

Завершен второй этап кругосветного плавания на надувном катамаране

3 марта 2009 г. завершился второй этап кругосветного путешествия капитана Анатолия Кулика и его команды – Владимира Манилова, Игоря Ивлева и Алексея Сажнова – на парусном надувном катамаране под названием «Экспедиция». Напомним, старт этого плавания был взят у побережья индийского штата Гоа 10 февраля 2009 г.

25 февраля «Экспедиция» достигла «нулевой широты» и совершила переход из северного в южное полушарие планеты – впервые в истории для судна такого класса. И вот 3 марта в 3.00 московского времени «Экс-



педиция» причалила в порту о. Виктория на Сейшельских островах, где и сошел на твердую землю ее голодный (так как газ закончился, и в последний день готовить пищу было не на чем) и довольный экипаж.

Тяжелый маршрут протяженностью почти 2000 миль (включивший в себя и двухнедельный безостановочный переход длиной 1400 миль) пройден, как и рассчитывал А.Кулик, ровно за 20 дней.

Задачей-максимум второго этапа было достичь в двухмесячном плавании южной оконечности Африки (Кейптауна). Далее планировалось выйти в Атлантику, после чего направиться к странам Американского континента. Хотя первоначально маршрут второго этапа «кругосветки» был иным: задуман был переход в Атлантику через Аденский залив, Красное и Средиземное моря. Но ежедневные сообщения о нападении сомалийских пиратов «на все, что движется», внесли коррективы – пришлось обойти опасный район с юга, пройдя через линию экватора (впервые на надувном парусном катамаране). Однако при недостаточности финансирования А.Кулику удалось выполнить лишь задачу-минимум, которой и стало путешествие до Сейшельских островов. При этом немалую часть бюджета похода составили собственные средства участников.

19 марта на пресс-конференции А.Кулик озвучил планы на третью часть своего плавания. Предполагаемый маршрут будет выглядеть так: Сейшелы–Кейптаун–о.Св.Елены, что составит примерно 4000 миль. Это – программа-максимум, которая может быть реализована при наличии финансовых возможностей и готовности команды. План-минимум третьего этапа – это плавание по маршруту Сейшелы–Кейптаун.

Юрию Ситникову – 50!

Известному отечественному яхтенному конструктору, создателю одного из крупнейших российских яхтенных КБ «Ricochet Design Group» 3 марта 2009 г. исполнилось 50 лет! К этому юбилею именинник подошел с солидным багажом, работая в области малого судостроения и «большого» флота: возглавляемая им фирма создала и реализовала в общей сложности свыше полусотни проектов спортивных, служебных, разъездных и прогулочных катеров, а также парусных яхт, характерный внешний вид которых стал визитной карточкой «Ricochet Design Group».

Первая в СССР серийная яхта класса Микро – знаменитый «Рикошет-микро», во множестве «перепечатанный» разнообразными кооперативами и «самодел-

киными», стала для наших яхтсменов одним из символов той эпохи. Она разошелся по стране в количестве, заметно превышающем 1000 вымпелов – такой флот, построенный по одному проекту, составит честь любому яхтенному конструктору мира. И сегодня еще на многих водоемах можно встретить «те самые» «Рикошеты», так полюбившиеся нашим парусникам. А кругосветное одиночное плавание Евгений Гвоздева на яхте «Лена» (самостоятельно модифицированном «Рикошете-микро»), изначально никак не предназначенной даже для дальнего морского плавания, стало более чем убедительной демонстрацией отличных мореходных качеств и надежности этих небольших лодочек.

Сегодня КБ верно своему фирменному стилю единения скорости, внутреннего простора и комфорта – недавно разработаны довольно крупная лодка «Рикошет 1220», чей головной образец уже заслужил хорошие отзывы яхтсменов, и небольшая гоночная яхта класса GP 26. Поздравляя именинника с юбилеем, «Кия» желает ему долгих лет жизни и новых творческих достижений, а фирме – успехов и процветания!



Перемены в «Oyster Marine»

В одной из самых уважаемых верфей мира – серьезные перемены. Ушел в отставку ее основатель Ричард Мэтьюс, бесценно руководивший своей компанией, начиная с 1973 г. В прошлом году фирма была продана частной инвестиционной компании «Balmoral Capital», и теперь ему все же пришлось покинуть свой пост. Новым руководителем стал Дэвид Тайдеман, сразу же заявивший о том, что у клиентов нет оснований паниковать и что саму компанию мировой финансовый кризис не коснулся. Прошедший год и вправду завершился для «Oyster» очень удачно: только в декабре были подписаны сразу семь контрактов, а также открыты новые рынки, в том числе в России и Белоруссии.

Видимо, в силу прихода нового руководства верфь изменила своим традициям. Не имея собственной дилерской сети и работая с заказчиками исключительно напрямую, она сделала исключение для нашей страны с ее «особыми условиями»: согласно поступившему в редакцию письму, эксклюзивным представителем «Oyster Marine» в России был назначен Александр Маркаров, основатель и руководитель компании «Мореман».



Кубок Балтийского моря–2009

В конце июня 2009 г. в третий раз стартует регата «Кубок Балтийского моря», которая была возрождена Международной ассоциацией яхт класса Л-6 в 2007 г. после длительного перерыва. В первый год новой истории соревнования на старт вышли всего четыре яхты, которые совершили два безостановочных перехода: из Санкт-Петербурга в Пионерский и обратно, победителем тогда стала яхта класса Л-6 «Онега». В 2008 г. количество участников на длинных переходах увеличилось вдвое, а география пополнилась эстонским курортом Пярну, где к российским яхтсменам присоединились прибалтийские коллеги. В классе Л-6 победу второй раз подряд одержала «Онега», получившая также специальный приз, учрежденный журналом «Катера и Яхты» для самой быстрой яхты старейшего национального класса, в другой группе первой стала яхта «Юлия».

Организаторы нынешнего «Кубка Балтийского моря» решили начать регату сразу после окончания «Volvo Ocean Race», пополнив количество гонщиков зарубежными гостями. Также было учтено пожелание участников прошлой годней регаты об увеличении портов захода, поэ-



Фото Антона Жданова

тому теперь соревнование примут еще Выборг и Таллин.

«Кубок Балтийского моря–2009» пройдет с 29 июня по 12 июля и будет состоять из пяти этапов: 1-й этап: 29–30 июня – гонка открытия регаты Кронштадт–Выборг, в которой примут участие до 20 яхт в разных зачетных груп-

пах; 2-й этап: 1 июля – серия коротких гонок в Выборгском заливе; 3-й этап: 2–4 июля – гонка Выборг–Таллин. В первом длинном переходе стартуют российские и зарубежные яхты; награждение состоится в Таллинском яхт-клубе; 4-й этап: 6–8 июля – гонка Таллин–Пярну. Во втором длинном переходе к участникам регаты присоединятся яхты из Эстонии; награждение состоится в Пярну; 5-й этап: 9–12 июля – традиционная гонка Watergate в акватории Рижского залива со стартом из Пярну. Награждение победителей и призеров последнего этапа и регаты в целом состоится в конечной точке гонки Watergate.

Проводящими организациями регаты являются Санкт-Петербургский парусный союз, Международная ассоциация яхт класса Л-6 и администрация г. Выборг. Регата внесена в календарь ВФПС.

Организационный комитет регаты приглашает всех желающих – как экипажи с яхтами, так и отдельных яхтсменов – из различных регионов России и стран Прибалтики – к участию в «Кубке Балтийского моря» или в отдельных его этапах.

Официальный сайт регаты:
<http://baltic-cup.spb.ru/>



«Моторные» новости

«Honda» ■ С зимы этого года компания начала поставки в Россию румпельной версии подвесного мотора «BF30 SHGW». Рабочий объем моторной головки составляет 552 см³, вес мотора – 72 кг. На удлиненный румпель выведен рычагом управления трансмиссией.

Представитель «Honda» в России – ООО «Хонда Мотор РУС» – предполагает, что эти 30-сильные моторы хорошо подойдут как к надувным, так и к старым алюминиевым лодкам, которых сегодня в России еще много.

«Yamaha» ■ С прошлого года масло для двух- и четырехтактных моторов марки «Yamalube 2M», «-4M» разливается в другие банки с измененной этикеткой. Масло в обновленной упаковке пока поступает на американский рынок, однако в ближайшее время, похоже, оно появится в Европе и в России.

В этом году появятся оригинальные винты из нержавеющей стали серии HS4 «High Seas», специально разработанные для двухтактных подвесных моторов мощностью 200–250 л.с. Доступны версии с шагом 21, 22 и 23 дюйма.

Также будет предложена серия винтов Pontoon Performance из нержавеющей стали с шагом от 9 до 13 дюймов, которые отличаются высококачественной окончательной полировкой и измененными формами лопастей.

Новый защитник Кубка «Америки»?

Известная команда «Alinghi» предложила очередной вариант яхты, разработанный на основе ею же предложенной версии правил, по которым предлагается провести розыгрыш очередного, 33-го по счету Кубка «Америки». Этот розыгрыш по плану должен состояться в 2010 г., но сейчас процесс подготовки к проведению старейшего соревнования мира «завис» из-за судебной тяжбы между командами «Alinghi» и «BMW Oracle», ставшей под сомнение и срок, и правила будущей регаты.

Новая яхта (проект ACC33) является доработанной версией проекта AC90, который «Alinghi» представила общественности в ноябре 2007 г. Она существенно крупнее и легче кубковых яхт IACC, построенных по действовавшей до сего момента пятой версии правил Кубка, кроме того, несет гораздо больше парусов. Однако будет или нет проводиться розыгрыш Кубка по новым правилам, решит в конце марта нью-йоркский суд.



Стрелка барометра сдвинулась к «ясно»?

Новости мирового прогулочного судостроения, ежедневно поступающие в редакцию, по-прежнему не особо-то позитивны: там приостановили производство на неопределенный срок, тут и вовсе обанкротились, выбросив на улицу несколько десятков квалифицированных рабочих... Однако на общем довольно печальном фоне все чаще появляются и признаки просвета. Специализированные «лодочные» выставки всегда были своеобразным барометром, характеризующим «погоду» в отрасли, и последние сообщения на эту тему наконец-то дают некоторый по-

вод для оптимизма. Практически все прошедшие весной бот-шоу, невзирая на мрачные прогнозы экспертов, завершились с неожиданно хорошими финансовыми результатами, которые оказались сюрпризом даже для их организаторов.

Итоги бот-шоу в Осло приятно порадовали — некоторые участники даже отозвались о ней, как о наиболее продуктивной с точки зрения бизнеса выставке, проведенной в норвежской столице, хотя количество посетителей (41 100 чел.) оказалось на 19% меньше по сравнению с предыдущим годом. А вот бот-шоу во Фреде-

риции (Дания) и Варшаве побили рекорды посещаемости, установленные в «лучшие времена» — на них в этом году побывали 37 071 и 28 000 чел. соответственно. Больше того: полку специализированных выставок, нацеленных на маломерный флот, только прибывает — в апреле бот-шоу (большая часть экспозиции которой будет размещена на воде) впервые пройдет в Праге, на Влтаве, и на момент подписания этого номера в печать подавляющее большинство заявок потенциальных участников было уже подтверждено и оплачено.

Глобальная почта «Winlink»

«Winlink» — по-своему уникальное порождение оборонных технологий, как, впрочем, и всем известный интернет, и GPS, и сотовые системы связи, но только радиолюбители «растянули» ее на весь земной шар, активно развивают и поддерживают систему в рабочем состоянии. Она незаменима в условиях отсутствия регулярной инфраструктуры связи, что случается после катастроф и стихийных бедствий, а также там, где нет мобильных телефонов, интернета, и до ближайшего поселения — тысячи километров. Во всем мире ею пользуются и тысячи лодок, идущих в открытом море.

Система включает сеть базовых станций, каждая из которых состоит из КВ-радиостанции с антенной системой, специального КВ-модема, предназначенного для работы в условиях помех с протоколом RACTOR, компьютера и соединена с интернетом. Поэтому все базовые станции работают как единое целое в общей программе. Каждая станция прослушивает выделенную ей полосу частот, как правило, в нескольких участках коротковолнового диапазона, которые используются для любительской радиосвязи (режим ожидания). Частоты подобраны таким образом, чтобы станции не создавали помех друг другу. За счет использования КВ-диапазона частот дальность обмена составляет несколько тысяч километров. После завершения радиообмена базовая станция возвращается в режим ожидания и готова к вызову следующего пользователя системы. Каждый месяц станции передают десятки тысяч сообщений.

Для того чтобы включиться в систему, достаточно собрать необходимое «железо» (КВ-трансивер на любительские диапазоны, КВ-модем, компьютер), установить бесплатную программу Airmail, доступную для скачивания в интернете, и выйти на связь с подходящей RMS станцией. Она зарегистрирует позывной и сделает почтовый ящик для хранения элект-



ронной почты этого конечного пользователя. С первого соединения с базовой станцией новый пользователь получает все доступные виды сервиса, предоставляемые «Winlink»: во-первых, это обмен сообщениями электронной почты с любым пользователем интернета, во-вторых, отправка на «большую землю» своих координат и открытый доступ к этой информации — можно посмотреть местоположение нужного позывного прямо с сайта www.winlink.org. И в-третьих, — получение «сырого» прогноза погодных условий для заказанного участка поверхности, так называемых GRIB-файлов (его используют метеорологи, как основу для прогноза, и многие интернет-сервисы).

Работа системы, всех этих RMS, программеров и центров управления, бесплатна. Организация некоммерческая и существует на пожертвования и дотации, радиолюбители самостоятельно устанавливают базовые станции по всему миру, команда «Winlink» снабжает их программным обеспечением и подключает к системе.

Первая в России базовая станция системы «Winlink» была построена и запущена в эксплуатацию во Владивостоке 24 января 2009 г. силами и средствами команды единомышленников, в основном форумчан «КиЯ» — Алексея Прядко («ник» — Alekseyvas), Ильи Воробьева, Сергея Бессараба (RV6ASX), и Андрея Поповича (UA0LDK, mkd). RMS установлена на территории коллективной любительской радиостанции RKOLXA и поддерживается в рабочем состоянии под присмотром ее бессменного руководителя Валерия Пыхтеева (UA0LW).

Андрей Попович, г.Владивосток

Позитивные сигналы Дюссельдорфа

В Германии продолжается анализ итогов прошедшей юбилейной выставки в Дюссельдорфе. Несмотря на экономический кризис и немалое количество пустых мест на выставке, итоги прошедшего мероприятия немецкая яхтенная индустрия рассматривает как весьма благоприятные, дающие важный позитивный сигнал всей промышленности в целом.

Главным итогом стал удивительно большой объем контрактов на продажу парусных судов, заключенных прямо на выставке. О подобных продажах заявили не одна-две фирмы, а весьма значительное их количество, что позволило объявить это неким трендом. Так, «HanseYachts AG» сообщила о «наивысшем объеме продаж за все время участия в выставке, начиная с 1994 г.». Неплохие результаты показали и другие известные германские

парусные судостроители — например, «Bavaria Yachtbau GmbH» и «Dehler Yachts AG». Баварцы продали на выставке порядка 45 судов (большую их часть составили парусные), «Dehler» смог заключить контракты на 14 лодок (на прежней выставке продал лишь 9).

Интересно, что на фоне продолжающегося общего снижения числа посетителей экспозиции (238 тыс. в этом году против 276 в прошлом) ее визитеры от года к году выглядят все солиднее: на этот раз уже 71% гостей выставки запланировал приобрести в текущем году какое-либо судно.

Все это вместе взятое дало основание руководителям немецкой яхтенной индустрии говорить о своеобразном «психологическом повороте» в сознании покупателей, а саму выставку назвать «лучшей за многие годы».

Ушел из жизни старейший яхтенный издатель

20 января 2009 г. на 91-м году жизни в Германии скончался Курт Делиус – руководитель издательства «Delius Klasing Verlag», занимающегося выпуском яхтенной и водномоторной литературы и, в частности, известных журналов «Boote», «Yacht».



Курт Делиус родился 29 октября 1917 г. в семье основателя издательства Конрада Делиуса в Билефельде. После возвращения из советского плена в 1949 г. работал в парусной мастерской своего деда, откуда в 1963 г. и перешел на работу в «Delius Klasing Verlag». Он регулярно появлялся в своем офисе на третьем этаже здания вплоть до середины декабря 2008 г. За время его правления издательство из скромной фирмы превратилось в крупный издательский дом, один из самых авторитетных во всем, что касается яхт и парусов.

Для всех людей, так или иначе связанных с яхтенной журналистикой, Курт Делиус навсегда останется в памяти как большой мастер и горячий энтузиаст своего дела.

Серийный «Wellboat» с серийным водометом

В марте компания «Вельбот» провела очередные испытания своей новой продукции. Экзамен проходила мотолодка «Wellboat-45M», которая уже знакома читателям «КиЯ» (см. тест в № 217). Но на сей раз на транце был установлен серийно производимый подвесной мотор с водометным движителем «Mercury 40 Jet Drive». При установке моторов с водометными приставками обычно приходится изменять конструкцию кормовой части с целью обеспечения эффективной работы водометного движителя. Для комплекта «Wellboat-45M»–«Mercury 40 Jet Drive» такие конструктивные изменения сведены к минимуму, что позволило сохранить технологический процесс серийного изготовления лодок.

Испытания проходили целый день с установленным ходовым тензом на р. Нева при температуре воздуха минус 2–3°C. Результаты не огорчили замерзших испытателей. Скорость лодки с изменением нагрузки (1–4 чел.) и центровки практически не менялась и составляла 48–49 км/ч. Даже с увеличением нагрузки до 6 чел. скорость ниже 44 км/ч не падала, а в целом своим поведением на воде новинка ничем не отличалась от других лодок с водометными движителями.

По результатам испытаний руководство «Вельбота» приняло решение начать серийное производство лодок «Wellboat-45M» в комплекте с подвесным мотором «Mercury 40 Jet Drive» с апреля 2009 г. А на опытном производстве уже отработывается конструкция новых водометных лодок.

Роман Баранов



«Дракону» – 80 лет!

Один из самых старых и известных классов парусных судов празднует в этом году свое 80-летие. Весной 1929 г. норвежский яхтенный конструктор Джоан Анкер создал проект небольшой гоночной яхты длиной 8.90 м. Изначально парусное вооружение лодок этого класса, которому тогда было присвоено наименование «20 м²», несколько отличалось от привычного нам (у яхты был очень узкий топовый стаксель). Хорошо знакомый облик, как и название, «Драконы» приобрели лишь в 1945 г., а с 1948 по 1972 г. этот класс сохранял за собой статус олимпийского – завидное долголетие!

Причиной такой популярности лодки среди олимпийцев стали ее высокие спортивные качества. «Дракон» несет сравнительно немного (для своего водоизмещения) парусов, в силу чего довольно медленно разгоняется. Поэтому любая ошибка рулевого, из-за которой лодка теряет скорость, в гонке может очень дорого стоить экипажу. Матросам на борту этой яхты тоже хватает забот – 32 ходовых конца, работать с которыми нужно постоянно, что-нибудь да значат! Высокая сложность класса является хорошей «лакмусовой бумажкой», проявляющей качества шкипера и экипажа лодки.

«Драконы» и по сей день остаются одним из самых распространенных (хотя и самых дорогих для своей длины) спортивных классов: в мире зарегистрировано свыше полутора тысяч лодок с буквой D на парусах, и число их продолжает расти.

Две яхты по цене одной

Кризисные явления порой принимают довольно причудливые формы, но как вам нравится такое предложение: «Покупая у нас одну моторную яхту, вторую вы получаете бесплатно»? Звучит скорее как дурацкая шутка



— этот известный маркетинговый ход в сфере яхтенного брокеража никогда не применялся, но факт есть факт, и брокер Кевин Мерриган из компании «Нортроп и Джонсон», одной из старейших и известнейших в

мире, вполне может претендовать на роль новатора и первооткрывателя. Хотя в процессе торга цена предлагаемой им 38-метровой моторной яхты «Пара» упала до 7.75 млн. долл., покупатель по-прежнему пребывал в сомнениях, и ловкий торговец «добил» его предложением получить в качестве абсолютно бесплатного приложения еще одну посудину под названием «Йо-Йо» — правда, поменьше, «всего лишь» 18-метровой длины. Пока что в определенных кругах данная сделка рассматривается в основном в качестве курьеза, но как знать — может, у Кевина найдутся и последователи, тем более что щедрый брокер, снабдивший клиента не только судном «экспедиционного» класса, но и скоростной лодкой для относительно коротких по яхтенным меркам походов, все равно не остался внакладе.