



## ПИТЕРСКАЯ БОТ-ШОУ ПЕРЕЕЗЖАЕТ

■ Переезжает недалеко — из привычного павильона № 5 выставочного комплекса “Ленэкспо”, фасад которого выходит непосредственно на Финский залив, в недавно построенный павильон № 7, расположенный в глубине, на берегу бухты напротив яхт-клуба ВМФ. В конце прошлого года руководство выставки провело неформальную встречу с представителями постоянных участников бот-шоу, на которой, несмотря на ее совещательный характер, о грядущем “переезде” фактически было объявлено как об окончательно свершившемся факте.

По сравнению с “пятеркой”, новый с иголки павильон, уже успевший принять ряд разноплановых экспозиций, действительно представляет собой заметный шаг вперед — как с точки зрения архитектуры, так и внутреннего оборудования. Площадь его составляет 8200 м<sup>2</sup> (с габаритной высотой в главном экспозиционном зале от 12 до 16 м), а кроме того, на втором этаже разместились основной конференц-зал на 1100 мест и еще пять поменьше — на 50–80 чел. каждый. Строи-

тельство его обошлось в 14 млн. долл., и еще около миллиона было потрачено на реконструкцию набережной (глубина непосредственно у стенки теперь составляет 4.2 м).

В связи с “переездом” участников бот-шоу-2006 ждет ряд существенных перемен: увеличившиеся более чем втрое площади явно придется делить с какой-либо другой выставкой; “уличную” экспозицию с ее доступными ценами планируется основательно сократить, а то и полностью от нее отказаться, а экспозицию на воде — разместить в довольно тесной бухте в непосредственной близости от яхт-клуба. В общем, чисто организационные “притирки” явно неизбежны. Кроме того, по словам руководителей бот-шоу, смена павильона отразится и на расценках на выставочные площади — они подрастут примерно на 15%.

Традиционные соревнования на призы “КиЯ” пройдут на той же акватории, что и в прошлые годы — линия старта-финиша будет располагаться напротив привычной “пятерки”.

## НОВАЯ ВЕРФЬ В СИБИРИ

■ В Новосибирске начала свою деятельность пятая по счету новая яхтенная верфь “Эгрегор”. Предприятие на берегу Обского водохранилища в эллингах Новосибирской государственной академии водного транспорта (НГАВТ). Фирма “Эгрегор” специализируется на строительстве прогулочных водоизмещающих стальных моторных яхт и катамаранов речного и озерного типа 10-, 20- и 30-метровых классов. Суда строятся по проектам, разработанным кафедрой судостроения НГАВТ.

В настоящее время в портфеле фирмы — заказы с берегов Байкала, озера Чаны и водохранилищ сибирских рек на изготовление металлических моторных яхт и катамаранов.

## “АПОСТОЛ АНДРЕЙ” — ВТОРАЯ ПОПЫТКА

■ Яхта “Апостол Андрей”, столкнувшаяся с серьезными техническими проблемами в ходе своего беспрецедентного плавания вокруг Антарктиды, 24 октября 2005 г. вновь вышла в поход к Ледовому континенту, направляясь в море Росса — к той точке, где был потерян руль.

По возвращении в июле на Дальний Восток яхта была подвергнута серьезному ремонту на 178-м судоремонтном заводе. Экипаж яхты составляют капитан Николай Литау, матрос и художник Анатолий Семенов, первый боцман “Апостола Андрея” Владимир Киреев и яхтсмен Михаил Каптюг. На момент сдачи номера яхта достигла Соломоновых островов.



## ПЕРВЕНЕЦ ОТЕЧЕСТВЕННОГО КАТАМАРАНОСТРОЕНИЯ

Исполнилось 10 лет со времени спуска, испытаний и сдачи заказчику первого отечественного морского скоростного катамарана. Судно было построено в 1995 г. по проекту № 23107 “Сокол” на основе принципиально новых методов повышения ходкости и мореходности скоростных судов, разработанных в Ленинградском кораблестроительном институте инициативной группой инженеров и ученых под руководством В.П.Соколова. Для реализации проекта было создано ОАО “Русская Морская Техническая Компания” (РМТК), которая в содружестве со Средне-Невским судостроительным заводом осуществила весь комплекс

работ от проектного замысла до передачи судна команде заказчика — Туапсинского порта.

Главное судно, получившее имя “Капитан Корсак”, в течение ряда лет работало на Черном море. При пассажировместимости 120 чел. оно способно развивать скорость до 30 уз. В настоящее время оно успешно эксплуатируется судоходной компанией “Элиен” на акваториях Северо-Запада. К сожалению, финансовые проблемы не позволили достроить второе судно, корпус которого сейчас находится в полной готовности.

“КиЯ” намеревается в дальнейшем обратиться к теме технических и эксплуатационных особенностей судна и истории его создания.

Фото М.Г.Богомаза

## КОНФЕРЕНЦИЯ ДИЛЕРОВ “AQUADRIVE”

Традиционно в конце сезона крупнейший официальный дистрибьютор “Mercury Marine” в России — компания “AquaDrive” — провела дилерскую конференцию в Анапе. Место проведения конференции было выбрано не случайно: организаторы запланировали тест-драйв пластиковых катеров “Quicksilver” с мотором “200 L Optimax” и новинкой — “Mercury F 80 ELPT EFI”, испытания РИБов “Narwhal”, великолепно зарекомендовавших себя на чемпионате мира по парусному спорту в Москве в августе 2005 г.

Конференция собрала более 70 участников из 18 городов России: от Кирова до Астрахани. Приехали глава московского представительства “Marine Power Europe Inc.” Жан-Клод Клавье и сервис-менеджер МРЕ Максим Атаров.

21–23 октября 2005 г. участники конференции обсуждали ключевые вопросы сотрудничества, познакомились с новой продукцией: РИБами “Lodestar”, “Narwhal”, “водными внедорожниками” “AquaQuad”, а также алюминиевыми лодками “MetalGlass”, которые в 2006 г.

нированию продукции “Mercury Marine” в России, маркетинговым коммуникациям. Именно поэтому на конференцию были приглашены владельцы, директора компаний дилеров “AquaDrive”, руководители направлений.

Жан-Клод Клавье ответил на их вопросы.

Вечером первого дня состоялась торжественная презентация новой продукции: под залпы салюта, осветившие южное небо, все наконец-то увидели то, что так долго держалось в секрете.

Следующее рабочее утро началось рано, ведь участникам, расписанным для работы по группам, предстояло познакомиться с особенностями сервисного обслуживания (М. Жирнов — сервис-менеджер “AquaDrive”), запасными частями (С. Ренев — руководитель отдела запасных частей), новинками “Mercury” (М. Атаров), особенностями дилерского договора (О. Зозуль), маркетингом (А. Марков) и затем принять участие в тест-драйве на море (В. Тюриков, А. Митюшин, Д. Алексеев).

На закрытии конференции состоялось награждение дилеров, победивших



представляет наша компания.

На открытии конференции генеральный директор “AquaDrive” Игорь Смирнов, руководитель отдела маркетинга Алексей Марков и руководитель отдела продаж Олег Зозуль рассказали об итогах сезона, тенденциях в развитии компании и рынка, новой маркетинговой стратегии “Mercury” — “Ценность выше”. М. Атаров коснулся специфики новых двигателей “Mercury”, которые поступят в продажу в этом году. За последние два года “Mercury Marine” представила 21 новую модель, среди которых преобладают четырехтактные двигатели.

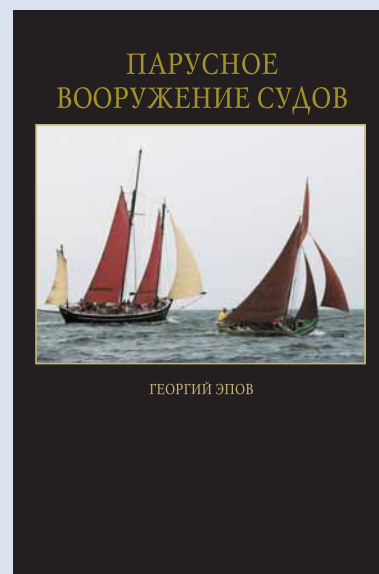
Много внимания было уделено обсуждению условий дилерского соглашения, стратегии продвижения и позицио-

в номинациях “продажи” и “продвижение”, представлены и награждены победители программы “Лучший дилер”, вернувшиеся из поощрительной поездки в США: Л. Носков (компания “Техномир”, г. Киров), Н. Аверочкин (“Клуб Велход”, Москва), К. Пашков (“АкваСпорт”, г. П-Ахтарск). Победители, в свою очередь, поделились восторженными впечатлениями от поездки, представили фоторепортаж. Отдельно с благодарностью был отмечен В. Синденов (“Югморсервис”, г. Новороссийск) за помощь в организации конференции и проведении тест-драйва.

См. также сайт [www.aquadrive.ru](http://www.aquadrive.ru) ([www.lodki.ru](http://www.lodki.ru))

**Алексей Марков**, руководитель отдела маркетинга компании “AquaDrive”

## ВЫШЛА ИЗ ПЕЧАТИ



**Г. С. Эпов**, “Парусное вооружение судов”, СПб., “Элмор” (ООО “ТехноМедиа”), 2005, 234 с., более 100 ил.

В книге рассмотрены различные типы парусного вооружения, рангоута, парусов, стоячего и бегучего такелажа.

Для широкого круга читателей, интересующихся парусными судами, историей развития парусного флота, парусным спортом.

## У ВЛАДЕЛЬЦА ЯХТЫ БОЛЬШЕ СЧАСТЬЯ

“Impulse Research Corporation” (Лос-Анджелес) по инициативе National Marine Manufacturers Association провела опрос 1100 пользователей сети интернет, среди которых оказалось 542 владельца катеров и 536 “пешеходов”. Опрос показал, что владельцы катеров и яхт чаще, чем “пешеходы”, называют свой брак счастливым, замечательными дружбу (18%), здоровье (18%), работу (17%), отдых (21%), сон (19%) и доход (30%).

Довольны своей жизнью 67% “лодочников”. Среди “пешеходов” число довольных — 56%. Владелец катера считает себя лучшим любовником, свой брак — крепким, а приключения — интересными. Как “очень хорошие” они отмечают уровень жизни и отдыха (21%), семью (24%) и доход (30%).

Обе группы считают, что катер позволяет больше времени проводить на свежем воздухе, наслаждаться природой и свободой. Среди “пешеходов” 39% подумывают о возможности покупки катера. В то же время среди владельцев катеров выше процент людей, увлекающихся велосипедом (27%), мотоциклом (13%) и снегоходом (4%).



## ПЕРВАЯ ПОМОЩЬ ДНИЦУ

■ Американская фирма “Tear-Aid” выпустила прочнейшую прозрачную пленку, намертво приклеивающуюся к поверхностям практически из любых материалов. Предназначена для срочного ремонта пробоин и порезов изделий в походных условиях. Пленка производится двух типов — А (для материи, неопрена, пластика, нейлона, стеклопластика, алюминия, нержавеющей стали, полиуретана, кожи) и В (ПВХ и его производные). Была успешно испытана на практике при ремонте днища алюминиевой лодки “Foldaboat”. Стандартный размер такой заплатки 8×30 см.

По нашим данным, в Петербурге пленка уже продается.

## СУДНО-ГРОТЕСК

■ Роль архитектора в создании судна еще далеко не полностью осознана. В этом еще раз убедился Мариан Ленц, когда увидел в турецком порту Мармарис эту моторную яхту. Еще издавна она привлекала всеобщее внимание своей необычностью. Увиденное казалось наваждением. На первый взгляд, такое судно могло появиться именно в Турции и предназначаться для какого-нибудь шейха или султана со своим гаремом.

При ближайшем рассмотрении стало ясно, что своими очертаниями катамаран напоминает рыбу, которая водится в Средиземном море — Pargus pargus.

Ее владелец, по-видимому, очень богатый человек, раз он мог заказать архитектору и конструктору судно, вид которого граничил с гротеском. Его корпус — довольно короткий, с двумя выгнутыми “спинными плавниками”.



Грозный вид этому монстру придают открытые — полые — “глаза”. Понтон, помещенный между обоими корпусами, имитирует открытую пасть с высунутым языком. Сходство с рыбой усиливает материал корпуса, выполненный как бы из белой рыбьей кости.

Трудно сказать, станет ли подобная конструкция “серийной”, но ее появление может инспирировать появление других не менее оригинальных решений архитекторов.

*По материалам “Zagle”, 2005, № 11*

## НОВЫЙ “YANMAR”

■ Японская фирма “Yanmar” продемонстрировала на ярмарке в Сингапуре серию лодочных моторов. Одним из них стал шестицилиндровый полностью управляемый электроникой дизель мощностью 480 кВт. Это самый сильный стационарный двигатель среди конкурентов в своей мощностной линейке. Он отвечает всем требованиям ISO 8665 и EPA.

На жидкокристаллическом экране могут быть представлены все параметры работы и в случае снижения какого-либо из них до критического значения высвечивается сигнал тревоги.



## ДВА В ОДНОМ

■ До сих пор трудно было представить себе “совмещенные” на яхте иллюминатор и вентилятор. Обычно на лодке искали подходящее место для установки вентилятора.

Несколько месяцев назад на рынке появился продукт французской фирмы “Goiot” (причем сразу в двух версиях), представляющий собой соединение окна и вентилятора. В одном случае “окно” открывается только внутрь, в другом — и внутрь, и наружу.

## “TRINITY YACHTS” ПОСЛЕ УРАГАНА

■ Верфь “Trinity Yachts”, расположенная в Новом Орлеане и пострадавшая от урагана Катрина, открыла вторую линию в Галфпорте, Миссисипи, не прерывая строительство четырех мегаяхт. “Ураган сильно повлиял на наши планы по расширению производства”, — шутит Уильям Смит, президент “Trinity Yachts”.

К 38 акрам земли в Новом Орлеане прибавится территория в Галфпорте площадью 50 акров, в том числе девять — под производственные корпуса. Высота главного корпуса 27.4 м позволит собирать пятипалубные яхты. Для рабочих планируется поставить сборные домики. “Как только Новый Орлеан оправится от последствий урагана, мы сможем восстановить производство на прежнем месте в течение двух недель”, — уверен Уильям Смит. — До удара стихии на верфи работало 500 человек, сейчас — на 100 человек больше и, возможно, потребуются еще люди, чтобы привести в порядок территорию верфи. Сошедшая на воду прошлым летом стальная мегаяхта “Mia Elise” (55 м) подтвердила возможности верфи. Сегодня ее мощности позволяют выпускать восемь-десять мегаяхт ежегодно длиной до 122 м.”



## “VOLVO PENTA” И “SEAKEYLLS”

■ “Volvo Penta” выделило свое подразделение дистанционной компьютеризованной связи “SeaKey” в самостоятельное подразделение под названием “SeaKeyLLS”.

Запущенное в 2003 г. устройство “SeaKey” основано на GPS с электронными картами и мобильной связью и позволяет центру отслеживать нахождение лодки на мониторе, а на борту катера, оснащенного им, принимать информацию из центра. В Соединенных Штатах и Канаде этим устройством оборудовано 8000 катеров и яхт. “SeaKey” позволяет находить украденные лодки и оказывать помощь катерам, терпящим бедствие.

Ян Хеллакер, возглавлявший подразделение “SeaKey” и оставшийся на посту генерального директора “SeaKeyLLS”, заявил, что компания сосредоточит внимание на дальнейшем развитии технологии дистанционной компьютеризованной связи. На североамериканском рынке продажа продукции “SeaKeyLLS” и ее сервисное обслуживание будут по-прежнему осуществляться через дилерскую сеть “Volvo Penta”.

## “YAMAHA” СТАНЕТ БЛИЖЕ

■ С января 2006 г. в Москве начнет свою работу новая компания “Yamaha Motor CIS” (сокращенно – “YMCIS”). Эта торговая фирма организована непосредственно “Yamaha Motor Co., Ltd.” и будет осуществлять продажи мотоциклов, снегоходов, лодочных моторов, квадроциклов и прочей продукции через сеть, объединяющую 84 дилера. Штат самой “YMCIS” будет составлять 50 человек, а уставной капитал – 79 млн. 400 тыс. руб. (300 млн. иен). На 2006 г. запланирован объем продаж на сумму 2,7 млрд. руб., на 2007 – 4,1 млрд. руб..

С 2005 по 2007 г. “Yamaha” планирует реализацию трехлетней программы под названием “Next 50 – Phase2”, которая предполагает активное развитие в таких странах, как Бразилия, Россия, Индия и Китай.



“ENDEAVOUR 42”  
В ФИНЛЯНДИИ

■ Английская верфь “Camper & Nicholson’s Yachting Ltd.”, перешедшая в руки компании “Nautor Group”, объявила о переносе в Пиетарсаари (Финляндия) своего подразделения по производству 14-метрового круизера “Endeavour 42”, снабженного рядом новых опций, включая двуспальную кровать в каюте вместо V-образной койки.

Первый катер планируется спустить на воду в начале 2006 г. Когда производство выйдет на полную мощность, оно сможет выпускать до семи “Endeavour 42” ежегодно.

*По материалам “ТВИ”*



ПОДАРОК  
К ЮБИЛЕЮ

■ К 50-летию “Yamaha” решила сделать себе неоднозначный подарок и выпустила первые стационарные дизельные моторы для прогулочных судов. Серия, состоящая из четырех моторов, имеет имя собственное – “Hydra Drives”. Стационары мощностью 165 (“ME 370”), 245 (“ME 422”), 275 (“ME422 HO”) и 315 (“ME432”) л.с. оснащаются турбонадувом с охладителем воздуха и непосредственным впрыском. “ME 370” имеет рабочий объем 3,7 л и 4-цилиндровую рядную конструкцию, остальные – 4,2 л и 6-цилиндровую рядную. Моторы могут оснащаться откидной поворотной колонкой или системой TRP с двумя винтами с противоположным вращением. Такое расположение винтов улучшает управляемость лодки и обеспечивает большую безопасность при движении. Моторы могут также устанавливаться в спарке, что позволяет при размещении двух 315-сильных моторов получить в итоге общую мощность 630 л.с. Скорость вращения винтов можно очень просто и точно регулировать, благодаря новой системе управления, что особенно важно в узкостях и на мелководье, а также при подходах к причалу.

Габариты новинок невелики, и за счет этого моторы могут устанавливаться на лодки, изначально созданные для бензиновых моторов примерно той же мощности.



РУКОЯТКА ЛЕБЕДКИ  
КРУТИТ САМА

■ Win-han – название рукоятки лебедки, которая все делает сама. Устанавливаешь рукоятку на лебедку, нажимаешь на кнопку, и шкот начинает наматываться. Приводной вал четырехугольного сечения подходит для всех лебедок и выполнен из закаленной нержавеющей стали. Ручку устройства нужно крепко держать, когда барабан поворачивается. Энергетические затраты – 20 А при напряжении 24 В. Подключение от двух батарей происходит через провод, и при перенапряжении ток автоматически прекращается. К прибору прилагаются две специально разработанные батареи.

## ИЗ ВАРЯГ В ГРЕКИ СКВОЗЬ ЕВРОПУ

■ Неожиданный маршрут выбрал 55-летний норвежский учитель Ивар Самуэльсен. Взяв отпуск на весь 2005/2006-й учебный год, он сел за весла надежной старой (построенной 75 лет назад) лодки типа Efordtaering; впрочем, на ней можно поставить и простейший парус. Утром 23 июня вышел из Осло-фьорда. Добравшись до Киля, он вышел в Северное море и у Вильгельмсхафена начал плавание по внутренним водным путям Европы. Следующий выход в море — из Марселя. Это уже Средиземное море. Обогнув Италию, от Отранто он выходит в Ионическое море и оказывается в Греции. Финиш — в одном из небольших портов п-ова Пилион в Эгейском море.

Ивар — опытный путешественник, правда, до сих пор он передвигался только пешком: через всю Европу за полтора года дошел до Азии (до Исфагана).

По материалам "Batliv", 2005, №6



## ЧЕРЕЗ ИНДИЙСКИЙ ОКЕАН НА ВЕСЛАХ



■ То, что пока не удалось Александру и Сергею Синельникам, сделал 66-летний украинский геолог Павел Резвой, который совсем недавно помог им готовить лодку (см. "Кия" № 194 и 196). По сообщениям нашей печати, на лодке "Украина" (очевидно — бывш. "Русь") он пересек Индийский океан за 57 дней 5 часов. Это — своеобразный рекорд: в таком возрасте еще никто в мире не покорял океаны на веслах. Подробности — в следующем номере.

## ФИНСКИЙ РЫНОК: ПОЛУГОДОВОЙ ОТЧЕТ

■ Федерация морской индустрии Финляндии ("Finnboat") опубликовала цифры, характеризующие состояние малого судостроения и вообще "лодочного" рынка за первые шесть месяцев нынешнего года. Практически все показатели заметно перекрывают прошлогодние. Всего на местном рынке было продано 8986 лодок — на 12.1% больше, чем годом ранее. Подавляющее большинство из них (93.3%) составили лодки менее 6 м длиной, и именно за счет "малюток" и наблюдается рост. Еще 7020 прогулочных судов было отправлено на экспорт — прежде всего в Швецию, Норвегию и Великобританию. Продажи подвесников выросли на 19.5% (21 346 моторов), хотя львиную долю из них (62%) составляют движки мощностью до 15 л.с. Четырехтактники продолжают наступать — их доля в общем объеме продаж составила 64%.

## ФИНСКО-ФРАНЦУЗСКО-ЯПОНСКАЯ ДРУЖБА



■ очередное "пакетное" соглашение, преследующее цели взаимной "раскрутки": финский дистрибьютор подвесных моторов "Suzuki" будет торговать и лодками французской компании "Beneteau", хотя и собственных судостроителей в Финляндии вроде бы хватает. Теперь мотолодки серий "Flyer" и "Antares" будут продаваться в Суоми исключительно в комплекте с четырехтактниками этой марки. Впрочем, инициатива исходит "сверху" — непосредственно от головной фирмы "Suzuki Marine" в Японии. По мнению Масы Шимуци, директора по продажам и маркетингу в Европе, репутация "Beneteau" плюс качество "Suzuki" позволяют гарантированно рассчитывать на успех подобных "пакетов". Финский патриотизм, как видно, в расчет не брался.



## ЛУЧШИЕ ЯХТСМЕНЫ 2005 Г.

■ 8 ноября 2005 г. на очередной сессии ISAF в Сингапуре вот уже в 12-й раз было присуждено это почетное звание тем яхтсменам, чьи плавания, рекорды или иные спортивные достижения признаются лучшими за прошедший сезон, исчисляемый с 1 сентября предыдущего года по 31 августа текущего. Награждение, проходящее под патронажем фирмы "Rolex", проводится в двух номинациях — мужчины и женщины.

В этом году на почетный титул претендовали шестеро мужчин (в том числе такие "зубры" паруса, как Бруно Пейрон,

Винсен Рю и обладатель абсолютного рекорда скорости под парусами Финиан Мэйнард) и четверо женщин. Среди мужчин конкуренция оказалась очень острой. Не обошлось, увы, и без подкованной борьбы. В результате долгих дебатов почетный титул "Лучший яхтсмен 2005 г." был присужден сразу двум испанцам — Фернандо Ешаварри и Антону Пазу, ставшими чемпионами мира и Европы в классе катамаранов "Торнадо", а также выигравшим в этом классе Олимпийскую парусную неделю Барселоны и занявшим призовые места еще в ряде "торнадовских" регат.

Среди женщин фамилия будущей победительницы оказалась предсказуема — лучшей яхтсменкой года была названа леди Эллен МакАртур, обладательница абсолютного рекорда кругосветного одиночного плавания и еще двух менее значимых рекордов. Участие Эллен в регате "Transat Jacques Vabre" (стр. 107) помешало ей лично явиться за почетной наградой — что ж, зато в трудной гонке она смогла занять второе место...

## НОВЫЙ ПАРУСНИК ОТ “ELAN MARINE”

■ В первой половине декабря 2005 г. словенская фирма “Elan Marine” приступила к производству новой модели своих парусных яхт “Elan 340” в качестве замены самой успешной и хорошо продаваемой за всю историю верфи яхты типа “Elan 333”.

Как водится, новая лодка стала результатом сотрудничества известного британского яхтенного конструктора Роберта Хамфри и “Elan Marine”. “Elan 340” позиционируется одновременно как регатная и туристская лодка, имеющая стройные обводы и эффективное парусное вооружение, вместительный корпус и комфортабельный интерьер, а также большой и удобный для отдыха кокпит. Глубокий балластный киль (осадка яхты — 1.95 м) должен, по замыслу конструкторов, способствовать высоким ходовым качествам на острых курсах. Кроме того, как видно на приведенных эскизах, часть архитектурных решений внешнего облика яхты заимствована от чисто круизной серии “Elan Impression”.

Ожидается, что планируемый спрос на “Elan 340” составит порядка 50-60 яхт в год. Первая лодка этого типа будет спущена на воду уже весной.



Основные данные яхты “Elan 340”: длина — 9.99 м, ширина — 3.48 м, осадка — 1.95 м, водоизмещение — 4250 кг

## “RUSSELL COUTTS 44” — ПРИШЛО ВРЕМЯ ЯХТ ОТ ЗНАМЕНОСТЕЙ?

■ Известный гонщик и трехкратный победитель Кубка “Америки” Рассел Коуттс представил публике в начале октября 2005 г. серийную гоночную яхту, “скромно” носящую его имя, которая проектировалась в сотрудничестве с голландским дизайнером Андреем Юстином. “Russell Coutts 44” — очень легкая и узкая лодка, с отличными лавировочными качествами, рассчитанная на достижение высоких скоростей на попутных курсах — в 10-метровый ветер на оз. Гарда яхта развила скорость 18.5 уз, хорошо показала она себя и на регате “Барколана” (стр. 116).

Лодка имеет много чисто гоночных особенностей — в частности, углепластиковую мачту, триммер на своем глубоком и узком киле, убирающийся в корпус винт. “RC 44” уже строится серийно на верфи Роберта Манниона в Новой Зеландии.



Основные данные яхты “Russell Coutts 44”: длина — 13.35 м, ширина — 2.75 м, осадка — 2.90 м, водоизмещение — 3560 кг, масса балласта — 2010 кг, площадь парусности, м²: генюя — 60, грот — 70, геннакер — 170, экипаж — 5-7 чел.



## НАБРАЛСЯ ХРАБРОСТИ...

■ Известный одиночный океанский гонщик Ник Молони наконец-то формально завершил свое участие в одиночной кругосветной гонке “Vendee Globe”, ошвартовав 7 декабря свою яхту “Skandia” во французском порту Ле-Сабль-д’Олонн.

Ник, в свое время с позором выгнанный Эллен МакАртур из ее команды за “звездную болезнь”, перед стартом “Vendee Globe” (больше года назад) очень высоко оценивал свои шансы на успех. Действительность, однако, внесла свои коррективы — 15 января 2005 г. он передал с дистанции гонки: “То, с чем я встретился, оказалось сильнее меня. Я пока еще пытаюсь найти силы, чтобы продолжить борьбу на дистанции, но уже думаю только о том, чтобы благополучно дойти до финиша. Я полностью выдохся...” Вскоре после этого признания океан жестоко наказал гонщика за слабость: его яхта едва не опрокинулась, потом на ней сломались автопилот и отклоняемый киль. Ник был вынужден уйти в бразильский порт. И только сейчас, более чем через девять месяцев после финиша последних участников гонки, яхтсмен смог набраться духовных сил на 4600-мильный переход из Бразилии до Франции (да и то не в полном одиночестве — его сопровождала компания из двух десятков яхт, возвращавшихся домой после гонки “Transat Jacques Vabre”).

Вот уж воистину: “Не хвались, идучи на рать...”

