



«Орленок» отправляется в музей

Легендарный экраноплан «Орленок», разработанный КБ известного конструктора Р.Е.Алексеева – автора подавляющего большинства отечественных судов на подводных крыльях, обретет вторую жизнь в качестве музейного экспоната. Последний раз машина, базирующаяся на Каспии, поднималась над водой в начале восьмидесятых. Несмотря на то, что на флоте и в армии опередившие свое время экранопланы по ряду причин не прижились, гордости за отечественных конструкторов этот факт несколько не умаляет, поэтому новый экспонат музейно-мемориального комплекса истории Военно-Морского Флота России, расположенного под Москвой на территории Химкинского водохранилища, наверняка вызовет немалый интерес у посетителей. «Орленок» отправился из Астрахани в Москву хоть и по воде, но не своим ходом – для транспортировки пришлось частично демонтировать правое крыло, снять с маршевого двигателя винт, а с хвостового оперения – руль. По словам очевидцев, наблюдавших за подготовкой машины к транспортировке, сохранилась она в целом неплохо.

Фото Петра Лепалева, Астрахань

«Псковский циклон»

С 28 июня по 8 июля проводился очередной, зарекомендовавший себя с лучшей стороны, спортивный фестиваль «Псковский Циклон». В его программе были парусный марафон, чемпионат по пляжному волейболу, велосипедные гонки по «кросс-кантри», гонки по виндсерфингу в свободном и в национальном классе, показательные полеты парашютистов, чемпионат по аквабайку, «пляжное дефиле», дискотеки и выступления «живых» музыкантов. Отчет о проведении «Циклона» читайте в следующем номере.

«Росан», Сочи, Гиннесс...

Команда из шести человек на аквабайках, пройдя по маршруту Санкт-Петербург–Сочи, 9 июня благополучно завершила свое увлекательное и в то же время напряженное путешествие. Столь

необычным способом питерские экстремалы решили поддержать кандидатуру Сочи в борьбе за право проведения Олимпийских игр 2014 г. За время своего путешествия аквабайкеры побывали в



Головной «Рикошет 26 GP» спущен на воду

20 июня 2007 г. спущена на воду головная яхта серии проекта «Рикошет 26 GP». Спроектирована она бюро «Дизайн Групп РИКОШЕТ» и построена фирмой «АЛКОР-Яхты» (Санкт-Петербург). Новая лодка стала первенцем серии спортивных парусных яхт от именитого отечественного КБ и предназначена для гонок по международным правилам обмера ORC Club. Первые испытания яхты, получившей красивое и гордое название «Авангард», прошедшие в Невской губе в присутствии сотрудников «КиЯ», показали высокие ходовые качества судна и оправданность идей, заложенных в этот проект.

Подробнее о проекте и ходовых испытаниях этой яхты, а также о самом классе ORC GP 26 читайте в следующем номере.

Основные данные яхты «Авангард»:

Длина – 7,90 м, ширина – 2,54 м, осадка – 1,9 м.
Водоизмещение – 1100 кг, масса балласта – 470 кг.
Площадь парусности, м²: лавировочная – 39, геннакера – 55.



таких городах, как Новая Ладога, Вытегра, Череповец, Ярославль, Нижний Новгород, Казань, Ульяновск, Тольятти, Саратов, Волгоград, Ростов-на-Дону. В день участники проходили, невзирая на сложные погодные условия, поломки и другие неприятности, по 400 км и более, порой преодолевая шлюзы.

В сочинском яхт-клубе журналисты и оргкомитет экспедиции с нетерпением ждали их финиша. Правда, Его Величество случай внес свои коррективы. В «Парусный центр» с двухчасовым опозданием на аквабайках прибыли лишь три участника аквапробега: Максим Кевлов, Андрей Мирончик и оператор Виталий Абрамов. Еще трое – Марина Смирнова, Виталий Мясников, Алексей Бабко – в связи с возникшими проблемами закончили свое путешествие на автомобилях технической поддержки. Ребята по русскому обычаю встретили хлебом-солью. Максим Кевлов – капитан команды – в-ру-

чил в дар представителю Заявочного комитета Сочи-2014 камень, специально привезенный из Санкт-Петербурга и омытый по пути во всех водах, которые команда прошла за все время необычного путешествия.

В сложной ситуации на помощь аквабайкерам приходила группа технической поддержки (Павел Красавин и Александр Аптекарь), сопровождавшая их во время всего пути на двух автомобилях с прицепами. Помимо автомобилей сопровождения на всем протяжении маршрута дилеры компании «Росан» обеспечили аквабайкам техническое обслуживание, а путешественникам – необходимую помощь. Впервые в мире аквабайкеры прошли маршрут протяженностью 5000 км по внутренним водоемам. Сейчас оргкомитету экспедиции предстоит собрать доказательную базу, чтобы зарегистрировать это путешествие в «Книге рекордов Гиннесса».

«Через сотрудничество – к миру и прогрессу»

Таков девиз проходившей в Санкт-Петербурге на территории «Ленэкспо» третьего международного Морского Салона – 2007. Его участниками стали 383 предприятия, из них 65 зарубежных из 28 стран. В число участников вошли лидеры российского ВПК – «Рособоронэкспорт», Балтийский завод, «Северная верфь», «Адмиралтейские верфи», ЦБК МТ

«Рубин», ЦМКБ «Алмаз», ФГУП «ЦНИИ им. акад. А.Н.Крылова», «Северное проектно-конструкторское бюро», НПО «Сатурн», корпорация «Тактическое ракетное вооружение», «Транзас» и др. К причалам Морского вокзала подошел новейший фрегат проекта 20380 «Стерегущий», скоростной катер ФСБ России, военный корвет ВМС Испании «Блас де Лезо». В работе Салона

приняло участие 50 официальных делегаций из 43 стран и представители 45 иностранных фирм в ранге бизнес-посетителей.

Наше внимание привлекли новые разработки петербургского Института радионавигации и времени – навигационные приемники сигналов спутниковых систем позиционирования GPS/ГЛОНАСС. Как известно, Россия развернула собственную спутниковую систему ГЛОНАСС, и появление на нашем рынке приемников ее сигналов, отличающихся стандартом от всем известной GPS, позволит существенно улучшить точность и надежность решения навигационных задач в пределах территории РФ, а к 2009 г. – и в глобальном масштабе. В отличие от аналогов, демонстрировавшихся на прошлом Салоне, новые 16-канальные приемники имеют улучшенные массогабаритные характеристики, разнообразное исполнение – от «полных» навигаторов до приемных модулей с обменом данными через последовательный порт. Надо признать все же, что по удобству применения они пока не дотягивают до уровня массовых GPS-приемников, имеют ограничения по максимальной скорости (70 уз) и могут требовать нестандартного для малых судов напряжения питания 27 В.

Накануне закрытия Салона на акватории Финского залива прошла традиционная Парусная регата на приз Морского Салона – 2007.



Виртуальный круиз

Во Всемирной сети появился новый, свободный, чрезвычайно полезный ресурс www.marinamap.com по планированию круизного яхтинга на базе «Google Maps». Достаточно зайти на портал, кликнуть мышью в интересующем вас регионе мира и получить ссылки на все марины и гостевые гавани района.

Этот ресурс позволяет планировать плавание, не выходя из дома, при желании связываться с администрацией марин и получать необходимую информацию в режиме on line.

Правда, следует отметить, что пока далеко не у всех марин, особенно Балтийского региона, есть свои сайты, но это дело, надо надеяться, совсем недалекого будущего.

Юбилейная 30-я регата «Бархатная осень»

Это одно из старейших парусных соревнований России и главное спортивное событие осени в Сибири пройдет с 28 по 30 сентября 2007 г. на акватории Иркутского водохранилища уже в 30-й раз. Первые среди самодельных яхт были организованы энтузиастами парусного спорта Иркутска еще в 1978 г. с целью привлечения спортсменов к соревнованиям, определения сильнейших яхтсменов и экипажей города.

С тех пор регата приобрела широкую популярность и превратилась в самые крупные традиционные соревнования по парусному спорту в Иркутской области. «Бархатная осень» как настоящее романтическое приключение остается самой «долгоиграющей» здесь регатой. В связи с ее юбилеем будет устроена обширная шоу-программа, планируется участие спортсменов из Москвы, а также из городов Приморья и Западной Сибири.

Неделя слепых яхтсменов

С 30 июня по 6 июля в Королевском яхт-клубе Саутгемптона (Великобритания) проводилась Неделя слепых яхтсменов. В соревнованиях, которые в этом году состоялись в 33-й раз, приняло участие более 40 слепых членов экипажа на 22 яхтах. На борту каждой кроме двух незрячих участников были по два подручных, шкипер и его помощник. Спонсором гонок выступил банк «Cottus&Co».

SMS-прогноз

Благодаря стараниям английской компании «Metmarine», для получения прогноза погоды на большинстве морских акваторий Европы, популярных среди яхтсменов, теперь необязательно обращаться в местную метеослужбу или портовую полицию – это можно сделать при помощи обыкновенного мобильного. Достаточно отправить на указанный номер SMS с кодом региона и без всякой дополнительной оплаты получить в ответ сообщение, в котором указаны сила и направление ветра, атмосферное давление, видимость, а также температура воздуха и воды. Сервис доступен круглосуточно, а данные обновляются каждые шесть часов.



Хорошо иметь... свой остров в городе

1 июля состоялось открытие яхт-клуба «Бриз» на о. Серный в Санкт-Петербурге. Яхт-клуб – частный, находится на острове, территория которого взята владельцами клуба в долгосрочную аренду. По словам командора клуба Олега Кравченко, в настоящий момент открыты два причала: один – для постоянных клиентов, второй – гостевой, есть слип и наземная стоянка для катеров и автомашин. На благоустроенном острове разместятся фитнес-центр, бассейн, бар, кафе, бильярд, мини-отель. Менеджер проекта Олег Кругия считает, что к зиме боны смогут принять от 20 до 30 катеров, на следующий год – до 40. Планируется и возведение крытого ангара в ремонтной зоне. Директор клуба Олег Бойцов, поделившись идеей размещения при клубе парка речных такси, выразил надежду, что, возможно, в будущем, с яхт-клуба «Бриз» начнется «возрождение» маломерного флота Санкт-Петербурга.

Бесспорно, иметь свой остров, расположенный в центре города – хорошо. Но место для отдыха с одним лишь причалом трудно назвать яхт-клубом, скорее – это просто стоянка. Конечно, работы здесь еще не завершены, однако вряд ли строительство фитнес-центра отразится на концепции проекта «Бриз».

Ни капли за штурвалом

Британское министерство транспорта объявило, что тест на алкоголь, принятый для профессиональных яхтсменов в марте 2004 г., – теперь вводится и для любителей яхтинга. Контроль распространяется на владельцев яхт и катеров длиной более 7 м, которые могут показывать скорость более 7 уз. Министр транспорта Соединенного Королевства Стивен Лэдимен сказал: «Любой гражданин имеет право получать удовольствие от своего пребывания на воде, конечно, не подвергая риску жизнь окружающих. Я удовлетворен принятым решением и ограничению по размерениям и скорости, потому что это позволяет свести бюрократические процедуры к минимуму»

Закон не распространяется на водных лыжников – пока.

Инициатива министерства транспорта не вызвала энтузиазма у Королевской яхтенной ассоциации Великобритании. По словам Рода Кара, «новые правила представляются излишними, потому что аварийные случаи, связанные с употреблением алкоголя на воде, в Великобритании на сегодняшний день – редки».



Продано!

Управлять моторной лодкой, конечно, проще, но в Европе неуклонно растет спрос на парусные яхты, управление которыми требует знания, опыта и сноровки. Только за прошлый год один из крупнейших строителей парусных яхт в мире – концерн «Bavaria Yachtbau» построил 3500 яхт, сумма прибыли от продаж которых составила 271 млн. евро. В конце июня 100% акций этой верфи были куплены инвестиционным фондом «Bain Capital» за 1.3 млрд. евро. «Bain Capital» – международная инвестиционная компания с размером активов фонда в 35 млрд. евро, основанная в 1984 г. По словам ее акционеров, выбор «Bavaria Yachtbau» обусловлен высоким потенциалом верфи. Планируется, что акцент развития будет сделан на расширении дилерской сети и поиске новых рынков.



Яхт-клубы обсуждают перспективы

В рамках 10-й Петербургской бот-шоу при поддержке страхового общества «Якорь» прошла международная конференция «Перспективы развития яхтинга, туризма, отдыха и спорта на акваториях Санкт-Петербурга». Впрочем, данное мероприятие больше походило на «круглый стол» – поднятые на ней проблемы обсуждались с особой остротой при прискорбном отсутствии внимания со стороны властей. Собравшиеся были непосредственно заинтересованы в развитии Петербурга как крупного туристического центра, открытого для захода не только круизных лайнеров, но и частных маломерных судов, чтобы, наконец, с полным правом носить имя Морской столицы России. Но пока мы видим, как стремительно растущее жилищное строительство, причем с заметным уклоном в элитность, теснит и без того немногочисленные питерские лодочные стоянки

Ключевой доклад сделал директор Центра парусного спорта ГУФК им. Лесгафта С. Ковалев, представив проект «Паруса России» (www.rusyacht.ru). В нем предусмотрены не только меры по развитию и популяризации парусного спорта, но и по благоустройству существующих яхт-клубов и строительству новых, большей частью в пригородных районах Петербурга. Тревожит только одно: предложения пока окончательно не согласованы с городскими властями.

Зарубежные гости поделились опытом

организации работы типичной европейской марины, включая способы швартовки судов, ее оборудовании стандартным набором удобств для яхтсменов и охраны гавани. Особых открытий здесь наши хозяева яхт-клубов, видимо, не сделали, поскольку, судя по последовавшим докладом о работе обновленных яхт-клубов – Сестрорецком и «Балтийце», ясное представление о том, как выжить и успешно развиваться в современных условиях, у них есть. Общий вывод складывается такой: чтобы не пропасть в боях за дорогостоящие прибрежные территории, яхт-клуб должен быть неубыточным коммерческим предприятием, предоставляющим разнообразные услуги по приему и содержанию судов как сторонним посетителям, так и собственным членам. А при наличии прочного экономического фундамента возможна разного рода общественная деятельность, в том числе организация детско-юношеских спортивных секций, соревнований, помощь малообеспеченным судовладельцам и пр.

В такой ситуации совсем нелишним прозвучал призыв председателя Петергофского водно-моторного кооператива к объединению маломерных стоянок в некую ассоциацию, которая скоординировала бы усилия их руководства для более успешного диалога с властями, часто просто пренебрегающими вопросами здорового досуга своих граждан.

Поздравляем юбиляра!

Исполнилось семьдесят лет хорошо известному в нашей стране талантливому конструктору скоростных судов и выдающемуся спортсмену-водномоторнику, мастеру спорта



Виктору Всеволодовичу Вейнбергу

Виктор Всеволодович внес значительный вклад в наше малое судостроение, много лет работал в ЦКБ «Алмаз», КБ «Восток» и «Редан», на верфи ВЦСПС. Работал тренером водномоторников в яхт-клубе ВМФ.

Начиная с 1964 г. он становится постоянным автором только что основанного сборника «Катера и Яхты». У нас опубликовано

свыше 30 его серьезных работ, причем поражают и широта их тематики, и глубина разработки затронутых вопросов. Достаточно напомнить серии статей по применению подводных крыльев и обводов «глубокое V», идей Уффы Фокса и Питера Пейна. Важную роль в повышении культуры эксплуатации малого флота сыграли четыре статьи под общим

названием «Гребной винт на вашей лодке», советы по усовершенствованию спортивных судов и разработанные им проекты гоночных мотолодок, сильноклеватых мини-моторок, тримарана «Тагуан», «Морского ножа»... Словом, перечислять можно долго.

Пожелаем Виктору Всеволодовичу здоровья и творческого долголетия!

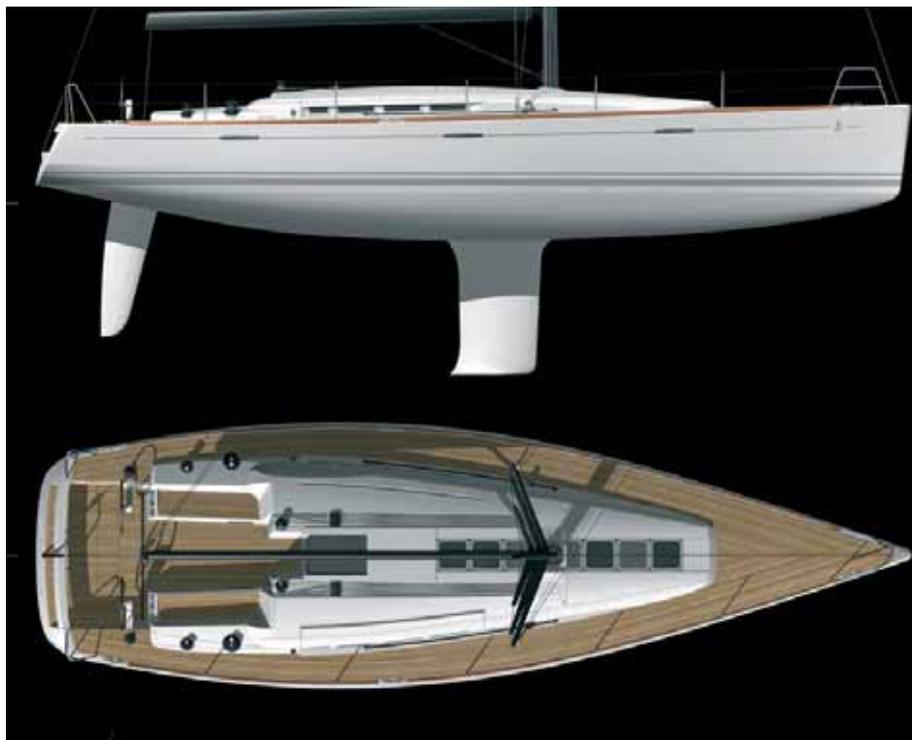
Редакция

Топливные элементы и паруса

В Великобритании приступили к испытаниям первой в мире парусной яхты, электросистема которой питается от топливного элемента мощностью 1 кВт. В качестве «базы» для тестирования экологически чистого источника энергии, официальная презентация которого намечена на самое ближайшее время, компания «Voller Energy» использует яхту «Beneteau Oceanis 411». Топливный элемент снабжен автоматической системой, следящей за уровнем зарядки аккумуляторов – при падении напряжения она сама собой включается и подзаряжает батареи.

«Права» для норвежцев

Когда показываешь жителям стран Скандинавии российское удостоверение на право управления маломерным судном, вначале они уважительно его разглядывают, а потом гордо заявляют, что у них ничего такого не требуется. Однако, судя по всему, подобная «лафа» и здесь доживает последние дни, а первой покончившей с ней страной станет Норвегия, где не умеют управлять лодкой разве что грудные младенцы. Подобные попытки уже предпринимались, причем также в Швеции и Финляндии, но каждый раз тонули в бюрократической неразберихе. На сей раз норвежское правительство проявляет куда большую решимость, и, если соответствующий закон будет принят, управление моторными лодками без соответствующего удостоверения (для получения которого придется сдать экзамены) станет незаконным. Проект предусматривает вводить обязательное лицензирование постепенно, начав со шкиперов прогулочных судов длиной более 10 м и мощностью более 200 л.с.; следующей «категорией» станут лодки с моторами от 25 л.с. Получить «права» можно будет лишь по достижении 16-летнего возраста.



Новые «First» от «Beneteau»

Популярная линейка парусных яхт серии «First» от известной французской верфи пополнилась сразу несколькими новыми моделями. Поддержать успех уже ставшей популярной «First 50» призвана ее младшая сестра – «First 45», спроектированная Филиппом Брианом. Лодка будет представлена на Парижской выставке катеров и яхт.

Компания «Beneteau» объявила также о выходе модернизированной линейки малых яхт серии «First» – «21.7 S», «25.7 S» и «27.7 S». Буква «S» в индексе новых судов означает слово «Style» – намек на более изящную внешность новых лодок и на их переработанный стильный интерьер. Последние изменения в правилах европейской сертификации парусных судов, снявшие требования непотопляемости для малых яхт, позволили конструкторам («Groupe Finot») отказаться, в частности, на «First 21.7 S» от заполнения ее внутренних объемов пенопластом, благодаря чему увеличился простор в каютах и объемы для хранения вещей и припасов. Пересмотру подвергся дизайн и двух более крупных лодок, получивших, к примеру, новые, более удобные комингсы кокпита.

Основные данные яхты «First 45»:

Длина максимальная – 13.68 м, по КВЛ – 11.76, ширина – 4.20 м, осадка – 2.40 м, водоизмещение – 10950 кг. Площадь парусности, м²: грот – 57, генюя – 60.4, спинакер – 151. Количество спальных мест – 6-8.

Модельный ряд «Southerly» расширяется

Известная британская судостроительная компания «Northshore Marine» – лидер в производстве парусных яхт с убирающимся килем – показала на Лондонской выставке катеров и яхт 2007 г. свою очередную новинку: «Southerly 42RST», «сестренку» сравнительно недавно появившейся «42RS».

Буква «Т» в индексе яхты означает «twin» – недвусмысленный намек на то, что «42RST» имеет серьезно перепланированный кокпит с двумя побортно расположенными штурвалами («twin wheels») и элегантным столиком-«островом» в центре кокпита. Переработка кокпита и его комингсов потребовала и изменения очертаний рубки: ее силуэт теперь стал стройнее.



Серия «42RS/RST» знаменует собой еще один шаг верфи в сторону создания более легких и скоростных яхт, сохраняющих при этом все фамильные черты знаменитых «море-вездеходов»: характерный внешний облик с большой рубкой, скрывающей приподнятый салон, надежность, мореходность, удобство управления в одиночку. Заметны в ее формах и новые веяния – корпуса «42-х» имеют теперь практически вертикальный форштевень, что удлинило ватерлинию, ощутили расширились их кормовые оконечности, благодаря чему увеличилась вместимость кормовых отсеков и улучшилось поведение лодок на попутных ветрах.

За счет подъемного киля осадка «Southerly 42RS/RST» может быть уменьшена до 0.84 м, что позволяет ошвартоваться в самой мелкой гавани или подойти близко к отдаленному берегу и плавать в шхерах. Представляется, что лодки типа «Southerly» могли бы стать идеальными яхтами для условий Ладogi и других акваторий Северо-Запада России. Стоит отметить, что высококачественные материалы, используемые «Northshore Marine», позволили ей увеличить гарантийный срок на корпуса своих яхт до пяти лет.

В ближайших планах верфи – представление на суд общественности своего нового флагмана «Southerly 54», очень броской внешне яхты, разработанной Биллом Диксоном.

Основные данные яхты «Southerly 42RS/RST»:

длина корпуса – 12.86 м, ширина – 4.03 м, осадка – 0.84/2.72 м. Водоизмещение – 11.25 т. Площадь парусности, м²: грот – 43.44, стаксель – 30.18, геннакер – 68.62. Конструктор – Роберт Хэмфри.

«Дочь ветра» поднимает паруса

26 мая 2007 г. в поселке Лазаревское, что под Сочи, состоялся долгожданный спуск на воду новой яхты Виктора Языкова, названной им «Дочь ветра». Длина лодки – 10 м, ширина – 3.2 м, осадка – 2.45 м, водоизмещение – 2400 кг. Яхта построена из каштановой рейки и шпона, оклеенных с обеих сторон углетканью толщиной 0.15 мм.

За долгих четыре года строительства «Дочь ветра» вобрала в себя множество конструктивных идей, давно вынашиваемых яхтсменом. Так, в частности, на лодке нет авторулевого – предполагается, что судно настолько хорошо сбалансировано, что способно сохранять заданный курс без постоянного контроля за положением руля. Центровка яхты на любых курсах относительно ветра может достигаться регулировкой длинного шверта, расположенного впереди узкого и глубокого балластного фальшкиля. Из других необычных деталей лодки стоит отметить поворотную малотакельную мачту, стаксель-гик Г-образной фирмы, шарнирно закрепленный на палубе грота-гик.

Первый же выход в море, по словам Александра Безбородько, директора компании «Винджаммер», поставившей на «Дочь ветра» материалы для системы окраски «Воего SuperNavi», оправдал ожидания и расчеты Виктора – яхта и в самом деле идет очень плавно, а к румпелю нужно прикаться только для маневрирования.

В настоящее время Виктор возвращается в Лазаревское из тестового плавания по Средиземному морю, после чего будет готовиться к переходу в Англию, откуда выйдет в кругосветное одиночное плавание. «Кия» будет следить за плаванием Виктора Языкова.



Хай-тек – в массы

Рост интереса российского потребителя к небольшим моторным лодкам из алюминиевых сплавов в последние годы спровоцировал значительное увеличение числа малых компаний, выбравших целью своей деятельности мелкосерийное производство подобной продукции. Современные компьютеризованные технологии, принимаемые ими на вооружение, позволяют строить простые, надежные, довольно привлекательные на вид лодки при минимальных затратах времени и средств на технологическую подготовку производства. При этом строители в состоянии гибко реагировать на запросы конкретных потребителей в выборе размеров корпуса и варианта компоновки кокпита. Залог успеха подобных предприятий – в четкой организации взаимодействия с организациями-субподрядчиками, предоставляющими услуги по конструкторской поддержке проектов и вырезке полного набора деталей на современных станках с программным управлением, а также оснащенности хорошим полуавтоматическим оборудованием для сварки алюминиевых сплавов. Технологии постройки отработаны настолько, что сборку судна из поставленных деталей способна осуществить в сжатые сроки малочисленная бригада квалифицированных рабочих, при этом не требуются специальная оснастка и трудоемкая подгонка деталей.

О подобной фирме, строящей такие моторные лодки на территории петербургского яхт-клуба «Балтиец», мы расскажем в одном из последующих выпусков журнала.

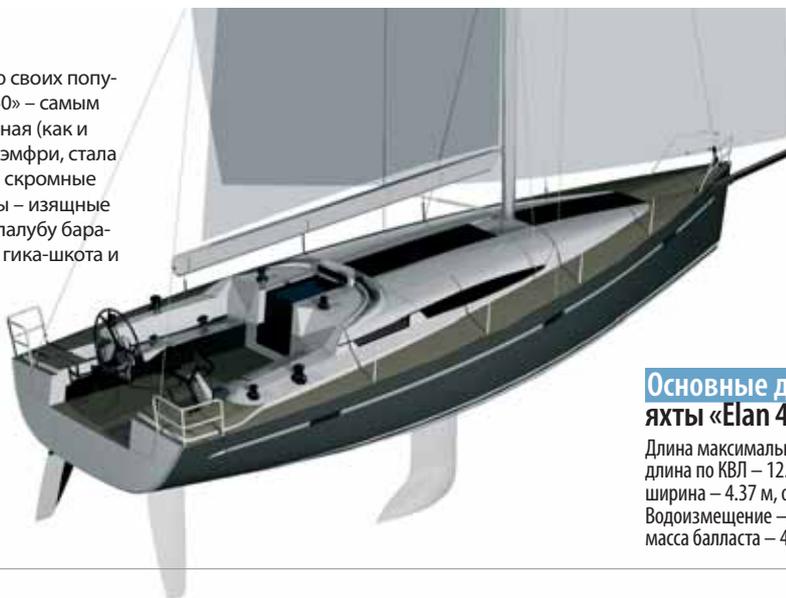
«На плаву» – только гидроциклы

Как показывают результаты проведенного в США статистического исследования, охватившего 94% лодочного рынка, в первом квартале нынешнего года наблюдалось заметное снижение уровня продаж прогулочных судов практически всех типов – по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, этот показатель у производителей и продавцов стеклопластиковых лодок снизился на 8.5, а у тех, кто строит и продает алюминиевые «корпуса» – на 13.5%. Что же касается «персональных средств передвижения по воде» (PWC), то уровень их продаж в целом по стране остался практически на прежнем уровне – во многом по причине того, что местные власти в последнее время все чаще «ослабляют гайки», допуская гидроциклы на акватории национальных парков, заповедников и прочих подобных мест, где их использование до сих пор было строго запрещено.

«Elan» растет в длину

Известная словенская фирма дополнила серию своих популярных яхт «Performanse» новой моделью «Elan 450» – самым крупным судном верфи. Эта лодка, спроектированная (как и все «Elan») британским конструктором Робертом Хэмфри, стала дальнейшим развитием идей, заложенных в более скромные модели серии – например, «Elan 410». У новой яхты – изящные линии рубки, выдвижной бушприт, убранный под палубу барабан стаксельной закрутки, «германская» проводка гика-шкота и «световая галерея» по всей длине рубки.

Как утверждает конструктор, яхту будет «принципиально отличать от всех других лодок сравнимой длины изысканный характер управления». Пока не очень понятно, что значит эта мудреная фраза, но поживем-увидим, ведь премьера «Elan 450» на воде обещана уже в начале осени.



Основные данные яхты «Elan 450»:

Длина максимальная – 13.60 м,
длина по КВЛ – 12.52 м,
ширина – 4.37 м, осадка – 2.60 м.
Водоизмещение – 11 300 кг,
масса балласта – 4000 кг.

Первый Петербургский яхтенный фестиваль

1 июля 2007 г. на акватории Невы между Эрмитажем и Петропавловской крепостью состоялось торжественное дефиле парусных и моторных яхт, главная часть нового морского события города – Петербургского яхтенного фестиваля.

Он был приурочен ко Дню работников морского и речного флота. Начало яркому шоу положили пилотажные группы «Стрижи» и «Русские витязи», продемонстрировавшие над Гаванью захватывающий каскад фигур высшего пилотажа. После этого на Большой Неве было остановлено движение прогулочных судов, которые ожидали разведения петербургских мостов: нечасто петербуржцы и гости города могут увидеть днем разведенными сразу четыре моста: Лейтенанта Шмидта, Дворцовый, Тучков и Биржевой. Проход судов по акватории Невы открыла группа скоростных прогулочных судов на подводных крыльях. С пассажирских теплоходов в воздух были выпущены тысячи разноцветных шаров, после чего начался парад парусных и моторных яхт, который наблюдали десятки тысяч горожан.

Праздничная часть шоу завершилась выступлениями парашютистов, приземлившихся в центре города, а участники яхтенного фестиваля собрались, чтобы подвести итоги конкурса на лучший внешний вид яхт, вручить дипломы победителям, обменяться мнениями, а заодно прикинуть возможную программу фестиваля будущего года.

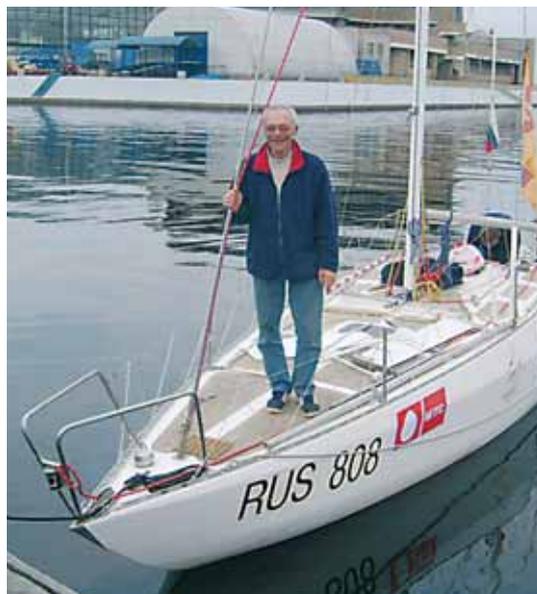


И на нашей улице будет праздник

Несмотря на снижение уровня продаж прогулочных судов, «лодочная» жизнь в США ознаменовалась весьма примечательным событием. Палата представителей и Сенат американского Конгресса, нередко высказывающие диаметрально противоположные точки зрения на события в стране и мире, на сей раз проявили редкостное единодушие, подавляющим большинством голосов утвердив новый общенациональный праздник – «День ботинга», который отныне будет отмечаться 1 июля. В соответствующих заявлениях подчеркивается, что отдых на воде является неотъемлемой частью американского образа жизни и вносит существенный вклад в экономику страны. Основатели праздника утверждают, что на сегодняшний день членами «лодочного братства» считают себя примерно 73 млн. жителей США, использующие около 18 млн. прогулочных судов различных типов и размеров.

Просто добавь мешок

Для хранения всяческой поклажи на лодке обычно служат жесткие рундуки – либо «сухие» (т.е. герметично закрывающиеся и полностью защищенные как от брызг, так и от осадков), либо «мокрые». В последнем случае – например, если в качестве багажника используется трюмное или междудонное пространство – вещи приходится упаковывать в непромокаемые мешки. Между тем, кто из нас не видел на палубе или в кокпите хотя бы один инспекционный лючок? Открыв его крышку, обычно обнаруживаешь пусть и сыроватое, с затхлым трюмным запахом, но все же *свободное* пространство, которое просто грех не использовать. От слов к делу перешла американская компания «Beckson», производящая всевозможные лодочные аксессуары – теперь крышку стандартного лючка можно заменить на кольцо со вложенным в него непромокаемым мешком, куда можно убрать всякие неводостойкие мелочи вроде мобильных телефонов, документов и т.д. Новинка будет наверняка востребована не только на парусных яхтах (на которые она изначально рассчитана), но и на открытых моторных лодках универсального или рыболовного назначения.



Уникальное плавание Алексея Федорука

20 мая российский яхтсмен Алексей Федорук, многолетний председатель Новгородской областной квалификационной комиссии по парусному спорту вышел из Великого Новгорода на 9-метровой яхте «Фасон» (перестроенный своими руками «Дракон») в необычное одиночное плавание. По р. Волхов спортсмен добрался до Ладоги, откуда по Неве пришел в Санкт-Петербург.

Из Петербурга в конце мая «Фасон» вышел в безостановочное плавание до... американского порта Ньюпорт, яхтенной столицы Соединенных Штатов, куда Алексей намеревается прибыть в конце июля. Из Ньюпорта он тем же трансатлантическим маршрутом с единственной остановкой в Питере рассчитывает вернуться в Новгород к октябрю. Это плавание должно стать своеобразной пробой сил перед готовящимся в 2008 г. одиночным кругосветным плаванием Алексея, посвященном 1150-летию его родного Великого Новгорода.

Алексей Федорук – опытный яхтсмен, более всего известный своим одиночным безостановочным плаванием вокруг Скандинавии. Генеральный спонсор его плавания – компания «Дека», производящая квас «Никола».

По последним поступившим в редакцию с борта «Фасона» сведениям, мужественный мореплаватель благополучно преодолел Ла-Манш и вышел в Атлантический океан.

