

Анатолию Баринову – 70 лет

В ноябре 2007 г. исполнилось 70 лет Анатолию Васильевичу Баринову, который хорошо известен не только бывалым водномоторникам старшего возраста, но и молодому поколению. В 1962 г. А. В. Баринов после окончания Казанского авиационного института пришел на Ульяновский моторный завод. Заниматься водно-моторным спортом стал с 1967 г. С 1968 г. неоднократно становился чемпионом России в классе 250 см³. В 1969 г. получил звание мастера спорта. Был призерам СССР в классе 500 см³, участвовал в гонках на призы журнала «Катера и яхты», став в 1971 г. абсолютным победителем. С 1971 г. был тренером сборной Российской Федерации, тренером-механиком сборной СССР на чемпионате Европы в ЧССР и на чемпионате мира в ФРГ. Заслуженный тренер РФ. Воспитал более 40 мастеров спорта и 10 чемпионов СССР и рекордсменов. С 1976 г. – судья всесоюзной категории по водно-моторному спорту, председатель технического комитета Федерации ВМС СССР, судил до 1984 г.

Сегодня А. В. Баринов занимается разработкой и производством подвесных моторов различной мощности.

Поздравляем его с юбилеем, желаем здоровья и удачи во всех начинаниях!

Супертест генераторов

Голландская компания «Victron Energy» – один из крупнейших в мире производителей судового электрооборудования – планирует провести самый масштабный в истории сравнительный тест генераторов для прогулочных судов. Более тридцати изделий разных фирм-изготовителей подвергнутся оценке по целому ряду важных параметров: выходной мощности, топливной экономичности, стабильности напряжения, уровню шума и создаваемых радиопомех. Основной же задачей будет выявить генератор, наиболее приспособленный к совместной работе с выпускаемыми фирмой зарядными устройствами и преобразователями напряжения последнего поколения.

Достижение для Книги рекордов Гиннеса

С 24 июля по 14 августа 2007 г. уральские путешественники прошли по самой сложной в Якутии реке – Индигирке, точно повторив маршрут известного русского путешественника Семена Дежнева, который в 1647 г. прошел от Оймякона до Восточно-Сибирского моря и открыл Берингов пролив. Со времен русского первопроходца сделать это же еще никому не удавалось.

Тем не менее путешественники Владимир Рыкшин, Александр Клещев и Андрей Сидяков, вооружившись подвесными лодочными моторами «Yamaha 25BMHS» и «Yamaha 30NMHS», на лодках «Yatagan-380» и «Yatagan-400» при технической поддержке компании ООО «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс» и официальных дилеров ЗАО «Лига Моторов» и ООО «Мотомир» (г. Екатеринбург) повторили этот самый маршрут длиной 1800 км.

Достижение зафиксировано Международным агентством рекордов и достижений. Информация о совершенной экспедиции направлена во Всемирное издание – Книгу рекордов Гиннеса.



Классика вновь в цене

Жители Великобритании – странные люди, очень уважающие традиционализм и готовые ради него отказываться от некоторых современных достижений. Мы уже писали в прошлом номере «Кия» о возобновлении в Англии производства яхты «Contess», спустя едва ли не 30 лет после ее создания. Теперь вот новое лыко в ту же строку: британская фирма «Select Yacht Group» анонсировала постройку нового класса «Link 30» – головная лодка этого типа будет представлена зимой на Лондонской выставке.

Внешне «Link 30» имеет абсолютно классический вид с большими свесами, маленьким центральным кокпитом и округлой рубкой: просто «живой» мини-крейсер середины прошлого века, только из современных материалов. Однако отметим, что новый класс обозначен как One Design, т. е. его создатели предполагают использовать новую лодку в гоночных целях. Сам автор проекта Дэвид Томас говорит о лодке так: «Если вы ищете простой, но многофункциональный 30-футовик с небольшим дизелем – вам больше ничего не надо. Это идеальная и недорогая лодка для клубных гонок и спокойного семейного отдыха».

Насчет недорогая – вопрос спорный, все-таки 60 000 фунт. стерлингов, или две «Баварии» такого же размера. Классика, она всегда в цене...



«Клоны» выставочного бизнеса

Меры конкурентной борьбы в выставочном бизнесе, ставящие в тупик простого потребителя, характерны не только для растущего российского рынка. Никого уже не удивляет, что в Москве в одни или те же сроки или с минимальным временным разрывом проводятся сразу две бот-шоу, каждая из которых претендует на роль ведущей. Пример, как видно, оказался заразительным – в прошлом году мы столкнулись с аналогичной ситуацией в Стамбуле, где основательницей имеющей давнюю историю «Турецкой бот-шоу» с недельным интервалом коварно «подрезали» организаторы молодой «Евразийской» выставки. А планы на грядущий сезон вызвали скандал на сей раз в США. Бот-шоу в Чарльстоне (Южная Каролина) успешно проводится уже шесть лет, но некая предприимчивая компания зарегистрировала альтернативное мероприятие – причем практически в те же сроки и под мало отличающимся названием. «Перетягивание одеяла» пока что проходит в судебных залах, и окончательное решение относительно «самозванцев» еще не принято.



Поздравляем с юбилеем!

Осенью 2007 г. водномоторники Ростова-на-Дону отметили две круглые даты: 25-летие Спортивно-технического клуба «Патриот» и 50-летие его бессменного руководителя Сергея Александровича Кузнецова. Имеющий давнюю историю клуб славен не только своими спортивными достижениями (в частности, команда СТК является обладателем титула чемпиона Европы, завоеванного в ходе марафона «6 часов Санкт-Петербурга»), но и многочисленными мероприятиями, направленными на популяризацию водно-моторного спорта. Так, в нынешнем сезоне был организован поход на мотолодках по боевым местам Азовской военной флотилии. От всей души поздравляем СТК «Патриот» и Сергея Александровича Кузнецова с двойным юбилеем!



Итоги Кубка России в классе буеров «DN»

С 30 ноября по 2 декабря на озере Разлив под Петербургом проходили соревнования буеристов, которые приехали из Москвы, Волгограда, Петрозаводска и даже из Владивостока. Принимал их известный буерист, чемпион Европы прошлых лет в классе «Монотип-ХV» Игорь Большаков.

В первый день был слабый северный ветер, тем не менее удалось провести одну гонку, в которой финишировали три спортсмена. На следующий день ветра и, естественно, гонок не было. 2 декабря ветер наконец разгулялся до 10 м/с от юго-востока, что позволило провести четыре гонки. Лучшим по сумме этих гонок стал Олег Васильев («R-1»), командор петербургского флота буеристов в классе «DN». Второе место – у Сергея Пулькива из Москвы («R-5»), третье – у немецкого спортсмена Э.Бонда, который приехал в Санкт-Петербург, чтобы ознакомиться с условиями возможного проведения здесь чемпионата Европы 2009 г.

П. Карякин

«Wellboat» проверяется льдом

Природа склонна преподносить сюрпризы нашим судостроителям. Если в прошлом году открытая вода продержалась до рождественских праздников, то в этот раз лед по Неве пошел, как и положено, после ноябрьских. По видимому, надеясь на лучшее, специалисты питерской фирмы «Литек», известной своими лодками «Wellboat», провели прошедшей осенью работы по модификации хорошо зарекомендовавшей себя модели алюминиевого тримарана «Wellboat 43». Но к запланированной дате тестового выхода на воду из Ладоги полным ходом пошел лед, и, казалось, испытания придется отложить до поздней весны. На столь долгую отсрочку технический директор и главный конструктор всей продукции фирмы Вячеслав Чулайло решительно не согласился, и холодным ноябрьским утром две лодки – испытываемая

«Wellboat 43» и вспомогательная «Wellboat 42» были доставлены на замерзший берег Невы.

Новая модификация «Вельбота» была разработана чтобы устранить избыточный кормовой дифферент, возникающий при установке на небольшой 4-метровой лодке с кормовой посадкой водителя тяжелых четырехтактных моторов предельно допустимой паспортной мощности. Для этого пост водителя перенесли к запалубленному носу, к классическому ветровому стеклу от борта до борта. За парой передних кресел при этом обосновался просторный кокпит. Новую компоновку логично дополнил объемистый ходовой тент от стекла до моторного рецесса.

Наиболее трудной задачей при спуске оказалось пробитие недлинной дорожки в береговом припае. Комплектный «Suzuki-50» был предусматри-



тельно запущен прогреваться на малых оборотах, и через полчаса ледобойной работы деревянным веслом, когда из-за прибрежных деревьев показалось оранжевое солнце, лодка достигла полосы относительно чистой воды в несколько сот метров длиной.

Пробеги слаломной «змейкой» между одиночными льдинами, конечно, не смогли полностью раскрыть скоростные возможности новой модификации, однако стало видно главное: новая компоновка привела лодку к нормальной центровке, разгон происходил без избыточного дифферента на корму. Угол атаки при глиссировании с одним водителем близок к оптимальному, а с

двумя седоками впереди бортовые спонсоны еще удерживаются выше уровня воды и не тормозят хода. Замеренная на короткой дистанции скорость с четырьмя пассажирами составила 52, а с одним водителем – 57 км/ч. Самым же удивительным в импровизированном тесте оказалось то, что даже при минусовой температуре наружного воздуха в лодке под тентом было тепло и комфортно, мотор работал, как и полагается хорошему четырехтактнику, тихо, а идиллию нарушал лишь глухой хруст то и дело разбиваемых металлическим днищем обломков ладжского льда.

Экспресс-осмотр вытасченной на трейлер лодки показал, что за пару часов, проведенных на воде, битый лед не оставил ни следа на трехмиллиметровой алюминиевой обшивке, лишь незначительное притупил лопасти штатного винта мотора. Техника с успехом выдержала проверку ноябрьской Невой.



Навигационные системы расширяют возможности

В конце ноября впервые сигнал от спутника европейской системы глобального позиционирования «Galileo» (альтернатива всем известной GPS) был принят отраженным от морской поверхности. Успешный эксперимент, предпринятый компанией «Surrey Satellite Technology» (Великобритания) и Университетом графства Суррей, доказал возможность получения таким образом информации о состоянии водной поверхности, зависящем от погоды. Развертывание сети принимающих спутников позволит получать метеоданные из районов, недоступных для традиционных методов наблюдения, и организовать систему предупреждения мореплавателей о наступлении непогоды и даже предупреждать о приближении цунами.

Система может быть очень эффективной, поскольку сигналы навигационных спутников излучаются круглые сутки, а принимающий комплекс, включающий миниатюрный приемник GPS/«Galileo» и антенну, может быть размещен на стандартном недорогом спутнике массой 10 кг.

По замыслу разработчиков, система «Galileo», используемая совместно с американской GPS, российской «Глонасс» и китайской «Compass», может стать новым инструментом наблюдения за состоянием Мирового океана. В частности, при планируемом расширении частотной полосы «Galileo» можно будет проводить дистанционные измерения высоты волн в интересах науки и мореплавания.

«Челюсти» в Ла-Манше

В конце ноября у побережья п-ова Корнуэлл, Великобритания, выловлена акула вида *Alopias* (морская лисица) рекордной длины – 5 м. По свидетельству местных жителей, в воды Ла-Манша в последнее время нередко заходят и большие белые акулы, как известно, представляющие опасность для человека.



Лучшие яхтсмены 2007 года

В португальском Эшториле названы лучшие яхтсмены 2007 г. по версии судейского комитета «ISAF Rolex World Sailor of the Year Award».

Среди мужчин этой чести удостоился американский яхтсмен Эд Берд – рулевой яхты «Alinghi», обладательницы 32-го Кубка «Америки»; среди женщин — Клер Лерой, шкипер команды «Team Ideator», победительница регат «2006 ISAF Nations Cup», «IX International Women's Match Race Criterium», «2007 ISAF Women's Match Racing World Championships», «Women's Match Race European Championships» и ряда др.

Педальная лодка для океана

По сообщению из Новосибирска, на базе Академии водного транспорта построена и прошла испытания модель (в натуральную величину) необычного малого судна – педальной лодки для длительных океанских плаваний.

Мы связались по телефону с инициатором идеи и автором проекта — Артуром Юрьевичем Первовым.

– В чем сущность вашей идеи?

– Суть данного проекта такова: обойти вокруг света на педальной лодке. По этапам – Атлантический океан, Индийский, Тихий. Россияне никогда не ходили на педальных лодках в моря и океаны, хотя в мире несколько таких путешествий были совершены. В «Кия», например, подробно сообщалось об успеш-

ном плавании Кеничи Хори через Тихий океан (см. № 164). А вот кругосветка на педальной лодке еще никем не пройдена. Если говорить о целях проекта, то на первом месте – осуществление давней мечты – совершить кругосветное плавание, а на втором, из огромной любви к водной стихии, – желание встречи с самой большой волной.

В 1994 г. по многим причинам судьба приостановила развитие планов относительно моего кругосветного путешествия. Но сегодня я продолжаю свой путь. Сформировалась команда, разрабатывающая полную программу осуществления проекта под названием «Вокруг света в поисках гигантской волны». Два рекламных агентства совместно разработали общую стратегию. На данном этапе встал вопрос о

едином информационном спонсоре-координаторе в связи с тем, что во время плавания запланировано регулярно освещать все события, привлекая СМИ, а также Интернет.

– Несколько слов о себе.

– Мне 44 года, я инженер-кораблестроитель, вырос с журналом «Кия». Много занимался водным туризмом – прошел горные реки многих регионов страны, парусом и плаванием (КМС). За плечами – одиночный велопробег Новосибирск–Ялта (1982 г.), одиночный переход на спасательной парусной шлюпке по Балтике (1993 г., в двух направлениях).

– Что можете сказать о лодке?

– Это одноместная шестиметровая лодка, которая проектировалась как всепогодная. Она полностью герметизирована, сделана самовосстанавливающейся и непотопляемой.

Вращение педалей передается на двухлопастной гребной винт, работающий в кольцевой насадке. Модель лодки сначала была испытана в опытном бассейне, а затем на водохранилище.

Сейчас в проект вносятся коррективы, касающиеся в основном эргономики и обтекаемости надводной части. После этого будет построена лодка из алюминия, на которой можно будет выходить в море.

– Как будет оборудована лодка?

– Расчетная автономность – 120–140 суток. Исходя из этого, спроектировано все внутреннее оборудование для жизни на борту, хранения запасов и т. п. Устанавливаются опреснитель, галюн, печь, средства связи и все необходимое навигационное оборудование.

– Желаем успеха!



НАША КНИЖНАЯ ПОЛКА

Бруно Пейрон, Даниэль Жиль.
**ПАРУСНЫЙ СПОРТ: ТЕХНОЛОГИИ.
НАВИГАЦИЯ. МАТЕРИАЛЫ.
МАНЕВРЫ / Авториз. перев.
с франц. М. 2006, 230 стр.**

Книга представляет собой своеобразную практическую энциклопедию по парусному спорту. Написана знаменитым рекордсменом, шкипером многокорпусника Бруно Пейроном и Даниэлем Жилем, о котором достаточно сказать, что он ходил в команде Эрика Табарли, а сейчас является главным редактором журнала «Bateaux».



Джефф Тогхилл. **ЯХТИНГ:
Полное руководство / Перев.
с англ. М., 2007, 192 стр.**

Перевод вышедшей в 2005 г. книги известного яхтсмена, которая в популярной форме знакомит читателя с основными сведениями, необходимыми для овладения искусством хождения под парусами. Издание богато иллюстрировано, снабжено кратким словарем.



Каяк в океане

После трагической гибели 10 февраля 2007 г. австралийского каякера-одиночки Андрю Маколея, попытавшегося дойти из Австралии в Новую Зеландию, Тасманово море оставалось для спортсменов-гребцов непокоренным. Джеймс Кастриссон и Джюстин Джонс посвятили свое плавание памяти предшественника и отправились к Северному острову Новой Зеландии на каяке-двойке «Lot 41», с кормовой рубкой. Лодка снабжена всеми необходимыми спасательным оборудованием и средствами связи. 4 декабря на 21-й день плавания гребцы одолели две трети пути. В случае удачи они станут первыми, сумевшими пройти 2200 км по этому маршруту.

«Гибрид» для рыболовов

Автомобили с «гибридной» силовой установкой еще не получили широкого распространения, но, тем не менее, уже выпускаются серийно. В частности, ряд моделей «Lexus» с индексом «h» оснащаются не только привычным двигателем внутреннего сгорания, но и электромотором. Последовать примеру автопрома недавно решили и судостроители — одной из первых серийных «гибридных»

Мал клоп...

Независимое исследование, проведенное Европейской конфедерацией морской индустрии, неопровержимо свидетельствует: вклад прогулочного флота в загрязнение окружающей среды на деле ничтожно мал, а повышенное внимание к нему экологов объясняется прежде всего тем, что катера и яхты, базирующиеся и эксплуатирующиеся в основном вблизи береговой линии, всегда на виду. Действительно, в качестве «козла отпущения» проще выбрать кого-нибудь позаметней, чем выискивать хорошо притаившегося истинного виновника, что и подтверждают полученные в ходе исследования цифры. Как выяснили специалисты, основную долю (77%) в загрязнение моря вносят береговые промышленные предприятия. Весь водный транспорт и его инфраструктура несут ответственность за 12% загрязнений (сюда же включаются последствия морских аварий при перевозке сырой нефти и углеводородного топлива). Нефтяное загрязнение от прогулочных судов до 24 м длиной оценивается менее чем в 2% от этого объема, что на общем фоне означает и вовсе какие-то доли процента. Причем подчеркивается, что для моторных яхт, катеров и мотолодок, в отличие от коммерческих судов, неуклонно устанавливаются все более жесткие нормы вредных выбросов, которым следуют производители стационарных и подвесных моторов, так что рост прогулочного флота не вызывает пропорционального увеличения его вклада в общее загрязнение воды.



лодок стала 4,5-метровая «146 Hybrid», выпускаемая американской компанией «Scout Boats». Помимо 20-сильного подвесника, эта рыболовная модель стандартно оснащается парой транцевых 36-вольтных электромоторов «Lenco» суммарной мощностью около 6 л.с. (при использовании бензинового мотора их можно поднять из воды). Вместо штурвала используется джойстик, а управление по курсу в «электрическом» варианте осуществляется за счет изменения направления и силы тяги на каждом из бортов. Правда, в отличие от автомобилей, где электромотор тоже более чем втрое «слабее» бензинового (например, на «Lexus RX400h» — 65 против 210 л.с.), ходовые качества в том или ином варианте более неравноценны — режим глиссирования при использовании электропривода не обеспечивается. Однако первый «гибрид» пользуется успехом, что подвигло специалистов «Scout Boats» на создание более крупной 5-метровой модели с альтернативной силовой установкой.

Карты на ладони

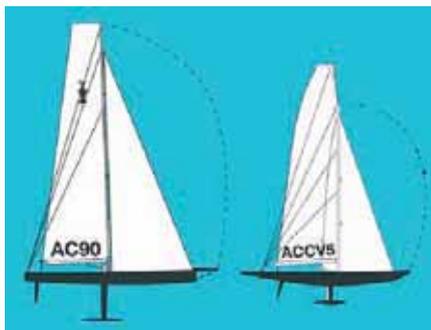
Британская компания «DigitalYacht», занимающаяся созданием яхтенных аппаратно-программных комплексов на базе персональных компьютеров, выступила с новинкой: морским коммуникатором-навигатором «Aigo» на основе КПК. Новый прибор является де-факто миниатюрным (диагональ экрана — 7 см) карт-плоттером со встроенными модулями GPS, GSM и клавиатурой и позволяет выполнять массу функций: от определения своего места и прокладки курса до осуществления телефонных звонков и приема электронной почты. Прибор предназначен для работы с навигационными электронными картами «С-Мар» (на флэш-картах формата Mini-SD) и любым навигационным ПО, функционирующим на платформе Windows Mobile. Еще одна полезная особенность «Aigo» — встроенный аварийный маяк: он способен передавать сигнал бедствия (одновременно с этим транслируя свои координаты) в течение 24 ч. Прибор выпускается в водонепроницаемом и ударостойком исполнении, так что цена «Aigo» немаленькая — 600 фунт. стерлингов.



Судьба Кубка «Америки» – в руках нью-йоркского судьи?

Как известно, после окончания гонок 32-го розыгрыша Кубка «Америки» команда «Alinghi» – нынешняя уже двукратная обладательница знаменитого приза – выступила с проектом протокола, определяющего новые правила соревнования и место их будущего проведения. Почти сразу же после этого команда «BMW Oracle Racing» обратилась в суд Нью-Йорка с требованием признать протокол незаконным. Мотивация такая: местом проведения будущего соревнования назван яхт-клуб «Club Náutico Español de Vela», который был создан специально для гонок будущего Кубка, став таким образом «Challenger of Record» – или «записным претендентом». «BMW Oracle Racing» пытается доказать, что данная организация не самостоятельна и полностью зависит от команды «Alinghi» (выбравшей этот яхт-клуб как место проведения будущих гонок) и что фактически новые правила проведения Кубка и его технический регламент (известный как AC 90) выработаны командой «Alinghi» единолично. А это дает ей одностороннее преимущество, поскольку де, она могла разрабатывать новую яхту под предложенные ею же правила задолго до их публикации, а согласование этих правил с «записным претендентом» было лишь пустой формальностью.

Официально прием заявок на участие в розыгрыше 33-го Кубка «Америки» заканчивается 15 декабря 2007 г., а первые лодки команд должны быть спущены на воду не позднее 1 ноября 2008 г. Сами гонки должны будут пройти в Валенсии с мая по июль 2009 г., но 22 ноября организаторы Кубка заявили, что в связи с затянувшимися спорами вокруг будущих правил у них нет иного выбора, как отложить сроки проведения состязания...



Слева: так может выглядеть кубковая яхта по предложенным «Alinghi» правилам AC 90. Для сравнения справа в том же масштабе изображена яхта, соответствующая действовавшим ранее правилам IACC версии 5.



Драма на Атлантическом ралли

30 ноября в ходе проведения популярной 2700-мильной гонки ARC (Atlantic Rally for Cruisers), стартовавшей 25 ноября из Лас-Пальмаса (о. Гран-Канария) на Родни-Бей (о. Санта-Лусия, Антильские о-ва), на борту яхты «AAG Big One» (класс «Volvo 60»), шедшей с российским экипажем в числе лидеров регаты, произошло несчастье. Во время поворота через фордевинд член экипажа Анна Бязина получила многочисленные серьезные травмы. Связавшись через координационный центр регаты со спасательным центром в Фалмуте, экипаж получил необходимые медицинские рекомендации для оказания первой помощи и одновременно указание о необходимости госпитализации яхтсменки.

В сложных погодных условиях (высота волн превышала 3 м, а скорость ветра – 12 м/с) яхта подошла к контейнеровозу «Goodrich Bay», и после нескольких тяжелых часов яхтсменку все же удалось переправить на его борт, после чего судно направилось в сторону острова Ла-Пальма.

Этот драматический инцидент оказался серьезной помехой на пути российских гонщиков к тому, чтобы побить существующий рекорд регаты, установленный итальянским экипажем в прошлом году и равный 11 дням, 5 ч, 32 мин. и 30 с. Теперь же, потеряв немало часов на организацию спасательных работ, экипаж «AAG Big One» вряд ли может рассчитывать на рекорд.

Всего в гонке принимают участие 235 яхт пяти классов, экипажи которых сформированы из представителей 28 стран. На трех яхтах: «Pindar» (тоже «Volvo 60»), «AAG Big One» и «Venomous» («Farr 60») идут российские экипажи, а еще две лодки – «Murka 2» и «Gray Lady» – участвуют под российским флагом.

Будущее олимпийского паруса

Совет ISAF определил в общих чертах, какие типы парусных судов будут принимать участие в Олимпийских играх 2012 г., которые пройдут в Британии. Розыгрыш медалей пройдет в 10 классах яхт, которые пока описаны следующим образом:

у мужчин – легкий швертбот-одиночка, тяжелый швертбот-одиночка, швертбот-двойка, скоростной швертбот-двойка, виндсерфер, килевая яхта;

у женщин – швертбот-одиночка, швертбот-двойка, килевая яхта (причем гонки будут проводиться в режиме матч-рейса), виндсерфер.

Как видно, впервые за много лет из олимпийской программы исчезают многокорпусники, впервые у женщин вводятся гонки, проходящие по системе матч-рейса. Конкретные же классы, которые выйдут на дистанцию Игр в Вэймуте, будут определены на заседании Совета ISAF в ноябре будущего года.



Конгресс становится ежегодным

В конце февраля следующего года московский журнал «Инвестиции в строительство» проведет третий ежегодный конгресс «Инвестиции в строительство яхт-клубов». На нем будут обсуждаться проблемы создания яхт-клубов, их управления, особенности

государственного законодательства и регулирования этой сферы деятельности. По данным торговых компаний, российский рынок катеров и яхт ежегодно увеличивается на 20–30% и обещает впредь оставаться одним из самых быстро развивающихся в

мире, поэтому инвестиции в строительство яхтенных марин обещают инвесторам не только стабильную прибыль, но и требуют ясных, прозрачных и вменяемо прописанных «правил игры» на этом важном сегменте отечественной экономики.