshore. У катера крутые 60-градусные борта с «реверсивной скулой». Наша испытательная прогулка прошла довольно гладко – устойчиво, сухо и комфортно, даже в том случае, когда мы методично резали метровую волну. Недостатки алюминиевых корпусов всегда проступают в открытом море – иногда это стук, или скрежет, или даже волчий вой и стоны под палубой. Из-за заполнения шумопоглощающим материалом трюмных пустот катера Duckworth отличаются завидной бесшумностью хода.

Выше ватерлинии элементы оборудования столь же ошеломляют. Рубка напичкана всевозможными датчиками, рундуками, сидениями с амортизаторами, эргономически вписанными элементами кают-компания. При этом конструкторы не забыли про обзорность на любых скоростях и галсах. Кокпит – это настоящая рыболовная империя – герметичные кулеры, самоотливные шпигаты, транцевые аэрируемые контейнеры для живой приманки, бесчисленные спиннинговые стаканы (есть возможность уста-

новить дополнительную таргу). Под палубой есть трюм, где свободно поместится как минимум десяток-другой спиннингов, катушек и прочих рыбацких нужностей.

Вместо заключения

Окончательно мы подняли большой палец вверх и поставили жирную пятерку «двадцать шестому» на обратном пути, когда пересекали зловещее устье Колумбии около погранзаставы на мысе Разочарования. Как уже говорилось выше, здесь много водоворотов, отмелей, а при сильном ветре

капитанам приходится показывать фигуры высшего пилотажа, маневрируя под углом 90 градусов на ограниченном пространстве. Здесь никто не снимает спасательных жилетов. Если стоишь на палубе, вылететь за борт – проще простого. Однако Duckworth 26 Offshore с честью вышел из ситуации, мы ни разу не зарылись носом, ни капли холодной воды не попало и за шиворот.

Уже в доке я молча снял шляпу и низко поклонился Эрни Дакворту. Его рядом конечно не было, но все ребята сразу поняли мои чувства и мысли. ♪



Официальный представитель
Duckworth в России ООО «Волга-Бот»
Москва, Строительный проезд, 7А, корп. 28
тел.: +7 495 799-94-40, www.volgaboat.ru

Норвежский вариант

Фарит Валиуллов ◆

Казалось бы, в компоновке открытых моторных лодок все давно разложено по полочкам. Классические с носовой палубой, «двухконсольные», «боурайдеры» и т.д. и т.п. Но есть катера, которые никак не укладываются в эти принятые во всем мире рамки, причем выпускаются они в холодной Норвегии.



Катер, который можно считать родоначальником «норвежской компоновки» – Skibsplast 490 HT

Их отличают пост управления и пассажирское кресло, расположенные на миделе, впереди которых по бортам размещены два дивана, а также охватывающее по бокам большую часть кокпита развитое ветровое стекло с форточкой для выхода на короткую палубу и большой кормовой диван. По идее эти лодки ближе всего к хардтопам, у которых «сносло крышу». Действительно, логично –

часто ли владельцам хардтопов случается использовать защитные свойства жесткой крыши своего катера? А ведь возить ее с собой приходится всегда.

Такая «норвежская компоновка» предполагает наиболее близкое общение в путешествующей компании, поскольку все находится в одном кокпите, а по удобству выхода на носовую палубу этим лодкам вообще нет равных. Если встречный ветерок достав-

ляет вам только брызги, а не удовольствие, можно поставить переднюю часть тента, превратив катер в этакий «софттоп». В дождь или на стоянке, естественно, весь кокпит полностью закрывается от непогоды.

Первая подобная лодка появилась в Норвегии в начале 80-х, но история началась гораздо раньше, в 1957 году. Именно тогда, 25-го октября, 19-летний Роальд Скибсруд (Roald Skibsrud) на деревообрабатывающем предприятии своего отца построил первую в стране стеклопластиковую моторную лодку, испытал ее в холодных водах пролива Скагеррак возле города Кристиансанн. Начинание имело такой ошеломительный успех, что увлечение превратилось в успешный биз-



Askeladden C62 Hover использует все преимущества из «норвежской компоновки»

Лежанка в носу C62 Hover – еще не каюта, но уже и не открытый ветрам кокпит «боурайдера»



нес, а в деревне Эвье, что находится в 50 км от моря на берегу не соединяющегося с морем Ордалсфьорда, рядом с деревянной фабрикой появилась верфь Skibsplast (норвежцы производят «шибспласт»). Успех первых лет деятельности превысил все ожидания, и с 1958 по 1964 год было выпущено несколько сотен стильных 4.5-метровых мотолодок Seamaster 15 и гребномоторных яликов Junior 11.

С 1983 года верфь строила модель Skibsplast 490 HT и ее открытый вариант – 490 VS, получившую от хардтопа планировку с большой лежанкой в носу перед рулевой консолью. А еще Skibsplast 490 VS имел откидывающуюся створку ветрового стекла для выхода на палубу. Наверное, именно этот катер, выпускавшийся вплоть до 1995 года, и стоит считать родоначальником «норвежской компоновки».

Сегодня со стапелей верфи в числе семи различных катеров сходит модель Skibsplast 555 VS длиной, естественно, 5,55 м. Ширина лодки – 2,6 м, вес с базовым 75-сильным Optimax – 900 кг, а семь пассажиров размещаются в поворотных креслах, на передней V-образной койке, уходящей под палубу и заднем раскладном диване. Койка с помощью закладных секций превращается в трехспальную, так что переночевать на 5,5-метровом катере могут пять человек.

Интересно, что версия VS на четверть дороже пятиместной «классики» 555 Open, а самый дорогой Skibsplast 555 VS со 135-сильным Mercury Optimax стоит на заводе 48 435 €. С таким мотором в диапазоне 3600–4500 об/мин лодка идет со скоростью 27–35 уз, а максимум, показанный на испытаниях, приблизился к 44 уз. Кстати, модель Skibsplast 555 HT сняли с производства еще в 2009 году. И действительно, зачем даже в Норвегии возить с собой крышу?

Конкурент Skibsplast, верфь Askeladden находится на западе Норвегии в местечке Хагавик среди бесчисленных проливов и фьордов. Мало того, что это крупнейший производитель прогулочных лодок, он еще и старейший. История марки Askeladden началась в далеком 1911 году, и с тех



Серьезный мореход Askeladden 805 Commuter перебрался в категорию «катеров на заказ»

пор было построено 95 тысяч лодок. Прошедший кризис практически положил конец этой славной норвежской care, и Askeladden Boats AS даже объявил о своем банкротстве. Но в стране, где длина береговой линии составляет почти 56 000 км, население не могло остаться без отечественных лодок. Нашлись и инвесторы, и средства. Переведя эффектный морской внедорожник Askeladden 805 Commuter в категорию Custom, пожертвовав практичным крузером Askeladden 705 Voyager и оставив в производственной программе лодки длиной от 4 до 6,5 м, компания смогла выкарабкаться и ныне успешно продает 14 моделей прогулочных судов в 10 странах. Лишь в 2012 году верфь представила относительно крупную серийную модель P80 Weekend, но она намного утилитарней и проще, чем Commuter.

В линейке моделей Askeladden есть лодка C62 Crossover, или Hover, которая как раз имеет интересующую нас «норвежскую компоновку». Здесь конструкторам удалось выжать максимум из преимуществ такого расположения. Благодаря длине 6,1 м задний диван сделали П-образным, днем там за столом могут расположиться все 7 человек экипажа (двое на поворотных крес-



лах), а на ночь могут удобно улечься двое-трое. То, что это неплохой солярий, для Норвегии вряд ли актуально. Еще два спальных места могут быть устроены на носовых диванах, уходящих под палубу, а между ними в носу опционально монтируется выдвижной 30-литровый холодильник. По заказу можно установить и прокачной унитаз с 40-литровым септическим баком, а душ, насос и бак для пресной воды объемом 40 л уже входят в стандартную комплектацию. Под 115-сильным мотором с двумя пассажирами Askeladden C62 Hover развивает максимальную скорость 33 уз, что весьма неплохо для катера весом 950 кг.

Еще один яркий представитель «норвежской компоновки» – Marex 21 Duckie – лодка настолько необычная и с настолько необычной судьбой, что заслуживает более подробного описания.

В 1973 году Эйвин Аальруд (Eyvin



Настоящий скандинав Marex 21 Duckie («Утенок») сочетает трогательность ретро-стиля с высокой энерговооруженностью

Aalrud) основал судостроительную компанию, без излишней скромности назвав ее Marex, что является суммой двух латинских слов Mare и Rex. В переводе с латыни – это слоган компании «King of the Sea» – «Король морей». Верфь построили в городке Февик на юго-восточном побережье Норвегии, где в 80-х выпускали стеклопластиковый семейный туристический катер Marex 21 Flexi. Еще он имел название 21 Snipa – это благодаря типичной для скандинавских лодок вельботной корме, которая ведет свое происхождение от драккаров викингов.

Еще ранее, при своем рождении в середине 70-х, этот катер назывался Fevik 21 и оснащался на выбор одним из двухцилиндровых двигателей – бензиновым 15-сильным Marna MB10A объемом чуть более литра, либо 13-сильным дизельным Volvo Penta MD7A со смешным рабочим объемом 0.774 л. Первый мотор известен также как Volvo Penta MB10A, но он с 1970 по 1977 год выпускался именно норвежским моторостроителем Marna по заказу Volvo Penta. Кстати, собрали их около 6000 штук. Мощности этих моторчиков явно не хватало, чтобы таскать по фьордам 6.5-метровый крейсер с каютой, камбузом на палубе и выгороженным гальюном, поэтому в 1980 году лодки уже оснащались дизелями Yanmar ЗНМ мощностью 27 л.с., что позволило поднять максимальную скорость до 7 уз. Моторы – моторами, но лодка получилась настолько удач-

ной, что продержалась в производстве три десятка лет! Однако в XXI веке водоизмещающие туристские катера стали вымирать как класс, и руководство Marex, вовремя сориентировавшись, на рубеже веков заказало норвежскому дизайнеру Эспену Торупу (Espen Thorup) новую концепцию лодки в успешном корпусе с вельботной кормой и «клинкерными» бортами. В 2001 году прошли ходовые испытания, а на следующий год прогулочный Marex 21 Duckie (Утенок) был отмечен престижной наградой за лучший индустриальный дизайн «Award for Design Excellence» (IDEA), и это при том, что корпусу Duckie стукнуло четверть века!

Лодка сохранила все основные размеры Flexi, расположение двигателя с прямым валом, да и пост управления остался на миделе. Но как поступить с палубой? Здесь Торуп принимает гениальное решение в компоновке прогулочного катера, отодвинув лобовое стекло далеко в нос и разместив впереди два дивана. И вот в кокпите Marex 21 Duckie могут вполне вальяжно разместиться 8 человек (максимальная пассажировместимость лодки), под небольшой передней палубой есть вместительный багажник, а в корме появился эффектный деревянный румпель – и красиво, и для безопасности плюсик. В результате получилась лодка, аналогов которой в мире нет. Ближе всех к концепции Duckie быстроходные голландские Sloer (шлюпки) от верфей Antaris, Interboat, Makma и иже

с ними, но у тех рулевая консоль находится в самой корме и лобового стекла никогда не бывает.

Уже на Marex 21 Flexi под ватерлинией стильная корма превращалась в обычный транец с углом килеватости около 7° (у катеров Fevik были настоящие обводы спира) и тоннелем для винта. А на Duckie еще добавили низкий транец и вытянули назад за корпус сантиметров на 20 для облегчения выхода на глиссирование. Таким приемом пользуются многие верфи, например, испанский Menorquin, где этот «прирост» трансформировался аж в купальную платформу.

И вот тихоходный семейный крейсер превратился в стильную «зажигалку», способную доставить удовольствие веселой компании, прокатив всех с ветерком. Если в самом начале Marex 21 Duckie предлагался с моторами от 28 до 105 л.с., то ныне остались два двигателя Yanmar 4JH-3 мощностью 75 и 125 л.с. В наиболее мощной версии лодка длиной 6.76 м и шириной 2.46 развивает максимальную скорость 26 уз. Вес Duckie составляет 1400 кг, осадка – 0.65 м, а встроенный бак вмещает 115 л солярки. Уже в базовой комплектации лодка неплохо оснащена, а дополнительно ее можно укомплектовать носовым ПУ, холодильником и даже прокачным унитазом под диваном перед рулевой консолью. Эффектно и стильно? Да! Но за удовольствие надо платить, поэтому цены на Marex 21 Duckie, например, в Финляндии начинаются от 63 900 €. **Л**

Suvi – 2013 : КОМУ ВОЙНА, КОМУ МАТЬ РОДНА!

Андрей Великанов

Фото автора

Не буду интриговать читателя и тотчас разъясню немного странное заглавие статьи. Дело в том, что 2012 год стал рекордным для названного финского бренда – только представьте, в самый разгар кризиса верфь выпустила и реализовала 2700 лодок и катеров Suvi, заработав при этом почти 5 миллионов евро!

Предыдущий максимум был покорен еще в «жирные времена» – четыре года назад, но даже тогда бортов было выпущено на сотню меньше.

Давайте попробуем детально разобраться – что же послужило толчком к такому успеху. Во-первых, осенью 2008 года компания Termalin Oy, выпускающая лодки и катера под названием Suvi и Palta, была с потрохами приобретена гигантом рекреационного рынка Суоми – Konekesko (владеет брендом Yamarin). Вдобавок к этому

Терхио Лиукконен (Terhio Liukkonen) превратился из собственника двух верфей (одна в Миккели, другая в Савонлинне) в исполнительного директора бюджетного направления морского отделения Konekesko. Во-вторых, в мире разразился кризис, банки перестали, закрыв глаза, выдавать кредиты «на удовольствия», да и практичный западный народ стал щепетильнее считать заработанную копейку.

Естественно, при таком прикупе в выигрыше оказались бюджетные верфи, и Suvi – яркий тому пример. До





осени 2012 года в их каталогах значилось 22 модели (исключительно пластиковые корпуса) размером от 3.92 до 5.85 м по цене от 895 до 7 690 евро. Например, консольный катер Suvi 4700 SR Duo можно приобрести за 2600 евро, и если учесть, что данный корпус свободно глиссирует с двумя пассажирами и грузом под 10-сильным двигателем, то какая еще нужна тут реклама экономному финскому или шведскому рыбаку!

Первые Suvi появились на свет в 1985 году, и согласно заводской статистике, на конец 2012 года в мире существовало более 40 000 бортов с

этим именем. Хотя основные покупатели этих катеров и лодок, конечно же, финны (у компании 90 дилеров по всей стране), шведы и норвежцы.

В Россию борта Suvi и Palta ввозятся частным порядком, ибо для официального дистрибьютора бренда – московской Yamaha CIS – такие «пигалицы» не представляют никакого интереса.

Марьяж с Konekesko не прошел даром, и поздней осенью 2012 года цветущий от счастья Терхио Лиукконен познакомил европейских журналистов с новинками Suvi – 5700 SR Duo и 5700 SR CC.

Генеральный менеджер не скры-

вал, что в основе проекта лежит дизайн от Yamagin 56, все остальное якобы придумал он сам. Я готов согласиться с этим утверждением, если учесть, что финн долго и упорно вглядывался в разные модели Yamagin и Yamagin Cross. Но тут пенять не на кого – ведь Suvi и Yamagin нынче одна дружная семья, где не принято ничего скрывать.

В общем, можно смело сказать, что теперь существует супербюджетный Yamagin по цене ниже 10 000 евро, хотя с несколько другим названием.

Размеры катера – 5.70×2.28 м, вес – 520 кг. На транец рекомендуется ве-

шать 60–70-сильный подвесной мотор (прежде невероятная мощность для Suví).

Катер до предела насыщен релингами и запирающимися рундуками. Правда меня несколько смутил двухъярусный транцевый отсек, где на верхнем этаже стоял аккумулятор, а внизу покоился бензобак. Не поверю, что даже у аккуратных финнов никогда не бывает случайной искры, а бензин не проливается при дозаправке в штормовую погоду.



Душа проекта Терхио Лиукконен

В стандартный «пакетный» набор входит и купальный трап, а вот ходовой тент – уже опция. Интересно, что у тента для модели SR Duo (с двумя консолями) посредине кокпита есть застегивающаяся на молнию дверь. Как опцию можно приобрести троллинговые аксессуары, съемный носовой трап, стояночный тент и мягкие подушки на рундуки.

После всего вышесказанного вы не будете удивляться, что новый катер

Suví перестал грохотать на волнах и приобрел исключительные для такой цены ходовые качества.

С двигателем Yamaha F 70 один человек на борту спокойно разогнал новинку до 31 узла, с F 60 – до 29 узлов. Скоростные показатели для шести пассажиров – соответственно 26.5 и 24 узла.

Выходит, что будет совершенно не удивительно, если и в 2013 году Suví побьет прошлогодний производственный рекорд. ⚓



Александр Кулагин ♦ В прошлом номере «Кия» мы начали серию публикаций с советами для новичков, впервые взявшихся за самостоятельное использование надувной лодки. Первым «уроком» была ее сборка, а теперь автор познакомит нас с правилами безопасности на воде и особенностями управления судном.

Несколько слов о безопасности и управлении надувной лодкой



Первое правило, которое всегда нужно выполнять на воде – все члены экипажа должны быть в спасательных жилетах. Это не только требование ГИМС и защита от штрафа, это еще и гарантия вашей безопасности и безопасности всего экипажа. Причем жилетом не стоит пренебрегать при дрейфе или якорной стоянке. С одной стороны можно неудачно встать или повернуться и оказаться в воде, с другой стороны – на воде, как и на дороге, к сожалению, не все водители ведут себя адекватно и вам могут помочь перевернуться, причем произойти это может весьма неожиданно.

Правило второе – располагайте экипаж так, чтобы впереди сидящие

пассажиры не закрывали вам обзор, плавущая бутылка наверняка оставит неприятные следы на винте, а дрейфующее бревно ощутимо повредит лодку или мотор и при столкновении приведет к серьезной аварии. Большие неприятности вас ожидают при наезде на пловца или при столкновении с другим судном.

Правило третье – при движении и вы, и пассажиры должны держаться за лееры или ручки. Надувная лодка – судно легкое и плоскодонное, а при прохождении волны от встречного или обогнавшего вас судна, из лодки можно элементарно вылететь, особенно при недостатке опыта у шкипера и высокой скорости.

Правило четвертое – тросик ава-

рийной остановки двигателя всегда должен находиться на руке!

Не пренебрегайте правилами управления судном, может это и прозвучит банально, но написаны они кровью и не стоит добавлять в них собственную «главу».

И самое интересное напоследок. Несколько приемов управления судном.

Начнем с движения в одиночку. Лавры Капеллини сняты всем настоящим водномоторникам. Пусть скорость не 240, а всего 40, но даже от такой скорости можно получить удовольствие и хорошую порцию адреналина.

Посадка. Задняя банка «летит» за борт. На ее место – или коврик потолще, или надувную подушку – чем



сохранить набранную максимальную скорость.

Ходить по прямой надоедает довольно быстро, хочется поворотов и разворотов. Даже не пытайтесь делать это на полной скорости! Хотя бы пока не наберете достаточный опыт в управлении. Надувастик – лодка легкая и довольно быстро переворачивается.



стях у лодки может быть совсем разное поведение в повороте!

Когда ваша скорость подойдет к 35–38 км/ч, уже можно задуматься о прохождении поворотов «по-спортивному». Здесь есть два варианта – по большому или по малому радиусу. Поворот по большому радиусу прост – проходится без сброса скорости. По-



ниже сидим – тем выше скорость и меньше шанс вылететь при неудачном маневре. Стартуем! Газ полный, нос лодки смотрит в небо и ему надо помочь опуститься. Переносим вес тела вперед (рис. 1) и, как только лодка вышла на режим глиссирования, смещаемся как можно ближе к транцу (рис. 2). Этим достигается наибольшая скорость глиссирования. Если есть небольшое волнение или встречный ветер – положение тела выбираем таким, чтобы при бросках нос лодки не задирался вверх (рис. 3). Это позволит не взлететь и не перевернуться через голову при резком порыве ветра, а также

А встреча с водой даже на скорости в 40 км/ч не сулит ничего хорошего.

Самый простой и легко выполнимый практически без проскальзывания поворот – левый. Пробуйте начать поворачивать на малых скоростях глиссирования. Перед поворотом корпус чуть смещаем вперед, это позволит сохранить правильный ходовой дифферент в повороте при неизбежной потере скорости (рис. 4).

Когда привыкните и почувствуете лодку и положение корпуса при повороте – скорость можно начинать постепенно увеличивать. Делать это стоит медленно, на различных скоро-

ворот по малому радиусу несколько сложнее. При движении по прямой перед поворотом чуть сбрасываем скорость, затем, в циркуляции, даем полный газ. Сложность заключается в определении правильного расстояния до поворота, на котором надо скорость сбросить, и правильном определении момента, когда газ надо прибавить. Научить этому невозможно, тут требуется некое чутье.

На этом урок окончен. В дальнейшем я вернусь к разговору об управлении лодкой, правильной навеске двигателя, подбору винта и другим полезностям. ✍



**Лодки класса лайт.
Лодки повышенной мореходности.
Лодки для рыбалки и отдыха на воде.**



**Уникальная АКЦИЯ для дилеров!
Приглашаем к сотрудничеству!**

СКИДКИ
до 15%

VN-360 NEW
Цена со скидкой
30760р.

VN-340 NEW-LE
Цена со скидкой
24688р.

Скидки и акции распространяются на всей территории РФ. Размер скидки и сроки начала акций одинаковы у всех официальных дилеров, а также в розничных магазинах и интернет-магазине: компании "Посейдон"

Подробности на сайте компании.

Анна Героева ♦ В 2012 году любители моторных мегаяхт получили возможность посмотреть на новинки, посетив известные бот-шоу, проходившие в разных точках мира, в том числе в Каннах, Антибе, Генуе, Монако, Сингапуре и других заманчивых городах нашей планеты. Многие верфи – производители моторных яхт нашли, чем удивить самого взыскательного покупателя.

Фото Jade Jackson Newman

Большая и еще больше

Организаторы известных мировых бот-шоу за минувший год презентовали немало новых моделей мегаяхт, при этом у каждого устроителя выставки новшества были свои. В сентябре в Каннах показали яхту Benetti 61m Diamonds Are Forever, о которой гордо заявляли как о са-

мой большой лодке за всю историю Каннского бот-шоу. «Ее длина – 61 метр! Без преувеличения, это плод любви ее владельца Джона Сталуппи к фильмам о Джеймсе Бонде, ее конструктор хотел создать сверкающий бриллиант, а в результате получилась самая большая яхта за всю историю существования бот-

шоу, да еще в стиле бондианы», – с удовольствием объясняет менеджер выставки Жюльетт Жакоб (Juliette Jacob). Отметим, что в апреле, прежде чем эту «макситяхту» отправили в Канны, она была представлена на американском бот-шоу в Майами, где также пользовалась повышенным вниманием посетителей.



46-метровая MAZU



Марина Монако привлекает все больше элитных яхт

Впрочем, на выставке в Монако была продемонстрирована яхта еще большей длины – Carcon. Это первый 67-метровый корпус серии Sea Axe, построенный голландской корпорацией Damen Shipyards. Яхта весьма большая, однако она – всего лишь судно сопровождения для другой, еще большей яхты – 87-метровой Ace, производства Lurssen. Последнюю на выставке не заявляли, и посетителям оставалось любоваться на Carcon с ее «взлетным полем» – правильных форм вертолетной площадкой, и только умозрительно представлять себе, какие опции предлагают конструкторы 87-метровой Ace.

Паруса Антиба

На вставке Antibes Yacht Show, проходившей в апреле в Антибах, среди 130 яхт тоже было на что посмотреть. По словам представителя бот-шоу Муриель Пинотти (Muriel Pinotti), особым вниманием публики пользовались три модели: Callistra, Beyong, а также впервые показанная посетителям выставки Kestrel 106. «Данная яхта, сде-

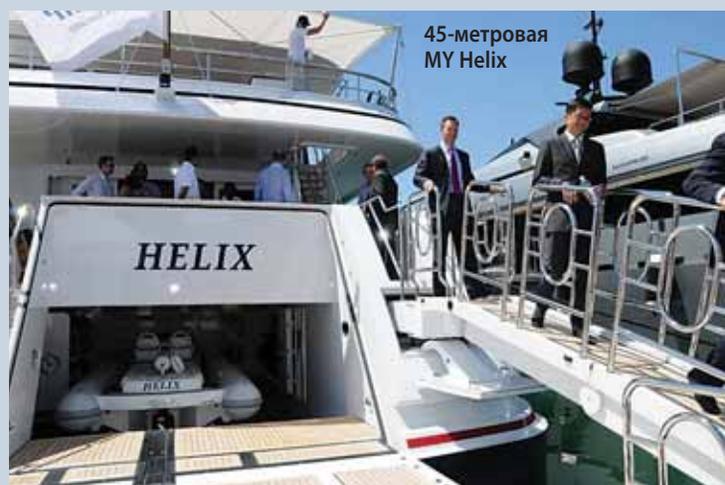
ланная в 2011 году, на нашем бот-шоу была показана в первый раз, но она вызвала неподдельный интерес у людей. Помимо того, что она оснащена мощным мотором, у нее еще две мачты и она, как показалось не только мне, невероятно удобная», – говорит мадемуазель Пинотти.

Эта парусная яхта – результат трехлетней усиленной работы компании Ron Holland Design, которая как раз и специализируется на разработке дизайн-проектов больших парусников класса люкс. На этот раз у дизайнеров и конструкторов получился весьма изящный 28-метровый кэч, в четырех каютах которого одновременно могут разместиться 8 человек.

Яхта равных возможностей

В нынешнем году количество русских посети-

телей на Asia Boat Show по сравнению с прошлыми годами увеличилось, говорят устроители помпезной выставки, прошедшей в мае 2012 года в Сингапуре. Удивляться не приходится: все больше и больше наших соотечественников из Дальнего Востока и даже Москвы стремятся переместиться поближе к теплему морю. В условиях местного климата мегаяхта – то что нужно. По данным представителей вы-



45-метровая MY Helix

ставки, в 2012 году спрос со стороны российских покупателей повысился. «Наверное, именно этим можно объяснить тот факт, что мировые дизайнеры люксовых яхт, такие как Westport или английский Curvelle, стремятся именно сюда, в Сингапур», – говорит Энди Тридвелл (Andy Treadwell), исполнительный директор Singapore Yacht Show. Среди явных фаворитов выставки ее организаторы уверенно называют 45-метровую MY Helix, выпущенную годом раньше верфью Feadship. По словам Энди Тридвелла, эта модель стала первой из серии яхт, в которой «внутренне убранство будет характеризоваться модным сочетанием махагонового дерева и светлого, почти воздушного, текстиля для от-

делки стен». В целом у этой яхты хорошая планировка, где гостевые каюты находятся на главной палубе, рядом с апартаментами владельца, что позволяет и гостям и хозяевам любоваться самими живописными пейзажами из окон кают.

Все на катамаран

Особое место на выставках мегаяхт минувшего года традиционно занимали максикатамараны, как парусные, так и моторные. Например, на апрельской выставке в Сингапуре, польская верфь Sunreef Yachts представила модель Sunreef 70 Power Damrak – четырехкаютную версию с мастер-каютой во всю ширину судна в носовой части и тремя гостевыми каютами. Но представители

выставки подчеркивают, что главное на катамаране все же не дизайн, а его техническая часть. На судне установлены два американских двигателя Cummins по 450 л.с. каждый, топливные баки общим объемом в 16 000 л, что значительно увеличивает автономность плавания катамарана по сравнению с аналогичными судами.

Модель катамарана класса люкс, Lagoon 620, производства верфи Lagoon, была выставлена на октябрьском бот-шоу в Генуе. Яхта показала прекрасные мореходные качества и управляемость на разных режимах работы двигателей. На средних (около 1700 об/мин) яхта развила 9.8 узла, при этом запас хода составляет более 2500 миль.



Bravo 88



Sunreef 85

Итальянские красавицы

Выставка в итальянской Генуе завершила череду бот-шоу 2012 года. Эксперты выставки в один голос уверяли, что количество яхт в этом году несколько меньше по сравнению с прошлыми годами. Но в то же время Генуя совсем не отстала от остальных бот-шоу в люксовой категории, тут было представлено несколько фешенебельных моделей таких производителей, как Benetti, Azimut Grande, Couach, Vicem Yachts, Hodgdon Yachts, Floating Life. По словам одного из соучредителей бот-шоу в Генуе Атоса Клетоса (Cheou Lee), не стоит обращать внимания на экономический кризис, если речь идет о строительстве новых яхт. «Cheou Lee все равно

инвестирует средства в новые проекты и модели, мы считаем это правильной стратегией и рады, что на наших причалах появились новые модели мегаяхт», – заявил он.

Из общего количества экспонатов выделялись несколько. Один из них – лодка Alpha 76 Express Flybridge, чей проект принадлежит Майклу Питерсу (Michael Peters). По сравнению с предыдущими моделями, интерьер яхты заметно усовершенствован. В частности, для удобства пассажиров, при разработке проекта окон, авторы на яхте использовали смарт-стекло – композицию из двух слоев прозрачного или тонированного стекла, с помещенным между ними жидкокристаллическим внутренним слоем. Стекло становится

прозрачным с повышением температуры и матовым с ее понижением, при этом оно еще и затемняется.

Еще одна модель, 46-метровая суперяхта MAZU, рассчитанная на 12 человек, тоже довольно комфортабельна. Здесь все предусмотрено для полноценного отдыха людей самого взыскательного вкуса. Есть палуба владельца с дизайнерским пентхаусом, громадная кают-компания и даже солидных размеров тренажерный зал.

В 2013 году запланировано немало выставок мегаяхт. Первая из них, Tullett Prebon London Boat Show 2013, состоялась в январе в столице Великобритании, Лондоне. Об этом мы расскажем в другой раз. ✎



Alpha 76 Express Flybridge



Mangusta 94



Vene 2013 — Скандинавия на распутье...

Андрей Великанов, Алексей Даняев,
Андрей Петров

Хельсинкская выставка по праву считается лидером в северной Европе – никакое другое шоу не может похвастаться ни таким количеством участников (345), ни десятками тысяч посетителей. И это естественно, ведь на Vene кроме самих финнов традиционно приезжают не только шведы и норвежцы, но и прибалты, и, конечно же, россияне. Добраться до станции Пасила (выставочный центр расположен в пяти минутах ходьбы) стало проще простого – всего три часа на поезде от Питера.



Фото авторов

Финский боутинговый сектор встречает этот год в состоянии глубокого уныния – ведь в прошлом году он «просел» на 20% и усох на 104.1 млн. евро (весь объем рынка морской индустрии в этой стране в 2012 году составлял 477.6 млн. евро). Народ в первую очередь перестал покупать корпуса в пределах 8–10 м (падение на 36%) и в категории 6–8 м (–15%). Прошлогодние векторы роста оказались разнонаправленными – малыши (корпуса до 6 м) прибавили в продажах 9%, а суда крупнее 10 м показали еще лучший результат +33%. Выставка должна была показать, что нас ждет в нынешнем сезоне.

Давать прогнозы на этот год довольно сложно, поскольку экономика западной Европы в целом так и не может найти выхода из тупика, и

большинство политиков, банкиров и аналитиков похожи на затейников–экономистов брежневской поры. Помните? Тогда бытовала шутка про достижения политэкономии социализма, когда в темной комнате ловят черную кошку и никак не могут найти, но периодически кричат: нашел! Просто никому на «западе» не хочется признавать, что копирование американской модели капитализма в купе с ловким жонглированием понятий на тему демократии и миграции, в конечном итоге приведет матушку-Европу к полному коллапсу.

Если переносить вышесказанное на водно-моторную индустрию, то и среди финских компаний мы уже найдем немало примеров перевода производств в Польшу и Эстонию, а количество афроскандинавов среди обслуживающего персонала Vene-2013

напоминало всем, что выставка в Майами состоится в конце февраля.

Но в целом хельсинкское шоу нынешнего года оказалось очень необычным и по-своему впечатляющим. Начнем с того, что по моторной части выставка оказалась стопроцентным бенефисом американского Mercury Marine. Среди моторников у них был самый лучший и яркий стенд, где красовались не только новинки и хорошо зарекомендовавшие себя модели, но был и исторический уголок, в котором висели движки и плакаты времен основателя компании Карла Киекайфера (Carl Kiekhaefer). Вдобавок метров тридцать поляны было отведено под португальские РИБы Valiant и надувные лодки Mercury.

Рядом находился стенд бренда Drive (читайте в №240) с Mercury на транце, да и пройдя по всем залам выставки

(всего их было семь) я насчитал двенадцать полностью «омеркурённых» экспозиций. Эксперты объясняют это двумя причинами (утверждения представителей Konekesko – Yamaha, что американцам некуда девать деньги, оставим в стороне): во-первых, успеху Mercury способствовала сильная йена

деется только на спрос полумиллиона владельцев дач, расположенных на островах; рано или поздно их лодки состарятся и потребуют замены». «В кризисные моменты надо выводить на рынок как можно больше новых моделей, – говорит главный редактор журнала Kippari Vesa Леппя (Vesa Leppä).

стендах у них появились надувные доски Jobe Surf SUP голландского происхождения.

Buster – признанный лидер европейского «алюминия» опять удивил публику, правда, вновь – размерами! В прошлом году все думали, что увидели самую маленькую модель их линейки



Новый Nord Star 34 Patrol внешне мало отличается от привычной линии этих суровых «всепогодников», однако по своим компоновочным решениям это скорее комфортабельная моторная яхта

Первые образцы Finnmaster Pilot 7.0 отправятся в опытную эксплуатацию финской спасательной службой

и ценовая политика японцев, а вторых – свобода бренда к пакетированию. Оказалось, что на сегодняшний день американский производитель не связан никакими договорными обязательствами ни с одной крупной финской верфью.

В этом году организаторы порадовали посетителей 25-метровым «озером» с настоящим песчаным пляжем и баром на деревянных подмостках. Здесь проводились показательные выступления по вейк- и флайборду, подводной охоте, давались уроки гребли на досках (SUP).

Еще одна изюминка выставки – весьма представительная экспозиция украинской компании Brig, начиная от двухметровой надувнушки с реечным настилом за 500 евро и заканчивая современным РИБом Brig Eagle 650 за 18900 евро.

О громких финских новинках мы уже вам подробно рассказывали (Yamarin – №241, Suvi – №242), но в целом создается впечатление, что многие здешние компании находятся в состоянии растерянности или застоя.

«Я не знаю, какие шаги нам надо предпринимать в отношении экспорта в Россию, – сознался председатель ассоциации Finnboat Йоуко Уйю (Jouko Uiju), – в Финляндии мы на-



– Например, Aquador чувствует себя очень неважно – нет новинок, а старые корпуса не продаются. У Suvi же наоборот – прошлый год оказался рекордным для компании. Там нащупали ту денежную сумму, с которой готов расстаться сегодняшний покупатель».

И сегодня верфь Suvi порадовала посетителей тремя гребно-моторными моделями коричневого цвета (4.20–4.95 м, рассчитаны на мотор 2–5 л.с., стоимость вместе с веслами 1200 евро).

Konekesko – гигант скандинавского рынка, и эта фирма уверенно «бьет по площадям». В этом году их стенд значительно расширился за счет более обширных экспозиций Zodiac, Selva и Linder. У последней фирмы были даже три алюминиевых каноэ (4.65–5.25 м за 1300–1900 евро). Также Konekesko вдруг начал активное внедрение в сегмент стоячих гребных досок, на

– XS. Оказалось, что мы наивно ошибались. Сегодня верфь представила румпельный Mini (3.81×1.44 м за 2500 евро) с 6-сильной движком Yamaha на транце. Продукция компания – бесспорный образец для подражания, только вот кто ныне готов платить за качество и дизайн? Наверное, не от хорошей жизни стали муссироваться слухи, что Fiskars активно пытается продать бренд Buster.

Не обошлось без громких оваций в сегменте luxury, где шведская верфь Telva Marine представила 11-метровую ультралегкую композитную моторную яхту Delta 54, которая была названа «лучшей моторкой года» по версии журнала Motorboat.

Вообще, лейбл «лодки года» украшал носы нескольких экспонатов. Мы перечислили их в новостном разделе этого номера, но, признаться, критере-



Одна из радикальных новинок выставки – катер «К 24», построенный командой яхтостроителей из Finn Gulf. Хорош своими чистыми, немного старомодными формами, которые снова стали европейским трендом



Ряд алюминиевых моторных лодок Anytec пополнился «вниз». Anytec 530 – самый маленький представитель бренда, предназначенный рыбакам-любителям



На выставке можно было получить первые уроки гребли на SUP



Эстонские лодочники сохраняют культуру деревянного судостроения

рии жюри не всегда были понятны. Некоторые новинки выглядели сделанными довольно топорно. Как сообщил впервые присутствовавший на Vene наш конструктор Дмитрий Сабуров, лишь некоторые новые модели свидетельствовали о тщательности работы над ними дизайнеров-эргономистов – встречались откровенно «сырые» компоновочные решения. Времена лихорадочных усилий по удержанию верфей на плаву не идут на пользу конструкторской мысли.

Тем не менее, привлекать покупателя надо, так или иначе. Верфь Linex OY презентовала под традиционное покрывало и живую музыку новую

модель «всепогодника» Nord Star 34 Patrol. В его компоновке очевидны тенденции в моторных яхтах последних лет: максимальная раскрытость рубки в небо и в корму – через сдвижные люки-двери, кормовая спальная каюта во всю ширину корпуса, выделенный камбуз в носу, общее стремление получить максимум простора при относительно экономных размерах.

Что бы ни говорил Веса Леппя, консервативный бренд Aquadog все же подвергся обновлениям, прежде всего косметическим – цветовая гамма бортов обновилась в сторону более светлой, охристой либо шаровой, более светлой стала отделка кокпитов.

Интересный эксперимент провела компания Finn-Marin. Выводя на рынок новую серию Pilot, характерную высокой рубкой с «обратными» передними стеклами и интересной компоновкой, которую можно условно назвать «полу-walkaround», она поставила опытный Finnmaster Pilot 7.0 финской спасательной службе Meripelastus. Оборудованная и раскрашенная соответственно назначению лодка выглядела очень выигрышно. По итогам опытной эксплуатации предполагается усовершенствовать всю серию Pilot, которая предназначена все же в первую очередь для частного покупателя – туриста и рыбака.



Польский мотосейлер Haber 660 сочетает высокое качество изготовления с умеренной ценой

НАВЕР о четырех киях

При таком большом количестве участников и такой солидной площади выставки, раскинувшейся на 7 залов, парусная часть ее могла бы быть и побогаче. Тем более в Финляндии, где на воде всегда встретишь поровну парусных яхт и моторных катеров. Но, увы... Морское разнообразие, представленное на бот-шоу, велико, а парусов и не видно. Приходится выискивать.

Цвета финского сэйлинга защищала единственная местная судостроительная верфь – Nauticat, производитель парусно-моторных судов в диапазоне длин 30–50 футов. На их скромном, но элегантном стенде представлена модель 37-футовой яхты с развитой закрытой надстройкой-рубкой, характерной для моторсэйлеров. Однако на Nauticat, выпускающая яхты двух категорий, разделяют понятия motorsailer и pilothouse sailing yacht. Последние, в отличие от простых моторсэйлеров, проектируются не «от объема», а «от гидродинамики», хотя внешне их бывает тяжело разделить. В залах на втором этаже расположилась экспозиция финского «спорткомитета»: несколько яхт олимпийского класса, на

которых выступают члены финской сборной по парусу. В том числе, был и участник Паралимпийских игр в Лондоне-2012 яхта 2.4mR. Отдельного места и времени требует также рассказ об экспозиции в залах исторического и деревянного судостроения, где также встречался парус.

Дистрибьюторы представили на выставке довольно разнообразную линейку брендов, за редким исключением хорошо знакомых и российскому покупателю: X-Yachts (Дания), Hanse (Германия), Beneteau (Франция), Salona (AD Boats, Хорватия), Jeanneau (Франция), Dehler (Германия), Saare (Эстония), Bavaria (Германия)... «Бавария», помимо 33-футового круизера, показала в Хельсинки спортивную 7-метровую яхту V/One – элегантный монотип, нишевой соперник «Мэлжесов» и «SB20».

Отдельно отметим участие в Vene Bat польских и эстонских судостроителей. Эстонцы выступили единым фронтом, организовав довольно большой стенд от лица Ассоциации эстонских судостроителей (АЕВ). Из разговора с ее представителями мы узнали, что в Ассоциацию входят 19 судостроительных производств, выпускающих

пластиковые, деревянные и металлические яхты и катера различного назначения, 8 смежных организаций и 2 специализированных образовательных учреждения. Финляндия для эстонского малого судостроения – основной рынок сбыта, и поддержка ассоциации и ее участия в выставке осуществляется в том числе и на официальном уровне – в этом помогает государственный фонд EAS.

На отдельных стендах были представлены яхты двух польских компаний: J&MW Yachts и НАВЕР Yachts. Верфь из Августова презентовала в Хельсинки яхты S-серии, показав публике 7-метровую парусно-моторную S-850, а судостроители из Нове Место – гафельный шлюп Haber 660 со складывающейся мачтой и подъемным килем. При более подробном знакомстве с президентом и конструктором НАВЕР Yachts Янушем Конколом (Janusz Konkol) мы узнали об уникальной патентованной системе управления судном при помощи четырех (!) поднимающихся килей (в носу, в центре и в корме), о которой мы расскажем читателям «Кия» в одном из следующих номеров журнала. ✎

Боутинг Германии – «островок безопасности в бушующем море»

А. В. ♦ Приходится признать, что ситуация с европейским боутингом становится все тревожнее, и даже знаменитая выставка в Генуе драматическим образом увядает (количество участников и посетителей в 2012 году сократилось приблизительно на 40%). Даже всегда благополучная в этом отношении Финляндия впервые за много лет встретила с очевидной стагнацией как парусного, так и моторного рынка. Поэтому мы с радостью откликнулись на приглашение российского представительства Messe Duesseldorf GmbH, организовавшего в Москве встречу с Юргеном Трахтом (Jürgen Tracht, исполнительный директор Германского федерального объединения производителей оборудования для водных видов спорта – BVWW) и Гётцем Юнгмихелем (Goetz-Ulf Jungmichel, директор выставки BOOT 2013). На встрече господина рассказали о нынешнем состоянии боутинга Германии и ожиданиях от выставки в Дюссельдорфе.

Юрген Трахт:
«Немецкий рынок водных видов спорта сохраняет стабильность»



В сезоне 2010/11 годов представители водной индустрии вздохнули с облегчением – еще бы, впервые после кризиса ситуация на рынке стала исправляться. Но не тут-то было – три квартала прошедшего года зафиксировали очередной провал: объемы производства в индустрии снизились на 23%, а статистика продаж лодочных моторов выглядит еще более удручающе. Резко упал экспорт, особенно в парусном сегменте, в этом году нами было продано за пределы страны всего

644 яхты (в 2011 – 835) на 68.6 млн. евро (в 2011 – 89.7).

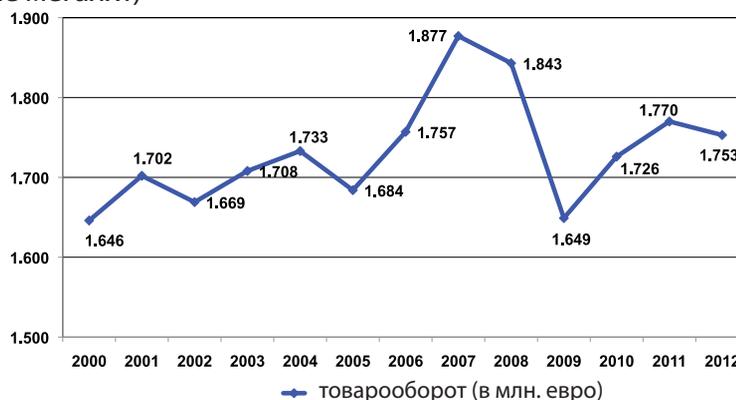
Не обрадовали нас и цифры импорта – в 2012 году в Германию было ввезено 1510 моторных и парусных судов. Если обобщить, даже в нашей стране отчетливо видно ослабление интереса к приобретению новых катеров и яхт.

Конечно, потери Германии не могут сравниться с потерями стран южной Европы, где отрасль обвалилась на 70%. Валовый объем немецкого боутинга уже второй год держится на уровне 2 млрд. евро, это можно сравнить с островком безопасности в бушующем море. В 2013 году немецкую индустрию водных видов спорта ожидает прирост порядка 3–5%.

Нынче парусно-моторный сектор поддержало и государство, с осени были отменены лицензии на право управления моторками и яхтами с двигателями до 15 л.с., длиной до 9 м. Мы надеемся, что данная мера привлечет к занятиям водными видами спорта новых желающих, особенно в зоне ВВП. Ведь в Германии очень много каналов и озер, где можно взять в аренду небольшой катер или яхту.

Наша главная задача – постараться привлечь на воду молодежь, даже страшно сказать, что средний возраст немецкого яхтсмена или водномоторника равняется 56 годам. Впрочем, и

Динамика товарооборота водноспортивной продукции Германии (кроме мегаяхт)



средний возраст катера тоже немалый – 24 года.

Как обычно, нет никаких проблем у владельцев дорогих мегаяхт, стабильно из года в год увеличивается и число увлеченных такими модными направлениями как вейкбординг и SUP (гребля на доске).

Гётц-Ульф Юнгмихель:

«Кризис помог объединить всех читателей водных видов спорта»



В мире ежегодно проходит порядка 300 боутинговых выставок, но ни одна из них не похожа на Дюссельдорфскую. Нам здорово помог кризис 2008 года, именно в тот год я начал работать в ВООТ, и организаторам пришла в голову отличная идея – хотя бы на несколько дней в году объединить в одну семью всех любителей водных видов спорта.

И результат на лицо, в 17 павильонах на ВООТ 2013 примут участие 1650 экспонентов из более 50 государств. Пожалуй, мы вовремя поняли, что нельзя замыкаться исключительно на традиционных формах яхтинга и боутинга, сегодня следует держать нос по ветру и постоянно следить, где находится основной интерес покупателя, какие виды спорта и отдыха становятся модными и популярными. Таким образом у нас появилась крупнейшая международная экспозиция по дайвингу – целых 350 фирм из разных уголков

мира! Тут представлены как производители (например, Aqua Lung и Mares), так и дайвцентры.

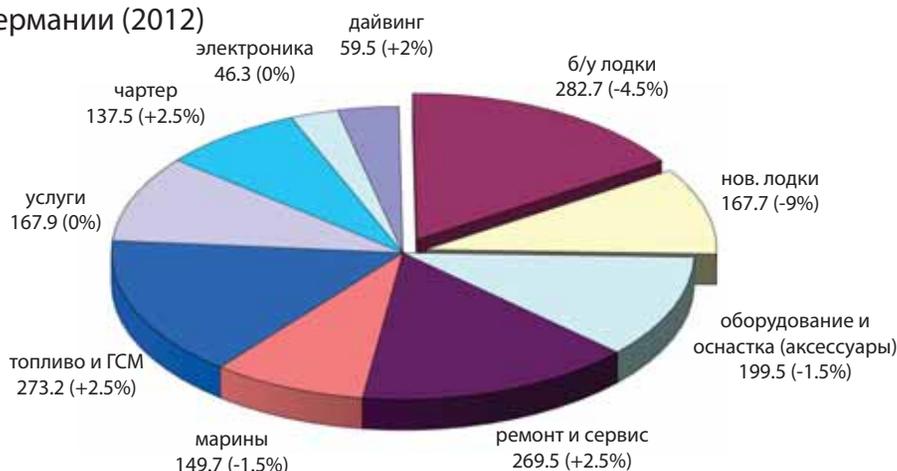
На выставке есть и популярный раздел подводной фото- и видеосъемки (Water Pixel World). Невероятный прошлогодний успех экспозиции «Мир гребли» заставил нас соорудить настоящую реку под крышей 13-го павильона. Здесь могут вволю разгуляться любители каноэ и каяков. А в специальном бассейне желающие получают

всегда голландцы, заявившие для участия 140 компаний.

Вместо послесловия

На встрече с немецкими официозами присутствовали порядка 20 представителей яхтенно-моторного медиарынка России. Иногородним оказался лишь наш журнал, все остальные – москвичи. В конце деловой части гости попросили нас рассказать о проблемах и успехах в отечественном

Структура товарооборота водноспортивной продукции Германии (2012)



Общий объем: 1 753.5 млн. евро (-1%)

первые уроки гребли на SUP. Особое внимание в новом сезоне мы обратили на центр спортивной рыбалки, даже чисто визуально он представляет собой идиллическую природную картинку – мостики, зеленые берега, два озера, где можно вживую опробовать любые современные снасти.

Как обычно, в 6-м павильоне будут представлены шикарные мегаяхты, где наряду со старожилами (Sunseeker, Princess, Ferretti) появятся и новички (Montefino, Marquis Yachts, Prestige). Но некоторые представители сегмента роскоши также решили сэкономить и вместо громадных корпусов организовали в Дюссельдорфе имиджевые стенды. Ведь сегодняшние технологии позволяют проводить полноценную презентацию яхты «без самой яхты».

Конечно, самым представительным будет блок моторных катеров – продукция 250 верфей займет территорию шести павильонов. Лидеры – как

яхтинге. Со слов В. Сенаторова, оказалось, что главные наши проблемы – это низкие мосты и бюрократические сложности в оформлении яхт под иностранными флагами. Из успехов он отметил доминирующее количество российских экипажей на гонках в Средиземноморье (например, в турецком Мармарисе из 170 заявок 100 – наши). Воистину главная проблема Москвы в том, что она окружена Россией, ведь московские гости были удивлены гораздо больше немцев, узнав что у нас в стране ежегодно продается около 200 000 надувных лодок. ⚓





Дюссельдорфская выставка

Дэг Пайк специально для «Кия»

В настоящее время ежегодная выставка катеров и яхт в Дюссельдорфе – важнейшее событие по данной тематике в Европе, направленное на удовлетворение интересов яхтсменов и водномоторников в основном северной части материка. Несмотря на ненастную погоду, выставка 2013 года привлекла большое количество участников и покупателей.



Конструкторы люксовых яхт, включая компании из Италии, как правило, спускают на воду новые модели именно к дюссельдорфскому событию. В этом году заслужила внимания яхта «5», построенная Monte Carlo Yachts – элегантное 15-метровое моторное судно, спроектированное с множеством инновационных конструкторских решений. Компания Absolute, тоже из Италии, представила модель 55 Fly с возможностью установки двух или трех приводов Volvo Penta IPS.

Голландские конструкторы предложили несколько моделей яхт-траулеров, популярность которых растет из-за готовности потребителей смириться с низкой скоростью в обмен на повышенную экономичность. Французские конструкторы Rhea спроектировали 11.3-метровое «зеленое» судно с опцией без верхнего мостика для эксплуатации на внутренних водоемах и возможностью применения электрической силовой установки.

Продукция американской компании Regen Nautic являет собой пример роста интереса к электрическому приводу, в данном случае в виде наимощнейшего 180-сильного подвесного электромотора. Ряд производителей предложили менее мощные подвесные электромоторы, многие из которых предназначены для эксплуатации на яхтах и небольших катерах. В последнее время популярность судов с комбинированным парусно-электрическим приводом растет, в результате чего большие компании, например Fischer Panda и Northern Lights, пытаются выйти на судостроительный рынок, видя в этом возможность увеличения продаж производимых ими генераторов.

Самое большое судно выставки – Princess 92 из Великобритании – подчеркнуло авторитет конструкторов ту-

манного Альбиона на рынке яхт. В противоположность им, итальянские компании представили в большинстве своем некрупные по размерам суда. Объяснить это можно двояко – либо началом падения рынка больших яхт, либо просто высокими транспортными и выставочными затратами.

Парусный сектор представил множество новинок. Dehler показал новое 11.3-метровое круизно-гоночное судно, на стендах Hallber Rassy красовалась 16.8-метровая круизная яхта. Роскошь интерьера стала во главу угла при постройке Cruiser 56 компании Bavaria, голландский Winner Yachts представил 9-метровую гоночную модель в трех вариантах. Великобританская яхта Gunfleet 58 спроектирована Тони Кастро (Tony Castro), а Discovery Yachts для постройки 17.5-метровой круизной яхты пригласила известного дизайнера Рона Холланда (Ron Holland).

Contest после 50-летней спячки в сегменте моторных корпусов, наконец, представил моторную яхту Contest 52. Она родилась как своеобразный ответ на интерес яхтсменов старшего поколения к судам подобного класса после выхода на заслуженный отдых.

В заключение хотелось бы отметить высокий уровень интереса к маломерным судам и RIBам в Германии. Еще больший интерес публики был проявлен к чартерным организациям, позволяющим стать «яхтсменом по совместительству» через аренду желаемого судна на одну-две недели. Два зала выставки были отданы именно чартерным компаниям, что по сравнению с другими выставками беспрецедентно.

Перевод Глеба Тантыгова



Новый итальянский подвесной мотор



Недавняя разработка итальянской компании Huracan представляет собой первый в своем роде подвесной электрический двигатель высокой мощности, у которого аккумулятор размещен в кожухе закрепляемого на транце мотора. Компактность и простота установки агрегата мощностью до 50 л.с. стала значительным достижением в сфере подвесных электромоторов. Несмотря на то, что аккумулятор включен в подвесной блок, вес изделия не превышает 75 кг.

По заявлению конструкторов, литий-ионный аккумулятор позволяет держать крейсерскую скорость в 6 уз в течение двух-трех часов; превышение этой скорости, естественно, негативно влияет на экономичность. Конструкция кожуха предусматривает подключение и хранение проводов для дополнительных внешних аккумуляторов с целью увеличения энергоснабжения силовой установки. Провод для подзарядки установки с берега также хранится в специальном отсеке внутри.

Сам мотор установлен в нижней части кожуха, под системой водяного охлаждения. Установка вырабатывает мощность 35 кВт при напряжении 180 В, потребляя на полной мощности 65 А постоянного тока. Расположенный над мотором стационарный аккумулятор выдает номинальное напряжение 220 В; подзарядка от внешнего источника питания займет примерно 5 часов. Энергоснабжение мотора и подзарядка аккумулятора полностью автоматизированы процессорным устройством управления.

Примерная стоимость работы электромотора Huracan составляет 1.40 евро/ч, что несколько выгоднее в сравнении со схожими бензиновыми или дизельными подвесными моторами. Минимальная профилактика нового мотора заключается в основном в проверке уровня масла. Из-за отсутствия выхлопа мотор идеален для эксплуатации в гаванях. При необходимости он может работать и от бортового генератора.

Дополнительная информация на www.huracanpower.com



В мире подвесных дизелей

Уже долгое время подвесной дизельный мотор – притча во языцех в водно-моторном мире. Причиной тому доступность горючего, безопасность эксплуатации и, конечно же, экономичность. В совсем недавнем прошлом единственным серийным дизельным подвесным мотором в продаже был недостаточно мощный для многих назначений 35-сильный Yanmar. В результате сокращения объемов продаж появились слухи, что производство этого мотора в ближайшем будущем прекратится. На данный момент появилось два проекта мощных подвесных дизелей, готовых заполнить образовавшуюся рыночную нишу.

Один из них уже существует в виде действующего прототипа. Этот подвесной мотор сконструирован в бюро Neander Shark из Германии и рассчитан на отдаваемую мощность 55 л.с. «Голова» этого движка заимствована у успешного проекта мотоциклетного двигателя, отлично зарекомендовавшего себя при испытаниях в роли судового привода. Конструкторы планируют построить три предсерийные модели для продолжения испытаний и доводки мелких деталей.

По словам представителей компании, этот проект вызывает повышенный интерес среди знатоков и любителей судоходства. Мотор в 55 сил подойдет для малых судов – глиссирующих катеров до 7 м длиной и судов с небольшим водоизмещением. Конечно, мотор мощностью в 250 л.с. вызвал бы еще больший интерес и нашел бы широкое применение. Такой мотор также уже проектируется, естественно под завесой глухой секретности. Немногочисленные доступные данные гласят, что используемый двигатель имеет конфигурацию V-6 и ведет родословную от автомоторов.

Такой тип двигателя компактен при значительной отдаваемой мощности, что станет неоспоримым преимуществом мотора. Одна из основных проблем подвесных дизелей – конструкция узла передачи крутящего момента от двигателя к подводной части с ее ограничениями размера валов и шестерен. Считается, что конструкторы данного мотора нашли оптимальное решение этой головоломки.

Конструкторы 55-сильного дизеля активно сотрудничают с компанией Selva из Италии, последним европейским бастионом на рынке подвесных моторов. Используемый ими редуктор от бензинового мотора Selva модифицирован для размещения дополнительных охлаждающих и прочих систем. Пока неясно, сотрудничают ли конструкторы 250-сильного дизеля с кем-либо еще.

Экономичность дизеля – одно из главных преимуществ этого вида двигателей перед бензиновыми аналогами. Показатели экономичности дизелей превосходят бензиновые моторы в два раза, вкуче с безопасностью менее взрывоопасного вида топлива. В случае применения дизельного мотора на тендере большой яхты унификация по топливу будет на руку владельцу. Этот же довод применим и к маломерным судам военно-морского назначения.

Появление 250-сильного подвесного дизеля несомненно изменит рынок подвесных моторов, в особенности для профессионалов, в прошлом отвернувшихся от подвесников в пользу дизельных стационаров. К достоинствам дизелей можно отнести высокую степень взаимозаменяемости запчастей, экономичность и относительную экологическую чистоту. &



Курс на Лодзь!

Игорь Колодников ♦ С 16 по 18 ноября 2012 года в Лодзи в 14-й раз состоялось ежегодное Боут Шоу. Традиционно это вторая по величине в Польше (после варшавской) «павильонная» выставка катеров и яхт. Благодаря любезному приглашению организатора шоу – компании INTERSERVIS – мы смогли воочию убедиться: мероприятие прошло с полным аншлагом!



Фото автора



Туманная Лодзь. Знаменитый промышленный центр XIX века, переживающий в наши дни свое второе рождение. Чем же сегодня он привлекает толпы европейских туристов? Конечно же, в первую очередь – самым большим в Европе торговым комплексом Manufaktura, расположенным в историческом комплексе фабричных построек. Амбициозными артистическо-девелоперскими проектами голливудского режиссера, создателя «Твин Пикс» и «Шоссе в никуда» Дэвида Линча. И, естественно,

своим уникальным бот-шоу, прошедшим в ноябре 2012 уже в четырнадцатый раз.

Почему же уникальным? Хотя бы потому, что Лодзь – город, казалось бы, сугубо сухопутный. Ни реки, ни моря, ни даже озера тут нет. Однако количество фанатичных поклонников парусного и водно-моторного образа жизни превышает здесь подобные показатели многих известных «морских» столиц. Хотя, справедливости ради надо отметить, что на бот-шоу в Лодзи посетители и участники съезжаются



не только со всей Польши, но и из многих соседних стран. За те два дня, что мы провели в залах выставки, толпы в кассы нового современного выставочного центра, построенного год назад, растворялись только к самому вечеру.

В первую очередь здесь собираются любители хождения под парусом. По оценкам экспертов, в городе проживают не менее 10 тысяч преданных фанатов парусного спорта, не говоря уже о «сочувствующих». Видимо, поэтому не менее трети всех представленных в Лодзи лодок были классическими парусными яхтами. И, естественно, все они были спроектированы и построены на польских верфях: Dalpol Yacht, Sedna Yachts, Antila Yacht, Northman и многие другие.

Из представленных брендов особенно порадовал стенд верфи Haber Yachts, на котором вживую можно было восхититься проработанностью всех деталей 12.5-метрового флагмана «парусной» линейки – красавицы Haber 34C4. Экскурсию проводил сам президент верфи и по совместительству – главный конструктор всех проектов Януш Конколь (Janusz Konkol). Предприятие существует с 1991 года и подходит к делу серьезно – здесь строят изящные гафельные яхты, есть своя линейка моторных катеров «голландского покроя» от 6 до 8 метров, а также хаусботы и классические деревянные яхты.

Но в целом, катеров и моторлодок польского производства на выставке было представлено значительно меньше. Привлекла наше внимание солидная линейка компании Marinero. Тут были корпуса на любой вкус – открытые, хардтопы и каютные. Модели Ocean Master и Scandica Sweden чисто «скандинавского» внешнего вида, размером от 5.7 до 7.6 метров. Первое впечатление – еще одни «скандинавы» перенесли в Польшу производство для удешевления конечного продукта. Но нет – и «рисуют», и строят их изначально здесь, в Польше. Исполнение лодок – более чем достойное, не зря они хорошо продаются и у северных соседей, как рассказали нам на стенде фирмы.

Водно-моторную часть экспозиции поддержали крупные польские дистрибьюторы и дилеры таких марок, как Bella, Aquador, Bayliner, Azimut, Monterey, Rinker, Glastron и польской по своему происхождению Galeon.

Поразило практически полное отсутствие на выставке надувных лодок. Мы заметили всего 2 экземпляра – один на стенде Yamaha, второй – польского бренда китайского производства. Зато наших рыбаков явно порадовал бы минималистического вида алюминиевый скутер весом 120 кг и ценой около 2500 евро, который производит и продает небольшая компания Klunder. Никакой возни со сборкой-



Иренеус Кландер, владелец
фирмы Klunder



Януш Конколь, дизайнер яхт и
президент верфи HABER Yachts



Тадеуш Войтович, президент
компании Sail Service



Диана Форис, менеджер
проекта Cobrey

разборкой, причаливай где хочешь, все крепко и надежно. По словам самого г-на Кландера, он продает по 10–15 таких скутеров каждый месяц.

В непростое для европейской боутинговой индустрии время многие польские компании находят для себя новые рынки сбыта. Вот что рассказал старый друг нашего журнала, руководитель крупнейшей польской компании по пошиву парусов Тадеуш Войтович (Tadeusz Wójtowicz): «В следующем году мы серьезно расширяем производство. Польские паруса за счет выгодного соотношения цена/качество стали пользоваться большим спросом в Германии!». А вот скоростные круизные яхты Cobrey, оснащенные двигателями Volvo Penta, раньше импортировавшиеся, в основном, в Испанию и Италию, теперь находят своих покупателей на внутреннем рынке и в России, куда в 2012 году отправились уже 4 таких красавца. Об этом нам с явной гордостью и задорной искоркой в глазах поведала Диана Форис (Diana Foris), менеджер проекта Cobrey.

На бот-шоу в Лодзи были заметно представлены парусные школы, чартерные компании, продавцы дополнительного оборудования и специального снаряжения, одежды, экипировки, то есть всего, что связано со спортом и отдыхом на воде. Хотя выставка длилась всего три дня, и в ней принимали участие 120 компаний, программа была очень насыщенной – всевозможные учебно-информационные занятия, круглые столы и презентации проходили без остановки.

«Боут Шоу в Лодзи всегда было очень популярным, – рассказывает его организатор, президент компании INTERSERVIS Павел Бабий (Paul Babi), – но теперь мы вышли на новый уровень с открытием по соседству со старой выставочной площадкой современного комплекса. Посетителей стало еще больше!»

В планах выставочной компании INTERSERVIS – проведение бот-шоу на воде в Калининграде летом этого года. Желаем удачи в реализации этого проекта! ⚓



Глеб Таптыгов. Фото автора



Алюминиевая столица Америки

Portland Boat Show 2013

Детройт-на-Колумбии – такое имя вполне подошло бы городу Портленду (штат Орегон, США) и его ближайшим окрестностям, если провести параллель между производством алюминиевых катеров и автомобильной промышленностью. Концентрация алюминиевых верфей в его непосредственной близости превратила этот город с полумиллионным населением в современный производственный «хаб» таких судов. Слово-сочетание «северо-западный катер» стало в США именем нарицательным.

Практически все производители алюминиевых катеров представили свои новинки и основные модели на Portland Boat Show 2013 года. Большинство таких компаний располагаются вблизи берегов реки Колумбия, протекающей из канадской провинции Британская Колумбия на юг через штат Вашингтон, а затем, повернув на запад, струящейся к Тихому океану и чертя границу со штатом Орегон. Специфика природы, климата и рельефа этого уголка земного шара обусловила

технические характеристики «северо-западных катеров».

Alumaweld, Duckworth, Weldcraft, North River, Boulton, Northwest Boats, Motion Marine и другие известные компании давно выяснили наиболее удачную компоновку для такого катера: открытая палуба в носовой части, прочный и надежный сварной алюминиевый корпус, комплектация судна мощными подвесниками или водометной силовой установкой. Здесь все предназначено для эффективной комбинации скорости, маневренности и грузоподъемности на просторах широких рек, подобных Колумбии, возможности входить в мелководные протоки и преодолевать пороги, а также эксплуатироваться на озерах региона и в море, в данном случае – Тихом океане. Это так называемые модели offshore. «Северо-западные» катера популярны не только в Орегоне и Вашингтоне, но и на Аляске, в Британской Колумбии и на Юконе. Во всех этих регионах с природой шутки плохи. Хорошо знают их и в России.

Пол Мейер (Paul Mayer), президент Stevens Marine, дочерней компанией которой является Alumaweld из города Медфорд (Орегон), охарактеризовал структуру сегодняшнего алюминиевого рынка следующим образом: «Мы – Alumaweld, и Smokercraft из Индианы производим две трети алюминиевых корпусов в Северной Америке. Практически все оставшиеся имена судов этого типа спускаются на воду тоже у нас, на северо-западе».

Наиболее популярные модели, представленные в 2013 году, были в диапазоне от 5 до 10 метров в длину, с глубоким V-образным днищем, оборудованные стационарным или подвесным двигателем. Все-таки большинство нынешних судовладельцев предпочитают рыбалку или же водные прогулки по просторам глубоких водоемов с винтом, не проявляя особого интереса к возможности продвижения по мелям на водомете. Конечно, практически все производители выпускают суда и покрупнее, например серия Pacific от Alumaweld, катера



Offshore компании Duckworth, или же «гигантские» алюминиевые шедевры, выпускаемые на заказ Motion Marine.

В последнее время экономическая ситуация в данном сегменте американского рынка находится в состоянии подъема, даже можно сказать, некоторого возрождения. В то время как промышленность, рынок недвижимости и другие сферы экономики находятся в застое или приходят в себя, каждый по-своему, в судостроении на тихоокеанском северо-западе это означает одно: повышенные объемы производства. Брюс Ларсон (Bruce Larson), директор продаж Renaissance Marine, собравшей под своей эгидой марки Duckworth, Weldcraft и Northwest Boats, составляющих примерно 12% рынка алюминиевых катеров США, заметил, что теперешняя ситуация смотрится лучше любого года из последних 15

лет. «Американцы готовы опять покупать катера, причем разных ценовых категорий», – отметил Ларсон. По его мнению, большинство катеров среднего класса продается в рассрочку, ведь банки вновь готовы давать ссуды покупателям. Именно тут отмечается видимый рост продаж. В то же время, крупногабаритных судов производится и продается меньше, зато их, как обычно, берут за наличные. Если говорить о цифрах, то в прошлом году в США было продано около 60 тыс. алюминиевых катеров, из них сварных размером больше 7 метров – 2000.

Были на портлендской выставке и спортивные катера, яхты, прогулочные суда, разнообразные судоводные принадлежности и аксессуары. Наряду с устоявшимися традициями моторного спорта, тихоокеанский северо-запад Америки также знаменит довольно

сильным интересом к экологически чистым видам водного времяпрепровождения. Поэтому характерными для портлендской выставки категориями стали суда с мускульным приводом и источниками «зеленой» энергии. В этом году производители каяков предложили гребные лодки разнообразных конструкций и размеров, от прогулочно-рекреационных посудин с открытой «палубой» до серьезных болидов, рассчитанных для океанской рыбалки, с водонепроницаемыми отсеками, килевым управлением и взрослыми «стаканами» для морских удилищ. Компания BRJ Marine из Сиэтла (штат Вашингтон) выставила устройства для выработки электроэнергии прямо на борту судна – ветряки и солнечные батареи. По заявлению представителя компании, комбинация этих генераторных устройств с аккумуляторами практически освобождает владельца судна от потребности подзаряжаться электричеством с берега.

Темы защиты окружающей среды и энергонезависимости, даже на уровне отдельного судна, до последних криков моды и смелых новаторских идей в мире алюминиевых катеров, все характерное для водных просторов этого уголка планеты было представлено на Portland Boat Show 2013. А в связи с подъемом экономики можно смело сказать, что жизнь в «алюминиевой столице» продолжается! ⚓





ENIGMA – два года на российском рынке

Андрей Чернавин ♦ Московская судостроительная компания ENIGMA хорошо известна в кругах производителей маломерного флота, два года на рынке – это достаточный период для основательного позиционирования. Однако публикаций в нашем издании об этой компании до сих пор не было – руководство верфи скромно считало свои производственные достижения недостаточными для широкой публичной огласки, хотя, по нашему мнению, еще год назад успехи компании были достойны интересной статьи.

По итогам первого года работы компании, а это начало 2012 года, поводов для рассказа о ней было предостаточно. Можно было говорить о высоких темпах производства, позволивших за 6 месяцев вывести на рынок три принципиально разных судна, или о внедрении квазиконвейерной технологии, снизившей себестоимость выпускаемых судов, или о применении специальной окрасочно-сушильной камеры BLOWTHERM, позволившей сократить время формовки и добиться стабильности результата. Но, все же, основной акцент в рассказе был бы сделан на том, как молодой верфи удалось почувствовать рыночный тренд повышения качества продукции, обозначившейся годом ранее.

Первые выставочные показы судов «Энигмы» вызвали легкий общественный скепсис и разнотоллки по поводу концептуальности, спроса, цены, но все зрители сходились в одном: качество применяемых в них технологий и материалов, дизайн, эргономичность, изящество – безупречны. Именно этим ENIGMA смогла заставить говорить о себе только в уважительном ключе.

И вот прошел еще один год. С чем же встречается ENIGMA свой второй День Рождения? Конечно же, это неизменное качество, ставшее визитной карточкой компании, но не только. Прошедший год можно назвать временем поиска и освоения технологий, годом проб и экспериментов, годом дизайнерских изысканий. В резуль-

тате к сезону 2013 компания подготовила существенно расширенный, технологично более совершенный модельный ряд, в основе которого остались три концептуально разных модели судов: «Москит 364», «Бетта» и «Энигма 460». Что же было изменено и дополнено?

«Москит 364» – небольшой трехместный прогулочный катер массой 190 кг, имеющий высоту борта на миделе 0.46 м и осадку 0.3 м. Он способен держать волну до 0.6 м и может комплектоваться мотором мощностью до 50 л.с. По мнению редакции, столь высокая мощность мотора может быть оправдана только очень большой килеватостью лодки. По сравнению с моделью 2012 года, были внесены изме-

нения в технологию выклейки корпуса и палубной вставки. Это позволило снизить вес катера не в ущерб прочности. Была изменена пространственная рама, а с ней и внутренняя компоновка, сделавшая развесовку судна оптимальной. Но это внутренние изменения, внешне «Москит 364» остался таким же. Зато вариантов окраски и декора компания предлагает бесчисленное множество. Тут и цвет корпуса, и цвет виниловых спинок и сидений с массой вариантов выкройки, шовной строчки и вышивки.

В опциях два варианта рулевых консолей: базовая и изящная спортивная, которая по желанию заказчика может быть установлена в любом удобном месте. Предлагается множество вариантов для индивидуального выбора.

Это могут быть аэрография под яхтенным лаком, ковролин или просто нескользящее покрытие. Есть возможность установки солнцезащитного или ходового тентов. В общем, есть, где разгуляться фантазии покупателя.

Кому адресовано судно? Прежде всего, любителям пляжного отдыха. Помимо неисчерпаемых вариантов внешнего вида, «Москит 364» – достаточно «заряженная» лодка, способная организовать выплеск адреналина даже у Джеймса Бонда. Резкий, немного «кобрический» старт, прыжки с волны, крутые повороты, брызги, смех – это его стихия, создающая атмосферу отдыха и веселого настроения. И если для семейного владения это достаточно узкий сегмент использования, то для рекреационно-прокатных ком-

паний такая лодка может стать очень весомым дополнением в организацию развлечений и активного отдыха.

Еще одно предназначение «Москита 364» видится в качестве яхтенного тендера. Многим известно ощущение диссонанса при виде шикарной многопалубной яхты с выгоревшей на солнце надувнушкой на шлюпбалках. А ведь «Москит» способен стать не только банальным средством коммуникации с берегом, но и оригинальным украшением яхты. Возможности у верфи для этого практически безграничны.

«Бетта» – довольно экзотическое судно в модельном ряду ENIGMA. Это небольшой разборный корпусный катмаран. Сочетает простоту сборки (не более 20 мин), перевозки, хранения. Допускает эксплуатацию при высоте





волны до 0.4 м и мощности мотора до 15 л.с. Для модели 2013 года была доработана палуба, вернее, их стало две: с транцем для электрического двигателя и отсеком для аккумулятора, и с транцем для бензинового двигателя и отсеком для бензобака. При этом катамаран может комплектоваться двумя или четырьмя сидениями, различными ходовыми тентами. Опционально могут устанавливаться дополнительные утки, леера, возможна установка рулевой консоли. Традиционно для ENIGMA каждый катамаран может быть изготовлен по индивидуальному заказу с выбором опций, цвета и декора. Очень оригинально выглядят катамараны под аэрографией.

Казалось бы, для российского рынка, все еще остающегося консервативным, это немного неожиданное и смелое предложение. Но это только на первый взгляд. Верфь не строит серьезных планов по индивидуальным

продажам, хотя и не отказывается от них. Кому будет нужно – пожалуйста, но основными потребителями, в конечном итоге, могут стать туристические, рыболовные и охотничьи базы, базы отдыха, пансионаты, пляжные комплексы. Большинство из них все еще «донашивает» жестяное наследие развитого социализма.

Преимущества у пластикового катамарана много. Вес 120 кг и возможность разобрать его на составные части – немаловажные аргументы при транспортировке и эксплуатации, позволяющие легко управляться с судном в одиночку. Палуба площадью чуть более 1.5 м² позволяет разместить на ней массу необходимых вещей, рыболовного или охотничьего инвентаря, при этом катамаран достаточно устойчив, и передвижения по палубе не вызывают затруднений. Малая осадка 0.12 м дает возможность подходить вплотную к берегу или преодолевать

мели и порожки, а на охоте забрать трофей там, куда не пройдет никакая лодка. Паспортная грузоподъемность судна – 400 кг, но объем поплавков 2 м³, поэтому запас плавучести катамарана составляет 1.5 т! Возможность установки моторов делает его достаточно мобильным на акватории с десятком квадратных километров. Пластик исключает коррозию и позволяет хранить катамаран под открытым небом. В общем, «Бетта» достаточно универсальное судно для пляжного отдыха, рыбалки, охоты и туризма.

Флагман компании – Enigma 460. Под этим общим названием верфь выпускает три совершенно разные по назначению и компоновке судовых модификации, объединяет которые только использование общего для всех корпуса. За прошедший год он претерпел достаточно много технологических изменений. Кардинально поменялись формовочные выкройки и последо-

вательность их укладки. Корпус стал легче на 100 кг и менее хрупок. Изменилась пространственная рама, а, следовательно, корпусная компоновка, улучшившая продольную центровку судна и позволившая увеличить емкость топливного бака до 100 л. Увеличился объем блоков плавучести. Форма и геометрия корпуса остались неизменными, сохранив при этом отличнейшие мореходные качества.

Подготовленные в серию модификации «Энигмы 460» настолько различны, что при первом взгляде даже трудно предположить их «фамильное родство». Верфь не пошла по пути универсализма, которому неизменно присущи компромиссы, убивающие индивидуальность, а создала три различных модификации палубных вставок.

Enigma 460 – туристический катер, базовая модель. Хорошо известен многим по нескольким профильным выставкам 2012 года. Имеет просторный элегантный кокпит, оснащенный навесной консолью управления, шкиперским креслом и большим кормовым диваном-трансформером, способным раскладываться в полноценную многоспальную кровать. В носу катера оборудован очень объемный сухой рундук (1.3 м³), с доступом в него из кокпита через сдвижную дверь. Катер предна-

значен для дальних туристических походов или активного отдыха на воде.

Enigma 460 FB (fishing boat) – модель, предназначенная исключительно для рыбалки и охоты. Имеет очень просторный ходовой кокпит, который оснащается правой консолью управления с «мягким» безопасным остеклением и шкиперским креслом. В носовой и кормовой частях оборудованы достаточно просторные подиумы для рыбаков, с возможностью установки на них вращающихся кресел. Кормовой подиум по бортам может трансформироваться в два мягких ходовых сидения. Под палубой носового подиума расположены сухой рундук и аэрируемый садок. Место расположения последнего нетрадиционно, но проектировщики компании, которые всегда смело шли на продуманный эксперимент, утверждают, что его размещение максимально приближено к зоне лова, и проблем с его использованием не возникнет. Борта кокпита оборудованы различными держателями для снастей и оружия. Опционально катер можно оснастить левой пассажирской консолью и креслом, оставив центральный проход на носовой подиум.

Enigma 460 BR (bowrider) – модель предназначена для пляжного отдыха, организации водных видов спорта, все-

возможных рекреационных развлечений. Имеет носовой кокпит, способный вместить двух человек, а также ходовой кокпит, оборудованный двумя консолями и двумя креслами переднего ряда, организованный для комфортного размещения шкипера и трех пассажиров. Катер имеет очень изящную отделку бортов кресел и диванов накладками, подушками и спинками, обшитыми влагостойким винилом. Опционально устанавливается кормовая тарга для размещения лыж, вейков, баллонов для дайвинга или другого инвентаря.

Вот с таким немалым потенциалом подошла компания к рубежу второго года успешной работы. Конечно, творческую мысль не остановить, и уже к началу навигации 2013 года компания готовит 5-метровый катер с корпусом из АМг и пластиковой палубной вставкой. Каким он будет, держится в секрете, это дело будущего, но уже сейчас предложения рынку сделаны, а насколько точно предвидит менеджмент ENIGMA его предпочтения, покажет время. Поэтому стоит пожелать компании успехов, ведь третий год – это год подтверждения достигнутого, а нам так хочется видеть рынок растущим, развивающимся не только количественно, но и качественно, и в том числе благодаря верфи ENIGMA. ⚓



ООО «Энигма», www.enigmaboat.ru, +7 (964) 649-4948, +7 (916) 611-5152



Петербургский судостроитель открывает центр водной и мототехники

Презентация нового модельного ряда моторных катеров Grizzly совпала с открытием первого выставочного центра компании в Санкт-Петербурге



Отличный подарок ждет любителей активного отдыха – в середине февраля в Торговом доме «Светлановский» открывается АкваМотоЦентр. Впечатляет размах торгового зала – более 4000 квадратных метров. Немногие отечественные верфи и спортивно-туристические компании имеют такие выставочные помещения. Реализовать столь грандиозную идею решила группа энтузиастов во главе с известным производителем моторных катеров – петербургской компанией Grizzly.

Мы посетили новый рекреационный гипермаркет на стадии подготовки. Директор по развитию компании Борис Бзаров рассказал, что вся продукция уже прибыла в Петербург и в скором времени займет свое место. Название Центра – АкваМото – говорит само за себя. Здесь будут представлены аквабайки, квадроциклы, моторные катера, надувные лодки, признанные мировые моторные бренды и даже гидроциклы итальянской фирмы Benelli. Компания Grizzly стала первым в России официальным дилером производителя супермощных гидроциклов. Кроме этого, посетителей ждет большой отдел навигационных приборов, мотоэкипировки, товаров для охоты и рыбалки.

Стоит отметить, что любителей активного отдыха в нашей стране ста-

новится все больше и больше. В этом можно убедиться, проследив динамику продаж моторных катеров, которые выпускает компания Grizzly. За десять лет с момента ее создания продажи росли каждый год. Особой популярностью пользуется новая линейка катеров с алюминиевым корпусом Grizzly PRO. В основе успеха – удачные конструкторские разработки, качественное исполнение, прочные корпуса и прекрасные мореходные качества.

– В разработке катеров мы сделали акцент на использовании их в сложных погодных условиях, прежде всего – на беспокойном Ладожском озере, – рассказывает Борис Бзаров. – В результате наши конструкторы создали катера, которым не страшны ни неожиданные штормы, ни резкие порывы ветра, ни высокие волны. Килеватость днища этих судов достигает 19 градусов, что достаточно необычно для такого класса, они держат большую волну, всегда устойчивы на курсе.

Все комплектующие импортные, от ведущих мировых производителей. Поскольку компания Grizzly является дилером всех мировых моторных брендов, покупатель может выбрать любой двигатель по желанию. Все эти плюсы дали отличный результат. Сегодня компания имеет дилеров в более чем сорока городах России. Уже поступали предложения о партнерстве из

Германии, Швеции, Норвегии, Финляндии. На катерах Grizzly передвигаются службы МЧС, ФСБ и МВД в разных регионах России. Модельный ряд предоставляет широкий выбор катеров по техническим характеристикам, каждый из которых можно модифицировать под собственное видение идеального судна – для рыбной ловли или для отдыха большой компании. Например, можно заказать на катер эксклюзивную отделку, дополнительную иллюминацию, самое современное навигационное обеспечение. Бывают случаи, что дополнительные опции порой превышают базовую стоимость самого катера.

Борис Бзаров подчеркивает: торговые площади нового центра дают возможность показать все достижения петербургской компании в области судостроения. Открытие совпадает с презентацией новой линейки алюминиевых катеров Grizzly PRO, которую компания запустила в ноябре. В нее вошли открытые и закрытые катера, в основном предназначенные для охотников, рыболовов, а также подразделений МЧС и водоохранных служб. Новые модели созданы специально для эксплуатации в сложных погодных условиях и хорошо приспособлены для швартовки в необорудованных причалами местах. Запас прочности у катеров Grizzly PRO доведен до разу-

много максимума за счет толщины металла: 5 мм на днище и 4 мм на бортах. Лодки могут быть оборудованы подвесными моторами или водометными установками. Пилотные модели Grizzly PRO прошли ходовые испытания в различных условиях и полностью оправдали надежды создателей, показав хорошие ходовые качества на высокой волне.

Сейчас в производстве находятся модели PRO 580DC, PRO 660H, PRO 660 Cabin. Всего в серии планируется 12 моделей. Для линейки PRO компания Grizzly организовала отдельное производство, где можно реализовать все замыслы конструкторов. Мощность завода позволит построить в 2013 году около 200 корпусов.

Конечно, главное в правильном выборе плавсредства – изучение его технических характеристик. Но не менее важно собственноручно сесть за штурвал, посадить в кокпит верных товарищей и представить, как ты выходишь на этом катере в море. В АкваМотоЦентре таких возможностей будет гораздо больше. А это особенно актуально в преддверии нового сезона, когда лед еще крепок, но мысли об успешных рыбалках и стремительных прогулках по водной глади уже будоражат воображение. *Л*

Александра Макеева



ООО «Гризли Марин». Санкт-Петербург, Октябрьская набережная, д. 15
тел. +7 (812) 955-4954, +7 (812) 407-7445, sale@grizzly-marine.ru



Центр активных видов отдыха и спорта «АкваМото»
Санкт-Петербург, пр-т Энгельса 33, ТК Светлановский, 3й этаж,
www.akvamoto.ru, +7 (921) 933-3265, (812) 327-3727



«Квинтрекс Рус»

ООО «Квинтрекс Рус», г. Воронеж
ул. 45-й Стрелковой дивизии, 259
Тел. / факс: +7 (473) 275-5417

Компания «Квинтрекс Рус» является совместным предприятием со всемирно известной австралийской компанией Telwater, производящей алюминиевые лодки на протяжении более чем 50 лет под брендами Quintrex, Stacer, Yellowfin и Savage.

С 2008 года «Квинтрекс Рус» успешно работает на российском рынке алюминиевых лодок, реализовав более 1000 лодок различных модификаций.

В 2013 году мы готовы предложить на рынок хорошо себя зарекомендовавшие модели 455 и 475 Coast Runner, относительно новые корпуса 420 и 480 Top Endera, а также маленькие лодки для рыбалки 310 и 390 Dart.

Также в 2013 году компания представит новые модели плоскдонных лодок типа JohnBoat. Данные лодки были разработаны специально для рыбаков, широкий кокпит позволяет максимально комфортно передвигаться по лодке. За счет плоского днища будет достигаться наилучшая устойчивость лодки в статике, и в то же время благодаря специальному киллю и скулам будут обеспечиваться достойные ходовые характеристики.

«Квинтрекс Рус» постоянно совершенствует свою продукцию, чтобы она максимально возможным образом удовлетворяла Ваши потребности.

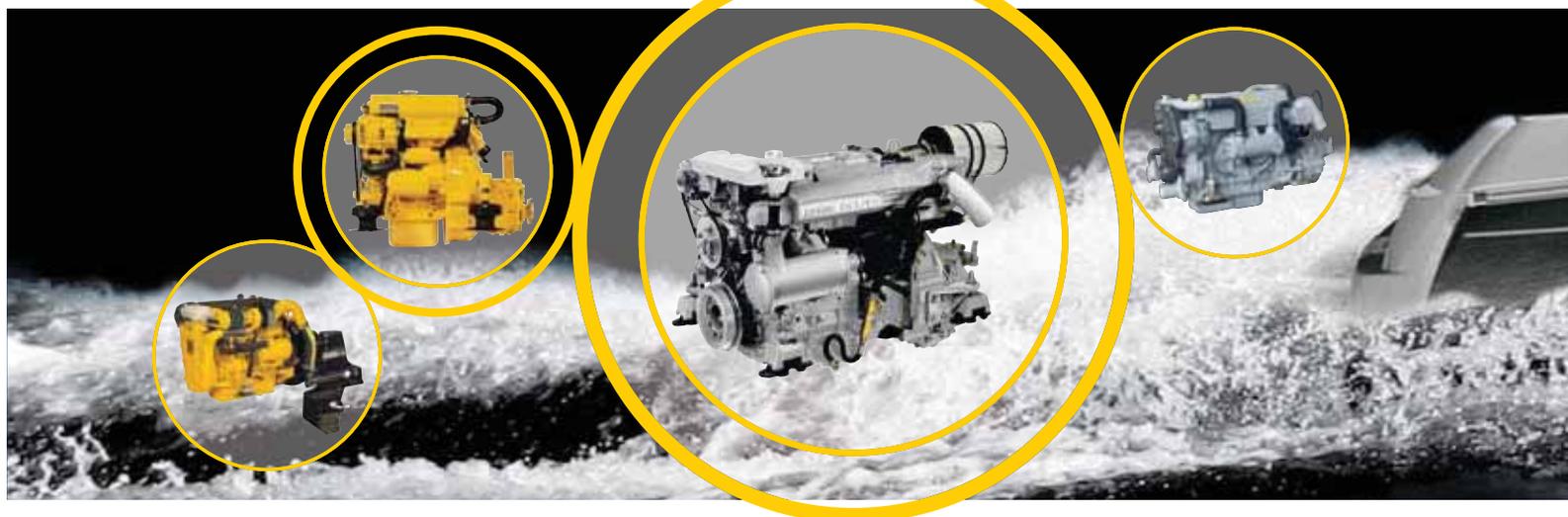


Модель	Длина, м	Ширна, м	Высота на миделе, м	Толщина днища и транца, мм	Толщина борта, мм	Макс. мощн. ПМ, л.с.	Пассажирово-местимость, чел.	Грузо-подъемность, кг	Вес лодки, кг	Цена, руб.
475 Coast Runner	4.85	1.90	1.18	3.0	2.0	70	5	610.0	284.0	215 500
455 Coast Runner	4.53	1.87	1.07	2.0	2.0	50	5	570.0	242.0	194 500
480 Top Ender	4.90	1.90	1.18	3.0	3.0	70	5	610.0	260.0	205 000
420 Top Ender	4.30	1.87	1.07	2.0	2.0	40	4	420.0	198.0	155 000
390 Dart	3.95	1.53	0.78	2.0	2.0	25	4	350.0	131.0	90 000
310 Dart	3.14	1.35	0.74	2.0	2.0	8	4	330.0	67.0	55 000



vetus[®]

www.vetus.com



Морские дизельные двигатели Vetus

Линейка дизельных двигателей мощностью от 12 до 231 л.с. отличаются моделями базовых силовых агрегатов и целевым назначением. Более мощные двигатели имеют одобрение РРР. 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



Реклама

MAXWELL

A **VETUS** COMPANY



VWC3500



HRC8



HWC2200



Anchormax™



VWC1500



RC серия

ANCHORING EXCELLENCE

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

Катер Cobra 1650 TC

В двух исполнениях: пластик и алюминий

Стеклопластиковые катера Cobra уже более десяти лет известны на российском рынке плавсредств. Пластик довольно давно применяется в судостроении, как легкий и прочный материал, который имеет высокую ремонтопригодность. Катер Cobra 1650 TC пользуется повышенным интересом у любителей охоты и рыбалки. Безусловно, такой катер придется по вкусу и тем любителям отдыха на воде, которые ценят скорость, надежность и безопасность.

Российские рыбаки знают, что на водоемах с каменистым дном довольно сложно подойти к берегу на лодке с пластиковым днищем. Специально для таких условий эксплуата-

ции выпущен вариант катера Cobra 1650 TC с днищем из алюминиевого сплава АМг-5м. Производитель применил новый конструкционный материал по специальному заказу российских дилеров. Возможности, которые дает металлическое днище – можно высаживаться на необорудованный берег, ходить в любой акватории, не опасаясь повредить корпус.

Алюминий легко поддается формовке, литью и механической обработке, обладает высокой пластичностью и теплопроводностью, имеет большой срок службы. Алюминиевое днище по сравнению со стальным имеет лучшее соотношение прочность/вес, а по вязкости и пластичности





Основные данные катера Cobra 1650 TC

	Cobra 1650 TC	Cobra 1650 TC AL
Длина, м	4.75	4.75
Ширина, м	2.05	2.05
Вес катера (без двигателя), кг	450	450
Пассажировместимость, чел.	5	5
Килеватость корпуса на транце, град.	18	18
Запас топлива, л	90	90
Грузоподъемность, кг	500	500
Осадка, м	0.3/0.8	0.3/0.8
Мощность двигателя, л.с.	50–70	50–75
Цена, руб. *	378 000	369 000

*Цена действительна на 12 марта 2013 года

алюминий превосходит сталь в три раза. Даже при сильном ударе днище из алюминиевого сплава не расколется, а лишь деформируется.

Сплав АМг-5м, который применили разработчики – один из самых распространенных в судостроении. Добавление магния и кремния делают алюминий устойчивым к соленой воде. Такое днище выдерживает большие нагрузки и температуры, не подвержено коррозии, обладает высокой износостойкостью и не требует специального обслуживания.

Конструкция Cobra 1650 TC проверена временем. Специальная форма днища (обводы в виде классического «глубокого V» с высокой килеватостью), сбалансированное распределение веса лодки, обеспечивают быстрый выход на глиссирование, хорошие ходовые характеристики, комфортный мягкий ход. Продольные реданы повышают подъемную силу, курсовую устойчивость на глиссировании, дают судну хорошее маневрирование. Непотопляемость Cobra 1650 обеспечивают специальные отсеки плавучести, а запас прочности и жесткости корпусу придает специально рассчитанный под большие нагрузки силовой набор.

Двухконсольник – классический вариант компоновки открытого катера. Поручни переходят в высокий отдельный носовой релинг, который обеспечивает удобный выход из лодки. Рулевая стойка гармонично вписана в общую концепцию дизайна лодки – стильный и стремительный профиль, современные элементы отделки. Ветровое стекло в двух вариантах исполнения: сплошное с «форточкой» – фирменного производства, или раздельное, над каждой консолью – собственного изготовления. В носовом кокпите под сидением самоотливной рундук для швартовов и якоря. В рундук под кормовым диваном можно уложить снасти и вещи. Для рыбалки вдвоем достаточно места, комфортный доступ к борту. Можно удить рыбу с задних пло-

щадок, или снять подушки с кормового дивана и носового рундука, чтобы ловить с более высокой точки. Тишина на рыбалке – немаловажный фактор, а пластиковая палуба – не такая шумная, как металлическая. Пол выполнен на одном уровне, поэтому по всей длине палубы удобно перемещаться. В кормовом кокпите можно расположиться с друзьями, установив овальный столик (опция) и развернув к нему сидения рулевого и пассажира.

Как и все катера Cobra, пятиместная лодка 1650 прекрасно приспособлена для перевозки на трейлере. Тщательно продуманная стандартная комплектация и большой выбор дополнительного оборудования позволяют подобрать заказчику такую модификацию катера Cobra 1650, которая максимально соответствовала бы его требованиям. Теперь катер производится в двух вариантах исполнения: – со стеклопластиковым днищем, или днищем из алюминиевого сплава.

Информация предоставлена эксклюзивным дистрибьютором катеров «Кобра» в РФ компанией ООО «Олимп-групп»; г. Ижевск, ул. Телегина, 30, тел. +7 (3412) 54-22-55, www.cobraboats.ru, cobra@ex18.ru

Сказ про то, как «Ника» в Архангельск ходила

Сегодня мы публикуем вторую часть рассказа **Вадима Манухина** о походе яхты «Ника» (класс Л-6) в составе флота из нескольких парусных судов по Беломоро-Балтийскому каналу до Архангельска. Позади буксировка по Неве, за кормой остались Ладога и Свирь, яхты вышли в Онежское озеро.

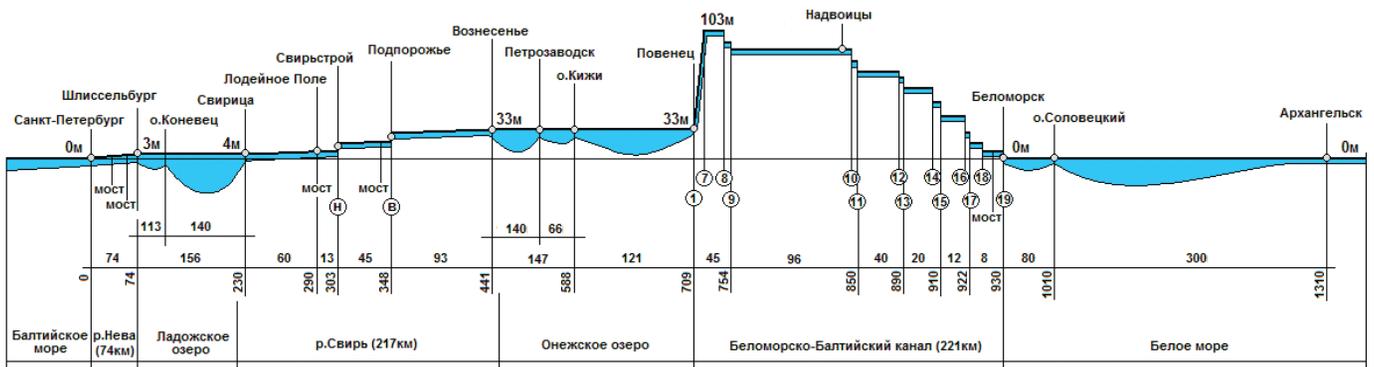


Фото участников похода

Из Петрозаводска мы вышли 4 июля днем и поздно вечером уже были на острове Кижи. На следующий день для экипажей яхт были проведены экскурсии по территории музея-заповедника, а затем яхты под парусами устроили парад и маневрировали у берега на фоне освещенных вечерним солнцем деревянных церквей – для съемок фильма о регате. После всех этих экзерциций флот взял курс на Повенец.

Вечером и ночью яхты шли под парусами, и рано утром 6 июля вошли в 1-й шлюз ББК. Длина канала 221 км, из которых искусственная часть составляет всего 40 км, гарантированная глубина 4 м. На канале 19 шлюзов, пронумерованных по направлению условного течения от Повенца к Беломорску, из них 13 являются двухкамерными и 6 однокамерными (№№ 7, 9, 12, 17–19). Сильное впечатление произвела «Повенчанская лестница», состоящая из семи шлюзов (№№ 1–7), длиной 10 км и разностью уровней 70 м. На прохождении одного двухкамерного шлюза флот из девяти яхт тратил 50–60 минут, однокамерного – 30–40 минут.

Движение по каналу практически отсутствует. На всем пути мы встретили только два судна. Однако фарватер и все шлюзы содержатся в отличном состоянии. Во всех шлюзовых камерах ровные бетонированные или стальные стенки, свежевкрашенные ворота и швартовные гаки на поплавах. Хотя я, признаться, ожидал увидеть шлюзы такими, какими они запомнились мне по старым документальным фильмам о строительстве канала и по рассказам экипажей яхт «Эос» и «Улисс», которые проходили здесь в 1984 году как участники яхтенного похода «Север-84» в Мурманск.



Схематический продольный профиль маршрута Санкт-Петербург – Архангельск



От Повенца до причала Управления Беломорского морского порта, находящегося между шлюзами №18 и №19 (1333 км), флот прошел со средней скоростью 6.5 км/ч за 34 часа, причем около 15 часов (44% времени) было затрачено на шлюзование.

Закончив формальности в Управлении порта и пополнив запасы, экипажи устроили грандиозную вечеринку прямо на причале, а днем 8 июля, немного отдохнув, прошли последний, 19-й шлюз ББК и вышли в Сорокскую губу. Белое море встретило яхты безветрием и мелким дождем. Вечером на подходе к Соловкам видели нерп и длинные полосы водорослей. Приливные течения здесь почти не ощущаются, высота приливов колеблется в пределах 1.0–1.5 м, а их период равен 12 ч 25 мин.

Соловецкий монастырь предстал в вечернем тумане как на черно-белом фотоснимке. Было тихо и очень красиво. Яхты расположились в бухте Благополучия у Тамарина причала, где имеется пресная вода и электричество. Экипажи провели на острове почти трое суток. Кроме интересной трехчасовой экскурсии по монастырю, можно было посетить Морской музей, покататься по острову на велосипедах, просто побродить по лесу и насобирать грибов. Вечером 10 июля состоялось плавание на Большой Заяцкой остров, где имеется пирс с глубиной 2.0 м. Желавшие осмотреть древние «лабиринты» ходили на трех яхтах: «Luna», «Operon» и «Dar Pucka».

Вечером 11 июля флот из восьми яхт обогнул с юга Заяцки острова и взял курс на Архангельск. Эстонская «Runbjarn» еще накануне, получив от организаторов регаты необходимые

инструкции, ушла в обратный путь. Она должна была участвовать в фестивале яхт самостоятельной постройки в Мариехамне. Жаль, веселые оказались ребята. Наше плавание прошло спокойно вдоль Онежского и Летнего берега через пролив Жижгинская Салма в Двинский залив. На этом этапе «Ника» достигла самой северной точки плавания на широте 65°12.0'. Ночь была настолько светлой, что можно было читать. Через сутки, пройдя морем 150 миль, яхты собрались у буя Мудьюгский, чтобы далее вместе двигаться по фарватеру. Преодолевая отливное течение, флот прошел основным фарватером по протоке Маймакса около 15 миль и ошвартовался в ночь на 13 июля на Красной Пристани Северной Двины в центре Архангельска.

Утром 13 июля состоялось торжественное закрытие первого этапа регаты. Участников по-поморски встретили хлебом-солью, от компании RUSARC им вручили сертификаты участников регаты, в которых для иностранных экипажей поместили копии распоряжения Правительства РФ, разрешающего проход флота Adventure Race 80 dg по ВВП РФ. В связи с тем, что принят новый закон, яхты-участницы этой регаты стали последними судами, получившими подобное разрешение. Здесь же был открыт второй гоночный этап регаты по маршруту Архангельск – Земля Франца Иосифа – Мурманск, в который заявили «Петр I» и немецкая яхта «Luna» под командованием фрау Астрид Еве. Днем состоялся двухчасовой парад парусов на Северной Двине, затем экскурсия в музей деревянного зодчества «Малые Корелы», а вечером прощальный ужин в плавучем диско-баре «Пеликан».

Мы провели в Архангельске три прекрасных дня. Погода стояла жаркая и солнечная. Многие из нашей команды, в

том числе и я, здесь были впервые. Гуляя по городу, мы обнаружили много мест, где рядом с современными улицами и проспектами можно было пройти вдоль старых деревянных двухэтажных домов по дощатым мостовым, которые еще во время войны поражали иностранных моряков проходящих сюда полярных конвоев. В городе и окрестностях много памятников, а установленный недалеко от Красной Пристани памятник Петру I является «близнецом» памятника в Шлиссельбурге. Только, не к чести шлиссельбуржцев, отметивших недавно 310-летие города, у их Петра шпага и трость до сих пор обломаны. Символично, что по маршруту, которым царь часто и сам хаживал, создавая на нем корабельные верфи, караван судов уже второй раз за собой вела флагманская яхта, названная его именем.

Вечером 15 июля четыре яхты покинули флотилию регаты, продолжив плавание в соответствии со своими собственными планами. «Петр I» и «Luna» ушли на второй этап регаты, норвежская «№7» – домой в Норвегию, замыкая круг вокруг Скандинавии, а финская «Manta» отправилась на Шпицберген. На следующий день с Архангельском прощались и оставшиеся четыре яхты. Из трех польских яхт «Oregon» тоже пошел на Шпицберген, а «Legia» и «Dag Rуска» вместе с «Никой» легли на обратный курс в Петербург. При выходе в Белое море мимо яхт встречным курсом прошел большой косяк белух. Над водой то там, то здесь показывались их гладкие блестящие спины.

За исключением капитана яхты «Legia» польские команды полностью сменились, частичные замены произошли и в нашем экипаже. Яхты следовали уже знакомым им маршрутом, останавливаясь на Соловках, в Беломорске, Надвоицах, Повенце, Кижях, Лонгасах, Петрозаводске,





Подпорожье, Свирице, на о. Коневец и в Шлиссельбурге. Мы подружались с поляками, побывали друг у друга в гостях на яхтах, вместе ходили в бани, устраивали на берегу вечеринки, купались и пели песни под гитару. «Legia» довольно часто предлагала «Нике» буксировку и место у своего борта при швартовках. Снабженные инструкциями от RUSARC, лодки благополучно миновали все шлюзы и мосты под разводку и ночью 1 августа закончили путешествие в Петербурге.

Завершая рассказ, хочется поблагодарить компанию RUSARC за организацию плавания и сказать несколько слов об экономическом аспекте прохода по внутренним водным путям и своих впечатлениях от участия в регате.

Для парусной яхты средних размеров плавание по ВВП оказывается дороже, чем по морю. Помимо стоимости топлива и стоянок, в расходы входит проводка под мостами, шлюзовые и каналные сборы. Львиную долю составляет оплата лоцмана при прохождении петербургских мостов в разводку, причем лоцман должен быть на каждой яхте, кроме буксируемой. Вот несколько цифр. На обратном пути за проход ББК в зависимости от размеров яхты сбор составил от 267 до 489 рублей. За проход по Свири и по Неве с трех яхт сбор соответственно составил около 1700 и 3500 рублей. За двух лоцманов на «Legia» и «Dar Pucka» пришлось заплатить 28 282 рубля. Существенную экономию расходов может дать заваливание мачт для прохода под мостами без разводки, однако не каждый экипаж может себе позволить эту операцию.

Впечатления от плавания положительные. Мы не зря пропустили гонки на Балтике. Надолго останутся в памяти красивейшие и порой диковатые пейзажи Заонежья и Беломорья, «Повенчанская лестница» ББК, тихая умиротворенность Соловков, деревянные улочки Архангельска и многое другое. Мы встретили гостеприимных и отзывчивых людей, приобрели новых друзей. Своими глазами мы увидели заброшенные и полуразрушенные заводы и причалы, перекошенные избы и дворцы-коттеджи, все то, что с берега заметишь не всегда. За 37 суток плавания наша «Ника» прошла

3164 км, впервые побывала на Соловках и в Архангельске, достигла в Белом море наибольших за свою историю северной широты и восточной долготы, а в ББК – максимальной высоты над уровнем моря. В плавании участвовало 16 членов экипажа, и теперь третий тост мы всегда поднимаем за тех, кто в море, на реках, озерах и каналах. ✎

Реклама

ООО «МАРЛИН»
Изготавливаем яхты, катамараны,
мачты, стоячий такелаж.
Продаем мачтовый профиль.
Новый профиль №4 в наличии.

Тел. +7 (495) 972-8687, +7 (910) 476-0947
info@marlin.su, marlynpavel@ngs.ru, www.marlin.su

ООО «ВладТехноМарин», г. Владивосток
www.aeroboat.ru
aeroboat@mail.ru т. (423) 257-72-72

Производство аэроботов «Тайфун»
различных модификаций и мореходных катеров

«Тайфун 1000» от 680 000 р.	«Тайфун 1000К» от 1 105 000 р.
«Рыба 9900» от 1 050 000 р.	«Лавурный 25» от 1 230 000 р.

Андрей Петров ♦ В период с 18 по 24 марта 2013 года в черногорской марине Porto Montenegro будет проходить второй учебно-тренировочный матч-рейс, организуемый парусной школой AB Sailing на акватории Бока-Которского залива Адриатического моря. В соревнованиях, впервые состоявшихся минувшей осенью, принимала участие и команда «Кия». Сегодня мы продолжаем рассказ об этом событии, начатый в предыдущем номере нашего журнала.

Матч-рейс своими руками. Часть II



Фото автора и А. Брума

Обсуждение результатов первого гоночного дня касалось не только умения стартовать, но и безопасности маневрирования. Если в первом вопросе Невен Баран (Neven Baran) был просто удивлен нелепостью наших действий, то, говоря о втором, наш хорватский судья и наставник казался уже не на шутку сердитым. Дело в том, что по ходу нескольких матчей случались столкновения лодок, одно из которых закончилось появлением небольшой пробоины в борту.

Матч-рейс, как шутят гонщики, весьма контактный вид спорта. Борьба, особенно на престоарте, ведется плотная, порой – на грани разумного. И хотя, по убеждению Барана, матчевая гонка – это прежде всего контроль соперника,

многие пытаются вынудить оппонента совершить нарушение правил только ради его наказания, пенальти. Понятно, что без столкновений и повреждений в таком деле не обходится. И вот на этот счет у Невена позиция жесткая: лодку от столкновения необходимо беречь не только по правилу 14 (Избегание контакта), но и по самому духу яхтинга. Думаю, это у него от Кубка Америки, это там неосторожное маневрирование может привести к катастрофическим последствиям. А на небольших лодках, да в слабый ветер, чувство опасности, конечно, притупляется. Даже оставленный в залоге депозит не всегда охлаждает боевой задор яхтсмена-гонщика. На этот случай у Невена был припасен анекдот: «Знаете, чем отличается серьезный ущерб от катастрофиче-

ского? Серьезный ущерб, это когда яхте нанесены повреждения, требующие большого ремонта. А катастрофический ущерб – это любой, даже самый незначительный, ущерб, причиненный ВАШЕЙ яхте». Золотые слова!

Оверхелм и другие нюансы

Яхта *Vlu 26* центрована таким образом, что резкое движение румпелем приводит к довольно выраженному повороту корпуса вокруг оси килля с заносом кормы. Если у вас над кормой нависает нос яхты-соперника, то, например, резко увалившись, вы с большой вероятностью ударите транцем преследующую вас лодку. Помимо двух-трех опасных сближений по сигналу «подготовительный», одно из которых и закончилось повреждением яхты, именно эту ситуацию можно было несколько раз наблюдать на гоночной дистанции в первый день наших соревнований. Чаще всего это происходило после требования одного из соперников изменить курс, адресованного другой яхте. Тонкость оценки момента состоит в сочетании правил 11 (когда яхты находятся на одном галсе и связаны, то наветренная яхта должна сторониться подветренной яхты) и 16 (яхта, имеющая право дороги, должна дать другой яхте место, чтобы сторониться). Однако и сторониться тоже надо с умом! Если в ответ на требование места рулевой резко и выражено переключает руль, возникает ситуация, описанная выше – его лодка кормой бьет преследователя в скулу. Такое действие (в английской транскрипции – *overhelm*) расценивается ампаиром как избыточная и неоправданно быстрая реакция и наказывается штрафом.

Главная рекомендация Невена обеим сторонам в такой ситуации: не доводите до столкновения. Своими действиями покажите ампайру, что готовы исполнить предписание ППГ, что дадите место для маневра, а соперник не поворачивает, или, наоборот – готовы маневрировать, но требующая места яхта не позволяет вам сторониться. После этого подавайте протест, и судья на воде вынесет правильное решение. Ни один ампаир не займет вашу сторону, если вы демонстративно подставите лодку под удар, чтобы показать, «как я был прав, а он ошибался».

Участие в соревнованиях в Тивате научило нас не только азам борьбы на дистанции матчевой гонки, но и пониманию судейства. Во многом этому способствовали беседы с Невеном, который в течение всего времени, что проходили гонки, часто рассказывал нам о нюансах ампаиринга, о том, как принимаются решения, на что судьи обращают внимание. Ампаир, вообще, интереснейшая фигура в системе судейства: правилами не предусматривается возможность каким-либо образом изменить или исправить принятое им решение. Обслуживая гонку, ампаир никогда сам не вмешивается в борьбу, которую ведут соперники, а лишь реагирует на протестовые сигналы со стороны участников. Вы можете нарушать правила, но если никто из гонщиков не поднял протестовый флаг – никакой реакции на нарушение не последует! Исключения составляют правила 2 (Честная спортивная борьба), 31 (Касание знака) и 42 (Средства движения) и уже упомянутое правило 14, решения по которым

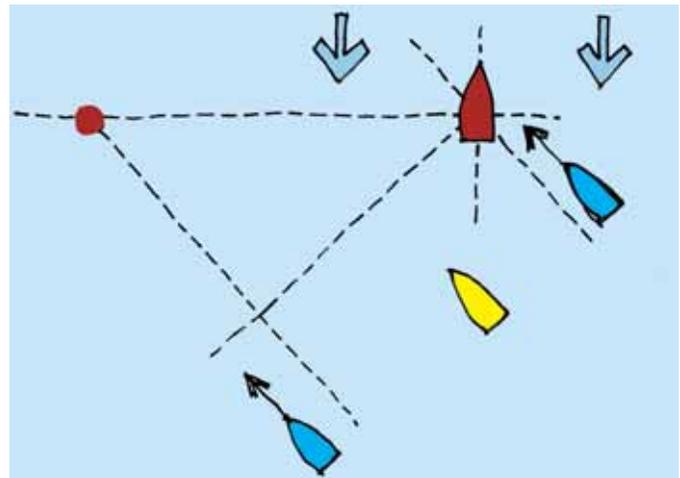


Рис. 1. Невыгодные позиции для старта. В этом положении «синих» могут выдвинуть за знак

судья на воде может принимать самостоятельно, действуя как рефери. В этой связи забавно было услышать признание Невена о том, что навалы на знак чаще всего остаются за рамками внимания судей, ведь один из основных принципов ампаира – судить то, в чем на 100% уверен. А положение катера на дистанции, когда он следует позади догоняющей яхты, мешает увидеть момент касания.

О пользе коровьего оверштага

Новый гоночный день показал, что уроки первых гонок усвоены хорошо. Ни одного нового столкновения и реальная борьба на престоарте. Пока две команды на воде, две другие наблюдают за матчем с судейского судна. И не просто наблюдают: им отведена роль бригады, исполняющей стартовую процедуру (отсчет времени, подача визуальных и звуковых сигналов) и контролирующей чистоту входа в 4-минутную зону и в зону предстарта яхты с желтым флагом. Мало того, что это самостоятельные знания и навыки, которые мы получили в ходе соревнований, так еще и посмотрели на гонки глазами судей.

Сегодня все действуют уверенней, маневры осмысленны, хоть, порой, и не хватает выдумки. Входить в зону научились, навязывать контроль, вроде бы, тоже получается. А вот освободиться от него пока получается не очень... Невен обращает на это наше внимание во время перерыва на ланч, который мы организуем прямо на борту судейской яхты: «Почему вы не пытаетесь выйти из под контроля? Почему у вас теперь «синие» сразу сдаются на милость «желтым»?». И тут же предлагает несколько возможных вариантов развития событий. Как универсальный случай – одновременный вход в зону и привод до левентика. «А дальше смотреть на маневр соперника, пытаться его перестоять, дожидаться его ошибки». Говорят, так поступают многие гонщики. Когда две яхты борт о борт заходят в левентике, задача «синих» – первой набрать скорость и с ходом пройти «желтых» с наветра. Или, наоборот, отстав, увалиться под корму соперника. Если же «желтые» сами замешкались на входе, и вы можете пройти по курсу у соперника в правую нижнюю зону – не упускайте этот шанс!

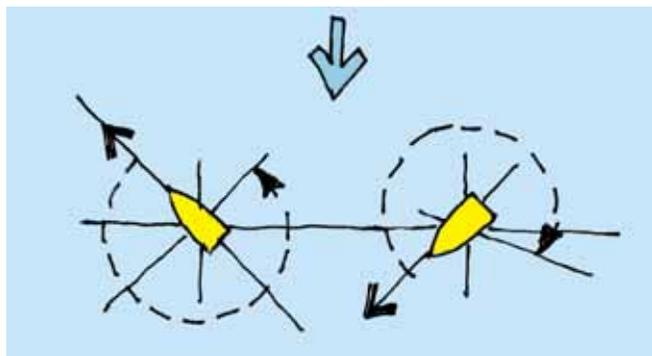


Рис. 2. Правило C7.2 ППГ

Основное, что удалось понять и осмыслить в «на- уке стартовать», можно представить в виде нескольких рекомендаций:

- задача яхты, идущей под желтым флагом, защищать свою правую стартовую зону и подветренную позицию;
- задача «синих» – пройти в эту зону, перехватив инициативу контроля;
- все линии, предусмотренные стартовой процедурой, надо проходить вовремя, сразу по сигналу;
- следует просчитать все расстояния в секундах, в частности – расстояния в зоне старта, знать, за сколько секунд вы проходите до стартового судна, от судна к дальнему знаку и т.д.

Во время обеденного перерыва Невен предложил нам разобраться и с другой типовой ситуацией, которая, по его мнению, не очень нам поддавалась. Речь – о грамотном исполнении штрафных санкций, оправдании после «повешенных» на нас пенальти, говоря попросту – о раскрутке.

За годы, проведенные в «домашнем» яхтинге, в голове крепко засело понятие «наказание в один оборот» в его просторечном выражении «раскрутиться на 180». В матч-рейсе же даже в вопросе оправдания есть свои нюансы, о чем и напомнил наш учитель во время «разбора полетов». В матчевых гонках правило 44 (Наказания...) не действует. Здесь применяется своя система наказаний, изложенная в разделе C7. Так вот, оправданием в один оборот на острых курсах будет уваливание с поворотом фордевинд и дальнейшим приведением до курса острый бейдевинд (вам не обязательно ложиться на прежний галс!). Вот, где пригодился «коровий оверштаг»! На полном курсе исполнение наказания это поворот оверштаг с последующим уваливанием до бакштага (на курс, составляющий более 90 градусов к направлению истинного ветра). Схематично оба варианта изображены на рис. 2:

- 1) «Когда яхта находится на участке дистанции в направлении к наветренному знаку, она должна сделать поворот фордевинд и, настолько быстро, насколько разумно возможно, привести до курса крутой бейдевинд».
- 2) «Когда яхта находится на участке дистанции в направлении к подветренному знаку или к финишной

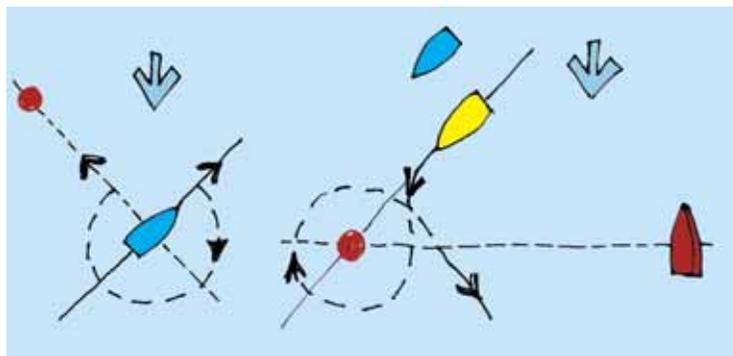


Рис. 3. Некоторые варианты исполнения наказания

линии, она должна сделать поворот оверштаг и, настолько быстро, насколько разумно возможно, увалиться на курс, составляющий более 90 градусов к направлению истинного ветра».

Такое определение, а также тот факт, что «раскрутиться» можно не сразу после получения пенальти, а на любом участке дистанции и в любое время вплоть до самого финиша, не только делают само оправдание вполне динамичным элементом, но и тактически обогащают гонку. «Если вы лидируете, но имеете в своем пассиве пенальти, не спешите исполнять наказание! Отложите это на тот момент, когда почувствуете, что имеете достаточно весомое преимущество над соперником. Или сделайте оправдание одним из маневров прохождения дистанции» – советует Невен Баран.

И действительно, оправдаться можно, например, на «лэй-лайн», в момент поворота на верхний знак, или во время одного из поворотов на полном курсе, или перед финишной линией. Можно даже (неожиданный вариант!) сделать это элементом самого финиша – обогнувшись вокруг финишного знака. Иногда этот маневр может оказаться спасительным, если на хвосте у вас висит соперник – нужно помнить, что правило 18 (Место у знака) применимо и для знаков стартовой/финишной линии! Выбирайте удачный момент, используйте ошибки соперника и – исполняйте наказание без существенной потери преимущества. Именно эта задача стала основной темой тренировок, которые состоялись на третий день, заменив собой гонки.

Тяжело в учении...

К концу второго гоночного дня накопилась физическая усталость – к этому моменту каждый из 4 экипажей провел по 12 матчей – завершились два полных раунд-робина. Кроме того, в голове лежал целый ком новой информации, которая требовала осмысления. Поэтому команды «на ура» встретили решение организаторов четверг провести в формате тренировок, в ходе которых отработать типовые элементы матч-рейса: варианты входа в стартовую зону, технику старта, тактику оправданий.

Надо отдать должное Невену – он большой затейник! Шесть часов на воде пролетели как один. Невен моделировал ситуации, добиваясь от нас точного и осмысленного ис-

полнения маневров, а мы снова и снова сходились, стартовали, раскручивались, выслушивая комментарии и советы, которые наш учитель давал тут же, не дожидаясь перерыва, просто подъезжая к нам на катере. Поначалу было трудно привыкнуть к постоянной смене задач, которые Невен ставил перед командами, которые находились на воде (еще две ожидали своей очереди поблизости, расположившись на судейском судне). Например: «синие» стартуют первыми, имея в пассиве штраф и должны оправдаться до верхнего знака». Поднимаемся наверх и выбираем момент для оправдания, раскручиваемся – ура, задание выполнено! – и в этот момент звучит команда с катера: «Еще один штраф!». И – снова в бой. Вскоре к этой манере ведения тренировки мы привыкли, и занятия стали необременительными и даже веселыми. Этот день нам всем очень помог. Мы немного отдохнули, сбросили напряжение, разложили по полочкам в голове накопленную информацию.

В этот же вечер в конференц-зале яхт-клуба Невен Баран прочитал лекцию по правилам парусных гонок (Часть 2: «Когда яхты встречаются»). Послушать ее собралось почти все «русскоязычное население» Тивата – капитаны и владельцы российских яхт, ошвартованных в Porto Montenegro и близлежащих маринах. Большое внимание было уделено трактовке правил, особенно применению таких понятий, как «надлежащий курс» и «связанность».

... Да здравствует матч-рейс!

В пятницу было безветренно, но все-таки удалось провести еще один раунд-робин, после чего команды собрались в яхт-клубе для подведения итогов и награждения победителей. Подсчет очков не занял много времени, и к вручению призов перешли довольно быстро (к тому же, в одной из местных таверн уже был накрыт праздничный стол). Хозяева соревнований (имею в виду AB Sailing) подготовили замечательные награды – большие памятные амфоры, хранящие тепло и уютную атмосферу Адриатического побережья. Мы свой приз за I место в гонках в целостности и сохранности доставили в Петербург и оставили на хранение у нашего рулевого – Димы Третьякова. Наша победа на 80% состояла именно из его знаний и умений, а мы могли добавить к этому только силу взрослых людей и некоторый опыт. Впрочем, весь мировой матч-рейс строится на именах рулевых, такова уж специфика.

За ужином обсуждали перспективы проведения таких учебно-тренировочных гонок, придя к общему выводу о том, что мероприятие удалось и должно стать постоянным, календарным. Хотя и так, уже по ходу гонок, было ясно, что идея, которую реализовал Артем Брум вместе со своей школой и Невеном Бараном, работает, и работает прекрасно. Можно обсуждать распорядок дня, можно менять программу недели, но сам факт состоятельности регаты никакого сомнения не вызывает. Редакция журнала искренне признательна Артему за приглашение на прошедшие матчевые гонки и будет рада когда-нибудь в обозримом будущем повторить этот интереснейший опыт. *Л*



Разбор полетов

Компания AB Sailing

Единственная в России школа, совмещающая обучение, участие в европейских регатах и проведение учебных мероприятий, на которые привлекаются ведущие мировые специалисты в области паруса. Школа обладает собственным постоянно обновляемым флотом яхт, имеющих разное вооружение. Различные комбинации лодок позволяют проводить как спарринги, так и тренировочные гонки на разных моделях, которые дают возможность в плотной борьбе оценить разницу в спинакерных и генакерных яхтах, научиться оценивать их лавировочные качества, перенастраиваться на лодку с другим характером. Школа проводит различные курсы обучения, сборы, учебные матч-рейсы, тренировочные регаты. Желающие могут также принять участие в различных регатах на борту школьной яхты – от местных черногорских и хорватских гонок до чемпионатов мира и Fastnet Race.



AB Sailing;
тел.: +382 67 845 862
absailing.ru

Яхтенный порт Йоханнес

Мария Парккинен ♦ Ровно год назад, а точнее 27 января 2012 года, областное правительство приняло постановление №22 «Об утверждении концепции развития и размещения объектов базирования и обслуживания маломерного флота на территории Ленинградской области до 2020 года». Согласно принятой концепции, в поселке Советский началось строительство яхтенного порта Йоханнес.



У финнов интерес к этим местам особый

Всего планируется устройство 500 стояночных мест с доведением их количества в перспективе до 750, в том числе около 150 мест для крупных яхт длиной до 15 метров



Эти живописные места под Выборгом любимы многими петербуржцами. За лесистым берегом полуострова Киперорт надежно «спрятаны» от непогоды Выборгский залив и Ключевская бухта. Скалистые берега покрыты густым лесом, изрезанная береговая линия полна уютных бухт и заливов. Для любителей рыбной ловли, прогулок по лесу, тихих созерцателей – место сказочное. Много здесь любопытного и для фанатов истории, ведь рядом Транзундский рейд с его богатым прошлым. А какое наслаждение путешествовать здесь под парусом – кругом бухточки, сулящие спокойную стоянку, таинственные острова, плесы, перемежающиеся узкостями – Выборгские шхеры...

Яхтсмены с удовольствием проводят здесь свои отпуска. Для семейного плавания это отличная акватория, и именно поэтому все чаще яхты из петербургских клубов встают на все лето к причалам Выборга. Оставляя тут свои яхты, владельцы знают, что после сравнительно короткого пути на электричке или автомобиле они, отдав швартовы, практически сразу попадут в волшебный мир шхер.

Основной маршрут водных туристов идет в этих местах к Выборгу, редко кто забирается в глубину Ключевской бухты к поселку Советский, хотя туда и ведет обставленный фарватер. Думается, скоро все изменится. Осенью 2012 года в поселке началось строительство яхтенной гавани. За

короткий срок в хорошо защищенном от непогоды проливе между островом Котгойсаари и берегом материка должна возникнуть большая марина. Местным жителям эта точка известна как 46-й причал. Там достаточно давно существует маленькая стоянка катеров, где свои лодки держат местные жители и многие петербуржцы, предпочитающие это место для спокойного отдыха.

По всему чувствуется, что появление здесь современной марины весьма актуально. При разумной финансовой политике, предоставлении необходимого сервиса и наличии ремонтно-технической базы она легко может наполниться самыми разными лодками, катерами и яхтами. К тому же приня-



На берегу закипела работа по планированию территории и возведению первоочередных объектов строительства гавани



Уже в ноябре начали выставляться основные линии бонов

тый закон о плавании судов под иностранным флагом в наших внутренних водах может открыть сюда дорогу иностранным яхтсменам, а у тех же финнов интерес к Карельскому перешейку особый.

Новая марина уже получила свое название — «Яхтенный порт Йоханнес». Название «яхтенный порт» и схема его размещения приняты согласно утвержденной классификации объектов базирования и обслуживания маломерного флота и уровню требований к такого рода объектам. Имя «Йоханнес» происходит от прежнего наименования поселка Советский. Оно возникло от названия местного лютеранского прихода Св. Йоханнеса, находящегося здесь с XVII века; такое же название получила в 1925 году и построенная станция железной дороги, соединившей Выборг с Койвисто (ныне Приморск). До 1917 года это поселение было в составе Великого княжества Финляндского, а затем, в период с 1917 по 1940 год, в составе независимой Финляндии.

Теперь это поселок городского типа с населением чуть более 7 тысяч человек. Аккуратный, уютный, с больницей, поликлиникой, комфортабельной гостиницей, банно-прачечным комплексом, построенными финскими строителями, магазинами, парикмахерскими, аптеками, кафе...

Близость к яхтенной гавани такого населенного пункта — благоприятное

обстоятельство, ведь, кроме развитой инфраструктуры поселка, легко решается вопрос, как сюда добраться. В поселок можно приехать на автомобиле, рейсовом автобусе, который из Выборга ходит каждые полчаса, или из Санкт-Петербурга от метро Парнас два раза в день, также на электричке. Расстояние от Петербурга — 144 км, от Выборга — 24 км.

Теперь о планах и чаяниях. Надо сказать, что любая подобная затея при современном состоянии дел очень сложна в реализации: весьма путаная законодательная база, бесчисленные согласования в разных ведомствах, получение разрешений, подписей и т.д. Даже пользуясь всесторонней поддержкой со стороны администрации поселка, инициаторы строительства столкнулись с огромным количеством препятствий. Другие бы отступили...

С этой точки зрения показательна сама история лодочной стоянки, известной под названием «46-й причал». В 1975 году ведущее радиотехническое предприятие России НПО им. Коминтерна получило землеотвод для строительства базы отдыха в районе поселка. Были запроектированы эллинг, причал, здание мастерской для ремонта плавсредств, спасательная станция, стоянка для автомобилей и гостиничный комплекс. Тогда и возникла водная стоянка, ставшая излюбленным местом отдыха многих ленинградцев. А само строительство базы отдыха, на-

чатое в 1977 году, шло тяжело и протянулось до наших времен.

В формальном отношении стоянка умерла, лишившись договора о водопользовании и сертификации ГИМС. Здесь по-прежнему стоят лодки, но картина печальна: полузатонувшие боны, шаткие настилы...

Новый собственник приобрел объект незавершенного строительства, имеющий юридическое название ООО «База отдыха в поселке Советский», и принялся за дело. Недостроенная гостиница на берегу пролива ожила: появилось электричество, водопровод и канализация. А на берегу закипела работа по планированию территории и возведению первоочередных объектов строительства гавани.

Уже в ноябре прошлого года начали выставляться основные линии бонов. Всего планируется устройство 500 стояночных мест с доведением их количества в перспективе до 750, в том числе около 150 мест для крупных яхт длиной до 15 метров. Все они будут оборудованы так называемыми разделителями, делающими швартовку простой и удобной. Здесь сразу стоит сказать, что старый 46-й причал не забыт и владельцы лодок, базирующихся на нем, получают места в новой гавани. Предусмотрена и швартовка судов длиной до 50 метров и осадкой до 5 метров. Для них остается свободной внешняя линия огромного Т-образного причала марины протяженностью 300 ме-



тров, куда они будут ошвартовываться лагом.

В гавани, акваторию которой защитит мол, будет функционировать заправочная станция, обеспечивающая суда топливом; на причалах смонтированы раздаточные колонки с водой и электричеством. Береговая инфраструктура будет включать гидротехнические сооружения, офисное здание,

слип, мачтовый и яхтенный подъемные краны. Предусмотрена охрана яхт, зимнее хранение, ремонт. Также планируется предоставление гребных лодок в прокат. Для автолюбителей – охраняемая стоянка для автомобилей.

Береговая зона, прилегающая к причалам, делится на две части: собственно стояночную и техническую. Планируется соорудить площадки

для отдыха, в здании, возводимом на берегу, к услугам гостей будут душевые, туалеты, прачечная, сауна, бильярдная, кафе-ресторан, гостиница на 24 номера. Кстати, совсем рядом находится очень симпатичный пляж поселка Советский с чистым песком и детской площадкой на нем. Приведение в порядок этого места – заслуга главы администрации муниципального образования «Советское городское поселение» Андрея Николаевича Некрасова – человека увлеченного, спортивного и радеющего за свое дело. Он всячески содействует появлению яхтенного порта, видя в этом большие перспективы для развития поселка.

В мае причальные места будут готовы принять первые яхты. В планах строителей привлечение энтузиастов для создания летних детских парусных лагерей, прием учебных парусников, проведение регат.

Чтобы попасть сюда на яхте, нужно, обогнув с севера полуостров Киперорт, двигаться на юго-восток вдоль его берега по обставленному буями фарватеру, ведущему через бухту Ключевская в поселок Советский. Обогнув с юга остров Лисий, идти по фарватеру на север и пройти пролив между островами Школьный и Советский. Обогнув северную оконечность острова Советский, направиться на юго-восток, держа курс в пролив между материком и островом Коттойсаари. Кстати, в планах строителей марины есть и обстановка фарватера через протоку Дальнюю, через нее можно попасть в гавань с юга.

Неповторимая красота островов, проливов и бухт, запах разогретых солнцем сосен, тепло гранитных скал – это место как нельзя лучше подходит для отдыха. В местную речку Гороховку (Руккола) корюшка идет на нерест плотными косяками. Создание современной яхтенной гавани привлечет сюда людей, ценящих красоту природы и бережно к ней относящихся. Думается, у новой марины большие перспективы. По северному берегу восточной части Финского залива выгибается цепочка современных марин, возникает инфраструктура, столь необходимая для развития яхтинга в нашей стране. *Л*

Неудивительно, что еще в конце прошлого века практически на каждом даже небольшом уральском водоеме существовал свой яхт-клуб, и любой желающий мог приобщиться к радостям спорта и отдыха под парусами. И сегодня парусное дело на Урале активно возрождается. В полную силу работают яхтенные верфи, проводятся соревнования, в том числе международные, восстанавливаются яхт-клубы. Естественно, повинувшись велению времени, все это делается на коммерческих рельсах.

Миф о недоступности и элитности парусного спорта прочно укоренился в сознании многих уральцев. Но мечта-то осталась! Осталась детская мечта о своем парусе, под которым можно покроить ближайшее озеро родного края, а, может быть, когда-нибудь и настоящее море!

Решение возникло само собой – пора объединяться. Объединяться всем тем, кто еще только мечтает о собственном корабле, и тем, кто уже имеет в своем распоряжении целые «флотилии» парусных судов, новичкам, грезящим теплыми морями, и опытным капитанам, спортсменам, туристам и просто любителям активного отдыха на воде, всем, кто болен неизлечимой болезнью по имени «парус».

Первое время это движение развивалось стихийно. Любители отдыха и спорта под парусами находили друг друга в тематических форумах, через знакомых, созванивались, списывались и делились идеями, проектами и планами.

В результате на первое организованное мероприятие 27–29 мая 2011 года – регату на озере Иткуль (Челябинская обл.) – собралось 14 парусников. Уже тогда стало понятно, что новорожденному клубу суждено стать не просто городским, а уральским. Ведь, кроме команд из Екатеринбурга, уже на эту первую встречу на воде приехали два экипажа из Челябинской области. Конечно же, в основном это были простые для транспортировки и хранения надувные парусные катамараны.

Холодная и дождливая погода не позволила провести соревнования в полном объеме. Участникам меропр-

Паруса Урала



Урал – озерный край, более того, озер у нас найдется на любой вкус: большие и маленькие, искусственные и естественные, горные и лесные, пресные и соленые. Есть где разгуляться, отдохнуть и попутешествовать под парусом!



ятия пришлось ограничиться только несколькими короткими вылазками на воду в промежутках между ледяными ливнями. Казалось бы, такое неприятное начало должно было нанести серьезный удар по зарождающемуся движению.

Но все случилось совсем иначе – трудности и неприятности только раззадорили энтузиастов. Уже через две недели 14 экипажей вновь штурмовали

непокорное горное озеро, на этот раз встретившее участников штормами. Первая регата состоялась, сплотив воедино до этого почти незнакомых людей, заложив фундамент традиций будущего клуба.

За два года существования клуб провел множество совместных организованных выходов экипажей на воду. Практически каждые выходные летнего сезона покорялось одно



из многочисленных уральских озер: Иткуль, Таватуй и Верх-Нейвинский пруд, Зюраткуль, Верх-Исетский пруд, Аргазы, Белооярское водохранилище, Свердловское море (Волчихинское водохранилище), Южноуральский пруд. Не остался в стороне даже небольшой Городской пруд, зажатый небоскребами в самом центре Екатеринбурга. Мероприятия носили разный характер: совместные товарищеские «покатушки», маршрутные гонки, гонки «по треугольнику», туристские ралли и пр.

Экипажи клуба участвовали и в соревнованиях, проводимых другими российскими клубами и организациями из ближнего зарубежья – фестивале туристов-парусников

«Обское море 2011», регате на Кубок Балхаша-2012, чемпионате среди надувных и разборных судов «Черкасссы 2012», гонке среди монотип-катамаранов Ducky Party 2012 на Кивском море.

На некоторых соревнованиях представителям молодого уральского клуба удалось добиться впечатляющих, местами даже дерзких результатов. Так, Кубок международной регаты Балхаш-2012 за 1-е место в классе до 13 м² теперь украшает гостиную капитана Алексея Пьянкова из маленького городка Южноуральска. Экипаж Алексея Солодуна занял 4-е место в международных гонках Ducky Party 2012, обогнав многих именитых и титулованных яхтсменов. Эти победы позволяют

говорить о зарождении «уральской парусной школы», а наши более опытные соперники, прежде глядевшие покровительственно и чуть свысока, начинают воспринимать «сухопутных» коллег всерьез.

Особенно отчаянные уральские любители путешествий под парусом во главе с опытным туристом Сергеем Горшковым бороздят (и уже не в первый раз) просторы Андаманского моря, а пермский экипаж Андрея Головина покоряет суровые просторы моря Белого. За кормой корабля опытейшего уральского «морского волка» Сергея Ваулина волны трех океанов и крупнейших озер России – Ладоги и Байкала.

Сегодня Уральский парусно-турист-

ский клуб объединяет около 50 человек, увлеченных спортом, туризмом и просто отдыхом под парусами. К экипажам из Свердловской и Челябинской области присоединились команды из Перми, Тюмени и Кургана. Флот клуба в этом году перешагнул отметку 25 судов.

В 2013 году клуб получил официальное название. Теперь это общественная организация «Уральский парусно-туристский клуб «Паруса Урала». Сформулированы цели и задачи, выбрана эмблема и создан собственный сайт. Появилось руководство – Совет клуба. Реализуются системы регистрации членов и оперативной связи с участниками организации через Интернет. Решаются вопросы взаимодействия с другими клубами и ассоциациями любителей парусного спорта и отдыха.

Сегодня Совет клуба совместно с энтузиастами готовит предложения по проведению в 2013 году на уральских озерах традиционных мероприятий парусного спорта (регат, парусных фестивалей). Анализируется положительный и отрицательный опыт прошлых лет, с целью сделать будущие мероприятия более интересными как

для новичков, так и для тех, кто уже не в первый раз примет в них участие.

Некоторые члены молодого клуба уже не желают ограничиваться просторами близлежащих к их городам озер. В планах совместный парусный поход по Воткинскому и Камскому водохранилищам, Каслинскому узлу. Рассматривается возможность участия экипажей в будущих регатах на Байкале, Обском море, Балхаше, Ладоге и других отдаленных от нас водоемах. Самые опытные и смелые туристы готовят суда к походам на Шантары и в Средиземное море.

Клуб развивается. Но есть и проблемы, тормозящие наше развитие.

Естественно, один из ключевых вопросов – это деньги. Организация мероприятий на достойном уровне, подготовка лодок к участию в соревнованиях и турпоходах, поездки на выездные регаты требуют немалых финансовых затрат. Чем активнее развивается клуб, чем больше участников, тем более ощутимы расходы организаторов. Попытки найти спонсоров среди коммерческих организаций иногда даже оказывались успешными.

Вторая серьезная проблема – отсутствие у клуба базы, пусть даже малень-

кого, но собственного клочка территории на берегу водоема. Ни для кого не новость, что берег водоемов близ городов «платный». Деньги берут и за вход, и за стоянку немалые, зачастую не оказывая в ответ никакого сервиса. В этой ситуации наша некоммерческая организация вынуждена искать способы существования без своей базы. Общение членов клуба происходит на форумах в Интернете, общие собрания – в шумных кафе, совещания Совета – в холодном гараже, регаты – как можно дальше от городов и, соответственно, от людей! Сама наша направленность на надувные и разборные суда во многом обусловлена отсутствием клочка берега, где бы можно было организовать стоянку и хранение лодок. Но уральцы не унывают и всегда мечтают о попутном ветре!

В нынешнем сезоне участники клуба примут участие в уникальной экспедиции на парусных катамаранах «5000 лье по воде». Яхтсмены преодолеют более 1300 км по Исети, Чусовой, Каме, Волге, Днестру, Дунаю, Сене. Этот путь свяжет Екаренбург и Париж, где будет определен город-организатор «Экспо 2020». ✎



Алексей Солодун, Вячеслав Симонов

Уральский парусно-туристский клуб
«Паруса Урала»

<https://sites.google.com/site/parusaurala/>
parusa66@gmail.com

Первая водная заправка в Волгограде



РОСНЕФТЬ

Появление и развитие сети плавучих заправочных станций (ПЗС) – объективная необходимость для водно-моторного будущего нашей страны. Рост тоннажа маломерного флота, разнообразие применяемых двигателей, увеличение числа сложных, высокотехнологичных моделей выставляют все более высокие требования к доступности заправочных станций и качеству продаваемого на них топлива. Если многие десятилетия назад, когда мощность подвесного мотора не превышала 30 л.с., можно было снабдить моторку бензином в достаточном для путешествия количестве, просто посетив дорожную заправку с набором канистр, то сейчас владельцу крупного многосильного катера наполнять таким способом топливные танки своего судна – несерьезная затея. Топливо же с речфлотовского бункеровщика подойдет далеко не всякому владельцу современного прогулочного катера, где все чаще требуется как минимум «95-й» бензин европейского качества. Налицо неудовлетворенный спрос, и тот, кто первым проложит

к нему надежную тропинку, станет в дальнейшем хозяином положения.

В крупных центрах маломерного и прогулочного флота – Москве и Петербурге, даже в небольших городах Северо-Западного региона на оживленных маршрутах движения катеров и мотолодок прочно обосновались плавучие бункеровочные станции-заправки (хотя их пока немного), и первые же годы показывают, что их услуги чрезвычайно востребованы. В 2011 году ЗАО «РН-Ростовнефтепродукт», дочернее предприятие ОАО «НК «Роснефть», представило новую услугу в Ростовской области – первую в регионе плавучую заправочную станцию, не имевшую аналогов в области и вообще на реке Дон (мы писали об этом в №233).

Но еще более оживленные лодочные регионы средней полосы и юга России, в первую очередь – Среднее, Нижнее Поволжье, до недавних пор были обделены пунктами заправки на воде. Здесь, в лучшем случае, яхт-клубы договариваются о централизованной аренде автоцистерны-заправщика, но в

основном приходится рассчитывать на собственные силы. В этом случае помимо того, что придется потратить немало сил на возню с канистрами, велик также риск попасть на некачественное топливо, либо на цены, превышающие все разумные пределы. Несправедливость? Еще какая.

Но дорогу осиливает идущий, и вслед за первыми успешными действиями по освоению рынка услуг для водников Волгоградское отделение НК «Роснефть» (ЗАО «Энергосервис») сделало следующий решительный шаг в удовлетворении запросов волжских судовладельцев – в прошлом сезоне оно запустило в эксплуатацию первую, и пока единственную, современную плавучую заправочную станцию в Волгоградской области. Располагается она в Центральном районе Волгограда, неподалеку от Центральной набережной и речного порта. Оборудование станции, как полагается, соответствует всем экологическим нормам, и в этом НК «Роснефть» намерена держать высокую планку, заданную примерами открытия первых своих ПЗС. Задействовано



специальное оборудование, чье назначение – безопасная перекачка топлива в судовые емкости и предотвращение возможных его разливов, вплоть до незамедлительной постановки боновых ограждений вокруг с помощью вспомогательного катера.

Глубина в месте стоянки заправочного понтона позволит принимать крупные моторные яхты, причем договориться о подходе можно заранее по радио (частота УКВ 300, на 5 канале). В продаже три вида топлива: бензин марок «92» и «95» (отметим, что на многих водных станциях популярного низкооктанового бензина вовсе нет) и дизельное топливо по обычным ценам НК «Роснефть», точно таким же, как на официальных береговых заправках (хотя береговые частники продают в Волгоградской области сомнительного качества «бочечный» бензин на 3–4 рубля дороже). Расчет можно производить как наличными, так и по банковским картам, а это значит, что в путешествие можно отправиться даже в кредит. Нелишним окажется дополнительный ассортимент напитков и непортящихся продуктов – все как на обычных дорожных заправках. У НК «Роснефть» есть все шансы для того, чтобы стать самым авторитетным и успешным поставщиком бункеровочных услуг теперь и на Нижней Волге.



На вопросы «Кия» отвечает региональный менеджер ЗАО «Энергосервис» Алексей Николаевич Коваленко:

– *Алексей Николаевич, что скажете о качестве вашего топлива?*

– По оценкам клиентов, бензин и ДТ на заправках «Роснефти» в Волгоградской области вне конкуренции, поэтому и реализация топлива на любой нашей точке значительно превышает показатели других компаний. Точно такое же качество горючего у нас и на воде.

– *Популярна ли ваша плавучая заправка?*

– Не то слово! Заправка на ПЗС идет практически круглосуточно, с апреля по ноябрь. Движение ослабевает лишь в промежутке с 11 вечера до 4 утра. Реализуем порядка 12 м³ в сутки, как правило, водномоторники заливают в баки от 80 до 4000 литров высококачественного топлива.



РОСНЕФТЬ

Обзор портативных газовых новинок

В прошлом году представительство американской компании Coleman – ООО «Коулман Восток», являющейся эксклюзивным поставщиком продукции брендов Coleman, Campinggaz и Sevyolor на территории России, начало поставлять на рынок новый продукт – портативную газовую шашлычницу Campinggaz Rotario. Повсеместное использование шашлычницы будь то рыбалка, путешествие на автомобиле, отдых в парке или же за городом с семьей, а также вечеринка с друзьями пришлось по вкусу российскому потребителю. Изделие быстро получило массу положительных отзывов от энтузиастов путешествий и сразу заинтересовало любителей морских приключений.



Характеристики Rotario:

Мощность: **2500 Вт**

Пьезоподжиг

2 функции: **гриль и обогреватель**

Автоматическое вращение шампуров при помощи моторчика **на батарее типа D**

Потребление газа: **180 г/час**

Время работы на одном картридже: **2 часа 30 мин**

Время приготовления комплекта из 5 шампуров: **15–20 мин**

Размеры: **37 × 32 × 20 см**

Вес: **5.7 кг**

CAMPIN



Забываясь о безопасности своих клиентов, компания Campinggaz обращает внимание на то, что портативные газовые изделия не разрабатывались специально для использования на плавсредствах, работают с использованием открытого огня и не имеют специальных креплений к борту.

CAMPINGGAZ®

Вдохновленная успехом, компания Campinggaz рада представить всем путешественникам портативные газовые новинки 2013 года, которые в скором времени поступят в продажу в спортивных гипермаркетах сетей «Спортмастер», «Декатлон» и других рыболовных, туристических, спортивных магазинах страны.



Гриль 3 в 1 – это универсальный портативный гриль-плитка мощностью 1 500 Вт. Может быть использован в качестве сковородки, гриля с решеткой и плиты. Представляет собой мобильное решение компактного дизайна и большой площадью для готовки, на которой можно приготовить все что угодно: яичницу, блины, картошку, овощи, мясо, рыбу, суп и многое-многое другое. Гриль 3 в 1 можно использовать практически повсеместно – в парке, на пляже, в лодке, в дороге, на пикнике или на даче.

CAMPINGGAZ®

Характеристики 3 in 1 Grill:

Площадь для готовки: **645 см²**

Мощность: **1500 Вт**

3 типа поверхности: **сковородка, гриль и плита**

Пьезоподжиг

Автономная работа:

4 часа 30 мин от одного картриджа CV 470 Plus

Антипригарное покрытие

Замок-фиксатор при транспортировке

Вес: **5.6 кг**



Только для оптовых
покупателей
ООО «Коулман Восток»
115162, Москва
ул. Хавская, д.11, офис 413
Тел.+7 (495) 958-0359,
952-6479
tanufrieva@coleman-vostok.ru
www.coleman.eu
www.campinggaz.com

CAMPINGGAZ®

О скоростном флоте и правилах Регистра

В 2011 году «Псковская лодочная верфь» неожиданно для себя оказалась на переднем крае отечественного скоростного судостроения. Произошло это после того, как к нам обратилась группа предпринимателей из Сочи с предложением построить для них несколько скоростных стеклопластиковых пассажирских катамаранов.



Владимир Чулков
Директор ЗАО «Псковская лодочная верфь»



Проjekt этого судна сочинцы приобрели у известного конструктора, по проекту которого одна из тайских верфей успешно строит такие катамараны. Заказчики и будущие владельцы катамаранов – люди «не с улицы», они имеют большой опыт морских пассажирских перевозок вдоль сочинского побережья, и их мнение по катамарану было однозначно: проект хороший, перспективный, такое судно в России необходимо для организации скоростных пасса-

жирских перевозок на относительно коротких прибрежных маршрутах, таких, например, как Адлер – Сочи – Лазаревское и т.п.

Проект и нам понравился, ничего подобного в России еще не производилось, а востребованность этого катамарана должна быть высокой, т.к. он благодаря своей универсальности может быть и скоростным пассажирским судном, и спасателем, и водолазным, и патрульным, и десантным судном.

В техническом плане постройка каких-то особых проблем не обещала – все как обычно: делается болван, снимается матрица и можно запускать в серию. Наш 20-летний опыт серийного производства стеклопластиковых лодок и яхт, пусть и меньших размеров, позволял решить эту задачу. Полученный проект был выполнен в цифровом виде, что давало возможность при изготовлении матриц использовать современные программные фрезерные станки. Комплект матриц для



изготовления катамарана мы делали один год.

Одновременно с изготовлением технологической оснастки мы начали решать задачу по сертификации будущего пассажирского судна. Вот тут и начались проблемы. Для того чтобы Регистр осуществлял техническое наблюдение за постройкой судна, нужен проект этого судна. Той технической документации, которую мы получили, было достаточно для постройки катамарана, но этот проект был выполнен в соответствии с требованиями европейских классификационных обществ без учета правил РРР, т.к. при проектировании конструктор не предполагал, что судно будет строиться и в России.

Признание Регистра на строительство пассажирских судов из стеклопластика мы имеем, оставалось найти конструктора, который мог бы переработать проект так, чтобы его одобрил наш Регистр. Некоторые конструкторские бюро, посмотрев оригинальный проект, сразу отказывались от такой работы, т.к., по их мнению, в Правилах РРР нет сформулированных в полном объеме требований к судну, которое является скоростным, пассажирским, стеклопластиковым, да

ЗАО «Псковская лодочная верфь»
 специализированное предприятие по
 серийному производству стеклопластиковых
 лодок, катеров, яхт
 180019 г.Псков, ул.Новаторов, 3
 Тел./факс: 8-(8112) 53-98-31, 8-911-362-47-73
www.plv.ru; pskov@plv.ru

еще и катамараном. Оно и понятно, таких лодок в России еще практически не строилось. Вот если бы это было стальное водоизмещающее судно, тогда никаких проблем – Правила РРР «заточены» именно на такие корпуса. А вот по СДПП стеклопластику оговорено не все. Были КБ, которые и готовы бы взяться за эту работу, но при этом цену назначали просто нереально высокой. Некоторые не брались за проект из опасения возможных бюрократических барьеров в Регистре, ведь там для упрощения своей жизни могли заявить, что если чего-то нет в Правилах, то такого и быть никогда не может. И как тогда расценивать правило в томе 2 часть 1 «Корпус» в разделе «Конструкция корпуса катамаранов» в пункте 4.1.4., где прямо сказано: «Для постройки корпусов катамаранов необходимо применять сталь или алюминиевые сплавы...». Немало есть и других неясностей. На-

пример, пункт 8.2.9 ПСВП часть 1 гласит, что для судов длиной до 15 метров допускается применение безнаборной или наборной трехслойной обшивки. Далее следует пункт 8.2.12: «При поперечной системе набора шпацию рекомендуется принимать равной 500 мм для судов всех классов». У нас судно длиной до 15 м с монолитным стеклопластиком, а значит в соответствии с 8.2.9 корпус может быть безнаборным. Мы же строго по проекту делаем мощный продольно-поперечный набор, но шпация – 1000 мм. Вот тут и начинаются сомнения проектантов: а вдруг эксперт Регистра потребует безусловное выполнение пункта 8.2.12.

С двигателями тоже проблема. На наш катамаран хорошо встает австрийский Steyt – современный, экономичный, легкий, с хорошим моторесурсом. У «Штайра» есть сертификаты ведущих мировых классификационных обществ, например DNV, но признания РРР у него нет со всеми вытекающими сложностями. И таких нюансов, отпугивающих проектантов, немало.

Справедливости ради надо отметить, что в Главном управлении РРР после знакомства с нашим катамараном не отмахнулись от этой проблемы,

и руководство заявило, что они считают возможным проектирование подобного судна для прибрежной зоны Черного моря в районе Сочи и что они готовы рассматривать и решать вопросы, которые будут возникать в процессе разработки соответствующей технической документации. В общем, процесс переговоров с проектантом и Регистром оказался более длительным, чем постройка самого судна. Проекта, согласованного с Регистром, еще так и не было, а первый опытный образец катамарана нами уже был построен и отправлен в Сочи.

На первом экземпляре установлены два судовых дизеля «Штайр» мощностью 286 л.с. каждый с угловыми колонками. Судно может принять 28 пассажиров. В конце лета 2011 года катамаран прошел ходовые испытания на маршруте Сочи – Лазаревское и по всем параметрам оправдал ожидания заказ-

чиков. Полностью загруженное судно с 1200 л топлива в баках выходит на глиссирование и достигает скорости более 50 км/ч. На небольшой волне скорость можно не снижать, никаких ударов и прочих неудобств нет. Довелось катамарану как-то идти при волнении в 5 баллов, скорость при этом пришлось, конечно, сбросить до нескольких узлов, но судно хорошо управлялось, и вело себя уверенно и надежно. Стабильно стоит на руле, можно бросить штурвал, и катамаран сам продолжает идти строго по курсу. Циркуляция на полной скорости небольшая, без крена. В итоге, получилось хорошее пассажирское скоростное судно, недорогое, экономичное, надежное, мореходное, а главное, очень нужное для обновления устаревшего российского малого пассажирского флота.

К сожалению, процесс одобрения проекта в РРР слишком затянулся.

Правила Регистра написаны так, что некоторые проблемы решаются трудно, инспекторы Регистра часто перестраховываются, им проще и спокойнее что-то запретить, чем разобратся и принять решение. К тому же очевидно, что не все части Правил РРР и недавнего Регламента написаны на достаточно высоком уровне. Для того чтобы в России начали появляться в нужном количестве современные пассажирские суда, надо создать и новые современные правила, по которым они должны строиться. К разработке таких правил должны быть привлечены специалисты высокой квалификации, а они в стране есть, такие, например, как А. В. Немудров из питерского «Квартета», или известный специалист по методам неразрушающего контроля стеклопластиковых судов М. Э. Францев. А пока проблема ждет своего решения. ✎

Причал

Производство и монтаж

www.prichalov.net +7 (921) 863-11-53 +7(921) 345-27-74
email: prichal-vbg@mail.ru

Реклама



**Дельные
вещи**

Нержавеющая сталь «Дельных вещей»



Согласно классическому определению, данному Е.П.Леонтьевым в «Школе яхтенного рулевого», дельными вещами называются вспомогательные детали вооружения, которые служат главным образом для крепления и проводки такелажа. В морской практике к дельным вещам относят скобы, утки, рымы, талрепы, клюзы, кнехты, кипы, битенги, люверсы, горловины, крышки сходных люков, трапы, двери, иллюминаторы, леерные и тентовые стойки и другие части судовых устройств, оборудования внутренних помещений и открытых палуб.

Сам термин происходит от голландского DEEL – часть.

DEEL.ru – так называется интернет-магазин, в котором можно заказать такелаж и дельные вещи для яхт и катеров, поставляемые на российский рынок компанией «ПРОТЕХ». В складском ассортименте, насчитывающем более 7000 наименований товаров – только импортный нержавеющий крепеж и такелажные комплектующие из нержавейки. «К сожалению, наш отечественный производитель не может нам предложить ни одной гайки с внятным ценообразованием и качеством», – комментируют свой выбор специалисты «ПРОТЕХ». Некоторый личный опыт ремонтов и обширное общение с мастерскими и верфями, занятыми в маломерном судостроении, подсказывают, что это утверждение справедливо. Во всяком случае, в отношении качества: три шурупа на леерной стойке будут стоять, а четвертый пойдет ржавчиной уже в первую после ремонта навигацию.

Еще 4 года назад проблема покупки и заказа такелажа и дельных вещей в России через интернет была темой оживленной дискуссии на форуме «КИЯ». Ее участники сетовали на ограниченность выбора, невнятное ценообразование, неопределенность сроков доставки товара и склонялись



к прямому заказу необходимого оборудования из-за рубежа. За время, прошедшее с момента открытия интернет-магазина (а это было в 2009 году), компания «ПРОТЕХ» создала такой механизм работы с заказчиками, который большинство этих проблем решал. Пожалуй, за исключением возможных задержек товаров, ввозимых из-за границы «под заказ» и обусловленных особенностями работы отечественной таможни. Покупка такелажа и дельных вещей в магазине <http://deel.ru> давно стала простой и доступной операцией. Магазин имеет подробный иллюстрированный интернет-каталог и удобную форму поиска и заказа. Наличие товара на складе проверяется и обновляется ежедневно и отображается индикатором у каждой позиции. Для оплаты заказа предусмотрены несколько возможностей, наличный и безналичный расчет, в том числе – Яндекс Деньги. Компания отгружает продукцию и отправляет ее практически во все регионы России. Склад в Петербурге располагается на железнодорожном транспортном узле «Кушелевка» рядом с несколькими транспортными фирмами, и менеджеры «ПРОТЕХ» рекомендуют своим заказчикам самостоятельно выбрать любую из указанных в списке профессиональных транспортных организаций, ознакомившись с условиями их работы и тарифами на доставку. Оформление доставки компания берет на себя.

В самом начале наступившего года в Петербурге открылся и первый розничный магазин компании, название которого говорит само за себя – «Дельные вещи». Теперь в одном месте можно купить около 10 000 специализированных яхтенных мелочей: нержавеющий крепеж и такелаж, дельные вещи из нержавеющей стали, тентовые крепления и фурнитуру, такелажные блоки, электрику и яхтенные сувениры. Магазин расположен в центре «АктивСпорт» ТРК «Меркурий» (ул. Савушкина, 141) и открыт ежедневно с 10 до 22 часов. В том числе – в выходные дни, что для людей неспральных, коих среди яхтсменов большинство, весьма важно.

Розничный фирменный магазин «Дельные вещи»

ул. Савушкина 141 (ТРК «Меркурий», 2-этаж, секция 2-108«АктивСпорт»)
Тел.: +7 (812) 974-28-82, +7 (812) 336-55-39; mail@deel.ru; http://deel.ru

Оптовые поставки — фирма «ПРОТЕХ»

ул. Политехническая 1, корп. 2 (ж/д «Кушелевка»)
Тел./факс: +7 (812) 297-73-38, +7 (812) 297-54-22 тел. +7 (812) 975-08-02
mail@rostfrei.ru; http://rostfrei.ru/



XXXIV розыгрыш Кубка Америки:

МАТЧ СОСТОИТСЯ В ЛЮБУЮ ПОГОДУ

Иван Бидзиля ♦ Борьба высоких технологий, шпионаж, коррупция, подкуп и давление, судебные тяжбы и баснословные суммы денег... Сюжет триллера? Отнюдь. Это реальности Кубка Америки. Нынешний, 34-й по счету сезон, который переживает знаменитый Серебряный Кувшин, по скандальности уже не уступает ни одному из предыдущих, прошедших за 160-летнюю историю Кубка. С другой стороны, ему можно найти и положительные характеристики: инновационный, многогранный, скоростной. Так каким же он станет на самом деле?

Как известно, 14 февраля 2010 года американская команда BMW Oracle Racing по результатам двух гонок отобрала трофей у швейцарской Alinghi. Так в холодной и безветренной Валенсии закончилась история одного из самых удручающих розыгрышей Кубка Америки, а вместе с ним – и всего класса яхт IACC5 (International America's Cup Class, version 5), которые использовались в Кубке с 1992 по 2007 год. В тот же день, когда, согласно своему новому статусу, BMW Oracle Racing стала Защитником Кубка, Римский яхт-клуб в лице давнего друга американской команды Винченцо Оногато (Vincenzo Onorato) и команды Mascalzone Latino подписали т.н. Ноту Претендента. Это означало, что Mascalzone Latino стали записным претендентом (Challenger of Record) 34 Кубка Америки. В совместном пресс-релизе команды и яхт-клубы, которые они представляли, традиционно обязались допустить всех желающих к следующему розыгрышу Кубка.





Однако, в тот момент еще никто не понимал формата очередного турнира. Новые горизонты Кубка Америки были обозначены владельцем американского синдиката Ларри Эллисоном (Larry Ellison) в интервью CNN 22 марта 2010 года. Вкратце, миллиардер пообещал следующее: «Мы сделаем Кубок Америки более привлекательным для телевидения и будем продавать трансляции... Это должно нравиться зрителям, нравиться детям... Мы сделаем так, чтобы в соревнованиях могли участвовать и команды с маленькими бюджетами. Если у вас есть три, четыре, пять миллионов долларов, вы сможете построить лодку и собрать команду... Мы хотим, чтобы Кубок проводился для тех, кто хорошо гоняется, а не для тех, кто может вложить много денег... Мы хотим видеть здесь много команд, которые будут соревноваться за трофей и иметь шанс получить его».

Первым по важности вопросом стоял выбор типа яхт, на которых будет проводиться 34 Кубок Америки. Руководители Oracle Racing предложили студии Morrelli & Melvin сделать расчеты многокорпусника, способного прийти на смену действующему классу. Долгое время обсуждались варианты как однокорпусных яхт, так и многокорпусных. В числе первых рассматривались проекты 70–90-футовых яхт с качающимися килями, а из второй группы – несколько вариантов катамаранов разной длины. В сентябре стало известно, что 34 Кубок Америки состоится в 2013 году и пройдет на 72-футовых катамаранах AC72 с гротами-крыльями. Далее было объявлено, что:

- будет организовано новое соревнование *America's Cup World Series*. Это соревнование начиная с 2011 года будет проводиться на катамаранах меньшего размера – AC45, также с крыльями, которые команды должны приобрести у новозеландского производителя *Core Builders NZ*;
- катамаран AC72, на котором проводится отбор соперника BMW Oracle в матче за Кубок Америки, равно как и сам матч, команды должны были строить сами. Протокол разрешал постройку двух таких катамаранов, но не одновременно, а последовательно;
- будет организован молодежный Кубок Америки (на катамаранах AC45);

- будет реализован новый формат телевизионного и *online* освещения;
- будет создан независимый судейский комитет с огромными полномочиями;
- соревнования будут проводиться по специальной версии правил ISAF;
- дистанция гонок будет короткой и насыщенной; задержки будут минимизированы; гонки будут возможны и при 5, и при 35 узлах ветра.

Реакция на это сообщение со стороны мировой парусной общественности была неоднозначной: многие заговорили о смерти Кубка Америки. Расселу Коутсу (Russel Coutts) пришлось раздать множество интервью, в которых он не устал повторять, что «и сам был противником многокорпусников, пока не понял, как это здорово», и что «Кубок станет намного дешевле – для участия будет достаточно 40 млн. (а это уже не 5 млн, как обещал Эллисон в марте – прим. автора) долларов». А еще он говорил, что рассчитывает увидеть минимум 8 команд в розыгрыше. Что ж, интрига была завязана.

Между тем, потенциальные команды-участницы тоже реагировали на новшества по-разному. Так, хозяйка британского проекта Team Origin с Беном Айнсли (Ben Ainslie) в роли шкипера, отказались от участия в гонках катамаранов. Напротив, французская команда Alerph ведомая известным, но не очень успешным шкипером Бертраном Пасе (Bertrand Pache), поспешила выразить свою готовность к выступлениям. Более серьезные игроки выдерживали паузу. Грант Дальтон (Grant Dalton), руководитель синдиката ETNZ, назвал переход к многокорпусникам «требующим осмысления».

В первый день подачи заявок на участие, 1 ноября 2010, к защитнику и первому претенденту добавились еще две команды: Artemis Racing (Швеция, клуб KSSS) и Emirates Team New Zealand (новозеландская Королевская парусная эскадра). Чуть позже, к концу декабря, были приняты заявки от команд Alerph-Equipe de France и Team Australia.

Отметим, что в ноябре 2010 не было озвучено еще одно



важное условие Кубка: только к 31 декабря BMW Oracle планировали назвать город, в котором состоятся и отборочные туры претендентов, и сам матч за Кубок Америки, где BMW Oracle должны были встретиться с победителем отбора.

Вопрос выбора города имел ключевое значение для работы со спонсорами. В свою очередь, BMW Oracle стремились переложить часть расходов по организации регаты на городской бюджет принимающей стороны. Поэтому за обязанность (скорее, именно за обязанность, чем за право) принимать Кубок Америки велась серьезная война, начиная с лета 2010. В разное время официальные лица BMW Oracle представляли разные списки городов. Ходили слухи, что Берлускони предлагал 500 млн. евро за Рим, обсуждались также Валенсия, Майами и ряд других. В самом Сан-Франциско принятие решения о перестройке пирсов для базирования флота Кубка Америки встретило множество бюрократических преград. И это притом, что бизнесмены города пообещали обеспечить финансирование в размере

270 млн. долларов! А фанаты паруса в Ньюпорте просто вышли на улицы с требованием провести XXXIV розыгрыш в их городе, который ранее принимал Кубки в течение десятков лет. С приближением 31 декабря 2010 проблема выбора приобрела угрожающие масштабы. Дошло то того, что еще новогодним утром никто не мог с уверенностью сказать, определен город или нет. Только после обеда появились первые короткие сообщения, сначала из местных газет, а затем уже и от самих BMW Oracle: «Сан-Фран» таки признан городом, где будут организованы соревнования. Не смотря на то, что вопрос с протестами экологов оставался открытым.

Тем временем наступил новый 2011 год. Первые заявившиеся команды уже стояли в очереди на покупку катамаранов AC45, на которых в августе планировалось начало проведения турниров America's Cup World Series (ACWS). Идея этих регат: позволить командам привыкнуть к гонкам на новых типах судов и обеспечить возможность полноценной презентации спонсоров в течение двух лет уже перед самими гонками Кубка Америки. Результаты этих турниров никак не влияют на цикл отбора соперника для ORACLE Racing, который будет определен в ходе Louis Vuitton Cup летом нынешнего года.

В ближайших выпусках журнала мы познакомим вас с ходом подготовки участников к соревнованиям за Кубок Америки, представим классы катамаранов AC72 и AC45, расскажем об изменениях правил организации и проведения турнира. А сейчас считаем важным уделить внимание еще одной стороне нынешней кубковой кампании – организации гонок молодежного Кубка Америки. Об этом – наша следующая статья. ✍





участников команды Young America, а в 2010 стал самым молодым победителем Кубка Америки.

Согласно Положению о регате команды Молодежного Кубка Америки должны состоять из 6 человек с двумя запасными яхтсменами. Возраст каждого участника – от 19 до 23 лет. Гонщики должны быть гражданами той страны, от которой заявлена команда. В случае принятия заявки, команда должна уплатить ACRM стартовый взнос в размере 35 тыс. долларов и еще 25 тыс. долларов в качестве страхового депозита.

По информации ACRM, интерес в участии в Молодежном КА выразили

Red Bull Youth America's Cup: каким бы мы хотели видеть Кубок Америки

Организация Молодежного Кубка Америки (Youth America's Cup) может стать одной из исторических новаций защитника 34 Кубка Америки – команды Oracle Racing.

Молодежный Кубок Америки был одной из идей, озвученных командой Oracle Racing (тогда еще BMW Oracle) в сентябре 2010. Однако, с течением времени и под давлением проблем со «взрослым» Кубком, о Youth America's Cup просто забыли. Первой новостью, которая позволила поверить в возможность реализации этой интереснейшей затеи, стало желание компании Red Bull выступить спонсором Молодежного Кубка. Презентация будущего соревнования (правда, без детальной проработки), состоялась на этапе America's Cup World Series (ACWS) в Венеции в мае 2012. А в начале октября того же года прошла встреча директора America's Cup Regatta Management (ACRM) Яна Мюррея (Ian Murrey) с представителями Red Bull Extreme Sailing, австрийскими олимпийцами Романом Хагарой (Roman Hagara) и Хансом Питером Стейнакером (Hans Peter Steinacker).

На этой встрече был установлен порядок отбора команд и определены

даты проведения тренировок и соревнований Red Bull Youth Americas Cup. Решено, что австрийцы из Red Bull Extreme Sailing в конце года выберут двенадцать из полученных к тому времени заявок. Далее, в феврале 2013 года в Сан-Франциско, эти 12 команд пройдут тренировочный сбор на катамаранах AC45, по результатам которого будет сформирован состав участников розыгрыша Молодежного Кубка Америки. Само соревнование состоится в первых числах сентября в Сан-Франциско, в перерыве между Louis Vuitton Cup и матчами America's Cup. Соревнования пройдут в формате гонок флота.

«Это удивительная возможность для начала карьеры в Кубке Америки, – прокомментировал происходящее шкипер Oracle Racing Джимми Спитхилл (Jimmi Spithill). – Лично мне было очень трудно получить шанс проявить себя на таком высоком уровне». Австралиец знает, о чем говорит: в 2000 году он был одним из самых младших



Кубок Америки

более 20 команд из 17 стран! Заявки принимались до 1 декабря, после чего австрийские ветераны класса «Торнадо» отобрали те самые 12 команд, которые в феврале примут участие в дальнейшем тестировании. Ожидается, что в Сан-Франциско отсеются еще две, а оставшиеся 10 команд уже будут допущены к тренировкам и соревнованиям Молодежного КА. Кроме того, отдельную селекцию американ-



ских команд в конце 2012 года провели сами Oracle Racing. По задумке, США будут представлять два экипажа: один «национальный», а второй – от Сан-Франциско.

Для прошедших отборы команд на апрель-май 2013 года были запланированы тренировочные серии в рамках ACWS. Но в связи с отменой большинства регат ACWS 2013 года, этот этап подготовки оказался под вопросом.

Тем не менее, с 15 июля все катама-

раны AC45 будут доступны для дальнейших тренировок в Сан-Франциско. Последняя тренировочная сессия начнется непосредственно перед соревнованиями Red Bull Youth America's Cup 22 августа. Сами гонки стартуют 1 сентября 2013 и продлятся 4 дня. Владельцы серии обещают организовать видеотрансляцию соревнований с использованием всех технических средств, которые задействованы и для трансляции «взрослых» соревнований.

Список и составы команд, которые выразили желание принять участие в Red Bull Youth America's Cup, действительно изобилуют именами молодых талантливых гонщиков. Представлять США будет команда America Racing Team, от Сан-Франциско выступит American Youth Sailing Force. В составе команд – чемпионы США и Северной Америки в 29-er и Laser-стандарт, участники команд классов TP52 и т.д.

Стоит отметить, что многие команды за короткий срок смогли обеспечить себе спонсорскую и техническую поддержку со стороны известных яхтсменов и компаний своих стран. К тренировкам привлечены опытейшие тренеры, развернуты национальные маркетинговые кампании в поддержку команд. Невысокая стоимость участия и грамотная идеология гонки обеспечили Red Bull Youth Americas Cup действительно международный охват и внимание. Невольно начинаешь понимать, что именно таким хотелось бы видеть и «взрослый» Кубок Америки. ✎

Международный флот представляют следующие команды:

Objective Australia (Австралия), шкипер – член юниорской сборной страны Насра17, многократный чемпион мира в классе Hobbie16, Джейсон Ватерхауз (Jason Waterhouse)

Team Austria (Австрия), рулевой Макс Триппольт (Max Trippolt), чемпион страны в классах «420», «Оптимист»

Danish Vikings (Дания), рулевой Сорен Кристенсен (Soren Christensen), победитель ISAF Youth World Championship в классе 29-er

STG/NRV Youth Team (Германия), команда состоит из членов юниорской сборной страны во главе с чемпионом Европы в классе «Laser-стандарт» Филиппом Булем (Philippe Bull)

Full Metal Jacket Racing (Новая Зеландия), молодая, но профессиональная команда для матч-рейса, №5 в последнем рейтинге ISAF

Team i'KaziKati (ЮАР), шкипер Мет Уайтхед (Matt Whitehead)

Argentina AC 45 Youth Team (Аргентина), шкипер Нико Арагонес (Nikko Aragones), чемпион Аргентины в классе F18

French Youth Team (Франция), команда состоит из молодых опытных яхтсменов разных классов, специализирующихся в гонках на многокорпусниках. Лидеры – братья Беллет, победители и призеры Volvo Youth Sailing ISAF World Championship в классе SL19

Team-Italy powered by Stig (Италия), шкипер – талантливый спортсмен класса «Laser-стандарт» Джованни Коколутто (Giovanni Kokolutto)

GBR Youth Challenge (Великобритания), шкипер Эндрю Синклер (Andrew Sinklar), чемпион Британии и призер чемпионата Европы в Hobie Dragons

Team TILT (Швейцария), шкипер Люсьен Кужан (Lucian Kujan), участник гонок в классах D35 и M2 на Женевском озере, член молодежной сборной страны класса Laser с 2006 по 2010

Team Cascais (Португалия). Данные о команде будут представлены позже.



— VI международная выставка катеров и яхт —

Московское Боут Шоу

12-17 марта 2013 года

МВЦ «Крокус Экспо», III павильон



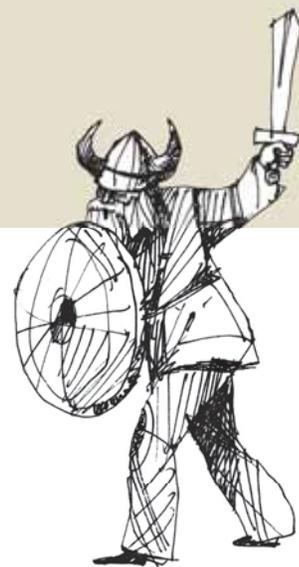
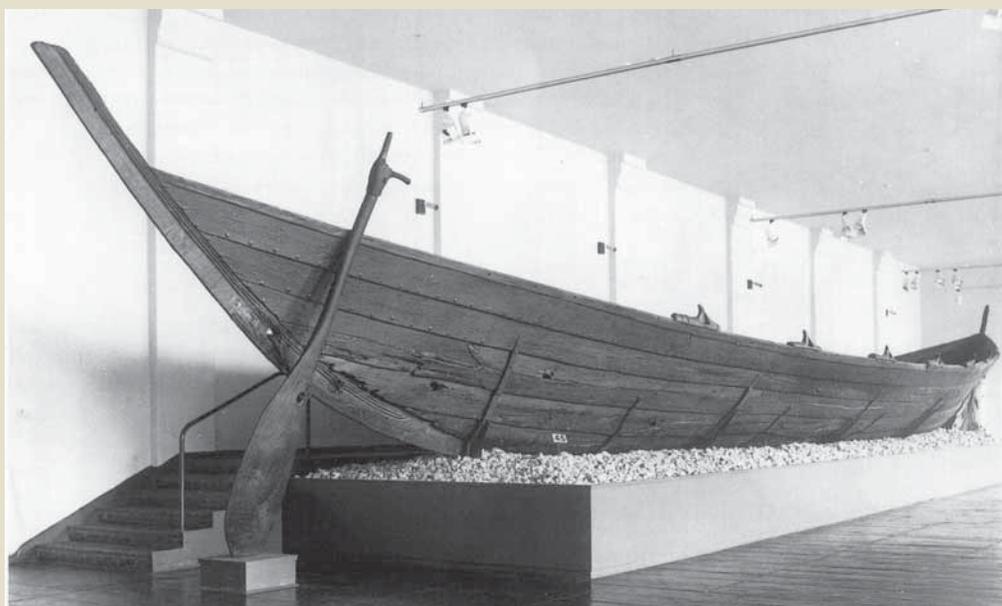
Организатор:  **КРОКУС ЭКСПО**
Международный выставочный центр

+7 (495) 223-42-10 | boat2008@crocus-off.ru | www.mosboatshow.ru

Реконструкция предметов раннего средневековья, эпохи викингов-варягов – увлекательное хобби для многих любителей истории. Клубы по этой тематике имеются в каждой европейской стране. В России, если верить Интернету, их три десятка, да и в Украине не меньше. Еще бы! – мы ведь сами позвали когда-то Рюрика с командой «поручить» нами. Однако пророка в своем отечестве нет, и в теме восстановления дел давно минувших дней мы сильно уступаем западным коллегам в главном.

Что для викинга главное? Конечно же, корабль. Фестивали исторических клубов проводят обычно в местах, где есть вода, и появиться на «фесте» в собственной ладье, даже если она приехала на трейлере, а не пришла своим ходом – признак хорошего тона. Ладья обладает прекрасной остойчивостью формы, хорошей грузоподъемностью и мореходностью. Такое судно может ходить достаточно круто к ветру, если, конечно, разобраться с вооружением.

В книге Йохана фон Фиркса «Суда викингов», которая стала библией реконструкторов, можно найти эскизы скандинавских лодок. И даже разработать какую-либо конструкцию, которую сможет воплотить достаточно опытный судостроитель-любитель. Предлагаем эскизный проект – идею для постройки деревянной ладьи викингов.



Корабль из Ньюдама

Сергей Лебедев, Тверь

В 1863 году в болоте Ньюдам, где в эпоху викингов находился жертвенник, непрерывно «работавший» в течение трех веков у деревни Эстерсоттруп (Дания), велась раскопки под руководством археолога С. Энгельгардта. В ходе работ было найдено сразу три судна, одно из которых сохранилось очень хорошо. Ныне оно выставлено в музее доисторической и ранней культуры в замке Готторп (Германия).

Сначала археологи наткнулись на полностью разрушенную при жертвоприношении дубовую лодку. Ее

шпация составляла 1.05 м. Лодка оборудовалась не веслами-гребками, а распашными веслами, которые крепились к корпусу не уключинами, а кожаными петлями. Из-за сильных разрушений лодку восстанавливать не стали, тем более что опыта реконструкции таких судов тогда еще не было, а консервировать полусгнившие деревянные останки не умели вообще.

18 августа того же года археологи нашли еще 2 судна. Первым была та самая дубовая ладья из Ньюдама, которая сейчас экспонируется в музее. Вторым судном была сосновая лодка,

лежавшая рядом параллельно ладье. Она уже имела уключины, обшивка скреплялась стальными заклепками. Кроме того, лодка имела штевни, конструкция которых до сих пор не ясна.

После снятия эскизов сосновая лодка снова была засыпана землей. Думали, что потом откопают... Но в 1864 году началась датско-германская война (против Дании воевали Австрия, Пруссия и некоторые другие мелкие германские государства), место раскопок стало полем боя. В ходе боевых действий засыпанная лодка была уничтожена. Жаль, очень жаль...

Дубовая ладья, находясь в болоте, от времени распалась. Ее доски обшивки лежали отдельно друг от друга, стальные заклепки проржавели и не могли больше скреплять корпус, от шпангоутов остались только фрагменты. В 1865 году Энгельгардт выполнил первую реконструкцию лодки. Далее в 1930 году Х. Шетелиг и Ф. Йохансен провели 2-ю и в 1961 году Х. Аркелунд – 3-ю реконструкцию.

Сейчас, в соответствии с имеющимися у нас современными историческими и археологическими знаниями, постройка судна из Ньюама датируется серединой – второй половиной IV в., т.е. возраст ладьи из Ньюама составляет самое малое 1600 лет!

При раскопках внутри ладьи обнаружили более тонны камней. Такой большой балласт для такого корабля явно не нужен. Для чего же столько камней? Для жертвоприношения. Ладью подтянули к болоту, там ее загрузили камнями, к ним добавили жертвенные дары – оружие, украшения, возможно рабов... Затем к штевням привязали канаты, которыми и затащили ладью в болото. Пробку, которая закрывает отверстие в килевой доске, перед жертвоприношением выдернули, и внутрь ладьи стала поступать вода. Под грузом камней ладья затонула. Это была очень большая жертва по тем временам. Должно было случиться очень большое несчастье, чтобы викинги принесли ее своим богам.

Конструкция ладьи

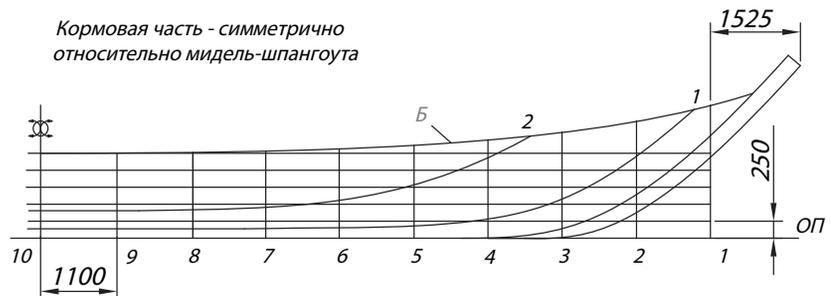
При раскопках и восстановлении лодки не был найден рангоут для несения паруса (видимо, сгнил), но ее конструкция указывает на то, что она вполне могла нести парус. На миделе в центре килевой доски имелось отверстие для спуска воды, попавшей внутрь корпуса – при вытаскивании судна на берег. Отверстие закрывалось деревянной пробкой. Штевни ладьи выполнены из дуба и имеют одинаковую форму. Форштевень сохранился очень хорошо.

Обшивка ладьи выполнена внакрой (клинкерная). Каждый борт состоит из пяти дубовых досок длиной 20 м и шириной более 0.5 м. Доски цельные, без

сучков (только верхняя доска левого борта состоит из нескольких частей), и это лишний раз показывает, насколько хорошо тогда обстояло дело с лесом! Сейчас такие доски подобных размеров днем с огнем не сыщешь.

Стык верхней бортовой доски хорошо сохранившегося левого борта приходится на шпацию между 13-м и 14-м шпангоутами. Составные части верхней бортовой доски стыкуются примитивно – под прямым углом, не перекрывая друг друга. Между собой они ничем не скреплены. Стык верхней бортовой доски скрепляет лишь усиленный планширь, который располагается сверху над стыком.

Бортовые доски перекрывают друг друга и килевую доску внахлест на 70 мм. Стальные заклепки установлены с квадратными клинк-шайбами.



Шаг клепаного шва на килевой доске – 150 мм, на бортовых досках – 160–180 мм, вблизи штевней на всех досках – 110 мм. Щели в обшивке заделаны шерстью, пропитанной клеевой массой.

Все доски обшивки имеют клампы, которые выполнены заодно с досками. Стачивать толстую доску до необходимой толщины, чтобы получить на ней упоры-клямпы? Сизифов труд! Половина материала уйдет в стружку... Что тут можно сказать? Судостроительная технология тогдашних викингов все-таки была еще очень несовершенна. Не умели тогда люди изготавливать отдельно упоры и крепить их к обшивке. К упорам-клямпам пришивались ремнями 19 шпангоутов, которые подгонялись под обшивку и устанавливались на свои места после завершения сборки обшивки.

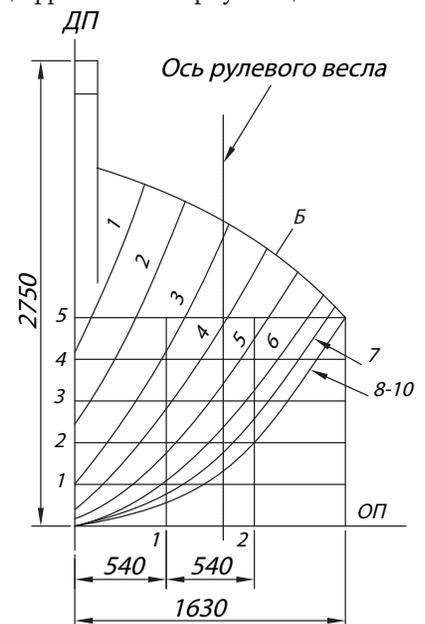
Реставрационные работы показали, что шпангоуты 1, 2, 3 и шпангоут 19

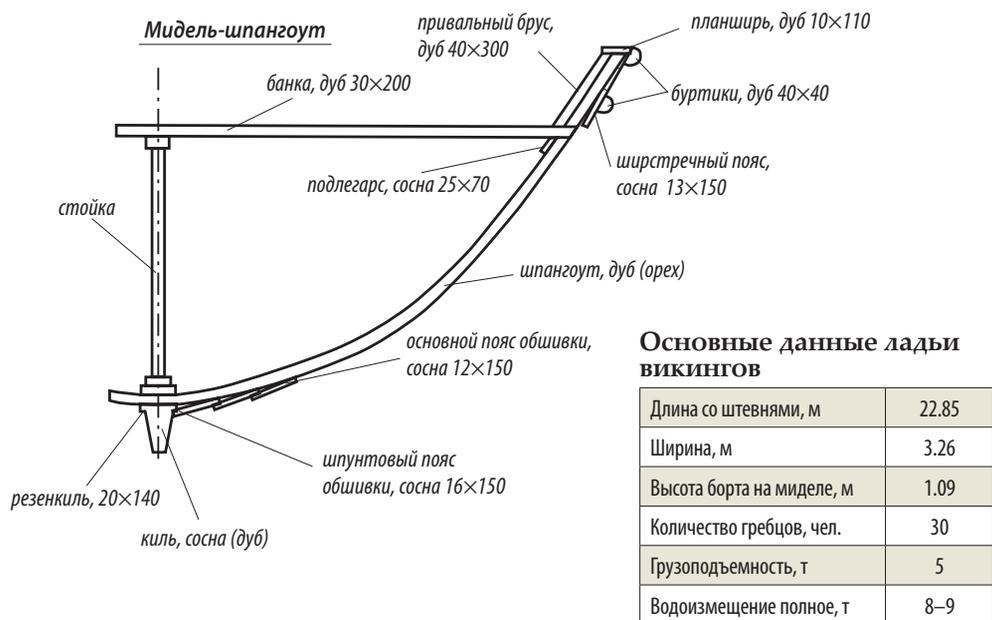
выполнены сплошными из цельных кусков сосны. Верхние бортовые доски имели по одному клампу. На этот кламп и крепились банки для гребцов. Банки подпирались снизу дополнительными вертикальными стойками. Стойки упирались в обшивку. К верхней бортовой доске привязывались уключины, которые изготавливались из сучков-вилок. В таких уключинах сверлились отверстия под кожаный ремень, который удерживал весло.

Руль ладьи имел длину 3.3 м. Как он крепился к корпусу судна – не совсем ясно. Возможно, он привязывался ремнями к шпангоутам. Подводная часть руля имела обтекаемую форму. Вместе с ладьей были найдены весла длиной 3.05–3.52 м.

Ладья из Ньюама была весьма вместительной и мореходной. Такие

корабли представляли для викингов очень большую ценность. Весовые характеристики этой лодки современные исследователи оценивают следующими цифрами: вес корпуса оценивается в





параметр ограничен средней длиной руки среднего человека), но распашная гребля позволила значительно увеличить высоту борта и соответственно все остальные размерения корабля, а вслед за ними численность экипажа, вес перевозимого груза и дальность и автономность плавания.

Вместе с тем сам способ распашной гребли на таких кораблях еще далеко не совершенен, не отработан как следует. В конструкции ладьи не предусмотрена жесткая фиксация весла, как на современных гребных судах – весло не фиксируется в уключинах, а привязывается ремнями, которые имеют значительный люфт, поэтому гребцам приходится затрачивать дополнительные усилия.

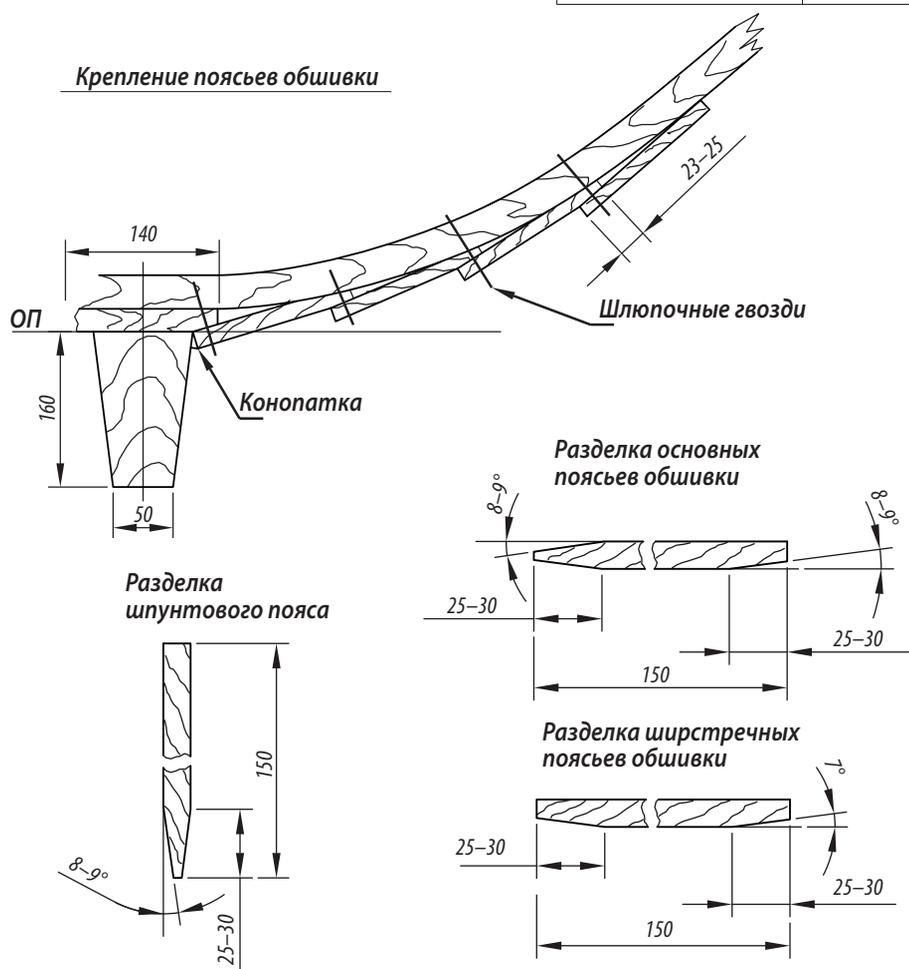
Постройка реплики ладьи

Думается, что при постройке подобной ладьи в наши дни полностью повторять древнюю технологию, по которой викинги строили свои корабли, будет нерациональным. Есть более современные технологии, например шлюпочная. Корабль при соблюдении необходимой прочности получится намного легче и дешевле. При постройке можно использовать синтетические смолы и клеи.

Основной продольной связью ладьи является киль. Это брус, располагающийся в диаметральной плоскости (ДП) корабля. Он имеет значительную длину (15 м) и потому может быть составным. Киль может быть склеен из отдельных брусков «на ус», либо набран и склеен из досок как ламинированная конструкция. Материал для киля – сосна или дуб.

Кроме собственно киля изготавливается резенкиль, который обеспечивает плотное и полное прилегание досок обшивки к килю и шпангоутам (на прототипе викингов его нет). Изготовление киля из двух частей сильно упрощает постройку. Киль оканчивается с обеих сторон симметричными штевнями, которые крепятся к нему через кнопы. Само собой, штевни и киль проклеиваются по разъему.

На внутренней поверхности корпуса устанавливаются продольные связи, обеспечивающие общую проч-



3.3–3.9 т, полезный груз – 5 т (это 50 воинов с оружием и продовольствием для них), общая масса ладьи – 8–9 т. В полном грузу осадка на миделе – 0.5 м, высота надводного борта на миделе – 0.6 м.

Конструкция данного судна показывает, что оно является неким пере-

ходным типом скандинавских кораблей. Викинги здесь отказываются от гребли веслами-гребками и переходят к распашной гребле, намного более производительной и экономичной. При прежнем способе гребли невозможно было «поднять» высоту борта сверх некоторого значения (т.к. этот

ность корпуса и служащие опорой для шпангоутов. Нижние продольные связи – поддегарсы из сосны, на них ставятся банки. Верхние продольные связи – привальные брусья из дуба. Из-за значительной длины корабля они составные.

При постройке ладьи брус выгибается по ее обводам. Привальный брус доводится до шпангоутов 1 и 19, где

соединяется с переборками (эти шпангоуты сплошные) металлическими угольниками на болтах. И привальный брус, и поддегарс должны плотно прилегать к шпангоуту.

Между банками и обшивкой ладьи обязательно должен быть небольшой зазор. Банка в распор вставить не должна!

Кромку обшивки и концы шпангоу-

тов закрывают планширем. Материал планширя – дуб. Планширь крепится к привальному брусу и ширстреку стальными оцинкованными шурупами.

Снаружи на ширстречный пояс обшивки на шурупах крепятся два буртика из дуба. Верхний буртик должен защитить планширь от возможных повреждений при швартовке, нижний обеспечивает дополнительную за-

Реклама



YANMAR
marine

двигатели дизель-генераторы мотопомпы



9-900л.с. 9-75л.с. 4-600Вт 125-1000 л/мин.

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




НАДУВНЫЕ ЛОДКИ ПВХ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
Яркая ЗВЕЗДА среди лодок ПВХ
России 2013 года

Серия «Mini» ALFA-300 (T) BETA-280	Серия «Компакт» SIRIUS-310 SIRIUS-335	Серия «PRO» PRO-340 PRO-360 PRO-385	Серия «PRO ultra» PRO-400 PRO-425
---	--	---	--

Почувствуй дыхание свободы с лодкой ALTAIR!

У всех за деньги - у нас **БЕСПЛАТНО**:
дополнительные усиления баллонов и транца
U-образные болты из нержавеющей стали на транце (страховка двигателя, катушка лыжики и т.д.)
нижние накладки на банки и множество других бонусов и подарков!



Приглашаем к сотрудничеству дилеров и оптовых покупателей.
Имеются спец. условия.
www.altair-pro.ru
Санкт-Петербург, ул. Фучика д.12 тел.: (812) 449-29-43 e-mail: altair-pro@mail.ru



MASTER
ALUMINIUM BOATS

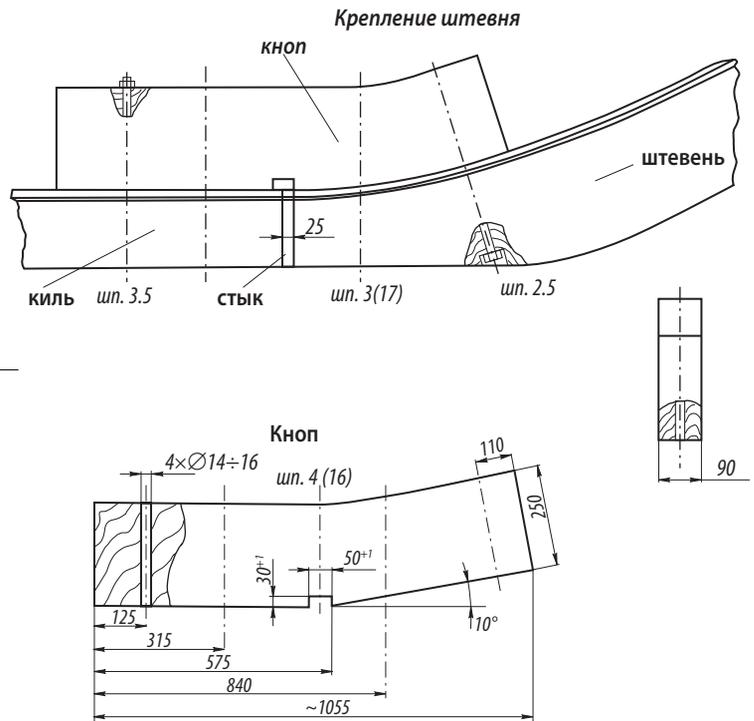
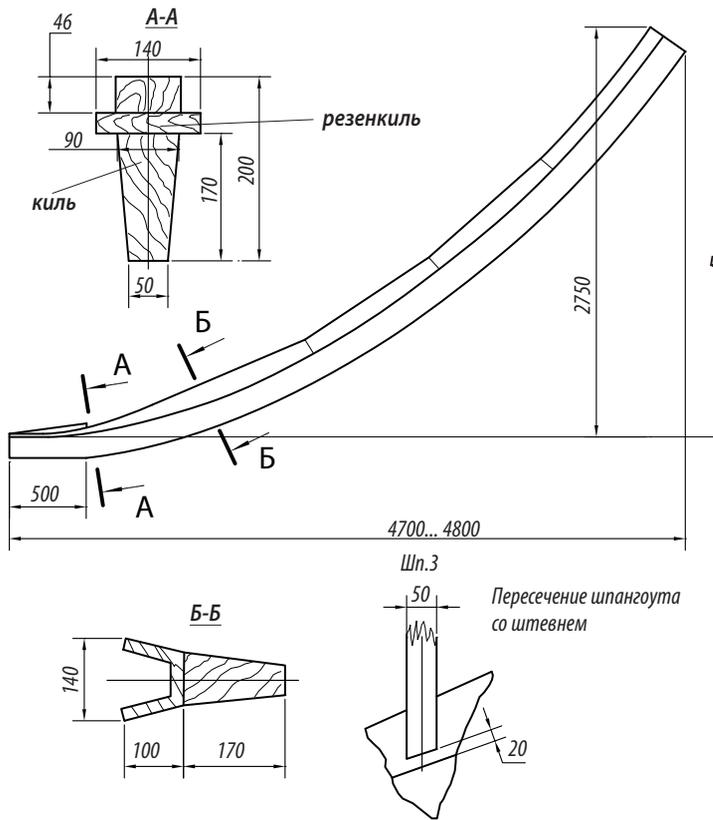
СЕРИЯ Professional: MASTER 510, MASTER 540, MASTER 540HT

СЕРИЯ Universal.1: MASTER 521, MASTER 571, MASTER 651, MASTER 651XT

СЕРИЯ Fishing: MASTER 410, MASTER 500

СЕРИЯ Jet: MASTER 440, MASTER 600

(812) 321-61-03 www.masterboat.ru



шиту верхнему, ширстречному поясу обшивки (крепится под ним).

Обшивка лодки выполняется из сосновых досок и обеспечивает герметичность и прочность корпуса. Шпунтовый пояс (прилегает к килю) – самый толстый, 16 мм. Ширстречный пояс имеет толщину 13 мм, остальные пояса обшивки – по 12 мм. Ширина доски (пояса) – 150 мм, пояса обшивки перекрывают друг друга на 23–25 мм. Доски должны плотно прилегать друг к другу. Для полного прилегания в местах сопряжения доска-доска и доска-шпангоут снимаются фаски. К штевням доски обшивки крепятся «на ус». Возможно выбирание шпунтового паза. При креплении к штевню доска «садится» на паклю на густом сурике.

Доска обшивки составная, без сучков. При сборке лодки стыки соседних поясов должны быть разнесены на 1.5–2 метра. Пояса обшивки крепятся к шпангоуту шлюпочными гвоздями квадратного сечения (гвозди утапливаются внутрь обшивки). С внутренней стороны шпангоута на гвоздь одевается шайба, лишний металл откусывается и гвоздь заклепывается. Все отверстия, сколы, неровности и т. п. зашпаклевываются заподлицо с поверхностью обшивки.

Поперечная прочность корабля обеспечивается шпан-

гоутами, шпация составляет 1100 мм. Шпангоуты выполняются из дуба или ореха. В районе киля шпангоуты погиби не имеют, крепятся к килю длинными шурупами.

Банки выполняются из дуба и имеют сечение 200×30 мм. Чтобы они не прогибались, под ними ставятся стойки, которые переносят упор с банки на кильсон. Кильсон выполняется из сосны, крепится клиновыми чаксами к килю через металлические уши.

Расписывать изготовление рыбин будет излишним. Это рутинная работа, которая может быть выполнена на любой верфи. Рыбины нужны для того, чтобы исключить повреждения обшивки и шпангоутов при перемещении людей и обеспечить упор для ног.



ПРОДАЕТСЯ

Крейсерская яхта 2011 г.
Гафельная шхуна.
Длина – 11.6 м, ширина – 2.5 м.
Корпус – бак.фанера,
осадка – 0.5\1.5 м, 2 каюты,
6 сп. мест, галюн.

Тел. +7 920 035-09-66
tramp-tramp@yandex.ru

Куплю моторную яхту

Не старше 2006 года, вид конструкции – с закрытым салоном, материал корпуса – сталь, длина от 14.5 м до 20 м, осадка не более 1.45 м, каюты – 4, спальных мест от 8 до 10, режим хода – водоизмещающий, тип двигателя – стационар с валом.

Вячеслав Николаевич. тел. +7 913 488-73-71
ICQ: 636765239; kostinv2005@yandex.ru

U S ПАРУСА
ULLMAN SALES проектирование и изготовление
ТЕНТЫ
для яхт и катеров
Поставка палубного оборудования WIND
Ремонт и отделка яхт и катеров

АКТИВЦЕНТР

+7(8634)643568
+7(8634)649523

WWW.ACTIVCENTRE.RU
ULLMANRUS@GMAIL.COM
AVRIL77@PBOX.TTN.RU

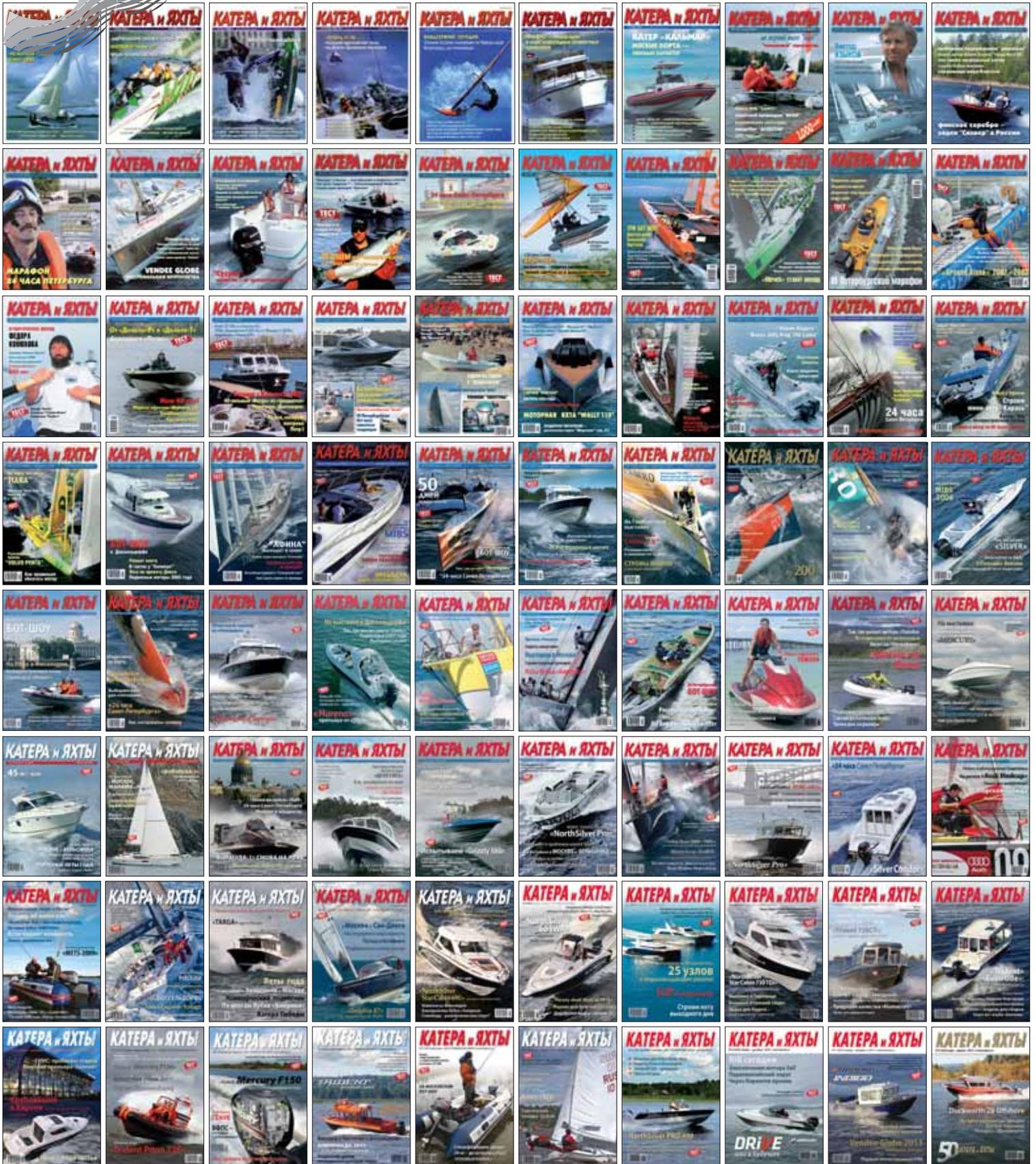
347923, г. Таганрог
ул. Инструментальная 23/5

50

ЛЕТ ЖУРНАЛУ

КАТЕРА и ЯХТЫ

обложки журнала с 1995 г. (№№ 158 – 242)



- ◆ Журнал «Катера и яхты» – специализированное издание с четкой целевой аудиторией ◆ выходит 6 раз в год + ежегодные приложения
- ◆ распространяется по России и за рубежом ◆ www.katera.ru

с журналом по жизни!

Александр Богдашевский, инженер-кораблестроитель

Из чего построить мечту?

Многие неопытные строители яхт полагают, что корпус является главной статьёй расходов и краеугольным камнем всего мероприятия. В реальности доля расходов, приходящаяся на корпус, редко превышает 20% общих затрат на строительство судна. Однако для судостроителей-любителей именно корпус является важным психологическим рубежом и ключевой позицией во всем затеянном мероприятии. И это мнение имеет под собой серьезное основание.

В этой статье приведены рекомендации по выбору материала корпуса, которые, возможно, помогут людям, начинающим самостоятельную постройку своего судна. Чтобы не уйти в общие фразы, не буду затрагивать все аспекты строительства яхт, попробую лишь высказать несколько конкретных соображений именно о корпусе.

Выбор материала предопределяет долговечность яхты, надежность, стоимость ее в глазах окружающих и

эксплуатационные расходы. Есть три базовых варианта: дерево, стеклопластик и металл (алюминиевые сплавы и сталь).

Дерево в качестве конструкционного материала притягательно и обаятельно как уличный котенок, однако потребует в дальнейшем содержании большого и постоянного к себе внимания. Для изготовления качественного корпуса необходимы не только очень высокие профессиональные навыки, но и весьма недешевые экзотические

породы дерева, импортные клеи и лаки. Отечественные породы дерева, да и качество пиломатериалов, к сожалению, не соответствуют современным судостроительным требованиям. Очень недальновидной будет попытка экономии на качестве корпуса, как на фундаменте всей затеи.

Стоит учитывать и то, что обязательно наступит день, когда захочется продать уже поднадоевшую лодку, и в этот момент можно оказаться обладателем вещи, которую все хвалят, но по-

Постройку стального судна можно с успехом вести под открытым небом. На фотографии шхуна проекта 82870 в процессе постройки (постройка ООО «Амета»)



купать не торопятся. Покупателей на поддержанную деревянную яхту найдется немного. Кроме того, деревянная конструкция склонна со временем коробиться, растрескиваться, подтекать и очень быстро терять вид, удешевляя таким образом все судно.

Фанера и технология «Сшей и склей» (stitch & glue) привлекательны своей технологической незатейливостью. Количество готовых проектов для самостроителя достаточно, чтобы свободно выбирать. Здесь очень важно отметить, что все современные проекты под технологию S&G подразумевают по своей сути сэндвичевую конструкцию, в которой фанера выполняет роль заполнителя. Бюджетные и удобные для ламинирования полиэфирные смолы имеют недостаточную адгезию к фанере, и их использование в данном случае недопустимо, поскольку со временем приведет к расслаиванию конструкции. Судостроителю придется потратиться на «эпоксидку», работа с которой требует относительно высокой квалификации и очень внимательного отношения к средствам индивидуальной защиты – ввиду ее высокой токсичности.

Стеклоткани, используемые в работе, также должны быть специально адаптированы (аппретированы) для эпоксидных смол. Скуловые швы, вследствие возникающих в этих местах касательных напряжений, потребуют использования биаксиальных лент. Все это – не самые доступные и дешевые вещи. Однако если речь идет о качестве, учитывать эти аспекты надо.

К недостаткам следует отнести необходимость в подходящем помещении для строительства и непривлекательность лодки при продаже. Слово «фанера» в русском языке ассоциируется с чем-то недорогим и не подлинным.

* В таблице приведены ориентировочные значения, реальные величины могут отличаться в зависимости от условий поставки, сорта материала и величины партии

** Приведены пределы текучести для сталей, пределы пропорциональности для легких сплавов и пределы временного сопротивления для пластика и дерева.

*** Для обеспечения сопоставимости цены древесины и армирующих материалов стеклопластика также приведены к одной базе – руб./кг, в отличие от принятых измерителей для этих материалов (руб./м³, руб./п.м., руб./м²).

Таблица 1. Характеристики основных материалов, используемых в малотоннажном судостроении*

Наименование материала	Плотность, т/м ³	Модуль упругости, ГПа	Опасные напряжения**, МПа	Стоимость***, руб./кг
Сталь				
ВСт3сп	7.78	200	245	28
09Г2С	7.85	210	300	30
10ХСНД	7.80	210	390	37
РСА	7.78	200	245	32
РСВ	7.78	200	245	34
РСД32	7.80	210	315	43
Алюминиево-магниевые сплавы				
АМг 3	2.66	70	120	160
АМг 5	2.65	71	130	220
АМг 6, 1561	2.65	71	220	245
АМг 1575	2.65	72	430	—
5052	2.68	70	200	—
5059	2.65	71	270	—
5083	2.65	71	220	180
5383	2.66	72	250	—
Стеклопластик				
Отдельные материалы				
Гелькоут	1.2	3.2	60	430
Смола винилэфирная	1.2	3.5	80	410
Смола полиэфирная	1.1	3.2	55	110
Стекломат	—	—	—	110
Стеклорогожа	—	—	—	110
Стеклоткань, сатинового плетения	—	—	—	250
Стеклоткань, диагональная	—	—	—	400
Ткани высокомодульные (углеткань, кевлар и комбинированные)	—	110	3 200	7 600
Комплект материалов для ламината				
Препрег (на основе углеткани)	1.6	120	1 860	9 000
Приведенный ламинат №1 (винилэфирная смола / стекломат)	1.5	7.5	180	325
Приведенный ламинат №2 (полиэфирная смола / рогажа)	1.6	8.0	130	125
Приведенный ламинат №3 (полиэфирная смола / стекломат)	1.5	7.5	120	125
Дерево				
Дуб	0.70	13	53	85
Ироко (Iroko)	0.54	8.9	34	167
Махагон (Mahogany)	0.45	9.2	30	422
Мербау (Merbau)	0.64	13.9	46	180
Сапели (Sapele)	0.55	10.3	35	127
Сосна	0.50	11	35	15
Тик	0.63	13	71	460
Ясень	0.65	12	52	70
Фанера импортная	0.51	8	29	440
Фанера импорт. декоратив. (рубашки из Сапели)	0.50	7	26	700
Фанера ФСФ	0.68	8	31	26
Фанера бакелизированная	1.2	13	80	64
Клей эпоксидный	—	—	—	700
Грунт эпоксидный	—	—	—	820
Лак полиуретановый	—	—	—	1 480



На яхте с металлическим корпусом фальшкиль вваривается в конструкцию, составляя с ним единое целое. На фотографии фальшкиль яхты Forna 37 (постройка ООО «Амета»)

Таблица 2. Сравнение весовых и стоимостных показателей материалов корпуса яхты Forna 37 (длина яхты наибольшая – 11.15 м, длина по КВл – 9.50 м, ширина наибольшая – 3.65 м)

	Основной материал корпуса		
	Сталь	Алюминий	Дерево
Водоизмещение, т	8.6	7.0	7.0
Масса материала корпуса, т	4.9	2.6	2.9
Масса свинцового балласта, т	2.5	3.1	3.1
Стоимость материала корпуса, тыс. руб.	147	520	435
Стоимость материала балласта, тыс. руб.	163	202	202
Общая стоимость основных материалов корпуса и балласта, тыс. руб.	310	722	637
Сравнительная стоимость материалов, %	100	233	205
Стоимость готового корпуса с балластным килем, тыс. руб.	1 200	2 200	2 300
Сравнительная стоимость готового корпуса, %	100	183	192

Стеклопластик наиболее часто применяется для серийной постройки лодок, катеров и яхт. При создании корпусов гоночных лодок используются специальные материалы и технологии, позволяющие достичь экстремальных весовых и прочностных характеристик, когда можно не обращать внимания на бюджет. Изготовление стеклопластиковой яхты требует не только дорогостоящих импортных материалов, но и помещения со стабильным отоплением и эффективной вентиляцией. Использование традиционной стеклопластиковой технологии подразумевает создание оснастки, которая окупится при изготовлении как минимум 30 корпусов. Запах стирола или выделения аминов будут попутчиками в ваших

странствиях на протяжении многих лет, а кожа, покрытая стеклянной пудрой, начнет зудеть уже сразу. Если вы намереваетесь построить одну яхту для себя, то, очевидно, стеклопластик – это не ваш вариант. Хотя в серийном производстве материал хорош и позволяет изготовителю, как теперь принято, сокращать расходы. Заказчик не будет сверлить новый корпус, чтобы проверить его толщину, схему армирования, соотношение смолы и стекла, а о скрытых дефектах, прочности и долговечности конструкции он узнает со временем по осмосу, трещинам и расслоениям. К сожалению, стеклопластик, вследствие своей анизотропности (неоднородности) – наиболее склонный к образованию скрытых дефектов материал. Вес

конструкции в какой-то мере может служить критерием качества и долговечности. На Западе искушенный потребитель при выборе стеклопластиковой лодки считает, что чем корпус тяжелее, тем он качественнее, но в России – что чем легче, тем лучше, и это получается на руку «экономному» строителю.

Тем, кто рассматривает строительство стеклопластиковой лодки как возможный старт в бизнесе, необходимо учитывать огромную разницу в ценах на основные материалы у нас и в Европе. Для сравнения, стоимость одного килограмма полиэфирной смолы для среднего европейского производителя обходится в 1.3–1.5 евро, тогда как у нас доходит до 4! Еще не начав дело, будущий предприниматель уже находится в крайне невыгодном положении.

Металл в качестве материала корпуса имеет ряд неоспоримых преимуществ. Алюминиевые сплавы и сталь производятся в России или ввозятся по толлингу. Корпус, изготовленный из отечественного материала, будет заведомо более конкурентен, чем корпус, материалы которого уже обложены таможенными сборами. Металлический катер или яхта всегда выглядит предпочтительнее в глазах потребителя, и это не случайно. Запас прочности у металлической конструкции больше. Важные конструктивные элементы, такие как путенсы, крепление фальшкиля, дейдвуд, гелмпорт и фундаменты, выполняются как единое целое с конструкцией корпуса, обеспечивая наивысшую надежность. Возможные дефекты как при изготовлении, так и в ходе эксплуатации легко распознаются. Ремонт выполняется легко и понятно. Пожаростойкость самая высокая. Конструкция неприхотлива в эксплуатации, а расходы на содержание минимальны.

На мой взгляд, стоит особо остановиться на стали как самом распространенном судостроительном материале. Доступность этого материала как в технологическом, так и в финансовом аспектах не имеет себе равных. При выборе между сталью и легким сплавом следует учитывать, что постро-

Дейдвуд и кронштейн вала сварены в корпус, исключая возможность расшатывания и течи. На фотографии валовиния яхты Forna 37



ить стальной корпус из готового кроя, нарезанного на CNC-станке, можно прямо на улице. Для этого не нужны ни плазовые работы, ни матрицы и отопление. Из оборудования достаточными будут «болгарка» и бытовой сварочный инвертор.

Алюминий привлекателен своим видом и малым весом, но цена многих обескуражит. Сварка алюминия потребует более сложного оборудования, расходных материалов и помещения, защищающего как минимум от ветра,

сдувающего газовую защиту. Кроме того, специалисты, умеющие варить легкие сплавы, встречаются значительно реже, чем обычные сварщики. Стоит учесть, что материал подвержен невидимой поверхностному взгляду межкристаллитной коррозии и для своей защиты потребует качественной окраски. Поэтому применение алюминия оправдано лишь для ограниченной номенклатуры быстроходных судов.

Судостроитель-любитель в целях снижения общей себестоимости сво-

его изделия всегда стремится максимум деталей, узлов, элементов изготовить самостоятельно. В этом отношении именно работа со сталью предоставляет ему наибольшее преимущество.

Полностью сваренный корпус, не обремененный потенциально ненадежными клеевыми соединениями, позволит выполнить заодно с ним палубные ограждения, путенсы, швартовные элементы, дейдвуды и якорные клюзы. Все это не придется заказывать на стороне и потом пытаться соединить с конструкцией из совершенно другого по свойствам материала.

Имея за спиной более 20 лет опыта применения всех вышеперечисленных материалов в постройке судов и их эксплуатации в разных частях планеты, я пришел к однозначному выбору в пользу металла. Если нужно изготовить единственный корпус, получить его быстро и чувствовать себя в море уверенно, если вам важно, чтобы уменьшение стоимости яхты с годами было минимальным, советую использовать металл. Даже если вы сами очень опытный краснодеревщик, то следует рассмотреть вариант с покупкой готового металлического корпуса, а самому сосредоточиться на обстройке — конечный результат будет значительно лучше, а ценность яхты в глазах окружающих существенно выше. ⚓

**инновационные методы
проектирования и строительства
яхт, катеров и коммерческих судов**

WWW.METALBOATS.RU

ООО "АМЕТА"

(812) 715 2733

8 904 512 9999

Класс i550: сделай сам!

Журнал «Катера и Яхты» создавался как сборник проектов для самостоятельной постройки маломерных (или как тогда говорили – мелких) гребных, моторных и парусных судов. В то время, пятьдесят лет назад, самостоятельная постройка была равноправным, если не основным, способом создания любительского флота и часто – единственной возможностью стать обладателем собственного катера или яхты. Шли годы, развивались судостроительные технологии, складывался рынок (пусть в нашей стране он был монополизированным и строго регулируемым), расширялись производственные возможности. Но интерес и желание людей собственными руками построить для себя пусть маленький, но парусник, пусть небольшую, но настоящую лодку – оставался высоким. Недаром раздел журнала «для самостройщиков» пользовался необычайной популярностью и оставался востребованным вплоть до конца 80-х.

Правда, и критиков такого внимания к «доморощенной инженерии» у журнала было всегда в большом количестве. И с каждым годом число их увеличивалось. Оно и понятно: зачем делать что-то «на коленке», если уже давно можно пойти в магазин и купить необходимую деталь, конструкцию, готовое изделие? Это абсолютно логичная трансформация общественного сознания, отражающая изменение его, этого общества, запросов. Понимая и принимая это, журнал менялся, все больше отдавая предпочтение информации менее научной, кругозорной и на мой взгляд – более

поверхностной. Но вот какой парадокс мы наблюдаем сегодня, аккурат в год 50-летия «Кия»: предложение на, казалось бы, уже перенасыщенном рынке в какой-то момент перестало в полной мере отвечать покупательскому спросу, когда купить нужную лодку за устраивающую тебя цену подчас просто невозможно. Либо ты перерос прежний класс судов, и переход к новому неоправданно дорог, либо на самом начальном этапе дороговизна довольно простых лодок просто-напросто пугает людей. Но ведь желание выйти в море остается!

И люди вновь задумываются о том, чтобы своими руками сделать лодку, катер, парусник. Простым индикатором популярности лозунга «Сделай сам!» можно считать возникновение компаний, которые предлагают серийные проекты и удобные наборы конструктива для самостоятельной постройки лодок в непромышленных условиях, в принципе – в гараже. И, принимая во внимание уровень развития технологий, доступность защитных и отделочных материалов, самостоятельно сегодня можно построить такое судно, которое будет неотличимо от промышленного серийного образца. И оно будет в разы дешевле! Как и пятьдесят лет назад, для многих людей сегодня это вновь – единственная возможность стать покорителем водных просторов.

Проект парусной лодки i550, о котором далее рассказывает наш автор, служит прекрасной иллюстрацией этому небольшому наблюдению.





Природа прекрасна в своем разнообразии. В отличие от нее, российский флот спортивных парусных яхт разнообразием не отличается. Их стоимость – величина еще более консервативная и неизменно высокая. Что же делать простым любителям спортботов, обладающим скромными финансовыми возможностями, но не столь скромными способностями и задатками гонщиков? Один из вариантов ответа на этот далеко не риторический вопрос предложил американский конструктор Кристофер Беквит (Christopher Beckwith), создав в 2008 году проект парусной лодки i550 – доступной по цене и управлению, чрезвычайно симпатичной парусной яхты микро-класса. При парусном вооружении площадью от 22 до 55 м² она демонстрирует прекрасные скоростные характеристики, составляя серьезную конкуренцию даже более энерговооруженным судам, таким как Elliot 7 и Melges 24. Лодка легко перевозится на трейлере, а для ее погрузки и разгрузки не требуется подъемный механизм. Сам Беквит утверждает, что на создание лодки его вдохновили «устричные» корабли южного Лонг-Айленда начала XX века.

Что же в ней особенного? Самое главное: проект предполагает возможность самостоятельной постройки. Технология продажи документации и комплектующих для сборки яхты отлажена до мелочей. Она предусматри-

вает покупку лицензии и получение чертежей всех элементов корпуса, что в современных условиях может быть сделано даже через Интернет. В целях экономии времени строительства можно приобрести уже готовый набор деталей из фанеры. Правообладателем является компания Watershed Sailboats (www.i550sportboat.com), которая продает чертежи и сборочные комплекты по всему миру через сеть полномочных представителей. В России, Беларуси и Украине таким представителем является компания BoatKits (www.boatkits.ru). Приступая к строительству, вы можете быть уверены, что вас не оставят один на один с неразрешимыми проблемами. И сама компания-правообладатель, и ее региональные дилеры готовы консультировать судостроителей, что называется, онлайн. Но интересно другое – Watershed Sailboats предлагает своим клиентам современный способ коллективного консалтинга. На сайте www.i550.org организовано общее пространство неформального общения строителей и владельцев лодок этого проекта, где помимо традиционного форума представлены отчеты о строительстве яхт i550, выложенные в формате блогов пользователей из США, Австралии, других уголков нашей планеты. Много фото- и видеoinформации, все объяснено очень доходчиво, доступно для начинающих мастеров. Каждый, кто строит i550 своими ру-

ками, может внести свою лепту в этот сборник рекомендаций.

Яхта i550 строится методом сборки из фанерных элементов с проклейкой узлов стеклотканью и последующей декоративной отделкой. Эта технология обеспечивает получение легкого жесткого корпуса и быстроту сборки. Проект i550 предусматривает использование всего 20 листов фанеры по 6 мм. Процесс строительства довольно прост и, по мнению конструкторов, понятен даже новичкам. Готовые фанерные панели стыкуются отверстиями и пазами на стапель-кондукторе, применение которого позволяет точно выдержать все размеры и сохранить симметричность корпуса при сборке. После сборки и «сшивки» открытый корпус переворачивается и устанавливается на днище, а швы и стыки шпангоутов с бортами проклеиваются приформовками на эпоксидной смоле. Фанерные переборки и элементы, формирующие внутреннее пространство лодки, могут быть приформованы к корпусу в любое время вплоть до момента установления палубного настила. Перед настилом палубы проводится наружная отделка корпуса – декоративное и защитное покрытие бортов и днища. Как утверждает, лодка достаточно легкая, чтобы переворачивать ее на стапеле всего в несколько пар рук.

Конструкторы предполагают, что сборка яхты может быть проведена даже малоопытными судостроителями



в течение 400 ч при более чем скромном бюджете: лодка в сборе с парусным вооружением и трейлером стоит в пределах 5000–7000 долл. США. И, надо сказать, американские и австралийские судостроители вполне укладываются в указанную сумму, разве что иногда она увеличивается до 10 000 долл. – в случаях, когда речь идет о карбоновом рангоуте и применении углеткани для корпуса.

Корпус-прототип i550 был собран четыре года назад, и с тех пор география распространения лодки насчитывает около полусотни стран. На данный момент продано уже свыше 450 лицензий на постройку корпусов. Волна докатилась и до России – несколько корпусов уже строятся в Иркутске, Переславле-Залесском, в Санкт-Петербурге и Подмосковье (к слову, в нашей стране петербургская компания Ullman Sails обеспечивает пошив парусов для яхт именно этого проекта). Наиболее массовые ассоциации класса i550 были созданы в Австралии и Америке. С информацией об уже принятых правилах можно ознакомиться на сайтах международной (www.i550class.org) и Североамериканской (www.i550na.org) ассоциаций. Легкая (меньше полутонны), спортивная и в то же время демократичная по цене лодка вполне может занять пустующую нишу и в российском парусе. Понятно, что этот глиссирующий на гладкой воде аппарат не при-

способен для дальних спортивных походов, да и ночевать, скорее всего, удобнее будет на берегу. Вместе с тем,

Основные данные гоночного швертбота класса i550

Длина, м	5.5
Длина по ватерлинии, м	5.39
Ширина, м	2.45
Ширина по ватерлинии, м	1.14
Осадка, м	1.4
Водоизмещение, кг	350
Масса бульб-киля, кг	75
Площадь парусов, м ²	острые курсы
	полные курсы
Экипаж, чел.	2–3



обитаемость у вариантов i550, имеющих увеличенную рубку (см. ниже), вполне приличная.

Проектом предусматривается шесть типов устройства и размеров рубки и кокпита: от условно-круизного до го-

ночного. Наборы для постройки могут быть поставлены в любом из шести вариантов. Однако следует отметить, что варианты без рубки принимаются только Североамериканской ассоциацией, но не международной.

У i550 довольно широкая палуба, дающая в итоге весьма низкое соотношение длины к ширине – 2.24. Вместе с тем, ширина яхты по ватерлинии вдвое меньше ее максимальной ширины – 1.14 м. Днище не абсолютно плоское, образует небольшую арку, что делает лодку более жесткой и менее «играющей» на волнах. Массы бульб-киля (75 кг) вполне хватает для придания ей нужной остойчивости. Киль подъемный и может убираться, уменьшая осадку до 25 см для перевозки на трейлере и подхода к берегу. Отношение площади парусов к водоизмещению $S_a/(D)^{2/3}$ на острых курсах – 42 (с учетом веса экипажа – 31.3), а на полных – 112, лодка очень быстроходна!

Проект i550 задумывался как «микрик» (соответствующий правилам класса), и уже в первые годы своего существования превратился в популярный спортбот – монотип для гонок флота. Кристофер Беквит создавал «маленький» большой парусник, привлекательный для гонщиков и динамичный как J/24, но не требующий большого экипажа для спуска на воду, управления и работы с парусами. Он планировал построить полноценную лодку с небольшим объемом внутрен-



них помещений, гоночную, и в то же время – бюджетную. Конструктор хотел совместить узкий корпус, обладающий высоким скоростным потенциалом, с широкой палубой, что подвело его к применению форм «шарпи» в корпусе – использованию остроскулых обводов. Кроме того, лодку с «гранеными» обводами проще строить.

По мнению Беквита, слишком многие «микро» имеют странные, причудливые квадратные рубки, он же планировал создать лодку, стилизованную под «мини-трансат» (Беквит в 1999 году основал компанию iBoat, в числе прочих проектов выпускавшую настоящий мини-трансат Open 6.50). То есть, по его словам, лодку, в той же степени привлекательную внешне, в какой и служащую поставленной цели – гонкам. Как уже было отмечено, Кристоферу Беквиту очень нравились узкие 35-футовые открытые динги, которые использовались для ловли устриц на мелях южного Лонг-Айленда. В свое время эти суда развивали скорость более 20 уз, а при использовании современных материалов, вполне вероятно, могли бы разогнаться и до 30. Конструктор и для новой лодки предположил возможность достижения скоростей порядка 20 уз, что на практике оказалось реальным.

Правила класса i550 допускают значительный разброс в части используемых для постройки материалов и вооружения, жестко регламентируя лишь

размер, вес корпуса, размеры рангоута, минимальную толщину бортов и днища (из фанеры или стеклопластика – не имеет значения). К примеру, киль может быть выдвижным либо фиксированным, руль допускается любой формы, возможны варианты с заменой рулей в гонке, а также использование сдвоенных рулей. Киль и руль могут быть изготовлены из любого материала, однако не принимаются материалы с плотностью выше свинца. Допускается установка алюминиевой или углепластиковой мачты с одной или двумя парами краспиц, грот может быть любой формы. В настоящее время класс исключительно динамично развивается. Поскольку лодка изготавливается не привычным матричным способом, а с использованием фанерных «выкоек», технология представляется в значительной мере экономичной. Важно, что эволюция i550 не лимитируется правилами класса, которым уже несколько десятков лет, как в случае класса «микро», и которые содержат серьезные ограничения, такие как необходимый объем внутренних помещений. Данные установки приносят мало пользы современным «микро», рубки которых, по словам самих гонщиков, представляют собой «убежища от инопланетян».

К вопросу о недостатках проекта: не всякий из нас в душе судостроитель, пусть даже и «неопытный», как того считают достаточным для постройки

яхты конструкторы i550. С другой стороны, то, что собрать лодку можно своими силами и недорого – это очевидный плюс, возможен вариант бюджетной сборки лодок для тренировок детей из парусных секций и студенческих яхт-клубов: i550 очень подходит для обучения – третьего человека можно взять «катальщиком» и учить уму-разуму. Что особо ценно – наличие бульб-киля делает лодку практически неопрокидываемой. А обучаться на современном снаряде интереснее и увлекательнее, чем на старых и выработавших свой ресурс швертботах. Таким образом, за умеренную цену (200–300 тыс. рублей) можно получить все, что подразумевается под понятием sportboat – современные обводы и прекрасные гоночные характеристики.

Конечно, i550 – прежде всего яхта для тех, кто решил, что ему нужен именно такой современный гоночный аппарат (и, может, всегда втайне от всех мечтал ходить на 49-er). Для тех, кто достаточно походил в больших экипажах и теперь задумывается о том, какой должна быть его собственная лодка – легкая, глассирующая, озорная, нагруженная парусами, с большим гоночным кокпитом. И если подступиться ко всему этому раньше у простого яхтсмана не было возможности, то теперь дорога открыта! ♣

Наталья Сурина



По курсу – Шпицберген

После двухлетнего перерыва, в июле-августе 2012 года фирма «Ротан» продолжила экспедиции на архипелаге Шпицберген, расположенном между 76 и 80 градусами северной широты.

Вообще-то, поморы называли эти земли Грумант, а на морских картах средневековья наши предки обозначали архипелаг не иначе как Святые русские острова. Но, как известно, с 1920 года данная территория находится под юрисдикцией Норвегии, а другие страны, подписавшие Парижскую конвенцию (США,

Великобритания, Россия, Франция, Италия, Япония, Норвегия и Швеция), имеют право беспрепятственно осуществлять там коммерческую и научно-исследовательскую деятельность. Жителям этих стран не требуется виз для посещения архипелага, а два официальных местных языка – норвежский и русский.

В советские времена на Западном Шпицбергене – крупнейшем острове архипелага, было три наших поселения. Сегодня же существует только русский Баренцбург, а поселки Пирамида и Грумант заброшены.

Цель Rotan Expedition 2012 можно сформулировать следующим образом: проверка возможности использования



Константин Голышев. Фото участников экспедиции



надувных лодок для осуществления туристических, деловых и иных перемещений вдоль побережья архипелага, в водах Гренландского моря (Ледовитый океан). В свою очередь прошлая экспедиция проходила на таких же лодках по внутренним водам Ис-фьорда, размеры которого превышают 100 км, и потому условия плавания очень напоминали морские. Но фьорд есть фьорд... Теперь же предстояло попробовать себя и лодки в реальных океанских условиях северных широт.

Задача была следующая: две лодки «Ротан 520» (стандартных характеристик и комплектации, правда для их изготовления была использована более толстая ткань плотностью 1200 г/м²) под двумя четырехтактными моторами Yamaha по 40 л.с. с командой 10 человек с полной выкладкой и топливом на весь маршрут должны были пройти маршрут вдоль западной части архипелага. Первый бросок: из города Баренцбурга – выход из Ис-фьорда, дальше на юг, вдоль побережья до следующего – Ван-Мейен-фьорда. Обследование его и возвращение обратно. Полный километраж – 300 км. Затем короткий отдых в российском Баренцбурге, приведение себя и оборудования в порядок, а после – второй рейд. На картах он выглядел как выход из фьорда на север, затем маршрут шел вдоль основного берега, недалеко от острова Земля Принца Карла, до самого северного в мире поселка постоянного проживания – Нью-Олесунн (туда-обратно более 300 км). Именно из этой точки в начале прошлого века

стартовали аэростаты Нобиле для покорения Северного полюса.

Из специального снаряжения в арсенале Rotan Expedition имелись: палатки, рации, спутниковый телефон и маячок, навигатор. Прихватили с собой и ружье – на случай встречи с белым медведем.

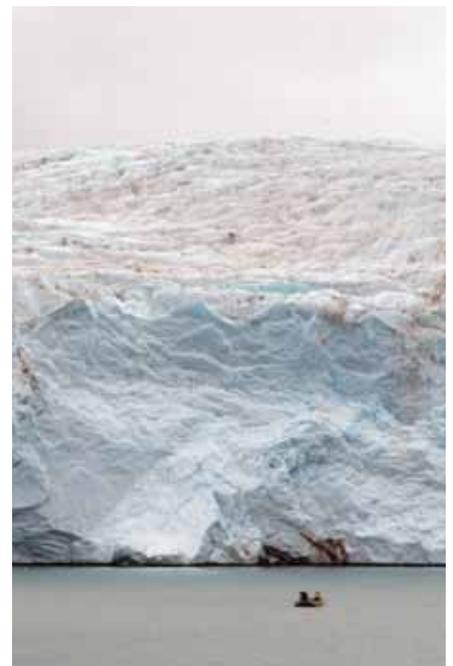
В итоге поставленные задачи были полностью выполнены. Достигнуты конечные точки обоих маршрутов. Выяснены условия региона плавания и особенности поведения наших лодок.

Нам вновь открылся суровый, но чарующий полярный мир. А вот норвежцы увидели, как из тумана, среди льдов, выплывают надувные лодки с российскими флагами на бортах. Два рейда на надувнушках очень напоминали маршрутную гонку: подготовка, старт, рывок, остановка, обратный рейс и подготовка к следующему этапу.

На протяжении всей экспедиции океанская волна давала себя знать – высота до 2 м не позволяла идти полным ходом. Скорость обычно держали около 35 км/ч. Ветер – постоянный гость этих широт, могут быть дождь или туман. +4°C – нормальная летняя температура! Поэтому нет ничего удивительного, когда в воде попадают льдины или целые айсберги. Участникам экспедиции, даже в сухих, полностью герметичных спасательных костюмах с плотным сэндвичем из теплой одежды, было откровенно холодно.

Однако сами лодки опровергли слухи о плохой пригодности ПВХ-бортов в полярных широтах. Они

показали себя как надежные, мореходные, способные справляться с трудными метеословиями. Наверное, надувная лодка – оптимальное средство передвижения в короткое полярное лето. Важна и экономическая составляющая: чтобы забросить несколько человек в нужную точку, надувной борт – наиболее экономичный способ. По оценке специалистов экспедиционно-логического центра «Грумант», предоставляющего оборудование приезжающим на Шпицберген, в этом летнем сезоне на лодках «Ротан» пройдено более 2500 км. Лодочные маршруты позволяют увидеть не поселки, а сам архипелаг – ту первозданную Арктику, ради которой люди приезжают на Шпицберген. **Л**



Дом викинга — ладья, ЖИЗНЬ ВИКИНГА — ПОХОД

Оксана Юркова

Когда встал вопрос, на чем путешествовать по морю на северо-западе Европы, мы начали заниматься поисками подходящего судна. Моторные лодки быстрые – но не подходят для неспешных походов и наслаждения природой, все-таки движок дает о себе знать. А килевые парусные яхты имеют осадку под 2 метра – не к каждому берегу подойдешь.

В итоге мы обратились к морской истории и древним кораблям. Опытными и успешными мореходами, проходившими немалые расстояния по беспокойным водам северных морей и океанов, были викинги. Они строили крепкие, быстрые, надежные и хорошо управляемые парусные и гребные суда.

Поиски привели нас

к результатам археологических раскопок в Швеции в местечке Хабебю. Там был обнаружен хорошо сохранившийся корпус древнего корабля викингов – драккара. Стоит отметить, что шведы с любовью собирают и хранят историю своих славных предков. Копию этого корабля мы и решили построить.

Драккары

Драккар (норв. Drakkar, от древнескандинавских Drage – «дракон» и Kar – «корабль», буквально «корабль-дракон») – так сегодня принято называть деревянный корабль викингов, длинный и узкий, с высоко поднятыми носом и кормой. Голова дракона, крепившаяся на носу корабля для устрашения противника, снималась, как только он подходил к родным берегам. Было поверье, что оскаленная пасть дракона может напугать или разозлить добрых духов.

Драккары были парусно-гребными судами от 12 до 28 м в длину. По бортам на них располагалось до 35 пар распашных весел. Самыми почетными считались гребные места на носу. Гребцы были одновременно и воинами, поэтому при рукопашном сражении сидящие на носу первыми вступали в бой.



Паруса шили прямоугольные. Для лучшего управления парусом использовались специальные деревянные распорки, которые привязывались к углам и меняли угол паруса относительно ветра. Это давало больше возможности ходить на разных курсах, в том числе и в лавировку.

Корабли викингов успешно ходили как по рекам, преодолевая течение на веслах, так и на открытой воде под парусом. Максимальная скорость при благоприятном ветре достигала около 12 узлов.

Драккар для викинга был родным домом. У каждого члена экипажа на корабле имелись собственное место и свой сундук, где он хранил вещи и на котором отдыхал и сидел во время похода.

Драккары были весьма дорогими судами, и не каждый человек мог себе их позволить. Строили корабли вручную. Для строительства использовалась древесина дуба. Все работы выполнялись топорами, даже на доски стволы расщепляли с помощью топоров и клиньев. Обшивку корабля укладывали внахлест, таким образом, корпус приобретал дополнительную прочность и эластичность. Часто под воздействием волн корпуса кораблей прогибались, но не ломались.

На драккарах викинги совершали походы с целью набегов и грабежей. Археологи находили следы северных мореходов в Исландии, Гренландии и Северной Америке.

Встал вопрос – из чего строить наше судно? Такое качественное дерево, которое было во времена викингов, найти сегодня очень сложно и весьма дорого. Только в Великобритании есть правильно обработанные дубовые доски. Пластик ограничен по сроку службы и может быть поврежден при швартовках в необорудованных местах. Поэтому корпус и обшивка корабля были сделаны из металла – прочно и долговечно. А внутренние части декорированы деревом.

Современные технологии сварки позволили симитировать обшивку клинкером. Длина судна составила 16 м, ширина – 3.5. Водоизмещение – 6 т. Парусное вооружение – класси-



ческий прямой парус на 10-метровой мачте. Рей – 6 м. Рангоут весь деревянный, а такелаж из сизаля. Парус пошили площадью 100 м² и цвета восходящего северного солнца. Как и подбавляет кораблю викингов, наше судно было со звериной головой на носу для удачи в походах и устрашения врагов, если таковые будут.

По проекту на веслах должны сидеть 20 человек, но под парусом по морю можно ходить на этом драккаре даже втроем. При благоприятных ветровых условиях удаётся разогнать драккар до 12 узлов. Уникальные обводы судна и отсутствие киля сводят к минимуму гидродинамическое сопротивление. А в штиль можно подключить достижение современной техники – двигатель Lombardini на 60 л.с.

Первый поход. Старая Ладога

В июне 2011 года на новом драккаре состоялся наш первый дальний выход – на фестиваль «Первая столица Руси» в Старую Ладогу. Наша команда состояла из 3 человек. Под двигателем мы благополучно прошли по Неве на скорости 9 уз и вышли в Ладогу. Ветер изначально был попутный, но в районе крепости Орешек зашел с носа, хотя прогноз был благоприятный. Встречный ветер весьма неудобный для парусного вооружения драккара. Пришлось зайти в Новоладожский канал и двигаться по нему в расстроенных чувствах. Одно дело – большая вода, просторы, и совершенно другое – ограниченный берегами путь, где все возможности судна не прочувствовать. Но фести-

Фото из архива «Морская застава «Рус»



вальные мероприятия, как и ожидалось, задали бодрый тон.

Мечи, топоры и копья – знай защищайся! Правда, косматые потомки викингов на поверку оказались несколько слабоваты. На веслах гребли с трудом. Измельчали люди. Драккар произвел впечатление и на гостей, и на участников фестиваля. Он значительно превосходил другие корабли по размерам. Прекрасные юные подружки викингов устраивали фотосесии на борту, а их одетые в доспехи воины-защитники сражались под стенами крепости.

Впечатления от фестиваля и его атмосферы были только положительные. Путь по Волхову был приятный, и с попутным ветром мы вошли в Ладогу, обгоняя по пути рыбацкие бар-

касы. Хорошо идет драккар на попутняке, летит. Так и до родных берегов дошли.

Выборгские шхеры

А через несколько недель в июле мы отправились в выборгские шхеры на уик-энд. На этот раз пошли вчетвером. Дамбу Кронштадта проходили под парусом, и команда корабля ловила завистливые и любопытные взгляды экипажей других судов.

При выходе за Кронштадт состоялся интересный разговор с пограничниками:

– Какое судно находится в координатах?

– Судно «Железная Башка» с координатами...

– «Железная Машка»?

– «Железная Башка».

– «Железная Башка»?

– Да нет, «Железная Башка»... Голова то бишь.

Судно железное, а на носу голова звериная – вот и назвали «Железная Башка».

Пограничники остались довольны и больше нас не беспокоили. Правда, вокруг Березовых островов не пустили, и пришлось идти по Бьеркезунду, но под парусом.

Часть пути прошли под мотором, так как не было хорошего ветра, а дойти хотели в срок. Но у выборгских шхер дунуло попутно, и драккар побежал. Под парусами прошли пролив Тронзунд. За световой день дошли до «Морской заставы «Рус».

Осадка драккара – всего 80 см – позволяет причаливать практически в любом понравившемся месте. На заставе нас ждала вкусная еда викингов и баня по-черному.

После отдыха на следующий день отправились в Выборг. Ветер благоприятствовал. Встретили две попутные яхты. Заметив быстро приближающийся корабль викингов, оба экипажа засуетились, поднимая спинакера, но даже эти паруса им не помогли. Драккар через полчаса оставил разочарованных яхтсменов за кормой.

Встреча с Выборгом была теплой. Ошвартовались у Выборгского замка,





встретились с местными реконструкторами и прогулялись по городу. Потом на драккаре пошли в Монрепо, где у реконструкторов был разбит лагерь. Для ночевки часть драккара затягивается тентом, и в спальниках можно вполне комфортно спать, вытянувшись поперек судна. Но в этот раз экипаж драккара заночевал на берегу в лагере.

На следующий день мы отправились в обратный путь. Дуло слабо, но попутно, и через сутки к рассвету судно ошвартовалось в Санкт-Петербурге. Курс фордевинд – для драккара праздник, в отличие от килевых яхт, где приходится постоянно держать лодку на

курсе. Ходит драккар хорошо на курсах начиная с галфвинда. В волну судно не зарывається, благодаря широкому и длинному корпусу хорошо скользит, а волны рассекаются носом и клинкером. Качка есть, но крена в 20 градусов, какой часто бывает на килевых яхтах, здесь нет. Да, на открытом беспалубном судне от непогоды не спрячешься, и еще отсутствие гальюна может доставить дискомфорт неподготовленному экипажу. Собственно, поэтому женщин в экипаже драккара нет.

«Железная Башка» превзошла все ожидания. Реконструкция драккара подтвердила, что норманны были

искусными мореходами и строили быстроходные надежные корабли, готовые доставить их на любой чужеземный берег.

Летом 2012 года драккар ходил по водам Финского залива, совершил поход по Сайме, а в 2013 планируется участие в Tall Ships Race's в Хельсинки и масштабный поход в Швецию на фестиваль викингов. Чтобы, как и несколько столетий назад, идти в море за славой и богатством.

Братья по разуму, приглашаем вас вступить в нашу дружину «Морская застава «Рус», vk.com/zastavarus



Планета лодок
Эксклюзивный Дистрибьютор

Будь ярким!

DINGO



Новый дизайн лодок DINGO! Добавится светло-серая окраска с ярко-оранжевыми полосками.

NORDIK



Новый дизайн лодок NORDIK! Добавится светло-серая окраска со светло-зеленым привальным брусом.

Обновленный дизайн лодок DINGO, NORDIK

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

Yamaha-центр
Санкт-Петербург,
Львовская, 10
(812) 64-703-64

www.planetalodok.ru **Оптовые поставки (812) 64-703-17**



Что такое флайборд

Илья Сергиевский ♦ Как мы знаем из истории, со времен Икара и Дедала люди мечтали летать как птицы. Изобрели дельтапланы и парaplаны, освоили воздушные шары... И уже более 60 лет их умы будоражит идея полетов с помощью заплечного ранца – первые образцы таких ранцев и жилетов тестировали еще в 50-х годах XX века.



Разумеется, все эти разработки были оснащены дорогими и опасными реактивными двигателями... Но история с реактивными ранцами закончилась практически ничем.

Первый стабильный полет на заплечном ранце состоялся 20 апреля 1961 года на пустыре около аэропорта городка Ниагара Фоллс. Пилот Гарольд Грэм поднялся на высоту около 4 футов (1.2 м) и плавно полетел над землей со скоростью примерно 10 км/ч. Он преодолел расстояние в 108 футов (меньше 35 м) и благополучно приземлился. Весь полет продолжался всего 13 секунд.

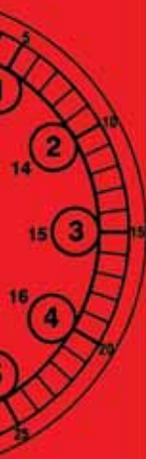
В 60-х годах прошлого века ракетный ранец BellRocketBelt находился на пике популярности. Компания Bell устраивала демонстрационные полеты в США и других странах, каждый раз вызывая восторг публики.

В 1965 году на экраны вышел новый фильм из серии про Джеймса Бонда – «Шаровая молния». Все, конечно, помнят, как Бонд (в исполнении Шона Коннери) проникает в замок, где укрывается главный злодей из таинственной организации Spectre. Сначала Бонд ликвидирует противника, а затем убегает от охраны на крышу

замка и улетает на заранее спрятанном ракетном ранце. При этом Шона Коннери снимали с бутафорским рекевизитом, а с настоящим ранцем летал профессиональный пилот компании Bell Билл Сьютор – мировая легенда по части полетов на реактивных заплечниках. На его счету свыше 1200 часов в воздухе с «заплечным мешком» – этот рекорд не побит и по сей день.

Один из таких полетов прошел и на открытии Летних Олимпийских игр в Лос-Анджелесе в 1984 году. Билл словно выпорхнул из-за трибун, пролетел над рядами испуганных зрителей, которые от неожиданности прикрывали головы руками, и приземлился напротив президентской трибуны, где тогда сидел Рональд Рейган с супругой. Полет наблюдали 100 000 человек на трибуне и около 2.5 миллиардов телезрителей по всему свету (кроме СССР и многих социалистических стран, которые бойкотировали ту Олимпиаду).

Реактивный ранец прижился в массовой культуре. Он представлен во множестве фильмов, комиксов, компьютерных игр... Но в реальной жизни все не так гладко,



АКТИВНЫЙ ОТДЫХ → Выходит при поддержке **MOTUL**

ведь продолжительность полета на современном реактивном ранце ограничена всего 30 секундами.

Однако в конце концов нашелся человек, который позаимствовал идею использования реактивной тяги и сумел создать безопасный летательный «заплетник», подходящий для массового использования. Имя конструктора – Фрэнки Запата.

В 2011 году французская компания ZapataRacing распространила видео о комплекте Flyboard, который позволяет пилоту выполнять различные маневры в нескольких метрах над поверхностью воды. На видео лично Фрэнки Запата взлетает над морем, прыгает как дельфин и проделывает в воздухе различные акробатические трюки...

Как заверяет Фрэнки, обучение технике пилотирования проходит очень быстро. Для уверенного использования Flyboard понадобится от 2 до 20 минут занятий с инструктором или до часа самостоятельных упражнений. Но как же все это работает?

Фрэнки придумал совместить свои страсти (аквабайк, водные лыжи, сноуборд) в одном устройстве. «Фишка» комплекта Flyboard в том, что подъем и движение пилота осуществляется при помощи выброса струи воды, а подает эту воду водомет гидроцикла. При этом сохраняется возможность перемещения аквабайка, хотя основной поток воды по гибкому шлангу идет в Flyboard. Оба соединения магистрального шланга сделаны на основе подшипников, что исключает его перекручивание. У Flyboard два сопла размещены под ногами пилота и еще два – на руках. Сопла под ногами обеспечивают 90% движения, направление которого зависит от наклона стопы флайбордиста, а сопла, управляемые руками, используются для обеспечения стабилизации, как лыжные

палки. Для полетов на Flyboard нужен двигатель мощностью более 100 л.с. Значит, можно использовать тюнинговую стоячку для фристайла, HSRBenelliS4, или же любой семейный гидроцикл от BRP, Yamaha или Kawasaki,

ведь, например, мощность бюджетных Sea-DooGTI равна 130 л.с. Сам Фрэнки предпочитает использовать для сольного флайбординга специально модифицированную стоячку собственного производства, а для демонстраций – трехместный гидроцикл Sea-Doo.

Каркас, сопла для рук и органы управления пристегивают к запястьям.

Суть работы флайборда проста

Нужно надеть ботинки, которые жестко закреплены на неподвижной пластиковой платформе. Под платформой находится распределитель водяной струи, подающий под давлением воду в 2 боковых сопла, и они

и создают ту нереальную тягу, которая поднимает в небо любого человека, хоть под 150 кг.

На руки крепятся два шланга, из которых бьют подруливающие струи, и также на правой ручке устанавливается гашетка с электронным управлением.

Есть 4 степени настройки флайборда: ученик, стажер, спортсмен и мастер. Это позволяет уберечь новичков от ненужных травм, ибо на высоте шланга, поверьте, очень страшно, и малейшая дрожь в ногах может вас уронить.

Обязательно нужно летать с жилетом, так как спиной упасть с высоты выше 5 метров – приятного мало.

В прошлом году в Катаре уже прошли первые международные соревнования по флайборду. В 2013 намечаются состязания спортсменов СНГ, ведь уже несколько десятков флайбордных комплектов с успехом растеклось по территории бывшего СССР. **✍**



EXTREME BY

MOTUL



Курс безопасного вождения снегоходов для детей

Андрей Чернавин. Фото Романа Романишина

Мы уже неоднократно убеждались в том, что заявление компании Yamaha о рассмотрении ей российского рынка снегоходов как стратегического – не просто слова. Поэтому поступившее в редакцию нашего журнала приглашение посмотреть и оценить новую инициативу по обучению детей безопасной езде на снегоходах мы восприняли с энтузиазмом. В свою очередь, для получения наиболее достоверных откликов от непосредственных участников, предложили сотрудникам Yamaha Motors CIS выделить время для обучения группы, предложенной редакцией «Кия».

Подобную школу вождения для детей 7–12 лет компания Yamaha организует во многих странах мира, а в России с 2009 года. В программу обучения входит базовый курс по безо-

пасному вождению снегоходов – YRA (Yamaha Riding Academy), дающий детям такие навыки как: правильная посадка, знание расположения и работы органов управления, запуск двигателя, трогание с места, остановка, передвижение с остановками и поворотами. После прохождения данного курса все дети получают подтверждающий сертификат. Обучение, конечно, бесплатное.

Такая инициатива компании Yamaha очень полезна и, как оказалось, достаточно востребована. Подобных школ, а тем более детских, в которых даются не только теоретические знания, но и практические уроки вождения, в России попросту нет. Снегоход – достаточно мощное и скоростное средство передвижения, и неумелое управление им может при-

вести к серьезным травмам или даже гибели. Поэтому навыки управления им желательно получить у инструктора, а не путем проб и ошибок, и лучше всего, если они будут привиты с детства, а заодно с ними и понимание того, что снегоход в неумелом пользовании, все-таки опасный болид.

В прошедшем 2012 году YRA в России прошла 8-го и 9-го декабря на территории горнолыжного клуба «Целеево» Московской области. Обучение проводил профессиональный инструктор из Японии, многократный победитель национальных чемпионатов по спидвею г-н Окавара (Okawara). Но, самое главное в том, что в канун новогодних праздников компания Yamaha приготовила сюрприз – впервые в России участники могли увидеть, а дети испытать и



АКТИВНЫЙ ОТДЫХ → ВЫХОДИТ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ **MOTUL**

освоить детский снегоход Yamaha SRX 120, специально разработанный для детского обучения и получения первых навыков управления. Для всех

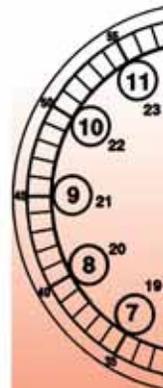


YAMAHA



участников школы и их родителей на территории клуба компанией Yamaha Motors CIS была организована работа кафе, в котором они могли согреться горячим чаем или кофе и подкрепиться бутербродами и пирожками.

Редакция получила разрешение на создание собственной группы, и ей удалось ощутить, можно сказать изнутри, атмосферу школы. Все очень дружелюбно, без зарегулирования, но вполне серьезно и академично, а г-н Окавара оказался просто рожденным наставником. Не зная русского языка, жестами, мимикой, почти пантомимой он находил контакт с детьми буквально с первых минут, и дети отвечали ему пониманием и заинтересованностью. То, что взрослым казалось игрой, забавой, для детей было серьезным шагом в познание и освоение. Для них это был не просто урок по навыкам вождения, для них это было приглашением в очень интересную и правильно организованную взрослую жизнь, а как иначе, если на тебе настоящий гоночный шлем, доспехи, и ты управляешь настоящим снегоходом! 🐾



$$RPM = N \cdot \Omega \cdot x$$

«Барка Клеопатры» *

Необычное путешествие одной из первых американских яхт в Старый Свет

Вячеслав Прытков ♦ Появлению первых превосходных яхт в Северной Америке способствовали энтузиазм и деньги известных в мире капитала людей, таких как Корнелиус Вандербильт и Джеймс Гордон Беннет (см. «Кия» №239). Однако и у них был предшественник – Джордж Кроуниншельд – человек, которого можно назвать первым бизнесменом, имевшим денег больше, чем он успевал тратить.



Флаг яхт-клубов США, впервые представленный в Старом Свете яхтой «Барка Клеопатры»

Его дед – Каспар Рихтер фон Крониншхильд прибыл в американский Бостон в 1684 году. Ходили слухи, что он оставил Европу, сильно задолжав из-за своего пристрастия к азартным играм, и даже убил человека на дуэли. Медик по профессии, он умер в бедности в 1711 году, оставив после себя пятерых детей. Его сын Джон стал заниматься морской торговлей. Он ангажировал свою фамилию и становится Кроуниншельдом, закладывая основы фамильной торговой империи. Наконец,

сын Джона – Джордж, продолжая дело отца, достигает небывалых высот в торговле, делая большие деньги. К 1805 году его торговый флот насчитывает уже 12 судов, совершающих рейсы на Суматру, Индию и Китай.

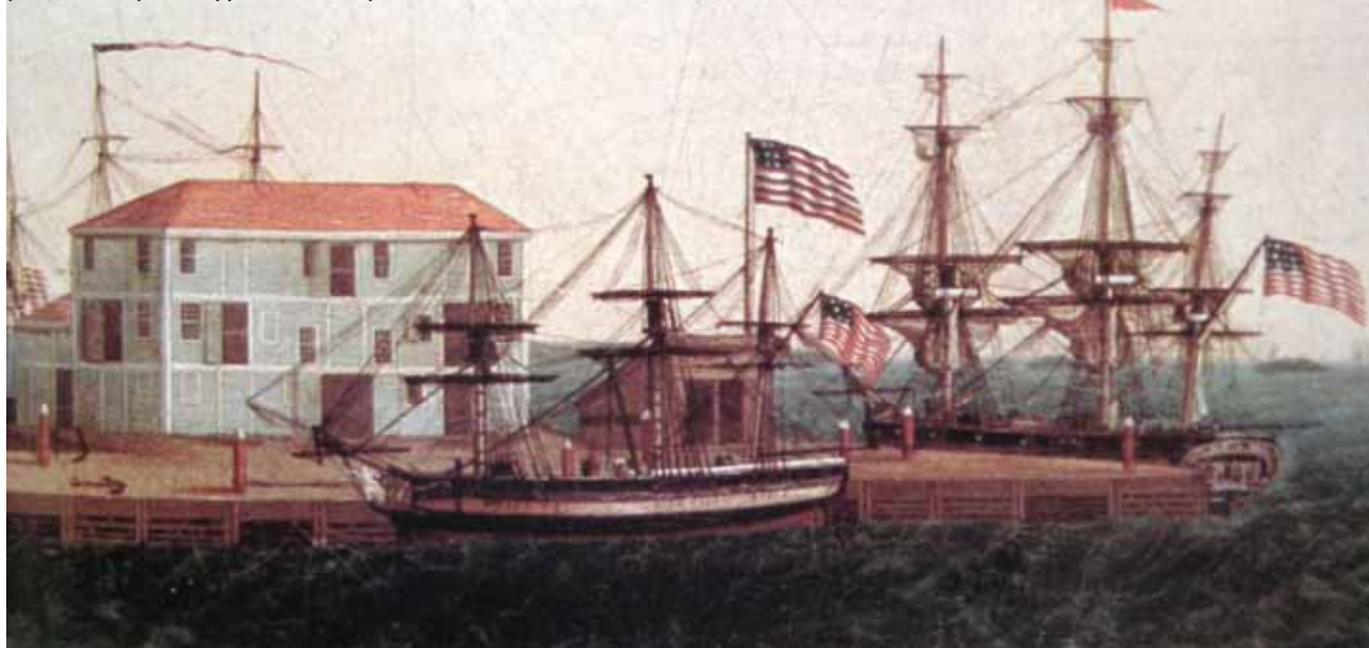
Успешный бизнес Джорджа Кроуниншельда приносит маленькому американскому городку Салем значительно больший доход на душу населения, чем в Бостоне и Нью-Йорке, больших по размеру городах Америки и имеющих огромную флотилию торговых судов. «Салем богатеет с каждой

набегающей волной», – говорят в компании Кроуниншельда. Постепенно из захолустного американского городка со славой охотников на ведьм он превращается в один из самых богатых городов США.

Пятеро сыновей Джорджа становятся капитанами торговых судов. Двое из них – политики: Якоб заседает

* Барка – несамоходное судно, буксируемое с помощью людской, конной или цепной тяги. В данном случае название в зято в связи с именем легендарной Клеопатры и ее судна (La Barca de Cleopatra).

Салемская судовой верфь Кроуниншельдов, место рождения первых парусных яхт Америки





Портрет Джорджа Кроуниншельда-мл. с подзорной трубой (1816) работы Сэмюэля Ф. Б. Морзе

в Конгрессе, а Бенджамин – морской секретарь при президентах Мэдисоне и Монро. Фамилия Кроуниншельдов становится синонимом респектабельности.

Старший сын – Джордж – убежденный холостяк и увлеченный приверженец мореплавания. Толстый, маленького роста (5 футов и 6 дюймов), он довольно эксцентрично одевается и разбегается по пристаням в ярко-желтом двухколесном экипаже. Джордж контролирует строительство новых фамильных кораблей. Несмотря на свой несколько необычный внешний вид, в Салеме он слывет человеком надежным, всегда готовым прийти на помощь другим. Так, он спасает несколько человек во время пожара и трижды – тонущих моряков. В 1801 году Массачусетское общество гуманности награждает Джорджа медалью за героизм.

С объявлением войны 1812 года, пять больших кораблей фамильного флота Кроуниншельдов начинают промышленно захватывать британских купеческих судов. Общая прибыль семьи к концу войны достигнет 2 млн. долларов.

Основатель торговой компании Кроуниншельдов – Джордж-старший

умирает в 1815 году, а его старший сын, Джордж, ликвидирует семейное дело и продает корабли. Став богачом в 49 лет, он задумывает строительство яхты. Да не простой, а самой лучшей, какой еще не видывал Новый Свет. С этой целью он обращается к известному судостроителю Рейтару Беккету, который и закладывает на салемской верфи новый парусник. Джордж меч-

ные лучшей стеклянной и фарфоровой посудой.

Беккет запросил за яхту 50 тысяч долларов, а в те времена хороший купеческий корабль такого же размера обходился в сумму, на треть меньшую этой. Общая длина «Барки Клеопатры» достигала 100 футов, ширина – 23 фута, вес – 192 тонны. Яхта имела смешанное парусное вооружение, неся

прямые паруса на фок-мачте и косые – на носу и грот-мачте. Строгие линии корпуса и 12 пушечных портов, расположенных по бортам, делали парусник больше похожим на военный корабль, нежели на круизную яхту.

У Джорджа был капитанский опыт, приобретенный во время плаваний на судах фамильной флотилии. Однако сейчас положение собственника яхты обязывало его по статусу быть выше капитана, поэтому он обратился к своему кузену Бенджамину Кроуниншельду, 58-летнему ветерану флота, принять на себя командование судном. За Беном, в свою очередь, запросился на яхту его сын, тоже Бенджамин, который планировал учиться в Европе. Различали их прозвища – Капитан Бен и Философ Бен соответственно. В итоге Джордж подобрал великолепный экипаж: восемь матросов, трое рассыльных, стюард Хэнсон Посей (освобожденный раб) и кок Вильям Чэпмэн

(другой негр, служивший у капитана Джеймса Кука, и отлично знакомый с навигацией).

Путешествие в Европу началось 30 марта 1817 года, курс «Барки Клеопатры» лежал через Атлантический океан к берегам Старого Света. При умеренном ветре скорость яхты достигала 8 узлов, а при попутном увеличивалась до 11 и выше. Однажды ночью члены экипажа стали свидетелями необычного и захватывающего зрелища: пенные валы вокруг яхты вдруг озарились фосфоресцирующим светом,



«Барка Клеопатры» – картина художника Джорджа Роупса, хранящаяся в музее Peabody Essex Museum в Салеме (США)

тает о круизах в Англию, Италию, Грецию, Россию, даже на Шпицберген и в Исландию. Будучи натурой романтически настроенной, он дал новой своей яхте легендарное название – «Барка Клеопатры».

Когда яхта была спущена на воду, это произошло 21 сентября 1816 года, Джордж пригласил своих друзей оценить ее. Их удивило все, особенно просторная надстройка, а в ней – роскошная каюта владельца, отделанная красным деревом. Диваны с бархатными подушками, кресла, обитые го- беленами, зеркала, буфеты, заставлен-

казалось, что она движется по яркому огненному пути. Мириады светящихся морских микроорганизмов мерцали так, что можно было, не зажигая лампу, читать и делать записи в вахтенном журнале.

Яхта достигла Азорских островов, считавшихся территорией Португалии. Получив рекомендательное письмо из США о прибытии парусника, консул на Азорах затеял пышный бал для экипажа «Барки Клеопатры». На следующий день Джордж организовал ответный прием на борту яхты. Об этом молодой Бен пишет: «Португальские джентльмены ведут себя не очень галантно, польстившись на наше гостеприимство и наше вино, они не сходят на берег допоздна». На Мадейре история повторилась: «Казалось, что наша каюткомпания собрала чуть ли не все население острова, а водное пространство вокруг до самого берега было заполнено множеством шлюпок, спешивших



Каллан Бен

визита на ней побывало более чем 20 тысяч испанцев. Вслед за этим

Джордж решил посетить Марсель. Во французском порту яхта задержалась почти на полмесяца. Визиты и паломничество гостей продолжались так же, как и в Испании.

Вдали от берегов Европы на просторах Южной Атлантики находился остров Св.Елены. К тому времени внимание к затерянному в океане кусочку суши было приковано благодаря фигуре императора Наполеона Бонапарта.

Сюда он был сослан и провел свои последние шесть лет жизни. Некоторые салемские знакомые Джорджа подозревали, что их весьма эксцентричный сосед вынашивал планы спасения Наполеона из ссылки на острове. Джордж, действительно, считал Наполеона своим кумиром, и даже внешне походил на него, он боготворил все, что так или иначе относилось к имени великого корсиканца. Побывав на месте первой ссылки Наполеона – острове Эльба, он приобрел пару сапог, которые когда-то оставил император, и несколько его служебных писем. Затем «Барка Клеопатры» бросила якорь в римском порту Чивитавекье. Здесь Джордж предпринял попытку связаться с женой Наполеона – императрицей Марией-Луизой, проживавшей в Риме. Джордж был убежден, что она оставит Италию и захочет уехать к своему мужу, и свою яхту рассматривал, как место воссоединения императорской фамилии. Живя в роскоши и богатстве, накопленном за 11 лет правления императора, Мария-Луиза не пожелала сменить блистательный Рим на бедный остров Св. Елены и проигнорировала все предложения Джорджа Кроуниншельда.

Философ Бен принял окончательное решение остаться на берегу и продолжать свою учебу в Европе, а «Барка

Клеопатры» отправилась в обратную дорогу. Но прежде чем выйти в океан, Кроуншильд посетил Корсику, родину Наполеона. Через 2 месяца, 3 октября 1817 года яхта вернулась домой, бросив якорь в гавани родного Салема.

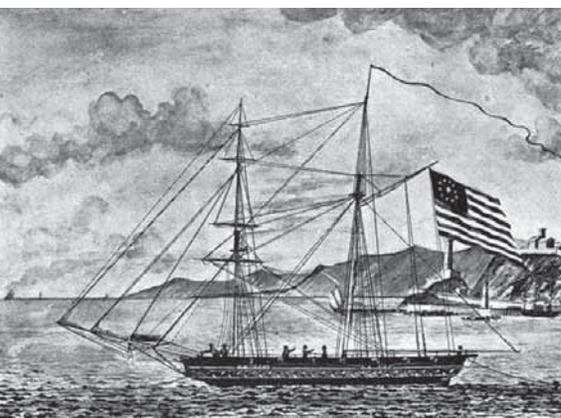
Джордж Кроуниншельд приступил к ее переоборудованию, планируя новые путешествия – в Англию, Северное море, на Балтику. 26 ноября он проводил время в компании своего друга Джона Доджа на борту яхты. Когда Додж сошел на берег, Джордж позвал своего стюарда Хэнсона Посея и сообщил ему о своем плохом самочувствии, попросив джина с тоником.

Через некоторое время его найдут мертвым на полу каюты. Джордж Кроуниншельд умер от сердечного приступа, ему исполнился только 51 год**.

Яхта «Барка Клеопатры» была продана с аукциона за стоимость, на треть меньшую первоначальной. Убранство и элементы декора яхты разделили между собой члены семьи Кроуниншельдов. Позднее яхту использовали как торговое судно, трюмы которого загружали доверху шкурами, сахаром, тапиокой и кофе.

Через несколько лет «Барку Клеопатры» купил Король Гавайских островов Камехамеха II, переименовав ее в «Гордость Гавайев». И вновь она превратилась в лучшую королевскую яхту для отдыха и развлечений. Однако, 5 апреля 1824 года в отсутствие короля пьяный экипаж разбил яхту о риф Кауаи. Спасти не удалось никому, судно разломилось пополам и быстро ушло на дно Тихого океана. Так, в короткое время трагически завершились судьбы одержимого и экстравагантного предпринимателя Джорджа Кроуниншельда и его детища, превосходной яхты «Барка Клеопатры», удивившей Старый Свет и впервые предъявившей Европе американский яхтенный вымпел. **✎**

** Еще одно необычное совпадение – Джордж Кроуниншельд и Наполеон Бонапарт оба умерли в возрасте 51 года!



«Барка Клеопатры» в гнуэзском порту, скетч самого Джорджа Кроуниншельда

первыми достичь борта судна».

Вновь подняв паруса, яхта поспешила на восток, оставив острова далеко позади. «Барка Клеопатры» миновала Танжер, взяв севернее, для кратких остановок в Гибралтаре, Малаге, Карфагене и Мальорке. Впереди ждала Барселона, где яхта привлекла внимание огромного количества посетителей: всего за нескольких дней

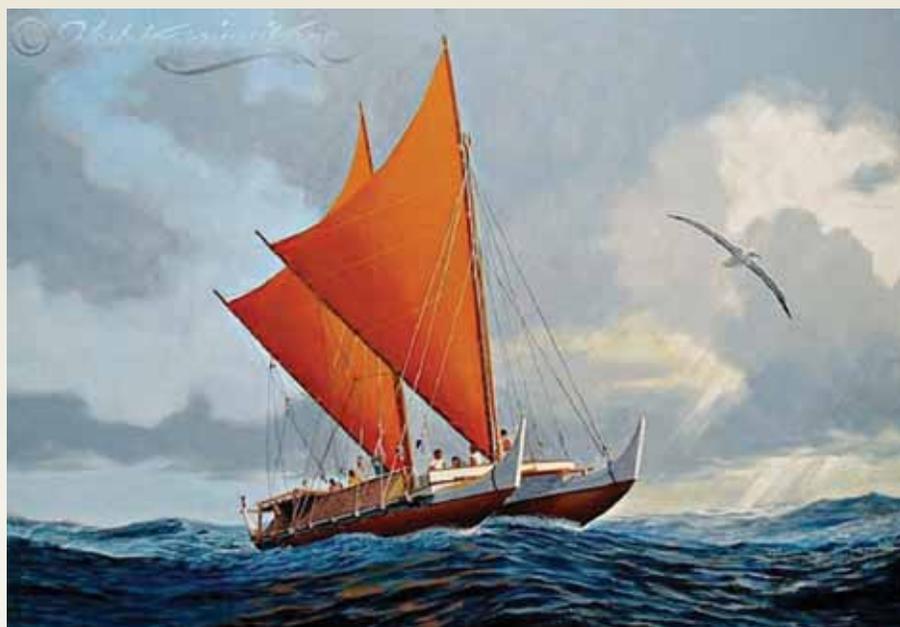


Блуждая меж полок букинистического магазина, мы обнаружили среди прочего интересного набор старых открыток «Лодки народов мира» Петра Павлинова. Набор, выпущенный в московском издательстве «Изобразительное искусство» еще в 1971 году, содержит 24 открытки, каждая из которых посвящена отдельному виду парусных и гребных лодок, традиционному в культурах различных народов, населяющих нашу планету. Все иллюстрации сопровождаются довольно подробным комментарием автора. Эта находка натолкнула нас на мысль организовать на страницах «Кия» пусть не постоянную, но регулярную рубрику с тем же названием и знакомить наших читателей с многообразием национальных традиций малого судостроения, относящихся к разным культурам, проявление которых, к сожалению, все реже и реже можно встретить в нашем унифицированном мире.

Первый рассказ для новой серии, посвященный полинезийским каноэ-катамаранам, подготовил наш автор из США **Юрий Кирпичев**.

«Хокулеа» идет в кругосветку

Старт кругосветного путешествия полинезийского каноэ-катамарана «Хокулеа» планировался на февраль 2011 года, но вместо этого пришлось стать в док. Пора, ведь за кормой уже 35 лет жизни и 125 тысяч миль океанских плаваний! Лишь в марте минувшего года судно вернулось на воду после ремонта и модернизации – морская практика доказала необходимость некоторых переделок. Теперь, как сообщил Найноа Томпсон, его многолетний капитан и президент Общества полинезийских плаваний, оно стало на 2 фута шире и на полтонны легче, переднюю мачту сделали выше и заменили весь рангоут. «Хокулеа» готовится к трехлетней кругосветке, в которую отправляется в начале 2013 года. Это судно, реплика

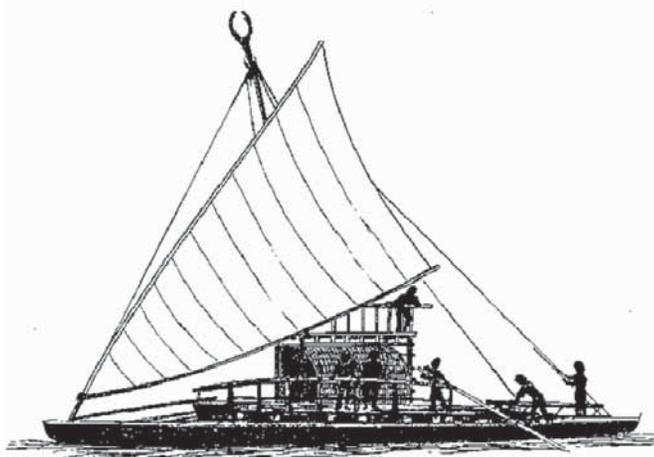


старинных гавайских конструкций времен грандиозных океанских плаваний полинезийцев, обладает отличной мореходностью и уже неоднократно обошло весь Тихий океан.

Что же представляет собой «Хокулеа»? Судно создано по проекту Херба Каваинуи Кане, гавайского художника-дизайнера и моряка, энтузиаста возрождения полинезийской культуры, одного из трех основателей Общества (еще один из них, профессор антропологии Гавайского университета Бен Финни, участник первого плавания «Хокулеа»,

консультировал автора данной статьи). Будучи первенцем ренессанса традиций полинезийского мореплавания, судно копирует лишь внешний вид и основы конструкции старинных гавайских сдвоенных каноэ, однако выполнено из современных материалов – стекловолокна и фанеры.

Тем не менее, строители отказались от предложений оосовременить каноэ, увеличив, к примеру, расстояние между корпусами, чтобы оно могло нести больше парусов, а также добавить плавниковые кили, чтобы повысить сопротивле-



ние дрейфу, или поставить современное парусное вооружение для увеличения скорости. Они сохранили полукруглую форму шпангоутов и шпринтовый парус в виде перевернутого треугольника, так что мореходные свойства «Хокулеа» не выше, чем у старинных образцов.

Каное «Хокулеа» (оно названо в честь Арктика, звезды веселья и радости, сияющей в ночном гавайском небе) построено в бухте Куалоа на севере Оаху и спущено на воду в 1975 году. Корпуса 62-футовой длины связаны между собой восемью поперечными балками. У судна две мачты, два длинных рулевых весла. Под парусами в хороший ветер это каное развивает скорость в 10 и более узлов (данные Wiki о 15–25 узлах несколько преувеличены), и порой проходило за сутки 200 миль. Идя галсами, оно легко держит курсовую скорость 4–5 узлов. Полное водоизмещение судна – более 12 тонн, экипаж 12–16 человек.

Следует заметить, что Кане конструировал некий обобщенный тип гавайского каное времен больших океанских плаваний (первая половина II тысячелетия н.э.), а значит – не самого совершенного и скоростного. Европейцы отмечали эволюцию полинезийских судов. Так, в XVI–XVIII веках, во времена господства морской империи Тонга в моде были каное-катамараны тонгиаки. Голландец Схоутен (это он открыл и назвал мыс Горн) отмечал в 1616 году: «Парусное вооружение этих судов столь превосходно и они столь быстры, что лишь немногие голландские суда могут соревноваться с ними».

Прошло полтора века, и уже ни одно европейское судно не могло соревноваться в скорости с полинезийскими! В 1773 году Ходжес, художник экспедиции Кука, изобразил на рисунках переходную форму от тонгиаки к скоростным калиа, заимствованным из Микронезии. Через пять лет, когда Кук приплыл в эти места снова, на рисунках художника Уэббера были изображены уже только калиа.

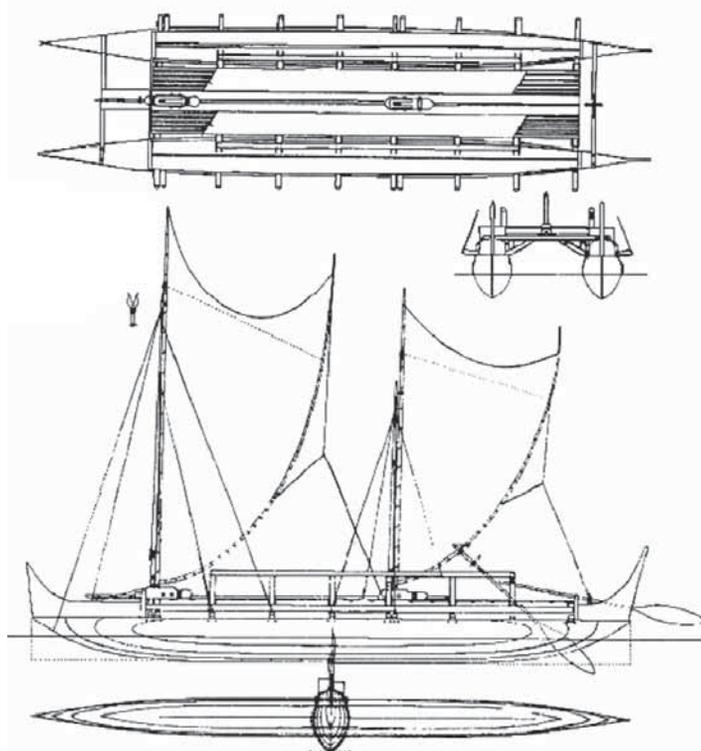
Вот рисунок нового «Такитуму», реплики калиа с островов Кука. Это имя шестьсот лет тому назад дал своему каное Тангиаа, вождь Раротонга. Судно построено из клееной древесины, несет парус в виде «клешни краба», длина большого корпуса – 53 фута, меньшего – 49, водоизмещение – 7–8 тонн, осадка – 2 фута и 3 дюйма, экипаж – 10 человек.

Полинезийское судостроение и мореплавание произвели большое впечатление на европейцев. 22 апреля 1774 года Джеймс Кук стал свидетелем подготовки таитян к войне с жителями соседнего острова. В его журнале записано:

«Флот состоял из 160 военных кораблей и 150 судов для подвоза съестных припасов. Военные корабли имели от 40 до 50 футов в длину. Над носовой их частью расположены платформы, где стояли воины в полном вооружении. Гребцы сидели внизу между столбами, поддерживающими платформы, по одному человеку на каждый столб. <...> На больших судах сидело по сорок человек, а на малых по восемь. Я высчитал, что всего в таитянском флоте занято 7700 человек, но многие офицеры сочли эту цифру преуменьшенной. Все суда были украшены разноцветными флагами и представляли величественное зрелище, какого мы не ожидали увидеть в этих морях».

Большие сдвоенные каное (каное-катамараны – прим. ред.) достигали 30 м в длину, имели резную корму до 8 м высотой и до сотни гребцов – сравните с «Индевором», на котором Кук совершил свое первое плавание в Океанию: 32 м и 98 человек. Скорость полинезийских судов поражала – все без исключения лодки Тонга обгоняли корабль Кука! Американец Уилки в первой половине XIX века писал, что каное ходят с невероятной скоростью 12–14 узлов. Пишут, что наиболее скоростные делали по 18 и даже по 22 узла – больше, чем самые быстрые клипера мира, эти прославленные «гончие океана»!

Консультации Кане с опытными моряками подтвердили оптимальность выбора предками длины судна в 55–60 футов. Она позволяет справиться с океанской зыбью и легко всходить на волну. Каное большей длины будет испытывать значительную нагрузку на узлы корпуса. Двуносье ндруа с Фиджи и калиа с Тонга бывали длиннее, но обычно использовались лишь на коротких рейсах в периоды предсказуемой погоды.



Архитектура «Хокулеа» несет в себе классические черты гавайских вака тауруа, такие как форма носовой и кормовой оконечностей корпуса или форма надстроек. Шпангоуты имеют заметную V-образность, что уменьшает дрейф при движении под парусом. Следуя классическим традициям, строители отказались от современных плоских клиновидных форм шпангоутов в пользу скругленных обводов, чтобы получить большую плавучесть, прочность и устойчивость корпуса к ударам волн.

«Хокулеа» вышла в море с треугольными парусами, но затем гики изогнули для большего сходства с гавайскими, характерными для конца XVIII века. Гик требуемой кривизны и длины составлен креплением в «косой замок» из нескольких штук дерева. У судна две мачты. В каноэ нет лебедок, поэтому с двумя парусами средних размеров управляться легче, чем с одним большим.

Арочные соединительные балки (кросс-бимсы) – признак классических гавайских сдвоенных каноэ – изобретены четыре века назад. В бурном море корпуса работают друг против друга, и полезно укрепить бимсы диагональными связями из прочных канатов. Как было замечено на «Хокулеа», такое крепление поглощает большую часть ударной силы волн, не передавая ее на всю конструкцию судна.

Настил палубы («пола» – любопытное созвучие с русским полом, не так ли?) сделан из легких планок, поддерживаемых сетками, натянутыми между балками. «Ману» – высокие носовые и кормовые оконечности (в Восточной Полинезии корма обычно выше носа) – делались как дань традиции, но плавание «Хокулеа» показали их практическое значение. Кормовая наделка-украшение служит для защиты от гребней нагоняющих волн, которые могут залить каноэ, а носовая предотвращает зарывание, когда каноэ скользит на попутной волне, наклоняясь вперед.

Надстройка «хале» выполнена из легких стоек и обрешетки, покрытой соломой и/или плотными матами. Она легко передвигается и устанавливается на наветренном корпусе с помощью подпорок или гвоздей. На островах Кука на ее крыше устраивали боевую платформу.

Давление ветра на парус передается на степсы мачт. Их устанавливают на прочную продольную балку «куа», которая распределяет усилие на поперечные балки (под степсы подводятся еще и дополнительные балки).

Полинезийские рулевые весла в целом менее эффективны, чем современный руль, и опытные яхтсмены скептически относились к идее управлять шестидесятифутовым катамараном с их помощью, но и пользуются ими нечасто, ибо в дальних рейсах каноэ может управляться одними парусами. В легкий и умеренный ветер каноэ-катамаран, идя галсами, держит хороший ход, в крепкий же ветер рекомендуется уходить на полные курсы. В случае сильного шквала лучше отдать штаги и убрать реи и паруса, а в шторм, как показывает практика, не будет лишним убрать даже надстройку и поставить плавучий якорь на длинном лине (на Гавайях для этих целей использовали большие прочные корзины).

В крайних случаях каноэ можно даже притопить, что и

понеже широко практикуется в Микронезии. Деревянные безбалластные корпуса обладают достаточной плавучестью, так что при затоплении команда может стоять в них – головы и плечи будут оставаться выше уровня воды. При этом каноэ меньше подвергается ударам волн и ветра. На старых каноэ дополнительным запасом плавучести были кокосовые орехи, которые при этом не только обеспечивали экипаж пищей и питьем, но и служили примитивными черпаками для осушения корпусов лодки. Они, как и прочий груз, хранились на дне судна, под плетенками.

Запаса провизии и воды на экипаж в 12–16 человек хватает на 4–6 недель, поэтому маршрут кругосветки разбит на отдельные участки, что не умаляет ценность вояжа, тем более, что у него не спортивная, а культурологическая цель: полинезийцы хотят привлечь внимание мира к своим великим мореходным традициям. Будучи народом истинных мореплавателей, задолго до европейцев избородив Тихий океан, заселив все пригодные для жизни его острова и даже открыв Америку чуть ли не на тысячу лет раньше Колумба, они заслуживают такого признания! ♣

Автор с удовольствием благодарит преподавателя Гавайского университета Людмилу Финни за помощь в написании статьи.

Проектирование



КАТЕРОВ и ЯХТ

bogdanov-viking@mail.ru

www.proect-kater.ru

+ 7 921 339 6628

НАСТОЯЩИЕ ДЕРЕВЯННЫЕ КОРАБЛИ!

<http://varyag.onego.ru>



Верфь деревянного судостроения ЗАО «ВАРЯГ»

185005, г.Петрозаводск,
ул. Онежской флотилии, 43
тел./факс (8142) 73-35-80
e-mail: varyag@onego.ru



Звезда Кыз-Аула

Сергей Аксентьев ♦ Вот уже более полутора веков на косогоре Кыз-Аульского мыса возвышается тридцатиметровая элегантная маячная башня, приводя в трепет сердце каждого, кто впервые увидит ее красоту.

Для пользы России

В мае 1818 года император Александр I, путешествуя по Крыму, посетил Керчь. Осматривая окрестности города с горы Митридат, венценосный гость обратил внимание на великолепную, но пустынную Керченскую бухту. «Жаль, – сказал он, обращаясь к своему любимцу, ближайшему поверенному во всех государственных делах графу А. А. Аракчееву, – что эти моря не оживлены торговыми кораблями». А три года спустя на свет появился государев Указ: «Признав полезным для улучшения торговли нашей на Черном и Азовском морях, открыть новый торговый порт в Керчи». Эти исторические строки выбиты на памятном знаке в честь 150-летия Керченского «вывозной и привозной торговли» порта.

Если в первый год (1822) у керченских причалов ошвартовались около полутора десятков заезжих «купцов», то десять лет спустя порт ежегодно принимал уже не менее сотни судов, и вопрос навигационного обеспечения безопасности мореплавания в этом районе стал первостепенным. Единственный действующий в ту пору Еникальский маяк на мысе Фонарь, самой восточной точке Крыма, проблемы не решал. Местные судовладельцы, сетуя на сложности плавания мелководным извилистым фарватером из одного моря в другое, настаивали на строительстве нескольких створных огней, но, прежде всего, маяка на мысе Такиль (Таклы) – хорошо приметном южном входе в Керченский пролив. Окаймленный рифами и банками, простирающимся далеко в море на восток и на север, мыс имел дурную славу у мореплавателей.

Судя по переписке Директора Чер-



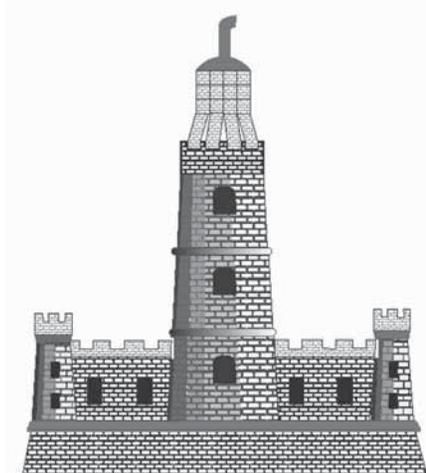
номорских маяков генерал-майора М. Б. Берха с Управлением генерал-гидрографа Главного морского Штаба Его Императорского Величества, вопрос о строительстве такого маяка на мысе начал активно обсуждаться с декабря 1831 года. А уже 6 января 1832 года М. Б. Берх докладывал петербургскому начальству: «Имею честь донести, что к постройке на мысе Таклы маяка с одесским первой гильдии купцом Тамазини заключен контракт». Еще через полтора года

(5 сентября 1834) в Петербург поступило донесение о завершении строительства, а двумя днями позже Управление генерал-гидрографа в газете «Санкт-Петербургские ведомости» опубликовало официальное извещение мореплавателям: «На мысе Таклы, образующем вход в Азовское море, в северной широте 45°05'30" и восточной от Гринвича долготе 36°28'00" устроен вновь каменный маяк. Высота одного с фонарем: от основания 73, а от поверхности моря 168 англ. футов. Маяк сей освещается с 6 сентября 1833 года посредством 13 ламп с рефлекторами постоянным огнем бледноватого цвета. Свет маяка при возвышении глаза над уровнем моря на 15 англ. футов открывается в 22 итал. милях».

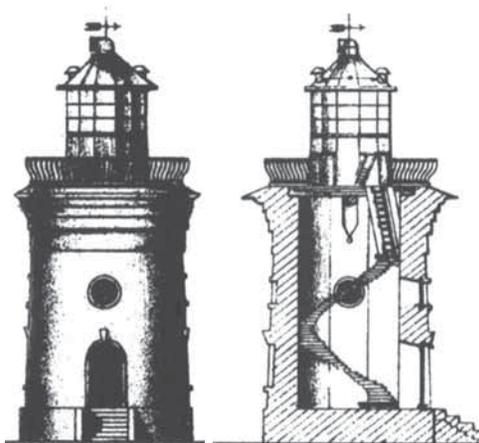
Итальянец Тамазини, видимо, тяготел к средневековой фортификационной архитектуре. Круглая 22-метровая маячная башня с зубчатым расширением наверху, увенчанная стеклянным фонарным сооружением, составляла центральную часть композиции и напоминала донжон феодального замка. С обеих сторон к ней примыкали одноэтажные строения с зубами бойниц поверху и боковыми дозорными башнями в виде шахматной ладьи. Весь комплекс покоился на наклонном противооткатном бутовом поясе и больше соответствовал военной цитадели, нежели мирному навигационному знаку.

Возвели этот чудо-маяк на совершенно диком мысу у самого берегового обрыва. Вокруг на десятки верст не было ни жилья, ни дорог. С наступлением затяжных дождей и зимних вьюг с мокрым снегом глинистая почва превращалась в густое месиво и связь с внешним миром обрывалась надолго. Летом немногочисленных обитателей маяка-цитадели мучили безводье и невыносимая жара раскаленной солнцем степи. Мореплаватели же маяк считали полезным, так как с обрывистого берега его огонь отчетливо наблюдался даже в ненастье.

Однако просуществовало это экзот-



Маяк Таклы, 1833 год



Таклынский маяк, рисунок 1850 года

тическое сооружение недолго. В 1847 году маяк сильно пострадал от случившегося берегового оползня и его разобрали. Взамен в километре от уреза воды выстроили белую круглую каменную башню высотой 15,8 метра. Источником света в ней служила масляная лампа. Освещение оказалось слабым, а выбор места для маяка неудачным. Морской министр приказал подготовить предложения по строительству нового маяка.

Маяк на Кыз-Ауле

Тщательно изучив побережье, гидрографы обратилась с просьбой высказать свои соображения по выбору места для будущего маяка к Керчь-Еникальскому градоначальнику герою Синопского сражения и обороны Севастополя (1854–1855) вице-адмиралу Александру Петровичу Спицыну, хорошо знавшему морской театр этого района. Тот предложил поставить маяк на оконечности мыса Кыз-Аул, откуда его огонь не только будет указывать путь кораблям в Керченский пролив, но еще и оградит камни Эльчан-Кая, Кыз-Аульскую банку и обширный риф Кишлы на Таманском берегу. Доводы опытного мореплавателя поддержал и Директор маяков Черного и Азовского морей капитан 1 ранга В. И. Зарудный. В итоге было принято решение о начале строительства и выделены для этого необходимые денежные средства.

В мае 1875 года на вершине косогра Кыз-Аульского мыса в 180 метрах от уреза воды из местного камня воз-

вели 30-метровую маячную башню в форме восьмигранной колонны, увенчанной капителями, ажурной галереей и круглым фонарным сооружением с медным шлемовидным куполом. Раскраска башни белыми и черными вертикальными полосами эффектно подчеркивала элегантность и стройность всего сооружения. Рядом с башней поставили добротный двухэтажный дом для служителей. Кто спроектировал и построил этот архитектурный маячный шедевр, мы, к сожалению, не знаем, но по общему признанию специалистов не одного поколения, Кыз-Аульский маяк считается одним из красивейших маяков на Черном море.

Луч направляющий и предупреждающий

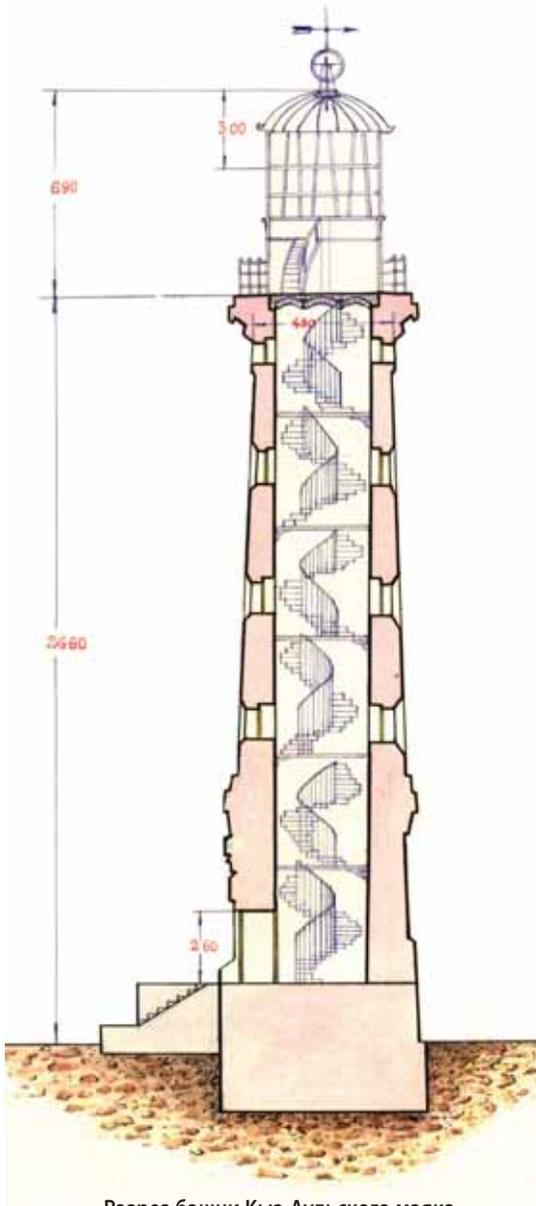
На Кыз-Аульском маяке в мае 1876 года в просторном (диаметром 3,8 м и высотой 6,9 м) фонарном сооружении установили новинку тогдашней маячной техники – перворазрядный светооптический френелевский аппарат (высота 2,6 м, диаметр 1,84 м) постоянного огня. Дорогостоящее (более 65 000 франков) и тяжелое (весом более тонны) оборудование с великими предосторожностями морем доставили из Франции сначала в Одессу, оттуда в Керчь и далее мажарами по степному бездорожью на строительную площадку. Источником света в аппарате служила масляная горелка, установленная внутри на регулируемой подставке. При настройке огня добивались, чтобы наиболее яркая и прозрачная часть пламени находилась

строго в оптическом фокусе всех чечевиц. Только в этом случае отраженные и преломленные в многочисленных линзах световые лучи выходили в окружающее пространство плоским круговым световым потоком большой мощности. Сооружение покоилось на круглой металлической платформе с втулкой, насаженной на хвостовик опорной чугунной колонны, установленной в центре служебного отсека. Такая конструкция позволяла во время установки, отладки и фокусировки горелки вращать весь аппарат. После настройки его положение фиксировалось стопорными шпильками.

Изначально Кыз-Аульский маяк светил постоянным огнем: белым по центру и зеленым по бокам. Для этого в углах фонарного отсека на всю высоту фонаря были установлены прозрачные панели зеленого стекла определенной ширины. Центральный белый огонь указывал судам путь в Керченский пролив, а боковые зеленые сектора ограждали камни Эльчан-Кая, Кыз-Аульскую банку и риф мыса Кышлы (Железный рог) на Таманском берегу. Однако вскоре выяснилось, что зеленый огонь восточного сектора, ввиду большой удаленности от Кышлинской банки, слаб. Мореплаватели настаивали на замене его красным отчетливо наблюдаемым на большем удалении. В 1906 году характеристику огня изменили, сделав восточный сектор красным.

Летом 1897 года масляную горелку заменили керосинокалильным аппаратом. Яркость огня увеличилась, а обслуживать огонь стало значительно легче. Керосинокалильное освещение просуществовало до середины 50-х годов XX века, уступив место электрическому огню.

С началом боевых действий на Крымском полуострове, в ноябре 1941 года всю оптическую аппаратуру и наиболее ценное оборудование демонтировали и отправили на Кавказ. Сразу же после освобождения Керченского полуострова от немецких оккупантов (12 апреля 1944) маяк вновь заступил на боевое дежурство и два года светил временным фонарем, установленным на вершине башни, не пострадавшей



Разрез башни Кыз-Аульского маяка

во время боев. Летом 1946 года на маяк привезли из эвакуации штатный Френелевский светооптический аппарат. Его смонтировали на прежнем месте, и Кыз-Аульский маяк вновь заработал в привычном для мореплавателей секторном режиме освещения.

К сожалению, стареют не только люди, но и техника. В июне 1968 года френелевский оптический аппарат, верой и правдой отслуживший людям около века, уступил место новому светооптическому маячному аппарату ЭМН-500. Изменилась и характеристика огня. Он стал проблесковым с периодом в 6 секунд (1.5 с – проблеск; 4.5 с – темнота), продолжая освещать морское пространство в прежних секторах. А вот с ветераном обошлись

жестко: его и керосинокалильную установку уничтожили. И сейчас мы только по редким печатным изданиям второй половины XIX века, посвященным маячному делу, да иллюстрациям в буклетах Парижского музея маяков можем представить, как выглядел этот стеклянный шедевр.

Прикосновение к истории

К гулкой тишине, прохладе и ощущению тайны маячных башен привыкнуть невозможно. Каждый раз, открывая входную дверь и переступая порог маяка, я испытываю трепетное ожидание чуда. И ни разу это чувство не обмануло меня. В Кыз-Аульском маяке сразу обращаешь внимание на винтовую ажурную лестницу. Пронизанная светом четырех ярусов окон, она от самого входа крутой спиралью взбегает в наверхние башни, оставляя незабываемое впечатление разжатой гигантской пластинчатой пружины, плотно вставленной в каменный ствол.

Отмахав наверх полторы сотни гулких ступенек старинного чугунного литья, попадаешь в служебное помещение, где тебя ждет очередное открытие. Стены просторного барабана обшиты панелями орехового дерева. По всему периметру равномерно распределены розетки латунных вентиляторов, а над головой кольцевой решетчатый чугунный настил маячного отсека, опирающийся на чугунные косынки изящного литья. Довершает весь этот незабываемый декор мощная центральная опять же чугунная колонна с насаженной круглой металлической платформой, подкрепленной снизу косынками ребер жесткости. Установленный на ней в фонарном отсеке французский френелевский оптический аппарат образца 1876 года и нес 90-летнюю вахту. Внимательно разглядывая детали, ловишь себя на мысли: такие уникальные образчики художественной чугунной выделки сейчас встретишь разве что в музеях Урала – родины знаменитого каслинского литья, да на старинных перворазрядных маяках.

Любезный хозяин Александр Иванович Шур, не один десяток лет жизни отдавший маяку, позволив всласть любоваться изяществом обстановки,

приглашает на фонарную галерею взглянуть на окрестности. Узкая дверь, легонечко скрипнув, открывает новую потрясающую по красоте картину. С 25-метровой высоты взору открывается безбрежное море, отчетливо видны промоины береговых бухт с острями мысов и бескрайняя, еще по-весеннему нарядная степь. Яркое солнце при полном штиле, глубоко вонзая лучи в морскую пучину, четко высвечивает белесоватые пятна отмели и темные складки прибрежных рифов. Справа на западе виден мыс Опук с точками зловещих камней Эльчан-Кая в море. Слева просматривается далекий Таманский берег с коварным рифом Железного рога. И на всю ширину этого чудесного, почти художественного полотна – пустынные берега. Не дай-то Бог кому-нибудь попасть сюда в это время. Шансов на спасение и сейчас-то не так уж много, а в стародавние времена их не было вообще.

Мудр и прозорлив оказался Керченский генерал-губернатор Александр Петрович Спицын, настояв на строительстве первоклассного маяка в этом медвежьем углу. Спасибо и низкий поклон ему за это. А нам – хватило бы ума, мудрости и памяти к своим далеким предкам сохранить для потомков этот незабываемый морской шедевр... ✎

Надувные лодки от производителя

Гладиатор Инфлатэйбл®
GLADIATOR
INFLATABLE

- Широкий модельный ряд
- Богатая комплектация
- Привлекательная цена

www.gboat.ru

ПРИГЛАШАЕМ ДИЛЕРОВ К СОТРУДНИЧЕСТВУ!
+7 (4212) 260-665 sale@gboat.ru

АВ ЭКСТРИМ

Реклама

Крупнейший в Санкт-Петербурге производитель гребных и моторных лодок из стеклопластика длиной от 2.5 до 8.5 м



«Стрингер-510Р»

Моторная лодка с рубкой.
Длина 5.1м Ширина 1.95м.

«СТРИНГЕР-550Р»

Моторная лодка с надувным бортом и полурубкой. Длина 5.6м Ширина 2.45 м.

196641, Санкт-Петербург, пос. Металлострой,
дорога на Металлострой, д.5, лит. Ж.

(812) 331- 8818, (921) 950-1543



stringerltd@list.ru
www.stringerboat.ru



Реклама



Вероника Тарбаева,
д.б.н., профессор

В последнее время угроза для безопасности и комфортного существования человека начинает исходить от неблагоприятного состояния окружающей среды. В первую очередь, это риск для здоровья. Сейчас уже не вызывает сомнения, что загрязнение среды способно вызвать ряд экологически обусловленных заболеваний и, в целом, приводит к сокращению средней продолжительности жизни людей, подверженных влиянию этих неблагоприятных факторов. Именно ожидаемая средняя продолжительность жизни людей является основным критерием экологической безопасности.

Проблемы окружающей среды в России: оценка и прогноз

В настоящее время в 40 субъектах РФ более 54% городского населения находится под воздействием высокого и очень высокого загрязнения атмосферного воздуха. Объем сточных вод, сбрасываемых в поверхностные водные объекты без очистки или недостаточно очищенных, остается высоким. Лишь 10–14% водных объектов России сегодня можно отнести к экологически благополучным, а ежегодный ущерб, который грязная вода наносит экономике державы и здоровью населения, исчисляется в 70 миллиардов рублей! С одной стороны, наша страна входит по запасам питьевой воды в первую десятку стран мира, а с другой – в России актуальна проблема нехватки чистой питьевой воды. Только 12% воды отвечают всем стандартам, а 15% – вредны для здоровья.

Практически во всех регионах страны сохраняется тенденция к ухудшению состояния почв и земель. Интенсивно развиваются процессы,

ведущие к потере плодородия сельскохозяйственных угодий и к выводу их из хозяйственного оборота. Опустыниванием в той или иной мере охвачены 27 субъектов РФ на площади более 100 млн. гектаров. Непрерывно возрастает количество отходов, которые не вовлекаются во вторичный хозяйственный оборот. При этом условия хранения и захоронения отходов не соответствуют требованиям экологической безопасности.

Назовем основные проблемы окружающей среды в нашей стране и их причины, выявленные за последние 12 лет – период от «деэкологизации» законодательства (ликвидации Госкомэкологии РФ в 2000 году) до поручений Президента РФ по результатам заседаний президиумов Государственного совета, посвященных реформированию системы государственного управления в сфере охраны окружающей среды (2010–2012), а также расширения состава Совета по правам человека при Президенте РФ.

Проблемы:

- рост заболеваемости населения;
- проблема качества окружающей среды и ее воспроизводства как источника жизни, в т.ч. природных ресурсов: воздуха, радиации, воды, земли, недр, лесных и биологических ресурсов, включая пищевые и альтернативные энергетические;
- низкое обеспечение экологической безопасности, не прогнозируемые экологические риски для природной среды и здоровья населения, связанные с возникновением чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;
- негативные оценки страны (регионов) в рамках выполнения требований ратифицированных международных конвенций и договоров;
- сокращение экологически безопасных мест для проживания и отдыха;
- низкий уровень гражданской ответственности;
- отсутствие слаженных действий (общества, власти и бизнеса) по обеспечению охраны и воспроизводства окружающей среды, рационального

природопользования, экологической безопасности;

– низкий уровень экологического образования и экологической культуры у гражданского общества, в т.ч. подрастающего поколения.

Причины:

- отсутствие разработанной эффективной модели системы управления по обеспечению охраны и воспроизводства окружающей среды, рационального природопользования, экологической безопасности;
- недостаточная работа по снижению и предупреждению негативного воздействия на окружающую среду;
- 90% документов природоохранного законодательства не правоприменимо;
- отсутствие у руководителей и представителей органов государственной власти, местного самоуправления и бизнеса понимания необходимости и рентабельности вложения капиталов в экологию;
- отсутствие инициативы чиновника, стимула для ее проявления, наличие коррупционного фактора;
- отсутствие знаний и решений по соответствию требований природоохранного законодательства;
- поведение природопользователей не соответствует требованиям природоохранного законодательства;
- общественные организации не готовы к решению данных проблем;
- гражданское общество не знает их или бездействует;
- недостаточная работа по разработке и реализации региональных целевых программ по развитию системы экологического воспитания и образования населения, а также мероприятий экологической направленности в вузах и школьных образовательных программах.

Для решения данных проблем в 2012 году были сформулированы стратегическая цель и основные задачи России в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности, а также механизмы их реализации. Они были утверждены Указом Президента РФ в «Основах государственной политики в области экологического развития России на период до 2030 года». Данный документ основывается на Конституции РФ, принципах и нормах международного права, международных договорах РФ, на федеральных и региональных законах, документах долгосрочного стратегического планирования, таких как: Концепция долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 года; Стратегия национальной безопасности РФ до 2020 года; Энергетическая стратегия РФ на период до 2030 года; Водная стратегия РФ на период до 2020 года.

С 2012 года стартуют, а также продолжают реализацию такие крупные федеральные целевые программы, как «Развитие водохозяйственного комплекса РФ в 2012–2020 годах», «Чистая вода», «Развитие

лесного хозяйства РФ в 2012–2020 годах», «Энергоэффективность и развитие энергетики» и др.

Хотелось бы верить, что принятые законодательные документы создадут в области охраны и воспроизводства окружающей среды все необходимые условия для того, чтобы на каждом уровне власти сформировалась эффективная система управления по данным вопросам. И выделенные федеральные и региональные средства пойдут на действительную реализацию намеченных мероприятий с достижением высоких результатов, а не будут как всегда просто «освоены в назначенные сроки».

Отметим, что в течение 2010–2012 годов практически не выполнен ни один Перечень поручений Президента РФ. При этом нельзя не отметить возрастающую роль общественных организаций и граждан в решении вопросов управления в области охраны и воспроизводства окружающей среды, природопользования и экологической безопас-

ности, способность повлиять на принятие конкретных положительных решений данных проблем. В связи с этим представляется целесообразным использовать возможности общественных организаций в качестве экспертов, независимых от влияния органов государственной власти, в т.ч. судебно-надзорных, а также коммерческих интересов различных бизнес-структур.

По моему глубокому убеждению, экологическая политика государства должна быть направлена в первую очередь на повышение осведомленности граждан РФ и консолидацию усилий всех слоев общества для улучшения состояния и воспроизводства окружающей среды, повышения качества жизни населения и обеспечения экологической безопасности. Только совместными усилиями мы сможем создать комфортную для проживания страну!

Закон о рыболовстве: 100 лет истории

Споры о законе для рыболовов, продолжающиеся в течение нескольких последних лет, заставляют вспомнить об истории принятия подобного документа в дореволюционной России.



Депутат Государственной Думы
Оскар Андреевич Гримм



Представители Уральского казачьего войска демонстрируют на Всероссийской рыбопромышленной выставке 1902 года осетров, присланных в дар императрице

Свои рыболовные правила с 60-х годов XIX века уже имели входившие в состав Российской Империи Финляндия и Польша, законы о регулировании вылова рыбы действовали также и во всех ведущих странах Европы. В России же все рыбоохранные законы были собраны в Устав сельского хозяйства, который являлся лишь сводом местных правил, которые на практике никто не собирался соблюдать.

Одновременно все специалисты указывали на то, что закон нужен, так как ситуация приближалась к катастрофе. Не существовало общегосударственных ограничений на промысел в период нереста и на лов рыбной мелочи. Крестьяне травили водоемы, промышленяли сбором икры, кололи рыбу острогами и ставили мелкоячеистые сети. Даже навоз, столь це-

нимый ныне дачниками, зачастую просто выбрасывался в реку. Меры, принимаемые земствами, населением игнорировались, а ресурсов, чтобы следить за их соблюдением, у власти не было.

Не скупилась на выбросы и промышленные предприятия. В конце XIX века в законодательстве не было ни одной статьи, ограничивающей загрязнение водоемов! На абсолютном большинстве заводов не было даже самых примитивных очистных устройств. Это вело к колоссальному снижению уловов по всей империи. В частности, в Переяславском озере, откуда доставляли ряпушку к царскому двору еще при Иване Грозном, после того как в него пустили сток от 4 кожевенных заводов, вылов этой вкуснейшей рыбки сократился с 200 000 до 7000 штук. За первые полтора деся-

тилетия XX века промысел рыбы в некоторых губерниях снизился в 2 раза!

Надежда на принятие закона усилилась после учреждения Государственной Думы в 1905 году. Первый проект, названный Общим Уставом рыболовства и подготовленный Департамен-



Премиальная медаль Императорского русского Общества рыбоводства и рыболовства

том земледелия, был представлен в Думу II созыва в начале 1907 года. Но уже спустя 3 месяца после начала своей работы, она была разогнана стараниями П.А. Столыпина, и в следующий раз проект закона был представлен уже в III Думу. Предложенный проект Дума рассмотрела, внесла изменения, и только в самом конце срока ее работы, в 1912 году, то есть ровно 100 лет назад, он был одобрен и передан в верхнюю палату законодательного учреждения Российской империи, Государственный Совет. Однако последний с принятием закона не торопился, подвергнув его изменениям и вернув в Государственную Думу уже IV созыва.

В новом составе Думы комиссию по рыболовству возглавил выдающийся отечественный ученый, ведущий специалист по рыбозаведению Оскар Андреевич Гримм, уже имевший опыт подготовки подобного законопроекта в рамках деятельности Российского общества рыбозаводства и рыболовства. Комиссия внесла ряд существенных поправок в закон, направленных, прежде всего, на регулирование промышленного вылова и сохранение рыбных запасов страны. В частности, запрещалась ловля в период нереста и сбор икры. Кроме этого, воспрещалось ис-

пользование варварских орудий лова – глушения, любого отравления рыбы. Вводился контроль над промышленными выбросами фабрик и заводов. При сокращении численности какого-либо вида рыбы вводился трехлетний запрет на его лов. Регламентировался процесс создания и деятельности заповедных мест. Для соблюдения закона создавался институт рыбинспекторов, которые должны были заниматься не только борьбой с хищническим ловом рыбы, но и вести статистику лова, разрабатывать меры по развитию рыболовства. Также указывалось на то, что рыбинспекторам должны были оказывать помощь полиция, местная власть и общественность.

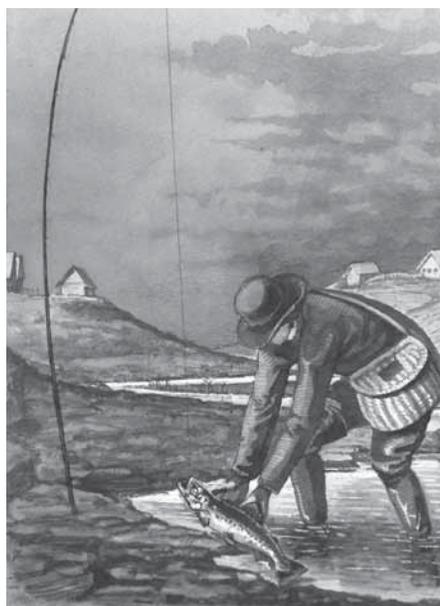
Закон, являвшийся одним из самых прогрессивных для своего времени, обсуждался и пересматривался несколько десятков раз, но так и не был принят. Всею виной – лобби промышленников, которым закон, ограничивавший их права и грозивший снижением прибыли, был не нужен.

Таким образом, мы видим, что и сто лет назад принять закон, учитывающий интересы любителей и защищающий рыбные богатства от расхищения, было не менее сложно, чем в наши дни. *✍*



Белуга весом 960 кг, пойманная в Волге в 1921 году

Илья Сидорчук, историк Петербургского клуба любителей рыбной ловли, кандидат исторических наук



Н.И.Либериx. Река Ижора близ Вярлева. Способ вытаскивания рыбы



Взвешивание и первичная разделка осетровых. Астрахань, конец XIX – начало XX века



Сергей Соколов,
рыболовный гид

«СОБАКА» — друг человека?

Несколько лет назад для любителей зимней рыбалки на Ладоге и Финском заливе два подряд зимних сезона были крайне осложнены необычной ледовой обстановкой. Поверх льда лежал слой снега толщиной от 30 до 70 см, и сверху еще выросла корочка наста, которая через шаг проламывалась, доводя рыболовную «пехоту» до настоящей истерики. Охотничьи лыжи выручали, небывалый спрос на них взвинтил цены, потом они и вовсе пропали с рынка. Снегоходы уверенно мчали седоков на скорости не менее 70 км/ч. Стоило не угадать с местом остановки, как аппарат медленно, но неизбежно погружался в снежно-водяную кашу глубиной 10–30 см. Этот сэндвич

на поверхности льда даже обрел собственное выразительное и говорящее, хоть и неблагозвучное интернетовское имя «дрисналище», но мой товарищ Коля Белов всегда называл это состояние льда кизьмом. Иногда рыбакам удавалось извлечь плененную спецтехнику самостоятельно, иногда же, уже на следующий день, снаряжались спасательные экспедиции. Один мой знакомый на Финском заливе не доехал до берега 150 метров, когда его «засосала трясына», и был вынужден обращаться за помощью в МЧС.

Расскажу еще один случай. Окунь в марте ловился как на грех исправно. Клевал и на блесну, и на балансир, при этом радовал рыбаков размером. Но в

8 км от берега. С утра мы с Колей Беловым налегке по прихваченному утренником насту долетали до места за час сорок. Набегавшись и насверлившись за долгий весенний день, возвращались по кизьму с пятью перекурами и 15–20 кг добычи в корыте-волокуше. На излете последних сил, привычно зорясь более сюда ни ногой, с трудом добрались до берега за три с половиной часа. На обратном пути мимо нас иногда проносились, как нам тогда казалось, странноватые обозы, называемые «собаками». Проблем в тот год не было ни у «собачников», ни у судов на воздушной подушке, которые по ряду причин я для будущего не рассматривал, а вот роль какюра мне показалась



весьма привлекательной, тем более что и квадроциклы – не панацея. Мой товарищ, счастливый обладатель квадрики, безнадежно застрял вдали от берега – при движении накатом подтаивший наст держал технику без водителя, под нагрузкой же колеса моментально зарывались. Выручил его лишь владелец мотобуксировщика. Квадроцикл на веревке, его водитель на «собаке», каюр в корыте – так и доехали.

В свете вышеизложенного, мне не составило труда найти инвестора, нарисовав поистине нью-васюковские перспективы грядущих рыбалок. Мои товарищи, купившие «мотособак» год назад, в один голос посоветовали мне фирму «Лебедев-гараж». Проанализировав каталог их продукции, мы остановились на варианте с 500-миллиметровой гусеницей и 9-сильным китайским двигателем со сцеплением в масляной ванне, переднего расположения и с пластиковым капотом. Из опций – электростартер, фара и подогрев рукояток. Специалисты компании почему-то не сочли необходимым объяснить нам, что для полноценной подзарядки аккумулятора необходим генератор, и к середине первого же рыболовного дня пришлось перейти на ручной запуск двигателя. К счастью, у «китайца» даже в -26°C с этим проблем не было. Единственный тюнинг – я приобрел свечу зажигания более известной марки и на единичку погорячее. Возможно, это блажь гуманитария.

На второй рыбалке у «собаченции» срезало болт кронштейна ведущего вала. К счастью, нас выручили рыбаки

на «Буране». Мы погрузили буксировщик в корыто и за 600 полновесных рублей были доставлены к находящемуся в 6 км берегу. В «Лебедевом-гараже» просверлили дополнительные отверстия и усилили конструкцию китайскими болтами.

На двух следующих рыбалках проблем не было. Правда, один раз при погрузке не сбросился газ, и это стоило мне помятой стойки автомобиля, в другой раз «собака» попыталась и во все сбежать, но зарылась в сугробе. Да и в Интернете появлялись сообщения о сгинувших на ладожских просторах подобных «животных». Возникла также проблема при движении по неглубокому напитанному водой снегу. Перед корытом образовывался снежный валик, и сцепления гусеницы не хватало, чтобы его переехать. Приходилось вылезать и толкать конструкцию руками. Терпению моему пришел конец, обращаться к специалистам фирмы унизительно, да и чувствовалось – не до меня им. Я решил, что Михайло Ломоносов здесь не нужен, хватит и Кулибина, закупил все необходимое в магазинах мототехники и метизов и собственноручно приступил к апгрейду девайса.

Для начала поднял 100-килограммовое чудовище в пассажирском лифте на девятый этаж – на дворе-то мороз! В теплой холостяцкой (какая бы жена это стерпела) квартире разложил агрегат на молекулы и собрал заново. Заменял болты на каленые от жигулевского сцепления, поменял тросик и рычаг газа. Тросик смазал силиконом. Снял стартер, аккумулятор, фару и обогрев

рукояток. Заменял масло в картере сцепления на масло для автоматических коробок передач, поскольку со штатным на морозе холодная «собака» начинала вяло ползти. Немного увеличил вырезы на пластиковом капоте, дабы получить возможность вывернуть свечу и чтобы пластик не плавился вокруг глушителя. Также я зашиповал гусеницу саморезами 4.2×16 с головкой под шестигранник 7 мм с бортиком. Для этого удобно использовать магнитную головку и шуруповерт. Закручивал саморезы в самые «мясистые» места, и поскольку двигатель был заправлен маслом, я «собаку» не кантовал, а перекатывал. Это вещи элементарные. Тут не надо высшего образования, хватит и среднего соображения. Штатное демпферное устройство я заменил веревкой с застежкой. Это ускорило присоединение корыта, улучшило маневренность, а также в ситуации со снежным валиком избавило от необходимости вставать с насиженного места. Достаточно сбросить газ, подтянуть «собаку» к корыту и газануть. Кинетической энергии 100-килограммового монстра достаточно, чтобы продолжить движение.

После этого проблем с эксплуатацией больше не возникало. Почему не довести до ума технику в производственных условиях, для меня и по сей день загадка.

Относительно мощности средств перевозки «мотособак». Мы с Колей Беловым несколько раз выбирались половить корюшку на заливе в десятке километров от побережья Кронштадта. Дорога от подъезда моего дома до лунок, включая выгрузку «собаки»,





занимала не более часа, что по питерским меркам совсем немного. Там же рыбачили наши знакомые. Их аппарат был оснащен гусеницей шириной 380 мм и двигателем 6.5 л.с. После очередной рыбалки мы одновременно выехали от лунок. Когда мы загрузились и переоделись, они только подъезжали к берегу. Мы даже помогли им загрузить технику в УАЗ «Патриот».

В 2012 году перед началом сезона у меня появилась возможность приобрести новую спецтехнику для зимней рыбалки. Какую, вопрос даже не стоял. Любая кроме «собаки» порождает множество проблем: хранение, транспортировка, удостоверение на право управления, да и цена... Стал анализировать посредством опроса знакомых, «серфа» в Интернете, посетил несколько тест-драйвов. Мое теперь уже более искушенное внимание привлекла модель под странноватым названием «Пахус 550». Не вдаваясь в этимологию, стал разбирать по косточкам особенности конструкции, варианты комплектации, возможности приобретения, технического обслуживания, ремонта, наличие запчастей и главное – цену. На форуме любителей мотобуксировщиков motodog.ru нашел упоминание об аналогичной модели, производимой в Питере, да и магазин, где можно это чудо инженерной мысли посмотреть, потрогать и в конечном итоге купить, находится недалеко от моего дома. Долгого ящика у меня нет, не мешкая отправился навстречу своей

мечте. В наличии обнаружилось множество моделей, кроме той единственной, что я себе придумал.

Двигатель – Honda GX390 мощ-

ностью 13 л.с. без электростартера. Масса его 31 кг против 25 девятилетнего. Разница в цене в моем случае – 4500 рублей. Можно осилить. Гусеница разрезная 380 мм, расширенная за счет П-образных стальных планок до 550 мм. Чем шире гусеница, тем устойчивей в торосах и в лесу аппарат, ниже удельное давление и, кроме того, планки являются хорошими грунтозацепами (но не на голом льду!).

Трансмиссия – вариатор «Сафари» обеспечивает более высокую скорость и надежность (по мнению производителей) в сравнении со сцеплением типа «в масляной ванне». Правда, троганье с места с вариатором менее плавное. Это уже из личного опыта.

Ходовая часть представлена в двух вариантах – катки или склизы. Не знаю, возможно ли их комбинированное применение. Эксплуатация склизов не желательна на голом льду. Без водяной смазки они будут вонять и изнашиваться. Хотя на снегу склизовая подвеска предпочтительнее. Мне на охоту не ездить, дрова из леса не возить – только рыбалка – и посему выбрана катки.

Заказ сделан, правда, предоплату с меня получить отказались, теперь только ждать. Сказали неделю. Сделали за полторы, тоже неплохо. Еду получать. Оказалось, вместо катков поставили склизы. Меня уверили, что завтра со склада привезут катки, и за полчаса прямо в магазине внедряют их на место. Приезжаю, катки в магазине, в моем присутствии снимают склизы (не знаю, почему это не сделали без меня), оси катков на свои места вставить отказались. Нужно отправлять «шайтан-арбу» на переделку, причем «ушки» – стальные квадраты 20×20×2 с отверстием в центре под

ось катков, приваренные к элементу рамы в торец, сразу же показались жидковатыми, но я смолчал, понадеявшись на точность расчетов инженеров компании и разрекламированные в Интернете многочисленные ходовые испытания, вплоть до продувки в аэродинамической трубе в условиях Крайнего Севера.

В конце концов, недели через три продавцам удалось сбавить изделие, заполнив все необходимые документы, в том числе и гарантийные. Да и мне надоело мотаться в магазин и мучить невинных придирками.

Первые же рыбалки обнажили проблемные элементы конструкции. При выдергивании вилки аварийной остановки двигатель глохнет после пугающей паузы в 3–5 секунд. В начале этого сезона у знакомого рыбака что-то сломалось в прицепном устройстве, он остался в саях, а буксировщик споро умчался в голубые дали. Учитывая ладожские просторы, курсовую устойчивость аппарата, запас хода и наличие открытой воды на горизонте, поиски такого беглеца – дело безнадежное.

Электропроводка «Пахуса» проложена как попало. Хочется сделать книксен в сторону прошлой «собаки» от лебедевского гаража: у них провода собраны в пучок, уложены в пластиковую гофрированную разрезную трубку, она тщательно обмотана изолентой, прикреплена электромонтажными хомутами на всем своем пути к элементам конструкции. У моего Р-550 сразу оторвался поводок кнопки «стоп».

Болты фиксации рукояток снабжены самоконтрящимися гайками. Чтобы всякий раз не хвататься за ключи, я заменил их на «барашки» с шайбами Гровера.





В конце третьей рыбалки, примерно после 75 км пробега отломались пресловутые «ушки-квадратики» и одновременно две пары катков вышли из строя. Пришлось идти на берег и выезжать на неокрепший лед на микроавтобусе.

Отвез «собаку» к «ветеринарам», в гарантийный ремонт. Попытался объяснить руководителю производства, как на мой взгляд следует укрепить конструкцию. В ответ на это, он кивнул в мою сторону офисным барышням: «еще специалист». Захотелось уменьшиться в размерах, превратиться в точку и исчезнуть. Вместо этого пришлось попросить заодно разобрать с тросиком газа, который как всегда заедало, и двигатель не развивал полные обороты, и привести в порядок электропроводку.

Исправили недочеты они оперативно, приварили вместо квадратики уголки, причем по периметру. На мой взгляд, на уголке сэкономили, сославшись на требования эстетики. Впрочем, меня заверили, что сломается все, что угодно, только не это. Но всегда ведь не хочется, чтобы вообще что-то ломалось.

Следующее испытание мы провели по полной программе. На Ладоге была оттепель с ветром и дождем. Глубина луж на льду местами была до 10 см. Мы вчетвером за день проехали более 15 км. Расклад был таков: я стоя рулил, в моем же корыте, сидя на ящике – Андрей, второй в следующем с рыболовным скарбом – Виталий. На площадке буксировщика разместился Сергей Федотов, создатель широко известной в узких кру-

гах оригинальной системы ловли окуня на блесну (остальные, по его мнению, ловят бессистемно), которая, должен признать, исправно работает. Причина такой расстановки по позициям в том, что вес нашего барахла на тягаче не обеспечивал нужного сцепления даже зашипованной гусеницы со льдом для уверенного троганья с места. «Собака» вставала на дыбы и рыла под собой траншею, обдавая меня душем из воды и ледяного крошева. Серегины антропометрические данные вписывались в ограничения (80 кг) для грузовой площадки буксировщика. Дальше все пошло как по маслу. Правда, несколько раз глох двигатель по неизвестной мне причине, но через пару минут удавалось его запустить. Возможно, этого не происходило бы при наличии защиты от брызг со льда и дождя, в виде пластикового колпака-капота.

Если бы еще удалось перенести двигатель с вариатором в переднюю часть машины, то и проблем со стартом бы не возникло. У буксировщиков Лебедева с передним расположением движка с капотом развесовка представляется более удачной, но они не используют вариатор.

Представление об идеальной «собаке» у каждого свое, исходя из условий эксплуатации, возможностей транспортировки и хранения. Все равно в природе и у производителей ее не существует, надо быть готовым к доработкам и переделкам своими силами, но обитателям 1/6 суши к этому не привыкать. **✍**

P.S. Недавно случайно выяснил, что вопреки уверениям производителей необходимо сделать регистрацию и удостоверение тракториста в гостехнадзоре, а также платить ежегодный налог, если объем двигателя превышает 50 кубиков.

P.P.S. Свое мнение о чиновниках и производителях оставлю при себе.



Алюминиевые лодки из Швеции



Приглашаем дилеров к сотрудничеству в России

Официальный дистрибьютор в России и Беларуси ООО «АПРИЛА»
220114, г. Минск, ул. Кедышко 24-3
тел.: +375 (17) 266-29-98/97
+375 (29) 688-36-38
www.tohatsu.by, www.aprila.by



Перекусим... ловит и советует Елена Отрадина

Рецепт №6 Жареная кожа копченой рыбы



Всем известно, что японцы – большие любители морской флоры и фауны, в первую очередь за их гастрономические достоинства. И наверное, в искусстве приготовления морских продуктов жителям Страны восходящего солнца нет равных. Заказывая в японском ресторане жареную рыбную кожу, я никогда не думала, что смогу приготовить что-то похожее и, главное, съедобное сама. Но ошиблась – смогла, и вроде неплохо получилось.

Понадобится: кожа от одной копченой или соленой рыбы лососевых пород (желательно, чтобы тушка была не менее 1 кг);
средняя луковица;
сливочное или оливковое масло, кому какое нравится;
листья зеленого салата.

Кожу режем поперек на полоски шириной 1 см, которые затем выкладываем на масляную сковороду внутренней стороной вниз. Помешивая, обжариваем на среднем огне 15–20 минут. Можно зажарить кожу до хруста, тогда придется постоять у плиты еще минут 10. Отдельно жарим лук до золотистого цвета. Все выкладываем на блюдо, украшаем листьями зеленого салата.

Белое вино уже охладилось, наполняем бокалы.
Приятного аппетита!

DISCOVER. SUZUKI.

ОТКРОЙ ДЛЯ СЕБЯ SUZUKI!

Позволь SUZUKI и своему воображению увести себя. Просто поверни ключ зажигания на своем моторе, чтобы начать новое приключение!

В команде с экономичным и надежным SUZUKI ты сможешь открыть уникальные и красочные места.

Каждая модель из нашего ряда от мощной DF300 Lean Burn до портативной DF2.5 вбирает в себя наши новейшие технологии, чтобы доставить максимальное удовольствие и удовлетворение от путешествий по воде! Все, что от тебя требуется – решить куда отправиться!

WWW.SUZUKI.SPB.RU

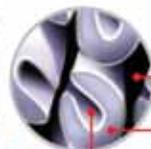
ЧЕТЫРЕХТАКТНЫЕ ПОДВЕСНЫЕ
МОТОРЫ SUZUKI
DF2.5 – DF300



WWW.GLOBALSUZUKI.COM



Way of Life!



Hyosung один из мировых лидеров по производству полиэстерного волокна высочайшего качества с 40-летним опытом. Мы используем патентованную нить холофайбер Aerowarm™. Ткань дает не обычное чувство мягкости, а ощущение «кожи младенца» за счет использования мягких и дышащих волокон.



Впитывание за 0,5 секунды

Поперечное сечение волокна создает воздушные полости в ткани, благодаря чему ткань удерживает тепло, но остается при этом легкой и приятной к телу. Это волокно отличается от волокон других брендов тем, что обладает способностью быстро впитывать жидкость и быстро высохнуть, что очень важно для зимы.



Коррекция тела и поддержание температуры тела

Поскольку линии швов и края выполнены в соответствии с расположением мышц, одежда помогает корректировать тело. Также, за счет эффекта поддержания температуры тела, помогает одерживать комфортное состояние организма даже во время физической активности.



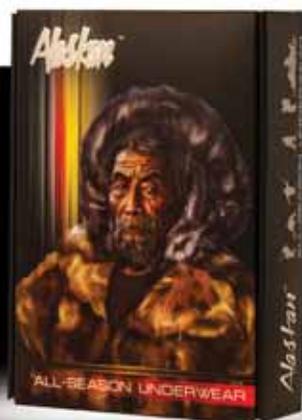
Ваше тело остается сухим и сохраняет тепло

144 нано-нити, сплетенные в одну, создают воздушную прослойку. Ткань сохраняет тепло и минимизирует затраты энергии организма на поддержание температуры тела.



» ТЕРМОБЕЛЬ «ALASKAN»

Главное предназначение термобелья заключается не только в его способности согреть, но отводить влагу от тела, не впитывая ее. При активной физической нагрузке кожа человека выделяет большое количество влаги, которая накапливается в обычном хлопчатобумажном белье и не только снижает его теплоизоляционные свойства, но и вынуждает организм тратить свою энергию на согревание и испарение образовавшейся влаги. Термобелье создает воздушную прослойку, которая не позволяет телу остывать и одновременно не мешает влаге испаряться. При этом само белье остается абсолютно сухим. При правильном подборе термобелья может оказаться полезным и функциональным на охоте и рыбалке, при занятиях спортом, в туристических походах и просто при повседневном использовании.



ECOGROUP
www.eco-group.ru

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ +7 (812) 773-45-00; МОСКВА +7 (916) 635-28-18; ВОЛГОГРАД +7 (905) 338-96-75;
ВОРОНЕЖ +7 (4732) 39-45-45; ИРКУТСК +7 (914) 876-83-61; НИЖНИЙ НОВГОРОД +7 (910) 395-00-08;
НОВОСИБИРСК +7 (963) 949-45-00; САМАРА +7 (846) 276-40-99



(812) 949-89-89, (921) 949-89-89

196608, Санкт-Петербург, Пушкин, ул. Автомобильная, д. 4

Москва **(499) 653-53-36**

Москва, Московская обл., г. Щербинка, Остафьевское шоссе, д. 2

www.nwmotors.ru, e-mail: nwmotors@gmail.com

Двигатели и запчасти для двигателей MerCruiser



Угловая колонка
MerCruiser Bravo 3
Передаточное число: 2.00, 2.20
+установочный комплект.
249.900 руб.



Угловые колонки
MerCruiser Alpha 1 generation 2
Передаточные числа: 1.47, 1.62,
1.81, 2.00 +установочный комплект
119.000 руб.



Блок двигателя **MerCruiser**
5.0 л - 5000 куб. см, GM,
V-8, в сборе, без навесного
оборудования
159.900 руб.



Блок двигателя **MerCruiser**
5.7 л - 5700 куб. см, GM,
V-8, в сборе, без навесного
оборудования
159.900 руб.



Блок двигателя **MerCruiser**
4.3 л - 4300 куб. см, GM,
V-6, в сборе, без навесного
оборудования
148.000 руб.



Блок двигателя **MerCruiser**
3.0 л - 3000 куб. см, GM,
I-4, в сборе, без навесного
оборудования
144.900 руб.



Транец **MerCruiser Alpha**
С цилиндрами гидроподъема,
установочный набор,
трос переключения
99.000 руб.



Транец **MerCruiser Bravo**
С цилиндрами гидроподъема,
установочный набор,
трос переключения
109.900 руб.



Двигатель **MerCruiser**
3.0 л TKS в сборе, с навесным
оборудованием
249.000 руб.



Двигатель **MerCruiser**
4.3 л MPI, 220 л.с., в сборе,
с навесным оборудованием
349.000 руб.



Двигатель **MerCruiser**
5.7 л TKS, 250 л.с., в сборе,
с навесным оборудованием
379.000 руб.



Двигатель **MerCruiser Mag 350**
5.7 л, 300 л.с., в сборе,
с навесным оборудованием
449.000 руб.

Доставка во все регионы РФ

ЖИЗНЬ НА ГРАНИЦЕ ДВУХ СРЕД

Автор: Игорь Иванов

Давайте признаем то, что во многих странах мира очень давно является нормой жизни, постепенно приходит на наш рынок, сначала, в виде инновационных проектов и изделий, а затем становится источником собственных идей и разработок. Именно так происходит с "экзотической" для нас темой - постройки жилья на воде. И, если, в Голландии, Германии, Англии, США, Швеции, Финляндии, Польше и т.д., плавающие дома - это постоянно растущий рынок уникальных предложений и спроса, то мы, пока, делаем только первые шаги в этом направлении. Нас тоже, в свое время, очень заинтересовала эта тема, но прежде, чем взяться за проект, мы попытались проанализировать сложившийся рынок и, ни в коей степени не претендуя на истину, провели некоторую классификацию плавдомов по основным показателям.



Примерная классификация "Плавающего Жилья"

Условные названия	Неотопляемый дом	Дом на воде H ₂ OHE	Плавающий дом (FloatHouse)	HouseBoat (Riverboat, CamperBoat, CanalBoat)
Условное изображение				
Площадь жилья (M ²) (Как правило)	0...300 и больше	0...300 и больше	до 300	до 500
Вес модуля (тонн) при условии обеспечения положительной плавучести	Не ограничен		до 30	до 50
Условия установки и эксплуатации	Практически стационарная установка очень низкой мобильности с привязкой к берегу. Круглогодичное проживание в любой климатической зоне.		Достаточно мобильные обитаемые модули, перемещаемые буксировкой, или с собственным двигателем. В зависимости от исполнения могут обеспечивать либо сезонную, либо круглогодичную эксплуатацию.	Возможность совершать круизы в "квартирных" условиях после спуска на воду. Практически судовая мобильность с коттеджным комфортом
Среднестатистическая стоимость 1M ² (евро)	2000...4000 \$	4000...6000 \$	1500...2500 \$ 600...1100 \$	3000...5000 \$
Особенности конструкции	Невысокие требования к качеству плавэлементов (непродолжительное использование при затоплении). Наличие только самого необходимого оборудования для жизнеобеспечения.	Использование бетонных понтонов с систем повышенной прочности и мощных конструкций стержневых вертикальных направляющих. Инженерное оборудование для полной автономии.	Пантоновая рама с "легкими" плавэлементами, обеспечивающая жесткость и плавучесть всего модуля. Инженерное оборудование для полной автономии.	Судовой корпус (одно, двух, и многокорпусной конструкции). Судовой двигатель и судовые системы жизнеобеспечения.
Дополнительные условия	Требуется землеотвод	Требуется лицензия и договор на водопользование. Регистрация транспортного средства при наличии сертификата соответствия.	Регистрация в ГИМС на основании сертификата соответствия.	Регистрация в ГИМС на основании сертификата соответствия.
Ссылка на сайты	www.mykija.ru, www.floatinghomes.de, www.swehouse.ru, www.keisariranta.com, www.rexwall.com, www.nautilus-hausboote.de			

В таблице не рассматривается широко распространенная в мире переделка бывших конструкций коммерческих судов и барж в плавающие дома. Диапазон характеристик проекта плавдома "МИКИЖА": (— Полное соответствие; - - - Частичное соответствие)

Именно системный анализ всего многообразия существующих проектов, позволил нам создать собственную конструкцию плавдома, который имеет целый ряд преимущественных характеристик, основными из которых являются - нетрудоемкая, продуманная технология сборки-разборки, что позволяет очень быстро доставлять и "разворачивать" на месте "плавгородки" пользуясь только ручным инструментом, и - высокий показатель жесткости всего сооружения, благодаря серьезному расчету на прочность математической модели рамы, что позволило обеспечить минимальный вес, и, как следствие, разумную базовую цену плавдома "МИКИЖА"

Кстати, премьерный образец проекта "МИКИЖА", базовые цены и вариантыные исполнения по возможным комплектациям, будут продемонстрированы на Московском Боут Шоу 2013, который пройдет в Международном выставочном центре "Крокус - Экспо" 12 - 17 марта 2013г.

Ждем Вас на стенде С300 зал 13, и по адресу www.mykija.ru

FLOVER

Электрические лодочные моторы



- Тихая Работа
- Максимальное Тяговое Усилие
- Надежность и Экологичность



Официальный дистрибьютор Flover в России

Приглашаем региональных дилеров

ГРУППА КОМПАНИЙ RIF
Россия, 344009
г. Ростов-на-Дону
Пр.Шолохова, д. 270/3
тел./факс: +7 863 27 67 473
 +7 863 27 67 413
 моб.: +7 903 401 29 11
e-mail: dso@rif2000.ru
skype: ip_dso

НОВЫЙ ОПТОВЫЙ СКЛАД
Россия, Приморский край
г. Владивосток
ул. Набережная, 9, оф. 203
тел.: +7 423 259 16 07
 +7 423 230 07 77
e-mail: reef-dv@bk.ru
skype: aniskin_andrey

www.flover-motors.ru

КАТЕРА и ЯХТЫ



Теперь журнал «КАТЕРА и ЯХТЫ»
вы можете купить на 200 заправках
Санкт-Петербурга и Ленинградской области

По вопросам сотрудничества с журналом: звоните +7 (812) 312-5360, пишите: mail@katerra.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.

В каталоге на 2014 год ОАО Агентство «Роспечать»,
подписной индекс 70428, подписка производится с
1 сентября 2013 года (со дня поступления каталога
на почту) до середины декабря 2013 года.

Жители Беларуси, Узбекистана, Азербайджана,
Армении, Грузии, Молдовы, Казахстана, Киргизии,
Приднестровья, Туркмении, Украины могут
подписаться в любом почтовом отделении по
каталогу «Роспечать», индекс - 70428. Жители
других зарубежных стран могут также оформить
подписку по каталогам на 2014 год:

«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 9320 0000 8438, к/с 3010 1810 9000 0000 0790

ДО «Коммерческий департамент» ОАО «Банк Санкт-Петербург»
наименование банка

БИК 044 030 790, ИНН 7825501480
другие банковские реквизиты

почтовый индекс, адрес, ФИО

Вид платежа

Сумма

За ... номеров с № ...

Плательщик

Сумма платы за услуги _____ руб. ____ коп.

Кассир

«_____» _____ 200__ г.

ИТОГО

_____ руб. ____ коп.

КВИТАНЦИЯ

АНО «Редакция журнала «Катера и Яхты»

р/с 4070 3810 9320 0000 8438, к/с 3010 1810 9000 0000 0790

ДО «Коммерческий департамент» ОАО «Банк Санкт-Петербург»
наименование банка

БИК 044 030 790, ИНН 7825501480
другие банковские реквизиты

почтовый индекс, адрес, ФИО

Вид платежа

Сумма

За ... номеров с № ...

Плательщик

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, 645-3563 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) 645-3563, 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, (921) 956 0723

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, 213-233, 236-239, 240, 241	200 руб.
Приложение «Катера, лодки, моторы - 2012»	180 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!

Продолжается подписка на приложение

«Катера, лодки, моторы - 2013»

Содержит основные характеристики надувных лодок, катеров, подвесных лодочных моторов, стационарных двигателей, представленных на российском рынке, сведения об их свойствах и отличительных особенностях, сравнительные описания моделей, а также советы по выбору лодки, мотора или винта к нему.

Стоимость с учетом пересылки - 180 руб.

Для оплаты можно воспользоваться помещенным выше бланком.
Для этого в графе «за» указать: «Приложение - 2013» и проставить сумму.

КУПОН ЗАКАЗА ЖУРНАЛА КАТЕРА и ЯХТЫ

Фамилия, имя, отчество											
Почтовый индекс, адрес											

Год	1992	2005	2007	2008					2009		
Номер	155	204	210	211	213	214	215	216	217	218	219
Кол-во экз.											

2009			2010					2011					
220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233

2012				2013							
236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	

КУПОН ЗАКАЗА ПРИЛОЖЕНИЯ «Кия»

	Цена 1 экз.*	Кол-во экз.	Сумма*
«Катера, лодки, моторы - 2011»	180		
«Катера, лодки, моторы - 2012»	190		
«Катера, лодки, моторы - 2013»	190		

Ориентировочная цена за экземпляр*:

№ 155 - 35 руб.,
№ 204, 208-211,
213-222 - 145 руб.,
№ 223-228 - 150 руб.,
№ 229-233, 236-240 - 155 руб.,
№ 241-246 - 155 руб.

* Редакция оставляет за собой право изменять цену с учетом инфляции.

* Плюс расходы по пересылке.



ИСКУССТВО САМОВЫРАЖЕНИЯ



ОТКРЫВАЯ НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

Гладь лесного озера. Безмятежный покой, который не нарушает плавное и бесшумное движение лодки с мотором. Быстрые и мягкие волны морского прибоя. Они задают ритм для прыжков легкого маневренного гидроцикла. Какую бы форму ни приняла водная стихия, ты всегда найдешь с ней общий язык. Ведь рядом с тобой – Yamaha.

На правах рекламы. Товар сертифицирован.

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

www.yamaha-motor.ru

Санкт-Петербург,
Выборгское шоссе, д.362
тел./факс: (812) 513-84-00, тел.: (812) 448-55-22
www.silverboats.ru, silvernord@list.ru

SILVER



Технические характеристики:
Длина – 6.5 м
Ширина – 2.2 м
Пассажировместимость: 6 чел.
Спальных мест: 2
Двигатель подвесной: 70-115 л.с.
Объем топливного бака: 140 л
Вес: 800 кг
В наличии в Санкт-Петербурге



Fiord 670



TG 7200 King Cruiser

Технические характеристики:
Длина – 7.2 м
Ширина – 2.5 м
Пассажировместимость: 9 чел.
Спальных мест: 2-4
Двигатель подвесной: 70-150 л.с.
Объем топливного бака: 155 л
Вес: 1000 кг
Цена по запросу
Под заказ: 2-3 недели

Технические характеристики:
Длина – 7.2 метра
Ширина – 2.7 метра
Пассажировместимость: 7 чел.
Спальных мест: 2
Двигатель подвесной: 135-225 л.с.
Объем топливного бака: 200 л
Под заказ: 2-3 недели



TG Alfa



TG 6500 Sport Cruiser

Технические характеристики:
Длина – 6.3 м
Ширина – 2.4 м
Пассажировместимость: 6 чел.
Спальных мест: 2
Двигатель подвесной: 50-100 л.с.
Объем топливного бака: 90 л
Вес: 800 кг
Цена по запросу
Под заказ: 2-3 недели

Технические характеристики:
Длина – 9.5 метра
Ширина – 2.8 метра
Пассажировместимость: 12 чел.
Спальных мест: 6
Двиг. стационар: 50 – 150 л.с.
Объем топливного бака: 800 л



Fiord 9000 Expedition



TG 5900 Sport Fisher

Технические характеристики:
Длина – 6 м
Ширина – 2.1 м
Пассажировместимость: 5 чел.
Спальных мест: 2
Двигатель подвесной: 40-70 л.с.
Объем топливного бака: 70 л
Вес: 520 кг
Цена по запросу
Под заказ: 2-3 недели

Все виды работ для яхт и катеров:

Изготовление катеров по индивидуальным заказам
Ремонт катеров любой сложности и предпродажная подготовка
Внутренняя отделка и перепланировка
Установка навигации и дополнительного оборудования
Страхование катеров и яхт



Новинка: изготовление гребных пластиковых лодок под подвесной мотор малой мощности:

Fiord 405: длина - 4.05 м., ширина - 1.45 м., высота борта – 0.53 м, пассажировмест. – 3 чел., ПМ – до 5 л.с., вес – 70 кг.

Fiord 430: длина – 4.30 м, ширина – 1.50 м, высота борта – 0.65 м, пассажировмест. – 4 чел., ПМ – до 10 л.с., вес – 110 кг.

Цены по запросу. Оптовым покупателям скидки

8 (812) 407-77-22, 8 (931) 252-77-22; www.verfmayak.ru

Представительство в Москве: +7 926 126-01-04

Представительство в Екатеринбурге: +7 343 382-31-63



ООО «Верфь малого судостроения «Маяк» приглашает к сотрудничеству дилеров

Над юбилейным номером работали



Андрей ВЕЛИКАНОВ

Главный редактор. Страсть к путешествиям и биологическое образование заставили пройти через несколько жизненных ипостасей – от РWT в Южной Африке до профессиональной экспедиционной деятельности. Начиная с 1985 года, своим опытом постоянно делился с читателями различных российских и зарубежных изданий.



Андрей МАКСИМОВ

Директор журнала с 1998 года. Абсолютно сухопутный человек. В прошлом железнодорожник, профессиональный гид и риэлтор. Склонность к романтизму, здоровому авантюризму и путешествиям привели в неспокойную гавань журнала «Катера и Яхты».



Алексей ДАНЯЕВ

Редактор водно-моторного отдела и ответственный секретарь по совместительству. Закончил ленинградскую «Корабелку», конструкторский стаж – лет 20, хотя собственной лодкой обзавелся совсем недавно. Работает в журнале последние 10 лет, очень нравится, но «настоящим» журналистом просит себя не считать: «Я всего лишь пишущий специалист».



Игорь КОЛОДНИКОВ

Директор по рекламе и PR. По специальности – археолог, по призванию – «пиарщик». Всю жизнь работает в СМИ, рекламе и «связях с общественностью». Вел авторские колонки в газетах «Вечерний Петербург» и «Смена», писал для «Коммерсанта». Всю жизнь мечтал о Катерах и Яхтах, что, наконец-то, и реализовал в старейшем российском морском журнале!



Эдуард БУБОВИЧ

Художник. Впервые появился в редакции в 18 лет. В журнале работает с 1988 года.



Андрей ПЕТРОВ

Отвечает за парусную тематику. Начал работать в «Кия» еще в 1994 году, сразу после «Корабелки», затем был большой перерыв и вот теперь, к 50-летию, он снова в редакции. Яхтсмен, хотя и не слишком активный. Старается рассказывать читателям только о том, в чем сам сумел разобраться, иначе хороших статей не получается.



Александр ФРУМКИН

Специалист по допечатной подготовке. В «Кия» пришел в прошлом веке. Гурман, любитель бильярда, книг и хорошего кино. «Заведует» всей техникой редакции и активно старается внедрять в ее жизнь новинки.



Николай МАЗОВКА

Руководитель отдела продаж и подписки с 1998 года. Просто любит наших читателей.



Ольга ТЕСЛОВА

Литературный редактор Новобранец в составе «Кия», пришла в редакцию в 2011 году по окончании Института печати. Увлекается историей и географией, коллекционирует открытки и читает классику. С удовольствием знакомится с миром Катеров и Яхт и поддерживает на плаву профессиональную грамотность журнала.



Наталья ЮДКИНА

Менеджер по рекламе. Профессиональный тренер по призванию. Очень любит море, но на берегу. Любит познавать все новое, так и оказалась в редакции журнала.



Марина ГЕРМАН

Главный бухгалтер. Выучилась на экономиста в университете г. Фрунзе (теперь Бишкек), пришла в редакцию в 2005 году и сразу же приняла водный образ жизни. Любит путешествовать и активно содействует нашим журналистам в их многочисленных поездках.



Наталья КАЗАКОВА

Менеджер по рекламе. По образованию инженер-кибернетик. В рекламе работает 12 лет. Воду обожает в виде душа в ванной, т.к. укачивает в лодке на пруду, очень боится глубины. А смотреть на воду можно бесконечно, это знают все.