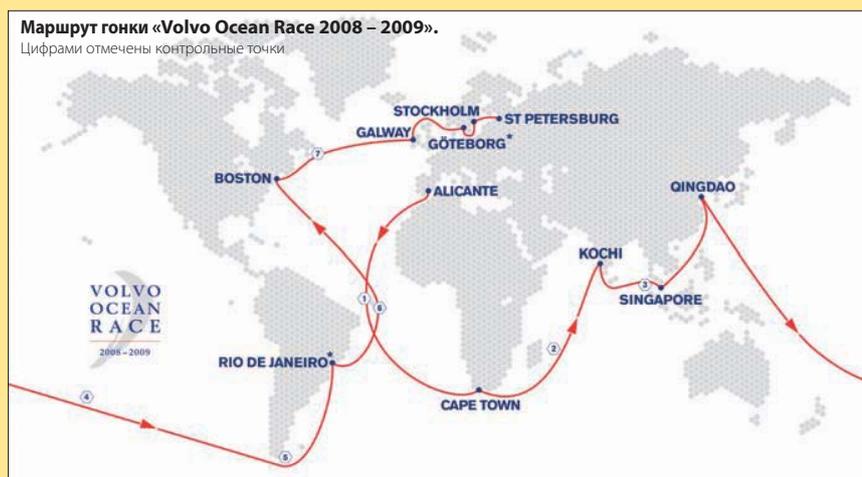


Павел Игнатьев. Фото Оскара Килборга,
Рика Томлинсона и Дэйва Нила

«VOLVO OCEAN RACE

2008 – 2009»,
или Самая большая кругосветка

Маршрут юбилейного «издания» знаменитой регаты (а прошло 35 лет с момента старта ее предшественницы – первой в истории кругосветной гонки яхт с полными экипажами «Whitbread Round the World Race 1973–1974») впервые пройдет по серьезно измененному маршруту: в Индийском океане яхты сделают огромный «крюк» и посетят Индию и Китай. Финиш гонки состоится в России, что тоже беспрецедентно на сегодняшний день. Какие еще сюрпризы может преподнести нам одно из крупнейших мировых (если судить по суммарному бюджету команд, объему рекламной трансляции и количеству зрителей во всем мире – утверждается, что прошлую регату посмотрели в общей сложности 2 млрд. человек) спортивных соревнований современности?



Маршрут и правила

Итак, окончательно утвержденный маршрут регаты состоит из 10 следующих этапов: 1. Аликанте (Испания)–Кейптаун (ЮАР), 6500 миль, 2. Кейптаун–Кочи (Индия), 4450 миль, 3. Кочи–Сингапур, 1950 миль, 4. Сингапур–Циндао (Китай), 2500 миль, 5. Циндао–Рио-де-Жанейро (Бразилия), 12 300 миль, 6. Рио–Бостон (США), 4900 миль, 7. Бостон–Галуэй (Ирландия), 2550

миль, 8. Галуэй–Гётеборг (Швеция) с обходом Англии с севера, 950 миль, 9. Гётеборг–Стокгольм, 525 миль, 10. Стокгольм–Санкт-Петербург, 400 миль. Суммарная длина этапов по генеральному курсу почти в полтора раза превышает длину обычной кругосветки и составляет 37 000 миль.

Маршрут новой гонки означает и новые трудности. Если теперь гонщики и их яхты практически полностью избавлены от тяжелых волн и ветров «ре-

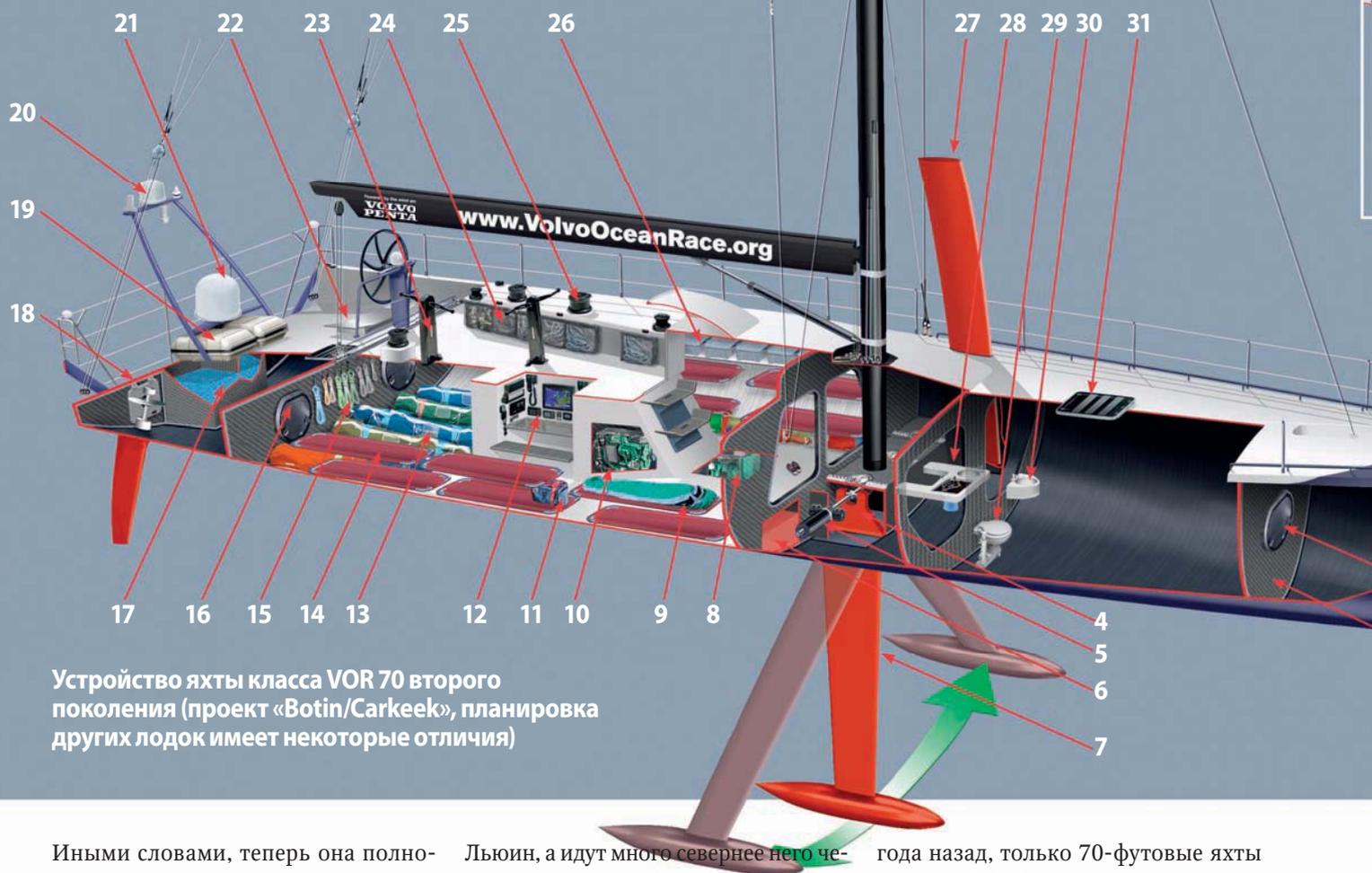
вущих сороковых» и «неистовых пятидесятых» (экипажи окажутся в этих широтах только вблизи мыса Горн), то в Индийском океане им придется испытать изматывающую жару, когда температура под палубой может заметно превысить 50° С. А ведь на яхтах нет кондиционеров. И, хоть гонщикам не надо будет кидать уголек в топку, как делали моряки в этих широтах столет назад, песня «Товарищ, я вахты не в силах стоять» (кстати, как раз в этих краях и родившаяся) может стать для них актуальной.

Еще одна сложная задача – преодоление длинного этапа от Циндао до Рио-де-Жанейро. Почти 12 с половиной тысяч миль по генеральному курсу – это ровно половина длины «обычного» кругосветного плавания вообще! По планам организаторов, яхты должны пройти эту дистанцию примерно за шесть недель – и здесь возможны новые проблемы. Тут и возможная психологическая несовместимость, и усталость от проживания в тесной, сырой и грохочущей «консервной банке», стремительно несущейся по волнам, и необходимость точно рассчитать запас продовольствия, газа и воды. Океанские гонщики дальних дистанций – безусловно, профессионалы, им, как пел В.Высоцкий, «платят деньжищи, огромные тыщищи», но даже страшновато представить себя на их месте.

Как мы видим, из гонки исключены такие ведущие парусные страны, как Австралия, Великобритания и Новая Зеландия. На вопрос: «Почему?» в штаб-квартире регаты дали вполне четкий ответ: регата «Volvo Race» – это огромное коммерческое мероприятие, а ни Австралия, ни Новая Зеландия не являются серьезными товарными рынками. Серьезными – с точки зрения материальных затрат титульных спонсоров, а они выделяют порядка 15–18 млн. долл. США на каждую лодку. То есть, к примеру, для двух участников нынешнего соревнования (компаний «Ericsson» и «Telephonica»*) расходы могут превысить 30 млн. долл. Это серьезная сумма даже для крупной фирмы, и, естественно, она заинтересована в том, чтобы вложенные деньги окупились. Конечно, проще всего это сделать на новых, крупных и быстро развивающихся рынках, т. е. в России, Индии и Китае, куда и пришла регата.

* Обратите внимание, как изменились компании, больше других вкладывающиеся в регату: среди них больше нет ни изготовителей напитков вроде «Gatorade», ни табачных королей типа «Winston» – из восьми стартовавших яхт четыре снаряжены фирмами телекоммуникационных услуг и оборудования.

1 – бушприт; 2 – герметичный люк; 3 – таранная переборка; 4 – шарнир киля; 5 – гидроцилиндр наклона киля; 6 – танк с дизельным топливом; 7 – качающийся киль; 8 – генератор; 9 – спальня; 10 – главный двигатель; 11 – мешок для личных вещей (все вещи членов экипажа складываются в один общий мешок); 12 – штурманская рубка; 13 – парусные мешки; 14 – спальное место; 15 – запасные снасти; 16 – кормовая переборка с герметичным люком; 17 – кормовой танк с пресной водой; 18 – аварийный транцевый люк; 19 – спасательный плот; 20 – стойка с навигационным и телекоммуникационным оборудованием; 21 – спутниковая антенна; 22 – платформа для ног рулевого; 23 – «кофейная мельница»; 24 – мешки для ходовых концов; 25 – лебедки; 26 – контейнеры с обезвоженным питанием; 27 – шверт; 28 – камбуз; 29 – унитаз; 30 – умывальник; 31 – носовой люк



Устройство яхты класса VOR 70 второго поколения (проект «Botin/Carkeek», планировка других лодок имеет некоторые отличия)

Иными словами, теперь она полностью охватывает все страны, входящие в перспективную с экономической точки зрения «группу БРИК» (те же и Бразилия).

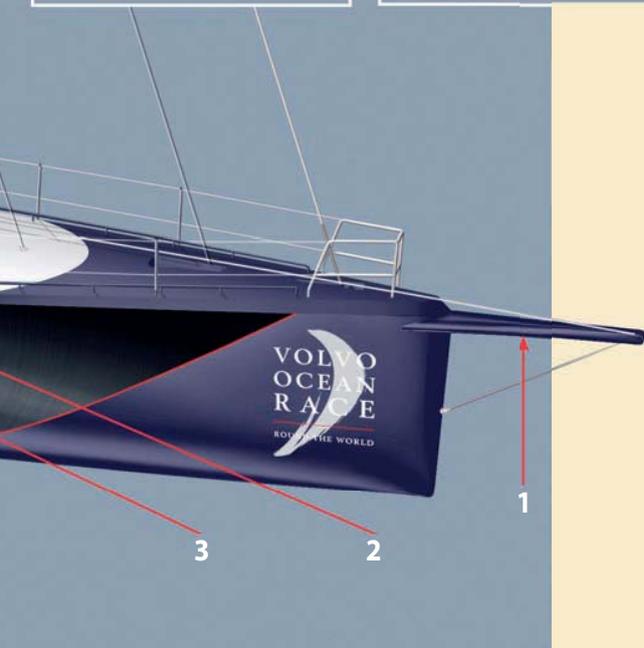
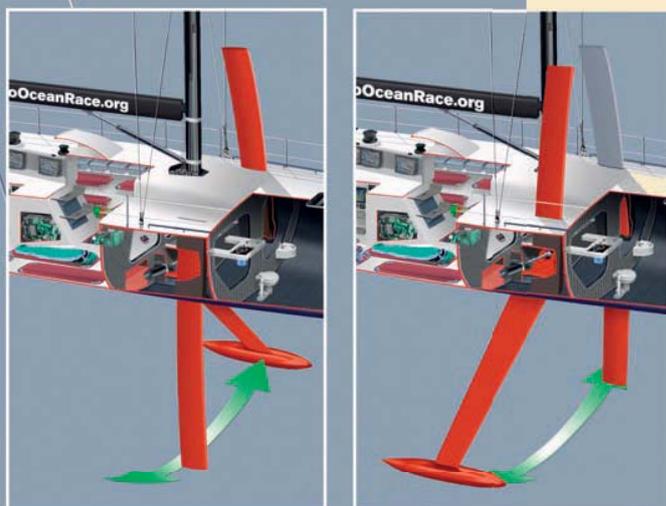
Кстати, любопытный вопрос: а имеет ли право нынешняя регата вообще называться кругосветной? Фактически вроде бы да: яхты стартуют и финишируют в северном полушарии, огибают всю планету, экватор пересекают аж четырежды. А вот с формальной точки зрения... Тут, как ни крути, нынешний маршрут гонки никак не укладывается в понятие «Большого круга». Почему?

Судите сами. Во-первых, трасса плавания не проходит мимо всех трех «Великих мысов» – Доброй Надежды, Льюин, Горн. Так, лодки не минуют

Льюин, а идут много севернее него через порты Индии, Китая и мимо островов Юго-Восточной Азии. Во-вторых, место старта гонки находится на юге Европы (в средиземноморском испанском порту Аликанте), что опять же не соответствует ряду представлений о «Большом круге». В-третьих, маршрут гонки не представляет собою замкнутой петли: стартуя на юге Испании, яхты приходят в Северную Европу и Петербург, не пересекая свой собственный маршрут вблизи точки старта. Кольцо остается незамкнутым. Но это все, безусловно, лишь формальности.

Вернемся к самой гонке. Итак, кто участвует в игре и по какой же системе будет вестись зачет? На старт нынешней регаты допускаются, как и четыре

года назад, только 70-футовые яхты класса VOR 70, причем с учетом изменений на основе опыта (увы, печального) предыдущего соревнования 2005–2006 гг. Зачет идет без каких-либо корректировок или пересчетов по гандикапу, а исключительно по реальному времени прихода яхты на финиш. За каждое место начисляются очки по следующей схеме: первая яхта на финише получает количество очков, равное числу яхт, участвующих в регате, каждая последующая – на очко меньше. С учетом того, что на старт вышли восемь яхт, за победу на всех десяти этапах теоретически можно набрать 80 очков. Помимо этого, в семи портах (Аликанте, Сингапур, Циндао, Рио, Бостон, Галуэй и Стокгольм) экипажи будут дополнительно проводить



Качающийся киль

Одной из главных проблем в ходе прошлой регаты стали постоянные неполадки с качающимися киллями, приведшие, в итоге, даже к потере одной из яхт. В силу этого новые правила ужесточили требования к материалу и конструкции килей. Так, теперь в ответственных деталях структуры килля и его поворотного механизма разрешено использовать исключительно сталь. Для подшипников, гидроцилиндров, шарниров и прочего запрещено использовать титан, магний, алюминий, кобальт (и любые сплавы на их основе), а также углепластик, суммарный вес килля и бульба должен находиться в пределах 6000–7400 кг. Угол перекладки килля на каждый борт не может превышать 40°. Запрещена предложенная Б.Фарром схема килевого колодца с так называемыми «створками бомболоука». Осадка яхты с положением килля в ДП не может превышать 4.5 м.

Рулевая система

Учитывая то обстоятельство, что победу в прошлой гонке одержала яхта, оснащенная двумя рулями, в этом году уже все участвующие лодки имеют по два пера руля. Надо отметить, что, в отличие от яхт класса «Open 60» на VOR 70 нет откидывающихся назад при столкновении с препятствиями рулей, навешенных на транец: все лодки оснащены рулями, размещенными под днищем. Один из весомых аргументов конструкторов – такая схема заметно легче.

Мачта и такелаж

Главным отличием от предыдущей гонки стало то обстоятельство, что теперь разрешено использование волокон PBO в качестве стоячего такелажа, что позволило серьезно уменьшить его вес. Типичная мачта современной «70-ки» весит порядка 630 кг и имеет высоту около 31 м. Для уменьшения аэродинамического сопротивления все команды предприняли максимум усилий по облагораживанию очертаний мачты и максимальной интеграции в ней всех выступающих элементов.

Паруса

В регате каждому экипажу разрешено использовать 24 паруса плюс трисель, однако на борту редко находится одновременно более половины этого количества (сообразно прогнозируемым ветровым условиям этапа). Все яхты используют паруса типа 3DL от «North Sails», применение в них угольных или PBO-волокон запрещено правилами. Максимальная площадь геннакеров может достигать 500 м², типичная обмерная (грот плюс стаксель) площадь парусности составляет около 360 м².

Корпус

Новые правила ограничили водоизмещение лодки, оно должно находиться в пределах 13.86–14.00 т, максимальная длина корпуса не может превышать 21.50 м, ширина – 5.70 м. Строго лимитирована минимальная высота надводного борта: 1.90 м в носу и 1.40 м в районе кормового перпендикуляра. Три команды («Косатка» и обе «Телефоники») применили принципиальную новинку – систему носовых брызгоотбойников, причем если на «Телефониках» полки брызгоотбойников достаточно скромны, то на «Косатке» это сильно развитые поверхности, располагающиеся в «два этажа». Такая конструкция, заимствованная у скоростных моторных яхт, по замыслу конструктора, позволяет резко снизить заливаемость носовой части судна, одновременно заузив ее по КВЛ, что должно благоприятно сказаться при ходе в зоне слабых ветров.

короткие внутривортовые гонки общим числом 14. За победу и участие в них будет присуждаться ровно вдвое меньше очков, таким образом, здесь теоретически можно набрать 56 очков. Кроме того, на трассе регаты находятся несколько промежуточных финишей (они же – контрольные точки), за проход мимо которых также начисляются очки (в том же объеме, что и для внутривортовых гонок). Таких финишей семь: на первом этапе – это траверз о.Фернандо (левым бортом) вблизи экватора, на втором – это о.Маврикий (левым бортом), на третьем – северная оконечность о.Пулау в Индонезии, на пятом – 36-я параллель и мыс Горн, на шестом – опять же о.Фернандо (вновь левым бортом) и на седьмом этапе – долгота порта Сент-Джонс на

о.Ньюфаундленд. Итак, здесь можно будет набрать максимум еще 35 очков. Итого в сумме теоретически можно набрать 171 очко.

Яхты и команды

За эти очки и за итоговую победу сражаются восемь яхт. Безусловный предстартовый фаворит – команда «Ericsson International» (она же – «Ericsson 4»), компания решила вести сквозную нумерацию своих лодок, а «Ericsson 1» и «-2» уже ранее выступали в регатах серии «Volvo Ocean». К сильным сторонам (а, возможно, и к преимуществам) этой команды следует отнести следующие обстоятельства: во-первых, подготовку и тренировки этот экипаж начал первым, причем заметно раньше остальных. Во-вторых, его лодка скон-

струирована аргентинцем Хуаном Коуйоумджийяном – тем же самым, кто делал и победную лодку прошлой регаты «ABN Amro 1» (а ее сестершип «ABN Amro 2» была не только взята за прототип «Ericsson 4», но и использовалась в качестве спарринг-партнера для тренировок). В-третьих, на борту яхты собрался очень сильный экипаж, возглавляемый бразильцем Торбином Граэлем, приведшем свою лодку на третье место в прошлой регате (и олимпийским чемпионом Игр 2004 г. в «Звездном» классе), к которому присоединился Джон Костецки, победитель регаты 2002 г. Навигатор Джулиус Салтер участвовал в прошлой гонке на борту «Пиратов» – тоже неплохая запись в послужном списке. Безусловно, эта команда помнит ку-



раж победителей. «Ericsson» знает, как выигрывать!

Команда «Ericsson Nordic» («Ericsson 3») на этом фоне выглядит гораздо слабее. Разве что лодка у них того же автора, а вот с руководством дела обстоят неважно: ни молодой капитан Андерс Левандер, ни его навигатор (оба из Швеции) не имеют никакого опыта участия не только в кругосветных гонках, но вообще в регатах маломальски крупных яхт. Левандер начал как виндсерфист, позднее пересел на швертботы. Шведы официально называют эту команду «инвестицией в будущие таланты океанских гонок». Что ж, посмотрим и, кстати, не забудем, что в прошлой гонке именно второй номер (яхта «ABN Amro 2») поставил мировой рекорд суточного перехода для однокорпусного парусного судна с полным экипажем. Интересно еще отметить, что, по некоторым сведениям, обе лодки «Ericsson» имеют минимальную во всем флоте смоченную поверхность выступающих элементов – рулей и швертов. Расчет на слабые ветра нового маршрута?

Дальше в таблице о рангах следует по праву поставить тоже «сдвоенную» команду от фирмы «Telefonica». Первая их них – «Telefonica Blue» – считается одной из сильнейших лодок регаты, способной всерьез побороться за ли-

дерство с «Ericsson 3». Шкипер Боуве Беккинг (Голландия) уже в пятый раз участвует в кругосветке, его опыт здесь – самый большой среди всех шкиперов нынешней гонки. Конструирование яхты доверено Брюсу Фарру, к которому Беккинг испытывает абсолютное доверие, хотя это именно он управлял затонувшей в ходе прошлой гонки «movistar», тоже вышедшей из-под пера Б.Фарра. И все же «Farr Design» – одно из ведущих яхтенных КБ мира, способное извлечь пользу из полученного горького урока.

Вторая яхта «Telefonica Black» никак всерьез не рассматривается в качестве возможного фаворита. Технически лодка идентична «Telefonica Blue», но, как и в случае со шведским «Ericsson 3», шкипер яхты испанец Фернандо Эшаварри в мире океанских гонок неизвестен (но известен как победитель Олимпийских игр 2008 г. в классе «Tornado»). Зато сильной стороной этого экипажа можно назвать навигатора Роджера Нильсона, для которого эта кругосветка – уже восьмая.

«Puma Ocean Racing». От этой команды, судя по всему, можно ожидать любых сюрпризов. Сравнительно поздно (всего лишь в мае этого года) спустив свою лодку на воду, ее экипаж, тем не менее, начал тренироваться гораздо раньше остальных, активно

участвуя практически во всех гонках крупных яхт на других судах. Шкипер Кен Рид широко известен как участник многих крупных регат, хотя именно в гонках серии «Volvo Ocean» участия он ни разу не принимал. Зато его навигатор Эндрю Кэйп – одна из звезд кругосветных гонок, он участвовал как в прошлой гонке «Volvo», так и в сравнительно недавно завершившейся «Barcelona World Race» («Open 60»), где на борту «Hugo Boss» в паре с Алексом Томсоном занял второе место. «Puma» сконструирована испанским КБ «Botin/Carkeek», широко известным своим участием в Кубке «Америки» и особенно в классе TP 52. Команда сильная. Яхта же, судя по некоторым деталям, явно незаурядная: она обращает на себя внимание не только очень сильно развитыми гидродинамическими поверхностями (шверты, рули этой яхты имеют наибольшую во флоте длину), но и сильно выпуклой килевой линией, позаимствованной, по всей видимости, от «концепции банана», популярной среди конструкторов парусных многокорпусников.

Ирландская команда «Green Dragon» в число участников вошла одной из последних – долго не могли найти спонсора, которым в последний момент стала объединенная группа китайских компаний. Их лодка спро-

ектирована одним из сильнейших мировых КБ «Reichel/Pugh» при участии бюро «Rolf/Vrolijk». С одной стороны, это, казалось бы, должно гарантировать создание лодки высочайшего качества, с другой – у семи нянек... Во время моего пребывания в Портсмуте на крещении нашей «Косатки» («КиЯ» № 215) Ян Волкер – шкипер стоявшей рядом в Госпорте (правда на берегу!) ирландской яхты жаловался, что нет новых парусов, мало тренировок, яхта совсем не обкатана. Однако сам Ян – опытный рулевой, известный и по гонкам Кубка «Америки», и в классе TP 52. При сильном экипаже сама яхта – определенно «темная лошадка».

Последней, всего за четыре недели до старта, объявилась команда «Delta Lloyd», выступающая на бывшей «ABN Amro One» – яхте-победительнице прошлой регаты, модифицированной с учетом новых правил. Шкипер яхты – ирландец Гер О'Рурк.

Замыкает список участников российской «Косатка». Мы уже неоднократно рассказывали об этой яхте, поэтому сейчас лишь вкратце коснемся ее конструкции и экипажа. Лодка спроектирована известным британским конструктором Робертом Хэмфри и имеет весьма специфический дизайн: в ее носовой части впервые на парусном судне расположена целая система развитых волноотбойников. Капитан команды – австриец Андреас Ханакамп, довольно опытный швертботист, но малоизвестный в мире океанских гонок человек. «Косатку» все без исключения обозреватели рассматривают в качестве аутсайдера, объясняя это двумя при-

чинами: во-первых, неопытностью экипажа, во-вторых, радикальным дизайном лодки. Конечно, он может оказаться и удачным, но уж если яхта не пойдет, так не пойдет.

К сожалению, начало регаты и вправду сложилось неудачно для нашей команды. Обе гонки в порту Аликанте «Косатка» проиграла. Причины – неопытность и несыгранность команды. Удачно взяв старт, ребята держались в первой гонке на третьем месте, пока на борту не начался кавардак: тактические ошибки и неудачные смены парусов привели к провалу. К сожалению, перед второй гонкой экипаж не сумел собраться и должным образом настроиться. Результат: на старте «Косатка» ударила в борт «Пуму», потом столкнулась с судейским катером и получила пробоину в борту.

Выиграли гонки обе «Телефоники», получив в сумме 4 и 3.5 очка, а «Косатка» разделила седьмое и восьмое места с «Ericsson 3», получив 0.5 очка. Первый блин вышел большим комом.

Первый этап Аликанте–Кейптаун

11 октября был дан старт первому океанскому этапу, восемь яхт вышли в Средиземное море и направились к Геркулесовым столпам, чтобы оказаться в Атлантике. Первый этап, таким образом, с тактической точки зрения разбивался на пять частей: плавание в Средиземном море, подход к штилевым «конским широтам», проход экваториальной штилевой зоны, плавание в Южной Атлантике (место, где в ходе прошлой гонки обе «ABN Amro» ставили рекорд за рекордом су-

точного перехода). Начало гонки стало неудачным для «Telefonica Blue» – она поломала руль и была вынуждена ремонтироваться в Гибралтаре, потеряв более половины суток. «Косатка» достаточно удачно провела начало гонки, оказавшись третьей к моменту входа в «конские широты». Увы, так же хорошо пройти штилевую зону ей не удалось – сказалась нехватка опыта. Штилевую зону наша яхта покинула уже последней, отставая от лидера без малого на 200 миль. Удивительно, но первой контрольную точку у острова Фернандо миновала «Green Dragon», став лидером по набранным очкам. Однако порядок прохода остальных лодок мимо острова оказался таким, что спустя некоторое время пять яхт уже имели абсолютно одинаковое количество очков – по шесть! «Косатка» миновала контрольную точку последней, став аутсайдером этапа.

Пройдя остров, яхты направились на юг к 35-й параллели, где формировался мощный циклон, способный быстро «переправить» лодки через Атлантику к Кейптауну (наподобие той самой знаменитой депрессии, позволившей Стиву Фоссетту в его рекордном кругосветном плавании одним махом обойти график Бруно Пейрона). И циклон не подвел! Ночью 29 октября с борта «Ericsson 4» сообщили, что за истекшие 24 ч яхта прошла 565 миль – почти на три мили больше, чем «ABN Amro» в прошлой гонке. Затем, как и три года назад, показатели начали расти: ранним утром суточный переход уже составил 585 миль, и, наконец, к 11 утра по данным GPS яхта прошла



590 миль за сутки. Однако на этом упрямый экипаж не остановился, и к вечеру его суточный переход оказался равным 594.23 миль. Не успели агентства сообщить эту цифру всему миру, как ночью 30 октября с борта «четверки» пришла еще одна новость: эта лодка смогла пройти за сутки свыше 600 миль. Отныне новое достижение составляет 602.66 мили (средняя скорость – 25.11 уз). Эта цифра, уже ратифицированная WSSRC, стала на сегодняшний день абсолютным рекордом скорости суточного перехода для однокорпусных парусных судов (приятно отметить, что мой прогноз, данный в «КиЯ» № 213, полностью оправдался: я тогда предсказывал суточный переход, равный 600 милям в ходе этой гонки).

Разумеется, это триумф. Триумф выдающегося конструктора, чьи яхты вот уже который год удерживают славу быстрейших ходячков океана, триумф капитана и рулевых, всей команды «Ericsson». Без малого два года не-

аренда яхт и катеров по всему миру
СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
 www.solpar.ru/kater21 le boat
 Sunsail
 35 года успешной работы
 13-й год в России! Официальный представитель в России и СНГ

ОТДЫХ НА ПАРУСНЫХ И МОТОРНЫХ ЯХТАХ

- без капитана (bareboat charter)
- со шкипером или с командой
- участие в регатах, дайвинг

Яхта на Сейшелах на 6 чел. (3 каюты) в декабре-январе от 63 000 р. в неделю
 Яхта в Греции на 6 чел. (3 каюты) на май-июнь от 49 900 р. в неделю

**СЕЙШЕЛЫ, ТАЙЛАНД, КАРИБЫ, МАЛАЙЗИЯ
 КУБА, ТАИТИ, АВСТРАЛИЯ, МАДАГАСКАР**

Пора бронировать лето 2009!
**ГРЕЦИЯ, ХОРВАТИЯ, ТУРЦИЯ
 ИТАЛИЯ, ИСПАНИЯ, ФРАНЦИЯ**

КРУИЗЫ НА КАЮТНЫХ КАТЕРАХ

По рекам и каналам ФРАНЦИИ
 АНГЛИИ, ИРЛАНДИИ, ГОЛЛАНДИИ
 лагуна ВЕНЕЦИИ, оз. ЛОХ-НЕСС
 оз. САЙМА (Финляндия)

Аренда катера на юге Франции в апреле на 4 чел. от 49 900 р. в неделю

На управление катером не требуются права, даже автомобильные!

ВИЗЫ, АВИАБИЛЕТЫ, ОТЕЛИ, КРУИЗЫ

Москва: (495) 926-37-75, 740-34-06 Mobile: 8(821) 939-29-06
 СПб: (812) 322-96-86, 327-35-25, 579-43-10 СПб, ул. Восстания, 55
 www.solpar.ru/kater21 e-mail: katera@solpar.ru

прерывных тренировок не пропали зря (а надо отметить, что команда в этот момент была еще в неполном составе – одного из рулевых ранее пришлось эвакуировать на острова Кабо-Верде).

Взяв такой отличный темп, «Ericsson 4» опередила всех, первой финишировав в Кейптауне и набрав 14 оч-

ков. Второй пришла «Puma», третьей «Ericsson 3», за ней – «Green Dragon». Пятой оказалась «Telefonica Blue», всего на три часа отстала от нее «Косатка» (а ведь были моменты, когда казалось, что вообще все потеряно), седьмое место заняла «Delta Lloyd» и последней в порту появилась «Telefonica Black», повредившая руль на пути к Кейптауну. По итогам первого этапа и портовых гонок в Аликанте лидером гонки стала яхта «Ericsson 4» с 18 очками, второе и третье место поделили «Puma» и «Green Dragon» с 14. «Косатка» оказалась лишь седьмой, набрав 6.5 очков.

15 ноября яхты ушли из Кейптауна, взяв курс на индийский город Кочин. В составе нашей команды произошло одно изменение: место выбывшего испанского матроса занял сам создатель проекта Олег Жеребцов. На момент верстки номера «Косатка» (допустившая в самом начале этапа серьезную тактическую ошибку) шла пятой, отставая от лидера («Ericsson 3») на 70 миль.

Продолжение следует

Международная выставка катеров и яхт в Хельсинки
7-15.2.2009
 в Выставочном центре Хельсинки

www.venemessut.fi

VENE 09 BÅT

Самая крупная в Финляндии выставка катеров, лодок и яхт Vene 09 Båt снова заполнит павильоны Выставочного центра Хельсинки-Messukeskus. Кроме красивых яхт и катеров на ней будет представлено все, что нужно для водного спорта и увлечений на воде. На выставке вы найдете разнообразное, новейшее снаряжение, принадлежности и товары для спорта и отдыха на воде, начиная от гребли и рыбной ловли и кончая дайвингом.

Приезжайте в Хельсинки на открытие летнего сезона!

Время работы выставки
 7-8.2.2009 10-18 час., 9-13.2.2009 11-19 час.,
 но 12.2. удлинённый день - 11-21 час.
 14.2.2009 10-18 час., 5.2.2009 10-17 час.

Suomen Messut, Helsingin Messukeskus, Messuaukio 1,
 P.O.B. 21, FI-00521 Finland
 тел: +358 9 150 9449/Ольга Экстрём,
 факс: +358 9 142 358, e-mail: olga.ekstrom@finnexpo.fi

Helsingin Messukeskus
 Выставочный центр Хельсинки