Yacht RUSSIA
ПАРУС КАК ОБРАЗ ЖИЗНИ
| № 3–4 (139) | МАРТ–АПРЕЛЬ | 2022



ЯХТЫ ГОДА
ВЫБОР СДЕЛАН

ВОССТАНИЕ ЦЕН
ОНИ БУДУТ РАСТИ

ТЕМА НОМЕРА

КРЕПИТЕСЬ, ЛЮДИ, СКОРО ЛЕТО!

16+

ISSN 1998-6459
9 771998 645009 22304

WWW.YACHTRUSSIA.COM

НА ПОРОГЕ СЕЗОНА


стр. 42

ОБОСНОВАННЫЙ ВЫБОР


стр. 72

ПАТРИАРХ


стр. 90

ОТ СОВЕТСКИХ БЕРЕГОВ



стр. 98

10 НОВОСТИ

14 ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В XXI ВЕК!

16 ОДА ЖЕНЩИНАМ. С 8 МАРТА!

18 ПАРУСА НА АБРАУ
Российский яхтинг прирастает провинцией

20 ЕВГЕНИЙ РОМАНОВ
«Оптимизм должен быть неубиваемым»

24 ПО ЭТУ СТОРОНУ РАЯ
Острова в океане

32 КИЛЬСКИЙ КАНАЛ
В одном ряду с «толстыми горшками»

42 БОЛЬШИЕ ПЛАНЫ НА ЛЕТО
Северная Далмация: обитаемый остров
Киклады: танец с мельтеми
Балеары: вечеринки и стоянки
Корсика и Сардиния: франко-итальянский союз

54 ЦЕНЫ НЕ В РАДОСТЬ
Инфляция, девальвация... Все по закону

56 ЧАРТЕР В 2022 ГОДУ
Победители и проигравшие

58 КОНКУРЕНЦИЯ ДВУХ СИСТЕМ
Онлайн-агентства и «классические»

64 20 СОВЕТОВ
Что нужно для успешного чартерного плавания

72 ЯХТЫ ГОДА
Лучшие из лучших

86 КРАСИВЫЙ ПРОФИЛЬ
Что за этим стоит?

90 ДЖОН САНДЕРС
Завсегдатай Книги рекордов Гиннесса

98 ПОД КРАСНЫМ ФЛАГОМ
В 1927 году советские яхтсмены совершили первое заграничное плавание

104 ЗАЧЕМ МАРКИЗУ ЛУЖА?
В защиту доброго имени морского министра

106 НАСТОЯЩИЙ БУЙАБЕС
Чем угощают в Марселе

*Редакция журнала **YACHT Russia** объявляет конкурсный набор журналистов для штатной и внештатной работы.*

Требования к претендентам: опыт работы в журналистике, знание парусной тематики или желание ее освоить, ответственность, целеустремленность.

Направляйте резюме по e-mail: info@yachtrussia.com

ЖУРНАЛ YACHT RUSSIA № 3–4 (139) МАРТ–АПРЕЛЬ | 2022 **ИЗДАТЕЛЬ** Василий Сенаторов **ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР** Артур Гроховский *grokh@yachtrussia.com*. **ДИРЕКТОР ЖУРНАЛА** Елена Субботина *subbotina@yachtrussia.com* **ШЕФ-РЕДАКТОР** Сергей Борисов *borisov@yachtrussia.com* **ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ** Антон Шибаев *shibaev@yachtrussia.com* **ДИЗАЙН И ВЕРСТКА** Елена Кондрашова, Марина Лебедева, Ольга Мартынова **КОРРЕКТОР** Светлана Лапина **МЕНЕДЖЕР ПО РЕКЛАМЕ** Елена Краверская *kraverskaya@yachtrussia.com* **АДРЕС РЕДАКЦИИ** 115280, г. Москва, ул. Мастеркова, 4, **телефон** + 7 (495) 925 3510, **e-mail** *info@yachtrussia.com* **ВЕБ-САЙТ** www.yachtrussia.com

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОПУБЛИКОВАННЫХ В ЖУРНАЛЕ МАТЕРИАЛОВ ДОПУСКАЕТСЯ ТОЛЬКО С ПИСЬМЕННОГО РАЗРЕШЕНИЯ РЕДАКЦИИ. РЕДАКЦИЯ НЕ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОДЕРЖАНИЕ РЕКЛАМНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС 77-31937 от 23 апреля 2008 г. «*Для детей старше 16 лет*» Yacht Russia © 2022 | Yacht Russia по лицензии Delius Klasing GmbH. Bielefeld. Germany. Мнение авторов не всегда совпадает с мнением редакции.
Подписано в печать 18.02.2022. Фото на обложке: Sharon Green / ultimatesailing.com

ПИСЬМА

INFO@YACHTRUSSIA.COM

Когда все это прекратится?

Последнее время у нас в России наметилась негативная тенденция, связанная с перераспределением земельных фондов в прибрежной зоне морей, озер и прочих водоемов. Время от времени доходят сведения из Питера и Москвы о том, что закрываются яхт-клубы в связи со сменой собственника земельного участка, которым интересна в первую очередь земля, а не развитие водных видов спорта. Дела обстоят так, что даже на Урале на продажу выставлен яхт-клуб.

Краснодарский край не стал тут исключением. В 2020 году общественность отстаивала спортивно-парусную школу Краснодара, а в 2021-м в Лазаревском районе города Сочи закрыли парусную школу и перенесли дальше от береговой черты, вследствие чего дети вынуждены тащить лодки через дорогу, бетонную набережную и спускать их по лестнице на воду.

В Новороссийске, в районе бывшего Рыбзавода, земельный участок, поставленный на кадастровый учет как территория парусной школы «Шкипер», решением городских властей вдруг поменял свое назначение, теперь там будет возведен торговый центр. И это на первой береговой линии! К тому же данный участок граничит с бывшей территорией Рыбзавода, где имеются остатки причальных сооружений, и в лоции Черного моря это место обозначено как опасный район с остатками металлоконструкций под водой. Тем не менее городские власти решили сделать там очередной искусственно созданный пляж. В настоящее время туда завозится щебень из Белореченска, ведется отсыпка береговой черты без экологических и историко-археологической экспертиз. Основания причалов, которым около 100 лет, планируют демонтировать вместо того, чтобы их восстановить и тем самым обеспечить швартовые места для плавсредств. В общем, становится непонятным, для кого правительство РФ выносит различные постановления о развитии туризма и водного туризма на территории Черноморского побережья.

В свое время в стране был очень популярен теннис, затем дзюдо, затем горные лыжи, очень хочется дождаться дня, когда станут популярны и, главное, доступны водные виды спорта: парусный и водно-моторный. Пока же ситуация такова: в городах нет водных станций – тех, где ранее занимались сотни людей на профсоюзных общественных лодках, яхтенные стоянки и места для спуска лодок в свободном доступе для граждан тоже отсутствуют. И даже то, что еще сохранилось, под угрозой исчезновения, поглощения, деформации. Так, глядишь, в будущем придется уже не восстанавливать, а создавать на пустом месте. Но кто же решится снести торговый центр ради детской парусной школы?

Андрей Плетнев,
Новороссийск

От редакции. Мы согласны с нашим читателем: ситуация действительно тревожная. Правда, есть положительные примеры. Скажем, в том же Краснодарском крае активно работает совсем еще молодой яхт-клуб на озере Абрау, о котором рассказывается в этом номере YR, а в Крыму наконец-то начинается строительство огромной марины в Балаклавской бухте. Есть еще несколько успешных проектов. И все же это, увы, единичные успехи. Какие бы постановления ни выходили, какие бы реляции ни звучали, но парусный спорт в России ныне пребывает далеко от «первой береговой линии». И все, что остается его преданным поклонникам, это надеяться, что положение изменится к лучшему. Но с другой стороны, яхтсмены в нашей стране уже сколько лет живут надеждой, и ведь живут!



Причалы бывшего Рыбзавода и обустройство нового пляжа

ФОТО ПРЕСС-СЛУЖБЫ АДМИНИСТРАЦИИ НОВОРОССИЙСКА / KUBAN24.TV

Пожалуйста, присылайте ваши письма объемом не более 250 слов на наш адрес:

INFO@YACHTRUSSIA.COM

(Письма могут быть сокращены. Авторская стилистика сохраняется.)

НОВОСТИ



Скорость в ущерб безопасности

БРИТАНЦЫ ДАЛИ ЯПОНЦАМ ПО НОСУ

В Сиднее в ходе очередного этапа гоночной серии SailGP произошло столкновение двух 50-футовых катамаранов F50 – британцы наехали на японцев. Катамаран с сэром Беном Эйнсли у руля находился с наветренной стороны от японского катамарана, чью команду возглавлял Натан Аттеридж. Когда британцы попытались резко набрать скорость, их катамаран внезапно вылетел из воды, и Эйнсли потерял управление, а тут еще ветер подтолкнул яхту вбок. В результате британская лодка обрушилась на яхту соперников и, как ножом, срезала переднюю часть правого поплавка. Если бы лодку сдрейфовало еще на четыре метра вниз, столкновение могло бы закончиться для экипажа трагически… Ситуация не требовала разбирательства, будучи очевидной, и, к чести британцев, сэр Эйнсли без лишних слов признал вину и предоставил свой катамаран в распоряжение японской команды. В результате британская команда выпала из тройки призеров (победителем этапа стал Том Слингсби, выиграл с командой Австралии).

И еще один итог этого ЧП. По счастью, драма не стала трагедией, но это настоящее чудо, что в ходе столкновения никто не пострадал. Это означает, что все настоятельнее требует ответа вопрос о безопасности во время гонок сверхскоростных яхт. Стоит ли игра свеч? Но что абсолютно точно, она не стоит человеческих жизней, потому что это тогда уже не игра… Дискуссия разгорается, и это хорошо, потому что это та проблема, которую нельзя не заметить, хотя можно замолчать.

ФОТО: DAVID GRAY/SAILGP, PERINI NAVI, DISCOVERY YACHTS, LAKHTA CENTER, ПРЕСС-СЛУЖБА АНО «ОСТРОВ ФОРТОВ»

КОРОТКО...

■ **Верфь Perini Navi обрела новых владельцев.** За 80 миллионов евро ее выкупила The Italian Sea Group (TISG), чье руководство заявило, что «группа будет интегрировать Perini Navi в TISG с особым акцентом на строительство парусных яхт». Уже подписаны два контракта на строительство 56-метровых кэчей – это в дополнение к катамарану Art Explorer, который обещает стать самым крупным парусным катамараном в мире.



■ **Британская Discovery Yachts объявила о самоликвидации.** Холдинг Binti Marine, которому принадлежит фирма, объявил, что больше не будет инвестировать в производство яхт, хотя еще год назад владелец верфи объявлял о программе инвестиций в размере двух миллионов фунтов. Тем не менее компания за минувший год сдала заказчикам всего пять яхт, нарушая при этом сроки сдачи и увольняя сотрудников.



■ **Nauticat обещает вернуться.** Матрицы, торговый знак и know-how верфи выкуплены новыми инвесторами. Но сумеет ли верфь вернуться на рынок после четырех лет отсутствия? С одной стороны, на рынке сейчас дефицит яхт, но с другой – налицо кризис с поставками комплектующих.



«Геркулес» теряет место

СТРОИТЕЛИ ЗАСТАВЯТ ЯХТСМЕНОВ ПОДВИНУТЬСЯ

В связи с планами «Газпрома» по строительству второго небоскреба в Лахте, а это уже вопрос практически решенный, яхт-клуб и парусная академия в порту «Геркулес» будут переведены на другое место. Мера это вынужденная: при строительстве первой башни на берегу Финского залива уже были сложности с работой яхт-клуба, а участок под «Лахта-центр 2» расположен еще ближе к порту «Геркулес».

Куда переедут яхт-клуб и академия, пока непонятно, рассматривается несколько площадок: Речной яхт-клуб профсоюзов на Петровском острове, Галерный ковш Васильевского острова, Крестовский остров, Зеленогорск… Про Зеленогорск стоит сказать отдельно: и как, интересно, туда будут ездить дети из парусной школы?

Беспокоиться о том, что порт, академия и клуб будут выселены «без права возвращения», все же не стоит. И не только потому, что уже озвучена стоимость «переноса» – 1,5 млрд рублей, но и потому, что «Газпром» выступает инвестором развития порта «Геркулес», и на территории «Лахта-центра» ведется строительство международного парусного центра с мариной, стоимость которой ранее оценивалась в $60,8 млн. Также в планах компании строительство яхт-клуба с гостиничным комплексом в Стрельне. Пока непонятно, что именно будет построено на территории выставочного комплекса «Ленэкспо». Но это когда еще будет, а пока ясно одно: «отъезд» марины усугубит нехватку яхтенной инфраструктуры в Петербурге.

Стоит напомнить, что до 1991 года в Петербурге насчитывалось 33 марины, а сейчас осталось только три крупных клуба. И на этом фоне как-то не верится в создание яхтенного порта на более чем полтысячи стояночных мест в Кронштадте в рамках третьей очереди проекта «Остров фортов» (*на фото внизу*). Хотя соглашение с инвестором, который будет строить марину, вроде бы уже подписано, да и работы начались: выполнен полный комплекс инженерных изысканий, готова архитектурная концепция территории яхтенного комплекса, идут землеустроительные мероприятия.

Впрочем, может быть, и напрасны сомнения. В конце концов, сдвинулось же дело с мертвой точки в Севастополе. Там наконец-то решили, кто будет строить в Балаклаве одну из крупнейших в России яхтенных гаваней. За это возьмется «Мостотрест», тот самый, который возводил Керченский мост. Работы уже начались и завершатся в первом квартале 2025-го. Концепция предполагает создание марины, которая будет рассчитана на 600 стояночных мест, а также необходимой инфраструктуры и общественного пространства. Цена контракта – 9,367 млрд рублей.



Никакой определенности

КУБОК НАПОЛОВИНУ ПОЛОН… ИЛИ НАПОЛОВИНУ ПУСТ?

Защитники Кубка «Америки» – новозеландцы так и не смогли найти понимания со стороны властей свой страны и по финансовым причинам отказались от проведения гонок у себя дома в Окленде. И теперь до 31 марта они должны назвать город, где пройдут соревнования.

Так где же состоится 37-й розыгрыш Кубка «Америки»? Претендентов по-прежнему несколько.

Во-первых, это Корк в Ирландии, и целый ряд обозревателей именно этот город считают фаворитом в споре кандидатов, тем более что за Корк выступает «записной кандидат» – британская Ineos Team UK.

Во-вторых, Джидда в Саудовской Аравии. У этого города тоже, безусловно, есть сторонники, тем более что, по слухам, финансовые условия, предложенные саудовцами, ну очень хороши.

И все же больше всего сторонников сейчас у испанских претендентов, пусть даже Валенсия сняла свою кандидатуру, а в Барселоне, как утверждают, интерес к America's Cup стал угасать. Зато начала энергично продвигать свою кандидатуру Малага. И возможно, именно этот город является главным претендентом на успех.

И это только что касается «места действия». А вообще, вокруг Кубка «Америки» традиционно все бурлит и клокочет. Например, не успела еще остыть новость о том, что Нью-Йоркский яхт-клуб сначала прекратил работу с командой American



Magic, а потом и с командой Stars + Stripes из Лос-Анджелеса, как тут же все изменилось. Очевидно, сама мысль о том, что Нью-Йоркский яхт-клуб, владевший Кубком «Америки» 132 года, отказывается от борьбы, признавая свою неконкурентоспособность, оказалась нестерпимой. И было принято прямо противоположное решение: яхт-клуб официально объявил, что выставит команду для участия в 37-м розыгрыше Кубка «Америки», и это будет… American Magic!

Тем временем швейцарский миллиардер Эрнесто Бертарелли уже внес за команду Alinghi первоначальный взнос в 1,47 млн долларов и договорился о техническом сотрудничестве с Red Bull Racing. И ровно через сутки свое участие в старейшем соревновании в мире подтвердила итальянская Luna Rossa, которая близка к подписанию такого же соглашения с соответствующим подразделением Ferrari. А команда INEOS Britannia начала сотрудничать с «конюшней» «Формулы-1» – Mercedes-AMG Petronas F1 Team.

Море пластика

Организаторы Ocean Race опубликовала результаты последней гонки Race Europe, но не спортивные, а научные.

В ходе гонки три команды брали пробы воды, чтобы проверить, насколько она загрязнена микропластиком. Итоговые данные обескураживают: самым грязным оказалось Балтийское море – 230 частиц на кубический метр, тогда как в других морях Европы – 139 частиц (на схеме это видно – где всего хуже). При этом 83 процента из них были не измельченными кусочками когда-то более крупных пластиковых предметов, а микроволокнами, которые содержатся в



одежде, следах от автомобильных шин и, увы, в некоторых противообрастающих покрытиях. Исследование было проведено Ocean Race в сотрудничестве с исследовательским институтом Geomar в Киле.



Ocean Race: перемены и потери

Пандемия скорректировала планы проведения кругосветной гонки Ocean Race (экс-Volvo Ocean Race). Лишь недавно организаторы определились с датой начала кругосветки – 15 января 2023 года.

Потом было объявлено, что меняется маршрут гонки, из которого выпадают два промежуточных финиша – в китайском Шеньчжене и новозеландском Окленде, так как власти этих городов отказались предоставить необходимые гарантии. Последствия корректировки маршрута оказались печальными для команды New Zealand Ocean Racing. Отсутствие остановки в Окленде привело к тому, что новозеландские спонсоры синдиката потеряли всякий интерес к проекту. А нет денег – нет участия. Объявлено о досрочном окончании проекта и продаже лодки класса V065 (*на фото*).

14 февраля – за 1000 дней до старта Ocean Race – был открыт прием заявок на участие в гонке, завершится он 1 июля 2024 года.

ФОТО: AMERICAN MAGIC / AC, NEW ZEALAND OCEAN RACING / OCEAN RACE, YACHT.DE, USE IT AGAIN!, THESINGLEHANDEDSAILOR.COM, SURFERTODAY.COM

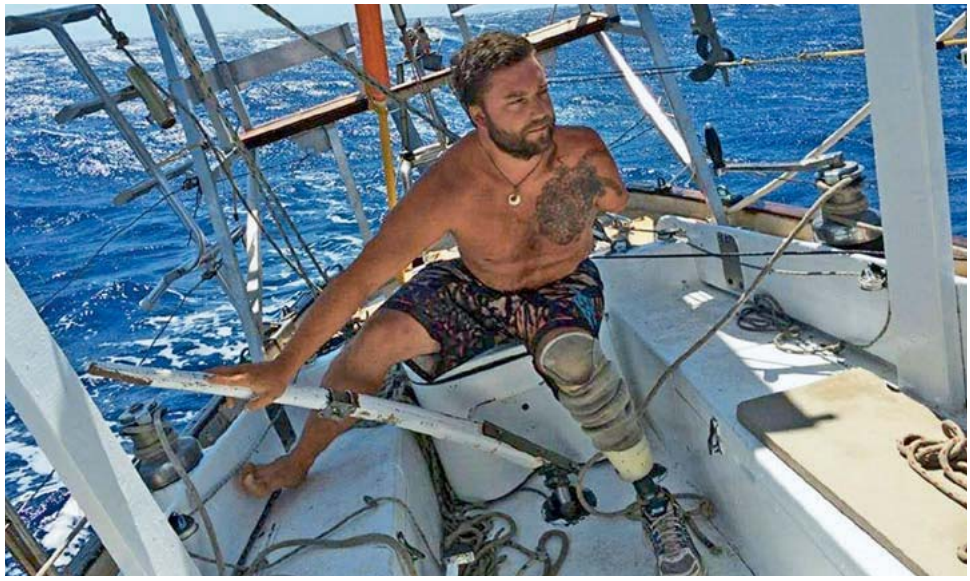
Рекорд устоял

Операция спасения 75-футового тримарана USE IT AGAIN!, на котором француз Ромен Пильяр и каталонец Алекс Пенья пытались совершить кругосветное путешествие с востока на запад, против господствующих ветров, завершилась благополучно. Тримаран вылетел на камни в заливе Баия-Кук в Чили к западу от Огненной Земли. Самостоятельно сдвинуть тримаран Пильяру и Пенье не удалось, и они были вынуждены обратиться за помощью к спасателям чилийских ВМС. Те обследовали корпус тримарана, а затем, воспользовавшись приливом, стянули USE IT AGAIN! на чистую воду (*на фото*). После этого Пильяр и Пенья самостоятельно – под мотором и со скоростью 6 узлов – отправились в Пуэрто-Уильямс, куда прибыли через 15 часов.



Таким образом, рекорд кругосветного безостановочного плавания с востока на запад устоял. А рекорд этот с 2004 года принадлежит Жан-Люку ван ден Хееде – 122 дня 14 часов 03 минуты и 49 секунд.

БОЛЬШЕ НОВОСТЕЙ
НА САЙТЕ ЖУРНАЛА
YACHTRUSSIA.COM



Просто герой

КРУГОСВЕТКА ЧЕЛОВЕКА БЕЗГРАНИЧНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

В конце прошлого года 43-летний американец Дастин Рейнольдс завершил кругосветное путешествие под парусом, которое продолжалось семь с половиной лет и в ходе которого яхтсмен побывал в 36 странах. И это, по мнению многих, самая удивительная, небывалая, уникальная кругосветка. Потому что у Дастина нет руки и ноги.

В 2008-м жителя Гавайских островов Рейнольдса, который ехал на мотоцикле, сбил грузовик. Когда Дастин пришел в себя и понял, что произошло, то подумал, что жизнь кончилась. А оказалось, что все только начиналось. Когда раны зажили, Дастин продал свой скромный бизнес (прежде он был паркетчиком), на вырученные 12 тысяч долларов купил старенькую яхту и стал учиться ею управлять по роликам в Интернете. В первое серьезное путешествие – длиной 940 миль – он отправился в 2014 году. И не вернулся, потому что пошел дальше, так ему это все понравилось.

Авторитетнейший Ocean Cruising Club единогласно принял решение вручить Дастину Рейнольдсу свою высшую награду – Кубок, названный в честь основателя клуба Хамфри Бартона и который вручают тем, кто добился выдающихся результатов в океанских переходах под парусом. В данном случае все так и есть – выдающийся человек и выдающийся результат.

Впервые с кайтом через Атлантику

Португальский яхтсмен Франсишку Луфинья пересек Атлантический океан на тримаране под кайтом. Стартовал он из Кашкайша 3 ноября, но уже спустя пять дней был вынужден сделать остановку на острове Пальма, чтобы внести изменения в систему управления кайтом. Затем он продолжил путь и 20 декабря финишировал на одном из пляжей острова Мартиника. Расстояние от Канар до Карибов португалец преодолел за 20 дней. Достижение Луфиньи зафиксировано представителями Guinness World Records.





Артур ГРОХОВСКИЙ,
главный редактор журнала YR

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В XXI ВЕК!

Очень часто приходится слышать суждение: мол, век двадцатый начался не 1 января 1901 года, а 28 июля 1914 года с первыми залпами «августовских пушек». Это мнение имеет право на жизнь, ведь до лета 1914 года никакого серьезного качественного скачка ни в общественной, ни в технической жизни общества – по сравнению с веком девятнадцатым – практически не происходило. А вот август 1914 года изменил все. Погибли не только несколько десятков миллионов человек (одни только военные потери оцениваются числом более девяти миллионов). Исчезли четыре империи. Жизнь сотен миллионов человек изменилась навсегда. И если смотреть в этом разрезе, как советовал советский фельетонист Леонид Ленч, то и двадцатый век закончился отнюдь не с последним ударом курантов 31 декабря 2000 года – он закончился лишь в 2019 году. Причем – о, парадокс! – тоже 31 декабря. Именно в этот день из китайского города Уханя поступила первая информация о вспышке пневмонии, вызванной неизвестным вирусом. И на начало февраля 2022 года мы имеем почти 380 миллионов заболевших/переболевших и более пяти с половиной миллионов летальных исходов. И как следствие пандемия сильно изменила наш мир, возможно, необратимо.

Нет смысла перечислять все последствия, остановлюсь на одном из важнейших. После резкого спада производства (и потребления) оно стало столь же резко восстанавливаться. Но… Это остановить завод несложно – взял да и закрыл ворота, отключив электроэнергию, а вот возобновить производство ох как непросто. Ведь следует вновь запустить все и производственные, и транспортные (логистические) цепочки. А для многокомпонентных изделий (автомобили, самолеты, да те же яхты) это означает необходимость синхронизации процессов сразу во многих странах, ведь не секрет, что без китайских компонентов сегодня на планете не делается почти что ничего.

Итог простой – невероятный рост цен буквально на все (от сырья до готовых изделий), связанный как с медленным возобновлением производства, так и с задержкой в логистике. Порты не справляются; стоимость доставки из Китая выросла на порядок (к примеру, фрахт 40-футового контейнера по маршруту Шанхай-Владивосток многие годы держался на уровне 1200 долларов США, а к ноябрю 2021 года его цена достигла 10 000). Проблемы с электроэнергией в Европе вызвали падение производства алюминия, и только с февраля прошлого года он подорожал в полтора раза. И так далее…

Да, рынки сейчас восстанавливаются, но есть ощущение, что к прежнему уровню они уже не вернутся никогда или, во всяком случае, достаточно долго. Цены на авиаперелеты сильно выросли (компании компенсируют потери) и продолжают рост, билеты стали менее доступными и более дорогими. Это возвращает нас, пускай и не целиком, в эпоху «до Boeing 747», когда путешествия могли позволить себе лишь состоятельные люди, а остальные «смотрели на мир глазами Сенкевича» или изучали мировые красоты при просмотрах «Бондианы», где можно было увидеть все: Ямайку и Стамбул, Венецию и Токио, Бангкок, замок принца Конде и дворец суперинтенданта Фуке, тот самый, в котором Арамис собирался подменить короля его братом.

И в привычной нам индустрии отдыха на воде тоже большие перемены. Только вчера пришло очередное сообщение о банкротстве крупного оператора круизных судов. В чартерной индустрии многие компании остались не у дел, и до сих пор есть масса людей, оплативших лодку еще весной 2020 года, но до сих пор не сумевших провести на ней отпуск.

Что же в этой ситуации делать нам, яхтсменам? Увы, оптимистичного ответа у меня пока что нет. Небольшой анализ рынка – вы найдете его в данном номере – показывает, что все сегменты яхтенной индустрии тоже сталкиваются с колоссальным ростом цен «на все», и конца и края этому не видно. Кто может – покупает собственную лодку, кто не может…

grokh@yachtrussia.com

НО КТО ЗНАЕТ, ВДРУГ НЫНЕШНИЕ ПРОБЛЕМЫ ДАДУТ РЕШАЮЩИЙ ТОЛЧОК К ТОМУ, ЧТОБЫ СКЛЕИТЬ ВОЕДИНО ДВА ПОНЯТИЯ – «ЧАРТЕР» И «ВНУТРЕННИЙ ТУРИЗМ»?



Александр УТКИН,

писатель, яхтсмен

ОДА ЖЕНЩИНАМ. С 8 МАРТА!

Любая леди достойна самых приятных и проникновенных слов.

Неважно, на какой кромке берега она находится. Неважно, что на ней, романтичное бикини или приталенный непром. Неважно, кто рядом, заботливый джентльмен или суровый шкипер. Неважно, тянет ли она что-то из бегучего такелажа или коктейль через соломинку, распускает шкот геннакера нежной рукой или волосы по ветру, сжимает в ладони свайку или что-то иное, подходящее по диаметру.

Неважно! Важно, что она – Леди. Она – достойна.

Но! Этот пост еще и про тех Леди, которые на берегу. Про тех Леди, которые ждут, волнуются и все-таки любят нас, пока мы боремся с волнами, ветром, встречным течением, крепкими напитками, судейской коллегией и чартерными компаниями. Мы всегда на гребне, всегда чуть рассеяны, всегда усталы, всегда при деле. Даже если мы просто ходим от пирса к пирсу, а наши фотографии гарцуют по социальным сетям, вызывая раздражение и едкие комментарии.

А они?

Они радостно встречают нас в аэропорту, на вокзале или там, где получится.

А мы?

Мы снисходительно дарим им истории, сдобренные непонятными терминами. Мы жалуемся на несправедливость и бренность мира. И они преданно слушают нас, кивают и улыбаются, прирастая незаметными морщинками, закрашивая сединки и пряча в своих глубоких глазах усталость и грусть.

Этот тост и пост за Леди, которые лучше нас знают все о коварстве волн и жестокости ветра, об узости шхер, непроходимой тупости чартерных менеджеров, любопытстве новичков и забитости гальюнов. За Леди, утро которых начинается с проверки прогнозов и лишь потом с чашки кофе. За тот запас тепла, который способен растопить каменное сердце самого сурового джентльмена, а прикосновение нежных пальцев делают податливым самое крепкие мышцы, и наоборот.

У нас есть пьедесталы разного уровня. У вас один – быть любимой. И он – высший! Сколько бы мы ни старались рваться быстрее/выше/сильнее, возвращаемся мы все равно к вам. Вы гладите наши немытые просоленные головы, целуете нас в упрямую шею, воспитываете наших детей, заботитесь о наших родителях, меняете смесители в ванной и легко бортируете колесо любого грузовика.

Вы прощаете нам все, даже победы, ради которых нас нет рядом, когда надо. Вы мудры, заботливы, внимательны. Вы тратите на нас свои лучшие годы, разрываясь между нашим берегом и домашними делами, которые навешаны на вас, как игрушки на новогодней елке. Но елка несет свой крест раз в год с декабря по март, а вы – всегда.

Наши гонки и переходы имеют финиш или хотя бы причальную стенку. Ваши хлопоты и заботы, как в алгебре средней школы, стремятся к бесконечности, а Сизиф – бездельник и фарисей, прикрывающийся надуманными хлопотами. Столько забот, столько забот!

Стоять на берегу, ожидая, вглядываясь в линию горизонта, прячущуюся за дымкой тумана, – это еще то мучение. Неизвестность изматывает ожиданием. Ждать – это труд. Любить нас, таких ранимых и рефлексирующих, неясное удовольствие, необъяснимое и нелогичное.

Магнитики на холодильнике, которые мы привозим в качестве сувенира, это ваша Стена Плача. И никто, кроме вас, не знает, каково это – любить и ждать. (Хотя все красивые и романтичные песни и стихи об ожидании написаны мужчинами.) Ну откуда им (нам) знать, что это такое на самом деле – ждать. И еще с ходу два вопроса: почему и зачем?

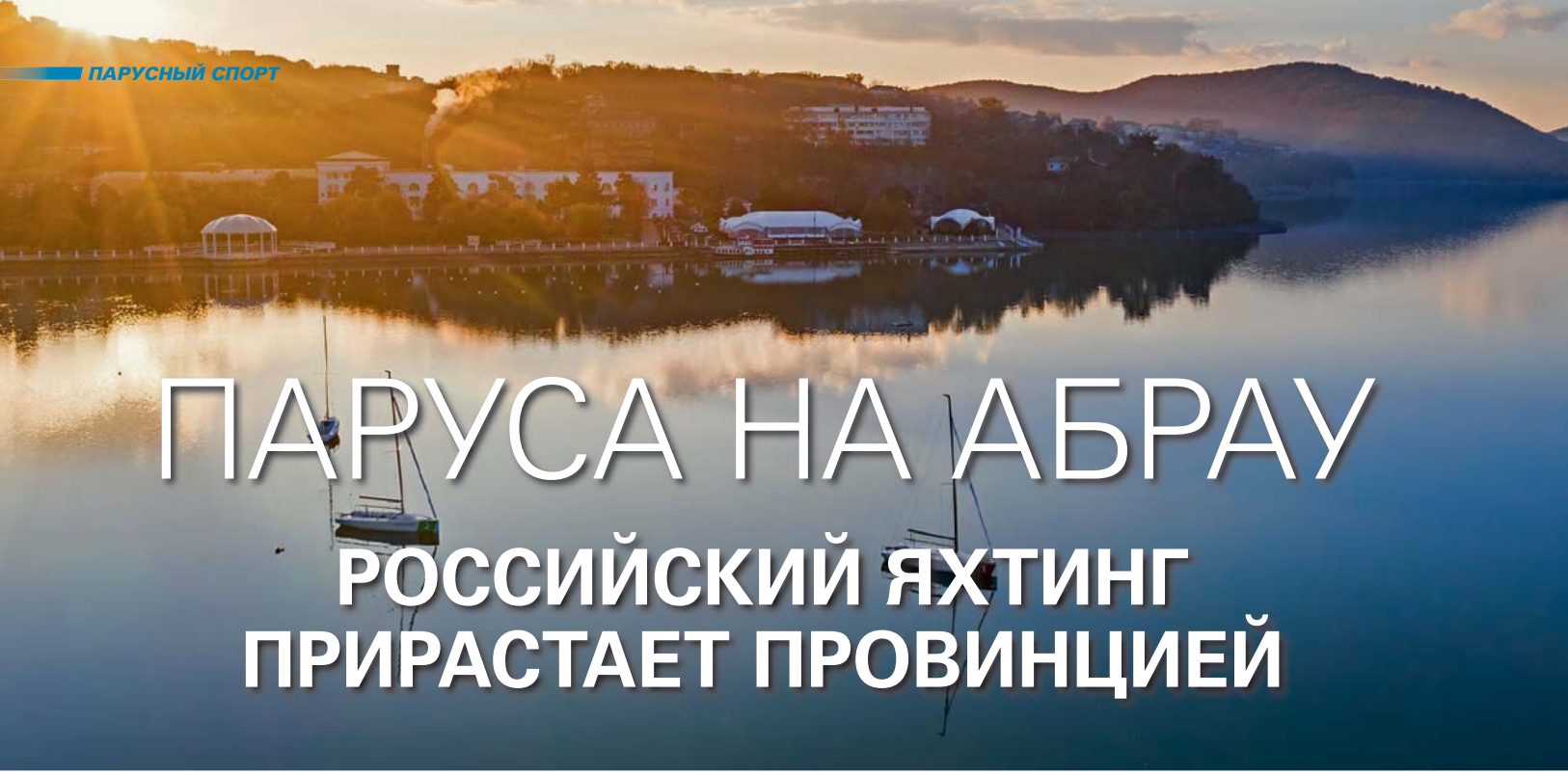
Вы, стоящие на берегу, на перроне или за стеклом аэровокзала, являете нам символ надежности, незыблемости и вечных ценностей.

Хочется говорить о вас много и неустанно. Этот тост и пост про вас! Про тех, к чьим коленям мы припадаем. Про тех, чье плечо подставлено всегда в нужный момент. Про тех, которые говорят нам: все будет хорошо! Нам-то проще сделать, чем сказать. А вам, как всегда, не хватает наших слов. Но рук, как и ушей, по паре. А рот один – и молчание, как нас учили, это золото.

Говорят, что море соленое от пота моряков, но думается, что оно соленое от женских слез, которых мы не видим.

@ facebook.com/autkinn

У МУЖЧИН ЕСТЬ ПЬЕДЕСТАЛЫ РАЗНОГО УРОВНЯ.
У ЖЕНЩИН ОДИН – БЫТЬ ЛЮБИМОЙ. И ОН – ВЫСШИЙ!



ПАРУСА НА АБРАУ

РОССИЙСКИЙ ЯХТИНГ ПРИРАСТАЕТ ПРОВИНЦИЕЙ

БЕСЕДОВАЛ
ПАВЕЛ ДИГАЙ

Расхожее мнение – регионы России не могут похвастаться хорошим сервисом в том, что касается парусных яхт и соответствующей инфраструктуры. И как любое категорическое утверждение, оно неверно, так как возможны приятные исключения. И вот одно из них. Всего за пару лет в Краснодарском крае, на небольшом озере Абрау, научились проводить регаты, о которых уже знают по всей России. Как это случилось? Что для этого пришлось сделать? Эти вопросы мы адресовали Андрею Савченкову, основателю компании WIND TO GO!, ставшему в этом году номинантом премии «Яхтсмен года». Разумеется, в номинации «Лучший организатор парусных соревнований».

Yacht Russia: ***Андрей, многие уверены, что проведение регат – дело настолько сложное, что не стоит и браться. А вы решились, и ваши регаты так быстро стали популярными. В чем секрет?***

Андрей Савченков: Когда мы только начинали проводить регаты в Новороссийске и Абрау-Дюрсо, то и предположить не могли, сколько нас ждет сложностей, проблем и подводных камней. Вопросов было масса, ведь мы толком не знали, как проводят регаты в других регионах России. Зато у меня был опыт участия в крупных зарубежных регатах, так что ориентиры имелись. Вот мы и работали не покладая рук, руководствуясь простым, в сущности, правилом: «Каждую следующую регату делать лучше предыдущей». И результат не заставил себя ждать, хотя, признаться, я не предполагал, что наши регаты так выстрелят. Первыми, кто заметил, что у нас хорошо получается, были спортсмены и корпоративные заказчики из Москвы и Санкт-Петербурга, ну а дальше, скажем так, побежали круги по воде: Урал, Сибирь… За два с половиной года мы провели 97 регат, и разница между тем, что и как было вначале и что сегодня, колоссальная.





***YR:* По словам людей, которые хорошо вас знают, вы прирожденный организатор. Но почему именно регаты?**

A.C.: Круг моих интересов когда-то был намного шире – я занимался организацией различных мероприятий, а потом подумал: почему бы не совместить профессиональные умения с моей страстью к парусу? И совместил… Начинали мы с аренды яхт и парусных круизов за рубежом. Мы и сейчас двигаемся в этом направлении, но при этом точно знаем, что именно регаты наша сильная сторона, особенно регаты корпоративные. Безусловно, мой прежний опыт сыграл нам тут на руку. Например, я отлично понимаю, насколько важна атмосфера на берегу, поддержание позитивного настроения участников, которые должны чувствовать, что им здесь рады…

***YR:* Подтверждаем! Были, прочувствовали, позитива – через край!**

A.C.: Спасибо. Наверное, немалое значение имеет и то, что мне самому нравится быть в гуще событий, комментировать гонки с берега и с воды. В прошлом году я вел прямой эфир этапа Национальной парусной лиги, и явно удачно, раз в этом году они снова к нам собираются, хотя, конечно, не только из-за моих комментариев.

***YR:* А что, по вашему мнению, самое важное в организации регат?**

A.C.: В первую очередь – персонал. Его обучению мы уделяем очень большое внимание. Но быть профессионалом – этого недостаточно. Не менее важно, чтобы человек был по-настоящему увлечен делом. Других людей мы в «семью» не берем. Поэтому у нас очень сильная команда.

Второе – локация. Картинка, атмосфера, условия. Поэтому два года назад мы перебрались из Новороссийска в Абрау-Дюрсо и обзавелись собственным флотом. В Абрау современный парусный клуб европейского уровня на берегу горного озера, здесь есть все необходимое для комфортного пребывания. В прошлом году мы открыли филиал в Геленджике на территории пятизвездочного отеля METROPOL Grand Hotel, там тоже очень круто.

Третье – материальная часть. Состояние клуба, яхт, спасательных жилетов, гоночных знаков – все это накладывает отпечаток на впечатление от гонок. На данный момент у нас 12 яхт mX700, за которыми ухаживает бригада техников. Так что корпуса у нас всегда чистые, паруса целые и веревки «премиум».

***YR:* На ваш взгляд, mX700 – беспроигрышный вариант?**

A.C.: Но не единственный, хотя лодка мне очень нравится. Есть и J70, и Elan, и Platu, и «Ракеты» – главное, чтобы на яхту было приятно садиться и шкоты не трещали на порывах.

***YR:* Дайте совет тем, кто все же подумывает заняться организацией регат.**

A.C.: Если это отзывается в сердце – делайте! Чем больше предприимчивых организаторов, тем успешнее парусный спорт и яхтенный туризм будут развиваться в России. Вообще, регата как таковая почти не отличается от обычного мероприятия: набираете команду, привлекаете профессионалов, начинаете работать, набиваете первые шишки, проводите работу над ошибками – и по новой! Разумеется, нюансы, связанные со спецификой, тоже есть, но и это дело наживное. И вовсе не обязательно сразу вешать на себя кредиты и покупать собственный флот. Можно начать с его аренды. Мы, например, работаем с парусными клубами, у которых зимой нет возможности тренироваться и проводить гонки. «Повелитель паруса» из Екатеринбурга, Парусная академия и «Навигатор» из Москвы, SibSailClub из Новосибирска – все приезжали к нам, и со всеми мы дружим. А с клубом ZIGZAG и вовсе побратимы. Разумеется, работаем мы и с event-агентствами, и с организаторами авторских туров. Короче, не медлите и не сомневайтесь! А мы всегда готовы поделиться опытом. Озеро Абрау не замерзает, Черное море тем более, так что парусный сезон у нас длится круглый год. Приезжайте в гости!

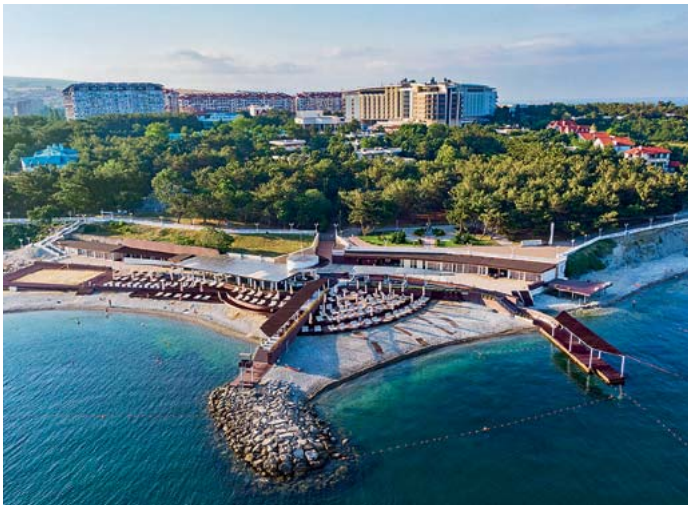




ФОТО: ВЛАДИСЛАВ ТАРКОВСКИЙ И ИГОРЬ ЗОЛОТАРЁВ



ЕВГЕНИЙ РОМАНОВ

«ОПТИМИЗМ ДОЛЖЕН БЫТЬ НЕУБИВАЕМЫМ»

ОДНА ЛОДКА В ЧАС. НЕ ДУМАЙТЕ, ЭТО НЕ ПРО КИТАЙ. В РОССИИ ТОЖЕ ЕСТЬ УСПЕШНЫЕ СУДОСТРОИТЕЛИ. И СЕЙЧАС ОНИ ДУМАЮТ, КАК ВЫПУСКАТЬ НЕ ОДИН КОРПУС В ДЕНЬ, А ОДИН В ЧАС. ЭТО ПРО «БЕЗОПАСНЫЕ ЛОДКИ» И ИХ СОЗДАТЕЛЯ ЕВГЕНИЯ РОМАНОВА