

«РУСИЧ» НАКАНУНЕ ПОХОДА

О постройке копии древнерусской ладьи «Русич» и планах ее использования в экспедиции «Из варяг в персы» «Кия» уже писали (см. № 197). Проект осуществляется под руководством Научного совета Российской академии наук и Института российской истории РАН. Его представляют Фонд кругосветных путешествий (руководители — братья Сергей и Александр Синельники), Историко-просветительское общество «Русский стяг» (руководитель историк, академик РАЕН РФ — Андрей Богданов) и Отделение исторического фехтования (руководитель — историк-архивист и реконструктор Олег Калеткин).

Как сообщил Павел Мартюков — директор верфи «Варяг» в Петрозаводске, где строится лодка, все основные работы завершены, лишь задержка с поставкой и установкой двигателя помешала начать экспедицию еще летом прошлого года. Ладья стоит в цехе, дожидаясь спуска на



воду, ходовых испытаний и оформления в ГИМС необходимых документов.

В самом начале апреля инициаторы и руководители экспедиции побывали на верфи «Варяг» с целью проверки готовности ладьи к спуску с тем, чтобы составить календарный план экспедиции с официальным стартом в Старой Ладоге. Далее путь экспедиции, как уже сообщалось, пройдет по Волго-Балтийскому водному пути, каналу им. Москвы, рекам Москва, Ока, Волга до Астрахани и далее по Каспийскому морю в Казахстан, Азербайджан, Туркмению и Иран.

Эта масштабная экспедиция призвана обратить внимание государственных деятелей и широкой общественности на тесную вековую взаимосвязь народов и государств, вместе поддерживавших бесценный для Евразии путь торгового и культурного обмена по Волге и Каспию.

Участники поездки не только осмотрели ладью и ее оборудование, но и привезли в Петрозаводск образцы одежды и снаряжения воинов-ратников, «князей» и их жен. Они примерили одежду и разыграли несколько бытовых сценоч будущих фестивалей, которые пройдут по маршруту перехода. Все заботы по созданию эскизов костюмов, их шитью и организации походной примерочной легли на плечи дизайнера и стилиста экспедиции Ларисы Калеткиной. К концу мая, когда в водах Онеги «Русич» поднимет свой парус, будет готова экипировка для всей команды, гостей, да и для самой ладьи, где появятся удивительные предметы быта и оружия XI в.

Василий Галенко

Фото Александра Кислова

«КАПИТАЛКА» ДЛЯ «MERCURY»

Капитальный ремонт подвесных моторов, в отличие от автомобильных двигателей — дело не столь распространенное. По крайней мере, в нашей стране, где любую подержанную технику принято чинить до тех пор, пока она окончательно не развалится, такая услуга еще не поставлена на промышленную основу. В богатой Америке — другие порядки. Специализированный завод по капремонту «голов» подвесных моторов «Mercury», который работает в Ошкоше (штат Висконсин) с 1999 г., недавно передал владельцу десятилетиями восстановленный двигатель. Агрегат, получивший новую жизнь, неотличим от нового не только внешне — все его эксплуатационные характеристики соответствуют установленным нормам, и на него распространяется такая же гарантия. На каждый принятый в ремонт двигатель заводится особый паспорт, в котором фиксируются все проведенные работы. Наиболее часто пользуются услугами завода спортсмены и вообще любители быстрой езды, в руках у которых движки «сгорают» быстрее обычного. Кстати, в промышленных масштабах восстанавливают в США также угловые колонки, водяные насосы, стартеры и генераторы подвесных и стационарных моторов.

СЕРТИФИКАЦИЯ ПО ДОБРОЙ ВОЛЕ

Общая для всех стран ЕС обязательная сертификация прогулочных судов — дело серьезное, и, как правило, осуществляющие ее профессионалы никаких послаблений не допускают. Но даже ее требования показали специалистам немецкого классификационного общества «Germanischer Lloyd» недостаточно жесткими, поэтому они разработали дополнительные правила и с недавних пор предлагают европейским «прогулочным» верфям пройти предусмотренные ими дополнительные тесты и проверки на добровольной основе. Предполагается, что для судостроителей наличие такого второго сертификата, и соответственно, отдельного «шилдика» на лодке могут стать хорошим козырем при продвижении товара на довольно переполненном европейском рынке.

«МАЛЬТИЙСКИЙ СОКОЛ» ПОСТРОЕН

Уникальная по дизайну яхта с необычным вооружением Dynarig, о завершении строительства которой мы писали в № 200, 7 апреля спущена на воду на турецкой верфи «Yildiz». Все начало мая было посвящено монтажу мачт, парусного вооружения и наладке бегучего такелажа. Первые ходовые испытания яхты планируется провести в начале июня, официальная презентация судна и введение его в строй намечены на 28 июля.

После этого Том Перкинс, владелец «Maltese Falcon», станет обладателем коллекции из трех яхт, причем две из них (за исключением старой заслуженной шхуны «Marriette» конструкции Херрешоффа) по своим размерам входят в первую мировую тройку: совсем недавно Том купил у другого крупного «компьютерного» бизнесмена (Ларри Эллисона из «Oracle») его знаменитую 450-футовую моторную «Rising Sun».



А.Г., фото Тома Перкинса

ПЯТЬДЕСЯТ ЛЕТ В СТРОЮ

Мне довелось стать владельцем совершенно необычного судна — быстроходной и мореходной моторной яхты на базе торпедного катера, построенного на ленинградском заводе № 5 («Алмаз») в 1955 г. В течение первых 16 лет своей долгой жизни наш «Беркут» служил в составе 166-го отдельного Новороссийского Краснознаменного дивизиона ТКА, как и все его однотипные собратья, построенные по проекту 183. По сути это был первый послевоенный проект, разработанный в ОКБ-5 («шарашке») под руководством П. Г. Гойнкиса. Как считают бывшие моряки, эти катера, а построено их было более 360 единиц на трех заводах, получились очень удачными именно потому, что в них учтен опыт эксплуатации 60 полученных по ленд-лизу американских ТКА «А-3». Корпус с большой килеватостью на носу и практически плоскодонный на



транце повторяет обводы, предложенные известным английским конструктором-самоучкой Хубертом Скотт-Пэйном. Его экспериментальный 21-метровый «PV» не только показал на испытаниях 1938 г. великолепную скорость 44.4 уз, но и пересек Атлантику (5 сентября 1939 г. его торжественно встречали в Нью-Йорке), после чего был премирован на американском конкурсе и оказал огромное влияние на проекты всех последующих «Хиггинсов» и «Элка».

В начале 70-х гг. наш деревянный четырехвальный ТКА (66.5 т; 25.4х6.2 м; 4 дизеля по 1200 л.с.; скорость — до 43–44 уз) прошел модернизацию на Севастопольском заводе и был переоборудован в посыльный катер главнокомандующего ВМФ адмирала Сергея Георгиевича Горшкова, а в дальнейшем — в катер связи командующего Черноморским флотом.

Говоря официальным языком, теперь «Беркут» «обеспечивал выходы в море высшего комсостава ВМФ. У меня хранится список почетных гостей катера, в числе которых — не только адмиралы и маршалы, но и множество знакомых всем имен — космонавтов, членов правительства и даже Олимпийских чемпионов.

«Беркут» и сегодня на ходу, все механизмы — родные и в отличном состоянии.

*Сергей Шпилевой,
г. Севастополь*

ПОДВОДНЫЙ МИР В ПОДВАЛЕ

Римский архитектор Джанкарло Цема, специализирующийся на проектировании различных прибрежных и плавучих сооружений, предлагает в числе прочего проекты жилищ, которые можно без натяжки причислить к малым судам. Их «изюминка» — в наличии под днищем помещения, специально приспособленного для обзора подводного мира сквозь прозрачные «стены». Сама по себе идея скрестить катер с экскурсионной подводной лодкой не нова, но в данном случае полупогруженное судно впервые предлагается в качестве постоянного жилища. В соответствии с проектом «Trilobis 65» — это округлое судно длиной 20 м со стальным корпусом малого удлинения и развитой

алюминиевой надстройкой. Обитаемые помещения расположены на четырех палубах над уровнем моря и под ним, объединенных винтовой лестницей. На верхней, четвертой, находится пост управления, третья используется для помещений общего назначения и открытого кокпита, на второй — спальные и служебные помещения, и, наконец, «подвал» на трехметровой глубине представляет собой «комнату отдыха», из которой открывается умиротворяющий вид на подводное царство.



ПАРУСНЫЙ КАТАМАРАН С ФЛАЙБРИДЖЕМ

Известная французская верфь «Sungeef» приступила к строительству крупного алюминиевого парусного прогулочного катамарана с необычным «двухэтажным» дизайном — его развитая надстройка выглядит так, будто внутри нее две палубы. Но главной особенностью нового судна является крайне редко встречающаяся на парусных яхтах деталь — развитый «летучий мостик» площадью... 95 м²!

Яхта отличается высоким уровнем комфорта и оснащения, благодаря особенностям катамаранной схемы: экипаж и службы размещаются по левому борту, четыре гостевые каюты — по правому, а развитый мост отдан двум салонам (наружному и внутреннему), каюте владельца и посту управления на «летучем мостике». При этом огромные апартаменты владельца, включающие в себя помимо спальни еще и персональный салон и отдельную гардеробную, занимают не только всю ширину моста, но и часть левого корпуса — там размещены две (!) душевые комнаты, одна из которых включает самую настоящую ванную! На «летучем мостике» помимо двух постов управления находится открытый салон: бар, стол, хитроумно изогнутый диван и джакузи.

Приводят в движение все это 37-метровое великолепие 665 м² парусины — разумеется, все парусное вооружение новой яхты автоматизировано.



И РАЦИЯ, И ТЕЛЕФОН

В США заработала программа «Sea Smart», позволяющая превратить любую УКВ-радиостанцию с цифровой обработкой сигнала в недорогой телефон на воде.

Посредством ретрансляционных вышек сигнал рации передается на обычные телефонные узлы или в диспетчерские пункты, позволяющие отслеживать местонахождение, курс и скорость судна в режиме реального времени (для

этого систему необходимо подсоединить к GPS). Радиус действия распространенных сотовых телефонов зависит от часто поставленных приемопередающих «башен», которых в открытом море просто нет, а спутниковая связь далеко не всем по карману, так что «Sea Smart» с ее ежемесячной абонентской платой всего в 17 долл. сразу обрела большую популярность.

«GIPSY MOTH IV» НА КРАЮ ГИБЕЛИ



Знаменитая яхта сэра Френсиса Чичестера, три года назад в буквальном смысле спасенная группой энтузиастов от полного разрушения, вновь оказалась на краю гибели. Любовно отреставрированная и вторично спущенная на воду летом 2005 г. «Gipsy Moth IV» в октябре 2005 г. отправилась в кругосветное плавание совместно с 33 другими яхтами, вышедшими из Гибралтара для участия в шестом регулярном кругосветном плавании «Blue Water Round Rally». Маршрут его пролегает от Гибралтара до Карибских островов, далее идет через Панамский канал и Тихий океан к Австралии и потом мимо Индонезии и Шри Ланки через Красное море и Суэц опять ведет в Гибралтар.

«Старая леди», как называют «Gipsy Moth IV» британцы, должна была проделать вместе со всем флотом часть маршрута до островов Тонга, откуда уйти в Окленд (Новая Зеландия), посетить Сидней и вновь присоединиться к флоту регаты в Каире. Однако оплошность экипажа поставила эти планы — как и судьбу яхты вообще! — под сомнение. В конце апреля яхта налетела на риф возле одного из островов Туамоту в 150 милях к востоку от Таити и получила значительную подводную пробоину в правом борту в районе миделя. Экипаж не пострадал и был эвакуирован с борта, но полузатонувшая яхта плотно «наделась» на риф, что серьезно затрудняет операцию по ее спасению. На момент верстки журнала судьба яхты оставалась неопределенной.

ВОССТАНОВЛЕН КРУПНЕЙШИЙ ГАФЕЛЬНЫЙ ТЕНДЕР МИРА

Построенная 86 лет назад в Саутгемптоне 122-футовая парусная яхта «Lulworth», фактически брошенная владельцем еще в 1947 г. и вплоть до 1988 г. гнившая на одной из стоянок Англии, 3 мая вновь коснулась воды после многолетней реставрации. Яхте вернули ее оригинальное вооружение гафельного тендера (в 1935 г. ее превратили в кеч), восстановили сильно поврежденный корпус (у него сохранилось не более половины элементов набора и обшивки). Реставрация «Lulworth», в ходе которой яхта сменила и хозяина, и верфь, занимавшуюся ее восстановлением, фактически шла с 1989 г. — злые языки даже называли этот процесс «ремонт века», при этом общая его стоимость превысила 15 млн. евро. Окончательное восстановление лодки проходило на итальянской верфи в Виареджо, но затем ее пришлось на понтонах перевозить в другой город — глубину гавани Виареджо оказалась недостаточной, чтобы спустить в нее красавицу с более чем пятиметровой осадкой.

Сегодня «Lulworth» — это крупнейший в мире гафельный тендер и одновременно яхта, имеющая самую высокую в мире деревянную мачту (ее высота — 52 м). Полная площадь парусности этой красавицы — 1450 м², так что ее команде придется провести немало времени, прежде чем они научатся обращаться с таким вооружением.



НОВАЯ «FIRST 50» ОТ «BENETEAU»

Новая лодка ведущей французской верфи — самая крупная в линейке «First». Осенью этого года она будет представлена на выставке в Каннах, и, как обещает нам ее конструктор Филипп Бриан, совсем недавно познакомивший нас с другим своим произведением



— яхтой «Hamilton II» («Кия» № 202), это будет незаурядное судно. Любопытно, что, по его словам, подход к проектированию «First 50», пусть и крупной, но все же серийной лодки — был таким же, как и к созданию его знаменитых мегаяхт: исключительность конструкции, высочайшие ходовые характеристики, современные технологии, изысканный дизайн. Без компромиссов!

Новая «First» — круизно-гоночная яхта, ее конструкция характеризуется малой полнотой корпуса, глубоким (осадка — 2.80 м!) плавниковым килем с длинным бульбом, углепластиковой мачтой. Обращают на себя детали, явно пришедшие с крупных яхт — например, такие, как убранный под палубу барабан закрутки стакселя и большой световой люк в рубке, сильно напоминающий знаменитую «солнечную галерею» на парусных яхтах «Wally». Помимо отличных ходовых характеристик, что типично для яхт Ф.Бриана, «First 50» имеет удачную планировку кокпита, позволяющую легко управлять ею в одиночку — это тоже становится отличительной чертой французского маэстро.

«JEANNEAU» КОСИТ ПОД «PERSHING»?



Этот известный французский судостроитель в начале 2006 г. анонсировал новую модель своей топовой линейки моторных судов «Prestige» — самую крупную яхту этой серии под названием «Prestige 50S». Стиль ее (как и многих других моторных лодок от «Jeanneau») разработан известным дизайнером Витторио Гаррони, президентом Академии промышленного дизайна Италии. Яхта имеет очень просторную двухкаютную планировку (возможен вариант и с тремя каютами), при этом ее кормовой «багажник» отличается просто невиданными размерами — вкуче с машинным отделением он занимает едва ли не половину длины судна.

Необычен и внешний вид «Prestige 50S»: в отличие от других лодок серии «Prestige» он очень стремителен, а ряд его архитектурных элементов вызывают ненавязчивые ассоциации с яхтами «Pershing». В качестве главных двигателей лодки выбрана пара новых 575-сильных дизелей серии D9 от «Volvo».

ШЕСТИМИЛЛИОННЫЙ «ROTAХ»

Это название хорошо знакомо в первую очередь энтузиастам легкой авиации, поднимающимся в воздух на небольших спортивных самолетах и мотодельтапланах, но немало таких моторов и на воде — их устанавливают на аэролодки и гидроциклы. Австрийская моторостроительная компания, основанная в 1920 г. и ныне входящая в состав концерна «Bombardier Recreational Products» («BRP»), выпустила в апреле шестимиллионный «Rotax» — четырехтактный 1.5-литровый движок для аквабайка «SeaDoo».



ПОЛЕЗНАЯ НОВИНКА НА DVD

Учебный фильм Тома Канлиффа «Электронные средства навигации яхтенного капитана (и их применение в соответствии с требованиями хорошей морской практики)» теперь можно приобрести и в России.

Оригинал диска — Tom Cunliffe. «The Electronic Yachtmaster®» — выпущен в Великобритании известным инструктором и экзаменатором яхтенных капитанов

Королевской яхтенной ассоциации (RYA) и призван помочь грамотно использовать на практике информацию, предоставляемую современными яхтенными навигационными приборами.

В России DVD выпущен на условиях предоставленной автором лицензии А.В. Филатов при поддержке Московской яхтенной школы. Фильм можно посмотреть как в оригинале на английском языке, так и с синхронным переводом на русский язык. Продолжительность — 80 минут.

На сайте Московской яхтенной школы www.mys.ru можно получить более подробную информацию, а также сделать заказ на доставку почтой наложенным платежом.

НАША КНИЖНАЯ ПОЛКА

Маломерное судно: нормативные документы. МЧС РФ, серия «Библиотека судовладельца», М., РосКонсульт, 2006; 68 стр.

В справочное пособие входят действующие документы: «Правила аттестации судоводителей»; «Правила государственной регистрации маломерных судов»; «Правила технического надзора за маломерными судами»; «Правила пользования маломерными судами на водных объектах РФ».

Синельников А.Ф., Балабанов В.И. Автомобильные топлива, масла и эксплуатационные жидкости. Краткий справочник, М., «За рулем», 2003, 176 стр., ил.

Содержание этого полезного справочника полностью соответствует названию. Нашлось даже несколько страничек для перспективных видов топлива, включая водород.



ПАРУСА БЕЛЫХ НОЧЕЙ У ПЕТРОПАВЛОВКИ

В первый день петербургского лета в историческом центре города, на акватории Невы у Петропавловской крепости, будет дан старт международной регате (второй грэйд ISAF) в формате матча-рейса «Паруса белых ночей 2006». Соревнования продлятся с 1 по 12 июня: 1–3 июня пройдет квалификационный отбор, 8–10 — гоночные дни и 11 июня — финал.

Парусная регата в центре Санкт-Петербурга — самое зрелищное спортивное событие в жизни города. Дистанция гонок проложена в дельте Невы между Петропавловкой, Эрмитажем и стрелкой Васильевского острова, что делает их



доступными для очень широкого круга зрителей.

Программа регаты предоставляет возможность всем гостям соревнований стать непосредственными участниками событий, происходящих у Петропавловской крепости. Зеленая зона стрелки Заячьего острова превратится в городок развлечений, ежедневно открытый для

детей и взрослых: 1 июня здесь стартует открытый конкурс детского рисунка.

Победители конкурса станут участниками специальной детской регаты «Паруса мечты», которую организаторы проведут 4 июня. На специально оборудованных площадках пройдут всевозможные шоу-мероприятия. Организаторы приготовили приятный сюрприз для отдыхающих — среди зрителей будет разыграна небольшая парусная яхта.

5 и 12 июня в рамках регаты «Паруса белых ночей 2006» и впервые в Санкт-Петербурге будут проведены гонки под парусами для всех желающих. С условиями участия в них можно ознакомиться на сайте www.regatta.su.

Информационным спонсором гонок является наш журнал.

БАНКОВСКИЙ КУБОК-2006

Банковский кубок в 2005 г. отпраздновал свою первую пятилетку, и сразу же началась подготовка к регате 2006 г. Шестой Банковский кубок получил приглашение яхт-клуба «Зелёный мыс» (<http://www.greensare.ru>), расположенного на берегу живописного Пестовского водохранилища, и теперь растущий от регаты к регате парусный флот сможет расположиться в прекрасно оборудованном яхтенном порту, который на время проведения соревнования станет домом для гостей и участников мероприятия.

Гонки будут проходить с 22 по 25 июня в небольшом

удалении от берега, давая гостям возможность полюбоваться красочным зрелищем. Высокий уровень конкуренции и хорошая организация привлекли к соревнованиям внимание сильнейших гонщиков страны в четырех классах яхт: «Четвертьтонники», «Драконы», «Микро» и «Картер 30». Поступила заявка на участие и от энтузиастов класса «Летучий голландец», задавших целью возродить популярный в прошлом класс гоночных яхт.

Все дни регаты на берегу гостей и спортсменов ожидают развлекательная программа и угощения. Запланиро-

вана выставка фотографий из коллекции Оргкомитета, которые будут распечатаны и оформлены с применением технологий HP. Планируется представление проекта юбилейной программы 2007 г., посвященной 70-летию московского парусного спорта.

По традиции генеральным спонсором регаты Банковский кубок, выступает компания «Hewlett Packard». Поддержку, и не в первый раз, регате оказывают такие солидные компании, как «Банковские Информационные Системы» (БИС), ЛАНИТ, «Microsoft», «Cisco Systems», «DoubleV», «Diamond communications», «ЕС-Линг», «R-Style», «Atlantis

Communications», «DNA Trading», «Газпромбанк», «FrontRange Solutions», «Фактор-ТС», «Морсвязьспутник», «Рокса».

Медиа-поддержку осуществляют «РосБизнесКонсалтинг», ИА «Финмаркет», ИА «Вся Россия», «Национальный банковский журнал», «Банки и технологии», «Аналитический банковский журнал», «Банковские технологии», «Банковское обозрение», «Бухгалтерия и банки», «Банковское дело в Москве», «Финанс», «Катера и Яхты», «Акватория красивой жизни», «Который час», «Голос России», «Берега Москвы» и «Люди ветра».

ВЫСТАВКА «СПОРТСИБ–2006»

В международной выставке «Спортсиб–2006», проходившей на Сибирской ярмарке с 16 по 18 марта в Новосибирске, приняла участие 101 фирма из России, США, Канады, Украины, Финляндии и Японии. Из этого количества предприятий экспонентами лодок и моторов к ним были только 11 фирм; причем девять из них представляли дилеры и только два — непосредственно производители.

Впервые на Сибирской ярмарке появились катера «Silver». Завод «Алмаз» НАПО им. В.П. Чкалова демонстрировал катер «Витязь-М» с пластмассовой кабиной и улучшенным дизайном кокпита. Остальные экспонаты — 25 лодок различных типов и 28 импортных моторов к ним — представляли собой общеизвестную серийную продукцию. Следует отметить, что подвесных моторов «Selva», а также моторов отечественного производства на этой выставке не было.

Настоящий фурор произвела продукция судостроительного предприятия «Томь» из Кузбасса, г. Юрга. В отлично оформленном павильоне при большом скоплении посетителей демонстрировались четыре глиссирующих водометных катера серии «Томь». Наибольшее внимание привлекали элегантные катера-гидроджипы со сдвигаемыми к транцу верхними частями пластиковых рубок «Томь-605» и «Томь-625», имеющие сварные и частично клепаные алюминиевые корпуса. Все катера этой фирмы отличали продуманный дизайн, совершенство архитектурных форм, обеспечивающих малую парусность, и высокое качество отделки, полностью отвечающее требованиям, предъявляемым к катерам класса «люкс». Эти суда, полностью изготовленные из отечественных материалов и имеющие оригинальную конструкцию водометов, разработанных тем же заводом, производят отличное впечатление.

В.Н. Бухарин

ЭЛЛЕН МАКАРТУР: «ASIAN RECORD CIRCUIT» ЗАВЕРШЕН

Знаменитая британская спортсменка продолжает удивлять своей неистощимой энергией. Теперь объявлено о новом проекте Эллен — создании команды, включающей сразу две новые яхты класса «Open 60», для участия в гонках под эгидой ИМОСА в 2007—2009 гг., в том числе в двух главных регатах этих сезонов — кругосветной «двойке» «Barcelona World Race 2007» и одиночке «Vendee Globe 2008».

Техническую часть проекта возглавляет Нийл Грэхем, в настоящий момент идут переговоры с возможными спонсорами проекта, сама же Эллен лишь вечером 12 мая завершила свое азиатское плавание на тримаране «B&Q» («КиЯ» № 201). Оно прошло в самых разнообразных условиях — от затяжных штелей до серьезных штормов,



сопровождаемых мощными грозowymi зарядами и резкими изменениями температуры. Особенно тяжелым в погодном отношении выдался последний из 13 этапов 4500-мильного плавания Теренгану—Сингапур, подтвердивший

свой несчастливый порядковый номер. В итоге, средняя скорость на этом 280-мильном отрезке оказалась даже ниже 6 уз — и этот отрезок стал единственным, на котором не удалось побить старый рекорд перехода под парусами еще времен золотой эпохи парусного флота: при рекордном времени 1 день 11 ч Эллен потребовалось 1 день 23 ч. Все остальные рекорды благополучно пали, и в целом «Asian Record Circuit», как было названо рекордное мероприятие, прошел удачно для спортсменки.



НА ЗЕМЛЕ, В НЕБЕСАХ И НА МОРЕ...

Знаменитый спортивный авантюрист, обладатель бесчисленного количества всевозможных рекордов, установленных, говоря сухим языком протоколов, «в трех средах» — на суше, на воде и в воздухе, известный автогонщик, лыжник, воздухоплаватель, альпинист, пловец, яхтсмен, летчик, лауреат множества почетных спортивных наград Стив Фоссетт поделился с

нашим журналом своими новыми планами. Реализовав давнюю мечту кругосветного беспосадочного авиаперелета, Стив решил вновь обратить свое внимание на водную стихию. Теперь экстравагантный миллионер собирается попробовать установить рекорд... глубоководного погружения. Правда, от уточнения деталей — где именно и как — С.Фоссетт предпочел пока воздержаться,

сказав, что еще не пришло время раскрывать карты. Из краткой беседы известно стало одно — судьба катамарана «Cheyenne»: он будет переоборудован в плавбазу для будущих погружений. Заметим, что 22 апреля Стиву Фоссетту, этому «железному человеку» (он неоднократный участник соревнований по триатлону «Ironman»), исполнилось 62 года...

ПЛАВАНИЕ ДИ КАФФАРИ ЗАВЕРШЕНО

Британская яхтсменка Ди Каффари, совершавшая одиночное безостановочное кругосветное плавание в «неправильном» направлении (против господствующих ветров и течений — «КиЯ» № 200, 201) на 72-футовой яхте «Aviva Challenge», благополучно

завершила его, пройдя финишную линию возле о.Уэссан 18 мая в 17.55 по Гринвичу. Тем самым Ди стала первой женщиной, которой удалось столь сложное предприятие. Достижение Ди Каффари станет первой точкой отсчета для женских

рекордов подобного рода, если найдутся смелые девушки, готовые повторить подобное плавание: нахождение дистанции длиной 29 227 миль по генеральному курсу британская спортсменка затратила 178 дней 3 ч 6 мин и 13 с.



ТАКСИ ДЛЯ ЛОДОК

Любой лодке хотя бы раз приходилось перемещаться по суше — с верфи, на которой ее построили, но вообще-то необходимость в этом, как правило, возникает гораздо чаще. «Сезонная» транспортировка, исследование новых водоемов — все это вынуждает владельца плавсредства искать сухопутного перевозчика, на роль которого подойдет далеко не каждый. Если даже обладатели «трейлерных» лодок не всегда обзаводятся специализированными прицепами, то что уж тогда говорить о более серьезных судах? Недавно в Англии заработала автотранспортная фирма, готовая переправить любое судно до 9 м длиной и весом до 3.5 т из любой точки Европы в другую. Такса — от 1.5 фунтов за милю. Услуга сразу стала пользоваться высоким спросом, поскольку перегон лодки по воде обходится заметно дороже, а нередко и попросту невозможен.

«BRUNSWICK» СНИЖАЕТ ТЕМПЫ

В минувшем году американская корпорация «Brunswick» с завидной регулярностью появлялась в информационных сводках — сообщения о том, что эта могущественная империя приобрела очередную судостроительную верфь или компанию по производству оборудования и аксессуаров, поступали чуть ли не каждую неделю. Однако и при столь масштабной глобализации никто не застрахован от капризов рынка — недавно руководство корпорации официально объявило о том, что программа выпуска лодок и моторов будет значительно урезана. В качестве основной причины такого решения называется уменьшение объемов дилерских заявок, диктуемое снижением покупательского спроса — которое, в свою очередь, во многом оказалось вызвано «кросом цен на топливо и последствиями урагана «Катрина».

САМИ С УСАМИ

Очередная судостроительная компания, доселе работавшая на крупную верфь в качестве подрядчика, рискнула пуститься в самостоятельное плавание. Финская «AMT-Veneet», в течение более чем 15 лет державшаяся в тени своего крупного «работодателя» «Kesko», более известного в России по своему бренду «Yamafin», представила публике собственный модельный ряд открытых стеклопластиковых мотолодок 5–6 м длиной. Больше того — по словам руководства «AMT», в самом ближайшем будущем компания займет лидирующую позицию по производству лодок этого класса не только в Финляндии, но и вообще в Скандинавии. Пострадал ли при этом выпуск лодок «Yamafin», пока не сообщается.

КЕРСОСОН ПОБИЛ ФОССЕТТА

27 апреля 2006 г. пал рекорд десятилетней давности, установленный Стивом Фоссеттом на 60-футовом тримаране «Lacota» на транстихоокеанском маршруте Сан-Франциско—Иокогама и равный 19 дням 15 ч 18 мин. и 9 с. Новое достижение Оливье де Керсосона и его экипажа теперь составляет 14 дней 22 ч 40 мин. и 41 с. Хотя протяженность по генеральному курсу равна 4482 милям, в реальности 90-футовый тримаран «Beropito» прошел, согласно данным его капитана, свыше 5600 миль, что означает среднюю скорость чуть выше 14 уз. Она могла бы быть и выше, считает О. де Керсосон, если бы не штилевые условия на последней тысяче миль пути.



ПЕРВЫЕ РЕКОРДЫ ИВА ПАРЛЬЕ

Оригинальный реданный катамаран Ива Парлье («Кия» № 184, 189), до сегодняшнего момента не оправдывавший надежд своих создателей, кажется, начинает понемногу реабилитироваться. Переименованная из «Extraterrestrial» в «Mediatis Region Aquitaine» необычная яхта в ходе перехода из Аркашона (Франция) на Канарские острова 10 апреля установила рекорд суточного перехода для 60-футовых судов, равный 597.81 мили (что означает среднюю скорость 24.91 уз).

Предыдущий рекорд такого типа (для яхт длиной до 60 футов) составлял 540 миль и удерживался Лореном Буаньоном, который установил его еще в 1994 г. в ходе одиночного плавания на тримаране «Primagaz». Однако с формальной точки результат И. Буаньона все равно оставался непревзойденным, поскольку Ив Парлье шел вместе с пятью членами экипажа.

После этого упрямый француз вновь вышел в океан — на этот раз в одиночку. 19 мая вблизи Канарских островов его катамаран прошел за сутки 587.4 мили, показав среднюю скорость 24.47 уз и установив новый абсолютный рекорд суточного перехода для 60-футовых яхт. Однако новый рекорд получился не совсем чистым — в ходе гонки Квебек—Сен-Мало 2000 г. у многих 60-футовых тримаранов суточные переходы превышали даже 600 миль (Ив Буаньон, например, сообщил о 625 милях, пройденных за 24 ч), и лишь из-за невозможности соблюсти вследствие тяжелой и штормовой погоды очень строгие требования WSSRC к фиксации рекорда эти результаты остались неучтенными.

Тем не менее новые рекорды состоялись, что свидетельствует о принципиальной жизнеспособности «реданно-крылатой» конструкции двухмачтового катамарана Ива Парлье, который после серьезной доработки и тяжелой аварии прошлого сезона наконец-то смог показать себя.

П.И., фото Лорена Теллье