

Завершила свою работу четвертая ярмарка яхт и катеров «Водный мир»



Успешно завершила свою работу четвертая ежегодная ярмарка яхт и катеров «Водный мир», которая проходила в Международном Московском Яхтенном Порту с 5 по 7 июля 2013 года.

За три дня мероприятие посетили более двух тысяч человек. На продажу были выставлены 20 моторных яхт и более 40 катеров, из которых пять нашли новых владельцев, покупка еще нескольких судов на стадии переговоров.

«Водный мир» – это уникальная выставка-продажа в Москве и Подмосковье, работающая на вторичном рынке яхт и катеров. «Цель ярмарки – популяризация водных видов отдыха и спорта. У нас в России короткий сезон, да и вообще об отдыхе на воде знают очень мало, на воду выходят редко. Надеемся, что наша ярмарка позволит узнать больше о том, какие виды водной техники существуют. С другой стороны, цель «Водного мира» – познакомить продавца с покупателем», – говорит генеральный директор Международного Московского Яхтенного Порта Дмитрий Филиппов.

Любой посетитель ярмарки имел возможность пройти тест-драйв и выбрать судно по своему бюджету.



На суше и воде были представлены катера стоимостью от 1 млн рублей, а также яхты премиум-класса стоимостью более 2 млн евро.

В рамках ярмарки 6 июля прошло празднование дня рождения яхт-клуба МРП. Поздравить его с днем рождения пришли постоянные члены клуба, давние друзья и партнеры.

Организаторы ярмарки напоминают, что площадка продаж «Водный мир» работает круглый год.

MOTUL Nautic Grease: непревзойденная защита, даже в морской воде!

Французский специалист в производстве высокотехнологичных смазочных материалов со 160-летней историей компания Motul, представляет новейший продукт сегмента смазочных материалов Marine. MOTUL Nautic Grease – многофункциональная пластичная смазка для водной техники с высокими эксплуатационными свойствами, подходит для всех механических частей эксплуатирующихся в жестких условиях морской воды.



Комплексная кальциевая смазка, созданная на синтетической основе, MOTUL Nautic Grease отвечает требованиям NLGI 2 и обладает не только выдающейся термической стабильностью, но и имеет высокие противозадирные и противоизносные свойства, что защищает узлы и агрегаты Вашей лодки, катера или корабля от преждевременного износа и дает возможность полностью наслаждаться морской прогулкой или рыбалкой.

Одним из преимуществ данного продукта компании Motul является высокие эксплуатационные качества для механических частей, в особенности превосходная защита от коррозии в агрессивной по отношению к металлам и сплавам морской воде.

Еще одним преимуществом данного продукта можно обозначить - универсальность: смазка может использоваться как для тяжело нагруженных подшипников, так и для тросов, цепей, петель, винтов, которые непосредственно контактируют с водой.

Одним из главных преимуществ смазки в условиях тяжелых российских реалий является широкий температурный диапазон: от -30°C до +120°C, что защищает Вашу технику как при хранении зимой, так и при использовании в самых жарких климатических условиях.

Преимущества продукта MOTUL Nautic Grease, которые Вы можете оценить в процессе эксплуатации:

- смазка не растворяется в воде;
- MOTUL Nautic Grease удерживается на рабочих поверхностях на протяжении всего срока использования;
- обладает высокими антиокислительными и антикоррозионными свойствами в среде соленой воды;
- отличные противоизносные, противозадирные свойства;
- высокая термическая стабильность;
- минимальный расход смазки.

Смазка MOTUL Nautic Grease — новейшие технологии, призванные на защиту и продление срока эксплуатации всех механических частей вашей техники в жестких условиях эксплуатации в морской воде.



MOTUL
fluid force



**Основные данные катера
Duckworth Navigator 215**

Длина, м	7.16
Ширина, м	2.59
Высота борта, м	0.91
Килеватость нос/корма, град.	28/18
Макс. пассажировместимость, чел.	6
Вес катера, кг	1028
Объем топливного бака, л	243.7
Опционально топливный бак, л	340.7
Макс. мощность двигателя, л.с.	250
Толщина металла, борт, мм	3
Толщина металла, днище, мм	6

Итак, чем может порадовать Duckworth Navigator 215 своего владельца? Прежде всего, профессионально спроектированным и идеально собранным корпусом. О профессионализме и технологичности сборки можно судить хотя бы по тому, что на внешней стороне корпуса нет ни одного сварного шва. Корпус катера имеет сложную геометрию. Угол килеватости на миделе составляет 28° и постепенно уменьшается к корме до 18°, а днище ближе к корме приобретает в разрезе вид «ласточкина крыла» с отрицательным углом на краях. Такой профиль, выполненный из холоднокатаного алюминия толщиной 4.8 мм, достаточно сложен в производстве, но обеспечивает судну легкий выход на глиссирование и исключительные ходовые качества.

Катер имеет вынесенный транец, интегрированный в кормовую площадку и корпус. Замена рецесса площадкой для купания и обслуживания двигателя очень распространена в судостроении Северной Америки. Конструкция вынесенного за корму двигателя способствует снижению продольного раскачивания судна во время движения и обеспечивает плавность хода. Все элементы

транца и площадки выполнены из единого листа с минимумом мест сварки, поэтому имеют повышенную жесткость. В этом случае конструкторы опять изменили технологичности в угоду надежности и качеству. И не стоит удивляться, потому что по этому принципу спроектировано и собрано все судно. Не занятое компоновочными элементами внутреннее пространство между корпусом и палубой заполнено водостойкой пеной, обеспечивающей непотопляемость катера и исключительную шумоизоляцию, поглощающую как внутренние резонансные шумы, так и внешние, от ударов о воду. Конечно, в лодке всегда



присутствуют шумы от ветра, мотора и плеска воды, но во время тестовых заездов «буханье» корпуса о волны практически не слышалось.

Второе, что не может не порадовать владельца



Перечень оборудования, устанавливаемого на катере Duckworth Navigator 215:

- Усиленный форштевень
 - Стеклоочиститель с капитанской стороны
 - Пакет приборов + розетка 12 В на приборной панели
 - Навигационные и стояночные огни
 - Звуковой сигнал
 - Трюмная помпа на 4687 л/ч
 - 3-секционное ветровое стекло с откидывающейся средней частью для прохода на нос
 - Самоотливная носовая дека с возможностью быстрого подключения троллингового мотора
 - Плоская носовая часть для удобной установки троллингового мотора
 - Носовые и кормовые релинги
 - Выбор окраски корпуса из 11 цветов
 - Виниловая графика на бортах
 - Вварные носовые и транцевые рымы
 - 4 швартовые утки по 20 см
 - Лесенка с 2 ступеньками и поручнем
 - Кронштейны для установки датчика эхолота
 - Цинковые аноды
 - Транец для дополнительного троллингового мотора
 - 2 регулируемых капитанских кресла Deluxe с подлокотниками
 - Рундук в носу
 - Пассажирская консоль с поручнем
 - Гидравлическое рулевое управление
 - Задние рундуки-кушетки длиной 91.5 см.
 - Пайолы из морской фанеры
 - Шумоизоляция
 - На выбор цвет отделки салона «Сланец» или «Песчаник»
 - На выбор отделка полов винилом либо ковровым покрытием
 - Отделка ковровым покрытием внутренних бортов
 - Запираемый «бардачок»
 - Подстаканники
 - Сетчатые карманы
 - Рундук в полу кормовой части
 - Отсек для 2-аккумуляторных батарей
 - Бензобак тестированный под давлением
 - Топливный фильтр/сепаратор
- На модель 215 возможна установка стационарного двигателя MerCruiser

Duckworth Navigator 215, это его оснащённость. На судне предусмотрено все, что может понадобиться при эксплуатации и обитании на борту нескольких человек. Список оборудования катера

велик (приведен в таблице), но в статье мы более подробно остановимся только на тех элементах, которые придают лодке рыболовные качества.

Главным элементом в этом ряду стоит назвать жесткую съемную крышу с остеклением. Она прочно крепится к бортам лодки, закрывая сверху только среднюю часть кокпита и обозна-

Результаты испытаний катера Duckworth Navigator 215 (ПМ Suzuki DF 225 TX, винт 16×21.5")

Число пассажиров	Положение мотора		
	Максимально поджат	Среднее положение	Максимально откинут
1	65 км/ч	72 км/ч	80 км/ч
2	63 км/ч	70 км/ч	78 км/ч
3	63 км/ч	69 км/ч	78 км/ч

чая, таким образом, условное пространство кают-компания. По бортам конструкция имеет сплошное остекление со сдвижными «ветровиками», герметично крепящееся к стойкам носового остекления лодки. На потолочной части расположены освещение салона и полки с углублениями для утвари. Конструкция крыши такова, что позволяет рулевому, при снятом тенте, управлять катером стоя, но вкупе с тентом превращает переднюю часть кокпита в полноценную кабину, в которой можно укрыться от серьезной непогоды.

Кормовая часть кокпита оборудована разделочным подиумом, в котором размещен аэратор для хранения живца, оборудованный двумя помпами циркулярной и забортной воды, которые включаются автоматически, в зависимости от загрязнения воды в аэраторе, а под подиумом три рундука для вещей. Подиум имеет сливные отверстия для оттока воды и борта, предохраняющие от растекания воды и слизи при разделке рыбы. Тут же в комплекте подключенный к помпе забортной воды смывной шланг с пистолетом-форсункой, позволяющий помыть не только подиум, но большую часть судна. Дополнительный аэратор, оборудованный как кормовой, расположен в палубе носовой рыболовной площадки. По бортам катера имеются достаточно вместительные ниши и рундуки, в которых можно хранить разнообразные рыболовные снасти, причем очень внушительных размеров. На бортах задней части кокпита приварены площадки для крепления даунригеров.

Начало ходовых тестов Duckworth Navigator заворовило: как только был запущен мотор, и ручка газа сдвинулась с нейтрального положения вперед, померкли все концептуальные утверждения. Кто сказал, что это рыболовный катер? Это

лодка для драйва! Нет никакого оснащения и назначения, только ты, Duckworth, волны и ветер. Правда, потом вспомнилось, что катер разрабатывался для эксплуатации в открытых океанских водах, в которых мореходность и скорость порой остаются последними аргументами в сохранении жизни, да и в наших российских водах это тоже зачастую так.

После «прогревочного» круга, надыхавшись ветром, мы приступили к снятию параметров. Испытания в статике показали, что широкий катер вполне устойчив, и разрешенные по паспорту шесть человек на одном борту не способны наклонить Duckworth Navigator 215 больше 25°, а кормовой и носовой дифференты были и того меньше – 10°.

Испытания в динамике были интереснее, особенно при оценке мореходности. Их мы проводили на Волге, недалеко от впадения ее в Рыбинское водохранилище. Об этом стоит рассказать подробнее. Судно на всех скоростях просто пронизывало полуметровые волны, нагоняемые рыбинскими ветрами. Тряски или подбросов совершенно не чувствовалось, а комфортное состояние усиливалось тем, что не были слышны удары днища о воду. Решив испытать катер в более серьезной обстановке, мы воспользовались кильватерным следом от 330-сильного водометного North River. Прохождение созданной им метровой волны стало ощутимым, но не было экстремальным. Небольшой подброс носовой части – и все. Нам даже не удалось заставить судно прыгнуть с такой волны.

По-настоящему экстремальные условия для проверки мореходности Duckworth Navigator 215 создал проходящий мимо 30-футовый круизер. Чуть приотстав и проходя пологие в этом месте полутораметровые волны, мы пытались заста-

вить катер прыгнуть с одного вала и врезаться форштевнем во второй. Иногда это удавалось, но «нырка» в волну не было, катер, прорезая форштевнем часть вала, взбирался на него.

Тесты замера скорости не преподнесли сюрпризов, а только подтвердили ожидания. Стоит отметить, что с максимально откинутым двигателем лодка менее уверенно входила в повороты и менее остро откликалась на управление. Все остальные тесты показали превосходные результаты. Старт с полностью повернутым двигателем давал крен примерно 30°, и катер входил в стабильную циркуляцию без прохватав воздуха винтом.

Вход в повороты на полном газу приводил к небольшому сбросу оборотов, при этом сноса кормы не ощущалось. Чем резче был вход в поворот, тем больше оборотов сбрасывал двигатель, но движение оставалось постоянным, и без срыва винта в кавитацию. Зарыскивания носа лодки к центру циркуляции не наблюдалось. Крены оставались в тридцатиградусном пределе. Оказались очень удобными кресла с подлокотниками, они цепко и уверенно удерживают рулевого и пассажира при любых резких поворотах и при сильном волнении.

Управляемость катером на малом газу была вполне достаточная как при прямом движении, так и при реверсивном. В обоих направлениях при переключении штурвала во всем диапазоне катер описывал ровную восьмерку. Радиус циркуляции в прямом направлении составлял примерно 1 корпус, а в реверсивном – примерно 0.7 корпуса.

Заключение вынесено в название статьи. Придаться к Duckworth Pacific Navigator 215 просто не в чем. Это сверхдостаточный во всем рыболовный катер, который удовлетворит самого придирчивого покупателя. **✍**

**ТЕСТ
Кия**

Официальный
представитель
Duckworth в России
ООО «Волга-Бот»
Москва, Строительный
проезд, 7А, корп. 28
тел.: +7 (495) 799-9440
www.volgaboat.ru

