

Николаю Мневу пятьдесят!

О том, как начинался Мнев-конструктор, он сам вспоминает коротко: «Я всегда рисовал лодки – и в детстве, и потом». Затем он начал строить лодки, гоняться на них. А сегодня пятидесятилетнего мастера и спортсмена в нашем лодочном мире знают практически все. «Дядей Колей» называют его опытные участники марафона «24 часа Санкт-Петербурга», а уж о любви к нему мальчишек и девчонок из «Формулы Будущего» и говорить нечего!

«Мнев и Компания» – не только название его фирмы, в расширительном смысле так можно назвать и большую часть водномоторников в классах надувных лодок, поскольку практически все наши современные надувные мотолодки имеют своим родоначальником кооператив Николая Викторовича.

«Каравелла» – кооператив, который Мнев организовал в 1988 г., изготавливал надувные гребные лодки повышенной грузоподъемности из прорезиненной ткани, а чуть позже – выиграл тендер на производство надувных лодок уже с жестким корпусом и получил госзаказ на изготовление партии лодок «Фобос» (их, в частности, можно видеть в кадрах фильма «Особенности национальной охоты»).

Через какое-то время часть сотрудников кооператива во главе с Мневым основала новую фирму «Тритон», имевшую три основных направления деятельности. Это, во-первых, – спортивно-туристские суда (каркасно-надувные, байдарки, катамараны), во-вторых, – туристское снаряжение (рюкзаки, палатки) и, в-третьих, – изготовление надувных лодок. В 1993 г. образовалась фирма «Мнев и К», занимающаяся как раз производством надувных лодок. Это направление и стало основным.

В фирме разработали несколько новых моделей лодок, сегодня известных под марками «Краб», «Скат», «Медуза», «Фаворит», которые изготавливались из прорезиненной ткани. Эти модели были высоко оценены как в России, так и за рубежом, поставлялись в Австралию, Финляндию, Германию. Фирма стала участвовать в международных ботшоу – в Хельсинки, Дюссельдорфе и других городах.

В 1994 г. были изготовлены первые надувные лодки из поливинилхлорида. Сначала лодки из ПВХ в России и СНГ пользовались спросом из-за их высокой стоимости, поэтому



первые экземпляры продавались только за рубеж. Однако к концу девяностых ситуация изменилась, лодки из нового материала стали популярны и у нас, были получены заказы Госрезерва РФ, начались поставки для пограничников и военных моряков. «Мнев и К» первой в стране стала выпускать комбинированные надувные лодки с баллонами из ПВХ, лодки специально для сплава по горным рекам (рафты).

На сегодня более ста каноэ и судов оснащено

шлюпками производства компании Н. В. Мнева. Вся продукция его фирмы сертифицирована Госстандартом РФ. Результат многолетней работы по повышению качества продукции – получение в августе 2001 г. Сертификата соответствия Международной системы качества ISO 9001.

Николай Мнев по праву может считаться одним из основателей детских соревнований «Формула Будущего», и мало того, сам спортивный облик судов этого международного гоночного класса формировался на базе выделенных им лодочек «Форель». Он одним из первых подхватил сумасшедшую идею гонки «24 часа» – теперь это чемпионат мира, а среди победителей – команда с названием «Мнев и К». Федерация водно-моторного спорта Санкт-Петербурга избрала его своим вице-президентом, а Международный союз водно-моторного спорта (UIM) – членом Комитета по гонкам на прогулочных судах; городские власти наградили Н.В. Мнева медалью в честь трехсотлетия Петербурга, а РОСТО – медалью имени Покрышкина. И так далее – всего не перечислишь...

В этой краткой статье – больше слов о компании, чем о человеке, по существу создавшем новую в нашей стране отрасль промышленности – строительство надувных судов с жестким дном. Сегодня этот замечательный человек празднует свой полувековой юбилей.

Наши искренние поздравления Николаю Викторовичу! Наши пожелания новых творческих успехов на благо Санкт-Петербурга и России.

*Международный союз водно-моторного спорта (UIM)
Федерация водно-моторного спорта России
Федерация водно-моторного спорта и яхтенного туризма Санкт-Петербурга и Ленинградской области*

Коллектив редакции журнала «Катера и яхты» присоединяется к этим теплым поздравлениям!

«Полтинник» Николая Мнева

Язык всегда спотыкается на «Викторович», когда речь заходит о Николае Мнев, даже несмотря на то, что ему нынешней осенью стукнул самый настоящий «полтинник».

Мнев, как и прежде, прост, ясен и прозрачен в своей жизни и в стремлении создавать лодки. В этом еще раз убедились все приглашенные на юбилей замечательного питерского конструктора. На торжестве 28 сентября – редкий случай – не мелькали дежурные улыбки свадебных генералов, зато в холле Морс-

кого яхт-клуба стоял первый нашенький РИБ, склеенный еще в 1990 г. мневским кооперативом «Каравелла». Лодку все, конечно, запомнили по фильму «Особенности национальной охоты» – на ней Кузьмич гонял за водкой. Много воды утекло с той поры, и «Мнев и К» стал ныне официальным поставщиком всех отечественных силовых структур, включая Министерство обороны. Как говорили в зале, «Мнев принят на вооружение...»

На вечере юбиляр сноровисто приклепал шильду к транцу 50 000-й надув-

нушки. Это был «Кайман 285» – один из самых успешных проектов фирмы.

Много часов подряд звучали здравницы в честь юбиляра, пришедшие из самых отдаленных уголков России, ведь мневские борты глиссировать сегодня повсюду – от Калининграда до Анадыря. Торжественную часть вечера завершили просто сократовские речи владельца компании «Лидер» Анатолия Герасимова, который, как прилежный ученик Николая Викторовича, вначале коротко произнес: «Мнев был, есть и будет!».

А. В.

Супербот-шоу – в каждом компьютере

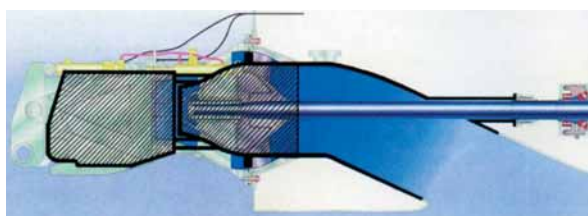


В интернете предостаточно сайтов, посвященных лодочным выставкам, проходящим ежегодно по всему миру. Но эта отличается оригинальностью идеи – служить самодостаточной виртуальной бот-шоу, открытой в любое время года и суток. Сайт nauticexpo.com объединяет более двух тысяч «экспонентов», которые демонстрируют малые суда всех категорий, двигатели, оборудование и все прочее, что можно было увидеть в различных реальных павильонах. При этом информация дана не в форме ссылок

на соответствующие интернет-ресурсы, а в виде каталога с картинками и необходимыми (правда, не слишком полными) данными. Зато возможны поиск и сортировка по типам, размерам и пр. Ссылки на производителей, конечно, тоже присутствуют, и по ним уже можно найти более детальную информацию. Среди экспонентов есть американцы и европейцы, включая наших соседей – финнов и поляков; отечественных же представителей найти, к сожалению, не удалось. Поиск на сайте можно вести на пяти языках, русского среди них также нет, но, в общем, желающий найти для себя судно мирового уровня все и так поймет.

Новый водомет от «Вяртсиля»

Финская компания «Вяртсиля» представила новый водомет серии «LJX», который, по ее заявлению, по сравнению



с существующими сегодня моделями на 10% легче, на 25% меньше по установочному фланцу и на 35% дальше от границ начала кавитации. Рисунок иллюстрирует его габариты по сравнению с типичной существующей конструкцией.

Основное его предназначение – служить двигателем экономичного хода на мощных скоростных моторных яхтах, для чего и были сделаны указанные конструктивные доработки. С новым водометом уменьшенных габаритов будет легче скомпоновать вспомогательную энергетическую установку, набирая столько двигателей, сколько потребуется для достижения требуемой крейсерской скорости на тяжелом глиссирующем судне.

Маленький лебедь

Финская верфь «Nautor's Swan» вновь расширила свой модельный ряд, причем в несколько необычном для нее направлении – вниз. Фирмой разработана и запущена в серийное производство самая маленькая за последние годы модель яхты – «Nautor's Swan 42 CS». Необычно происхождение этого проекта – он родился не по инициативе самой верфи, а что называется, снизу – заказчиком этой серии лодок выступил Нью-Йоркский яхт-клуб, одна из самых знаменитых парусных организаций мира. Характерно при этом то, что руководство клуба изначально решило не ограничиваться финскими «лебедями», а разослало design brief сразу ряду известных строителей, фактически проведя открытый конкурс проектов будущей «клубной лодки». Согласно задумке, эти яхты, относящиеся к категории «One Design» и задумывавшиеся как быстроходные крейсера, должны были послужить основой для новой серии клубных гонок, одновременно оставаясь пригодными как для круизных плаваний, так и для участия в любых других регатах, проводимых по правилам IRC.



Несмотря на широкий конкурс, победу в нем одержал проект Германа Фрерса и верфи «Nautor's Swan», после чего верфь приступила к строительству серийных лодок, первая из которых – «Cospirасу» – оказалась на воде в октябре этого года. Основными особенностями нового проекта являются следующие: нетипичное для «Swan» сравнительно небольшое водоизмещение (6885 кг при длине 11.3 м), выдвижной бушприт (опять же – впервые для финской верфи), оптимизация яхты на попутные курсы (наивысшие скорости «42 CS» показывает на курсе 150° к истинному ветру).

Ожидается, что общий выпуск яхт этого типа составит не менее 50 вымпелов, но, возможно, эта цифра будет существенно превышена: на сегодняшний день уже заказаны 35 лодок.

Новый многокорпусный гигант



Рекорды Бруно Пейрона в ближайшее время, судя по всему, подвергнутся давлению со стороны еще одного «претендента на престол»: спущенного на воду в начале лета 31.5-метрового тримарана «Groupama III», построенного по проекту «тримаранного» КБ Ван Петегема–Превоста для дальних переходов Фрэнка Камма по традиционным рекордным маршрутам. Напомним, что летом прошлого года в интервью с нами Бруно оценил потенциал этого (тогда еще только строящегося судна) как «очень впечатляющий», назвав его опасным противником. Главные особенности нового судна – это его высокая энерговооруженность и гнутые шверты, работающие как подводные крылья (впервые на столь крупном многокорпуснике!). Фактически по своему дизайну и пропорциям «Groupama III» является вовсе не тримараном класса G, а в полтора раза увеличенным 60-футовым тримараном, что, по сути, гораздо круче.

Так что Бруно Пейрону и в самом деле есть чего опасаться...

«Beneteau» – рост продаж в парусном секторе

Крупнейший мировой производитель парусных яхт – французская компания «Beneteau» – ощутила в этом году некоторое снижение темпа роста продаж. В распространенном 26 сентября заявлении фирмы говорится, что рост продаж (в денежном исчислении) в 2006 финансовом году составил всего 6.8%, что заметно меньше показателей предыдущего года – 11.7%. В абсолютных же цифрах денежный оборот составил 826.6 млн. евро, что позволило генеральному директору «Beneteau» утверждать, что заявленная им цель – миллиардный оборот к 2008 г. – все же будет достигнута.

Характерно, что вот уже второй год весь прирост оборота «Beneteau» достигается за счет продажи парусных яхт: если в прошлом году их вклад в общую долю доходов фирмы составил 51%, то в этом – уже 65%. В это же время спрос на моторные суда довольно быстро падает.

Двадцать праздничных свечей!

23 сентября 2006 г. Музей моторных лодок в Басилдоне (Англия) мог зажечь 20 свечей в честь двадцатилетия со дня своего основания. На прием собрались гости, среди которых оказалось немало тех, кто внес достойный вклад в историю развития



британского водно-моторного спорта.

В честь юбилея музей намерен присудить памятный приз «The Motorboat Heritage Trophy» тому, кто, по мнению сотрудников музея, достигнет в этом году наиболее значительных результатов в реставрации катера, лодочного мотора, опубликует интересные материалы по этой теме или представит профессионально выполненную модель. Приз изготовлен из части обшивки катера «Miss America IX» (впервые показавшего результат скорости в 100 км/ч) и детали катера «Bluebird K7» (рекорд – 325.53 км/ч), а также украшен командной эмблемой катера «Spirit of Australia» (рекорд – 463.68 км/ч). Торжественное присуждение награды состоится в конце этого года.

В 1978 г. я предложил организовать

музей, в котором были бы представлены катера, моторы, оригинальные документы и книги, отражающие этапы борьбы человека за скорость на воде*. На мое предложение откликнулся Харольд Тинуорт (Harold Tinworth), член совета округа Басилдон, в графстве Эссекс. По решению совета для этих целей было выделено здание старого склада, полностью переоборудованное под выставочный зал и библиотеку.

В 1984 г. экспозиция состояла из трех лодок, но к моменту открытия музея для публики в нем появился корпус катера «Defender», обнаруженный в одном из ангаров Музея воздухоплавания в Кардингтоне.

Поначалу коллекция пополнялась артефактами, связанными с историей водно-моторного спорта, но со временем интерес сотрудников музея стал распространяться и на экспонаты, связанные с отдыхом на воде. Сегодня в коллекции – более трех десятков лодок и катеров, от наиболее старого экспоната – парового катера «Cugnet», ходившего по Темзе в 1873 г., до катера «Miss Britain IV», поставившего мировой рекорд скорости для дизельных моторов – 124 км/ч – в 1982 г. Широко представлены стационарные моторы – «Austin», «Brooke», «Kelvin», «Watermota», «Stuart», «Brit», «Parsons», «Lister» и «Ailsa Craig» на 4 л.с. 1902 г. выпуска.

В экспозиции – также более сотни подвесных моторов, выпущенных не только триумвиратом «Evinrude», «Johnson» и «Mercury», но и такими забытыми ныне производителями, как «Fortis», «JAP»

*Известный историк водно-моторного спорта является почетным хранителем музея. – *Прим. ред.*

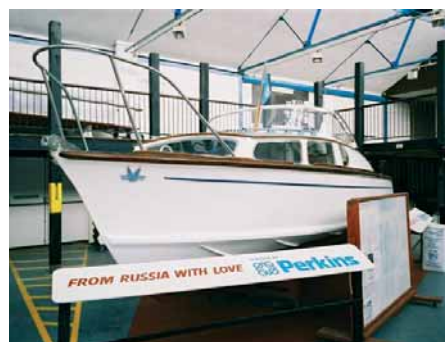
или «Soriano». Есть самый громоздкий из когда-либо выпущенных подвесников «Gopot» (1940), предоставленный на время французскими коллегами из Бордо.

Интерес могут представить отдел моделей и постоянно пополняющаяся библиотека книг, тематических журналов и чертежей, в том числе выпущенных в 1890-х гг.

Активная работа ведется в музее благодаря куратору проекта Жюли Грэхэм (Julie Graham). С ее помощью в 1992 г. было организовано Общество друзей музея, оказывающих поддержку совету округа Басилдон. Члены Общества ведут поиски новых экспонатов катеров, моторов и архивных документов. В 2002 г. музей прошел регистрацию в британском Совете по музеям, архивам и библиотекам.

Сегодня мне радостно сознавать, что история водно-моторного спорта стала благодаря экспозиции этого музея наглядна и ни в чем не уступает истории паруса. Хочется верить, что материал, собранный здесь, поможет будущим разработчикам лодочных моторов, нацеленных на достижение еще более высоких скоростей, справиться с новой задачей – защитой окружающей природы – с честью.

Кевин Десмонд



«Yamaha» расширяется

Пресс-служба «Yamaha Marine Co» недавно объявила, что компания приобрела около 120 тыс. м² земли в префектуре Шицуока для постройки нового завода по производству подвесных моторов – в первую очередь мощных четырехтактников. Первые моторы сойдут с конвейера предприятия, которое планируется оснастить с использованием самых последних достижений науки и техники, в мае 2008 г.

Двухтактники под запретом

Борясь за чистоту воды и вообще окружающей среды, руководство одного из яхт-клубов Дубаи (ОАЭ) полностью запретило использование на своей акватории двухтактных подвесных моторов, которыми до сих пор оборудовано множество мелких прогулочных лодок и яхтенных тузиков. Решение окончательное и обжалованию не подлежит. Если эта инициатива распространится и на прочие многочисленные марины в Эмиратах, в не столь экологически щепетильные страны (в том числе и в Россию), вскоре хлынет настоящий поток подержанных двухтактных подвесников.

Американские лодки «подросли»

Строго говоря, истинные размеры серийных моделей остались прежними – поменялись лишь отражающие их цифровые индексы в названиях. Споры о том, какую длину лодки считать «честной» – корпуса или габаритную – навсегда прекращены специальным решением Американского совета по лодкам и яхтам. Отныне судостроители США могут на вполне законных основаниях «надувать щеки», прибавляя к имеющимся индексам пару-тройку футов, поскольку теперь в этот показатель входят все стационарно закрепленные на корпусе детали, включая купальные платформы, бушприты и т.д.

«Неспортивная» авария на гонках

Гонки скутеров неограниченного класса на р. Огайо (США), традиционно собирающие тысячи зрителей, были ознаменованы серьезным происшествием, которое, впрочем, не имело отношения к баталиям на воде. В толпу зрителей у самого берега на большой скорости врезался автомобиль, отчего серьезно пострадали 11 человек. Гонка была остановлена. В ходе расследования высказывалось предположение, что водитель машины, оказавшейся в реке, внезапно потерял сознание за рулем.

«Silver» собрал дилеров

В конце сентября в Хельсинки финская компания «Silver» провела официальную встречу со своими партнерами по внутреннему и зарубежному бизнесу, а также с журналистами из России и Скандинавии, на которой были подведены итоги прошедшего сезона. По результатам продаж впервые дилером года была названа наша фирма «Yachting Russia». Это неудивительно – благодаря энергии и рациональной предприимчивости ее руководителя В.Кожина объем продаж собранных в России «Силверов» достиг уровня продаж этих судов в Финляндии, и тенденции к уменьшению спроса не наблюдается.

Журналистам в акватории Хельсинкского яхт-клуба представили две новые модели в ряду «Silver» – уже хорошо известный у нас «Silver Eagle WA650» (по той простой причине, что его пластиковые секции были разработаны в России) и принципиально новый по концепции «Silver Moreno 620». Последняя модель держалась в секрете вплоть до этой презентации. «Мурена» имеет алюминиевый корпус с совершенно другими характеристиками, чем прошлые разработки, а по компоновке и составу оборудования она продолжает модную сейчас у финнов тенденцию строить лодки для солнечных южных регионов. С 200-сильным «Mercury Verado» новая лодка показала прекрасные ходовые качества.



«Зеленые» наступают...

Идея создать моторное судно, использующее для движения только энергию Солнца, завладела умами экологически воспитанных европейцев. Совсем недавно мы писали о швейцарском проекте «Planete Solar», согласно которому суперсовременный катамаран отправится в свой агитпоход вокруг света в 2008 г., и вот пришла новость о том, что их же соотечественники Мориц Лейенбергер и Бертран Пикар уже построили судно в рамках проекта «Transatlantic 21», которое должно отправиться в аналогичное путешествие из Базеля в Нью-Йорк.

Катамаран «Sun 21» должен пересечь Атлантику, не используя для непрерывного круглосуточного движения ни капли топлива. Энергией его снабдит солнечная батарея площадью 65 м² и мощностью 10 кВт, работающая на 48-вольтовый комплект свинцовых аккумуляторов. Судно имеет длину 14 м, ширину 6.6 м и приводится в движение парой электромоторов по 8 кВт каждый, обеспечивающих скорость около 7 уз. Корпус строится

серийно под маркой «MW-LINE C 60».

После рекламного-агитационного путешествия судно предполагается использовать как экскурсионное в одном из морских парков.



Новый центр «Yamaha» в Санкт-Петербурге

9 июля представительная делегация «Yamaha Motor Co. Ltd.», возглавляемая президентом корпорации Т. Каджикава, посетила строительство «Yamaha-Центра Полюстрово», которое осуществляет Группа компаний «Петросет». Постройка этого культурно-делового центра «Yamaha» площадью около 3000 м² ведется в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга. Спроектированный и оснащенный по последнему слову техники и технологии, он станет одним из крупнейших в Европе. При его создании основное внимание уделяется обеспечению максимального удобства для клиента при выборе, предпродажной подготовке и оформлении покупки, а также при послепродажном обслуживании техники, для чего предусматривается уникальный сервисный блок. Центр удобно расположен вблизи важнейших транспортных магистралей, на расстоянии 15–20 минут езды от центра города и 10–15 минут от кольцевой автодороги.

В торговых залах Центра общей площадью около 2000 м² будет представлен весь спектр мототехники «Yamaha», официально поставляемой в Россию, а также запасные части, расходные материалы и сопутствующие товары.

При создании «Yamaha-Центра Полюстрово» учтены все требования «Yamaha Motor» к авторизованным центрам корпорации, а также использован многолетний опыт работы Группы компаний «Петросет» по продаже и обслуживанию техники «Yamaha». Т. Каджикава дал высокую оценку новому Центру, создаваемому старейшим партнером «Yamaha Motor» в России. В эксплуатацию он будет введен в конце 2006 г.

Первая лодка с катализатором

Каталитические нейтрализаторы выхлопа, давно ставшие обыденной вещью в автомобильном мире, на воде до сих пор не применялись. Первый лодочный стационарный мотор с катализатором, позволяющим в несколько раз уменьшить уровень содержания СО в выхлопных газах, в конце лета был представлен публике американской компанией «Indmar» и получил полное одобрение Агентства по охране окружающей среды США (EPA). К массовому выпуску «морских» стационарных серии ETX/CAT (Extreme Tuned Exhaust with Catalyst) планируется приступить в самое ближайшее время. Не исключено, что дальнейшее ужесточение экологических требований вскоре вынудит и прочих производителей двигателей для прогулочных судов последовать примеру «Indmar», «побежавшей впереди паровоза» и разработавшей экологически чистый мотор исключительно на добровольных началах.

«Мальтийский сокол» в полете



Крупнейшая в мире парусная яхта «Maltese Falcon», оснащенная необычным парусным вооружением типа Dynarig («КиЯ» №200), в настоящее время проходит ходовые испытания в Средиземном море. Как сообщил нам в редакцию ее капитан Марк Коксон, первые результаты вполне соответствуют ожиданиям владельца – Тома Перкинса. «Яхта в самом первом выходе смогла развить скорость свыше 16 уз, на поворот оверштаг она тратит не более полутора минут, а через фордевинд поворачивает за считанные секунды, – так вкратце описал нам Марк первые впечатления от лодки. – За два месяца интенсивных испытаний яхта прошла под парусами более 1000 часов, при этом на борту не возникло ни одной неполадки». Для конструктора Джерарда Дийкстра главным стало то, что «Мальтийский сокол» обгоняет другую мегаяхту «Mirabella V», которая была его заочным спарринг-партнером, на всех курсах – это полностью подтверждает правоту его расчетов.

Правда, несмотря на большой запас водяного балласта, кренится «Maltese Falcon» (напомним, его корпус строился как моторная яхта) на острых курсах легко – в ходе одного из тестовых выходов лихой экипаж запросто уложил уникальную 90-метровую лодку по самый ватервейс (хотя из соображений комфорта на борту предполагается, что крен не должен превышать 15°). Но Том Перкинс (очень азартный яхтсмен и автомобилист – он, к примеру, владеет «McLaren F-1» и «Bugatti EB-110») счел это вполне нормальным. Судя по всему, он считает, что удачно потратил очередные сто миллионов. Интересно, чем Том запомнится потомкам – созданием компании «Google» или же вкладом в совершенствование парусного вооружения?

Важнейшее из искусств «SeaDoo»

Подразделение «BRP», производящее гидроциклы и скоростные джет-лодки, недавно открыло новый интернет-сайт, аналога которому в водно-моторном бизнесе пока нет. В «SeaDoo» решили раскручивать свою марку при помощи «важнейшего из искусств» – кино. На сегодняшний день на сайте www.seadoofilms.com размещены три художественные короткометражки продолжительностью 8–10 мин. Сюжеты довольно незамысловаты и рассчитаны в основном на юношеско-молодежную аудиторию. Например, в одном из фильмов некий мальчуган помогает компании бывших морских спецназовцев обезвредить опасных преступников – естественно, при участии гидроцикла «SeaDoo», поданного операторами с наиболее выгодных ракурсов.

60-футовые тримараны – класс скорее жив, чем мертв?

Чемпионат по гонкам на 60-футовых тримаранах «Multi Cup Cafe Ambassador», проведенный в этом году по новой формуле, завершился 2 октября. Главным ее отличием стал упор на гонки с полными экипажами и расширение географии регаты. Правда, после всех испытаний, выпавших на долю класса 60-футовых многокорпусников, принять участие в чемпионате смогли всего лишь пять судов: остальные лодки либо погибли, либо не получили должной спонсорской поддержки.

Всего в рамках «Multi Cup Cafe Ambassador» прошли шесть регат: пять прибрежных гонок серии Grand-Prix и одна длинная гонка Лондон–Ницца. В общем зачете чемпионат сравнительно легко выиграла команда Фрэнка Камма на «Groupama II», победившая во всех шести гонках, второе и третье места заняли Мишель Дежуайя и вновь вернувшийся в 60-футовики Луйк Пейрон.

Несмотря на более чем скромное число участников, организаторы (и спонсоры!) сочли, что соревнование удалось. Программа 2007 г. ожидается еще более сложной и интересной: длинных гонок теперь станет две: Лондон–Марсель и Бордо–Стокгольм (обе по 2500 миль), три из пяти коротких гонок пройдут вне Франции: одна – в Португалии и две – в Скандинавии.



«Bavaria» открывает новую «столярку»

К производственным площадям верфи «Bavaria» – одного из крупнейших строителей парусных яхт в Германии – недавно присоединился еще один завод, постройка и оборудование которого обошлись примерно в 5 млн. евро. Полностью автоматизированное и роботизированное предприятие составляет судосборочным участкам деревянные детали яхт – в частности, двери кают, гальюнов, шкафчиков и т.д. Кроме того, значительная часть площади нового завода выделена под изготовление матриц корпусов и палубных секций.

«RIBEX» бьет рекорды

Посвященная исключительно РИБам международная выставка «RIBEX», прошла в Великобритании уже в девятый раз и побила все предыдущие рекорды – как по объемам заключенных сделок, так и по количеству посетителей. В городок Каус на о. Уайт в нынешнем году приехали более 5500 «РИБоманов» со всего мира, среди которых была отмечена высокая доля профессионалов – лодочных дилеров, представителей спасательных служб и военных. Многим участникам буквально на второй день после открытия пришлось спешно пополнять экспозиции – лодки «уходили с колес». Помимо деловой стороны, выставку традиционно отличала атмосфера открытого лодочного фестиваля – например, приглянувшуюся лодку мог опробовать на воде любой желающий.

По следам викингов

В мае 2006 г. двое немцев и четверо поляков – любителей средневековья и паруса – во главе с капитаном Хенриком Вольским (лауреатом премии Телиги, присужденной ему журналом «Zagle» за книгу о полярном походе) отправились в плавание из Гданьска к Черному морю.



Цель экспедиции – пройти путем викингов и славян по Висле через всю Польшу, далее – через Украину, по Днестру через Молдову и по Черному морю до Турции. Этим путешественники хотят отдать должное древним славянам, о которых в Западной Европе известно немного. В свое плавание они вышли на лодке «Welet» – реплике типичного судна викингов XII в.

Польская съемочная группа снимает документальный фильм о них, который увидят тысячи европейских телезрителей, что станет одновременно рекламой прекрасных мест, таких как Фромбург, Мальборк, Плоцк, Пшемьсль и др., имеющих богатую историю, но еще нечасто встречающихся на туристских картах.

На живца

Правительство Британской Колумбии, озабоченное ростом числа краж больших и маленьких прогулочных судов, объявило о начале работы государственной программы под условным названием «лодка-приманка». Совершенно невинного вида катер или парусник – казалось бы, оставленный совсем без присмотра – на деле может находиться под постоянным визуальным и электронным контролем, что позволяет быстро отправить обрадованного легкой добычей угонщика за решетку. Надо сказать, что подобная система ловли «на живца» была опробована в течение прошлого года на автомобилях, где блестяще доказала свою действенность – местные воры получили такой урок, что на улице можно смело оставить незапертый автомобиль с ключом в замке зажигания.

Несладко теперь придется и любителям угонять чужие лодки в Швеции, Норвегии и Голландии – с недавних пор в этих странах заработала единая информационная база как по самим преступникам, так и по украденным судам, доступ к которой имеется у большинства компаний, работающих на вторичном рынке.



Российская морская энциклопедия. Том 1. А–В. – СПб., Судостроение, 2006. – 512 стр.; тираж 5000 экз.

Издательство «Судостроение» продолжает активную популяризацию знаний по морской тематике, начатую двадцать лет назад выпуском двухтомного Морского энциклопедического словаря. Это издание было встречено с большим интересом, причем главным критическим замечанием оказался упрек в излишней краткости. Было высказано пожелание расширить его объем. В 1991–1994 гг. вышло второе, более полное издание МЭС (7000 статей), но и его критиковали в основном за излишнюю краткость статей и пробелы в тематике. Таким образом, не было неожиданным принятое решение приступить к подготовке третьего расширенного издания уже в 6 томах и под названием, более точным и более обязывающим – Морской энциклопедии, содержащей 12 000 статей.

Издание готовится коллективом авторов ведущих в стране организаций под редакцией академика В. М. Пашина. Поздравляем участников этой большой и нужной работы с выходом первого тома.

Издание готовится коллективом авторов ведущих в стране организаций под редакцией академика В. М. Пашина. Поздравляем участников этой большой и нужной работы с выходом первого тома.



Н. С. Андрущенко. **Полная морская энциклопедия: Корабли, паруса, должности и звания, пословицы и поговорки.** – М., АСТ–Астрель, 2006; 766 стр.

Рассмотрено свыше 6000 слов и словосочетаний. Капитан дальнего плавания Е. И. Мухин отозвался об этом издании так: «Добротно сделанная, полезная и интересная книга».



Н. С. Андрущенко. **Толковый морской словарь: Основные морские термины.** Более 6000 слов и словосочетаний. – М., АСТ–Астрель, 2006; 766 стр.

Обе книги одного и того же автора изданы в удобном «карманном» формате и нарядно оформлены.

Стив Слейт. **Все о парусном спорте: Новое полное руководство** / Перев. с англ. Предисловие Эллен Мак-Артур. – М., АСТ–Астрель; 448 стр., цв. ил.

Автор книги – победитель в J-классе и чемпион Англии – знает о яхтинге все. Накопленные им опыт и знания этого вида спорта и позволили написать предлагаемое вниманию читателей руководство.

Приведенные здесь сведения будут полезны начинающему яхтсмену, а опытному – помогут повысить свое мастерство.

Руководство хорошо иллюстрировано.



Для заказа наложенным платежом рекомендуем обращаться в книготорговую компанию ООО «Моркнига»: 125464, Москва, Новотушинский пр-д, д. 6, корп. 1. Тел. (495) 754-3332. E-mail: morkniga@yandex.ru

Моторы, масла, лодки 2007: Каталог. – СПб., Библиотека журнала «Катера и яхты», 2007, 164 стр., цв. ил.

Редакция журнала «Катера и яхты» готовит к выпуску приложение – каталог, который, как следует из его названия, будет содержать три раздела. В первом будут собраны основные технические характеристики подвесных лодочных моторов, в том числе последних новинок. Из второго раздела читатели смогут узнать все о моторных маслах, которые можно приобрести на российском рынке, их свойствах, сфере и условиях применения. Третий раздел будет посвящен надувным лодкам, их основным данным.

В каталоге планируется также разместить статьи о тестовых испытаниях моторов, ранее опубликованные в журнале.

Ориентировочный – тираж 15 000 экз. Формат А4, полноцветная печать.

