

К тому моменту в команде уже знали о Чарли Питчере (Charlie Pitcher), который готовился пересечь Атлантику за 40 дней. За воротами Rossiters Yacht Федор сказал: «Давайте-ка, поедem к гребцу, который строит лодки и собирается установить рекорд пересечения Атлантики...» И они направились от берега Ла-Манша на северо-восток к берегу Северного моря до Ипсвича, а оттуда еще за 100 км в деревню Бернхам-он-Крауч (Burnham on Crouch).

Федора и товарищей встретил 49-летний покоритель океанов и пустынь, отец двух сыновей неутомимый Чарли Питчер. Его лодка «Сома» отделана с таким тщанием и мастерством, что Федор тут же заявил: «Вот здесь надо заказывать, пусть и нам такое сотворит». Такое сочетание – гребец и строитель – дорогого стоит. Лодка Чарли уникальна: при полной загрузке всего 450 кг ее длина – 6 с небольшим метров. Носовая надстройка – «голландский башмак» – абсолютно препятствует пресловутому «оверкилю», ну а парусность «башмака» при попутном ветре добавит скорости.

Чарли согласился приступить к строительству лодки «Тургояк» только после заплыва на рекорд, и они ударили по рукам.

Сейчас известно: с 6 февраля по 13 марта 2013 года Чарли улучшил рекорд Федора Конюхова на трассе Ла-Гомера – Барбадос на 11 суток, и новый мировой рекорд – 35 дней и 33 минуты – стал фактом. Саймон Чок зимнюю пору тоже провел на лодке: с шестью гребцами он пересек Атлантику за 35 дней и 13 часов. Рекорд на «восьмерке» он установил в 2012 году.

Короче говоря, после приключений в гребле в апреле 2013 года Саймон Чок и Чарли Питчер приступили к строительству лодки для Федора. Весной 2013 за круглым столом проекта собрались 3 человека, у которых было 10 успешных переходов через океаны! Саймон Чок – 7 переходов (5 через Атлантику и 2 через Индийский океан), Чарли Питчер – 2 через Атлантику и Федор Конюхов – 1 через Атлантику.

*Продолжение следует*

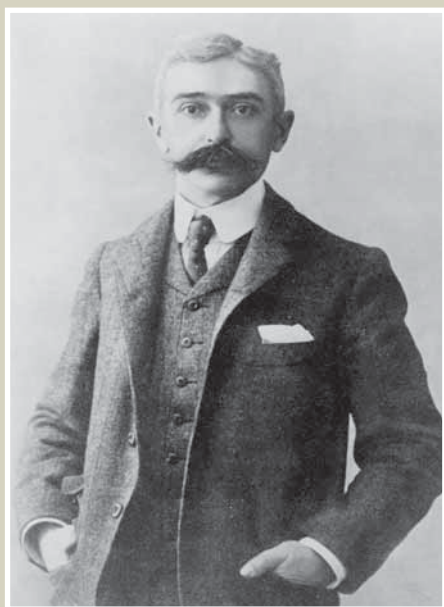


# Олимпийский старт

**Анна Героева** ▶ Журнал «Катера и Яхты» открывает новый цикл публикаций об истории олимпийских классов яхт. Начиная с этого номера, мы будем рассказывать о том, как проходили олимпийские парусные регаты, о том, как яхты различных классов попадали в программу Олимпийских игр, и о том, как происходило их исключение. Все парусные регаты истории – на страницах нашего журнала.

Соревнования в Греции, проведенные в 1896 году, были очень ответственным шагом в деле возрождения Олимпиад. Вдохновитель нового олимпийского движения барон Пьер де Кубертен (Pierre de Frédy, baron de Coubertin) и его коллеги, возрождая Олимпийские игры, стремились главным образом к объединению всех наций мира, а поэтому ратовали за включение в программу Игр максимального количества видов спорта, чтобы привлечь наибольшее число атлетов из разных частей света. Годы спустя барон де Кубертен напишет в своих мемуарах, что главным моментом в процессе подготовки первых Олимпийских игр было определение и закрепление принципов равенства между различными видами спорта в олимпийской программе. Некоторые члены только что образовавшегося Международного олимпийского комитета со скрипом принимали новые виды спорта в программу будущих Игр. При этом далеко не все атлеты считали возможным включение их вида спорта в олимпийскую семью. Самому де Кубертену, как он впоследствии признавался, приходилось не раз убеждать так называемые «второстепенные виды спорта» в том, что им действительно рады, а не просто из милости разрешили бежать за колесницей атлетических видов спорта.

В зачет первых Олимпийских игр, проходивших в 1896 году в Афинах, француз де Кубертен помимо легкой атлетики, гимнастики, фехтования, стрельбы из боевого оружия, велоспорта, конного спорта, лаун-тенниса, гребли на байдарках, плавания, греко-римской борьбы включил и парусный спорт. Подробный список видов спорта барон опубликовал спустя несколько лет в своей книге «Олимпийские мемуары». «Я придаю большое значение обнародованию этого текста, – писал он. – Благодаря ему можно убедиться, что нет ни слова правды в этой постоянно повторяющейся легенде о том, что современные Игры были поначалу простыми легкоатлетическими соревнованиями, к которым по-



Барон Пьер де Кубертен, вдохновитель и основатель современного олимпийского движения, член МОК



Члены первого МОК. Слева направо: Виллибильд Гебхардт, Пьер де Кубертен, Иржи Гут-Ярковский, Деметриус Викелас, Ференц Кемени, А. Бутовский, Виктор Бальк. Афины, 10 апреля 1896 года

том добавились другие виды спорта. Эта программа продемонстрировала принцип равенства различных видов спорта и демонстрирует его до сих пор».

Многие члены Международного олимпийского комитета неохотно голосовали за включение в олимпийскую программу некоторых видов состязаний. С большим трудом, как пишет де Кубертен, ему удалось отстоять велосипедный и парусный спорт. Последний был достаточно популярен в Европе, однако не был демократичным и массовым. Заниматься парусным спортом имели возможность граждане высших сословий общества.

В программе первых Олимпийских игр парусный спорт был представлен пятью классами яхт, которые не имели символических названий, а различались по объему водоизмещения. На старт первой в истории олимпийской регаты в Афинах готовились выйти суда водоизмещением 3, 10 и максимум 20 т, а также яхты свыше 20 т. Для них были подготовлены дистанции в 5 и 10 миль. Кроме того, программа Олимпийских игр 1896 года предусматривала и гонки паровых яхт: они должны были соревноваться на дистанции 10 миль.

Однако, после всей проделанной подготовительной работы, борьбы за включение паруса в программу и волнений, с этим связанных, первая олимпийская регата так и не состоялась – произошло это из-за погодных условий.

### Вторые Олимпийские игры

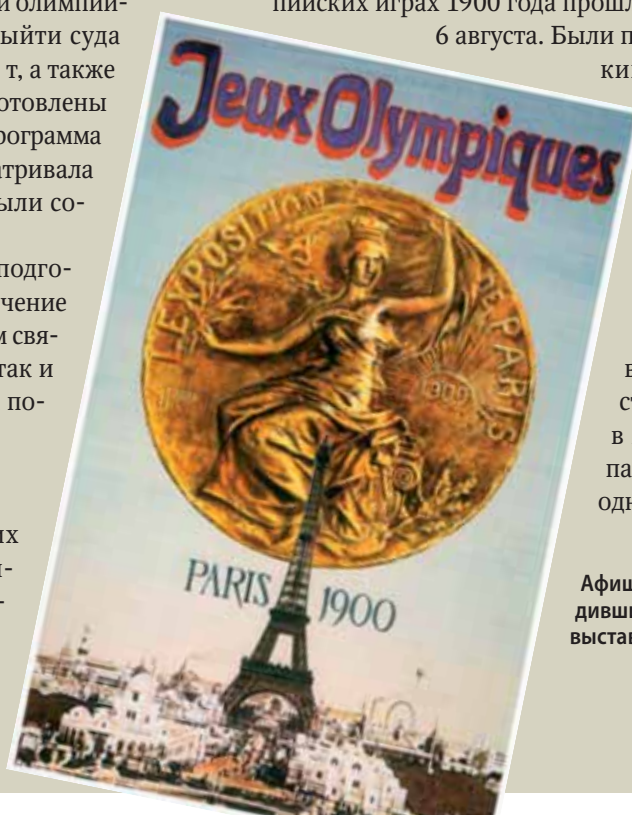
По окончании первых Олимпийских игр в Афинах греческая общественность была настроена против претворения в жизнь плана преемственности

игр между странами. Однако Кубертену удалось переубедить греческого короля, и Олимпийские игры 1900 года было решено провести все-таки не в Греции, а во Франции. Центром проведения соревнований был выбран Париж, а парусные гонки решили провести в департаменте Ивелин и городе Гавре.

Все четыре года Международный олимпийский комитет усиленно готовился к проведению будущей Олимпиады. Поскольку первые Олимпийские игры публика восприняла с воодушевлением, то программу вторых Игр на олимпийском конгрессе в 1897 году решили значительно расширить. Сделали это за счет введения новых спортивных дисциплин. Новации затронули и парусный спорт.

Соревнования по парусному спорту на II летних Олимпийских играх 1900 года прошли 20, 22, 24, 25 мая и 1, 5 и 6 августа. Были проведены гонки в несколь-

ких дисциплинах, но статус олимпийских получили только семь классов яхт, причем в трех из них были разыграны сразу два комплекта медалей (в тех классах, где допускалось участие смешанных экипажей). При этом все яхты, равно как и представленные на первых Играх в Афинах, не были монотипами, то есть строились не по одному и тому же проекту, не



Афиша II Олимпийских игр, проходивших в рамках Всемирной выставки 1900 года в Париже





Титульная страница доклада I Олимпийских игр 1896 года в Афинах



Яхта Lérina, победившая в Олимпийских играх 1900 года в классе от 1 до 2 т. В составе экипажа была Элен де Пуртале – первая женщина в истории, ставшая олимпийской чемпионкой



Олимпийская регата 1900 года

Золотая медаль Олимпийских игр 1900 года во Франции. Именно с этих Игр наградой за первое место стала медаль из золота, а также закрепились традиция награждать занявших 2-е и 3-е места



имели символического названия, а различались по объему водоизмещения и площади парусности. Отметим, что практически все яхты, принимавшие участие во II Олимпийских играх, имели гафельное вооружение.

В олимпийскую программу Игр 1900 года включили лодки следующих классов:

- до 0.5 т (допускалось участие смешанных экипажей),
- 0.5–1 т,
- 1–2 т (также было возможно участие смешанных экипажей),
- 2–3 т (допускалось участие смешанных команд),
- 3–10 т,
- 10–20 т,
- открытый класс.

Несмотря на увеличение числа классов яхт, регата все равно массовой не получилась: в ней приняли участие 27 яхт, на которых выступали 72 спортсмена из пяти стран. В первой олимпийской регате принимали участие команды Франции, Швейцарии, Великобритании, США, Германии и смешанная команда, члены которой выступали на лодках водоизмещением 2–3 т и при этом представляли разные государства.

Поскольку лодки, заявленные в программу II Олимпийских игр, не были монотипными, количество членов экипажа в командах варьировалось от 3 до 12 человек. Из-за того что яхты различались водоизмещением, гонки гавр-

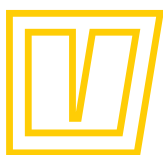
ской олимпийской регаты проводили с гандикапом. Победителей в каждой категории лодок наградили медалями.

Лидером в медальном зачете стали французы: по итогам олимпийской регаты они завоевали 19 наград, из которых было 3 золотых, 8 серебряных и 8 бронзовых. Второе место в медальном зачете по парусному спорту заняли британские спортсмены: им достались три золотые медали и одна бронзовая. Третье место заслужил франко-британский экипаж, получивший «золото» в зачете яхт с водоизмещением 2–3 т.

Одну золотую награду получили яхтсмены из швейцарской команды – в зачете для яхт водоизмещением от 1 до 2 т. Кстати, среди членов экипажа победившей яхты Lérina, была дама – Элен де Пуртале (Hélène de Pourtalés). Она стала первой женщиной, получившей статус олимпийской чемпионки.

Таким образом, парусный спорт по инициативе барона Пьера де Кубертена вошел в олимпийскую программу с первых же Олимпийских игр и прочно закрепился в ней. Первая регата провалилась из-за погодных условий, но организаторов соревнований это обстоятельство не смутило, и они даже пошли на увеличение числа классов яхт, принимающих участие в Играх. Однако дольше одной Олимпиады эти классы в олимпийской семье не задержались. Программа парусных олимпийских регат была изменена до неузнаваемости. О том, какие именно изменения она претерпела, читайте в следующих номерах журнала.

*Продолжение следует*



# Vetus®

www.vetus.com



## Морские дизельные двигатели Vetus

Линейка дизельных двигателей мощностью от 12 до 231 л.с. отличаются моделями базовых силовых агрегатов и целевым назначением. Более мощные двигатели имеют одобрение РРР. Голландская сборка, простота в установке и надежность в эксплуатации, большой ресурс.

Полный ассортимент комплектующих и вспомогательного оборудования для установки и эксплуатации: дистанционное управление, валопроводы, муфты, гребные винты, выхлопные системы, фильтры-сепараторы, контрольные приборы и многое другое под одной торговой маркой – Vetus.

Каталог и контактные данные дилеров на сайте [www.vetus.ru](http://www.vetus.ru)



ООО «ВладТехноМарин», г. Владивосток  
aeroboat@mail.ru тел. +7 (423) 257-72-72

**Производство аэроботов «Тайфун»**  
различных модификаций и мореходных катеров

[www.aeroboat.ru](http://www.aeroboat.ru)



**11-16 марта 2014 г.**

## ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА МОСКОВСКОГО БОУТ ШОУ

- Пленарное заседание
- Презентации
- «День яхтенного дизайна»
- «День водных видов спорта»
- «День суперяхт»
- Семинары и мастер-классы
- Ярмарка яхтенных вакансий
- и многое другое

Участие во всех мероприятиях деловой программы бесплатное.  
Заявки на выступление экспертов принимаются по тел: **+7-495-221-76-77**

Информация и регистрация на сайте: [www.деловаяпрограмма.рф](http://www.деловаяпрограмма.рф)

**U S ПАРУСА**  
ULLMAN SAILS  
проектирование и изготовление

**ТЕНТЫ**  
для яхт и катеров

Поставка палубного оборудования WIND

**АКТИВЦЕНТР**

**+7(8634)643568**

[WWW.ACTIVCENTRE.RU](http://WWW.ACTIVCENTRE.RU)

[ULLMANRUS@GMAIL.COM](mailto:ULLMANRUS@GMAIL.COM)

[AVRIL77@PBOX.TTN.RU](mailto:AVRIL77@PBOX.TTN.RU)

347923, г. Таганрог  
ул. Спортивная 2