

МИНИ-ЯХТА «АВОСЬКА»

Моя первая «яхта» была импровизацией в чистом виде: самая обычная надувная лодка, оборудованная в полевых условиях простейшим парусным вооружением. Сам парус был сделан из сложенного вчетверо полиэтиленового тента для палатки, а рангоут из тонких жердей. Мачта крепилась шестью растяжками (три – нижний конец и три – верхний). Получился примитивный парусник с прямым парусом и веслом, установленным сзади вместо руля. Тем не менее, мне удалось пройти на нем от Петрозаводска до острова Киж и... я всерьез «заболел» парусным туризмом. Случилось это в далеком 1982 году.

А еще через год у лодки появился небольшой косой парус и простенькие шверцы, которые давали возможность перемещаться не только по ветру. На этой конструкции я уже не боялся выходить в Белое море и даже совершил переход от Рабочеостровска до Соловков, что дало множество идей по совершенствованию судна. И его следующая модификация уже представляла собой полностью запалубленную лодку с полноценным рулевым устройством. Отверстие в палубе (кокпит рулевого) при необходимости закрывалось колпаком из прозрачной пленки, позволяющим совершать довольно длительные автономные переходы. На этом «корабле», получившем название «Авоська-1», мною в одиночку было пересечено Каспийское море между Баутино и Махачкалой.

Но быстро прогрессирующая тяга к путешествиям под парусом и «морская болезнь», мешающая спокойно жить на берегу, мотивировали дальнейшее развитие конструкции. И это закономерно привело к созданию «Авоськи-2» – мини-парусника с вельботной кормой и рулевым устройством, позволяющим управлять лодкой изнутри, находясь в «каюте» под колпаком. На этой лодке мне удалось совершить ряд походов по озерам Карелии и Белому морю, а также еще дважды пересечь Каспийское море, пройдя по маршруту устье реки Урал – Баутино – Махачкала. О душевных перипетиях одного из этих переходов (с настоящей морской болезнью, изнуряющим штилем и качками, полностью автономного и пятидневного, кстати) мною было подробно описано в журнале «Катера и яхты» № 134 за 1988 год, поэтому не буду повторяться, расскажу лишь немного подробнее о судне. Хотя для меня это сейчас уже пройденный этап, но проверенный и вполне работоспособный – возможно,



кому-то такая схема приглянется в качестве «учебной парты», а кого-то предостережет от возможных неудач.

Вторая версия «Авоськи», как и первая, создавалась на базе покупной двухместной надувной лодки «Волна» (длина 2800 мм, ширина 1040 мм, диаметр баллонов 290 мм). В кормовой части за поперечным баллоном было вклеено днище, позволяющее оборудовать там багажный отсек, объем которого увеличился за счет появившегося ахтерштевня. Сверху к баллонам крепился пространственный набор из дюралюминиевых труб (из лыжных палок), образующих основу каюты. Со всех сторон корпус лодки был защищен декой из прорезиненной ткани. Овальное обрамление кокпита рулевого усиливалось вшитым в него пластиковым обручем и могло быть закрыто либо срывной юбкой, как на байдарках, либо колпаком из прозрачной пленки, поддерживаемым откидывающейся дугой. Мачта – из труб Д16Т, свободно стоящая, без стоячего такелажа, ее длина была 3500 мм. Бермудский парус площадью 3,5 м², сшитый из «тика для пера», надевался на мачту и гик широкими карманами-обтекателями. Заднюю шкаторину па-



Один из первых эскизных набросков «Авоськи-2»: в основе надувная лодка «Волна», а сверху каркас, собранный из лыжных палок



Многим до сих пор не верится, что на этой лодке автор несколько раз пересек Каспийское море

руса поддерживали три латы из бамбуковых хлыстов-удочек. Средняя лата – сквозная, она работала как встроенный гафель. Уменьшить парусность можно было с помощью трех рядов рифов. Шкот соединялся с погоном через эластичный резиновый шнур, демпфирующий резкие порывы ветра и рывки при перекидывании гика на поворотах через фордевинд. Для фиксации ходового конца шкота использовался кулачковый стопор, установленный на поперечной шверцбалке. Рядом – утки для крепления ходовых концов фала и оттяжки гика. Шверцы – объемные, сделанные из дюралюминия площадью по 0,15 м² каждый, перо руля – плоское, площадью 0,11 м².

Удлинитель румпеля был оборудован резиновым амортизатором и быстродействующим зажимом. На левом борту находились фиксаторы байдарочного весла, необходимого в качестве аварийного движителя и востребованного при отходах или подходах к берегу. По периметру лодки проходил страховочный леер. Надежно закрепленный буксирный трос использовался также как швартовый и страховочный.

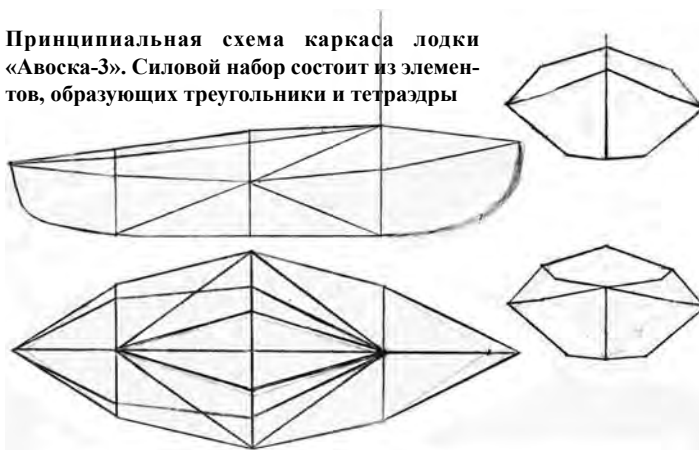
Из недостатков этой модификации стоит отметить ее относительно высокий вес – почти 40 кг, перевозимых в двух упаковках (тюк 800х500х250 мм и «карандаш» 180х120 мм), и невысокие ходовые характеристики из-за примитивных обводов и совсем не гоночного парусного вооружения.

«Авоську-2» можно было считать достаточно надежной и устойчивой лишь при соблюдении важного условия – использовании дополнительного балласта суммарным весом 60 – 80 кг. Функцию балласта играл послушный пассажир в прибрежном плавании либо мешки с гладкими камнями или емкостями с водой во время одиночного маршрута. Без дополнительного



«Авоська-3». Построенная «с нуля», она успешно эксплуатировалась 13 навигаций

Принципиальная схема каркаса лодки «Авоська-3». Силовой набор состоит из элементов, образующих треугольники и тетраэдры



груза даже на полуметровой волне эта лодка могла опрокинуться, что в путешествии обычно равнозначно катастрофе. С балластом же она радикально преображалась, превращаясь из неуправляемого пузыря в удобное, хоть и неторопливое, туристическое судно.

Эта лодка на протяжении нескольких лет успешно эксплуатировалась мною в ближних и дальних походах, принимала участие в регатах туристов-парусников (см., например, репортаж С. Груздева «Место встречи – Парусный берег» в журнале «Моделист-Конструктор» № 2 за 1990 год), и в целом зарекомендовала себя с положительной стороны. Однако со временем и приобретенным опытом у меня появилось острое желание отказаться от использования покупной «надувнушки». Захотелось самому построить лодку полностью «с нуля», ориентированную на мои задачи и с учетом уже апробированных на предыдущих моделях решений.



Вес «Авоськи-2» был около 40 кг



«Авоська-2» – надежное, но неторопливое судно

Начал с составления перечня технических требований, которым должно было удовлетворять новое судно. Итак, это крейсерская безмоторная парусно-гребная мини-яхта для путешествий с командой не менее двух человек. Важный момент – компактность: в собранном виде корпус должен помещаться в комнате небольшой городской квартиры. Обслуживание (транспортировка, сборка, управление, вытаскивание на берег и т.п.) должно быть по силам одному человеку. Также лодка должна обеспечивать значительный комфорт экипажа и его защищенность от неблагоприятных внешних условий. При этом от парусника требовалась максимальная мореходность и, самое главное, пожалуй, – безопасность и надежность.

Несмотря на то, что основная масса разборных парусных судов выполнена в настоящее время по тримаранным и катамаранным схемам, было все-таки решено попытаться построить именно однокорпусную лодку. Причем по своим характеристикам она должна была максимально приближаться к характеристикам классической килевой яхты. Соображения были следующие. Многокорпусники – детища южных морей. Они хороши своей быстроходностью на сравнительно гладкой пологой волне и при ровном ветре, но в условиях жесткого волнения и рваного ветра их эксплуатация сопряжена со многими опасностями (разрушение рамы, отрыв поплавков и т.д.), обусловленными «некомпактностью» конструкции.

Микеланджело приписывают слова: «Сбросьте скульптуру с горы, что отвалится, то лишнее». В этом смысле каркасно-надувной однокорпусник должен быть, подобно футбольному мячу, чрезвычайно живучим. Кроме того, над всеми многокорпусниками висит «дамоклов меч» в виде оверкиля (опрокидывания), что особенно актуально для небольших судов. А хорошо забалластированный однокорпусник-неваляшка может быть мореходен и при небольших размерах. Не зря ведь все без ис-

ключения рекордные плавания на сверхмалых парусниках были совершены именно на однокорпусных килевых яхточках.

Я много путешествовал по нашему Русскому Северу, водоемы которого отличаются шквалистыми ветрами и суровым волнением. И всегда любовался лодками местной постройки – их обводы веками оттачивались для плавания в таких условиях. Но копировать в миниатюре конструкцию большой яхты, даже оснащенной балластным килем не представлялось возможным, поскольку это противоречило бы требованиям транспортабельности. Поэтому было решено построить каркасно-надувную лодку и нагрузить ее балластом – мешками с песком или камнями, которые всегда можно набрать практически на любом берегу.

Принципиальное строение корпуса лодки представлялось мне близкой к конструкции четырехбаллонной каркасно-надувной байдарки, но с другими пропорциями, разумеется. И с собственным «ноу-хау»!

В кораблестроении силовой набор судна состоит из продольных элементов – кильсона и стрингеров, и поперечных – шпангоутов. Соединяясь между собой, они образуют четырехугольники, поэтому состоящий из них каркас плохо сопротивляется скручиванию. У классических судов из металла, фанеры или пластика набор «замыкает» обшивка, в результате чего корпус приобретает необходимую жесткость. А у лодок с мягкой оболочкой («шкурой» по-туристически), выполненной из непромокаемой ткани, такой возможности нет. Такие корпуса сильно скручиваются, изгибаются на волнах как в продольном, так и в поперечном направлении. Это особо критично для парусников, поэтому основную часть нагрузок должен взять на себя именно каркас. Традиционная схема меня не устраивала, и после проведенных расчетов было принято решение изготовить его в виде жесткой фермы, состоящей из элемен-

Спецификация основных элементов каркаса мини-яхты «Авоська-4»

Позиция	Наименование	Кол-во	Размеры, мм
1	Форштевень	1	1200х940, труба 25х2
2	Мидельвейс	1	1200, труба 25х1
3	Деталь привального бруса 1	2	1380, труба 25х1
4	Укос 1	2	1360, труба 25х1
5	Деталь шпангоута 1	2	940, труба 25х1
6	Стакан мачты	1	500, труба 48х2
7	Деталь шпангоута 2	1	1250, труба 25х1
8	Деталь шпангоута 3	2	785, труба 25х1
9	Укос 2	2	1470, труба 25х1
10	Деталь кильсона 1	2	1060х315, труба 25х2
11	Деталь кильсона 2	1	1060, труба 25х2
12	Деталь кокпита 1	2	1235, труба 30х1
13	Укос 3	2	1375, труба 25х1
14	Деталь привального бруса 2	2	1085, труба 25х1
15	Деталь шпангоута 4	1	1600х640, труба 25х2
16	Деталь шпангоута 5	1	1600х380, труба 25х2
17	Деталь кокпита 2	2	1100, , труба 25х2
18	Диагональ	2	1120, труба 25х1
19	Деталь привального бруса 3	2	1100, труба 25х1
20	Деталь шпангоута 6	1	1540х220, труба 25х2
21	Деталь шпангоута 7	2	900, труба 25х1
22	Деталь кильсона 3	2	1100х315, труба 25х2
23	Деталь кильсона 4	1	1100, труба 25х2
24	Деталь ахтерпика	2	870, труба 25х1
25	Деталь привального бруса 4	2	900, труба 25х1
26	Укос 4	2	1140, труба 25х1
27	Ахтерштевень	1	860х750, труба 25х2
28	Деталь транца 1	2	590, труба 25х1
29	Деталь транца 2	1	980, труба 25х1
А	«Серьга» соединительная		55х26х4, АМг

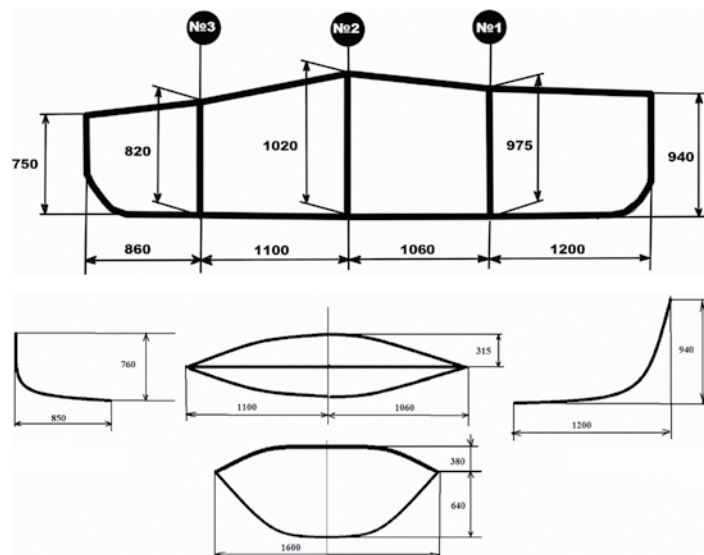
Примечания: 1 – указанные размеры элементов силового набора ориентировочные (± 2 мм), они сняты с готового каркаса с учетом стыковочных деталей, 2 – в таблице указаны габаритные размеры изогнутых элементов, 3 – деталь А – «серьга» типового соединения элементов каркаса



На берегу. От заваливания на бок предохраняют шверцы, зафиксированные в нужном положении



При отходах от берега или к подходу к нему можно воспользоваться веслами. Места установки уключин позволяют грести как сидя по курсу, так и спиной вперед. А если снять парусное вооружение (на это требуется 10 минут), лодка превращается в гребную с неплохими ходовыми характеристиками



«Авоська-4» позволяет взять на борт команду из четырех человек

Каркас мини-яхты «Авоська-4»





Типовой узел соединения элементов каркаса в виде «веера»



Натяжитель каркаса, «распирающий» оболочку корпуса

тов, образующих треугольники и тетраэдры (позднее на эту конструкцию мною был получен патент № 2053917). Кстати, такой силовой набор в отличие от классического позволяет отказаться от мощного (а значит, тяжелого) кильсона.

Построенная вскоре новая лодка имела вельботные обводы, как и ее предшественница. Это обеспечивало ей хорошую всхожесть на волну со стороны кормы, что важно при хождении курсом фордевинд и при вытаскивании судна на берег в условиях сильного прибоя.

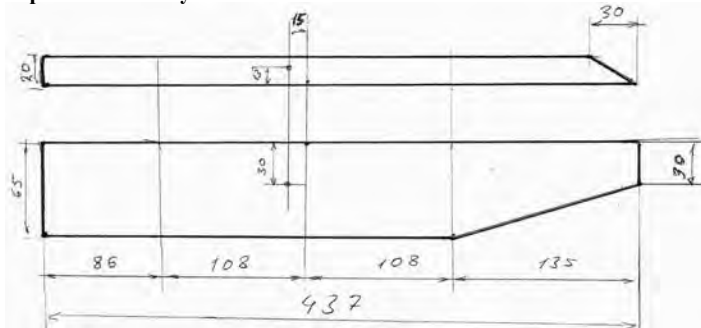
«Авоська-3» прошла 13 навигаций. На ней еще раз было пересечено Каспийское море (экипаж – два человека), но в основном она использовалась в условиях Русского Севера на Белом море и на озерах Карелии. Лодка вполне отвечала заданным требованиям, тем не менее, с годами активной эксплуатации, предполагающей естественное старение конструкции, пришла пора обновления флота, плюс накопились потребности в ряде модернизаций. Хоть лодка уверенно самоспирмлялась из положения крена в 90 градусов (мачта горизонтальная), при большем крене (когда мачта лежит на воде или погружена в воду) она уже не вставала на ровный киль – это необходимо было исправить. А заодно захотелось увеличить вместимость заднего багажника, поскольку комфорт лишним никогда не бывает.

В результате в 2013 году на свет появилась «Авоська-4», которая к настоящему времени уже прошла полноценные испытания пятью двухмесячными путешествиями. Высота мачты от степса составляет 6500 мм, длина гика – 2500 мм, площадь паруса – 7 м². Корпус в основном повторяет конструкцию более ранней версии, но он чуть длиннее и шире – 4200 мм и 1700 мм соответственно. За счет этого каюта и кокпит стали просторнее, вмещающая команду до четырех человек. Также в кормовой части появился небольшой транец выше ватерлинии, позволивший увеличить объем багажного отсека. Несколько изменились и обводы: ватерлиния стала более узкой и увеличился развал бортов. Наибольшая ширина корпуса теперь сместилась вверх, в результате чего лодка уверенно возвращается к вертикали из положения «парус на воде». На приведенном рисунке показана эволюция обводов по миделю. При одном

Продольно склеенные между собой баллоны укладываются при сборке под оболочку лодки. Большие вниз, маленькие вверх. Склейка приходится вдоль привального бруса



Процесс изготовления оболочки: «семь раз примерь, один раз отрежь». Все работы велись в условиях городской квартиры на собранном каркасе «по месту»



Бортовые баллоны, вид сбоку (в не надутом состоянии)

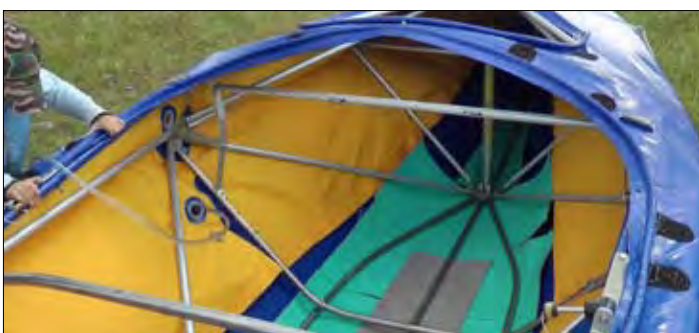


Готовые баллоны. Они односекционные, самой простой формы





Проверка обитаемости лодки в домашних условиях

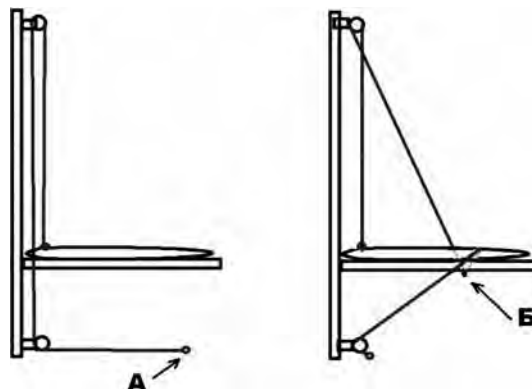


Клапаны баллонов расположены рядом и в легкой доступности, позволяя в случае необходимости подкачать баллоны непосредственно из лодки. Между каркасом и оболочкой вдоль кильсона проложены туристические коврики-«пенки»

и том же крене восстанавливающий момент первых моделей был отрицателен (лодки опрокидывались), у «Авоськи-3» — он нулевой (лодка оставалась в равновесии), у «Авоськи-4» — момент положителен и лодка самоспрямяется.

Изготавливалась эта конструкция (как, впрочем, и все мои остальные), полностью в условиях обычной московской квартиры. На застекленном стандартном балконе у меня оборудованы сразу три мастерские: слесарная, столярная и швейная. А сборочным «цехом» служила комната. Кроме обычного набора ручных слесарных инструментов применялся только настольный сверлильный станочек. Шверцовые узлы и узлы шверцовых балочек заказывал токарю. Сварочных и фрезерных работ нет.

Чтобы довести до ума «Авоську-3» мне понадобилось почти два десятка лет, этой лодке придется посвятить времени столько же, наверное. И в первую очередь это относится к узлам каркаса. Все получилось вроде просто, прочно и надежно, но по скорости и удобству сборки-разборки далеко до совершенства. Большинство силовых элементов (дюралевых трубок диаметром 30 мм) одним своим концом шарнирно крепится с помощью «серьги» (плоской детали, вставленной в трубку и зафиксированной там заклепкой) к узлу, образуемому «веер» с другими трубками. А противоположным концом при сборке этот элемент крепится к соответствующему узлу с помощью пальца с «флажком». Все эти соединения типовые. Сейчас лодка собирается за 2 часа, и поскольку она используется, как правило, один раз в год (я практикую обычно двухмесячные походы), меня это устраивает. Да и не придумал пока ничего умнее, хотя несколько вариантов быстродействующих защелок прорабатывал и на «Авоське-3» их уже опробовал.



Использование фала в качестве топенанта. Ходовой конец фала проходит через блок в районе пяртнерса, а на гике предусмотрен болт с «грибком», за который цепляется фал — быстро и удобно, надо только заранее подобрать длину фала (А — узел на фале, Б — болт с «грибком» на гике)

Они себя не оправдали. Может быть, вместо «серьги» буду использовать отрезок трубы, сплюсненной с одного конца, и кнопочный фиксатор (как в байдарочном весле) с другого. Подумываю над этим.

И еще. Всегда считал и считаю, что любой элемент конструкции, подверженный переменным нагрузкам, должен по возможности «обладать упругостью», так сказать. Или сам быть упругим, или должен быть снабжен амортизатором. Например, на «Авоське-4» фиксация румпеля выполнена эластичной, как это было на всех предыдущих моих лодках. А вот на шкоте я до сих пор амортизатор так и не поставил (все собираюсь), за что пару лет назад был наказан. При перекидывании гика на повороте через фордевинд не успел самортизировать руками (обычно хватался за лопасти), в результате вырвало крепление. Что же касается шверцов, то пока простого решения не нашел, довольствуюсь тем, что фанера сама по себе достаточно упруга и «отыгрывает» нагрузку, не ломаясь.

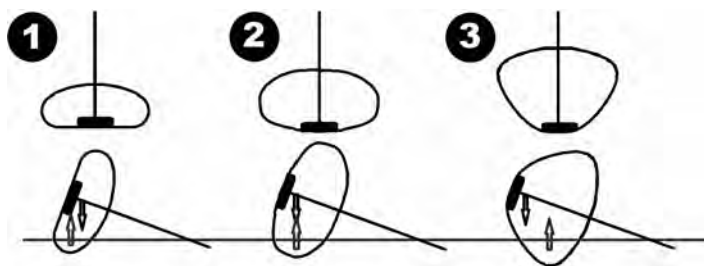
И открою маленький «секрет». Каркас «Авоськи-4» хоть и представляет собой ферменную конструкцию, но во всех узлах для удобства сборки сознательно заложен небольшой люфт. А упругим корпус становится после замыкания всей конструкции оболочкой и накачивания бортовых баллонов.

Несколько слов об изготовлении поддувных баллонов и оболочки. Подходящий материал я искал долго и выбирал его придирчиво. Остановился на воздуходержающей ткани C/D 240 производства Бельгии с нейлоновой основой и полиуретановым покрытием. Она используется для изготовления профессиональных спасательных жилетов, специального оборудования для водолазов, лодок, плотов, баллонов для гелия в дирижаблестроении и еще для многих изделий, где важно качество. Она прочная, легкая и не гниет. Для склейки использовался двухкомпонентный (с отвердителем) клей Mafix. Чертежей я не делал, все работы выполнял по месту. Подгонял под каркас путем многократных примерок с припуском, и прежде чем отрезать в размер и окончательно склеить, временно фиксировал стыки строительным скотчем. Основные обводы судна определяются каркасом и «шкурой», поэтому времени на их изготовление уходит много. А вот форма баллонов самая простая, без изысков: два основных больших по бортам и приклеенные к ним два тонких, укладываемых под декой. Каждый такой двойной баллон легко фиксируется, огибая привальный брус. Баллоны не только добавляют жесткость корпусу, но и служат плавучими элементами безопасности на случай аварии.

Меня нередко спрашивают, почему я не оснастил «Авоську» центральным швертом, а предпочел боковые шверцы. Отвечаю. Швертовый колодец загромождает и дробит единое полезное пространство — на маленькой лодке это критично. А раз нет швертового колодца, то значит, нет и проблемы фон-



Демонстрация самоспряжения «Авоськи-4» из положения «мачта в воде»



Эволюция обводов лодок семейства «Авоська». При одном и том же крене восстанавливающий момент первых моделей был отрицателен, и они опрокидывались (рис. 1), у «Авоськи-3» – он нулевой (рис. 2), у «Авоськи-4» – момент положителен и лодка самоспрягается (рис. 3)

танирования из него, он не замусоривается при вытаскивании лодки на берег, в нем ничего не клинит, и нет вероятности повреждения корпуса при наезде на препятствие.

К тому же асимметричный профиль шверца работает эффективнее, чем симметричный профиль шверта. Причем шверцы можно легко установить с начальным углом атаки (и его регулировкой, если потребуются), шверт же, меняющий знак угла атаки при смене галса, на однокорпуснике сделать намного сложнее. Также шверцы можно «пустить враспырку». При этом на галсе за счет крена подветренный (рабочий) шверц занимает положение, близкое к вертикальному, что эффективнее, чем наклоненный шверт в той же ситуации. А при переходе с крутого бейдевинда на полный курс, центровка судна со шверцами меняется значительно меньше.

Ну и, конечно, в случае поломки шверцы имеют более высокую ремонтпригодность. В походе это важно. Ведь заменить шверц несравнимо легче, чем «поженить» новый шверт с колдцем. Да и конструктивно шверцбот проще любого шветбота. А чем проще, тем надежнее!

Мне не раз приходилось слышать от людей, не видевших мою лодку вживую, что «Авоське-4» должны быть присущи большие крены. Это не так. Помимо стационарно закрепленного балласта (по три 15-килограммовых мешка с песком в каждом из двух кокпитов) предусмотрены еще четыре 10-килограммовых мешка, которые можно перемещать. Если для откренивания на длинном галсе мне не хватает веса собственного тела, то я перекидываю эти мешки к наветренному борту. Обычно на марше крен не превышает 10 градусов. При маневрах он бывает существенно больше, что естественно, но лодка-то «неваляшка», поэтому не страшно.

Отдельно скажу об эргономике рабочего пространства, а точнее о его комфорте. Если взглянуть от миделя на заднюю половину лодки, то в центре мы увидим сиденье капитана – это большой брызгозащитный баул, в который уложены транспортные упаковки от лодки. Спинкой под поясницу служит гермоупаковка с мягкими вещами. Выше нее на шпангоуте за-

креплена толстая «пенка» – это упор для спины, он особенно полезен при гребле в положении лицом вперед. Дальше идет ахтерпик или кормовой багажник, доступ к которому возможен как из кокпита капитана, так и через верхний люк – он закрывается заглушкой на резинке по принципу байдарочной юбки.

Теперь разворачиваемся и смотрим вперед с места капитана. Перед ним в районе миделя крепится карта, компас и висит с десяток «карманов» из разрезанных пластиковых бутылок для всяких мелочей. Пока не решил, чем их лучше заменить: просится что-то поизящнее, но и прозрачность терять не хочется – сразу видно, где что лежит. А в качестве перегородки по миделю пока использую станковый рюкзак (мой старый боевой товарищ «Ермак»). Хотя, возможно, скоро заменю его на тележку, складывающуюся в плоский пакет. Ну и окончательно весь мидель затягивается тканевой «стенкой». Получается отдельная каютка в передней части лодки, в которой располагается боцман. В силовую схему каркаса эти перегородки не входят и в одиночном походе они не монтируются, понятно.

Лодка оказалась очень вместительной! В прошлогоднее карельское путешествие мы брали с собой много вещей (почти как на автомобиле или круизной яхте). Стол, стулья, большой шатер, запас еды на два месяца – и все без проблем поместилось! Боцман обычно сидел или полулежал на гермоупаковке со спальниками. А форпик лодки – это же еще один багажник!

* * *

В список штатного оборудования лодки входят два надувных катка диаметром 300 мм и длиной по 900 мм. На переходах они могут служить сиденьями, но их основная задача – помочь вытащить парусник на берег. Пустой, конечно. С балластом и снаряжением это практически невозможно. Но так как все вещи уложены в специальные упаковки, которые хорошо компонуется в багажных отсеках, времени на разгрузку требуется немного. А балластные мешки (они снабжены удобными ручками) я обычно вынимаю только из заднего кокпита, оставляя передние на своих местах. Заваливанию же судна на бок препятствуют шверцы, жестко зафиксированные в необходимом положении. Это, кстати, еще одна из их важных функций.

С какой скоростью ходит «Авоська»? Каковы максимальные и средние показатели по путевому компьютеру с GPS? Такие вопросы коллеги-парусники мне задают довольно часто. Скажу честно, что мне эти данные не так уж сильно важны. Да и спутниковым навигатором я пока не обзавелся, до сих пор предпочитаю пользоваться бумажными картами – они не подведут даже если «спутники выключатся». А что относительно скорости... Прикидывал по карте и часам: при благоприятных условиях получается до 8-10 км/ч. В среднем, разумеется, выходит меньше. Но мне важнее, сколько моя лодка может пройти за неделю или за месяц. Причем я знаю точно, что, если в море нас застанет непогода, то мы с моим боцманом будем чувствовать себя намного увереннее, чем экипажи любых, даже более скоростных катамаранов. Это же «Авоська»...

А. НАУМОВ