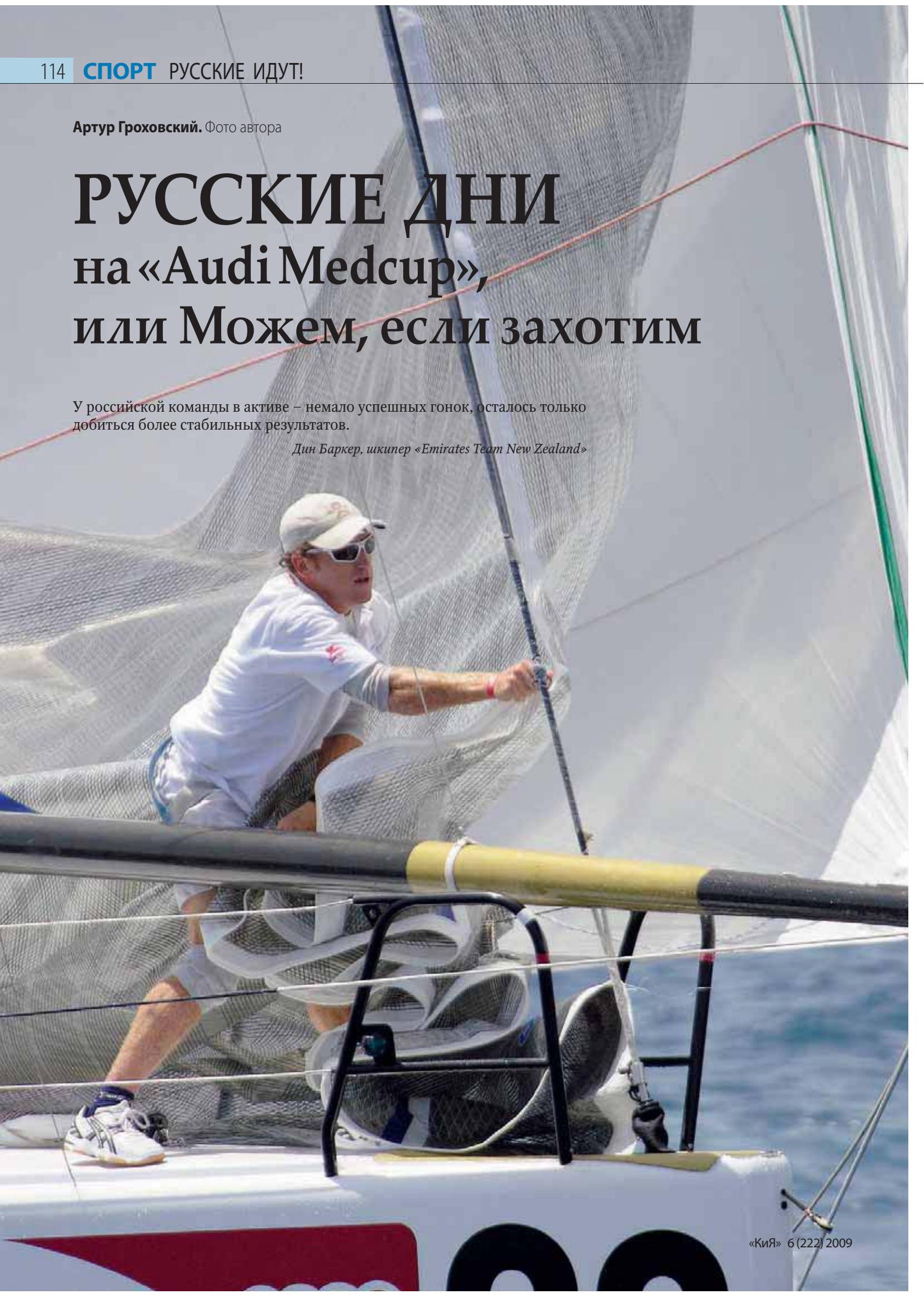


Артур Гроховский. Фото автора

РУССКИЕ ДНИ на «Audi Medcup», или Можем, если захотим

У российской команды в активе – немало успешных гонок, осталось только добиться более стабильных результатов.

Дин Баркер, шкипер «Emirates Team New Zealand»



Гонки в классе «Transpac 52» – наверное, одно из самых увлекательных в мире зрелищ. Для тех, кто понимает, естественно. Высокие скорости больших яхт, ювелирно взятые старты, азартная борьба за место у знака, отчаянные тактические сражения на дистанции – всего этого в состязаниях «транспаков» хватает с избытком. Особенно, если учесть, что сегодня в этих соревнованиях участвуют профессионалы наивысшего класса – такие, как, например, Поль Кайярд, Джон Костецки, Дин Баркер, Грант Далтон или сам Рассел Коуттс, трижды взявший Кубок «Америки».



Начиная с прошлого года серия регат «Audi MedCup» (в предыдущие два года европейскую серию регат называли «Breitling MedCup») стала главным состязанием для TP 52 – по крайней мере, в Европе. Каждая из регат Кубка (а всего их пять – четыре средиземноморские и одна атлантическая) проходит в одном из городов Южной Европы. Победа в Кубке присуждается яхте, набравшей наименьшее количество очков по сумме всех пяти регат кубковой серии, количество получаемых очков в коротких гонках равняется занятому месту. Судьи стараются провести 10 (но все сообразно погодным условиям) коротких гонок по петлеобразной дистанции плюс одну длинную маршрутную гонку (обычно длиной около 30–40 миль по генкурсу, чтобы яхты, стартовав днем, успели вернуться в гавань до вечера). Очки за нее идут в итоговую копилку с коэффициентом 1.5, так что успешное выступление в длинной гонке дорогого стоит. Двухмильная петля в короткой гонке проходится дважды (финиш – по ветру), первый старт дается около 13 ч дня. В гавань яхты возвращаются обычно к 18 ч, за день судьи успевают дать флоту две-три гонки. Предельная скорость ветра, при котором гонки «транспаков» еще проводятся – около 14–16 м/с. Как признался мне один из известных конструкторов, при такой

погоде эти лодки уже идут почти на грани возможного, но зато как идут! Параллельно с яхтами TP 52 в «Audi MedCup» (с отдельным, разумеется, зачетом и с раздельным стартом) принимают участие суда сравнительно нового и только еще набирающего популярность гоночного класса GP 42 (в этом году их было пять).

Нас (т. е. российских болельщиков и яхтсменов) эта кубковая серия привлекает тем, что в ней выступают сразу две российские команды: «Synergy» RUS 13 и «Valars» RUS 7. При этом экипажи отечественных лодок укомплектованы в основном россиянами (в отличие от «Косатки»), и лишь некоторые должности занимают опытные иностранные спортсмены. Например, в команде «Synergy» из 15 человек на борту в этом сезоне были трое легионеров: тактик, навигатор и настройщик грота (отмечу, что спортсменов из стран СНГ я здесь в таком качестве не рассматриваю). Помимо них на команду работает американский тренер Билл Шор (есть еще и российский – Александр Шпилько). На яхте «Valars» иностранцев двое: навигатор и настройщик грота. Таким образом, для нас выступления в регатах «Audi MedCup» – отличная яхтенная школа. Здесь мы гоняемся в одном ряду с лучшими мировыми яхтсменами, усваивая преподносимые ими уроки, одновременно набираясь

опыта от тренеров и тактиков, принятых «на службу» в команду. Полезный и взаимообогащающий процесс, в котором, если разобраться, нет ничего удивительного. Скажем, в том же футболе давно не редкость, когда клубы (да и сборные) с пользой для дела тренируют иностранцы, а легионеры давно уже не исключение, а правило. Можно, конечно, посочувствовать, что мы растеряли собственную тренерскую школу, а ее лучшие представители сейчас сами работают в зарубежных сборных (В.Манкин – в Италии, В.Коваленко – в Австралии), добиваясь при этом весьма неплохих результатов, но что есть, то есть. Впрочем, как говорили мэтры, это совсем уже другая история, к которой мы, надеюсь, еще вернемся.

Итак, «MedCup». Начиная где-то с прошлого сезона отечественные команды перестали быть «штатными мальчишками для битья», периодически показывая соперникам зубы (иными словами, на «вхождение в тусовку» российским спортсменам потребовалось около трех лет). Поэтому неудивительно, что на сезон 2009 г. владельцы и гонщики обеих наших яхт возлагали особые надежды и ответственно подходили к его началу – помимо чисто спортивных факторов определенную роль играла и моральная составляющая: удачно выступить в самом первом



сезоне нового кубка – значит, войти в историю. Тренировкам и сборам уделялось огромное внимание – по словам самих гонщиков, ежемесячный объем времени, проведенного на воде, у команды «Synergy» превышал 25–30 ч (а в США доходил до 60–80 ч), т.е. тренировки шли в режиме, едва ли не более жестком, чем у членов олимпийской сборной страны!

Первая регата серии («Кия» № 220) прошла в испанском городе Аликанте. Она не стала особенно успешной для российских спортсменов, остро обнажив один из наших характерных (не только для парусных команд) недостатков: умение ярко блеснуть при отсутствии стабильности. «Synergy» заняла второе место в третьей гонке и красиво выиграла последующую, но вот все остальные приходы располагались, увы, между восьмым и одиннадцатым местами. В итоге по завершении состязания лодка стала лишь девятой. Неудовлетворенность таким результатом недвусмысленно выразил владелец команды В.Завадников: «На фоне того, что мы можем приходить и первыми, и вторыми, нынешний результат, когда впереди – три четверти флота, нас не устраивает». Лучшим же приходом «Valars» был третий, а по сумме всех гонок яхта стала предпоследней из 12 реально выступавших в регате (всего для участия зарегистрировались 13 судов, но «Cristabella» на старт не выходила). Впрочем, директор команды Сергей Коцюба отметил, что и при неудачных стартах ей удава-

Билл Шор,
тренер команды «Synergy»:
«Medcup» – это важнейшее
парусное соревнование
мира, более чем
полноценно заменяющее
Кубок «Америки», ставший
сегодня проблемным.
Вне всякого сомнения,
«Medcup» должен стоять
наравне с ним и «Volvo
Ocean Race».

лось подниматься и отыгрывать время у других лодок.

Следующей стала регата в Марселе. Этот город, хорошо известный своим мистралем, был особенно интересен для экипажа RUS 13 – его яхта конструкции бюро «Reichel/Pugh» лучше всего ходит именно по сильным ветрам. (Статистика по КБ в этом сезоне выглядит так: абсолютное большинство составляют яхты, созданные бюро «Judel/Vrolijk», – девять судов. Два корпуса нарисованы командой «Botin/Carkeek», еще два вышли из-под пера конструкторов «Reichel/Pugh».) Увы, Марсель в этом отношении не оправдал надежд россиян – ветра оказались нестабильными и не такими уж сильными. Ровно такими же стали и приходы наших яхт на финиш. В активе «Synergy» (очевидного лидера среди двух российских яхт) за 10 проведенных гонок оказались почти все возможные приходы от первого до десятого (всего стартовало 11 лодок), итоговое место оказалось седьмым (отмечу, что команда всего лишь на пол-

очка не дотянула до шестого места). «Valars» выступала чуть хуже (в активе удач – лишь два третьих места), заняв место ступенькой ниже. Да, определенный прогресс в сравнении с Аликанте (обе яхты в общем зачете поднялись на две позиции) – но и только. Главная причина нестабильности – грубые тактические ошибки в слабый ветер (в том числе и по причине излишне агрессивного тактического плана регаты) осталась неустранимой.

Поэтому очень большие надежды оба российских экипажа возлагали на третью регату сезона, проходившую в Кальяри – столице о. Сардиния. Акватория была достаточно интересной – короткие гонки проходили в воронкообразной в плане бухте, с обеих сторон окруженной высокими берегами со сложным рельефом местности, что предвещало определенные проблемы в прогнозировании хода ветра и гарантировало активную и азартную борьбу. Наши спортсмены находились в хорошей спортивной форме: Билл Шор, например, предсказывал «Synergy» итоговое место не ниже пятого на этом этапе (всего на старт регаты вышли 10 яхт вместо 13 заявленных – кризис добрался и до топ-соревнования нашего вида спорта).

И уже первый день регаты был близок к тому, чтобы стать переломным для наших спортсменов в целом. При неплохих ветрах (по прогнозу ожидался хороший бриз 7–8 м/с, в реальности же ветер колебался от 5 до 6 м/с) судьи успели провести сразу три гонки.



Отечественные команды принимают активное участие в гонках TP 52. Слева сверху: яхта «Valars», внизу – «Synergy». Справа сверху: тренер Билл Шор (крайний слева) ведет «разбор полетов».



Первую из них без малейших проблем выиграла «Emirates Team New Zealand» («ETNZ») – победитель предыдущего этапа, безоговорочный лидер среди всех «Транспаков» с Дином Баркером во главе. Лодка была первой на каждом из знаков, практически не оставив своим соперникам ни единого шанса. «Synergy» же очень хорошо провела начальный отрезок гонки: выбрав тактику «сам себе режиссер», экипаж ушел в сторону от основной части флота, пойдя по «своему» ветру и избавившись от острой тактической борьбы, весьма охотно навязываемой здесь сильными конкурентами. Решение не вполне однозначное, но грамот-

ное хотя бы в психологическом плане – не так уж и плохо провести первую гонку чуть в стороне от соперников, спокойно и без излишнего азарта и агрессии «вкататься», так сказать. И такая тактика себя оправдывала – по крайней мере, до тех пор, пока экипаж не занервничал и не начал допускать ошибки. Во всяком случае, на первый знак «Synergy» вышла второй – сразу за лидером, с хорошим отрывом от преследователей. Увы, как это часто бывает, первый успех породил проблемы (спортивные психологи хорошо знают этот эффект). Удержать результат не удалось, на полном курсе яхта потеряла одну позицию, на второй лавировке –

еще две, став пятой (правда, потом экипаж сумел несколько собраться и все же финишировал четвертым).

Вторая гонка вышла для «Synergy» полностью провальной. Неудачно взяв старт, максимум что смогли сделать яхтсмены – это отыграть две позиции, став восьмыми. «Valars» выступила чуть лучше, встав на ступеньку выше. «ETNZ», как и ранее, первой прошла по всем знакам дистанции.

А вот третья гонка первого дня была великолепной! Выиграв старт, практически всю дистанцию бело-голубая российская яхта прошла в стиле «ETNZ», оказываясь первым на каждом знаке и привозя ближайшему из своих пресле-



дователей (а им, разумеется, была все та же агрессивно раскрашенная черно-красно-белая «ETNZ») от 5 до 10 с отрыва. И вот... И вот, когда до финиша оставались считанные метры, наш экипаж упустил спинакер-шкот... Висевшие на хвосте «Synergy» новозеландцы такого подарка судьбы, разумеется, не прохлопали и выиграли гонку. «Synergy» стала второй, уступив им всего одну секунду! Что ж, это и есть спорт – умение собраться и держаться до конца.

«Твои сами испугались возможного успеха», – так прокомментировал итог первого дня для «Synergy» мой давний знакомый итальянский яхтенный журналист Мауро Меландри, на пару со своей супругой освещавший регату для своего интернет-портала практически в режиме реального времени. Думаю, Мауро прав, да и сами члены экипажа «Synergy» сочли «нервный вопрос» первым по «вкладу» в неудачу.

Во второй день удалось провести две гонки. Ветер по сравнению с первым днем несколько ослаб, но все же оставался вполне приемлемым – около 4–5 м/с. «Synergy» в первой гонке выиграла старт и некоторое время лидировала. Однако вскоре стало ясно, что наши яхтсмены оплошали, скатившись до третьего места, а вперед вырвались «Matador» и «Artemis» (на которой в качестве тактика Поль Кайярд сменил Рассела Коуттса). Третью позицию наша лодка удерживала вплоть до верхнего знака, за ней почти вплотную шла «Valars». После огибания знака ситуация изменилась: «Matador» остался недосягаемым до самой финишной линии (дистанция из-за слабого ветра была сокращена до одного круга), но

Максим Логутенко
менеджер «Synergy»:
«Команда ожидала, что сегодня будет стабильный ровный бриз и готовилась к плотной напряженной борьбе, когда даже маленькие ошибки могут повлиять на результат. Мы боролись, были в лидерах, но проблемы смазали финал. Конечно, запомнился последний фордевинд, где мы боролись с «ETNZ», которая в конечном счете победила. Пожалуй, это самый интересный момент в этих гонках».

«Synergy» сильно прибавила, удачно обыграла заход ветра и все-таки дождала «Artemis», на самых последних метрах обойдя ее на пару секунд и став второй. «Valars», напротив, сильно сдала и финишировала лишь девятой.

Пятая гонка стала триумфом для португальской яхты «Bigamist», второй оказалась отлично стартовавшая «Matador». Команда «Synergy» в промежутке между гонками много времени потратила на замену грота (новый был лучше приспособлен под слабый ветер), в силу чего не успела подстроиться под старт и, взяв его лишь седьмой, была вынуждена отыгрываться. Пятое место – все, что наши гонщики смогли занять в этой гонке, став, тем не менее, четвертыми в общем зачете. Более чем достойный результат! (Нельзя

не отметить, что первые три места к тому моменту занимали экипажи, выступавшие на яхтах последнего поколения, спущенных на воду в этом году*. Команда «Synergy» же выступает на яхте 2008 г.). «Valars» в этой гонке была лишь седьмой.

Третий день регаты означал длинную гонку, проходившую по сложной ломаной петле вблизи южного побережья Сардинии. День выдался довольно жарким – до 40°C в тени (знали бы мы, что ждет нас под занавес регаты!), со слабым неровным ветром. «Synergy» плохо взяла старт, оказавшись последней, и, к сожалению, так и не смогла улучшить эту позицию в ходе гонки. Понаблюдав немного за ходом состязания с РИБа, я вернулся в гавань и предпочел смотреть регату «в прямом эфире»: на огромный монитор в пресс-центре в графической форме выводилась информация с датчиков GPS на участвующих яхтах (картинка в целом напоминала хорошо сделанный яхтенный симулятор). Следить за положением на дистанции помогал грамотный двуязычный комментарий, поддерживаемый постоянно обновляющимися цифровыми данными: дистанция до финиша, отрыв той или иной яхты от лидера, изменение положения участников и прочее. Увы, мои надежды на то, что за время перемещения между дистанцией и пресс-центром положение улучшится, не оправдались: бело-голубая яхта с каждой милей дистанции все сильнее отставала от соперниц. Так последней она и финишировала.

* Замечу, что Фридрих Юдель оценил теоретическое превосходство своих лодок последнего поколения над «Synergy» от 1.5 до 4 с на милю.

Причины? Как говорили потом спортсмены, на борту все не заладилось с самого начала. Не смогли правильно взять старт, не настроились на нужный ветер, не оправдал надежд один из носовых парусов, не удалось навязать соперникам тактическую борьбу, став последними на старте. В общем, это был плохой день. Возможно, сказался и психологический эффект весьма удачных двух первых дней. Как бы то ни было, а столь серьезный проигрыш в длинной гонке (не забудем, очки за нее идут с коэффициентом 1.5) отбросил «Synergy» с четвертого места сразу на седьмое. Все пришлось начинать сначала...

Четвертый, предпоследний, день регаты мало что дал нам в этом плане. Со слабыми и переменными ветрами он не принес ничего нового российским гонщикам. Всех, приходящих с утра в спортивный лагерь, приветствовала «морковка», уныло повисшая на флагштоке гоночной деревни. Жара и томительное ожидание «у моря погоды» мало способствовали азарту и настрою на реванш. А если еще учесть и то, что лучшие свои результаты наши спортсмены показывают по сильным ветрам, то было от чего опустить руки. Тем не менее ребята все же смогли как-то собраться и попытались дать соперникам бой. Но ослабший вконец ветер пресек борьбу: седьмое и шестое места у «Synergy» (и перемещение на шестое место в общем зачете), восьмое и десятое – у «Valars». Все надежды остались на последний день.

И он пришел, «этот долгожданный зоревой...», как пел Олег Даль в старом телефильме. Пусть и не совсем победный. Под занавес Сардиния показала все, что она припасла – жару свыше 44°C в тени и ветер вплоть до 15 м/с под конец последнего дня регаты. Три гонки команда «Synergy» провела на более чем достойном уровне. Честно говоря, мне трудно передать в журнальной статье все то напряжение и все те ощущения, которые испытали мы, международная команда журналистов, внимательно следившая за ходом гонок с борта съемочного судна. Ну как передать тот восторг, когда «Synergy», стартовавшая восьмой в первой гонке этого дня, за счет грамотной и агрессивной тактической борьбы

**Рулевой «Synergy»
Сергей Пичугин:**
«Мы решили использовать максимально агрессивную тактику. У нас был четкий стратегический план: как мы стартуем, где атакуем, сколько ветра получаем на каждом отрезке дистанции. Мы с самого начала все сделали правильно и оказались в хорошей ситуации, которую заранее спрогнозировали и смоделировали. Далее держать отрыв было уже не сложно – ветер усиливался, мы постепенно меняли паруса и продолжали вырываться вперед».

буквально прорвалась вверх и стала второй! (Увы, во второй гонке дела пошли чуть хуже – яхта финишировала лишь третьей, всего три секунды проиграв обладательнице второго места «Quantum Racing».) Но третья гонка... Это была феерия, квинтэссенция парусного спорта во всей его сложности и красоте, в полном многообразии! Здесь были и великолепный старт «Synergy», и дисквалификация «Matador» (словно в порыве страсти яхта налетела на знак и без малого кабельтов тащила его за собой, будучи не в силах погасить скорость – кто

тут бык, а кто магадор, осталось неясным), и блистательно-наглый выход «Synergy» левым галсом на верхний знак сразу вслед за «ETNZ», «против шерсти» всего остального флота!

А невероятный рывок лидеров на последнем отрезке дистанции? Обогнув верхний знак, они так мощно рванули на финиш, что наш моторный катамаран, уйдя от знака вместе с ними, оказался не в состоянии догнать гонщиков! Финиш первой тройки мы наблюдали лишь в мощные телеобъективы и бинокли и долго еще гадали – как же распределились второе и третье места? Захваченные азартом гонки, мы не отрывались от видеокамер своих камер, а заполненные снимками флэш-карты вылетали из них, словно гильзы из ГШ-30.

Эта гонка стала достойным финалом регаты. Напряжение, которое в ходе нее испытали все, включая и журналистов, оказалось таким, что наших сил хватило лишь на то, чтобы дожидаться вручения призов. На начавшуюся всего через полчаса прощальную вечеринку смогли прийти менее десяти человек из числа тех, кто участвовал в регате или писал о ней. Даже как-то неловко перед компанией «Audi», отмечавшей в ходе этой регаты свой 100-летний юбилей и немало постаравшейся для того, чтобы все чувствовали себя, как дома...

Увы, «Synergy» в этот раз пришла лишь третьей. Но этого оказалось до-



Билл Шор помогает «Synergy» заменять грот между гонками

статочны, чтобы занять пятое место в третьей регате серии, как и предсказывал Билл Шор. Кстати, отрывая от четвертого места («Bigamist») по очкам не было вовсе – обе яхты набрали их по 57. Но «Bigamist» опередил «Synergy» по числу первых приходов: у него их было три, у нашей яхты – ни одного. Вот он, упущенный в первый день на финише спинакер, вот оно – потерянное тогда очко! (О провале в маршрутной гонке я уж и не говорю.) Этих результатов «Synergy» хватило на то, чтобы подняться на еще одну ступеньку в общем зачете Кубка, став шестой, «Valars» оказалась восьмой (между ними «скромно» притулилась «Bribon», на которой гоняется Его Величество король Испании). Но одновременно с этим стало ясно – команда «Synergy» «без балды» может выступать наравне с лидерами, почти вплотную приблизившись к элите мирового парусного спорта. «Еще немного, еще чуть-чуть...»

Этого «чуть-чуть», к сожалению, не было в следующей регате серии, прошедшей в португальском городе Портумайо. Верные традиции «блеснуть и провалиться» наши гонщики выступили неровно, опять крайне слабо показав себя (восьмое место) в длинной гонке. И даже первый и второй приходы не помогли «Synergy» – седьмое место в регате в целом. «Valars» выступила еще хуже – последнее место в длинной гонке, всего один (второй) приход в первой тройке. Результат –

Сергей Пичугин:
«Все лучшие представители нашего вида спорта собраны здесь, на регате «Medcup». Нам есть чему поучиться и понять, где прибавить. Нашей целью было четвертое место, но... В течение сезона неожиданно хорошо выступила «Bigamist». Мы не ожидали от португальцев такого успеха и уступили им. В общем, можно сказать, что проиграли одно место. Это, я считаю, нормально».

десятое место при 10 гонявшихся яхтах. Теперь все зависело от последней регаты, которая завершилась в Картахене буквально за несколько дней до верстки этого номера «Кия».

Она предложила яхтсменам весь возможный набор погодных вариаций – от шторма до шторма, мешал и характерный для Картахены постоянно меняющийся направление ветер, из-за чего в течение первых двух дней гонки постоянно отменяли. Несколько раз лодки выходили на воду, но старта так и не дожидались. Для «Synergy», которая рассчитывала отобрать у «Bribon» шестое место в общем зачете, такое уменьшение количества гонок было крайне невыгодно. Но затем погода в Картахене все же отыгралась – на гоночной дистанции была такая комбинация сильного ветра и коротких, крутых волн, какой не припоминают за многие годы. Яхты гонялись при ветре, доходившем до 17 м/с! (При этом на «Synergy», например, были порваны сразу четыре спинакера.)

В финальный день в противовес нескольким дням штормовой погоды команды встретились со штилем и очень переменчивым ветром. Казалось, погода помешает сбыться надеждам многих команд на рывок, который принес бы им желанную победу. Но старт все же дали, и «Synergy» с успехом использовала свою последнюю возмож-

ность вступить в бой с соперниками: на финиш последней гонки серии бело-голубая яхта пришла первой со значительным отрывом от остальных яхт, привезя второй лодке («ETNZ») на финише почти полторы минуты отрыва! Заключительный аккорд нашим парням удался на славу.

Ко всему, «Bribon» – ближайшая по турнирной таблице соперница «Synergy», проиграла, попав в самую гущу тактической борьбы, завязавшейся на середине дистанции. Вследствие такого афронта «Bribon», в буквальном смысле узнавшей на себе смысл русской поговорки «в чужом пиру похмелье», «Synergy» поднялась сразу на три позиции вверх, став четвертой в заключительном этапе Кубка и обогнав, например, такую серьезную противницу, как «Artemis» (ну-ка, вспомним, кто на ней ходит тактиком!).

В общем зачете в цикле «Audi Medcup 2009» «Synergy» заняла шестое место, совсем не по-джентльменски отобрав его у королевской «Bribon» на ее же родной воде. Победителем (причем с большим отрывом по очкам) стала новозеландская «ETNZ» – фактически (по составу) команда Кубка «Америки». В серии «Medcup 2009» она установила своеобразный рекорд, выиграв подряд четыре регаты из пяти. Борьба же за остальные призовые места была чрезвычайно напряженной – фактически из 10 команд на попадание в призовую тройку претендовали пять-шесть. Интрига – кто займет второе и третье места и как вообще разместятся участники в турнирной таблице – сохранялась до финиша самой последней гонки.

Сезон 2009 г. в классе TP 52 завершен, итоги чемпионата мира, прошедшего с 6 по 11 октября на Майорке, опубликованы в новостях. А потом экипаж «Synergy» в ноябре примет участие в новой серии регат «Louis Vuitton World Series», которая заменит ушедшие в прошлое отборочные гонки Кубка «Америки». Но это уже совсем другая история...

Автор выражает глубокую признательность команде «Synergy» (и лично Саше Пешняку), команде «Valars», Эрику Тарресу, Мауро Меландри и его супруге, а также всем сотрудникам пресс-центра «Audi Medcup» в Кальяри за помощь, поддержку и консультации.

аренда яхт и катеров по всему миру
СОЛНЕЧНЫЙ ПАРУС
Официальный представитель в России и СНГ
www.solpar.ru/kater27
35 лет успешной работы
13-й год в России

ОТДЫХ НА ЯХТАХ
Возможность аренды яхты без капитана (bareboat charter)
Более 2000 яхт на 100 базах в 45 странах
СЕЙШЕЛЫ, ТАИЛАНД, КАРИБЫ
МАЛАЙЗИЯ, КУБА, ТАИТИ
Пора бронировать весну 2010!
ГРЕЦИЯ, ХОРВАТИЯ, ТУРЦИЯ
ИТАЛИЯ, ИСПАНИЯ, ФРАНЦИЯ
Яхта в Греции на 6 чел. (2 каюты)
в мае от **49900** р./нед.

КРУИЗЫ НА КАТЕРАХ
с комфортабельными каютами, кухней и душем
Более 1200 катеров на 50 базах в 30 регионах
По рекам и каналам **ФРАНЦИИ, АНГЛИИ**
ИРЛАНДИИ, ГОЛЛАНДИИ, ФИНЛЯНДИИ
лагуна **ВЕНЕЦИИ, оз. ЛОХ-НЕСС**
Аренда катера во Франции
в мае на 4 чел.

Вы управляете сами!
Права не требуются! от **49 900** р. в неделю
ВИЗЫ, АВИАБИЛЕТЫ, ОТЕЛИ, КРУИЗЫ

Москва: (495) 926-37-75 Mobile: 8 (921) 939-29-06
СПб: (812) 939-39-06, 322-96-86, 327-35-25 СПб, ул. Фурштатская, 30
www.solpar.ru/kater27 e-mail: katera@solpar.ru