

Александр Киричук, Окленд. Фото автора

# ПАРУСА как национальная идея Новой Зеландии



По уровню развития парусного спорта Россия, как это ни печально, пока еще серьезно отстает от множества стран, хотя и имеет протяженную береговую линию и множество внутренних акваторий. Наши соотечественники еще не вполне отдадут себе отчет в том, какую важную роль играет парус в спортивной, общественной и экономической жизни многих стран, порой куда менее заметных на глобусе, нежели Российская Федерация. Сегодня наш рассказ – о парусной жизни (и индустрии) Новой Зеландии.

Эта удивительная страна по территории сравнима с Великобританией, обитатели ее в основном – потомки англичан, только народу здесь в 15 раз меньше, чем в Англии, зато плотность яхтенных событий заметно выше. Особенно, если учесть, что навигация длится круглый год. История освоения этой территории европейцами насчитывает двести лет, но страна до сих пор не успела обзавестись ни конституцией, ни постом президента. Зато яхт-клубов в Новой Зеландии насчитывается двадцать шесть, и старейший из них, что в порту Нельсон, недавно отметил свое 152-летие.

Общее количество яхт не поддается точному учету, так как не существует их государственной регистрации. Точно так же сложно установить достоверное количество яхтсменов, поскольку для выхода в море ни прав на управление яхтой, ни разрешения властей не требуется. Все-таки благодаря трудам Береговой охраны, некоторая статистика имеется. В распоряжении местных жителей – более миллиона яхт! И большинство из них – парусные: новозеландцы неспроста называют свое государство «страной парусов». Хранится этот флот (по большей части «москитный») в многочисленных маринах, на якорях во всех приемлемых бухтах и дельтах рек, на автомобильных трейлерах и просто в огородах. Но не спешите завидовать круглогодичной

навигации – условия плавания тут достаточно сложные.

О яхтинге в «стране парусов» можно говорить бесконечно. И вот что показательно – все яхтенные процессы происходят при эффективной поддержке государства, в первую очередь – финансовой. Существуют специальные правительственные программы, одна из которых, к примеру, предлагает всем, кто пытается освоить новые рынки, дотацию: к каждому собственному доллару добавить еще один от правительства. Согласитесь – неплохо! Но и результаты тоже неслабые. В качестве примера приведу конкретные цифры. В яхтенной индустрии страны занято свыше 10 тыс. специалистов. Общее количество компаний, объединенных в рамках «Marine Industry Association NZ», свыше 500, а их валовой годовой продукт в 2008 г. превысил уровень в 1 млрд. евро. Сегодня «Made in New Zealand» – знак гарантированного качества во всем, что касается яхт, причем львиную долю продукции потребляет внутренний рынок – на экспорт уходит только пятая часть. А до Европы из этого ручейка доходит и вовсе не более 15%, т.е. попросту капля в море. К сожалению, можно утверждать, что российский потребитель не видит яхтенной продукции Новой Зеландии вообще, а жаль.

Раньше я любил посещать бот-шоу в разных странах в поисках новинок

яхтенной моды. Однако с тех пор, как поселился в Новой Зеландии, этот интерес быстро угас – все возможные новшества реализуются здесь раньше, чем где-либо еще. Сегодня уже ни одна команда на Кубке «Америки» не обходится без новозеландцев и их яхтенных технологий. Так, в команде Швейцарии, которая на данный момент владеет Кубком «Америки», всего один швейцарец, в команде претендентов из США – только один американец, а все ключевые фигуры – из Новой Зеландии.

Так было не всегда. Трудно поверить, что еще каких-то 30 лет назад победа на Кубке «Америки» воспринималась местными яхтсменами подобно полету на Луну, хотя бы потому, что по правилам тех лет яхту для участия в этом состязании требовалось спроектировать



Быстроходная моторная яхта с тримаранными обводами по проекту Крейга Лумиса



и построить в собственной стране из материалов, произведенных отечественными заводами. Качественный прорыв произошел в 80-е гг. прошлого столетия, когда вслед за австралийцами, которые впервые за всю историю существования Кубка отняли его в 1983 г. у Нью-Йоркского яхт-клуба, устремились новозеландцы. В итоге драматической борьбы в 1995 г. этот ценный трофей на целые восемь лет переместился в Королевский яхт-клуб Новой Зеландии.

Но, в отличие от Австралии, где борьба за Кубок была делом нескольких частных лиц, Новая Зеландия выигрывает самого престижного в мире трофея сделала целью нации. Это не только заложило фундамент яхтенной индустрии, но и превратило затерянные в безграничных просторах Тихого океана острова в эпицентр яхтенных событий. Как здесь шутят, Новая Зеландия еще не рай, а только последняя остановка по дороге к нему. Но одно бесспорно, именно тут находится рай для яхтинга.

Конечно, в Новой Зеландии люди живут не только яхтингом, тем не

менее, новозеландцы не случайно считают свое государство «страной парусов». Многие улицы названы яхтенными терминами, в любом офисе вы обнаружите фотографии или модели яхт, и почти у каждого дома из зелени выглядывает мачта. Местные жители убеждены, что младенца вначале нужно научить ходить на яхте, а уж потом – ногами. Яхта, на которой ходил прадедушка – драгоценная семейная реликвия, и ее содержат в идеальном порядке. Не важно, какой марки у тебя автомобиль – важно, на какой яхте ты выходишь в море. Поэтому семья, у которой в распоряжении целая флотилия яхт различного назначения – не исключение, а правило.

Специалистов высокого класса для яхтенной индустрии страны готовит особая организация: «Boating Industry Training Organisation NZ». Трудно переоценить ее вклад (и вклад подготовленных ею мастеров) в развитие всей отрасли. Все же осмелюсь утверждать, что вклад любителей еще значительней. Правда, им всегда оказывают поддержку компании-спонсоры, и не только от яхтенной индустрии, поскольку высший менеджмент любой местной компании на 100% состоит из яхтсменов. Короче, в стране парусов трудно разобрать, кто тут любитель, а кто профессионал. Все – яхтсмены.

Киви (так называют себя новозеландцы) – довольно изобретательный

народ. Особенно по части спорта и развлечений. Видимо, иначе скучно было бы жить в государстве с профицитом бюджета, отсутствием криминала, коррупции, идеальным качеством дорог и, что особо важно для яхтинга, с нескончаемой береговой линией, изрезанной живописными бухтами, фьордами и многокилометровыми пляжами. К примеру, водометный двигатель был изобретен именно в Новой Зеландии с целью скоростного катания по мелководным речкам. Здесь же придумали способ «штабелирования» маломерных катеров в городских условиях. Именно новозеландцы создали устройство сворачивания грота в гик и прочее.

Книг и журналов о яхтинге здесь не счесть, а воскресные газеты посвящают яхтингу места намного больше, чем в России – футболу. Короче, с любым из киви вы можете рассуждать о яхтах до бесконечности. И, если кое-кто из россиян запросто может считать Кубок «Америки» чемпионатом США по футболу, то новозеландцы потрясут своей осведомленностью в деталях всех яхтенных событий.

Наибольший вклад вносится во все, что связано с парусными судами. Здесь новозеландцы – признанные в мире законодатели моды. Например, большинство уникальных парусных мегаяхт построено на верфях Новой Зеландии. А на тех, что построены в других странах, вы обязательно обнаружите



Крупный склад-«этажерка» для хранения моторных яхт



«Волнопронзающий» катер «Earthrace»

оборудование с клеймом «Made in New Zealand». По некоторым направлениям, таким как изготовление сверхпрочных мачт из углепластика длиной свыше 30 м, у новозеландцев практически нет конкурентов.

Из крупных верфей, которые облюбовали для реализации своих проектов такие корифеи яхтенного дизайна, как Рон Холланд, Эд Дюбуа и Герман Фрерс, наиболее известны «Alloy Yachts» (об уникальной «ветролетонесущей» яхте «Tiara» постройки этой компании мы уже писали – «КиЯ» № 193), «Fitzroy Yachts», «McMullen & Wing» и «Yachting Developments». Следует отметить, что на этих верфях до сих пор не построено двух одинаковых мегаяхт – все заказы уникальны и неповторимы. Это выгодно отличает верфи Новой Зеландии от верфей Европы и США (не говоря уже о Китае и Тайване), где даже крупные яхты – в основном серийные или так называемые «полусерийные».

Баланс цены-качества также говорит в пользу Новой Зеландии.

Но все же основную продукцию яхтенной индустрии страны представляют не мегаяхты, а парусные и моторные яхты средних размеров и «москитный» флот. Но и эта продукция – традиционно отменного качества. Взять, к примеру, небольшую верфь «Lloyd Stevenson Boatbuilders», которая специализируется на работе с деревом и углеволокном или же «Salthouse Marine», со стапелей которой сходят замечательные катера для большой рыбалки. Подобные верфи выдают поистине лодки «haut couture», и, поверьте мне на слово, стать владельцем такой яхты отнюдь не просто – они все уходят нарасхват в Австралию и США.

Серьезный сегмент представляет производство композитных материалов, всевозможного оборудования и снабжения для всех типов яхт и раз-

личных водных видов спорта и отдыха. Мировое лидерство в технологиях применения композитных материалов принадлежит компании «High Modulus NZ». Эта фирма, непрерывно совершенствуя свои наработки, стремительно продвигает синтетические материалы в разряд наиболее востребованных в яхтостроении. Сегодня речь идет уже о материалах с фантастическими свойствами (с применением нанотрубок), о которых мечтали многие поколения яхтенных дизайнеров.

Особо следует отметить интеллектуальную продукцию, которой славится «страна парусов». К примеру, в Ассоциации морской индустрии Новой Зеландии состоит почти пять десятков конструкторских бюро, способных выполнить любую задачу – начиная с проекта гоночной супермашины для регат Кубка «Америки» или «Volvo Ocean Race» и заканчивая автомобилем-амфибией или каяком с электродвигателем. Ярким примером подобного творчества является волнопронзающий тримаран «Earthrace» («КиЯ» № 200, 202), который 27 июня 2008 г. установил новый мировой рекорд кругосветного плавания для моторных яхт, улучшив предыдущий результат сразу на 13 суток! Этот беспрецедентный проект родился благодаря компании «Craig



«Город парусов» – дорожный указатель вблизи г. Окленд



Классический «Дракон» с автором статьи на руле

Loomes Design Group», известной своими новаторскими идеями в области суперскоростных технологий. Ею же разработана новая концепция парусно-моторных яхт, способных одинаково резво ходить на скоростях около 20 уз как под парусами, так и под мотором.

В странах, где яхтинг культивируется давно, высоко ценят возможности Новой Зеландии. К примеру, один из самых активных яхтсменов Европы король Испании Хуан Карлос совершенно непатриотично предпочитает ходить на яхте класса TP 52, построенной на новозеландской верфи «Cookson Boats». Не берусь комментировать ситуацию, но это очевидный факт: спортивные и круизные яхты, принадлежащие россиянам, построены в большинстве своем на верфях Европы и США, в то время как яхтсмены самих этих стран стоят в очереди за продукцией «страны парусов». Многие ведущие международные компании предпочитают именно здесь размещать производство для выпуска своей яхтенной продукции – правда, подается все это часто как европейская или же американская продукция.

Могу привести анекдотический пример из собственного опыта. Кому из яхтсменов не известны фирмы «Harken» или «Lewmar»? В рамках одного из своих проектов я подыскивал изготовителя мощных подпалубных лебедок сложной индивидуальной конструкции. Долго изучал предложения ведущих брендов. В итоге, эти изыскания привели меня в небольшой цех неподалеку от дома. Название этой компании мало кому известно даже в Окленде. На складе готовой продукции я нашел разные лебедки с написанными крупными буквами названиями «Harken» в одном углу, а в другом – «Lewmar». И хоть с трудом, но все-таки на каждой лебедке можно было разглядеть: «Made in New Zealand».

Такая важная сфера деятельности, как техническое обслуживание и ремонт яхт, кормит в этом островном государстве целую армию специалистов разных профессий. Сюда приезжают яхты со всего мира, чтобы быстро, качественно и за разумную цену выполнить ремонт любой сложности. Многие яхты приобрели здесь вторую, а порой и третью молодость. Добросовестность, трудолюбие и дисциплина новозеландцев известны всему миру:

в стране не существует ни взяток, ни откатов, ни мошеннических схем. Бюрократических формальностей тоже практически нет, так же как и драконовских налогов – государство всеми способами поддерживает любые начинания. Наложены надежные и недорогие транспортные схемы по всем основным потокам.

Несомненно, живительным источником яхтинга Новой Зеландии в первую очередь являются ее люди. Яхтсменам всех стран и народов хорошо известно имя Питера Блейка. Его коллекция наград включает практически все самые заветные призы в большом яхтинге и остается до сих пор непревзойденной никем. За беспрецедентные заслуги в парусном спорте Королева Англии посвятила его в рыцарское звание. К несчастью, бразильские пираты оборвали его жизнь. Но здесь он остается национальным героем, а в Королевском яхт-клубе – хранятся его награды.

Благодаря вышесказанному в стране возможны такие чудеса, как строительство уникальных яхт собственными силами. Выдающийся образчик подобного творчества – знаменитая 48-метровая экспедиционная яхта «Т6». Временную верфь – только для постройки одной-единственной яхты – создал ее владелец. Результат оказался замечательным – судно признано лучшей моторной яхтой 2008 г.! И таких примеров не счесть.

Совместно с русскоязычными коллегами мы в Новой Зеландии уже успешно осуществили несколько проектов – расстояние не стало помехой. В качестве примеров могу привести участие в Кубке Миллениума 2003, 2007 и 2009 гг., проектирование мегаяхт и спортивных лодок, организацию их ремонта в Новой Зеландии. В содруже-

стве со специалистами из Астрахани мы сейчас реализуем проект конвертации бывшего рыболовного судна в 30-метровую прогулочную яхту.



**ТОРЭКС  
САРАТОВ**

по снегу и льду  
по холмам и торосам  
по горной реке и болоту

Нефтяникам и газовикам  
Рыбакам и охотникам  
Службам спасения

**АЗРОСАНИ-АМФИБИЯ**

**ПАТРУЛЬ**



Корпус изготовлен из стеклопластика с применением авиационных технологий и только у ПАТРУЛЯ защитен износостойким, амортизирующим адаптивным днищем, запатентованным и не имеющим аналогов в мире. Такое днище позволяет азросаним без всяких повреждений переходить по острым торосам, кочкам, переходным средам. ПАТРУЛЬ сертифицирован и выдана серия ПТС для регистрации в Ростехнадзоре.

В настоящее время более 100 машин успешно эксплуатируются во всех регионах страны.

- Двигатель Subaru 160/210 л.с.
- Макс. скорость по снегу (воде) 150 (55) км/ч.
- Пассажироместность 6 человек (500 кг.)
- Расход бензина 15-25 л/ч.
- Запас топлива 140 л.
- Автономный отопитель салона Webasto. Прост в обслуживании и управлении.

Легко передвигается по снегу, льду, шуге, ледяным торосам, холмам до 35° в обе, шуге, камышам и т.д. Незаменим при проведении спасательных работ МЧС, для нефтяников, геологов, охотников и рыболовов, природоохранных организаций.



410086 г. Саратов  
ул. Елшанская, 5  
ООО «ТОРЭКС»  
тел: (8452)45-00-02  
e-mail: info@amfibia.ru

<http://www.amfibia.ru>

Недавно с украинскими коллегами мы преподнесли подарок спортивному классу яхт Дракон к его 80-летнему юбилею. Собранный вручную в Херсоне классический деревянный корпус был доставлен в Окленд, где мы полностью оснастили его по высочайшим стандартам. Уже первое выступление «юбилейного» «Дракона» (NZL-15) на чемпионате Новой Зеландии 2009 г. подтвердило его качество – яхта стала первой среди классических деревянных «Драконов» (третье место в общем зачете), а также удостоилась специального приза Ассоциации класса «Лучший классический «Дракон»».

К сожалению, Новая Зеландия пока не представлена должным образом на российском рынке яхтенной продукции и услуг. Безусловно, новозеландская продукция в рекламе не нуждается, но русскоязычные яхтсмены явно ощущают дефицит информации о ней.