

На форуме «КИЯ»



Интернет-форуму журнала скоро исполняется 9 лет. Судя по посещаемости нашей виртуальной Кают-компании, доходящей до 4000–5000 визитов в день, она уже соперничает в популярности с самим бумажным изданием, при значительно более широком тематическом спектре обсуждений. В ряду аналогичных форумов про водный образ жизни «КК» давно занимает прочные позиции одного из наиболее компетентных ресурсов, и как это бывает в среде специалистов-профессионалов – порой излишне жестких, но чаще всего по делу. Конечно, от пустых разговоров не защищена ни одна «общалка», но за тематической и этической чистотой содержания форума следит команда добровольцев-модераторов, и любой зарегистрированный посетитель, пришедший спросить совета у опытных коллег, наверняка, получит здесь исчерпывающий и обоснованный ответ. Осенью посетительская активность, как правило, снижается, но проходят новогодние праздники, удлиняется день, и общение на темы водоходства

быстро оживает. Что обсуждалось в декабре-январе наиболее активно?

В России лодки обычно зимуют на берегу, и заниматься ими по холоду – не с руки. Яхтенные капитаны предпочитают в это время помечтать, либо сбежать в более теплые края. Поэтому зимой наиболее посещаемы форумы плаваний и путешествий. Тема кругосветки постоянно «в топах» – то один, то другой путешественник объявляет о намерениях обойти шар под парусами, мотором, на гребной лодке или надувнушке. За пожеланиями счастливого пути далее обычно следуют обстоятельные разборы исходных данных путешествия, читатели делятся на тех, кто верит в успех, тех, кто категорически отговаривает героя от совершения подвига, а также игроков, которые тут же заключают пари на исход предприятия. Доходит частенько до взаимной критики и личных обид, потом темы скатываются вниз. Но вот что показательно: тема о не раз обошедшем Землю на микрояхте Евгении Александровиче Гвоздеве до сих пор жива, и он по-

прежнему числится среди зарегистрированных посетителей. Погибших мы любим и чтим более горячо, чем помогаем живым, в этом, пожалуй, особый драматизм историй про длительные многомиллионные путешествия. Но и просто рассказы о красивых местах, увиденных с борта парусного «крейсера», находят благодарную аудиторию, особенно если удались фотографии красочные. Много лет живет тема о гафельной шхуне «Чава» Андрея Поповича (mkd), начатая еще в №194, сейчас за путешествиями талантливого яхтостроителя-любителя по островам юго-восточной Азии следит обширная аудитория. Приятно вспомнить и летнюю Балтику. Переходы из Петербурга до шведского побережья совершались на судах разных типов, на форуме есть история путешествия компании из двух яхт микро-класса, рассказанная Дмитрием из Москвы (DmitryK).

Снова разгорелась дискуссия среди яхтсменов-чартеристов, обучающихся в международных школах, стоит ли знать одновременно две системы яхтенной терминологии – русскую, основанную на голландских терминах, и английскую, более распространенную в мире. Желание курсанта как можно быстрее получить диплом рулевого можно понять, но отечественная парусная школа достаточно сильна, и кто гарантирует, что однажды в команде не окажутся представители разных «систем»? Все-таки альтернатива образованности – только невежество, а плохие переводы с английского современных яхтенных пособий только затрудняют понимание сути.

Сложившаяся в стране ситуация «правовой паузы» в отношении маломерных судов постоянно вызывает вопросы посетителей в юридическом разделе «КК». Некоторые региональные отделения ГИМС обставляют регистрацию мощных моторных катеров различными условностями, а с регистрацией самодельных лодок часто возникают тупиковые ситуации, когда у госслужащих не хватает ни компетентности в оценке безопасности проектов, ни желания лишиться раз «подставиться», и они начинают отправлять самостройщика в различные «одобряющие» инстанции, чего делать не имеют права. Пристальное внимание читателей на протяжении

нескольких месяцев привлекает история нижегородского строителя СВП Сергея Смирнова под названием «Регистрация самодельного СВП в ГИМС» (о его самодельном судне мы писали в №232) с попыткой официальной регистрации аппарата, которая стала предметом уже нескольких судебных разбирательств. Проблема оказалась в том, что нижегородский инспектор не нашел прямой законной нормы, обязывающей регистрировать суда на воздушной подушке, хотя в стране многие СВП ходят под ГИМС де-факто. Изучение созданного прецедента, несомненно, поможет коллегам Сергея по увлечению.

Вообще, раздел «Домашняя верфь» для строителей-любителей в «КК» довольно силен, прежде всего из-за присутствия в нем профессионалов с хорошим образованием и большим опытом. Большой интерес посетителей в последнее время вызывают рассмотрения проектов небольших водоизмещающих судов, как стальных, так и композитных. Рынок осваивает их слабо, и любителям продолжительных круизов с полным комфортом на борту невольно приходится осваивать ручные на-

выки постройки новых либо переоборудования готовых корпусов. Популярная тема – обсуждение самодельных судов-хаусботов с ограниченной мореходностью, но с полным набором удобств, фактически это мобильные дачи, хорошо подходящие для наших разветвленных и большей частью спокойных водных путей. Другая популярная крайность – экстремально маломерные варианты катеров и яхт, удобные в хранении и доставке к воде, при этом копирующие некоторые заметные черты полноценных прототипов, такие как стилизация под буксиры и траулеры, «взрослые» типы парусов и килей на микро- и нанояхтах. Эта часть спроса в основном уже достаточно удовлетворена серийными надувными лодками, и самодельщики пытаются найти для себя нечто эксклюзивное, способное порадовать их творческую натуру.

Изредка на форуме появляются рассказы о действительно серьезных разработках, хотя и проводимых силами отдельных талантливых специалистов, но по значимости тянущих на перспективную тему для целой организации. Таким был, например, катамаран «Феникс» из Северодвинска,

оснащенный вентилируемым водометом по схеме Мавлюдова. Несмотря на то, что разработчики этого движителя предполагали его использование на скоростных судах, оказалось, что ВВД отлично работает и на катере переходного режима. Жаль, что попытки читателей форума установить контакт со строителем кончаются ничем. Не менее интересен другой катамаран, «Аврора» из Астрахани, разработанный Алексеем Плетневым (Алексей30); в нем использованы элементы корпуса с низким волнообразованием, идею которого продвигал в журнале проф. Ю. Лобынцев. Испытания катамарана пока не завершены.

Не утихают споры о преимуществах тех или иных типов двигателей: подвесные против стационарных, дизели против бензиновых, гибридных дизель-электрических и дизель-гидравлических установок. Но это темы из разряда «долгоиграющих», мы же планируем в дальнейшем знакомить читателей журнала с темами Интернет-форума «КиЯ», наиболее созвучными времени и отражающими состояние дел в нашем маломерном флоте.

Алексей Даняев,
администратор форума

Новости от DELPHIA YACHTS

Линия моторных водоизмещающих яхт DELPHIA Escape пополнилась младшей моделью Escape 830. Новая 8.3-метровая яхта имеет две отдельные двух-



местные каюты, кают-компанию и санузел и душевую кабину. На сандеке опционально возможно установка дополнительного поста управления. Габариты и вес яхты (около 2200 кг) позволяют перевозить ее на двухосном автомобильном прицепе (с соблюдением некоторых требований). Проект Escape 830 имеет стационарный дизельный двигатель и имеет возможность применения дополнительного подвесного мотора. Теперь, с появлением новой моторной яхты, модельный ряд DELPHIA Escape составляют лодки длиной 8.3 м, 10.5 м и 13.5 м.

На Московском Боут Шоу, которое будет проходить в Международном выставочном центре «Крокус Экспо» с 20 по 25 марта 2012 года, DELPHIA YACHTS на своем стенде представит парусную яхту DELPHIA 26 Swing для перевозки на трейлере и моторную водоизмещающую яхту DELPHIA Escape 1050 (в 3-каютной версии). Экспозиция компании размещена в зале №3, стенд С110. Добро пожаловать на борту!



от € 50 000
Escape 830

€ 73 945
Escape 1050

€ 118 182
Escape 1350

€ 21 000
24

€ 31 700
26

€ 37 700
28

€ 59 800
31

€ 79 250
33,3

€ 92 620
37,3

€ 122 930
40,3

от € 198 000
46СС

53



www.delphiayachts.ru

Новогодняя елка на палубе

Последние дни ушедшего года отметились в Петербурге не только аномальной «жарой», до +3...5°C, но и на редкость беспокойной погодой со штормовым ветром и впервые задействованными на полную мощность защитными сооружениями в Невской губе. Тем удивительнее было наблюдать горожанам, как пустынные воды дельты резво бороздил небольшой, но очень симпатичный катер под 250-сильным



«Mercury Verado». Прибывшая для исследования феномена команда «КиЯ» была радушно встречена горячим чаем и... наряженной новогодней елкой, которая удачно вписалась в аккуратные интерьеры только что вышедшего на точные испытания судна.

Сразу скажем, что этого момента наша водно-моторная общественность ждала давно. Слухи о строящемся алюминиевом катере «Bravoque V-700» начали циркулировать на Интернет-форуме журнала больше года назад, а предварительные эскизы вызвали живой интерес участников благодаря нео-

бычности концепции и продуманному дизайну судна. Долгожданная премьера состоялась, несмотря на столь суровые погодные обстоятельства.

Аналогичные алюминиевые катера предполагают многоцелевое назначение, причем рыболовная составляющая в них обычно доминирует. Компактный «Bravoque V-700» производит впечатление настоящей моторной яхты – благодаря тщательному исполнению во всем, как в общем облике, так и в деталях, он наверняка займет достойную нишу среди современных предложений малых моторных судов.

Новинки верфи «TRIDENT.Aluminium boats»

Верфь «TRIDENT.Aluminium boats» из Санкт-Петербурга, известная высокими требованиями к соблюдению заводских стандартов качества, в 2012 года выпускает три новых модели. Вслед за флагманом линейки служебных каютных катеров «TRIDENT Solo 800», в апреле со стапелей сойдет новая разработка заводского конструкторского бюро – «TRIDENT Solo 900», на основе RIBa «TRIDENT Piton 720» конструкторами верфи разработан увеличенный вариант с закрытой рубкой «TRIDENT Piton 900». Посетителям всех предстоящих специализированных выставок будет представлен и новый проект семиметрового алюминиевого катера «TRIDENT Indigo 720». Заводской показ новых моделей на воде планируется на апрель–май. На это же время запланированы и тест-драйвы новинок.

В числе соблюдаемых компанией стандартов качества – одобрение проекта у финских специалистов на соответствие требованиям директивы RCD Евросоюза, а также испытание готовой продукции в тестовом бассейне.

В наступившем году компания «TRIDENT.Aluminium boats» примет участие в «Московском BOAT-SHOW» (МВЦ «Крокус Экспо», 20–25 марта) и в «Балтийском Морском Фестивале» (Санкт-Петербург, ВК «Ленэкспо», 31 мая – 3 июня). Здесь с новинками смогут близко познакомиться все желающие.



МОЩНОСТЬ, ПРОСТОР И СТИЛЬ

Buster®

BY FISKARS



BUSTER XXL CABIN



45 190 €

BUSTER MAGNUM PRO

42 420 €



BUSTER MAGNUM

33 990 €



BUSTER XXL

29 990 €



BUSTER XL

21 990 €



BUSTER X

18 990 €



BUSTER LIGHT PRO

735 000 р.



Указанные цены являются минимальными рекомендованными розничными ценами и могут быть увеличены на стоимость доставки из Санкт-Петербурга до Вашего региона и стоимость дополнительных опций.

BRANDT

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР BUSTER В РОССИИ

Тел.: +7 (812) 449-14-30, факс: +7 (812) 449-14-34

www.brandtmarine.ru

Четвертая Олимпиада Олега Ильина

Международная федерация парусного спорта (ISAF) назвала состав международного жюри, которое летом будет работать на олимпийской регате в Веймуте. В него вошел гене-



ральный секретарь ВФПС, международный судья и ампаир Олег Алексеевич Ильин.

Парусную часть лондонской Олимпиады обслуживает широкий круг технических специалистов, включающий 68 международных судей по четырем специализациям. Весь судейский корпус возглавляют два технических делегата (комиссара) ИСАФ. Это – директор департамента спорта ИСАФ Алистер Фокс (Великобритания) и член Исполкома ИСАФ Дэвид Келлетт (Австралия).

Все специалисты поделены на три группы: Гоночный коми-

тет (24 человека), Международное жюри, включая ампаиров матчевых и медальных гонок (35 человек) и Международные мерители (9 человек). Международные мерители занимаются обмером, т.е. проверкой материальной части на соответствие правилам класса. Возглавляет отряд мерителей Дик Батт (Великобритания), председатель Комитета парусного оборудования ИСАФ. Гоночные комитеты непосредственно управляют процессом проведения гонки: выставляют дистанции, дают старты, принимают яхты на финише, отслеживают погодные условия в течение гонки, и, если необходимо, изменяют конфигурацию дистанции. Возглавляет Гоночные комитеты Чарли Кук (США), он же – председатель Судейского комитета ИСАФ.

У членов жюри, среди которых будет и Олег Ильин, своя работа. Это наблюдение за организацией и проведением гонок на воде, рассмотрение протестов и требований исправить результат, а также прямое судейство на воде или ампаиринг. В Олимпийское жюри входят судьи из 28 стран мира. Такая география обеспечивается Регламентом ИСАФ, не позволяющим приглашать более двух представителей из одной и той же страны. Костяк жюри состоит из судей, которые прошли по крайней мере по две-три Олимпиады. В то же время в состав включены молодые, талантливые судьи, успевшие зарекомендовать себя на соревнованиях высшего уровня. Возглавлять международное жюри третий раз подряд будет австралиец Дэвид Тиллетт, занимающий в ИСАФ ключевую позицию председателя Комитета гоночных правил.

Подробнее читайте интервью Олега Ильина на сайте ВФПС: www.vfps.ru

Поздравляем конструктора!

Борису Ершову, одному из известнейших российских конструкторов-малотоннажников, исполнилось 60.

Свой профессиональный путь он начал еще в советские годы на Ленинградском заводе спортивного судостроения после окончания Кораблестроительного института. Вряд ли найдется среди наших водномоторников тот, кто не слышал бы о лодках «греческой» серии «Гамма», «Дельта», «Омега», «Сигма» или катерах «Ритм», которые участвовали в обслуживании яхтенных гонок Олимпиады-80 в Таллине.

В конце 80-х, с началом кооперативного движения в стране, Борис одним из первых основал собственное судостроительное предприятие «Курс», которое успешно работает до сих пор. Множество моторных судов его производства прошло через нашу «мерную милю». Его крупные РИБы серий «Кальмар» и «БЛ» работают на госслужбе в МЧС, МВД и ВМФ.

Мы поздравляем юбиляра с «круглой» датой и желаем ему здоровья и творческого долголетия.

Коллектив редакции



EVINRUDE



Больше времени на воде!

Моторы EVINRUDE E-TEC

- 5 лет (750 моточасов) гарантии от производителя. *
- Легкие: на 45 кг легче других моторов того же класса. **
- Экономичные: потребляют на 44% меньше топлива и на 50% меньше масла, чем классические моторы. **

* На модели 2011 г.

** По данным производителя за 2011 г.

По вопросам предоставления статуса дилера по продукции Evinrude обращайтесь по адресу DN@rosan.com или по телефонам 8 (812) 702-40-41/42, доб. 593.

ROSAN АВТОРИЗОВАННЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР BRP Inc.

Горячая линия BRP в России
8-800-200-22-90

Информация о дилерах на сайте
www.rosan.com

Парусная классика в Санкт-Петербурге

Традиционные Международная парусная регата и фестиваль классических яхт Baltic Classic Circuit, которые ежегодно проходят в Балтийском море и привлекают под свои знамена сотни любителей классических, исторических и старинных парусных яхт со всей Скандинавии, летом 2012 года завершат свой маршрут в Санкт-Петербурге. С 14 по 19 августа впервые в России здесь будет проведена «Неделя классических яхт», или, говоря официально, регата-фестиваль Saint-Petersburg Classic Week.

Давно и заслуженно популярный на западе «кочующий» фестиваль Baltic Classic Circuit, наверняка, знаком и российским яхтсменам. Кто-то давно примеривается, чтобы принять участие в его регатах, а кому-то (например, экипажу яхты Л-6 «Ника») уже вручали тамошний призовой Кубок.

Организаторы фестиваля – Скандинавский Траст классических яхт (Scandinavian Classic Yacht Trust) – предлагают участникам очень насыщенную событиями программу, в которой чередуются гонки и комфортный круиз, есть место спорту, напряженной работе с парусами и – приятному отдыху. Переходы из порта в порт для участников Baltic Classic Circuit становятся увлекательными морскими про-

гулками под парусами вдоль живописных прибрежных архипелагов Швеции и финских шхер.

В расписании фестиваля сочетаются гонки открытого моря, короткие прибрежные регаты, неспешные переходы и праздничные парады в гостеприимных гаванях и портах. Поскольку важной задачей Baltic Classic Circuit является создание красивого парусного шоу, организаторы стремятся показать публике «товар лицом», привлекая новых сторонников идеи хождения под парусами на классических яхтах. Поэтому в ходе каждого фестиваля проводятся представления, во время которых ревизии подвергаются творческие способности команд, убранство и красота яхт, а также одежда и выправка экипажей.



Одна из самых интересных гонок открытого моря, традиционно входящих в программу Baltic Classic Circuit, является частью знаменитой Gotland Runt – популярной регаты вокруг шведского о-ва Готланд. Эта гонка стартует в Сандхамне, состоит из этапов с разнообразными ветровыми и навигационными условиями и всегда проходит в интереснейшей тактической борьбе.

В Ньюнесхамне (Швеция) в этом году будет проведена гонка в прибрежной зоне. Те, кто гонялся под парусом среди островов, на собственном опыте знают, какое это непростое испытание для шкиперов и навигаторов команд. Какой курс предпочесть? Плутать по шхерам или выйти на волну, в открытом море? Такие гонки требуют учета множества нюансов, они увлекательны и напряженны. И вместе с тем, они дают возможность яхтсменам сполна насладиться красотой окружающей их природы.

Для тех же, кто любит спортивную классику, в Хельсинки будет организована регата по старому доброму олимпийскому треугольнику.





Календарь событий Международной парусной регаты и фестиваля классических яхт в 2012 году

28 июня – 4 июля. Стокгольм, Швеция

Морская гонка классических яхт в составе регаты Gotland Runt. Старт в центре Стокгольма, рестарт в Сандхамне.

6–8 июля. Ханко, Финляндия

Регата классических яхт Hanko Regatta для классов 5mR, 8mR, исторических и современных «фолкботов», «драконов», 6mR, а также национальных финских килевых монотипов Naj.

20–24 июля. Нюнесхамн, Швеция

Традиционная встреча классических судов 2012. Она станет частью Юбилейной серии регат, организуемых властями Нюнесхамна совместно со шведской Ассоциацией классических яхт.

28–29 июля. Мариенхамн, Аландские острова

Регата Pommern Classic, проходящая в Мариенхамне – порте приписки исторического барка Pommern.

3–5 августа. Хельсинки, Финляндия

Регата Champagne Nicolas Feuillatte Baltic Classic Master Cup – морские гонки на олимпийской дистанции.

11 августа. Хельсинки, Финляндия

Кубок «Виапори» (Viapori Cup) – гонка на акватории вокруг исторической крепости Виапори на входе в хельсинскую гавань. Это крупнейшие соревнования классических яхт в странах северной Европы: на старт выходят более 200 яхт в 20 с лишним классах.



14–19 августа. Санкт-Петербург, Россия

Регата-фестиваль Saint-Petersburg Classic Week. Мероприятия в Санкт-Петербурге будут включать в себя три гоночных дня в Финском заливе и двухдневный фестиваль в Петропавловской крепости.

Гонки в нашем городе будут проходить на базе яхтенного порта «Геркулес». В них смогут принять участие все классические яхты Санкт-Петербурга, построенные или спроектированные до 70-х годов XX века.

В дни проведения фестиваля на акватории Невы у Петропавловской крепости будет организовано необычное и весьма интересное соревнование: Old Windsurfing Cup – гонки на классических «винглайдерах». Впервые публика сможет познакомиться с легендами виндсерфинга, теми, кто в 70-е годы прошлого века начал это движение в России.

Организаторы Saint-Petersburg Classic Week:

Яхт-клуб Санкт-Петербурга, Клуб классического яхтинга «Мираме», радиостанция «Эхо Москвы в Санкт-Петербурге». Регата-фестиваль проводится при содействии Яхтенного порта «Геркулес», Санкт-Петербургских мореходных классов и Sportклуба «Парусник».

Дитя моря

21 января 2012 года на острове Св. Мартина (Карибские острова) завершила одиночное кругосветное плавание 16-летняя жительница Нидерландов Лора Деккер. Несмотря на то, что она стала самым юным яхтсменом из тех, кто в одиночку прошел под парусом вокруг света, в Книге рекордов этот факт отмечен не будет – комиссия опасается рекламировать подобные рекорды тинейджеров, считая их «дурным примером» для подражания. Официальная Голландия также не на стороне Лоры: бюрократы считают, что в ее возрасте девочке следовало бы больше внимания уделять учебе, а не болтаться по морям.

Деккер планировала начать путешествие еще в 2009 году – в 14-летнем возрасте. Но столкнулась с таким сопротивлением со стороны властей, что, отстаивая свои права, была вынуждена обратиться в суд. Спустя год, суд, в конце концов, вынес решение в пользу Лоры, и 21 августа 2010 года юная мореплава-

тельница вышла из Гибралтара на своей яхте с несколько наивным названием



«Гуппи» на ярком красном борту. Изначально планировалось, что Деккер отправится в море на 8.5-метровом шлюпе Hurlley 800, но пока длились разбирательства, Лора с отцом подготовили к походу более крупную яхту – 38-футовый кеч проекта Jeanneau Gin Fizz. На нем в итоге и отправили девочку в плавание.

Сначала был переход на Канарские острова, где Лора переждала сезон атлантических ураганов, после этого она

пересекла океан и 19 декабря ошвартовалась в местечке Симпсон-бэй на острове Св. Мартина. Маршрут кругосветки был проложен в западном направлении, по экваториальным широтам. Цели пройти вокруг света без заходов в порты не ставилось. Более того, когда лодка находи-



лась на Карибах, Лора успела слетать домой в Голландию и поучаствовать в промо-акциях на популярной выставке HISWA. Началом же кругосветного плавания считают 20 января 2011 года.

«Гуппи» прошла Панамским каналом и, выйдя в Тихий океан, продолжила путь на запад. Деккер посетила Галапагосские и Маркизовы острова, Таити, Мореа и Бора-Бора, Тонга и Фиджи. Пока 25 августа не остановилась в австралийском порту Дарвин. Далее путь лежал в направлении южной Африки, берегов которой Лора достигла 12 ноября – через 47 дней безостановочного перехода через Индийский океан. Побывав в четырех южноафриканских портах, Лора Деккер вышла из Кейптауна и пересекла Атлантику, 21 января 2012 года достигнув острова Св. Мартина и завершив, тем самым, свою кругосветку. А между тем, 17 лет юной покорительнице морей исполнится еще только осенью, 20 сентября.

«Яхта года 2012»

На прошедшей выставке в Дюссельдорфе была проведена церемония вручения традиционных «парусных оscarов» – премий «Европейская Яхта года». Международное жюри, состоящее в основном из редакторов и специалистов парусных журналов, определило победителей в четырех номинациях. В категории «Семейная крейсерская яхта» (Family Cruiser) награду получила Beneteau Oceanic 45 (победа была одержана в борьбе с Dufour 445 Grand'Large, Elan 210, Jeanneau Sun Odyssey 379 и RM 1060). В номинации «Люкс» (Luxury Cruiser) победила Oyster 625, опередив Amel 64, Beneteau Sense 50, Bestwind 50 и Hallberg-Rassy 64. Лучшей крейсерской яхтой в категории Performance (Performance Cruiser) стала яхта Pogo 12.50 (Dehler 41, Grand Soleil 50, J 111, XP-44). Наконец, самой «необычной» (категория Special Yachts) стала швей-

царская Esse 750 (Dinamica RS 940, Eagle 44, Keus 22, Tarac 33). Подробнее о победителях премии «Европейская Яхта года 2012» мы расскажем в следующих номерах нашего журнала.



«Яхта года 2012» – Oyster 625

Мы не продаем тросы **English Braids...**



Они сами себя
продают!



ООО «Фордевинд-Регата»,
официальный дистрибьютер фирмы English Braids в России
197110, СПб, Петровская коса, 7, тел.: (812) 320 1853, факс: (812) 323 9563
Дилеры в 14 городах России
<http://www.fordewind.spb.ru>



Новая лодка Terhi

К сезону 2012 TerhiTech подготовил новинку – Terhi 400. Лодка сконструирована для удобного использования как с ПМ мощностью до 10 л.с., так и с веслами. Корпус отформован таким образом, что в случае установки ПМ появляется дифферент на корму и лодка легко выходит на глиссирование, а в случае использования ее только под веслами развесовка изменится и интегрированный киль обеспечивает необходимую курсовую устойчивость.

Новая модель будет представлена компанией «Аквадрайв» на выставке Moscow Boat Show в марте.

Модельный ряд Terhi включает лодки и катера для многоцелевого использования на различных водоемах. Благодаря уникальной технологии Terhi получил широкое признание далеко за пределами Финляндии: на Балтике, в Средиземноморье, в Северной Атлантике и на Карибах, а также на озерах Скандинавии и Южной Германии.

На Российском рынке продукция TerhiTech представлена компанией «Аквадрайв» (www.aquadrive.ru).



Московской судостроительной верфи «Энигма» исполнился год

В 2011 году компания выпустила две модели пластиковых судов – яхтенный тендер с консольным управлением «Москит-364» и разборный катамаран «Бетта».

В феврале 2012 года на выставке «Охота. Рыбалка. Отдых» будет представлен ее новый проект «Энигма-460». Этот мореходный катер, с массой рундуков и ниш, просторным кокпитом, рассчитан на пять человек. В носу катера расположена каюта-рундук объемом 1.3 м³, имеющая сдвижную дверь.

ООО «Энигма» объявила конкурс на лучшее название катера «Энигма-460». Трое победителей будут награждены ценными подарками, а авторы интересных названий поощрены оригинальными сувенирами. Праздничное подведение итогов конкурса пройдет 24 марта 2012 года на «Бот шоу 2012». Подробную информацию о конкурсе можно посмотреть на сайте компании www.boatland.ru



Артур Эдуардович КИПИН

Федерация водно-моторного спорта России с прискорбием сообщает, что 8 января 2012 года в Санкт-Петербурге от сердечного приступа скончался Артур Эдуардович Кипин – легендарный водномоторник, пятикратный чемпион СССР, неоднократный победитель и призер соревнований различного уровня, рекордсмен Советского Союза.

Артур Эдуардович был неутомимым энтузиастом и популяризатором водно-моторного спорта, внесшим огромный вклад в его развитие на посту ведущего конструктора водно-моторного отдела ЦКТБ и НПО «ПАТРИОТ» ДОСААФ СССР, занимался созданием судов и двигателей собственной разработки.

А. Кипиным было установлено два всесоюзных рекорда на скутере «Резвый», разработанном в ЦМШ ДОСААФ и построенном на Ленинградском шлюпочном заводе в 1959 году (скорость 80.7 и 91.5 км/ч). В 1960 году на базе ЦМФ ДОСААФ им была разработана мотолодка «МА-250» под отечественный подвесной мотор «Москва» с рабочим объемом 250 см³ и мощностью 10 л.с. На ней известные спортсмены З. Атаманова и Ю. Смирнов уже на следующий год заняли первое место на Чемпионате СССР в Таллине.

На Ленинградском заводе спортивного судостроения ДОСААФ строились экспериментальный катер «КА-250» с двигателем М-21 «Волга», катера «К-02» с автомобильным двигателем «Москвич-402» и многие другие суда. Огромная заслуга в этом принадлежит А. Кипину.



Лучшее масло для вашего лодочного мотора!

**Широкий ассортимент и проверенное временем качество!
Спрашивайте у вашего дилера! Сезон – не за горами!**

В зависимости от типа вашего двигателя Quicksilver предлагает различные варианты масел:

Моторные

- TC-W3 Premium и PremiumPlus – для двухтактных подвесных моторов
- OptimaxDFI – для двухтактных двигателей с непосредственным впрыском топлива
- Минеральное 10W30 и полусинтетическое масло 25W40 и 25W50
- Синтетическое масло 20W40, минеральное и полусинтетическое масла 25W40 для стационарных бензиновых двигателей
- DieselOIL 15W40 – для дизельных двигателей

Трансмиссионные

- PremiumGearLube – для подвесных моторов мощностью до 75 л.с.
- HighPerformanceGearLube – для подвесных моторов мощностью от 75 л.с. и угловых колонок стационарных двигателей

Для дилеров: всегда в наличии на складе компании АкваДрайв в Москве – официального дистрибьютора BrunswickMarine в России.
Гибкая система скидок, привлекательные цены. Детальная информация на сайте www.aquadrive.ru или по телефону +7 495 961 3452

Quicksilver является торговой маркой Mercury Marine.
Обращайтесь к официальным дилерам Mercury и MerCruiser.