



И все-таки он полетел!

Один из самых злополучных и экстравагантных парусных проектов, который в течение 15 лет доводили до ума сотни людей и множество крупнейших корпораций и научных учреждений и на который шли немалые деньги из французского оборонного бюджета – иными словами, парусный тримаран на подводных крыльях «L'Hydroptere» – наконец-то полетел! Полетел в прямом смысле слова, не касаясь поплавками и основным корпусом воды, а опираясь лишь на законцовки подводных крыльев – так, как и мечтал увидеть автор этой идеи покойный ныне Эрик Табарли.

После очередной (уже четвертой по счету!) реконструкции, о которой в предыдущих номерах сообщал наш журнал, создатели судна в январе этого года вновь вывели его на воду. И – о чудо! – лодка наконец-то начала вести себя так, как изначально рассчитывали ее создатели: «тримаранное» КБ Марка Ван Петегема, ее капитан Ален Тибо и французское отделение концерна «Airbus» вкюпе с компанией «Dassault-Breguet» (последняя, напомним, поставила на тримаран систему дистанционного управления углом атаки кормового крыла,

взятую с истребителя «Mirage» и адаптированную для работы в морских условиях). Уже в ходе второй тренировочной сессии 20 января лодка легко вышла на крыло и помчалась по волнам, развив максимальную скорость в 46.5 уз! При этом яхта превысила существующий рекорд скорости для судов своего класса на дистанции 500 м и равный 42.12 уз – она показала скорость 43.05 уз. Превзошел крылатый парусник и скоростной рекорд, установленный бельгийцем Финианом Мэйнардом на дистанции одна миля и равный 39.97 уз. «L'Hydroptere» пролетел морскую милю со средней скоростью 41.74 уз. 25 января лодка разогналась еще круче, показав предельную скорость 47.2 уз!

Пока что все вышеприведенные скоростные показатели не зафиксированы в качестве новых официальных рекордов, но команда Алена Тибо уже обратилась в WSSRC с просьбой признать их таковыми, предоставив все требуемые правилами подтверждения корректности длин пройденных дистанций и точности замера показанного времени. Теперь же очевидно одно: французское судно явно способно побороться не только за абсолютный рекорд скорости под парусами на 500-метровой дистанции (удерживаемый все тем же Финианом Мэйнардом и равный 48.7 уз), но и стать первым парусником, преодолевшим 50-узловой барьер (что, впрочем, «КиЯ» предсказывали еще более трех лет назад).

Следует отметить, что в отличие практически ото всех остальных претендентов на рекорд абсолютной скорости под парусами, представляющих собой либо виндсерферы, либо хрупкие экстремальные суда, способные двигаться лишь по гладкой воде закрытых акваторий, «L'Hydroptere» – полноценное морское судно, что делает возможный успех французов еще значимее. Но Финиану Мэйнардю для установления абсолютного рекорда скорости хватило «доработанной напильником» серийной парусной доски, а на деньги, затраченные на программу «L'Hydroptere», уже можно купить звено современных истребителей...

Павел Игнатьев

Фото Жюля Мартин-Раге

Идущие на помощь

Санкт-Петербург с первых своих дней был и остается главным морским портом России на Балтике, городом моряков и корабелов, морских курсантов и морских академиков, докеров и речников, рыбаков и полярников. Здесь зарождалась отечественная морская спасательная служба, существующая и поныне. Сегодня выполнение международных обязательств РФ на Балтике возложено на Балтийское бассейновое аварийно-спасательное управление. За время своего существования с июня 1959 г. эта организация успешно провела 471 аварийно-спасательную, 147 судоподъемных операций и 71 операцию по ликвидации разливов нефти. Счет постоянно растет. Спасено более пятисот судов, сотни человеческих жизней, сотни тысяч тонн ценных грузов. Предотвращены десятки экологических бедствий. Объектами спасения были суда под флагами 23 стран. Балтийским спасателям приходилось оказывать помощь таким нетипичным объектам, как подводный переход на Канонерский остров, Ленинградский метрополитен, клайпедский Морской музей, заповедники, поднимать со дна затонувшие автомашины, танки и самолеты. Целый ряд спасательных операций был выполнен за пределами своего бассейна – в северных и дальневосточных морях, в Атлантическом и Индийском океа-



нах. Приходилось работать на Ладоге, реках Невы, Свири и Луга. Довелось спасать и большие суда до 50 тыс. т. водоизмещения, и малые катера и яхты. В № 159 «КиЯ» за 1996 г. была опубликована интересная статья Виктора Гусева «Зюйд» спасают вертолетом». Так вот, в этой операции участвовали суда и люди Балтийского БАСУ.

Помощь малым судам требуется регулярно. В минувшем году моряки-спасатели сняли с мели яхту «Орион», а с камней Толбухинской косы – затопленный катер «Южный полюс». В последнее время наметилась устойчивая тенденция количественного и качественного роста рекреационного флота, роста числа иностранных яхт, посещающих наш город. Соответственно возрастает число происшествий с прогулочными и спортивными судами. Владельцам яхт и катеров, их страховщикам полезно знать, что существует специализированная организация, способная оказать квалифицированную помощь при посадке на мель или при затоплении судна. Балтийские морские спасатели располагают специалистами высокого класса, спасательными судами, современными средствами поддержания судов на плаву, судоподъема и снятия с мели. Диспетчерская служба Балтийского БАСУ несет круглосуточное дежурство на 71-м канале УКВ-радиосвязи (позывной «Петербург-радио 12») и по тел. +7 (812) 784-98-08.

Евгений Морозов

Уточнение: в статье «Кнутом или пряником?» в №205 на стр. 80 автор фото – И.Гусаков, г.Владивосток.



Старик и море

В январе 2007 г. Крейсерский клуб Америки (ССА) присудил «Медаль открытого моря» (The Blue Water Medal) 71-летнему японскому яхтсмену Минуру Саито. Награда, учрежденная клубом, с 1923 г. присуждается «за мастерство и отвагу, проявленные яхтсменом-любителем из любой страны мира». В разное время медали удостоивались Ален Жербо, Карлтон Митчел, Эрик

Хискок, сэр Френсис Чичестер, Эрик Табарли, Николай Литая, Бернар Муатиссье.

16 января на ежегодном торжественном приеме Крейсерского клуба в Нью-Йорке медаль яхтсмену вручил коммодор Эдвард С.Роуланд. Минуру Саито получил награду за свое последнее, седьмое, кругосветное безостановочное плавание (16 октября 2004 – 6 июня 2005 гг.). На 15-метровой яхте «Shuten-dohji II» («Пьяный младенец») австралийской постройки Саито-сан, пройдя за 233 дня 24 000 морских миль, пришел в Миура (Япония), обогнав другого японского яхтсмена Кениши Ори на 15 дней и оказавшись первым яхтсменом, сумевшим в таком возрасте проделать подобный путь.

Минуру Саито совершает плавания без спонсорской поддержки, рассчитывая на свои пенсионные сбережения.

Самый крупный в Европе



В январе 2007 г. Группа компаний «ПЕТРОСЕТ» открыла новый «YAMAHA-ЦЕНТР – Северо-западный региональный центр» по продаже и обслуживанию мототехники «YAMAHA».

Новый «YAMAHA-ЦЕНТР» площадью около 3000 м² спроектирован и оснащен по последнему слову техники и технологии и является одним из крупнейших в Европе. Новый Центр создан прежде всего для клиента. Основное внимание уделяется обеспечению максимального удобства при выборе, предпродажной подготовке и оформлении покупки, а также послепродажному обслуживанию техники. «YAMAHA-ЦЕНТР» расположен в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга на пересечении улицы Маршала Тухачевского и улицы Львовской, в непосредственной близости от важнейших транспортных магистралей. До нового Центра можно добраться за 10–15 минут езды от центра города и за 5–10 минут от кольцевой автодороги.

В торговых залах Центра общей площадью около 2000 м² представлен весь спектр мототехники «YAMAHA», а также запасные части, расходные материалы и сопутствующие товары. Центр располагает уникальным сервисным блоком, обеспечивающим быстрое и качественное выполнение предпродажной подготовки, гарантийного и постгарантийного обслуживания любой техники «YAMAHA», официально поставляемой в Россию.

При создании «YAMAHA-ЦЕНТРА» учтены все требования «YAMAHA MOTOR Co., Ltd.» к авторизованным центрам корпорации, а также использован многолетний опыт работы Группы компаний «ПЕТРОСЕТ» – старейшего партнера «YAMAHA MOTOR» в России.

И. Лагутин



Складной «Torqeedo»

Германская фирма «Torqeedo», специализирующаяся на производстве подвесных электрических моторов, предлагает в этом году свою новинку – модель «Travel 801». В отличие от прежних модификаций, новинка может складываться. Габариты сумки, куда можно упаковать этот моторчик в сложенном виде, 310x320x450 мм. При изготовлении этого мотора конструкторы применили самые современные технологии, которые позволили сделать мотор легким (11.4 кг) и удобным в обращении. Для него предусмотрена специальная литиевая батарея весом всего 3.5 кг.

«Travel 801» предназначен для эксплуатации на судах массой до 1.5 т. И хотя при мощности 350 Вт мотор выдает только 0.5 л.с., благодаря оптимизированному винту и общей конструкции его по возможностям можно приравнять к бензиновым моторам мощностью 2 л.с.

Ориентировочная стоимость «Torqeedo Travel 801» в Германии составляет 1499 евро, стоимость же аккумуляторной литиевой батареи – 499 евро. Комплект получается недешевым, но надо учесть, что «Travel 801» практически не требует ухода, занимает мало места, обладает высокой мощностью и легок в обращении, а также может использоваться в тех местах, где есть запреты на использование бензиновых моторов.

Объявление

13 марта в Большом зале Русского географического общества (*Санкт-Петербург, пер. Гривцова, 10*) капитан яхты «Апостол Андрей» **Н. Литая** выступит с лекцией на заседании Полярной комиссии.

Выступление посвящено итогам его двух «кругосветок» и плавания вокруг Антарктиды, южнее 60-й параллели.

Начало в 18 ч. 30 мин. Приглашаются все желающие. Вход свободный.



Предприниматель года

По результатам завершившегося в Финляндии общенационального конкурса «Предприниматель года», охватывающего практически все существующие сферы бизнеса от производства до торговли, обладателем этого почетного титула в 2006 г. был признан наш давний знакомый Раймо Соннинен, владелец и руководитель «Bella Veneet Oy» – крупнейшей в Финляндии компании-производителя прогулочных судов из стеклопластика, продукция которой хорошо знакома российским водномоторникам. Теперь Раймо предстоит представлять Суоми на одноименном международном конкурсе, финал которого состоится в июне 2007 г. в Монте-Карло.

Посуху, как по воде

Неуклонный рост прогулочного флота в США и ряде европейских стран вынуждает все чаще использовать так называемые «сухие» марины, в которых лодки держат не на воде гавани, а на берегу. Не так давно такие стоянки, оборудованные самоходными погрузчиками и кранами, были нацелены в основном на владельцев относительно компактных лодок, но в последнее время мощности «сухих» марин позволяют хранить и спускать на воду по требованию владельца даже крупные моторные яхты. В конце прошлого года в Саутгемптоне открылась самая масштабная в Великобритании стоянка такого рода, рассчитанная на 85 судов длиной до 13 м; марина в Тортоле на Британских Виргинских островах обзавелась 45-тонным самоходным погрузчиком «Sea-Lift», способным управиться с моторной или парусной яхтой до 20 м длиной, а в Форт-Лодердейле (США) внедрили компьютеризированную систему спуска-подъема с многоярусными стеллажами для хранения лодок, основанную на технологиях NASA.

Самоходный подъемник в одной из итальянских «сухих» марин



Экологичный пластик для судостроения

В Великобритании в рамках проекта «Combine» разрабатывается высокопрочный легкий пластик, изготавливаемый из растительных компонентов, который будет безвреден для окружающей среды. Торгово-промышленный департамент уже выделил на эти цели инновационной компании «NetComposites» 278 000 фунтов. Министр по науке Малькольм Уикс заметил: «Большие усилия были сделаны для разработки экологически более чистых двигателей, настало время для следующего шага – создания дружелюбной окружающей среде пластиков. Речь не идет о получении конкурентных преимуществ для британской экономики, мы просто работаем над тем, что потребуется нам в будущем». Новый материал будет представлять собой комбинацию натуральных волокон и биополимеров, представляющих собой возобновляемые ресурсы и разлагающиеся по истечении срока службы естественным путем.

Стрельба отменяется

Бескровная «война» между Береговой охраной США и владельцами тысяч больших и маленьких прогулочных лодок, уже несколько лет ведущаяся с переменным успехом, пока что закончилась в пользу последних – военные пообещали приостановить тренировочные стрельбы, которые они регулярно проводили на Великих озерах. Масштабные учения, в ходе которых расположившиеся в скоростных катерах и РИБах бойцы вели интенсивный огонь из всех видов стрелкового оружия по всевозможным плавучим целям, вынуждали периодически закрывать для плавания акваторию площадью более 2500 квадратных миль, что вызывало обоснованное раздражение простых граждан в США и Канаде. Надо сказать, что, действуя поодиночке, «частники» наверняка не одержали бы верх над могущественной силовой структурой – львиной долей успеха они обязаны слаженной работе многочисленных ассоциаций, объединяющих владельцев прогулочных судов, марин и сервисных фирм и способных оплатить услуги дорогостоящих юристов.

«Орен 60» с транцевыми плитами

Известный французский яхтсмен Жан-Пьер Дик, одним из первых заказавший себе новую лодку класса «Oren 60» для участия в будущей гонке «Vendee Globe», 2 февраля 2007 г. уже получил ее «на руки» – лодка была спущена на воду в Тоуранге (Н.Зеландия). «Paprec-Virbac» – такое имя получила новая яхта – стала уже четвертым проектом «Oren 60», выполненным известным КБ Брюса Фарра. В пресс-релизе, посвященном этому событию, сообщается, что яхта «... имеет многочисленные инновации, которые до времени останутся под секретом».

Впрочем, один секрет строители скрыть все же не смогли (или не пытались?): новая лодка впервые среди «60-х» оснащена огромными транцевыми плитами, выполненными в виде отклоняемых вниз частей днища в кормовой части корпуса.



Катера и моторные яхты ведущих верфей



На правах рекламы

**PRESTIGE
YACHTS**
www.p-y.ru

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РФ

Россия, 123022, Москва, ул. 2-я Звенигородская, д. 13 Телефон: (495) 780-44-44

В Петербурге ошвартовался «Флагман»

В полку «пневматики» из ПВХ прибыло. Петербургская компания «Флагман» приступила к выпуску серии одноименных лодок. «Проанализировав выпускаемую сегодня продукцию и лично опробовав многие модели «надувнушек», мы пришли к выводу, что существует потребность в большей компактности, по возможности без ущерба для ходовых качеств. Поэтому мы решили отказаться от вкладных пайолов и применили на наших



лодках полностью надувное умеренно-килеватое днище», – говорит генеральный директор компании «Флагман» Д.Нилиц.

По словам консультанта проекта К.Скоморохова, идея надувного днища с заданной килеватос-

тью не нова, их уже лет десять изготавливают в Италии, есть похожие суда и в России. Однако широкому распространению надувных мотолодок этого типа препятствует сложная технология производства. Кроме того, довольно непросто обеспечить правильную работу надувного днища в режиме глиссирования. Прежде чем первый «Флагман» был представлен покупателям, было проведено большое количество натурных испытаний, потребовавшие немалых затрат.

Сейчас «Флагман» выпускает надувные мотолодки двух типоразмеров под моторы 10–18 л.с. Готовится к производству более крупная модель под моторы мощностью 20–25 л.с.



«EDAG LUV» - автомобиль для яхтсменов

7 марта 2007 г. потенциальному европейскому покупателю на автошоу в Женеве будет продемонстрирован концепт пикапа нового класса LUV (Luxury Utility Vehicle) от компании «EDAG» («Engineering + Design AG»). Компания рассчитывает заинтересовать людей, которые ищут не повседневный автомобиль для поездок на работу, а нечто эксклюзивное, но при этом функциональное.



Габариты «EDAG» впечатляют: длина – 5,7 м, ширина – более 2 м, а высота – 1,8 м. Для европейского автомобиля размеры нового элитного пикапа непривычно велики. Он предназначен в первую очередь для любителей морских видов спорта

и отдыха на воде. Автомобиль оснащен пятиместной кабиной и кузовом, отделанным тиком. Для крепления груза в кузове расположены оригинальные фиксаторы, аналогичные яхтенным. При разработке внутреннего интерьера и силового агрегата руководством фирмы «EDAG» были привлечены специалисты известной тюнинговой компании «Brabus».

Презентация без принца – не презентация

Его королевское высочество принц Майкл Кентский, двоюродный брат английской королевы, принял активное участие в официальной презентации «XSR48» – самой, как утверждается, быстроходной серийной дизельной моторной яхты в мире. По словам представителей создавшей ее компании «XSMG», новая модель, которая будет выпущена тиражом не более 100 экземпляров и обойдется желающему ее приобрести более чем в миллион долларов, «сочетает в себе ходовые качества суперкара с комфортом и стилем суперяхты» и вообще является первой по-настоящему «правильной» лодкой во всем мире. Принц принцем, но для дополнительной «раскрутки» в нынешнем сезоне лодка примет участие в попытках побить ряд скоростных рекордов для потребительских судов.

За тех, кто в море!

В нелегких условиях «антарктической кругосветки» проходит одиночное плавание известной французской яхтсменки Мод Фонтену. Ее 25-метровая алюминиевая яхта «L'Oreal Paris», миновав в середине января Новую Зеландию, движется в сторону финиша на о. Реюньон в Индийском океане.

В Северной Атлантике борется с волнами испанский гребец Андре Мату, 2 декабря 2006 г. стартовавший из Сан-Себастьяна.

Француз Шарль Эдрич покоряет трассу протяженностью в 1678 морских миль по маршруту Дакар (Сенегал) – Форталеза (Бразилия). Он вышел в море 18 декабря.

20 декабря с Канарских о-вов стартовал британский экипаж гребной двойки. Эд Бейлис и Стью Торнбалл направляются на о. Антигуа в надежде побить 40-дневный рекорд, установленный для этого перехода.

В тот же день с о. Гран-Канария стартовала двойка гребцов из Голландии. Уэндел Рёнтген и Гиз Ёнин направились в Сен-Мартен, на Антильские о-ва.

Смельчак из Австралии Андрю Маколей, вышел в море 11 января 2007 г. на одноместном каяке, взяв курс на... Новую Зеландию. Впереди у него 1000 миль до залива Милфорд на Южном острове.

«Linssen 299 Grand Sturdy» – яхта года в Британии



Гордые британцы в очередной раз признали превосходство голландцев в области малого судостроения, причем на своей территории. На прошедшей в январе 2007 г. Лондонской выставке катеров и яхт журналы «Motor Boat and Yachting» и «Motor Boat Monthly» признали лучшей в категории стальных речных яхт моторную «Linssen 299 Grand Sturdy».

Это неудивительно – основанная в 1949 г. верфь «Linssen Yachts» давно снискала себе репутацию лидера среди строителей неторопливых, но исключительно долговечных и комфортабельных стальных моторных яхт, а ее новые модели и применяемые на них технические и компоновочные решения постоянно служат образцами для подражания.

Не стала исключением и новая модель, необычно просторная и комфортабельная для судна достаточно скромных (9.35х3.35 м) размеров. Помимо традиционного для голландского судостроения качества постройки и отделки, лодка обращает на себя внимание оригинальным механизмом «Easy sleep convert», позволяющим без труда превратить диван в салоне в двуспальное место.

Яхта в штатном порядке оснащается 55-сильным дизелем «Volvo Penta D2-55», позволяющим на одной заправке пройти более 1000 км.



Дори, динги и РИБ

Таким диковинным гибридом выставляет свое создание шведская фирма «FANN VA-technik AB». Лодочка «Zegul», напоминающая РИБ лишь своими очертаниями (изготовлена она целиком из полиэтилена) – разборная, но делится на секции не по более привычной «поперечной», а по «продольной» схеме: съемными секциями являются бортовые «понтон», которые крепятся к основному корпусу на болтах. Вес каждой из секций не превышает 32 кг. При основных размерах 3.8х1.56 м и весе 92 кг режим глссирования в зависимости от нагрузки обеспечивается подвесным мотором мощностью от 5 до 10 л.с.

«Jeanneau» – 50 лет!

Известной французской яхтостроительной компании, ныне входящей в состав «Beneteau Group», в наступившем году исполняется 50 лет. За это время фирма



прошла огромный путь от крохотной частной верфи до вхождения в крупнейшую яхтостроительную корпорацию мира. Нельзя не отметить, что в составе «Beneteau Group» судостроительная компания «Jeanneau» не только не потерялась, но, напротив, стала создателем оригинальных и красивых яхт – как парусных, так и моторных, пользующихся популярностью во всех странах мира, где есть отдых на воде: ведь дилерская сеть «Jeanneau» – крупнейшая в мире.

Поздравляем французскую судостроительную фирму с юбилеем и желаем ей и ее яхтам всегда семи футов под килем! Поздравляем с этим юбилеем и российских дилеров «Jeanneau»: компании «Ultrasail» и «Prestige Yachts»!



После тяжелой болезни на 71-м году жизни
скончался видный инженер-кораблестроитель
Юрий Александрович Голдобин

Окончив ЛКИ в 1962 г., Юрий Александрович до самого конца жизни работал в ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова, где собрал и возглавил группу молодых специалистов, создавших Сектор малотоннажного судостроения. С его участием разработано около 50 проектов прогулочных судов, рекомендованных для освоения промышленностью.

В самом начале 50-х Юрий Александрович пришел в яхт-клуб, гонялся на швертботах. Неудивительно, что первые публикации в «Кия» (начиная с 1964 г.) были посвящены «Финнам».

В течение ряда лет Ю. А. Голдобин работал в составе общественной редколлегии «Кия», не только сам выступал в роли автора, но и привел в редакцию многих своих друзей и коллег. Юрий Александрович до последних дней не прерывал связей с «Кия».

Память о нем сохранится в наших сердцах.

Редакция

В январе 2007 г. на 93-м году жизни погиб видный деятель НТО
судостроителей и бессменный член общественной редколлегии «Кия»

Александр Иванович Павлов

Уроженец Псковщины Александр Иванович закончил школу, а затем и Кораблестроительный институт в Ленинграде. В годы войны работал по специальности – строил торпедные катера. В 1945 г. вернулся в институт, защитил диссертацию и в качестве доцента кафедры конструкции корпуса занялся научной и преподавательской деятельностью.

Неоценима его организаторская деятельность как создателя в ЛКИ первого студенческого КБ, а в дальнейшем – Секции мелкого судостроения в НТО, руководителем которой он был в течение 25 лет. По его инициативе подобные секции возникли в ряде других центров страны, стали проводиться такие общесоюзные мероприятия, как конкурсы на лучший проект прогулочно-спортивного судна.

А. И. Павлов – автор ряда хорошо известных книг по современной технологии деревянного и легкосплавного судостроения, нескольких популярных массовых изданий, таких как «Мелкие суда из фанеры и картона» (1959 г.), и большого количества журнальных статей.

Александр Иванович не только был нашим старейшим автором – его статья есть уже в самом первом выпуске «Кия», но и одним из основателей журнала, до последних лет принимавшим самое активное участие в работе редакции.

Редакция

Рекорд юниора

14-летний Майкл Перхэм из городка Поттерс Бар в Хартфордшире (Англия) стал самым юным в истории яхтсменом, совершившим одиночное плавание через Атлантику.

18 ноября 2006 г. его яхта «Cheeky Monkey» длиной 8.5 м стартовала из Гибралтара и с заходом для ремонта на Канарские о-ва и о-ва Зеленого Мыса через шесть с половиной недель в океане финишировала на о. Антигуа.

В океане мальчика сопровождал отец, яхтсмен Питер Перхэм на яхте «Arcturus». Питер помогал сыну справиться с трудностями по радиосвязи, однако ни разу не пришел ему на помощь лично, чтобы не нарушить условий постановки рекорда. Предыдущий трансатлантический рекорд принадлежал 15-летнему Себастиану Кловверу с о. Уайт, который прошел под парусом от Канарских о-вов до Антигуа в январе 2003 г.

Лучшие в Китае

Несмотря на главенство коммунистической партии, богатых людей в Китае хватает – об этом свидетельствует уже само существование журнала «Hurun Report», определившего предпочтения китайских толстосумов по части дорогостоящих игрушек» в своем ежегодном приложении «Лучшие из лучших». На воде победили итальянцы – в номинации «Скоростная яхта–2007» лидирует «Pershing», а в более неторопливой «крейсерской» категории лучшей признали продукцию «материнской» компании «Ferretti». Кстати, наиболее привлекательным «автомобилем для водителя» по версии журнала оказался ни много ни мало «Bentley Continental GT».

Все новое – хорошо забытое старое

«Все более массовыми становятся водно-моторные гонки на прогулочно-туристских мотолодках – так называемых судах народного потребления. Во всесоюзных соревнованиях прошлого года, посвященных 40-летию Победы, участвовало в общей сложности около 500 человек. На старт финальной встречи, состоявшейся в сентябре 1985 г. в Конаково, вышло 84 экипажа – на 22 больше, чем годом раньше (см. № 112)». Это выдержка из «Кия» №119, 1986 г. Соревнования 80-х гг. показали, что в одномоторном классе лодки лучше, чем «Неман-2» не было, в двухмоторном лучшей была лодка «Нептун-3». Соревнования помогали провести в короткое время экстремальный тест-драйв катеров для заводов-изготовителей, подсказывали, над чем надо поработать. Они помогали покупателям получить реальное представление о предлагаемых моделях катеров. Сколько положительных эмоций ожидает спортсменов – это вообще не перечислить.

14–16 сентября 1991 г. прошел последний чемпионат СССР в Ростове-на-Дону. После известных событий сентября 1991 г. СССР «приказал долго жить», и наши соревнования официально не проводились, хотя у нас в Ростове-на-Дону этот вид спорта не умер. Ежегодно проводились показательные соревнования,

посвященные каким-либо мероприятиям. Сначала это были отечественные лодки с импортными моторами. Дальше больше: на празднование Дня города в 2005 г. на старт вышло уже 18 катеров – «Мастера», «Флинты», «Silver», «Starcraft» с моторами от 90 л.с. и выше. Появилась идея воскресить подобные мероприятия, и именно в том месте, где они закончились – в Ростове-на-Дону. Азовское море и Таганрогский залив очень похожи по своему поведению на Финский залив, Неижское, Ладожское озера, а также на большие водохранилища России. Тут в один день будешь идти и по штилю, и по волне, в зависимости от того, как дует ветер.

В ответ на это предложение строитель «Мастеров» В. А. Усачев спросил: «А что мы хотим получить от этой затеи? Узнать, кто самый быстрый? Кто самый мореходный? Кто самый экономичный? Кто самый автономный и комфортный?»... Гонка покажет, кто будет первым в своем классе, и этим будет все сказано. Катер не может стать первым, если он не быстрый, не мореходный, не комфортный, особенно если трасса проходит по акватории Азовского моря. Приглашаем все заводы-изготовители судов и всех желающих на серьезные испытания.

Сергей Кузнецов, мастер спорта прошлых лет