

■ Заметки о яхтенном комфорте

Обеспечение должного уровня комфорта на современной прогулочной яхте — вопрос далеко не праздный, и достижение высоких характеристик в этой области дается порой дорогой ценой (например, по утверждению создателей яхты «Nauto's Swan 100» общая стоимость мероприятий по снижению уровня шума составила около 10% общей цены судна). О том, какие критерии выработаны сегодня для оценки уровня комфорта на борту судна, рассказывает яхтенный конструктор Альберт Назаров.



■ Реверс-редуктор РР2С-00Е-206

Двухскоростной реверс-редуктор разработан одним из старейших авторов журнала В. П. Авраменко. Редуктор предназначен для установки на суда, оснащенные мотором мощностью 100 л.с. и позволяет переключать режимы работы трансмиссии без потери упора гребного винта.



■ Карельские лодки

Лодки, которые строили для себя крестьяне, живущие на небольших карельских озерах, отличаются от онежских и беломорских. Об особенностях конструкции лодок и местных мастерах рассказывает научный сотрудник кижского музея-заповедника Ю.Наумов.

■ «ЯК-65» обзавелся каютой

Несмотря на своеобразный дизайн алюминиевой мотолодки «ЯК-65», протестированной нами в прошлом сезоне, ее ходовые качества оказались на высоте. Интересно, как сказались на них установка рубки, столь ценной в нашем холодном климате? Чтобы выяснить это, мы вновь отправились в Ярославль.



■ Заход в Копенгаген

Купеческая гавань — так переводится на русский язык название столицы морской страны Дании. В этом городе более десятка гостевых яхтенных марин. Стать на якорь можно в самом центре гостеприимного города, в пяти минутах ходьбы от Русалочки, но, как рассказывают бывалые яхтсмены, лучше всего стоять в маринах Каструпе и Линеттене — на о. Амагер.



■ О классификации современных парусных яхт

Сегодня на рынке — изобилие разнообразных парусных судов. При этом даже серийные (или малосерийные) яхты одинаковой длины очень сильно различаются между собой по многим важным параметрам: например, по водоизмещению современные парусные лодки могут отличаться друг от друга более чем вдвое, а по цене — даже впятеро (при сравнимой, напомним, длине). Какие потребительские качества яхт обуславливают такие различия и чем следует руководствоваться, выбирая свою первую яхту?

■ Наша книжная полка

Выходит из печати «Энциклопедия мониторов. Защитники речных границ России». Книга написана хорошо известным читателям «КиЯ» Иваном Ивановичем Черниковым — автором более 100 журнальных статей и таких монографий, как «Энциклопедия речного флота», «Русские речные флотилии за 1000 лет» и многих других. В новом издании обобщен интереснейший материал по истории бронированных артиллерийских кораблей отечественного флота. Книга иллюстрирована уникальными рисунками и чертежами, рассчитана на широкие круги читателей.



Вниманию читателей предлагается каталог

«Надувные лодки, подвесные моторы, моторные масла»



Объем — 128 стр. Стоимость с учетом пересылки — 120 руб.

Для оплаты можно воспользоваться помещенным на стр. 174 бланком.

Для этого в графе «за» указать каталог и проставить сумму.

Вниманию читателей, желающих посетить 10-ю юбилейную Международную выставку «Бот-шоу Петербург-2007»! Приглашение (бесплатный билет на два лица) на выставку в «Ленэкспо» (павильон №5) с 16 по 19 июня помещено на стр. 171 нашего журнала.



Международный матч-рейс «Паруса Белых ночей 2007 – Кубок Дворца конгрессов» в Санкт-Петербурге



С 1 по 10 июня 2007 г. в историческом центре Санкт-Петербурга пройдет ежегодный международный матч-рейс второй категории ISAF «Паруса белых ночей». Начиная с нынешнего года, соревнования имеют статус Кубка Дворца конгрессов. Дистанция гонок располагается в дельте реки Нева между Эрмитажем, Петропавловской крепостью и стрелкой Васильевского острова. Регата проводится в разгар туристического сезона в самом начале лета, в период Белых ночей.

В соревнованиях примут участие яхтсмены-гонщики из России, Австралии, Великобритании, Дании, Польши, Хорватии и других стран, занимающие высокие позиции в рейтинге ISAF. Призовой фонд соревнований – 10 тыс. долл. США.

Предваряет основной матч-рейс квалификационная отборочная регата (4-я категория ISAF), в которой восемь экипажей будут сражаться за право попасть в основную сетку соревнований.

План проведения спортивных мероприятий:

1 июня – заезд и регистрация участников квалификационных соревнований. Тренировочные выходы;
2 июня – гоночный день квалификационных соревнований;
3 июня – полуфиналы и финал квалификационных соревнований. Церемония награждения победителей.

Также с 1 по 3 июня на территории лагеря регаты будет проходить городской конкурс детского рисунка «Паруса мечты», победители которого примут участие в специальной детской регате.

4 июня – резервный день;

5 июня – мастер-класс, регата для представителей СМИ;

6 июня – заезд и регистрация участников международного матч-рейса. Тренировочные выходы;

7, 8, 9 июня – гоночные дни;

10 июня – полуфиналы и финал. Церемония награждения победителей международного матч-рейса;

11, 12 июня – традиционная регата для горожан.

На Заячьем острове у стен Петропавловской крепости будет разбит лагерь регаты, организованы причалы для стоянки яхт и судов обеспечения, пресс-центр, палаточный городок участников и партнеров соревнований. В период проведения соревнований на специально оборудованных территориях вокруг лагеря регаты будут проходить различные мероприятия для публики.

Организатор регаты – некоммерческий Фонд поддержки парусного спорта «Паруса белых ночей», соревнования проводятся при поддержке ISAF, Всероссийской федерации парусного спорта, Комитета по физической культуре и спорту Администрации Санкт-Петербурга, Санкт-Петербургского Парусного Союза, компании «Bellamer».

Титульный партнер регаты – Государственный комплекс «Дворец конгрессов». Информационный партнер – журнал «Катера и Яхты».

Официальный сайт регаты: www.regatta.su



Еще один «ЯМАХА-центр» в Санкт-Петербурге

Компания «BBS Моторс» открыла новый дилерский центр «Yamaha». Он отвечает всем требованиям и корпоративным стандартам компании «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс». Место его расположения выбрано с учетом движения транспортных потоков города.

Это второй центр, открытый компанией с 2005 г. Он располагает выставочным залом площадью 520 м², двумя сервисными зонами для колесной и водной техники общей площадью 480 м², а также складскими помещениями.

«BBS Моторс» предлагает практически всю технику и аксессуары, официально поставляемые компанией «Yamaha» в Россию, в том числе защитную экипировку. Салон также предлагает услуги по кредитованию и страхованию техники.

В центре работают специалисты, прошедшие обучение в «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс» и имеют соответствующие сертификаты. В отделе сервиса есть передвижная техническая служба, способная произвести ремонт и обслуживание техники на месте или, если это необходимо, забрать ее для ремонта в сервисный центр.

Особое внимание уделяется качеству обслуживания клиентов и безопасности использования техники. Опытные консультанты объясняют на практике приемы правильного и безопасного использования техники.

Компания «BBS Моторс» активно участвует в спортивной жизни города и оказывает поддержку Федерации мотоспорта, а также проводит традиционный ежегодный праздник «Моторный бум», который в этом году состоится 15 сентября уже в третий раз.



Парус плюс «BMW» = «Z60»

Созданное в 2004 г. в Бельгии двумя энтузиастами парусного спорта предприятие «Zeydon» приступило к мелкосерийному выпуску 60-футовых парусных яхт, разработанных в дизайн-студии всемирно известной... автомобилестроительной компании «BMW».

Основная концептуальная идея новой фирмы — создавать своеобразные гибриды между быстроходными лодками класса performance cruiser и высококомфортабельными крейсерами открытого моря. Для детальной проработки своего первого проекта создатели верфи обратились к дизайнерскому подразделению «BMW» — «BMW Group DesignworksUSA», поскольку в своих автомобилях «BMW» как раз и выдерживает курс на совмещение спортивных ходовых характеристик и комфортабельной отделки.

Два года шла разработка проекта, и вот теперь уже можно взглянуть на результат. «BMW» не подвела — «Z60» оказалась действительно интересной и оригинальной яхтой по внешнему облику, оформлению кокпита, а также по планировке салона. Ходовые качества тоже обещают быть на высоте — на зря же создатели лодки потратили свыше трех месяцев на бассейновые испытания ее моделей, результатом которых, в частности, стал довольно своеобразный крылатый бульбкиль с весьма специфическим профилем.

В ближайшее время мы надеемся подробнее рассказать читателям о новой лодке



Новый гидроцикл «Sea-Doo RXP 155»

Компания «BRP» начала поставки облегченного варианта гидроцикла «Sea-Doo RXP 155», оснащенного двигателем «Rotax 4-Тес» мощностью 155 л.с. Аппарат легче «Sea-Doo RXP 215», появившегося в прошлом году, на 19 кг и почти на 10% дешевле. По мнению производителя, модель «RXP 155» должна приглянуться любителям аквабайков, которым не слишком важны быстрый разгон и очень высокая максимальная скорость. В отличие от прошлогодней модели, имевшей турбированный двигатель, «RXP 155» имеет «атмосферный» мотор, что во многих случаях выгоднее. Новинка, за исключением некоторых опций, практически полностью аналогична «старшему брату».

«Baltic Boat Show 2007» в Риге

С 29 марта по 1 апреля в Риге, в Международном выставочном комплексе на о. Кипсала, проходила традиционная 11-я выставка лодок и яхт Балтийского региона «Baltic Boat Show 2007» в рамках мероприятия «Все для активного отдыха». Огромный зал площадью около 6000 м² не смог вместить все экспонаты, наиболее крупные из них демонстрировались на открытой площадке. Выставка пользовалась большим интересом у рижан, хотя реклама ее на ТВ и в газетах была излишне скромной.

В двух словах можно характеризовать бот-шоу как засилье стеклопластика и ПВХ. Из алюминиевых лодок были только «Silver Hawk 540DC». Надувные же лодки можно было видеть в очень большом количестве и самых разных размеров — от одноместных до многоместных семиметровых гигантов. География производителей также была различной, от китайских «Suzumar» до латвийских «Bush», «Delfins M» и «Dulkan». За последние два-три года латвийские фирмы, выпускающие надувные и стеклопластиковые лодки, встали на ноги и теперь демонстрировали продукцию очень достойного качества. Большого диаметра баллоны, массивные транцы, аккуратно сделанные весла придавали разноцветным лодкам нарядный вид.

Деревянное судостроение было представлено лишь одной гребной двухместной лодкой «Frisko», привезенной из латвийской глубинки — из Мадонского района. А вот продукция из стеклопластика занимала основное место. Посетители осматривали и одно-двухместные байдарки, и большие парусные и моторные яхты. Самыми крупными экспонатами оказались парусная «Bavaria-30» и моторная «Bavaria-35 Sport». На плоских экранах около яхт демонстрировался короткий видеofilm о производственном процессе на верфях «Bavaria».

Наибольший интерес посетителей вызывали, естественно, катера несколько меньших размеров (5.5–8 м) и мотолодки для рыбалки.

Из новых тенденций можно отметить возможность покупки яхт, катеров и другой водно-моторной продукции в лизинг на три–пять лет. Представители латвийских банков «Parex» и «Nanza» могли оформить покупку в лизинг прямо на месте. Для катеров длиной 6–8 м ежемесячный взнос составляет 250–300 лат.

Стационарные двигатели, угловые колонки и водометы можно было увидеть в основном на картинках из каталогов. Стендов фирм, торгующих дельными вещами и навигационным оборудованием, было меньше, чем на предыдущей бот-шоу. Привлекал внимание стенд латвийской фирмы «EGO», торгующей эпоксидными и полиэфирными смолами и стеклотканью; основная ее продукция была представлена пластиковыми лодками и катерами не менее чем 14 наименований («Biesser», «Ego» и т. д.). На одном стенде экспонировались лебедки «Herken», синтетические тросы.

Бесконечные ряды подвесных моторов «Honda», «Suzuki» и «Tohatsu» включали и самые маломощные модели, и гиганты в 100–130 л.с. Три фирмы представили линейку гребных электромоторов «Minn Kota». Любопытно, что моторы одинаковых марок сильно отличались. Большинство экспонатов на выставке можно было купить со скидкой до 10–15%, чем часть посетителей охотно воспользовалась.

Из новинок можно отметить небольшой аккумуляторный буксировщик для пловцов (запас хода — около часа) и стеклопластиковое каноэ с педальным приводом и движителем в виде двух ластообразных гребков.

Почти все латвийские производители, впервые представленные так широко, выразили уверенность, что смогут успешно реализовать свою продукцию и на российском рынке.

Александр Тербков, г. Рига

Новая упаковка защищает от коррозии



Конструкционные металлы при длительном хранении во влажных условиях судовой палубы или лодочных стоянок, как правило, склонны к коррозии, бороться с которой непросто. Американская фирма «Dr.Shrink», специализирующаяся на выпуске упаковочных материалов, предложила наносить ингибиторы коррозии — давно известные химикаты, тормозящие электрохимические процессы на поверхности металлов — на упаковочную пленку.

Теперь вместо того, чтобы покрывать стальные детали толстым слоем трудноудаляемой консистентной смазки, достаточно плотно завернуть их в пленку наподобие той, что применяется для упаковки пищевых продуктов. Нанесенный на ее поверхность слой невидимого и нетоксичного ингибитора постепенно начинает испаряться и покрывает поверхность защищаемого металла, останавливая коррозионные процессы. Для крупногабаритных объектов пленка выпускается рулонами размером 7х30 м. После распаковки защищаемого объекта ингибитор бесследно испаряется, оставляя не тронутый ржавчиной металл.

Солнечное судно пересекло Атлантику

Сделан важный шаг в области использования возобновляемых энергий. Моторный катамаран «Sun 21», о первых испытаниях которого мы уже сообщали в № 205, совершил трансатлантический переход из Европы в Америку, не употребив ни капли горючего. С экипажем в пять человек судно круглые сутки шло 5–6-узловым ходом под электродвигателями, использующими энергию батареи солнечных элементов. 8 мая в 15 ч по местному времени катамаран тихо вошел в гавань Нью-Йорка, преодолев путь в 7000 миль, из которых 3500 были пройдены через Атлантику за 52 дня. Обычная моторная яхта близких размеров в таком переходе израсходовала бы около трех тонн топлива, если бы смогла взять с собой столько. Двигатели «Sun 21» при этом совершили работу в 2000 кВт·ч, используя даровую и безвредную солнечную энергию, причем в темное время суток и при плохой погоде они работали от аккумуляторов, слегка снизив скорость хода.

Воодушевленный успехом «бестопливного плавания под мотором» инициатор проекта и участник перехода швейцарец Марк Вюст уже планирует кругосветное путешествие на судне подобного типа.



Новые лодки из Ростова-на-Дону



В мае прошла сертификационные испытания продукция нового российского предприятия — Донской судостроительной компании (г. Ростов-на-Дону). Фирма специализируется на серийном производстве малых судов из стеклопластика. В числе первенцев — малые гребно-моторные лодки серии «Бриз». Сейчас освоены две модели: меньшая — «Бриз-240» — ориентирована на автолюбителей картоп-лодок по мотивам популярного «Джек-шпрота»; более крупная — «Бриз-365» — пригодится как в хозяйстве, так и в работе, например, на прокатных станциях и в базах отдыха.

В дальнейших планах компании — расширение модельного ряда и постройка современного стеклопластикового катера.

Колесный РИБ



Лодки жестко-надувной конструкции (РИБы) не раз доказывали свою многопрофильность — помимо версий с подвесными и стационарными двигателями существуют также парусные и даже летающие варианты этих транспортных средств. И вот появился РИБ-амфибия, точнее, «нормальная» лодка, способная выбираться на подходящий пологий берег и перемещаться посуху собственными силами, без помощи трейлера и автомобиля-тягача.

Новые свойства судну придает разработка новозеландских

конструкторов под патентованным названием «Sealegs». Она представляет собой механизированный комплекс, включающий самоподъемное гидроприводное шасси из трех колес от квадроцикла и работающий на гидронасос 16-сильный двигатель воздушного охлаждения «Honda», который располагается под сиденьем рулевого. Два колеса крепятся к транцу, третье, управляемое, — под носовым баллоном. На воде лодка движется со скоростью до 35 уз под обычным подвесным мотором мощностью 90–115 л.с., при этом колеса подняты и не создают сопротивления. При подходе к берегу колеса по команде с пульта управления опускаются в рабочее положение и позволяют лодке выбираться на сушу с уклоном около 14°. В «колесном» варианте скорость хода достигает 10 км/ч, а проходимость соответствует легковому тягачу с 5-метровой лодкой на трейлере. Правда, пользоваться автодорогами такому транспортному средству законы вряд ли позволят.

Комплекты колес для установки на любую лодку изобретатели выпускать не предполагают — их монтаж требует слишком больших вмешательств в конструкцию лодки.

Россияне в майских рейтингах ISAF



В классе «Yngling» наши гонцицы по-прежнему занимают лидирующие позиции в мировом рейтинге: экипаж Анны Басалкиной находится на втором месте, Влады Ильенко — на четвертом месте, Екатерина Скудина, хоть и выбыла из первой десятки, все же сохраняет сильные позиции, находясь на 11-м месте.

По сравнению с майским рейтингом прошлого года очевиден очень сильный прогресс экипажей А.Басалкиной (с 12-го места на второе) и В.Ильенко (с 13-го места на четвертое). Это не может не радовать! Экипаж Е.Скудиной, напротив, несколько потерял в классе, спустившись с пятого места на 11-е.

В остальных классах у нас дела обстоят много хуже. В классе «Tornado» лучший отечественный экипаж Андрея Кирилюка сейчас занимает 13-место (а в мае прошлого года он был девятым). Сильно сдал свои позиции экипаж Дмитрия Берёзкина в мужской «470-ке» — если в мае прошлого года он был на шестом месте, то сейчас всего на 26-й позиции в мировой таблице о рангах.

То же самое можно сказать и о классе «Finn»: если в прошлом году Владимир Крутских был 15-м, то сейчас он — лишь 50-й! Откровенно говоря, нынешнюю ситуацию в сборной можно описать как «шаг вперед — два шага назад»...

Смелые планы гребцов

Турецкий спортсмен Ерден Ерук планирует совершить кругосветное путешествие. Для начала он собирается пересечь Тихий океан на веслах. Старт 46-летнего гребца на 7.9-метровой лодке намечен на июнь из Сан-Франциско.

После 12 400 км по Тихому океану с остановками на Паго-Паго и Самоа Ерук рассчитывает достичь Австралии и совершить велосипедное восхождение на гору Костюшко (2228 м), а затем продолжить маршрут по Индийскому океану, совершая экскурсии на горном велосипеде в Азии, Африке и Южной Америке. Закончится кругосветка в 2012 г.

За плечами Ердену Ерука — одиночный велосипедный переход через Атлантику (2006 г.).

А украинский гребец Федор Резвой (на фото), покоривший Атлантику (о. Гомера—о. Барбадос) за 67 дней, 6 часов и 35 мин. в 2001 г.), готовится ко второй попытке пройти на веслах Индийский океан. Старт плаванию будет дан в июне, в Карнарвоне, Австралия, в направлении к о. Мадагаскар. Напомним, что первая попытка Ф. Резвого в 2005 г. оказалась неудачной.

Индийский океан покорялся одиночным гребцам лишь дважды: в 1971 г. швед Андерс Сведлунд одолел транс-океанский маршрут за 64 дня, а в 2003 г. англичанину Симуону Чалку потребовалось для этой цели 107 дней.



Первый рекорд нового гиганта

Новый океанский тримаран класса G «Groupama III» («КиЯ» № 205) установил первый в своей короткой пока истории рекорд океанского перехода. В конце апреля—начале мая зеленый гигант (длина лодки — свыше 30 м) под управлением Фрэнка Камма совершил плавание по маршруту, известному под названием «Columbus Route», иными словами, по пути первого плавания «Адмирала море-океана». Эта трасса общей длиной по генеральному курсу 3901 миля пролегает от испанского города Кадис к о. Сан-Сальвадор в Карибском море, проходя к югу от Канарских островов.

Предыдущий рекорд плавания по трассе Колумба принадлежал Стиву Фоссету и его катамарану «Playstation» — он был установлен весной 2003 г. и равнялся 9 дням 13 ч 30 мин. и 18 с, что составляет среднюю скорость 16.92 уз. Новый французский тримаран проскочил эту же дистанцию за 7 дней 20 ч 50 мин. и 53 с, показав среднюю скорость 21.79 уз! Это — серьезный шаг вперед в борьбе за скорость на океанских дистанциях, Бруно Пейрон не зря считает именно эту лодку самым опасным соперником своего «Orange II».

В ближайших планах команды Фрэнка Камма — переход Майами–Нью-Йорк в мае–июне этого года, пересечение Атлантики с запада на восток в июне–июле и выход на кругосветную дистанцию для борьбы за Кубок Жюль Верна в декабре 2007 г.



Компания «Росан» — в поддержку Сочи–2014

Компания «Росан» — эксклюзивный дистрибьютор техники «BRP» («Bombardier Recreational Products») по России — готовит уникальный проект в поддержку кандидатуры г. Сочи как столицы зимних Олимпийских игр 2014 г.

Суть проекта состоит в прохождении водного маршрута Санкт-Петербург—Сочи на аквабайках командой из пяти–семи человек. Уникальность этого мероприятия в том, что впервые в мире аквабайки пройдут столь большое расстояние по внутренним водоемам. По предварительным расчетам, протяженность водного пути — почти 5000 км.

Компания «Росан» обеспечивает техническую поддержку команды, поскольку во всех узловых точках маршрута у нее имеются дилеры, готовые предоставить необходимую помощь участникам и оказать сервисное обслуживание техники.

Основные города, где будут останавливаться участники: Ярославль, Кострома, Н. Новгород, Чебоксары, Казань, Ульяновск, Самара, Саратов, Волгоград, Ростов-на-Дону.

Мероприятие будет освещаться местными СМИ (пресса и ТВ) в регионах прохождения маршрута, а также пятью федеральными изданиями (журналы об автомобилях и о технике для активного отдыха). Кроме того, эта акция будет освещаться в Интернете.



Старт и «финиш» Тони Баллимора

Британский яхтсмен Тони Баллимор после необычайно долгого – с декабря – ожидания благоприятных погодных условий (№ 207), стартовал, наконец, 30 апреля из Хобарта (Тасмания) на 31-метровом катамаране «Doña» и взял курс на восток. Баллимор рассчитывал пройти 27 000 миль вокруг света и вернуться на Тасманию за 70 дней, побив рекорд, установленный Эллен МакАртур, в 2005 г. (71 день и 15 часов).

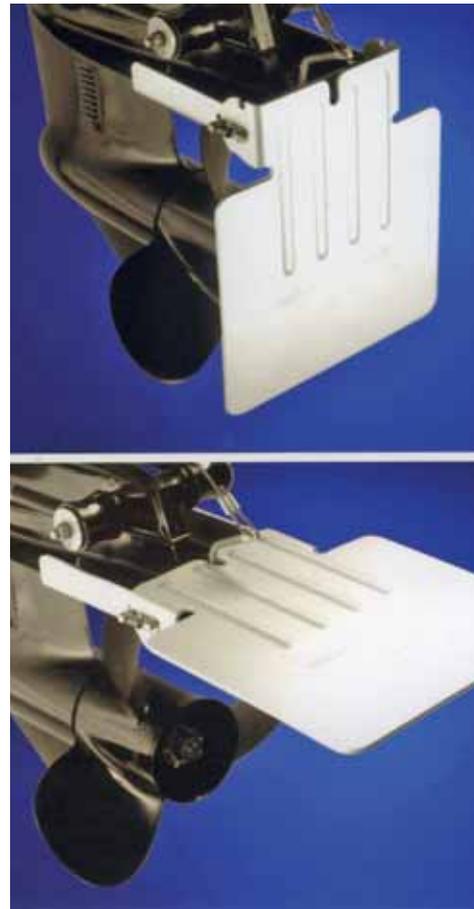
Через две недели плавания, после поломки штаг-путенса и угрозы обрушения мачты, яхтсмен решил вернуться на Тасманию в надежде повторить свою попытку позднее.

Тормоза для лодки

Любители троллинга часто оказываются перед дилеммой: использовать для излюбленного метода лова основной двигатель, зачастую слишком скоростной, или приобретать вспомогательный, обеспечивающий лодке требуемые 3–4 км/ч? Хорошо если судно достаточно велико, чтобы покупка второго маломощного мотора не стала обузой для владельца. А если нет?

Для решения подобного противоречия американская компания «Davis Instruments» выпустила специальное приспособление под названием «Happy Troller». Оно представляет собой алюминиевую пластину, устанавливаемую за антикавитационной плитой подвесного мотора, способную под действием приводного тросика опускаться вниз и перекрывать струю за работающим винтом. Таким образом можно снизить скорость судна практически до нулевой. В нерабочем, поднятом, положении пластина помогает бороться с прохватами воздуха винтом на волнении, чем только улучшает его работу.

Предлагаются пластины для всего ряда выпускаемых моторов. Установка приспособления занимает не более 15 минут.



Первые в России заезды на скорость на парусной доске



8 и 9 мая 2007 г. на косе Долгая (Ейский р-н) прошли первые в России заезды на скорость на виндсерфере, организованные Межрегиональной федерацией виндсерфинга и базой активного отдыха «Серфприют». Официальным требованиям WSSRC эти заезды не соответствовали, да и измерялась не средняя скорость на дистанции в 500 м, а мгновенная — на коротком участке 80–100 м. Тем не менее эти соревнования положили начало отдельному достаточно интересному направлению в развитии этого вида спорта в России.

В первый день соревнований ветер не особенно порадовал, и вся борьба разго-

релась 9-го числа, когда ветер усилился до 15 м/с (на порывах достигая 18 м/с). Судья на катере объявлял на берегу о готовности фиксировать скорость, и очередной участник, ожидающий своей очереди на берегу, выходил на дистанцию. Скорость измерялась автономным видеофиксирующим измерителем скорости «Визир».

С самого начала основная борьба разгорелась между Сергеем Макаренко (доска «JP Slalom III 109L», парус «Neilpryde RS:Slalom 7.2») и Григорием Гребенюком (доска «F2 SX Slalom 105L», парус «Neilpryde RS:Slalom 6.7»), которые сразу подняли планку до 58 км/ч. Дальше уже лидеры боролись только сами с собой и с фортуной. Лучше это получилось у Григория Гребенюка, который в итоге показал рекордную скорость 63 км/ч (или 34 уз).

Сергей Макаренко стал вторым с результатом 61 км/ч. Третье место занял Дмитрий Мурашев, разогнавшийся до 58 км/ч.

Первый российский опыт проведения заездов на скорость под парусами не вышел комом. Соревнования состоялись и принесли организаторам и участникам бесценный опыт. Сравнивая мировые и национальные рекорды с полученными, сейчас можно смело утверждать: нам есть куда расти! Будем надеяться, что соревнования такого рода приживутся в нашей стране и найдут отклик у спортсменов — ведь у нас много и опытных любителей скорости, и удобных мест, где можно погоняться.

Следующий этап заездов на скорость пройдет во время проведения Балтийского кубка в Зеленогорске.

