



70 лет Вадиму Волостных

12 марта 2008 г. исполнилось 70 лет одному из старейших авторов нашего журнала, известному питерскому яхтсмену, профессору Санкт-Петербургского государственного морского технического университета Вадиму Викторовичу Волостных.

Он родился в г. Николаеве, где в возрасте шести лет и началась его парусная «карьеря» – там он впервые начал ходить со старшими ребятами на самодельной лодочке под шпринтовым парусом, перестроенной из санитарной волокуши.

Несмотря на все усилия матери, уговорившей соседа-яхтсмена сделать заключение «о непригодности мальчишки к парусному спорту», море и парус продолжали привлекать его. После переезда с семьей в Ленинград В. Волостных поступает в ЛКИ и сразу же с головой окунается в кипучую деятельность студенческого яхт-клуба, активно участвует в создании яхты «Хортица», становясь (после Д.А. Курбатова) исполняющим обязанности ее главного конструктора.

В 1980 г. Вадим Викторович вступает в командование новеньким полутонником «Шанс» («Картер 30»), выиграв трудный конкурс у 16 человек, претендовавших на капитанство. Новая лодка стала неиссякаемым источником материалов для журнальных статей и заметок, посвященных ее дооборудованию (включая знаменитую статью об установке гальюна), которыми Вадим Викторович регулярно снабжал нашу редакцию.

На сегодняшний день Вадим Викторович – член президиума ВФПС, один из авторов концепции «Генеральной схемы базирования парусного флота в Петербурге» и член правления яхт-клуба «Балтиец». Как и прежде, он твердо держит в руках румпель своего любимого «Шанса».

Журнал желает юбиляру долгих лет жизни и дальнейших творческих успехов!

«Муммификация» всей страны

Завершается создание российской Ассоциации яхт класса «Митт 30» – известной спортивной лодки, разработанной Б. Фарром.

Проект переноса «Митт 30» на русскую почву задуман Виктором Лосем, питерским бизнесменом. С целью популяризации парусного спорта он привел в Россию всемирно признанный, довольно сложный и очень спортивный класс. Особенно его привлекла возможность организации гонок флота без пересчета результатов по гандикапу, поскольку «Митт» – очень жесткий монотип. На первых порах «муммификации» лодки будет закупать сам инициатор проекта, после чего передавать их желающим на различных условиях. При этом программа не является коммерческой для ее инициатора, все направлено на развитие паруса в Питере. На сегодняшний день в городе уже есть две «живые» лодки, в течение весны будут ввезены еще пять.

Планы ассоциации на это лето весьма обширны: организация совместных тренировок экипажей, проведение гонок (первые и третьи выходные каждого месяца – тренировочные, вторые и четвертые выходные – рейтинговые гонки ассоциации). В чемпионате Санкт-Петербурга зачет в этом классе будет проходить отдельной строкой.

На май запланировано участие россиян двумя экипажами в чемпионате Европы в Венеции, а на октябрь – в чемпионате мира, который пройдет в США. Возможно, будет приобретена и лодка для гоночного чартера с тем, чтобы экипажи из других городов могли принимать участие в соревнованиях.

Ассоциация рассчитывает уже в этом году привлечь зарубежных специалистов мирового уровня для проведения мастер-классов по настройке и технике управления яхтой, которые будут проходить на российской воде.



«Кубок Антарктиды»



26 января шкипер Федор Конохов на яхте «Торговая сеть «Алые Паруса»» стартовал из порта Олбани (Западная Австралия) по маршруту предстоящей гонки «Antarctica Cup Race Track 2008».

В гонке, учрежденной спортивным активистом Бобом Уильямсом при содействии губернатора Западной Австралии и австралийского правительства, будут соревноваться яхты в четырех классах: однокорпусные яхты и многокорпусные (катамаран) с одиночными яхтсменами и с полным экипажем. Задача Федора Конохова как тест-пилота установить квалификационное время прохождения маршрута, проложенного вокруг Антарктиды. Стать участником гонки можно в течение трех месяцев со дня первого старта. Британский яхтсмен Тони Баллимор заявил о намерении пройти «Antarctica Cup Race Track 2008», но его окончательное решение будет зависеть от результатов Конохова.

6 марта яхта тест-пилота находилась на 56° 20' ю. ш., затем он приблизился на 1000 миль к м. Горн. Поскольку в Южной Атлантике обнаружен айсберг размерами 47x12 км оргкомитет настаивал на выходе в точку 50° ю. ш. и 40° з. д., причем необходимо оставить эту марку справа по борту.

На яхте срезало центральный болт, который крепил румпель правого пера руля к баллеру. 19 марта Конохов разобрал систему рулевого привода и устранил неполадку. По словам яхтсмена, проблема была серьезная.





Румпель для «монстра»

«Mercury» предлагает румпель для моторов мощностью от 75 до 250 л.с. По мнению разработчиков, румпельное управление более выгодно для рыбаков, использующих подвесные моторы большой мощности, так как позволяет исключить дистанционное управление и увеличить полезную площадь кокпита. Новый румпель имеет крупные формы и вынесенные вперед элементы управления реверсом и откидкой. Новинку можно устанавливать на моторы, выпущенные с 2006 г., для более ранних моделей необходимо установить специальный переходник в электрической части.

«Atlantic» вновь на воде



15 марта 2008 г. воды коснулся корпус одного из самых необычных и амбициозных парусных проектов последних лет: возрожденной трехмачтовой шхуны «Atlantic». Эта яхта, построенная в 1903 г. по проекту Уильяма Гарднера, уже через два года установила рекорд пересечения Атлантики, который держался целое столетие.

Несмотря на столь блистательный старт, судьба яхты после Великой депрессии оказалась печальной: в море она больше не выходила, завершив свою карьеру в качестве судна-бункеровщика, после чего в 1982 г. была отправлена на переплавку.

Но в конце прошлого века датский яхтсмен Эд Кастелейн, известный своим участием в восстановлении ряда знаменитых парусных судов, решил заняться воссозданием «Atlantic». Три года шло изучение всех сохранившихся исторических свидетельств, фотографий и документов, после чего был подготовлен детальный проект.

Возрожденная «Atlantic» является крупнейшей на сегодняшний день точной копией известного исторического судна: ее длина составляет без малого 70 м, а площадь парусности – 1720 м². Подробнее о возрожденной яхте мы планируем рассказать после доставки судна и сдачи его в эксплуатацию.

Новые имена в Зале славы

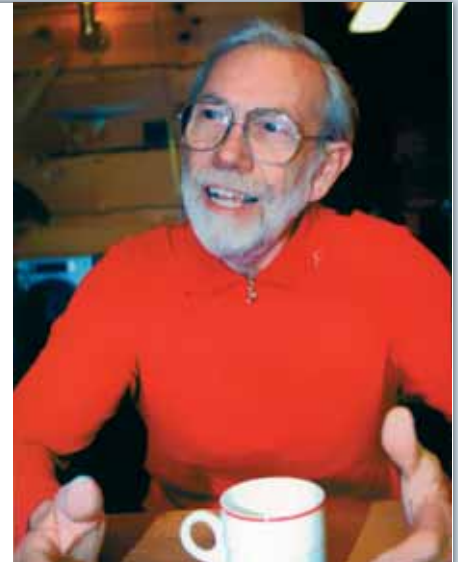
В юбилейный год Международная федерация парусного спорта (ISAF) приняла в Зал славы новых членов. Ими стали Пол Элвстрём, сэр Роберт Нокс-Джонсон, Эллен МакАртур, Олин Стивенс, Барбара Кендал и Эрик Табарли (посмертно).

«Мы празднуем столетие Федерации, – сказал президент ISAF Горан Петерссон, – а значит, прославляем людей, посвятивших свою жизнь парусному спорту, чьи достижения будут эталоном для следующих поколений».

«Имена этих яхтсменов известны, – сказал король Константин Греческий, почетный президент Федерации, – за сто лет существования ISAF в ее рядах было немало умелых мастеров парусного спорта, но лишь немногие посвятили свою жизнь ему без остатка. Их достижения подвигли тысячи людей по всему миру заняться парусом, подарили им любовь к морю и веру в свои силы».

Церемония награждения номинантов Кубками славы проходила в португальском Эстро-риле осенью прошлого года.

Среди награжденных – и Пол Элвстрём, датский яхтсмен, участник восьми Олимпийских игр и золотой призер четырех из них (1948 г. – в классе «Firefly», 1952, 1954 и 1960 гг. – в классе «Tornado»), изобретатель самоотливного кокпита, оттяжки гика, ножных петель и трапеции для открывания. Незадолго до награждения в одном из своих интервью восьмидесятилетний яхтсмен, живущий в Хеллерупе, поделился своими взглядами на возможное развитие парусного спорта: «Парус как олимпийский вид спорта сможет сохраниться, если станет по-настоящему зрелищным. Сегодня парусные гонки доставляют максимальное удовольствие участникам, но почти недоступны для зрителей. В то же время мы живем в век



телевидения, и миллионная аудитория потенциальных болельщиков благодаря трансляции, например, матчей большого тенниса или гольфа может следить за их ходом, знать любимых игроков в лицо. Если вы не знаете участников гонки, сама гонка становится не интересной. Исправить ситуацию в парусном спорте может иная организация международных соревнований, скажем, по три яхты от стран-участниц и внушительный призовой фонд. На всей дистанции гонки можно расположить телевизионные камеры, например, на воздушных шарах, и обязательно установить камеры на борту яхт-участниц гонки, проводящейся по упрощенным правилам, на наветренном-подветренном курсе и с единственным победителем на финише.

Конечно, вводить новшества следует постепенно. Начать можно с одиночных соревнований, затем добавить экипаж-двойку, тройку. Думаю, за этим будущее».

«Кубок Балтийского моря–2008»

В июле 2007 г. после 19-летнего перерыва был возрожден «Кубок Балтийского моря» – легендарное всесоюзное соревнование парусных яхт, которое ежегодно проводилось на приз журнала «Катера и Яхты» в СССР с 1969 до 1988 г. на акватории Балтийского моря.

Регата, организованная группой яхтсменов из Санкт-Петербурга и Москвы, состояла из четырех этапов: короткой гонки в Невской губе, безостановочного перехода из Санкт-Петербурга в Пионерский, короткой гонки в Пионерском и обратного перехода в Северную столицу. Общая протяженность маршрута – более 1000 миль. В 2008 г. организаторы решили дополнить его посещением эстонского курорта Пярну, в котором к российским участникам соревнования присоединятся местные яхтсмены.

«Кубок Балтийского моря–2008» пройдет с 5 по 20 июля и будет состоять из пяти этапов:

5 июля – гонка открытия в рамках выставки «Балтийское бот-шоу. Петербург 2008» в Невской губе, по окончании которой в выставочном комплексе «Ленэкспо» состоится официальное открытие регаты;

6–11 июля – гонка Кронштадт–Пярну;

12–14 июля – гонка в районе Пярну (Рижский залив);

15–18 июля – гонка Пярну–Пионерский (Калининградская обл.);

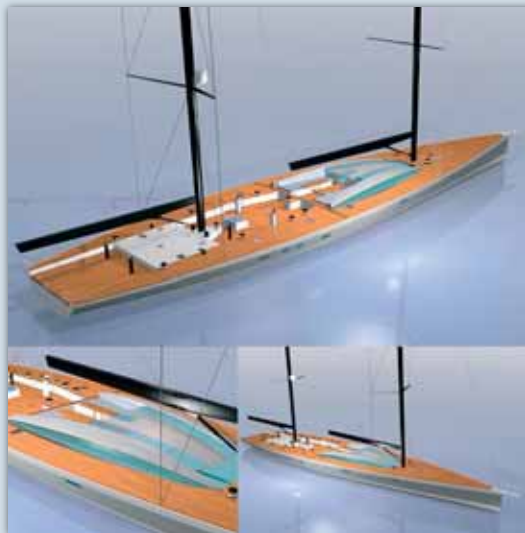
20 июля – короткая гонка закрытия в Пионерском (Калининградская обл.) и награждение победителей в общем зачете регаты.

Организаторы регаты – Санкт-Петербургский парусный союз, Федерация парусного спорта Калининградской области и Ассоциация яхт класса «Л-6».

Организационный комитет регаты приглашает всех желающих к участию в «Кубке Балтийского моря» или в отдельных его этапах. Также приглашаются организации и частные лица, готовые оказать спонсорскую, организационную и информационную поддержку в проведении регаты.

Официальный сайт регаты – www.baltic-cup.spb.ru





«Mari-Cha IV» прихорашивается

Сверхскоростная однокорпусная парусная суперяхта, впервые в истории прошедшая за 24 часа более 500 миль, держательница рекорда скорости перехода через Атлантику (тоже для однокорпусников), меняет имидж.

В ближайшее время эта бескомпромиссная гоночная шхуна (заметим, построенная всего пять лет назад) предстанет в облике комфортабельной чартерной яхты. Начавшиеся на французской верфи «JMV» работы, ведущиеся под контролем Филиппа Бриана – одного из авторов проекта, превратят «радикальную мыльницу» в комфортабельное судно, оснащенное четырьмя шикарными гостевыми каютами. Яхта получит увеличенную обтекаемую надстройку с необычно большой площадью остекления, просторный салон, упрощенное управление парусным вооружением (состав штатной команды сокращается до шести человек), а также тиковое покрытие (в настоящее время рассматриваются два его варианта: только кокпита и всей верхней палубы).

После подобного рестайлинга «Mari-Cha IV» займет специфическую нишу крупных сверхскоростных чартерных яхт необычной конструкции. Таких лодок пока очень мало, но их популярность стремительно нарастает. Стоимость недельного чартерного плавания на «Mari-Cha IV» может приблизиться к 300 тыс. долл. США.

«Рапатах» от Роберта Хэмфри

Коллекция строящихся или проектируемых парусных яхт класса «Рапатах» («Кия» № 212) пополнилась еще одной лодкой. Британский конструктор Роберт Хэмфри (стр. 58) предложил заказчику 185-футовый шлюп, способный проходить Панамским каналом.

Чтобы дать крупной одномачтовой яхте возможность свободно миновать «Мост Америки» с высотой пролета 62 м, конструктор предложил идею откидывающейся назад мачты, при этом все меха-

низмы, обеспечивающие подобную трансформацию, в нерабочем состоянии убраны под носовую палубу и нисколько не мешают хождению под парусами.

Этим, однако, креативные идеи конструктора отнюдь не исчерпываются. Поскольку заказчик предъявлял очень высокие требования к ходовым качествам лодки (в частности – к крутизне лавировки), яхте потребовался глубокий плавник фальшкиля, не только существенно ограничивший возможность захода в гавани, но и мешавший проходу означенным каналом. В результате работ на свет появилась новая (уже запатентованная) конструкция, названная Робертом «Scissors Keel» («киль-ножницы»). Как видно из приводимого эскиза, новый киль состоит из двух частей: обычного балластного фальшкиля небольшого удлинения и подвешенного к нему снизу на петлях высокоэффективного дополнительного плавника с гидроприводом. Данный плавник при необходимости может откидываться вбок, принимая горизонтальное положение, что уменьшает осадку яхты с 9 до 4.5 м. При этом внутри корпуса отсутствуют сложные механизмы, поднимающие киль вверх, как на яхте «Mirabella V».



«Необрастайка» – вне закона

Природоохранные законы года от года становятся все более жесткими, и под запрет порой попадают самые неожиданные вещи – в том числе и то, к чему многие давно привыкли. Считать ли «окружающей средой» водоросли и ракушки, которыми обрастает днище судна и с которыми до сих пор нещадно боролись? Даже если и не считать, то необрастающую краску на основе ядовитого трибутилтина – наиболее действенное средство, применяемое в этих целях – все равно надо запретить, поскольку она способна заодно навредить и «полезным» обитателям моря, пусть даже чисто гипотетически. С того момента, как было высказано это предложение, прошел ровно год, и к соответствующей международной конвенции присоединилось уже 25-е морское государство, которым стали Багамские о-ва. Поскольку наиболее частые гости в местных водах – яхты из США, где такой закон пока не принят, среди американских судовладельцев ведется большая разъяснительная работа с настоятельными требованиями заменить необрастающие покрытия на экологически чистые, иначе багамский рай будет для них закрыт.

Мелочей не бывает

19 января на бот-шоу в Лондоне была представлена модель новой компактной парусной лодки «Laser Vug», способной, по мнению экспертов, заменить популярный на протяжении последних шести десятилетий «Оптимист».

Благодаря многослойному корпусу с воздушной прослойкой лодка остается на плаву даже полностью залитая водой. На корме с удобством может разместиться один взрослый или двое подростков. Предусмотрены крепления для съемных колес, позволяющих вывозить лодку по слипу на сушу. При весе в 46 кг «Laser Vug» с легкостью перевозится на багажнике автомобиля. Колодец для кинжального шверта выполнен в виде банки для рулевого. Вооружение – бермудский грот, закручивающийся вокруг мачты при взятии рифов. На гоночной модели с отклоненным к носу топом мачты – парус из майлара площадью 5.3 м². Предусмотрен выпуск двух модификаций лодки: для начинающих стоимостью примерно 350 фунт. стерл. и для спортсменов стоимостью 450 фунт. стерл. Конструктор новинки – Джо Ричардс.



Прогулочное СМПВ – уже реальность

В прошлом номере журнала мы публиковали статью В.Дубровского, в которой теоретически обосновывались выгоды реализации принципов СМПВ (судна с малой площадью ватерлинии) применительно к быстроходным моторным яхтам, а в это время небольшая американская компания «Stability Yachts» уже построила 63-футовый опытный образец судна подобного типа.

«Stability 60 Sports» – такое полурекламное название получил опытный образец – будет обладать рядом эксплуатационных преимуществ по сравнению с судами традиционных типов: во-первых, высокой остойчивостью на тихой воде и пониженными амплитудами качки в море при



волнении до 1.5 м высотой, во-вторых, высокой экономичностью. При крейсерской скорости в 20 уз заявленный расход топлива составляет около 2 л на милю; максимальная же развиваемая скорость достигает 30 уз. В-третьих, это просторная платформа для размещения салонов, кают, оборудования для погружений и даже площадка под небольшой вертолет.

Оборудованное балластной системой судно сочетает в себе достоинства сразу двух схем поддержания: в разгруженном состоянии палуба поплавок находится выше ватерлинии, что превращает судно в катамаран с малой осадкой (около 0.5 м). В забалластированном состоянии – это типичное СМПВ, остойчивость которого поддерживается за счет площади сечения объемных клинообразных стоек между поплавками и платформой.

В планах верфи – постройка серийного образца, обладающего всеми атрибутами моторной яхты класса «люкс».

Чемпионат мира по водно-моторному спорту UIM «Powerboat P1»: успех в деталях



Одним из главных событий предстоящего водно-моторного сезона 2008 г., безусловно, станет чемпионат мира по гонкам на выносливость в классах «Powerboat P1», утвержденных UIM. Данный вид спорта очень популярен и динамично развивается в Европе. Аудитория чемпионата – более 100 млн. телезрителей, а на самих гонках насчитывается порядка 280 тыс. человек.

Следует отметить, что чемпионат ориентирован на команды, находящиеся в частном владении и независимые от производителей. Участие последних ограничено поставками катеров, моторов и запчастей, а также помощью в техническом обслуживании.

С 2005 г. в рамках программы по продвижению масел «Ravenol»

для двух- и четырехтактных двигателей и для усиления своих позиций в этом сегменте рынка компания заключила соглашение о техническом партнерстве с командами «P1» в классе «Supersport-Chaudron» Roscioli (Мальта/Италия) и «Chaudron 2» (Мальта).

Партнерство с командой «Chaudron Racing» (Мальта) выбрано неслучайно – она была организована на базе компании «Chaudron Company Limited» в 1988 г., которая конструирует лодки непосредственно для соревнований. Именно благодаря тесному контакту с производителем техники, «Ravenol» может на практике проверять свои новейшие разработки и тестировать масла в различных условиях эксплуатации.

Конструкторы «Chaudron» разрабатывают технику и для других команд, участвующих в «P1». Одна из таких команд – «Racing Project/ Roscioli Hotels Roma» из Италии (в 2006 г. под названием «Oba Oba Racing» она выступала при поддержке «Ravenol»), для которой «Chaudron» конструировал лодку. По итогам чемпионата «P1» в 2007 г. она заняла первое место. Этот факт можно расценивать и как победу в соревнованиях «Chaudron» в качестве конструктора, что привело к созданию объединенной команды «Chaudron Roscioli» (Мальта/Италия), которая и примет участие в соревнованиях 2008 г. при поддержке «Ravenol».

В связи с активным продвижением масел «Ravenol» для различной водной техники, выходом на рынки стран с длинной береговой линией техническое партнерство с командами, участвующими в чемпионате мира UIM «Roweboat P1 World Championship», позволяет тестировать масла «Ravenol» в различных условиях, а значит, делать продукт, удовлетворяющий требованиям производителей самых современных лодочных моторов.



Алюминиевые «надувнушки»

Несколько лет назад по российским форумам водномоторников в Интернете гуляли забавные снимки якобы надувной лодки, которую некий умелец сварил из толстых металлических труб в собственном сарае. Как только не комментировали этот «баян»! А не зря ли веселились? Небольшие яхтенные тузики, к выпуску которых недавно приступила американская компания «Seal Boats», тоже выглядят, как классические надувнушки – только вот изготовлены они не из ПВХ или хайпалона, а из алюминия. Бортовые «баллоны» для пущей надежности заполнены вспенивающимся полиуретаном. Производители на полном серьезе уверяют, что их продукция имеет целый ряд преимуществ по сравнению с традиционными надувными лодками и РИБами – прежде всего с точки зрения прочности и непотопляемости.

Дилерская конференция КАПО

Похоже, наступает время ренессанса знаменитого лодочного бренда «Казанка». С момента вступления в должность осенью 2007 г. нового руководства Казанского авиационного производственного объединения им. Горбунова заводские планы производства лодок резко изменились. Была дана достойная оценка его роли для авиационного предприятия и принято решение об активном его развитии.

29 февраля на КАПО прошло плановое собрание оптовых покупателей и производственных партнеров. В конференции участвовали финансовый директор КАПО Ж.Г. Тагиров, коммерческий директор В.И. Перцев, директор ТНП КАПО Ф.Н. Мингалеев, главный конструктор лодок А.А. Иванчук, генеральный директор ООО «Казанский судостроительный завод» В.Г. Матяж и другие специалисты лодочного производства. Порадовала активность руководителей и технических специалистов различных фирм из Казани, Тольятти, Самары, Саратова, Нижнего Новгорода, Екатеринбурга, Тюмени, Ханты-Мансийска, Набережных Челнов и других городов России.

Были оглашены новые условия отгрузки и оплаты продукции, требования к претендентам на получение статуса дистрибьютора и дилера. В ближайшее время планируется увеличение выпуска лодок до 8000 шт. в год. Для этого прорабатываются возможности кооперации с другими предприятиями. «Казанка 5М4» будет представлена в нескольких модификациях, в том числе и с различными палубными секциями из стеклопластика. Присутствующим была продемонстрирована новая «Казанка 5М4» в специальной комплектации без рулевого управления, грунтованная под покраску у дилеров. Все в очередной раз обсудили перспективы производства каютного варианта «Казанки 5М4». Идут испытания новой версии знаменитой «Казанки-2», уже с современными обводами, при



постройке применены новые материалы и технологии изготовления. Видимо, это будет первая в России лодка, полностью склеенная из дюралюминиевых листов – авиационные технологии все шире применяются в малом судостроении. «Казанка 2М2» (название предположительно будет такое) запускается в производство тоже сразу в нескольких конструктивных исполнениях.

После пятичасового оживленного обсуждения гостеприимные хозяева угостили дилеров лучшими блюдами татарской национальной кухни. На прощание всем было дано «домашнее задание»: обдумать все сказанное на совещании и сформулировать свои предложения.

Такие перемены в отношении крупнейшего в прошлом производителя лодок к рядовым водномоторникам не могут не радовать. Есть надежда, что и в будущем «Казанки» будут преобладать на просторах рек и озер России.

С 7 по 10 февраля на прибрежном льду Финского залива у гостиницы «Прибалтийская» прошел IX Открытый чемпионат Санкт-Петербурга и третий массовый этап «Кубка России–2008» по сноукайтингу. В нем приняли участие 63 человека со всей России – от Петрозаводска до Челябинска и Самары – и из стран ближнего зарубежья – Белоруссии и Эстонии.

Организаторы соревнований – кайт-серфстанция «Green House» (управляющий – Кирилл Воногов) при содействии Федерации виндсерфинга и кайтсерфинга и Комитета по молодежной политике и взаимодействию с общественными организациями при администрации города – ставили своей целью популяризацию зимнего кайтинга, выявление сильнейших пилотов, повышение мастерства спортсменов.

Генеральным спонсором выступила компания «Мегафон Северо-Запад», официальным спонсором – фирма «Animal», спонсорами – компания «ParAvis», «Drive» (СПб), «Ozone».

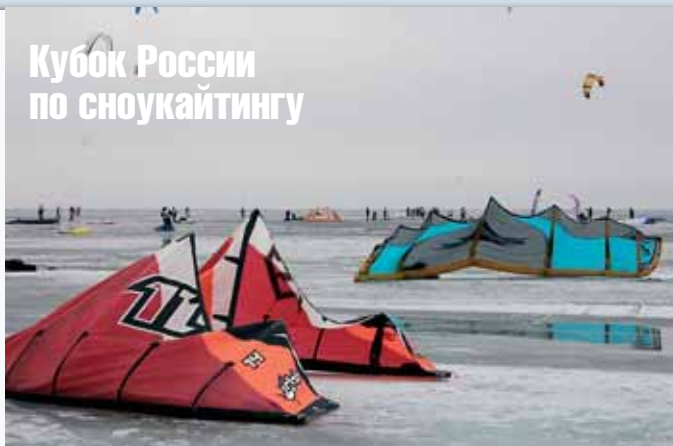
Соревнования проходили по трем дисциплинам: курс-рейс, слалом и фристайл на горных лыжах и отдельно сноубордах. По правилам победитель определялся по нелинейной системе за первое место – 0,7 очка, за второе – 2 очка, за третье – 3 очка.

В случае равенства суммы очков у двух и более участников победитель определялся по большому количеству занятых первых трех мест, а если и эти показатели оказались равны, то – по последней гонке.

Показывать «класс» приходилось на подтаявшем льду, но зато при свежем ветре. В курс-рейсе (горные лыжи) первым стал петербуржец Роман Любимцев, бронзовый призер чемпионата мира 2007 г.; в лыжном слаломе – Дмитрий Никуличев из Петрозаводска, в слаломе сноубордистов – Сергей Белевцев из Петербурга.

В лыжном фристайле первое место занял Хвалин, на сноуборде – Николай Рахматов из Питкяранты.

Следует напомнить, что мировой рекорд скорости в сноукайтинге – 136 км/ч, а рекордный прыжок в длину (фристайл) – 291,5 м, так что даже с дальней зрительской дистанции движение спортсменов на льду в каскаде водных брызг выглядело эффектно. Не забыли организаторы соревнований и о самых маленьких зрителях: для них было устроено состязание по «сноубегингу» на призы фирмы «Animal».



Кубок России по сноукайтингу

В списках не значится

Как известно, Джеймс Стивен Фоссетт (г. р. 1944) – американский спортсмен, авиатор, воздухоплаватель, автогонщик, яхтсмен и альпинист, человек, одержимый скоростью – пропал во время полета на одномоторном самолете «Bellanca Super Decathlon» на границе штатов Невада и Калифорния 3 сентября 2007 г. Поисковая операция, начавшаяся через шесть часов после вылета Фоссетта, результатов не дала. Его самолет с бортовым номером «N240R», имея в баках горючего на пять часов полета, пропал бесследно. Патруль гражданской авиации из 10 самолетов на второй день поисков и 14 самолетов – на третий обнаружил следы восьми авиакатастроф 1970–1980-х гг.

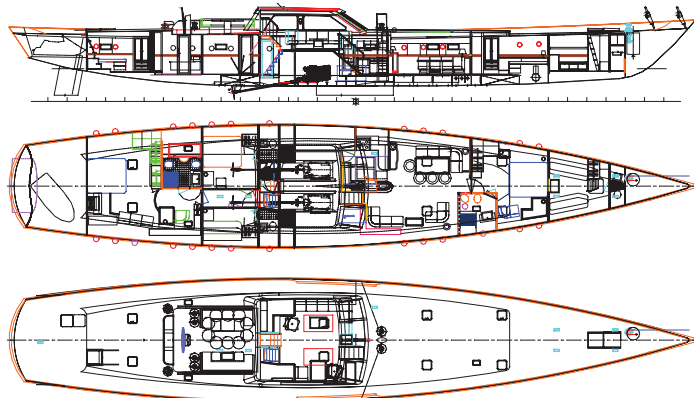
7 сентября корпорация «Google Inc» предложила использовать для поисков Фоссетта снимки Земли из Космоса, полученные через «Google Earth». К 11 сентября более 50 тыс. пользователей сети Интернет начали «прочесывание» 300 тыс. м² невадской пустыни. 2 октября патрулирование местности авиацией было остановлено, а 29 октября прекратились и поиски на экранах компьютеров, не дав результатов.

27 ноября 2007 г. супруга Фоссетта обратилась в суд Чикаго с просьбой признать факт его гибели, и 15 февраля 2008 г. суд признал «без вести пропавшего» Джеймса Фоссетта погибшим.

Суперяхта российской постройки

На Средненевском судостроительном заводе (Санкт-Петербург) возобновлены работы по постройке 115-футовой стальной крейсерской яхты по проекту Олега Ларионова. Проект этой лодки был разработан еще в 1997 г., тогда же началось и ее сооружение, остановленное через год по различным причинам. Сейчас завод вновь приступил к достройке этой интересной яхты для германского инвестора.

Особенностью судна является его весьма невысокое для стальной конструкции подобной длины водоизмещение – всего 90 т. Конструктор объясняет это изощренной конструкцией продольного набора корпуса, позволившей существенно сэкономить его вес. Проект яхты одобрен Регистром Ллойда (класс 100A1+LMC), площадь ее парусности (судно вооружено шлюпом) – 450 м².



Лодки на приколе

Сложная экономическая ситуация в США нанесла удар и по численности маломерного флота – согласно отчету Национальной ассоциации производителей «морских» товаров (NMMA), количество зарегистрированных в стране прогулочных судов сократилось в 2007 г. на 1.5% и составило 12.7 млн. корпусов против 13 млн. в прошлом году. Снижение зафиксировано практически по всем пунктам (т.е. классам судов), и исключение составляют лишь гидроциклы, количество которых выросло на 4.4%. Кстати, пояснение специально для тех, кто решит сравнить эти цифры с российской статистикой, которую мы приводим на стр. 82: у нас в стране, конечно, меньше прогулочных судов, чем в США, но имейте в виду, что эти показатели относятся только к судам, поднадзорным ГИМС, и значительное число катеров со стационарными моторами, эксплуатирующихся на внутренних водных путях, осталось «за кадром».

«Парусник» в Петербурге

В городе создается новый спортивный яхтенный клуб «Парусник». В его программе – создание Ассоциации яхт класса «Mumt-30» и организация детско-юношеской парусной школы. Уже закуплены швертботы классов «Луч», «Optimist», «Laser SB3», «Europa». Дополнительно будут приобретены суда классов «2.4» и «Snipe». Для тренерской работы, обеспечения безопасности и проведения соревнований приобретены РИБы. Оборудуется компьютерный класс. Планируются организация корпоративных гонок на разных классах яхт, их прокат, а также преподавание инструкторами основ управления яхтой. Базироваться клуб будет на территории РЦЯК.

Большая компания – большие потери

Согласно недавно опубликованному финансовому отчету, всемогущая корпорация «Brunswick» переживает далеко не лучшие времена – даже несмотря на продолжающуюся политику мировой экспансии, связанную с приобретением все новых и новых некогда независимых предприятий. В четвертом квартале 2007 г. общая прибыль корпорации составила всего лишь 12.1 млн. долл. – на 73% меньше, чем за аналогичный период предыдущего года. Всего же за прошлый год было заработано 79.6 млн. долл., в то время как в 2006 г. сумма прибыли была куда более увесистой – 263.2 млн. Хуже всего обстоят дела в «лодочном» дивизионе, где на фоне полученной в последнем квартале 2006 г. прибыли в 9.3 млн. долл. фигурирует убыток в 29.9 млн. (за год же финансовые потери составили ни много ни мало 81.4 млн.). Наиболее «провальным» направлением оказалось судостроительное – в первую очередь производство стеклопластиковых лодок. Подобная безрадостная картина сформировалась прежде всего под влиянием ситуации на американском рынке и вообще в «долларовой зоне»; более-менее стабилизирует позицию мирового гиганта лишь старушка-Европа. Несмотря на показной оптимизм руководства корпорации, независимые финансовые эксперты проявляют осторожность в прогнозах и скорой поправки дел «Brunswick» пока не предсказывают.

Еще раз об абсолютном рекорде скорости под парусами

В последние месяцы ряд СМИ широко растиражировали новость о том, что 50-узловой барьер скорости, наконец, взят. В качестве нового рекордсмена называлось имя германского кайтсерфиста Тиллмана Хайнига, 26 января 2008 г. прошедшего 500-метровую дистанцию по гладкой воде со средней скоростью 50.9 уз при ветре скоростью 26 м/с.

Однако эта информация не имеет ничего общего с официальным абсолютным рекордом скорости. Достижение Хайнига не засчитано WSSRC: во-первых, при рекордном заплыве не присутствовал комиссар WSSRC, уполномоченный подтвердить сам факт рекорда и соответствие обстоятельств его достижения действующим правилам, во-вторых, дистанция и скорость на ней замерялись обыкновенным ручным прибором GPS, погрешность которого не дает основания считать предыдущее достижение (Финиан Мэйнард, 48.70 уз, 2004 г.) превзойденным, а 50-узловой барьер – взятым.

«Отверженные» кайтсерфисты в знак протеста создали свою организацию, которая будет контролировать скорость исключительно по показаниям GPS, и назвали ее «GPS Speedsurfing».

Тасманово море покорилось австралийцам

Тасманово море покорилось австралийцам Джеймсу Кастриссону и Джастину Джонсу, сумевшим впервые в истории за 62 дня (с 13 ноября 2007 г. по 13 января 2008 г.) пройти более 2000 км от Австралии до Новой Зеландии на каяке-двойке «Лот 41». Каяк оборудован легкой кормовой кабиной и отчасти напоминает современные трансокеанские гребные лодки.

Из-за штормовых условий плавание затянулось на две недели свыше запланированного срока. В Нью-Плимуте (Новая Зеландия) спортсменов встречала многотысячная толпа.