НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ И СПОРТИВНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА СССР ПО ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЕ И СПОРТУ И НТО ИМЕНИ АКАДЕМИКА А. Н. КРЫЛОВА

4 / 122

# Катера и яхты

1986 VII-VIII

Основан в 1963 г.

Выходит один раз в два месяца

Главный редактор — В. В. ЕРМОЛИН

Редакционная коллегия:
Д. Б. ВОЛКОВ,
П. А. ГРИЩУК,
А. А. ГУНДОБИН,
Ю. И. ЖУКОВ,
Ю. С. КАЗАРОВ (отв. секретарь),
А. А. КИСЛОВ,
Д. А. КУРБАТОВ (зам. гл. ред.),
Б. Г. МОРДВИНОВ,
Г. М. НОВАК,
Т. А. ПИНЕГИН,
Г. В. САВЕЛЬЕВ

Художественный редактор
Б. Ю. Лисеиков

Технический редактор
И. В. Шестакова

Корректоры Т. С. Александрова, И. М. Савенок

Адрес редакции: 191065, Ленинград, ул. Гоголя, 8.
Телефон редакции: 312-40-78.

На обложке: Экипаж «Солинга» на тренировке. Фото П. Николаева

Сдано в набор 22.04.86. Подписано в печать 04.07.86. М-35461. Формат бумаги 70×100 1/16. Бумага книжно-журнальная. Офсетная печать. Усл. печ. л. 9,43. Усл. кр.-отт. 21,45. Уч.-изд. л. 14,4. Тираж 188000 экз. Заказ № 360. Цена 1 р. Изд. № 4087.

Ордена Октябрьской Революции, ордена Трудового Красного Знамени Ленинградское производственно-техническое объединение «Печатный Двор» имени А. М. Горького Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли: 197136, Ленинград, П-136, Чкаловский пр., 15.

Обложка и вкладка отпечатаны с диапозитивов, изготовленных на Ленинградской ордена Трудового Красного Знамени фабрике офсетной печати № 1.

© Издательство «Судостроение», 1986

## СОДЕРЖАНИЕ

**Всесоюзный рейд-смотр «КиЯ»: Фордевинд на фоне Кызылкумов (2)**

**УНИВЕРСИТЕТ СПОРТИВНОГО МАСТЕРСТВА**

В. Голубев, Штрихи спортивной биографии: Николай Кравченко (8). Регаты, чемпионаты: 1. Быстрее ветра (13); 2. Ай да малыши! (16). Новая редакция Правил IOR (17). С. Жиров, Н. Логвинова, Сила вредная, но покорная (18).

**ОРИЕНТИР — МАССОВОСТЬ**

Обзор писем: Нужны ли яхт-клубам крейсера! (20). Л. Снетков, Хватит сушить весла! (22).

**ТЕХНИКА СПОРТУ И ТУРИЗМУ**

Буер-монотип нового класса (26). Г. Морозов, Аккумулятор совершенствуется (28). Пришло в редакцию письмо (31). «Морской нож» прошел испытания (32). Новинки малого судостроения на выставке в Барселоне (38). Возвращение к парусу (44).

**НА ЗАМЕТКУ СУДОВОДИТЕЛЮ**

Большие проблемы малого флота: 1. Исследования показали; 2. Основной критерий — объективность; 3. Убедительная статистика; 4. Легка ли жизнь на воде! (46). О. Гринберг, Дорогой ценой заплачено (55). Служба доброго совета (57). Пришло в редакцию письмо (58).

**МАСТЕРСКАЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ТВОРЧЕСТВА**

Э. Ромвиченко, Крейсерско-гоночный катамаран «Нун» (60). В. Сонкин, Портативная минилодка «Гуппи» (63). Л. Нефедов, Судно из пластика — без матриц (66). Сдвижная рубка для «Оби-М» (68). Интерцептор своими руками (69). Парус на «Пелле» (71). Н. Ратников, Катамаран-плетенки (72). Яхта «Тиша» и магазин «Для любимых занятий» (76). Б. Тараторкин, Магнитоимпульсный анеморумбометр (78). Предложения читателей по моторам (80).

**НАШИ КОНСУЛЬТАЦИИ**

В. Волостных, Гидропередача на яхте: опыт установки (84). Р. Страшкевич, Карбюратор моторов «Вихрь» (89). Каталог карбюратора «Вихря-М» (91). Как продлить жизнь аккумулятора! (92). Консультирует конструктор Е. Фишбейн (93).

**«КРУГОЗОР» — КЛУБ СЕМЕЙНОГО ЧТЕНИЯ**

Л. Лысенко, Белый парус мира (94). Р. Герке, Яхта «Инро» — покорительница пустыни (100). П. Нагорнов, Питаясь соленой водой... (102). А. Зелстерс, Рижский корабль (104). Жорж Сименон, Дымовая труба «Лотарингии» (108). Вокруг «Голубой ленты» (111).

# ДЫМОВАЯ ТРУБА "ЛОТАРИНГИИ"

ЖОРЖ СИМЕНОН

**ОТ ПЕРЕВОДЧИКА**

**Эта новелла взята из сборника «13 загадок» («Les 13 mystères»), вышедшего в Париже в 1932 г. Сборник, как это ясно уже из названия, состоит из 13 коротких, по 7 машинописных страниц, детективных новелл. Все они построены по одной фабульной схеме. Во всех новеллах действуют два сквозных персонажа — самоуверенный и чудаковатый частный детектив-любитель Жозеф Леборнь и пытливый автор-рассказчик.**

**Леборнь проживает в скромной атмосфере гостиничного номера. Занимается он тем, что вырезает статьи из газет, публикующих уголовную хронику. Вырезанные статьи он груп-**

*Сообщение из руанской газеты:*

*«Этим утром команда парового катера «Лотарингия» была потрясена невероятной находкой, взбудоражившей весь Руанский порт.*

*«Лотарингия» принадлежит Управлению дорог, мостов и водных путей и раз в месяц отправляется в очередной рейс для промеров глубин в устье Сены.*

*Кочегар, как обычно, развел в топке котла огонь, но через несколько минут его внимание привлекли странные клубы дыма и одновременно — невыносимый запах, исходившие из трубы катера. Капитан вместе с единственным матросом «Лотарингии» находился в это время уже на мостике. Оба они также почувствовали очень странный, мерзкий запах.*

*Вскоре выяснилось, что дым вообще с трудом выходит из трубы, причем выходит совершенно необычным образом. У команды не оставалось никаких сомнений: огромная железная дымовая труба «Лотарингии» чем-то забита.*

*Огонь в топке потушили, и кочегар, приставив к трубе трап, наконец, добрался до ее верха. (Следует заметить, что, в отличие от дымовых труб буксиров, которым приходится проходить под мостами, труба «Лотарингии» жестко закреплена.)*

*Кочегар заглянул в трубу и увидел смутно различимую темную массу, которая частично забила проход. Тогда еще команда маленького судна была далека от истины...*

*Лишь после часа тягостных работ, зловещие фазы которых не представляется возможным описать, экипаж «Лотарингии», наконец, извлек из трубы нечто невероятное. Будет достаточно, если мы скажем, что это «нечто», извлеченное из трубы и уложенное на мостик, было ничем иным, как наполовину обгоревшим трупом мужчины.*

*Насколько можно судить, неизвестный был одет крайне бедно. Однако не следует забывать того, что одежда последнего уже обгорела, а остатки ее пропитались дымом, были вымазаны сажей и гарью. Все попытки опознать труп оказались тщетными. В карманах одежды не было ничего, что могло бы указать на его гражданский или общественный статус.*

*Врач в процессе исследования обнаружил на трупе множество ссадин и порезов, но опре-*

пирует по папкам-делам, которые впоследствии старательно дополняет другими сообщениями и главное — документами, фотографиями, чертежами, схемами и т. д. Собрав таким образом по нужному делу максимум необходимой информации, Жозеф Леборнь, не выходя из дому и сидя в кресле перед электрокамином, преспокойно разгадывает самые безнадежные криминальные загадки, добровольно помогая полиции. Распутанные дела затем оседают на полке в личном архиве.

В роли рассказчика выступает знакомый Леборня, которому тоже хочется стать детективом и который на практике стремится познать метод дедукции. Он приходит в гости к Леборню, который дает ему очередное законченное дело из своего архива. Автор (совместно с читателем) изучает его, вникает в суть и начинает задавать Леборню массу вопросов. И неудивительно: дела, как правило, исключительно сложны, загадочны, запутаны. Автор-рассказчик беспомощно барахтается в море разрозненных фактов, самых диких гипотез и догадок, а Жозеф Леборнь иронически наблюдает за его беспомощными потугами. Наконец, обессилев, незадачливый ученик позорно капитулирует, и Жозеф Леборнь великодушно раскрывает ему тайну дела. Так заканчивается каждый из тринадцати великолепных уроков логики, аналитики и дедукции.

---

*делить, чем они были нанесены, оказалось совершенно невозможно. Смерть, вероятно, наступила несколько дней тому назад.*

*Следует отметить, что дымовая труба «Лотарингии» имеет в диаметре немногим более сорока сантиметров. Иными словами, несчастная жертва, будучи человеком средней полноты, могла быть втиснутой туда лишь с большим усилием. Тело застряло в трубе приблизительно на половине ее высоты — там, где проход сужен заклепочным швом.*

*Находимся ли мы перед лицом преступления? Вероятнее всего, это именно так. Но в таком случае возникает множество вопросов.*

*«Лотарингия» всегда причаливает к одной и той же пристани, напротив здания торговой биржи,— в месте, где постоянно царит оживление, менее чем в двадцати метрах от здания таможни и стоянки таможенных катеров. С последних как днем, так и ночью ведется наблюдение за всей акваторией порта.*

*Наконец, на борту судна в качестве сторожа постоянно проживает матрос.*

*Возникает вопрос: как, каким образом в этих условиях тело убитого могло быть поднято, а затем втиснуто в дымовую трубу?*

*Именно это и пытаются установить ведущие расследование лица. Принимая во внимание, что даже приблизительную дату смерти неизвестного пока что определить не удалось, последние настроены далеко не оптимистически.*

*Мы, как всегда, будем держать своих читателей в курсе событий».*

Я прочел все это на одном дыхании, а затем повернулся к Жозефу Леборню, курившему в полном безмолвии и, казалось, позабывшему обо мне.

— Труп так и не опознали? — осведомился я.

— Нет, хотя медики сделали все, что было в силах. Мне их искренне жаль, процедура не из приятных. Им все-таки удалось установить один немаловажный факт: мужчина умер, по крайней мере, за восемь-десять дней до обнаружения трупа.

— А от чего же наступила смерть?

— Об этом, к сожалению, ничего не известно. Абсолютно ничего! Попробуйте представить себе вид этого трупа — и вы будете менее требовательны...

Тут я заметил, что ему неприятно разговаривать на эту тему. Он продолжал жадно затягиваться сигаретой, словно для того, чтобы рассеять тягостную атмосферу.

— А вы располагаете еще какими-либо документами?

— Очень немногими. Как явствует из дела, «Лотарингия» стояла у пристани, на своей обычной стоянке — в одном из самых оживленных мест в порту. На борту днем и ночью находился сторож.

— А что он за человек?

— А вы лучше прочтите карточку, которую я на него составил.

Я отыскал ее:

«Пьер Либерж, пятидесяти пяти лет. В прошлом — марсовый. Холостяк. Избороздил все моря земного шара. Хотя и туповат, но моряк отличный. Явно выраженная склонность к алкоголизму. Свои дни проводит во сне и пьянках».

— А остальные члены команды?

— Кочегар Эрнест Померэль — тридцати четырех лет, женат, проживает в Руане. Характеризуется положительно. Капитан — Жорж Дюшато, уже в течение пятнадцати лет работает в Управлении дорог, мостов и водных путей, женат, отец целого семейства, кавалер Ордена Почетного Легиона. И, наконец, юнга — Гастон Тюрфо, девятнадцати лет, проживает совместно с родителями в Гоневиле.

— И это весь экипаж?

— Да, весь. Ведь «Лотарингия» — не большой пароход, а скромный паровой катер. И выходит из порта, действительно, не чаще раза в месяц. Не работа, а синекура.

— Какова ширина судна?

— Ровно четыре метра.

— Иначе говоря, когда судно находится у пристани, то чтобы достигнуть дымовой трубы, необходимо совершить прыжок длиной в два метра. Может, поблизости есть подъемный кран?

— Кран, действительно, есть, но находится он, по меньшей мере, за двести метров от стоянки «Лотарингии» — там, где производится погрузка судов.

— А таможенники? Что, они, действительно, бдительно несут свою службу?

— Можно даже сказать — более чем бдительно. В любое время дня и ночи волей-неволей наталкиваешься на патрулирующих по набереж-

ной людей в синей форме. Любая, даже самая крохотная лодка не проплывает мимо без того, чтобы ее не остановил сторожевой катер...

— А можно ли проникнуть в дымовую трубу «Лотарингии» снизу — изнутри?

— Практически исключено. В противном случае пришлось бы вначале проникнуть в котел, а размеры дверцы его всего лишь 30 на 25 сантиметров.

Машинально перелистывая дело, я обратил внимание на какой-то набросок. На нем был изображен небольшой парусник.

— А это что за судно? — спросил я.

— Это «Корморан» — шхуна для увеселительных прогулок. Она швартовалась к «Лотарингии» за две недели до обнаружения трупа и простояла возле катера двое суток.

— Кому принадлежит этот «Корморан»?

— Огюсту Фике — морскому страховому агенту из Гавра.

— Что он за человек?

— Ему тридцать пять. Преуспевает в делах, но так сорит деньгами, что его всегда поджимают сроки платежей...

— А что он делал в Руане?

— Просто совершал увеселительную прогулку на своей яхте. На борту, кроме него самого, были трое — один капитан дальнего плавания и двое других мужчин. Все они должны были вернуться в Гавр на «Корморане», однако его владелец, познакомившись с какой-то девицей, поехал с ней в Гавр поездом. Судно, уже естественно без него, отчалило через день.

Не желая терять нить разговора, я продолжил серию своих вопросов:

— А кто этот капитан?

— Серж Артуров, русский, белоэмигрант, бывший морской офицер-колчаковец, тридцати двух лет. Любитель выпить.

— Это все?

— Один из его матросов — тоже русский — Владимир Разамат, двадцати восьми лет, холост. Второй матрос — бретонец — Жан-Поль Дюкрю, тридцати пяти лет, женат, с женой не проживает...

— Эти три человека по-прежнему служат на борту «Корморана»?

— За исключением Дюкрю, который в данный момент рыбачит около Ньюфаундленда...

— А как они вели себя в Руане?

— Самым что ни на есть обычным образом. Оба русских кутили два дня вместе со своей соотечественницей, которую встретили в кафе на бирже. Дюкрю также гулял на берегу в весьма сомнительных местах.

— Но ведь он женат.

— Да, но спокойно изменяет жене, даже не скрывая этого. И последняя, со своей стороны, кажется, платит ему тем же...

Жозеф Леборнь устало пробормотал:

— Ну что? Вам достаточно всего этого? Только это не имеет никакого отношения к сути.

Я еще два или три раза пролистал дело, а затем стал рассматривать находящиеся в нем наброски «Лотарингии» и «Корморана».

— Скажите, а никто так и не заявлял в полицию о пропаже человека?

— Нет, никто. Более того, никто даже не востребовал труп. Подозреваю, что его, попросту говоря, выбросили в море...

И Жозеф Леборнь углубился в чтение какой-то книги.

Я же погрузился в изучение документов, пытаясь, как мне это часто советовал мой друг, сконцентрировать свои мысли на сопоставлении фактов. Однако занятие это оказалось на самом деле сложнее, чем кажется с первого взгляда. Через час я поднялся в изнеможении:

— Сдаюсь! Скажите, неужели вам, действительно удалось разобраться в этом безнадежном деле?

— Это несерьезно,— вздохнул он, не отрывая глаз от книги.

— Что несерьезно?

— То, что вы даже не искали! Вы думали обо всем, но только не о сути дела. Скажите, например, какова ширина «Лотарингии»?

— Четыре метра.

— А «Корморана»?

— Не помню...

— А его высота от ватерлинии?

— Я... я не обратил внимания.

— Хорошо. Тогда скажите мне, какова его оснастка?

— Что вы имеете в виду?

— А то, что у каждого парусного судна есть оснастка — мачты, такелаж, паруса. Чем, по-вашему, оснащен «Корморан»? Одной мачтой, двумя мачтами? Какие на нем реи?

Я обиделся и пробурчал:

— Не вижу никакого смысла разбираться в том, какие паруса были на этой шхуне...

Тут он поднялся, отложил в сторону свою книгу и решительно, хотя и не без иронии, отчеканил:

— Вы все время рассчитываете на свой нюх — не так ли? Ах, ах — нюх! А вот у меня этого самого нюха нет. И более того — я даже слышать не хочу о каком бы то ни было нюхе. Вы меня понимаете?

— Но...

— А я говорю вам еще раз: нюх — чепуха! Доказательством этому служит именно то, что вы ничего не поняли в этом деле. Научитесь же, наконец, пользоваться своим мозгом! Зачем вам нюх, когда перед вами точные схемы и цифры... Мне пришлось попотеть, пока я их раздобыл — эти точные данные. Точные, вы слышите? До сантиметра. Но вы-то — разве вы знаете цену этому сантиметру? Впрочем, как и многие другие, считающие себя способными распутывать преступления...

Ну, давайте, не молчите. Скажите мне, наконец, как этот бедный малый угодил в трубу. Или, может быть, вы по-прежнему полагаете, что его туда втолкнули насильно?

Да говорите же! Это же предельно ясно, это же просто написано в документах, лежащих у вас перед глазами...

* * *

— Для начала попробуйте сделать прыжок в два метра высотой и одновременно такой же длины. Впрочем, пока вы еще не переломали гостиничную мебель,— лучше не пробуйте! Скажу откровенно: даже спортсмену это не удастся. Итак, мужчина вовсе не прыгал в трубу с набережной. Не мог он и быть сброшенным в трубу с набережной, поскольку конец трубы выше ее. А так как «Корморан» — единственное судно,

швартовавшееся к «Лотарингии» в течение последнего месяца, то надо полагать, что незнакомец пожаловал именно оттуда.

Посмотрите на эскиз оснастки шхуны. Вы видите нижнюю рею. Если она повернута поперек судна, конец ее намного выступает за его поперечный габарит. Иными словами, когда «Корморан» стоял у борта «Лотарингии», конец реи нависал над ее капитанским мостиком, и над злосчастной трубой...

Теперь вы, наверное, думаете, что некто вскарабкался на рею, чтобы оттуда бросить кого-то в дымовую трубу. Вы думаете это возможно?

Я вам отвечу — нет! Прежде всего, на рее шхуны чувствуешь себя гораздо менее уверенно, чем на твердой земле, а в особенности — на самом конце этой реи, да еще когда в руках что-то тяжелое и большое.

Далее. Бросить тело с конца реи, в принципе, возможно, хотя и трудно. Однако при этом прицелиться так, чтобы тело попало точно в трубу столь малого диаметра...

Но, как ни удивительно, а тело упало в трубу именно с этой реи! Это, так сказать, математика. Оно могло упасть только сверху вниз и только оттуда.

А теперь представьте себе какого-нибудь бездомного портового бродягу, заметившего нарядный и пустующий «Корморан». Ночь. Судно очень привлекательного вида. Человек, проскользнув мимо таможенников, бесшумно спускается на палубу «Лотарингии», а уже с нее незаметно перелезает на борт шхуны. Уже очутившись там, он слышит чьи-то шаги: это, вероятно, вернулся один из гулявших на берегу матросов. Бродяга быстро влезает на мачту, оттуда — забирается на рею. Теперь представьте себе хорошенько все расстояния: стоя на конце реи, он находится совсем близко от причала и при этом — не так уж высоко над ним.

Если он спрыгнет на причал — он спасен. Если нет — схватят... Возможно он был пьян, а возможно и нет. Во всяком случае, он или не рассчитал прыжок и промахнулся, или оступился, но до пристани не допрыгнул, а упал на находившуюся внизу дымовую трубу «Лотарингии», причем угодил в нее, поранившись о железный край...

Вот он и в смертельном плену. Возможно, он умер сразу... У меня нет желания вдаваться в подробности.

Всего лишь — какой-то бродяга. Такие, как он, исчезают бесследно. И вовсе неудивительно, что о его исчезновении никто и не подумал заявлять.

Только не нужно мне говорить о команде «Лотарингии», которая, прикончив бродягу, стала бы ради забавы запихивать тело в дымовую трубу своего же пароходика. Выбросить его в Сену было бы гораздо проще...

Жозеф Леборнь подытожил:

— Я бросаю вам вызов. Попробуйте, опираясь на факты и эти документы, найти иное объяснение!

Мне остается сказать вам, что этот вызов я не принял.

*Перевод Алексея Дроздовского, г. Киев*

## СПОРТ. СЕНСАЦИЯ. БИЗНЕС

# ВОКРУГ «ГОЛУБОЙ ЛЕНТЫ»

●

*Рей Балмен*

Спасательный вертолет с несостоявшимися рекордсменами Трансатлантического перехода на «Вирджин Атлантик Челленджер» еще не приземлился, а глава всего предприятия и его спонсор Ричард Брэнсон уже заговорил о новой попытке вернуть Британии из-за океана почетный приз сэра Гарольда Хейлза и символическую «Голубую ленту Атлантики», которые присуждаются за самое короткое время пересечения океана из Нью-Йорка в Англию [1] на моторном судне. В начале года на страницах газет и по телевидению уже обсуждались детали нового проекта реализация которого будет стоить Брэнсону 1,5 миллиона фунтов стерлингов и обязательно вернет рекорд британским судостроителям и морякам. Ведь до победного финиша «Вирджин Атлантик» не дошел всего 186 миль!

В отличие от прошлогодней попытки, которая предпринималась на 19,6-метровом катамаране постройки фирмы «Кугэ Марин», сейчас предпочтение было отдано судну более традиционного типа. Проект его создал знаменитый конструктор океанских гоночных катеров — «Дельт» — Ренато Леви. В 60-е годы спроектированный им катер «Сюрфери» шесть сезонов подряд одерживал победы в крупнейших европейских соревнованиях. Ныне «Сюрфери» стоит в национальном музее малых моторных судов в Бэзилдоне.

Новый «Вирджин Атлантик Челленджер II» во многом напоминает типичную «Дельту»: у катера такой же расширяющийся к корме дельтавидный корпус с максимальной шириной на транце, с большой килеватостью днища и продольными реданами. Длина катера — 22 м, наибольшая ширина — 5,8 м. По сравнению с «Дельтами» на новом катере более широкая палуба в носу — увеличен развал бортов для того, чтобы катер легко всплывал на попутную волну, которая будет преобладать во время плавания через океан. Корпус построен из легких алюминиевых сплавов с применением заклепок и клея.

Практически без изменений оставлена лишь механическая установка первого «Вирджин Атлантика»: два западно-германских 12-цилиндро-

[1] О катамаране «Вирджин Атлантик Челленджер» и попытке англичан побить рекорд лайнера «Юнайтед Стейтс» (1952 г., 3 суток 10 ч. 40 мин.) читайте в «КиЯ» № 116 и 120.