

Рекордсмены Олимпийских регат имеют три зодотые медали

В продолжение нашей публикации в № 214 отметим четвертую золотую коллекцию, принадлежащую выдающемуся немецкому яхтсмену Йохану Шуману. Советские яхтсмены хорошо помнят его по регате XXI Олимпиады (1976 г.; озеро Онтарио). Тогда это был сравнительно малоизвестный 21-летний студент Института спорта. Выступая в числе 28 сильнейших гонщиков мира в классе «Финн», он вел исключительно острую спортивную борьбу с нашим Андреем Балашовым. Перед последним стартом регаты у них было равное количество штрафных очков. Судьбу «золота» решил усилившийся ветер, давший явное преимущество рослому и тяжелому Шуману – он был на финише третьим и опередил Балашова на два места. Кстати сказать, едва ли не впервые в истории паруса в обеспечении этого успеха Шумана сыграла свою роль электроника, позволявшая оптимизировать настройку яхты на конкретные условия гонки.

Вторая и третья золотые медали (1988 г., Лусан и 1996 г., Атланта) связаны с выступлениями Йохана во главе экипажа «Солинга» (Томас Флах и Берндт Якел). Стоит добавить, что в 1992 г. в Барселоне этот же экипаж завоевал бронзу.

В последние годы Йохан Шуман принимает активное участие в борьбе за Кубок Америки (он – технический директор синдиката «Алинги»).



Йохан Шуман



Бен Айнсли

Такое же количество золотых медалей после регаты в Китае имеет англичанин Бен Айнсли. Любопытно, что он в отличие от Шумана и Манкина не начинал свой победный путь с «Финна», а пришел в этот класс сравнительно недавно. В 1996 г. он завоевал «серебро», а в 2000 г. – «золото», выступая во флоте «Лазеров». В 2004 г. он стал «золотым финнистом» и в 2008 г. подтвердил это звание. Имея три первых прихода и три вторых, он чуть ли не вдвое опередил по очкам серебряного призера американца Рейли.

Ю. К.

Есть 50 узлов под парусами!



Давняя цель многих яхтсменов мира, наконец, достигнута – официально зарегистрирована скорость в 50 уз, которую развил парусник на 500-метровой дистанции.

Вопреки всем прогнозам и обещаниям, рекордсменом не стал ни специализированный аппарат, ни даже виндсерфер. 19 сентября американский кайтсерфист Роберт Дуглас проскочил 500-метровую дистанцию за 19.5 с, показав среднюю скорость 49.84 уз. Это стало действующим (на момент верстки номера) абсолютным рекордом скорости под парусами!

Но собравшуюся в Людерике (Намибия) группу кайтсерфистов это достижение не удовлетворило, и они продолжили свои атаки на 50-узловой барьер. И вот в начале октября он покорился, причем сразу трем серфистам. Результаты составили: Себастьян Каттелан – 50.52 уз, Роберт Дуглас – 50.54 уз, Алекс Кайзергус – 50.57 уз. Эти результаты (будем надеяться, пока!) не утверждены WSSRC. Однако с учетом того, что рекордные заезды обставлялись по всем правилам, утвержденным этой организацией, довольно высока вероятность того, что какой-то из них будет признан официальным. Таким образом, можно считать, что 50-узловой рубеж наконец-то взят.

Одновременно с этим пришло сообщение, что французский парусный тримаран на подводных крыльях «L'Hydroptere» тоже превзошел 50-узловой барьер, правда лишь на отрезке длиной около 200 м. При этом пиковая скорость, показанная судном, составила 52.86 уз (при ветре скоростью 20-23 м/с)! Подобное достижение психологически значимого скоростного рубежа, разумеется, никак не может быть засчитано в качестве официального, но шкипер Ален Тибо надеется, что уже в ближайшее время наконец-то «дошедший до кондиции» аппарат (фактически сейчас гоняется уже третья его версия) возьмет заветные 50 уз на официальной дистанции, став, тем самым, первым «нормальным» парусным судном, развившим такую скорость.

«Сани Блегга» из Череповца

Хотя подавляющее большинство отечественных и зарубежных судостроителей предпочитает классические обводы, «экзотические» технические решения продолжают будоражить водно-моторные умы, а раритетные номера «КиЯ» с описаниями «саней Фокса», «морского дротика» и «морского ножа» по-прежнему в ходу. Главного конструктора череповецкой верфи «Семь футов» Дмитрия Прозорова, сторонника давно проверенного и предсказуемого моногедрона (отчет об испытаниях серийной мотолодки «SF-520» с такими обводами читайте в следующем номере), привлекла публикация в № 86 за 1980 г., посвященная необычному тримарану «Blagg-480» – прежде всего благодаря его обещаемым мореходным качествам (Череповец расположен у самого выхода в Рыбинское водохранилище с весьма непредсказуемым характером, где в первую очередь ценится способность лодки уверенно преодолевать волну).

Чтобы проверить, так ли уж хороши «морские сани», разработанные англичанами братьями Блеэг, подобную лодку было решено построить в свободное от основной работы время, причем даже не в заводском цехе, а, как в старые добрые времена, в частном гараже – как объяснил Дмитрий, «чтобы не замучили советами». В прошедшем сезоне 5.6-метровый фанерный «макет», получивший условное название «Sea Cat», был опробован на воде, в том числе и испытателями «КиЯ».

Полностью согласны с мнением зарубежных тест-драйверов, которых журнал цитировал почти 30 лет назад – волну лодка преодолевает на удивление мягко, хорошо управляется и, несмотря на наши первоначальные опасения, не боится нагрузок. Правда, «острые» ступенчатые спонсоны с узенькими гидрольжами предъявляют несколько большие требования к энерговооруженности по сравнению с классическими корпусами. В ходе редакционных испытаний на транце был установлен 140-сильный «Johnson», с которым при нагрузке 4 чел. была достигнута скорость около 60 км/ч.

Доработка экспериментального образца и испытания с моторами различной мощности продолжаются, но о перспективах запуска «саней Блегга» в серию руководство верфи пока высказывается уклончиво.



Новости «Volvo Race»

11 октября взяла старт очередная регата «Volvo Ocean Race». Она стала самой многочисленной по числу яхт-участниц, причем некоторые из них появились буквально в последний момент. Ирландская команда «Green Team», участие которой было под вопросом, обзавелась титульным спонсором из Китая. Теперь

Хуана Коуйоумджийяна, по слухам, собирающегося подавать протест на подобные элементы лодок. Его мотивация: раз такая конструкция создает гидродинамическую подъемную силу, она должна рассматриваться как выступающее устройство наподобие шверта (что в правилах класса обозначается как «appendage»). Пока неизвестно, что думает по данному во-

за 100 дней до начала гонки) торжественно презентовать публике вторую лодку «Ericsson 4» («Ericsson 3» была спущена на воду еще в прошлом году).

Помимо вышеназванных шести лодок в борьбу за победу включились еще две: красно-черная «Puma» под флагом США, выставленная известным производителем спортивной одежды и обуви, и датская «Delta Lloyd». «Puma» спроектирована испанским КБ «Botin Carkeek», в то время как «Delta Lloyd» представляет собой предыдущее поколение яхт класса VOR 70 – это ничто иное, как бывшая «ABN Amro One», приведенная в соответствие с измененными требованиями класса.

В преддверии старта собственно кругосветной регаты все яхты приняли участие в двух коротких гонках в порту Аликанте, состоявшихся 4 октября. Увы, они не принесли удачу нашей «Косатке» – она выступила слабо и по их итогам делит 7–8-е места с командой «Ericsson 3». А возглавляют таблицу обе «Telefonica Movistar».

Ну и через девять месяцев, в субботу 27 июня 2009 г. в Санкт-Петербурге состоится финиш кругосветной парусной регаты «Volvo Ocean Race», которая, заметим, входит в пятерку наиболее значительных событий в мире спорта наравне с Олимпийскими играми и чемпионатом мира по футболу. Приятно, что Санкт-Петербург удостоился особой чести – получил право организации финиша бесплатно (в отличие от других городов, вносящих специальный взнос в размере 5 млн. евро).

Гоночная деревня «Volvo Ocean Race» разместится на Заячьем острове и будет открыта для посещения горожан и гостей города в течение нескольких дней. В акватории между Троицким и Дворцовым мостами будет проведен большой городской праздник, посвященный этому событию: 26–27 июня 2009 г. (накануне захода яхт-участниц в Петербург) на территории Петропавловской крепости пройдет концерт, а 28 июня можно будет увидеть торжественное награждение победителей гонки.

А. Г.



«Эриксоновцы» перед стартом

ее яхта называется «Green Dragon Team», и ее поддерживает целый синдикат китайских компаний. Проектировало лодку знаменитое бюро «Reichel/Pugh».

Испанцы выставили сразу две лодки «Telefonica Movistar»: синюю «Blue» и черную «Black» (обе построены по проектам Б.Фарра). Они, как и наша «Косатка», в носовой части имеют волноотбойники, но их конструкция и размеры далеко не столь радикальны. Здесь это обычные (причем довольно скромные по размерам) брызгоотбойники, в то время как на нашей лодке – развитые гидродинамические поверхности. Последнее обстоятельство пришлось не по душе другой конкурирующей фирме в лице

просу Б.Фарр, но на нашей яхте волноотбойники интегрированы с корпусом еще на стадии его закладки (а не навешены на готовый корпус позднее, как на некоторых «Open 60» того же Фарра). Посему российская команда, отвергая аргументацию «мистера К.», предлагает рассматривать конструкцию просто как серию выемок в корпусе. А вообще-то, от автора «вилочного» руля и изогнутого ахтерштага слышать такие возражения, по меньшей мере, странно! (Впрочем, гоночный комитет регаты, по имеющимся сведениям, находится в этом вопросе целиком на стороне нашей команды.)

Сам же «мистер К.» (эксклюзивно работающий на «Ericsson Racing Team») 26 июня (ровно

Новый флагман от «Beneteau»

Крупнейший мировой яхтостроитель выдал в конце июня на-гора большой океанский крейсер «Beneteau Oceanis 54». Новая лодка, ставшая крупнейшей в линейке, – продукт совместной деятельности известного КБ «Berret/Racureau» (разрабатывавшего конструкцию корпуса и парусное вооружение яхты) и компании «Nauta Design» (ответственной за дизайн интерьеров и внешний вид судна).

Особенностью этой яхты, по словам Оливье Ракупо, стала планировка кокпита, которая (вкуче с хорошо проработанным парусным вооружением) позволяет управляться с ней небольшому экипажу, едва ли не одиночке. Можно также отметить очень просторную носовую каюту владельца и маленькое водоизмещение судна (всего 14.45 т), обещающее хорошие ходовые качества. Еще одно немаловажное отличие яхты – ее скромная базовая цена: 249 тыс. евро (без налогов) за 54-футовый «линкор» – это совсем немного.



Сигналы SOS – 100 лет

1 июля 1908 г. международное сообщество утвердило сигнал SOS как общепринятый сигнал бедствия, подаваемый тонущими кораблями. До того момента сигналом бедствия служил сигнал CQD, однако порой его неправильно интерпретировали, и корабли гибли. Именно поэтому ему на смену был выбран сигнал SOS – три точки, три тире, три точки в азбуке Морзе, прочесть который как-то по-другому невозможно.

Уже год спустя новую систему ждал успех – лайнер компании «Кунард» «SS Slavonia», терпящий бедствие, подал сигнал SOS, который приняли находившиеся в этом районе корабли, и хотя сам корабль затонул у Азорских островов, всех людей успели спасти.

После 1908 г. технологии шагнули далеко вперед, и сегодня известные мореплавателям точки и тире, которые в прошлом спасли бесчисленное количество жизней, используются изредка.



Новый курортный город Черноморья

На международном экономическом форуме в Сочи гости и участники смогли познакомиться с концепцией нового курортного города Costa Rusa площадью 72 га. Он строится на территории Туапсинского района. К 2015 г. население Costa Rusa, по планам, составит 15 тыс. чел. По замыслу его создателей, Costa Rusa – полный аналог небольших курортов Средиземного моря, таких как Коста-дель-Соль, Коста-Брава и пр.



В центре его архитекторы планируют возвести средневековый замок, вокруг него – здания в стилях XVIII – XIX вв., ближе к окраинам – современные дома.

По замыслу создателей, в нем будут построены две марины на 730 мест, что привлечет сюда владельцев яхт из России и зарубежья. Они будут внесены во все лоцманские карты Европы. К стати, пока такой чести не удостоивался ни один приморский город России.

Сегодня генеральный застройщик Costa Rusa – группа компаний «Гелиос» – ведет работы по застройке первого квартала. Первые жители уже приобрели здесь недвижимость и, по предварительным подсчетам, к середине 2009 г. в городе появятся 60 горожан.



Россияне выиграли чемпионат Европы «ЯВА-Трофи 2008»

14 сентября 2008 г. завершился чемпионат Европы по матчевым гонкам Международной федерации парусного спорта (ISAF). Титул чемпиона Европы разыграли между собой Евгений Неугодников (Россия) и Мануэль Вейллер (Испания). Борьбу за третье место вели Ник Черри (Великобритания) и Стаффан Линдберг (Финляндия).

«Перед гонкой было ощущение, что нам по силам выиграть, но мы старались об этом не думать, – говорит Евгений Неугодников. – Несмотря на то, что мы не раз побеждали своих соперников на других стартах, это сильные ребята, с хорошей подготовкой».

В итоге удача оказалась на стороне российского экипажа. Обладателем кубка «ЯВА-Трофи 2008» в матчевых гонках стала команда Евгения Неугодникова «Повелитель паруса», или «Lord of the Sail», созданная в 2004 г. Это позволило ей покинуть 16-е место в рейтинге Международной федерации парусного спорта по матчевым гонкам и подняться к десятке сильнейших. «Сезон для нашей команды оказался успешным – мы стали чемпионами России и Европы», – заметил шкипер.

В ее состав входят кроме него Сергей Мусихин (тактик, Екатеринбург), Сергей Волчков (шкотовый, г. Долгопрудный), Константин Беспутин (баковый, Челябинск).

Первый для первых

Первый в России катер с электрическим двигателем «Frauscher 600 Riviera» был доставлен заказчику российской компанией «Status Marine». Он обрел постоянную прописку на одном из подмосковных водоемов, где существует запрет на эксплуатацию катеров с бензиновыми двигателями.

Теперь и у российских любителей отдыха на воде есть возможность использовать все преимущества жизни в экологически чистых районах.

Производитель этих катеров со стационарными электрическими двигателями – австрийская верфь «Frauscher» – мировой лидер в этой области.

Экологичные двигатели «Volvo Penta»

Компания «Volvo Penta» разработала новую версию двигателей серии D1 и D2 со сниженным на 50% уровнем выброса вредных веществ.

Шесть моделей этих серий мощностью от 12 до 75 л.с. уже есть в продаже в США. Эти же двигатели планируется установить на всех лодках – участницах следующей международной регаты «Volvo Ocean Race», где им предстоит выдержать самые жесткие погодные условия.

Модели линейки D1 и D2 будут комплектоваться мощным генератором (115 А, 12 В) и характеризоваться сниженным уровнем шума и вибрации. Кроме того, опционально возможен выбор 24-вольтового генератора, который позволит одновременно пользоваться 12- и 24-вольтовым электрооборудованием.



Путешествие от Балтики до Черного моря

Немецко-польская команда из пяти человек (состав экипажа неоднократно по пути менялся) решила пройти одним из маршрутов вагря из Балтийского моря до Черного и проверить, можно ли сделать его привлекательным для плавания в наши дни. Для этой цели была построена копия лодки славян, что была найдена в Гданьске в 1932 г.

Проходила эта международная экспедиция в форме так называемой «живой археологии», как сказал ее руководитель Антон Пасих. Место старта лодки «Welet» стал Гданьск. Последний этап подготовки к речному походу завершился в Быдгоще. Спуск на воду оказался нелегким делом, поскольку к и без того «увесистому» корпусу, к его правому борту, была приделана специальная «полка» для установки двигателя. Под ним предстояло пройти 800 км против течения.

Перед отплытием экипаж посетили его «опе-

кун» – директор Центрального морского музея в Польше Ежи Литвин вместе с известным в стране Вальдеком Оссовским. В Эльблонге на «Welet» побывал Марк Ягодинский, польский Шлиман, открывший Трифо – средневековую столицу Пруссии, о которой мало кто слышал.

При переходе озера вблизи г. Влоцлавск «Welet» при ветре силой 4 балла делал под парусом ок. 7 уз, что подтвердил GPS. Карл Рабе, стоящий тогда на откренивании, не мог поверить, что столь мелкосидящая лодка с одним парусом на рее может так остро идти, да еще с такой скоростью. Пять часов подобного хода навели на эмпирические предположения: если лодка викингов могла плыть со скоростью 10 км/ч, а скорость течения Вислы в среднем – 3 км/ч, то техника плавания могла быть такой же, как на Ниле. Вниз по течению лодка шла на веслах, вверх – с ветром. Надо заметить, что глубина реки тысячу лет назад была много меньше, чем теперь.

По материалам журнала «Zagle»

Суперкатамараны от «Nahema»

Известная французская фирма «Nahema» приступила к постройке композитного прогулочного парусного катамарана длиной 120 футов. Корпуса будущего гиганта строятся с использованием технологии infusion из углеткани и E-стекла с пенопластовым наполнителем. Обещается, что эта лодка станет быстрым парусным прогулочным судном мира с колоссальной жилой площадью — свыше 150 м² в одном только салоне. Чтобы добиться наименьшего водоизмещения, интерьеры яхты выполняются в новомодном «loft style» (чердачный или мансардный стиль). Все внутренние помещения изготавливаются в виде модулей, которые впоследствии целиком опускают в отформованные корпуса, где и закрепляют по месту.

Впрочем, оставаться самым быстрым этому судну суждено, видимо, недолго. На той же верфи уже начались работы по строительству мегамонстра: прогулочного суперкатамарана «Fenomen» длиной 148 футов. (По некоторым сведениям, его владельцем станет американский предприниматель Джонатан Ляйттерсдорф). Кроме множества необычных технических решений на этом судне появится многофункциональная гидравлическая платформа, которая может служить для купания (в опущенном виде) и для посадки вертолета.



Японская бот-шоу

В городе Иокогама 12–15 марта 2009 г. состоится 48-я Международная выставка яхт, организуемая Японской ассоциацией кораблестроительной индустрии.

Площадь выставочного комплекса «Pacific Yokohama», где пройдет выставка, составляет 20 тыс. м². Он расположен недалеко от океана, что позволит продемонстрировать некоторые модели на воде.

Ожидается, что здесь будут представлены последние разработки и достижения судостроительной отрасли как на национальном, так и международном уровне.

Желание принять в ней участие уже изъявило свыше 200 компаний и организаций.

В России официальным представителем выставочной организации Японии является «Российский комитет XXI века».

Яхт-клубам станет вольготнее

Городские власти Санкт-Петербурга подготовили новую концепцию «Генеральной схемы развития и размещения объектов маломерного флота». Согласно этой схеме, площадь, отведенная под яхт-клубы и стоянки катеров, будет составлять 427 га, т. е. в 2,8 раза больше сегодняшней (150 га). Предполагается, что порядка 270 га прибрежных территорий в черте города получат статус пригодных для размещения объектов водного транспорта будут предложены инвесторам. Реализация проекта, включающего строительство небольшого отеля, кафе, банного комплекса и инфраструктуры для приема и обслуживания маломерных судов, может обойтись в 20 млн. долл. без учета стоимости земли. «Расположение новых объектов предполагается на территории исторических районов, в частности, в Василевском и Петропавловском районах», — заявил заместитель председателя Комитета по транзитно-транспортной политике Алексей Бакирей.

Сегодня большинство действующих яхт-клубов не соответствует мировому уровню, хотя стоимость стояночного места достигает порой нескольких сот тысяч рублей в год, а окупаемость составляет лет десять.

Пали еще два трансатлантических рекорда

Рекорд трансатлантического перехода с запада на восток для яхт, имеющих шкотовые лебедки с автономным приводом (т. е. не использующих мускульную силу экипажа), удерживавшийся 70-метровой четырехмачтовой шхуной «Phossea» в течение 20 лет, наконец, пал. 3 июня супермакси «Leopard» завершила свой рывок через океан, показав новый результат: 7 дней 19 ч 20 мин. и 49 с, улучшив на 8 ч предыдущее достижение. Средняя скорость составила 15,6 уз, а максимальная доходила до 37,4 уз.

Одновременно с этим обновился и рекорд одиночного перехода через Атлантику, ранее принадлежавший Франсуа Жуаньону (тримаран «IDEC») и равный 6 дням 4 ч 1 мин. и 37 с. Новое достижение, установленное этим летом французом Томасом Ковиллем на тримаране «Sodebo», равно 5 дням 19 ч 30 мин. и 40 с, что соответствует средней скорости на трансатлантической дистанции (2925 миль по ортодромии) 20,97 уз.

Гребцы в Тихом океане

Этим летом турецкий спортсмен Эрден Эрук прошел на одноместной лодке от Калифорнии до Папуа-Новой Гвинеи, покрыв 16 тыс. км за 312 дней. Голландец Ральф Тьюин приплыл на Новую Гвинею из Перу. Итальянец Алекс Беллини, вышел из Лимы (Перу) и надеется достичь Сиднея (Австралия) в декабре. Розалин Саваж одолела маршрут Сан-Франциско–Гавайские о-ва. Француженка Анна Кемер намерена в октябре стартовать из Сан-Франциско курсом на Французскую Полинезию.

Шестнадцатилетний капитан

Зак Сандерленд, отправившийся в середине июля на яхте типа «Islander 36» из гавани Марина дель Рей (Калифорния) в кругосветное плавание, намерен стать самым молодым капитаном-кругосветчиком. Его яхта «Intrepid» («Отважный») длиной 11 м, шириной 3 м и осадкой 1,8 м оснащена дизелем «Yanmar» мощностью 30 л.с., солнечными батареями, ветрогенератором и прочими необходимыми в плавании «мелочами»: спутниковым телефоном, модемом «Ractor III» для электронной почты «Sail Mail». Сейчас, миновав северное побережье Австралии (г. Дарвин), он идет в Индийском океане курсом на Маврикий. За кормой остались 2000 мор. миль. Зак рассчитывает завершить плавание в апреле 2009 г. И если ему удастся преодолеть 23 883 мили, то он побьет рекорд австралийца Дэвида Дикса, самого молодого (18 лет) на сегодняшний день яхтсмена-одиночки.



Регата «Bavaria Cup 2008» под знаком России

20 октября стартовала ставшая уже традиционной регата «Bavaria Cup 2008», которая пройдет в семь этапов по маршруту Биоград–Шибеник–Примостен–Трогир–Водице–Мюртер–Биоград и завершится круговой гонкой в районе Биограда 26 октября.

Отрадно, что в этом году Россию и Украину на этой популярной регате представляют более 200 яхтсменов, которые выступают в двух дивизионах яхт-монотипов: крейсерско-гоночных «Bavaria 42 Match» (18 вымпелов) и крейсерских «Bavaria 46 Cruiser». При этом большинство российских участников – победители и призеры национальных первенств и международных регат, мастера и кандидаты в мастера спорта.

Гоночный комитет состоит из судей международной и национальной категорий из Хорватии и России. В их числе – такие известные рефери, как судья международной категории ISAF Ален Кустич, ныне главный судья регаты, судивший несколько чемпионатов мира в олимпийских классах яхт, и председатель протестового комитета Андрей Латинов, возглавлявший в течение ряда лет протестовый комитет Онежской регаты и первенства России среди крейсерско-гоночных яхт.

Генеральным спонсором регаты стала российская компания «Мореман», а спонсорами ряда российских экипажей, в частности, ОАО «Росгосстрах».

