



## НОВАЯ МНОГОРЕЖИМНАЯ ЛОДКА

■ В Санкт-Петербурге достраивается опытный образец моторно-гребной лодки с необычными обводами — узким центральным корпусом и острыми спонсонами, образующими бортовые туннели. Эта форма судовых корпусов напоминает прежде всего мореходные глиссирующие катера с бортовыми туннелями (см., например, описание и фотографии катера “Landau-20” в репортаже о 50-й Лондонской бот-шоу, “КиЯ” №188), отличающаяся от них малым заглублением транца. Такая форма обеспечивает легкость хода под веслами и парусом, а также экономичность эксплуатации лодки с подвесными моторами малой мощности. С моторами наибольшей рекомендуемой мощности — 25–30 л.с. — лодка глиссирует с умеренными скоростями. При глиссировании и движении в переходном режиме наличие туннелей позволяет уменьшить забрызгивание кокпита.

Длина лодки — 4.5 м, ширина — 1.8 м, вместимость — 6 чел., полное водоизмещение — 0.9 т. Материал корпуса — стеклопластик, конструкция — трехслойная, с заполнением пенопластом.

Лодка прошла предварительное опробование на воде. Работа выполняется инициативной группой при технической поддержке известного специалиста-гидромеханика Е.А.Крамарева.

## СЕМИНАР В КОМПАНИИ “МОРСКОЙ СКАТ”

■ В конце декабря в Санкт-Петербурге прошел семинар дилеров подвесных лодочных моторов “Suzuki” в России. Встреча была организована компанией “Морской скат” — официальным дистрибьютором “Suzuki Motor Co.” в нашей стране (подвесные лодочные моторы “Suzuki”, лодки “Suzumar” и “Stingray”).

Трехдневная программа семинара включала в себя не только знакомство с новыми моделями четырехтактных моторов “Suzuki DF2.5”, “DF25”, “DF175”, их техническими характеристиками и особенностями конструкции, но и обсуждение вопросов маркетинга, подведение итогов года. Лучшим дилером по продаже подвесных моторов “Suzuki” в России на этот раз стала компания “Рокот Мото” из Сургута.

Специальным гостем семинара был Майкл Андрич, вице-президент по маркетингу завода “Sun Selections”. На встрече с ним были обсуждены новые перспективные модели и модификации лодок “Suzumar” и “Stingray”, находящиеся в разработке предприятия.

## ПЕРЕМНЫ В РЕЧНОМ ЯХТ-КЛУБЕ

■ Судьба Санкт-Петербургского Речного яхт-клуба (бывшего Центрального яхт-клуба ВЦСПС), крупнейшего в стране, долгое время оставалась под вопросом. Полтора десятка гектаров земли, находящиеся в соблазнительной близости как от центра города, так и от зеленых Кировских островов, привлекали и привлекают множество застройщиков.

Масла в огонь подливала информация, постоянно утекающая из городских и иных структур, о готовности московских инвесторов построить для Питера новый яхт-клуб в Кронштадте вместо существующего при условии получения ими этой территории под коммерческую застройку. С учетом калибра стоящих за этими планами фигур будущая перспектива развития клуба представлялась довольно печальной. Многолетняя чехарда регулярно сменяемых директоров вкупе с перманентными конфликтами руководства клуба с рядом арендаторов только усугубляли ситуацию.

Но вот 14 декабря 2005 г. собранию капитанов клуба был представлен его новый директор — Денис Юрьевич Денисов, назначенный за два дня до этого. Впервые за много лет к руководству Речным яхт-клубом пришел человек из яхтенной среды, к тому же профессионально разбирающийся в вопросах менеджмента и ведения бизнеса, вдобавок являющийся председателем контрольно-ревизионной комиссии ВФПС и одним из руководителей СППС.

С Д.Ю.Денисовым собравшихся познакомил представитель владельца клуба — руководитель отраслевого профсоюза Санкт-Петербурга и области по судостроению и промышленности С.П.Максименко, которому пришлось отвечать на волнующие всех вопросы: “Каковы перспективы развития клуба?”, “Что будет с яхтенным флотом?”, “Кому принадлежит земля, на которой расположен клуб?”, “Есть ли четкий бизнес-план развития?”, “Планирует ли собственник вкладывать деньги в клуб или, наоборот, собирается изымать из него всю прибыль?” и т.д.

Ответы на них были даны, хотя нельзя сказать, что все они стали исчерпывающими. Очевидно, что представитель владельца только на месте впервые узнал о некоторых проблемах, волнующих яхтсменов, а назначенный пару дней назад директор еще не успел вникнуть во все тонкости. Эта встреча не внесла полную ясность, и у многих, прежде всего старых и заслуженных яхтсменов, для которых РЯК уже давно — второй дом, осталась озабоченность его судьбой, но панические настроения типа “Усе пропало, шеф!”, преваляровавшие в клубной среде еще несколько дней назад, явно сменились более конструктивным пониманием происходящего.

А.Г.

Фото А.Самойлова

## Шлюпочный поход “Фарватерами подвига”

■ Подведены итоги похода на веслах и под парусами курсантов клубов юных моряков “Фиорд”, “Корсар” и “Экипаж”, которые входят в подразделение Сибирского кадетского корпуса, а также студентов Новосибирской государственной академии (всего 20 чел., в том числе четверо взрослых). На шлюпках “Ял-6” они прошли от Архангельска до Таганрога по внутренним водным путям (о предыдущем тренировочном походе по Енисею — см. № 194). По ходу маршрута к ним присоединялись — каждый на своем участке — экипажи КЮМ других городов, студенты речных и морских учебных заведений.

Маршрут похода протяженностью 5000 км, получившего название “Фарватерами подвига”, был задуман как проходящий вдоль линии советско-германского фронта в годы Великой Отечественной войны. Участники 80-дневного похода, побывав во многих местах сражений и посетив такие музеи, как Центральный военно-морской в Санкт-Петербурге и Волгоградский Мемориальный комплекс, отдали дань уважения подвигу отцов и дедов, смогли осознать, какую цену заплатил наш народ за право свободно жить и трудиться на своей земле. В местах стоянок ребята познакомились со сверстниками, встретились с ветеранами, “давали” культурную программу. Этот проект позволил активизировать героико-патриотическую работу с молодежью на местах.

*Андрей Некрасов, г. Новосибирск*



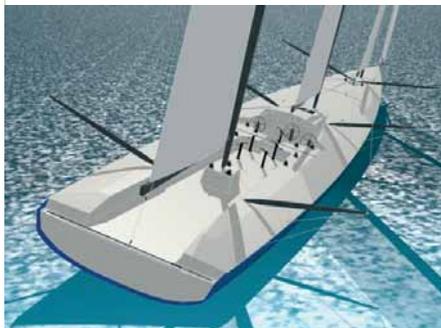
## Новое плавание Федора Конюхова

■ 17 декабря 2005 г. в 7 ч утра по Гринвичу из английского порта Фалмут ушла в трансатлантическое плавание яхта “Алые паруса” с экипажем из семи человек под командованием Федора Конюхова. Маршрут протяженностью около 5000 миль состоит из четырех этапов, пролегает через Канарские острова и о. Барбадос и заканчивается на о. Антигуа.

Как известно, Ф. Конюхов решил не делать более попыток установить рекорд одиночного кругосветного плавания на этой лодке (были даже сведения, не подтвердившиеся позднее, о том, что он вообще больше не собирается плавать в одиночку) и теперь планирует пройти вокруг света с экипажем меньше, чем за 100 дней. Трансатлантическое плавание — один из этапов отбора желающих попасть в команду “Алых парусов” (всего их — около 40 человек).

Другой яхтенный проект Федора, объявленный в конце ноября 2005 г. — возможное строительство в ближайшие два-три года огромной алюминиевой 50-метровой трехмачтовой шхуны для двух одиночных (!) безостановочных кругосветных плаваний — в обоих направлениях. Для создания эскизного проекта Ф. Конюхов обратился к одному из самых неординарных яхтенных дизайнеров сегодняшнего дня Марку Ломбару, вероятно, находясь под впечатлением его знаменитых шхун “Vendredi tres” и “Friday Star”. Ориентировочные характеристики будущего гиганта впечатляют: длина — 53 м, осадка — около 7 м, высота поворотных и не имеющих краспиц (с аутригерами) мачт — 39 м!

Любопытно, что в качестве одного из возможных строителей новой яхты (если, конечно, найдется спонсор, поскольку объявленная цена только постройки яхты — 5 млн. евро!) называется верфь “Alloy Yachts” из Новой Зеландии — та самая, что строила знаменитую “Tiara” (“КиЯ” № 193).



## ВETERАНУ ОТЕЧЕСТВЕННОГО МОТОРОСТРОЕНИЯ Ю. С. ЕФРЕМОВУ — 70!



■ Водномоторники нашей страны знают Юрия Сергеевича прежде всего как конструктора “Нептунув”, над

созданием и развитием которых он работает на заводе им. В.В. Чернышева (бывш. «Красный Октябрь») с декабря 1967 г. Вначале это был подвесной мотор “Нептун-18”, затем “-20”, “-23”, а сейчас можно говорить уже о 25-сильной модели с той же гордой маркой.

Читатели же “КиЯ” ценят Ю. С. Ефремова еще и как одного из ведущих консультантов редакции и активных авторов, сотрудничающих с журналом, начиная с № 38, вышедшего в далеком 1972 г.

“КиЯ” присоединяется к многочисленным поздравлениям, прозвучавшим в декабре 2005 г., и желает юбиляру крепкого здоровья, долгих лет жизни и творческих успехов в деле создания новой техники для маломерного флота!



## СТАЛЬНОЙ “ПОТОК”

■ Новосибирские судостроительные предприятия “Катерус” и “Эгрегор” готовят к выпуску совместный проект — скоростной 8-метровый катер “Поток” с прочным стальным корпусом и стеклопластиковой надстройкой. Полное водоизмещение катера — 3500 кг, пассажировместимость — 6 чел., число спальных мест — 4. Максимальная мощность двигателей — до 250 л.с., причем возможна установка как подвесных, так и стационарных моторов, в том числе и с водометами. Серийное производство “Потоков” планируется начать летом этого года.



## “CHEYENNE” — ПЕЧАЛЬНЫЙ ФИНАЛ?

■ Океанский гоночный катамаран “Cheyenne” (бывший “Playstation”), обладатель множества самых разнообразных рекордов скорости под парусами и неоднократный герой наших репортажей, после печально известной регаты “Огук Сип 2005” оказался в трудной ситуации. Взятый в аренду Дэвидом Скалли (некогда вахтенным начальником у С.Фоссетта) для участия в этой кругосветной гонке, катамаран был вынужден сойти с дистанции из-за потери мачты и направиться в Аргентину. 10 декабря 2005 г. заслуженная яхта прибыла в Сан-Диего, но весь ее вид красноречиво говорит о том, что она знавала и лучшие времена.

Какова будет ее дальнейшая судьба? Увы, это пока неизвестно. На сей счет ходит множество слухов, самый популярный из которых: “Cheyenne” будет переделан в скоростной моторный(!) катамаран.

Стив Фоссетт пока оказался недоступен для комментариев.

## “АПОСТОЛ АНДРЕЙ” НА КРАЙНЕМ ЮГЕ

■ В субботу 4 февраля 2006 г. в 5.30 утра яхта “Апостол Андрей” прошла широту 71° 10' — крайнюю южную точку, которой достиг Джеймс Кук 30 января 1774 г. в своем третьем кругосветном плавании. Перед российскими яхтсменами оказались широты, не выдавшие паруса от сотворения мира.

“Апостол Андрей” достиг кромки дрейфующих льдов, дальше на юг дороги нет. Мы прошли на 35 миль южнее того места, где остановился Кук. На экране GPS увидели цифры: 71° 45' ю.ш. 113° 10' з.д.

Льды у кромки представили собой непроходимую для яхты ледяную кашу — скопление кусков величиной до 2–3 м, густо замешанных в ледяном сале. “Апостол Андрей” вошел в ледяное поле, “почесал бока о льдинки”, совершил поворот фордевинд и лег на обратный галс. Еще какое-то время мы наблюдали границу льдов справа по борту, затем начавшийся снегопад и туман скрыли айсберги от наших взоров”.



Николай Литав, борт яхты “Апостол Андрей”, Антарктика

## СОВЕТСКИЕ “КРЫЛАТКИ” УХОДЯТ НА ЗАПАД

■ Катера на подводных крыльях “Стрела” и “Волга”, широко распространенные в советские времена, на отечественных акваториях теперь уже практически не встретишь — благодаря усилиям отдельных энтузиастов на ходу остались лишь единичные экземпляры. Сотни “крылаток”, разграбленных и лишенных двигателей, доживают свой век на берегу, на задворках яхт-клубов и спасательных станций. Два предприимчивых иностранца, американец и норвежец, просто не смогли не воспользоваться такой ситуацией — основав фирму под названием “Jet Technologies”, они скупают брошенные катера на подводных крыльях по цене металлолома, ремонтируют, оснащают новыми моторами, богато отделывают и продают своим соотечественникам ни много ни мало по 50 000 долл. за штуку. В рекламе при этом делается упор не столько на раритетность восстановленных “крылаток”, сколько на оставшиеся передовыми советские технологии, позволяющие обеспечить высокую скорость при крайне низком расходе топлива.

## ЛУЧШИЕ ЯХТЫ США — РОДОМ ИЗ ЕВРОПЫ

■ В конце 2005 г. американский журнал “Cruising World” по традиции подвел итоги конкурса на звание лучших парусных яхт на рынке США, в котором участвовало 42 судна, 16 из которых были отсеяны сразу же после первого теста.

Программой этого конкурса предусматривается очень жесткий отбор: вначале каждая из лодок подвергается тщательному четырехдневному инспектированию в гавани, перемежаемому периодическими тестовыми выходами, после чего проводит четыре дня в открытом море — вернее, в океане.

И вот январский номер “Cruising World” опубликовал результаты. Сразу две почетные награды завоевали европейские яхты известного и заслуженного производителя — шведской фирмы “Hallberg-Rassy”: “HR 37”, получившая звание “Лучшая серийная крейсерская яхта длиной 37–39 футов”, и “HR 62”, которая заслужила титул “Лучшая яхта 2005 г.”

Шведы довольны, у них есть только одна проблема: куда именно вешать новые дипломы, поскольку вся стена в офисе фирмы, отведенная под почетные награды, уже занята...

Фото Петера Шамера



## РЕКОРД НЕ СОСТОЯЛСЯ

■ Очередная попытка австралийской команды “Macquarie Speed Sailing Team” под руководством Тима Даддо установить абсолютный рекорд скорости под парусами на 500-метровой дистанции вновь закончилась неудачей.

12 декабря 2005 г. все в той же самой лагуне Санди-Пойнт, где год назад серьезно разбилась их рекордная лодка “Macquarie Innovation”, злой рок вновь настиг гонщиков. В этом году события, по счастью, развивались чуть менее драматично: едва лишь “Macquarie Innovation” на глазах многочисленных зрителей успела пройти со скоростью 48.9 уз по дистанции всего каких-то 30 м, как на ее парус-крыле началось нечто похожее на флаттер, и стала стремительно разрушаться его сложная силовая структура. Буквально в доли секунды крыло (вместе с мечтой о рекорде) оказалось разорванным на сотни мелких клочков. Заезды пришлось прекратить.

“Я как раз только подумал о том, что этот заезд войдет в мировую историю, если он удачно завершится”, — сказал потом пилот лодки Симон Мак-Кеон в интервью журналистам. — И тут раздалось громкое “бум-бум”, тяга паруса исчезла, а вместо него самого осталось лишь облако разлетающихся обломков”.

Видимо, 12-е число не менее несчастливо, чем 13-е, по крайней мере, для команды Тима Даддо...

*Фото Стеба Фишера*



## СЕРТИФИКАТ НЕ ВСЕГДА ГАРАНТИРУЕТ...

■ Как видно, даже у пунктуальных и помешанных на безопасности американцев заполучить сертификат на лодочную продукцию можно некими обходными путями. В июле Береговая охрана США, исполняющая, помимо всего прочего, и контрольно-спасательские функции, потребовала принудительного отзыва нескольких сотен джонботов, изготовленных компанией “Kevkon” — бдительные пограничники провели собственные тесты и выяснили, что эти лодки не соответствуют предусмотренным требованиям по аварийной непотопляемости и остойчивости.

## НОВАЯ ВЕРФЬ “JEANNEAU”

■ В ноябре 2005 г. возле французского города Шоле был сдан в эксплуатацию новый филиал этой французской фирмы. Общая площадь комплекса — 20 000 м<sup>2</sup>, его производительность рассчитана на ежегодный выпуск 1000 парусных яхт длиной от 10 до 14 м. Как пояснил пресс-атташе фирмы, строительство нового комплекса вызвано ростом интереса к парусным яхтам в Европе, особенно заметным в последние несколько лет.

## НАЗАД К ИСТОКАМ

■ Даже всемогущие интернетчики с их практически неограниченной аудиторией тоже обратились к помощи типографских машин. Хозяева популярного американского сайта UsedBoats.com, посвященного вторичному рынку лодок, моторов, яхт и катеров, решили поддержать его ежемесячной бумажной версией. Туманная картинка на мониторе — это, конечно, быстро, удобно и бесплатно, но настоящий журнал, согласитесь, все-таки посолондней будет. Тем более что в категорию “подержанных” может попасть не только какой-нибудь обшарпанный подвесник, но и миллионная моторная яхта.

## “OPEN 30” — ПЕРВЫЕ ЯХТЫ УЖЕ В ГОНКАХ!

■ Класс океанских яхт “Open 30”, о создании которого уже дважды писали “Кия”, наконец-то начал воплощаться в реальность — появились первые “живые” лодки, успешно гоняющиеся в регатах.

Правда, этот класс вопреки расчетам и планам его отцов-основателей — десяти известных яхтенных конструкторов во главе с американцем Джеффом Ван Горкомом — создать американскую замену не привившемуся на другом берегу Атлантики классу “Open 6.50”, пока что на своей родине — в Северной Америке — не вызывает большого энтузиазма. Зато его приверженцы нашлись в Аргентине — там летом 2005 г. были спущены на воду сразу две однотипные “Open 30”, которые сразу же приняли участие в регате “500 miles Rio de La Plata”, а осенью — в 350-мильной гонке “Corriti Regata”, в которой заняли 1-е и 3-е места.

Одновременно с этим в Аргентине продолжается строительство еще трех яхт “Open 30”, идентичных двум первым. Новый класс пришел и в Европу — две лодки такого типа в 2005 г. построены в Италии, еще одна строится во Франции, а самым последним событием в этом классе стал спуск на воду в Англии новейшей углепластиковой “Open 30” конструкции “Owen Clarke Design” в конце ноября 2005 г.



## ИМПЕРСКИЕ МЕЧТЫ РОССИИ

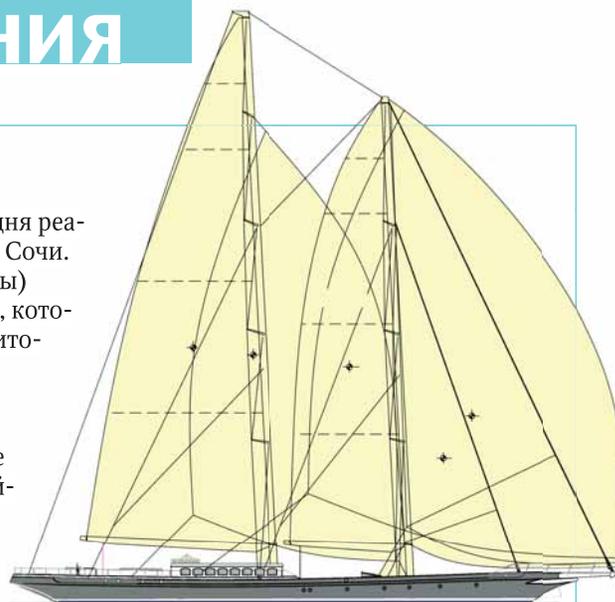
■ Имперские амбиции, в которых так часто упрекают россиян, сегодня реализуются на территории верфи №1 МО РФ в Лазаревском, что возле Сочи. Там сейчас завершается строительство корпуса (идет настилка палубы) огромной 50-метровой двухмачтовой бермудской шхуны “Империя”, которая, судя по всему, станет крупнейшей мегаяхтой, созданной на территории России.

“Империя” строится для одного из наших сограждан, имеет, что интересно, абсолютно классическую внешность и классическую же конструкцию начала прошлого века: дубовая обшивка на дубовом же наборе. Мощь обшивки, что называется, внушает — она четырехслойная, два ее внутренних слоя имеют толщину по 5 мм, оба наружных — по 35 мм! Любопытно, что и для наиболее ответственных деталей набора — киля, форштевня, ахтерштевня, контргимберса и флоров — использован довольно “суровый” материал, а именно нержавеющей сталь — знаменитая 12Х18Н9Т.



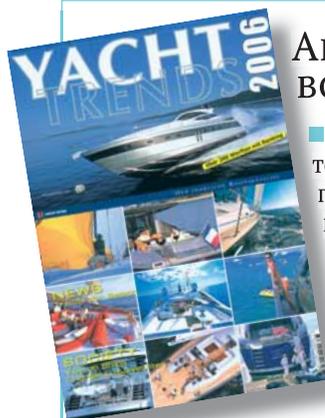
Обе мачты яхты в соответствии с новыми веяниями — углепластиковые, однако будут обшиты тонкими планками дорогого дерева для придания им вида “а-ля натюрель”. Строительство идет под наблюдением специально созданной в Новой Зеландии российской фирмы “Aries Pacific”, техническую экспертизу проекта выполняла новозеландская верфь “Dibley Marine Ltd.”

Подробнее о ходе реализации этого необычного проекта мы планируем рассказать в одном из ближайших номеров “Кия”.



### ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЯХТЫ “ИМПЕРИЯ”

Длина корпуса, м:	
– максимальная	52
– по КВЛ	37.5
Ширина, м	8.6
Осадка, м	4.5
Площадь парусности, м <sup>2</sup>	10 432
Водоизмещение, т	320
Двигатель, л.с.	1200 (“Caterpillar”)
Расчетная скорость, уз:	
– под парусами	20
– под двигателем	16



## АВСТРИЙЦЫ ПОСТРОИЛИ ВСЕХ. ПО РАНЖИРУ

■ В начале 2006 г. в Австрии издательством “Schick Verlag” был выпущен огромный каталог парусных и моторных лодок и яхт ценой от 10 тыс. и вплоть до 30 млн. евро — “Yacht Trends 2006”.

На 552 страницах этого великолепно иллюстрированного издания приводится список 275 яхтостроителей мира, расставленных по их достижениям в следующих категориях:

“Дизайн”, “Престиж”, “Качество”, “Инновации” и “Соотношение цена-качество”. В каждой из категорий верфь могла получить от 0 до 6 очков, которые присуждались редакцией каталога, дополнительно присутствуют и показания условного “градусника” читательской оценки. Среди парусных верфей первое место, присужденное по сумме всех очков “Nautog Swan” (Финляндия), естественно, никем и не оспаривалось, а вот второе и третье места выглядят несколько необычно: их заняли “Hallberg-Rassy” (Швеция) и “Wally Yacht” (Монако) соответственно.

Любопытно, что шведская фирма при этом получила наивысшие 6 баллов сразу в двух категориях — “Престиж” и “Качество”, утерев нос гордым “птицам” с другого берега Ботнического залива. Еще более интересно то, что сами читатели выше всех оценили яхты от “Jeanneau”.

Тройка лучших производителей моторных яхт выглядит абсолютно предсказуемо: “Riva”, “Pershing” и “Sunseeker”, а приз читательских симпатий достался лодкам “Sunseeker”.

## КАНАДЦЕВ ЗАЗЫВАЮТ НА ВОДУ

■ Казалось бы, нет особой нужды дополнительно расписывать жителям Канады прелести отдыха на воде, но факт есть факт: не так давно члены национальной ассоциации малого судостроения выложили пятизначную сумму в местной валюте на рекламу ботинга, причем исключительно на имиджевую, не связанную с товарами или услугами каких-либо конкретных фирм. Смысл компании прост — плавайте, господа, это хорошо, престижно и просто здорово! Инициатива “прогулочных” судостроителей немедленно встретила не только моральную, но и финансовую поддержку на государственном уровне. Действительно, утверждение, что катера и яхты имеют прямое отношение к здоровому образу жизни нации, вряд ли кто оспорит...

## “BAVARIA” ДЛЯ КУБКА “АМЕРИКИ”

■ Немецкая верфь “Bavaria Yachtbau” построила две однотипные 42-футовые парусные яхты по заказу германского синдиката Кубка “Америки” “United Internet Team Germany”. Лодки будут использоваться для тренировок — в основном на Балтике, а также для отбора окончательного экипажа из 25 яхтсменов, которому предстоит принять участие в гонке 2006 г. По словам главного тренера, относительно небольшие “Bavaria 42” позволят команде рациональнее использовать тренировочное время, особенно в сильные ветра, когда более крупные “кубковые” лодки вынуждены отстаиваться.

## НОВЫЕ РЕКОРДЫ СКОРОСТИ ПОД ПАРУСАМИ

■ Неутомимый бельгийский виндсерфист Финиан Мэйнард, обладатель действующего абсолютного рекорда, вновь стал героем битвы за скорость под парусами. На этот раз на мелководье одного из пляжей Намибии ему покорилась дистанция, равная одной морской миле — отныне время ее прохождения равно 1 мин. и 10.12 с, что соответствует средней скорости 39.97 уз. Предыдущее достижение, принадлежавшее Бьёрну Данкербеку, — 34.44 уз — не продержалось и года.

Одновременно с этим пал и аналогичный рекорд для женщин, установленный в 2003 г. сестрой Бьёрна — Бриттой — и равный 23.84 уз. Новое достижение, показанное француженкой Валери Жибодо там же, в Намибии, теперь составляет 33.69 уз (время прохождения дистанции — 1 мин. 46.92 с).

Еще одним важным достижением стал очередной рекорд 24-часового перехода под парусами на однокорпусном судне, установленный 12 января 2006 г. голландской яхтой “ABN Amro Two” в ходе второго этапа гонки “Volvo Ocean Race”. Дважды подряд эта яхта под командой Себастьяна Жоссе превзошла предыдущее достижение своей партнерши “ABN Amro One”, пройдя сначала 558, а потом 563 мили за одни сутки, показав тем самым среднюю скорость 23.46 уз! (Подробнее об этом — в следующем номере “Кия”).



## НОВЫЕ МАСЛА “TOTAL”

■ “TOTAL” выводит на рынок новый ассортимент масел “NEPTUNA”, специально разработанных для лодочных двигателей. В предлагаемом ассортименте — масла как для 4-, так и для 2-тактных моторов. Серия для 2-тактных моторов состоит из трех видов — синтетического, полусинтетического и минерального. Всего в этом году будет предложено девять видов масла, три из которых — масла для трансмиссий. Основанные на передовых технологиях, данные продукты отвечают высочайшим требованиям к качеству масел. Кроме того, новые продукты способствуют защите окружающей среды благодаря наличию в маслах биоразлагаемого продукта.

## ВОЙНА МЕТАЛЛА И ПЛАСТИКА

■ Побеждает стеклопластик — по крайней мере, в США, где уровень продаж прогулочных судов, изготовленных по этой технологии, вырос во второй половине прошлого года на 2%, в то время как аналогичный показатель по алюминиевым лодкам снизился на 4.8%.

## “АМЕРИКУ” ПРОДАДУТ В ЛОНДОНЕ

■ Точная копия первой яхты, выигравшей в 1851 г. Кубок “Америки” и, собственно, давшей имя этим престижным соревнованиям, будет выставлена на аукцион в одном из лондонских яхт-клубов. Реплика, построенная в 1967 г. и принявшая участие в бесчисленном количестве парусных регат и фестивалей, до сих пор “на ходу”, хотя и нуждается в серьезном ремонте. Известие вызвало в яхтенных кругах немало шума — из-за почтенного возраста копии многие воспринимают ее как “ту самую” легендарную “Америку”.

## СОЮЗ “YANMAR” И “BMW”

■ “Yanmar Co. Ltd.” и “BMW AG” договорились о том, что баварские автомобилестроители будут поставлять свои четырех- и шестицилиндровые дизели в качестве базовых для новой модельной линейки морских моторов с электронным впрыском. Первые “Yanmar” этой серии планируется выпустить на рынок в середине года.

## НАЧАЛО ЭКСПАНСИИ

■ Китайский завод, находящийся в Сучоу (Suzhou) с этого года начал активные продажи подвесных лодочных моторов в Северной и Южной Америке, Европе и в других странах. В производственной программе “Suzhou Tiger Power Machine Co. Ltd” есть как 4-, так и 2-тактные модели. Прототипами для китайского производителя стали в основном подвесные моторы “Yamaha” и “Tohatsu”. Цена ЛПМ китайского производства примерно на 30–40% меньше, чем на оригинальные моторы. Практически вся продукция “Suzhou Tiger Power Machine Co.” предназначена для экспорта. Подробнее читайте на стр. 52.

