

Yacht RUSSIA

ПАРУС
КАК ОБРАЗ ЖИЗНИ

| № 7–8 (141) | ИЮЛЬ–АВГУСТ | 2022

ТУРЦИЯ
ВХОД РАЗРЕШЕН

СЕМЕЙНЫЙ ПОДРЯД
ВОЗВРАЩЕНИЕ TRAVELY-FAMILY

КОНЦЫ В ВОДУ
РАБОТАЕМ СО СНАСТЯМИ

ТЕМА НОМЕРА

БЕЗ ПАНИКИ!
ЕСТЬ ВАРИАНТЫ

16+

ISSN 1998-6459
9 771998 645009 22708

WWW.YACHTRUSSIA.COM

ВОЗВРАЩЕНИЕ


стр. 26

ЗНАКОМЫЕ МЕСТА


стр. 50

ЛОВКОСТЬ РУК


стр. 64

МАСТЕРСТВО


стр. 96

8 НОВОСТИ

14 ПОВТОРЕНИЕ ПРОЙДЕННОГО

16 НОВЫЕ РЕАЛИИ

18 СПОРТ ВНЕ ПОЛИТИКИ?! НЕ СМЕШИТЕ НАС!
World Sailing говорит «нет»

22 ПАРУСНЫЙ ТУРИЗМ
Расписание на будущее

26 TRAVELY-FAMILY МЕЧТЫ СБЫВАЮТСЯ!
Самое южное кругосветное плавание с детьми

38 ПРОТИВ ВЕТРА
Только смелым покоряются моря – и не только

50 МЕСТО В РАЮ
Турция нас ждет

58 CONTESSA 32
Полвека счастливой жизни

64 ЭТО КОНЕЦ. ЭТО КОНЦЫ...
Все снасти в порядке

76 ЗАКАТ ТИКОВОЙ ЭРЫ
Чем заменим?

82 КУБОК 100 МИЛЬ
Малый отрезок большого пути

88 ПОГОДА НА ЗАВТРА
Человек, который стал предсказателем

96 СО СТАМЕСКОЙ ЧЕРЕЗ ОКЕАН
Без плотника – никуда

102 ДОЙТИ ДО ТОЧКИ
Поль Синьяк: яхтсмен и пуантилист

108 СОВЕТЫ ШКИПЕРУ
Швартовка в одиночку и командой

*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 № 7–8 (141) **ИЮЛЬ–АВГУСТ** | **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 Малеева, **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 23.06.2022. Фото на обложке: floridashistoriccoast.com

ПИСЬМА

INFO@YACHTRUSSIA.COM

«Дракону» в России – 70!



От редакции. Участник игр XX Олимпиады 1972 года (Олимпиада проводилась в Мюнхене, регата – в Киле) Борис Александрович Хабаров прислал в адрес нашего журнала и Российской ассоциации класса «Дракон» письмо, в котором напомнил о славной дате: этот класс появился в нашей стране ровно 70 лет назад!

«В мае 1952 года на берегу рабочей гавани Центрального яхт-клуба Ленинграда появились две яхты. Они были полностью закрыты чехлами, стояли в деревянных санях. Это были иностранные яхты класса «Дракон», взятые в аренду. Через несколько дней их увезли из яхт-клуба. На одном из этих «Драконов» гонялся Иван Петрович Матвеев на Олимпийских играх в Хельсинки в 1952 году. Вторая яхта стал образцом для постройки «Драконов» в СССР: изучалась конструкция, разрабатывалась технология строительства. Осенью 1952 года яхты были возвращены владельцам.

Верфи спортивного судостроения в Ленинграде и Таллине приступили к строительству яхт. В 1953 году уже проводился чемпионат СССР в «Драконах». В нем приняли участие свыше 20 яхт. Гонялись лучшие гонщики страны: И. Матвеев, Д. Коровельский, Н. Ковригин, И. Чернаенко и др.».

А вот что Борис Александрович написал о «Драконе» и о себе.

«После окончания в 1952 году детской спортивной парусной школы (ДСПШ) я перешел в Добровольное спортивное общество (ДСО) «Искра» к тренеру В.Д. Обухову. Гонялся на яхте класса Л-3 («Сатурн» Л-3-29). В конце 1953 года «Искра» предоставила мне новый «Дракон» D-SR 47 по имени «Скромный». На фотографии – первый спуск этой яхты на воду по слипу в рабочей гавани Центрального яхт-клуба. На Неве льда нет, а в гавани еще лед. Я стою на корме лодки, на яхте – Борис Наулайнен. Фотография 2 мая 1954 года».

Ныне яхты класса «Дракон» по-прежнему на воде. И не просто на воде, а живут полной жизнью. Поистине этим яхтам возраст не помеха, как и их рулевым, среди которых и патриарх – Борис Александрович Хабаров. Как доказательство его участие в чемпионате России в классе яхт «Дракон», который пройдет с 29 июня по 4 июля в Санкт-Петербурге.



ФОТО: АРХИВ БОРИСА ХАБАРОВА; ЕЛЕНА РАЗИНА

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

INFO@YACHTRUSSIA.COM

(Письма могут быть сокращены. Авторская стилистика сохраняется)

БЛОГИ

Редакции YR очень хотелось бы каждому путешествующему под парусами, любящему яхты, предоставить слово и место на страницах журнала. Увы, это невозможно. Но и оставлять без внимания статьи, отчеты, дневники яхтсменов тоже неправильно. Поэтому мы предлагаем вниманию читателей их фрагменты и… ссылки на те ресурсы, где эти тексты представлены в полном объеме. И еще, уважаемые спортсмены и искатели приключений, даже не имея собственных сайтов, вы вполне можете рассчитывать на YACHTRUSSIA.COM

На Ахтубу под парусами



Сначала были планы – расплывчатые, потом оформившиеся: хочется ходить на рыбалку под парусом! Почему на рыбалку – понятно, это наша с Вячеславом Полтораком, моим товарищем, которому предстояло стать шкотовым, давняя страсть. Что объяснимо – в Астраханской дельте клев всем на зависть. Почему под парусом? Не только из-за экономии бензина – до уловистых мест еще нужно добраться, а чтобы именно так: в тишине, и только ветер в снастях, и плеск воды о борт, и вообще – здорово!

Когда я окончательно определился с желанием, встал вопрос о лодке. Ясно было, что нужен швертбот, так как ходить предполагалось ниже плотины Волжской ГЭС, в местах, где Волга изобилует островами и мелями, и чем ближе Каспий, тем их больше, да еще и сворачивать в рукава и ерики, как у нас называют многочисленные протоки. Также приветствовалось отсутствие необходимости регистрации в ГИМС. При этом швертбот не должен был быть слишком «навороченным», поскольку опыт хождения под парусом у нас был нулевым.

Пришлось погрузиться в изучение материала. Как ни странно, предложений на рынке оказалось достаточно. В конце концов выбор пал на «Арджи», который, можно сказать, тоже наш, с Волги, их делают на верфи «ДЖЕКБОТ-МАСТЕР» в Самаре. По всем параметрам это было именно то, что нужно: лодка вместительная, легкая и вроде бы несложная в управлении, с возможностью установки подвесного мотора.

Решение было принято, и летом 2019 года я стал судовладельцем. Тогда же мой швертбот получил имя собственное – «Верный», именно этого я от него ждал.

В том же году, 11 ноября, начался наш первый пробный поход. За пять дней мы прошли всего 147 км – сказалось не самое благоприятное время и отсутствие практики. Однако опыт дело наживное, и в следующем году начались тренировки – мы испытывали себя и лодку при разных направлениях ветра и его силе, потрепали нас и шторма, которые на Волге порой очень злые. Тогда же определились с «подвесником», выбрав «четырехтактник» на 9.9 л.с.

Обретенный опыт дал понимание того, какие необходимы доработки. Дело в том, что на Волге между Волгоградом и Астраханью ветер, как правило, юго-восточный, и, хотя река петляет, ветер загадочным образом все равно чаще всего остается встречным. Поэтому полным курсом идти приходится редко, обычно это крутые бейдевинды, причем при довольно сильном волнении. Но даже если ветер попутный, то при выходе из-за островов запросто можно словить сильный порыв, как-то на гроте у нас даже вырвало ползун… При этом «Верный», замечу, достаточно остойчив, хотя критических кренов мы старались не допускать.

В 2021 году мы уже достаточно уверенно дошли до финиша, одолев порядка 600 км. И этот сезон дополнил список…

Так вот что мы сделали. Уголками из нержавейки усилили транец, опасаясь, что в шторм ПНД (полиэтилен низкого давления) на спайке может не выдержать. Установили бортовые огни, запитав их от аккумулятора 40 а/ч, ведь иногда нам приходилось идти и в темноте. Еще установили бушприт, на который перенесли стаксель и новенький кливер, чтобы легче и быстрее идти в бейдевинд. На грот вшили два ряда рифов, чтобы в сильный ветер его не нужно было убирать, а только уменьшать парусность. В расчете на попутный ветер установили на мачту кардан-реек для стакселя. И наконец, в кормовой рундук поставили помпу, а внизу переборки просверлили отверстия для стока воды, ну раз люк рундука все равно не герметичен. Кстати, в этом рундуке у нас находится бензобак на 12 литров, это место самое низкое на лодке.

В этом году наше путешествие началось 26 апреля. Бензин – с запасом, хлеб, овощи, другое разное – все в расчете на 6 дней. Палатка, спальники, стулья, стол, сменная и теплая одежда – весной и у нас еще про-

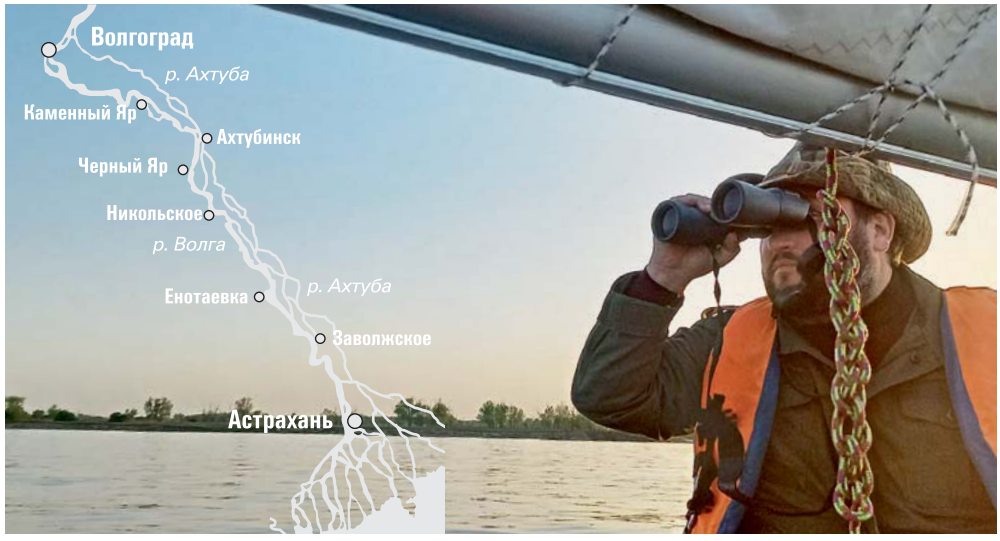
хладно, все накрыли тентом. Что ж, погода отличная, припасы на борту, мы тоже, можно отчаливать…

Маршрут традиционный, но нас в нем все устраивает. Во-первых, он пролегает в самых рыбных местах Великой Реки. Во-вторых, не обременен шлюзами и плотинами. В-третьих, особенно весенней порой, когда Волга разливается, затапливая пойму, она поистине великолепна: зазеленевшие деревья «по пояс» в воде, цветущие кустарники на островах и берегах… и это при полном отсутствии гнуса! Что еще нужно для прекрасного отдыха? Пожалуй, единственный серьезный недостаток – весной не купить в прибрежных поселках овощей, арбузов и дынь. А так в магазинах, по большому счету, все есть, да и рацион всегда можно пополнить свежевыловленной рыбой.

Малонаселенными эти края не назовешь. На берегах проток и самой Волги есть множество баз, где, кстати, можно с комфортом отдохнуть между переходами (практически на всех базах есть телефоны, так что при планировании маршрута можно все рассчитать заранее). Но мы с Вячеславом предпочитаем уединение и ставим для ночевки лагерь, тем более что мест для этого хватает на любой вкус и цвет.

В зависимости от погоды мы идем то по Волге, то уходим в протоки. Финиш маршрута всецело зависит от нашего желания. В этом году мы решили добраться до реки Сухая Ахтуба. А это значит: идем по Волге, заходим в реку Енотаевку, потом река Митинка, и там «рубим» мачту, потому что предстоит пройти под мостом, да и линии электропередачи очень низкие. По Казачьему ерику под мотором доходим до Сухой Ахтубы и там стоим лагерем четыре-пять дней, ловим рыбу в свое удовольствие. Потом за нами приезжает машина с прицепом, загружаемся и отбываем домой. С сожалением, разумеется.

Хорошо, когда все, что планируется, то и сбывается. В 11 часов мы отвалили от Волгоградского Сольпричала. Ветер умеренный и, естественно, встречный. Поднимаем грот, распускаем стаксель, а потом и клиновер. Ложимся на курс. «Верный» кренится, идя остро к ветру.



В этот день, пройдя 90 км, мы оставили за кормой поселок городского типа Светлый Яр, село Ушаковка, поселок Солодники, ну и так далее до поселка Ступино, в чьих окрестностях у нас первая ночевка. Устанавливать лагерь пришлось уже в темноте.

Поутру не теряем время – нам надо дойти до ерика Войченок. Где-то ближе к обеду миновали остров Воловий, что рядом с поселком Старица. Ветер усиливается, и райцентр Черный Яр, это уже Астраханская область, мы проходим под мотором. А вот и нужный нам ерик… Ставим лагерь. Достаем рыболовные снасти. А вот и рыбка на ужин!

Утро – и опять в путь. Впереди Калмыкия! Ветер наконец-то становится попутным. Расслабимся, но это ненадолго, скоро поворот и фордевинд сменит галфвинд. Даже жалко, так ходко шли, и стаксель на рейке тянул отлично. Скоро река Енотаевка, потом Митенка – и ночевка.

День четвертый. Мы у моста. Пора «рубить» мачту. Еще немного – и Сухая Ахтуба, где нас ждет отдых – и рыбалка! Все сложилось и удалось.

Впереди, в августе, у нас поход к Каспийскому морю. «Верный» справится, не сомневаюсь. Кстати, в этот раз, в сильный ветер, на реке, кроме нас и огромных барж, никого не было. Слабаки!

Егор Трефилов

«АРДЖИ»

По проекту Дадли Дикса Argie	15
Площадь парусов (без опционального геннакера)	9,9 м²
Длина	4,7 м
Ширина	1,8 м
Масса корпуса	135 кг
Материал корпуса (полиэтилен низкого давления)	ПНД
Материал рангоута	АМг
Подвесной мотор	до 10 л.с.
Грузоподъемность	550 кг
Человек на борту	до 6



ФОТО ИЗ АРХИВА ЕГОРА ТРЕФИЛОВА

НОВОСТИ



Vendee Arctique споткнулась у берегов Исландии

НЕПОГОДА ОКАЗАЛАСЬ СИЛЬНЕЕ САМЫХ СОВЕРШЕННЫХ ЯХТ СОВРЕМЕННОСТИ

В гонке яхтсменов-одиночников Guyader Bermudes 1000 Race, своеобразном прологе к будущей кругосветке Vendee Globe 2024/25, приняли участие 24 яхты класса IMOCA 60. Дистанция гонки – 1200 морских миль – представляет собой треугольник. Старт был дан в Бресте, далее – к скале Фастнет, затем поворот на юг до точки несколько западнее мыса Финистерре – и финиш вновь в Бресте. Среди тех, кто вышел на старт, было 17 ветеранов Vendee Globe, и среди них Янник Бестaвен, Шарли Дален, Жереми Бейу, Луи Буртон, Тома Руйян, Борис Херрманн… Причем многие впервые выступали на новеньких, только что построенных лодках. Победителем гонки стал 38-летний Шарли Дален, который с самого начала захватил лидерство. К моменту, когда победитель пересек в Бресте финишную линию, идущий вторым Жереми Бейу отставал на 185 миль.

Прошел месяц, и в рамках подготовки к кругосветке Vendee Globe стартовала новая гонка – Vendee Arctique, на этот раз из столицы французского паруса – Ле-Сабль-д'Олон. Ее дистанция – около 3500 миль. Почти сразу после старта 25 участников гонки, среди которых вновь все сильнейшие в классе IMOCA 60, взяли курс на север – к полярному кругу, чтобы в дальнейшем обойти вокруг Исландии и вновь направиться на юг, к месту старта. О значении этой гонки говорит то, что те, кто пройдет всю дистанцию, в 2024 году автоматически получат право принять участие в кругосветке. На первом этапе лидировал Ромен Аттанасио, его преследовал Шарли Дален, третьим шел Жереми Бейу.

Однако после четырех суток напряженной гонки ее организаторам пришлось внести кардинальные изменения в ее течение. Вот каким было официальное сообщение руководства: «Метеорологические условия на юге Исландии оказались более опасными, чем предполагалось. В связи с этим решено сделать исландские ворота, расположенные на востоке острова, финишной чертой Vendee Arctique». Таким образом определился и победитель, первым прошедший эти «ворота». Им стал Шарли Дален на Apivia (он решил переждать шторм в одном из фьордов), также поступил третий призер Тома Руйян на LinkedOut. А вот Жереми Бейу на Charal решил сразу же направиться обратно во Францию, ему погодные условия не показались такими уж страшными. Но только ему…

ФОТО: GETTY IMAGES, TENZOR SAILING CLUB

Впереди Спартакиада!

Министерством спорта России в августе 2022 года решено провести Спартакиаду среди сильнейших спортсменов страны. Планируемые даты проведения соревнований – 22–29 августа 2022 года. Всероссийской федерации парусного спорта предстоит разработать и утвердить регламент проведения парусных соревнований. Решение о проведении Спартакиады стало ответом на рекомендацию МОК международным спортивным федерациям не допускать российских и белорусских спортсменов к участию в международных соревнованиях из-за ситуации на Украине, также Россия лишилась права проведения ряда турниров по разным видам спорта. Заметим, что проведение Спартакиад берет начало с 1956 года. Летние соревнования организовывались в предолимпийский год, зимние – за два года до Олимпийских игр. До момента распада Советского Союза прошло 10 летних и семь зимних Спартакиад, последняя проходила с марта по сентябрь 1991 года.

Новый яхтенный порт в Питере

16 июня 2022 года состоялось подписание соглашения о намерениях между Санкт-Петербургом, АО «Корпорация Туризм.РФ» и СПбРСОО «Яхт-клуб Санкт-Петербурга» по реализации проекта по созданию туристического кластера на территории бывшей строительной площадки «Горская» в Приморском районе Санкт-Петербурга. В рамках кластера планируется создание яхтенного порта с инженерно-технической инфраструктурой с целью развития и популяризации парусного спорта, в том числе детско-юношеского, а также многофункционального развлекательного центра, общественно-делового комплекса. Объем инвестиций составит около 10 млрд рублей.



Пестово полнится парусами

НОВЫЙ ЯХТ-КЛУБ В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

На фоне постоянных сообщений о ликвидации тех или иных яхт-клубов сообщение об открытии нового уже праздник. Такой праздник состоялся 14 мая в Московской области, где прошло открытие нового яхт-клуба Tenzor Sailing Club (TSC).

Современный клуб расположен на акватории живописного Пестовского водохранилища, он имеет собственный флот спортивных яхт (MX 700) и парусную академию для обучения детей и взрослых. Создан он в соответствии с современной мировой тенденцией для яхт-клубов – «минимум на берегу». Вся инфраструктура клуба расположилась на комфортабельном дебаркадере, где имеется все необходимое: ресторан, раздевалки, даже бассейн.

Вместе с открытием яхт-клуба был дан старт летнему яхтенному сезону – проведение первого этапа Кубка Пестово. Регата собрала сильный состав из 14 команд. В их числе отметились опытные ZIDart Sailing Team Зорана Пауновича, Kalina Racing Team Анастасии Калининой, Tenzor Sport Милены Никитиной, Tenzor Legal Андрея Пушкина, ПЭК: Sport Вадима Филатова, ZIGZAG Артема Судакова и другие, а также сборные команды «Котики», «8848 Invest», «Белый кролик», состоящие из представителей разных сфер бизнеса, постоянных участников российских и международных любительских и бизнес-регат.

Одновременно с этим тренеры парусной академии Tenzor Sailing Academy провели мастер-класс на воде для юных яхтсменов.

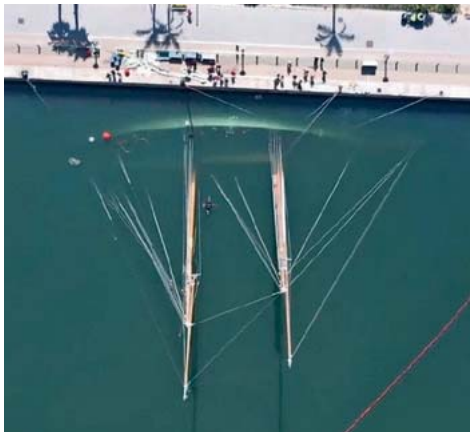




Шестьдесят лет спустя

СКРОМНЫЙ ГЕРОЙ СТРАНЫ ВОСХОДЯЩЕГО СОЛНЦА

83-летний японец Кеничи Хори завершил путешествие через Тихий океан на яхте Suntory Mermaid III. В Японии Хори – человек-легенда. В далеком 1962 году молодой яхтсмен, ему было 23 года, в одиночку и нон-стоп пересек Тихий океан, стартовав из Нисиномии на острове Хонсю и финишировал в Сан-Франциско 11 августа. Лодка Хори длиной 19 футов (5,8 м) называлась Mermaid, в переводе с английского – «русалка». После этого Кеничи Хори неоднократно пересекал Тихий океан, однажды его плавсредством и вовсе стал катамаран из пластиковых пивных бутылок; есть в его послужном списке и кругосветное путешествие, которое Хори совершил в 2004–2005 годах. Но не отметить свое самое первое дальнее плавание он тоже не мог, решив пересечь Тихий океан в обратную сторону – из Сан-Франциско в Нисиномию, но с остановкой на Гавайских островах. «Спешить мне некуда» – так он объяснил «нарушение» маршрута. Плавание прошло благополучно, и по его окончании Кеничи Хори заявил, что не собирается уходить на покой и намерен свое столетие отпраздновать новым дальним путешествием под парусом.



Гибель красавицы

10 июня в испанской марине Порт-Таррако после удара, нанесенного морским судном, затонула 49-метровая яхта Eleonora E. Судно снабжения, двигатели которого по неизвестной причине оказались заблокированными, нанесло пришвартованной яхте сильнейший удар в правый борт, после чего та в течение получаса ушла под воду – на глубину 4–5 м. Красавица Eleonora E была построена в Нидерландах в 2000 году и является репликой классической шхуны Westward, спущенной на воду в начале прошлого века.

Антарктический рекорд

Отныне рекорд одиночного безостановочного плавания под парусом вокруг Антарктиды – 92 дня 18 часов 21 минута 20 секунд. Он установлен 37-летней австралийкой Лайзой Блэр на яхте Open 50 Climate Action Now, при этом вся дистанция была пройдена ниже 45-го градуса южной широты. Прежнее достижение принадлежало Федору Конюхову, который в 2008 году обогнул Антарктиду за 102 дня 56 минут и 50 секунд.



Непобедимое проа

Американец Райан Флинн установил достижение, которое прежде считалось невозможным. В одиночку он прошел на 36-футовом проа (!) Jzerro от Нью-Йорка до Сан-Франциско, обогнув в ходе плавания мыс Горн и затратив на все путешествие 93 дня.



ФОТО: TWITTER/@KARLMONDON; AUTOEVOLUTION.COM; ABC GREAT SOUTHERN: KYLE PAULETTO; RYAN FINN © COLLIGO MARINE; HOLYHEAD MARITIME MUSEUM; THEO STOCKER; ANDREW BEDWELL

Сэру Робину вернули компас

53 года назад с борта яхты Suhaili Робина Нокс-Джонстона, первым совершившего одиночное кругосветное плавание нон-стоп, был украден большой морской компас. И вот в начале мая этого года в Морской музей в Холихэде (Уэльс) пришла пожилая женщина, которая сообщила, что хочет вернуть компас Suhaili, потому что ее замучила совесть: этот компас украл ее ныне покойный муж. Сотрудник музея возразил: у них, мол, нет привычки принимать ворованные вещи, но все же позвонил Нокс-Джонстону.



Тот подтвердил: да, в 1969-м у него действительно похитили компас, который был сделан в Бомбее незадолго до начала кругосветного путешествия. Теперь удивительная реликвия экспонируется в Морском музее Холихэда и ждет, когда туда приедет сэр Робин собственной персоной.



Новая жизнь Gipsy Moth IV

ФРЕНСИС ЧИЧЕСТЕР БЫЛ БЫ ДОВОЛЕН

Еще недавно казалось, что знаменитый 53-футовый кеч, на котором сэр Френсис Чичестер в 1966–1967 годах совершил кругосветное путешествие, обречен. Фонд имени этой яхты, собирая средства на ремонт судна, на самом деле тратил их на собственное существование, а год назад и вовсе отказался от содержания судна, сославшись на отсутствие денег. Ставшая бесхозной яхта пребывала на берегу в более чем прискорбном состоянии, пока ее не приобрели два британских предпринимателя, далекие от паруса (один из них был хозяином регбийной команды Leicester Tigers), но почувствовавшие возможную выгоду. В многочисленных интервью новые владельцы обещали отремонтировать яхту, но… вскоре продали ее проживающему в Нидерландах уроженцу ЮАР Саймону Оберхольцеру. Лишь с этого момента у Gipsy Moth IV началась новая жизнь. Первым делом ее отбуксировали на верфь в городе Барследоне и принялись приводить яхту в порядок, с тем чтобы придать ей тот облик, который был у Gipsy Moth IV в дни ее всемирной славы.

Длина судна – метр!

В мае 2023 года британец Эндрю Бедвелл планирует отправиться через Атлантику, намереваясь пройти 1900 морских миль примерно за два месяца. И если у него это получится, то мы узнаем о новом мировом рекорде, потому что длина его парусника под названием Big C всего один метр! Вообще, Big C должен был отправиться в путь еще в 2008 году с другим шкипером – Томом МакНалли, который спроектировал это суденышко, опираясь на свой опыт, полученный в ходе океанских переходов на микроскопических яхтах. Но переход не состоялся по причине болезни путешественника. В 2017 году Том МакНалли умер от рака, но Эндрю Бедвелл, которому сейчас 48 лет, решил продолжить дело своего покойного товарища. Стартовать он собирается из канадского города Сент-Джонс на острове Ньюфаундленд, а финишировать у мыса Корнуолл в Англии. Собранные с помощью краудфандинга средства Бедвелл планирует направить на онкологические исследования.





Имя для суперболида

НОВОЗЕЛАНДСКИЕ ЯХТСМЕНЫ НА ПУТИ К СУХОПУТНОМУ РЕКОРДУ

16 мая в Окленде, на базе обладателей Кубка «Америки» – новозеландской гоночной команды Emirates Team New Zealand (ETNZ), – состоялась церемония имянаречения болида, которому предстоит установить мировой рекорд скорости под парусом на суше. Нынешний мировой рекорд скорости под парусом на суше составляет 202,9 км/ч (126,1 мили/ч), он был установлен в Невадской пустыне 26 марта 2009 года британским инженером Ричардом Дженкинсом на аппарате под названием Greenbird.

Инициатором проекта, над которым работала большая группа разработчиков, в том числе команды «Формулы-1» Ineos Britannia, Mercedes и Red Bull Racing, является трехкратный победитель America's Cup, серебряный олимпийский призер и 17-кратный чемпион мира (в четырех классах судов) Гленн Эшби. Идея была поддержана боссом ETNZ Грантом Далтоном, также был привлечен и один из самых именитых яхтенных архитекторов француз Гийом Вердье.

В церемонии имянаречения приняли участие вожди племени Ngati Whatua Orakei, которые и дали болиду название – Horonuku. Horo в переводе с языка маори означает «быстрое, но в то же время плавное движение», а Nuku – «твердая поверхность». Атаку на рекорд планируется начать в августе на одном из соляных озер Австралии.

Крылья для новичков



Два бретанца – Эрван и Рафаэль Ценсье – решили заново придумать легкую крылатую лодку. Новый Gerys 4.7 может летать на крыльях, но нормально ходит и без них. Корпус оснащается S-образными крыльями, при этом лодка может полностью выходить из воды при 12 узлах ветра. Интересна конструкция корпуса Gerys 4.7. Фактически это катамаран, что делает яхточку очень остойчивой и подходящей для обучения. В остальном концепция Gerys 4.7 остается очень простой: нет регулировки крыльев, парусное вооружение имеет автоматический стаксель. Планируемая цена – 25 450 евро.

Hanseyachts продает Privilege

Ханьо Рунде, новый генеральный директор верфи в Грайфсвальде, начинает работу с продажи высококлассного бренда катамаранов. 16 июня Hanseyachts AG объявила, что расстанется со своим брендом катамаранов Privilège. Сделку планируется завершить к октябрю. Компания, базирующаяся в Порт-Олоне, должна быть продана по символической цене группе покупателей в окружении босса верфи Жиля Вагнера. В число инвесторов также входят клиенты французской компании.

Ханьо Рунде: «Обе компании многому научились друг у друга. Однако поскольку ожидаемые синергетические эффекты не были реализованы в той степени, на которую надеялись, этот стратегический шаг является лучшим решением для обеих сторон».



На самом деле Privilege всегда считался «проблемным ребенком». Хотя Hanseyachts с Moody и Fjord имеют большой опыт в люксовом сегменте судостроения, ей так и не удалось интегрировать французов. Корпоративные культуры слишком разные, расстояние между верфями велико, отличаются методы производства. По нашей информации, Privilege не генерировала прибыль все три года с момента ее поглощения, так что расставание выглядит более чем логичным.

ФОТО: ETNZ; HANSEYACHTS AG; NORTHMAN; HALLBERG-RASSY; BENETEAU

Новый флагман Maxus

Верфь Northman удивила новым флагманом, который отличается хорошей ценой и высокой универсальностью.

Отрицательная погибь палубы, острые скулы, массивная надстройка, палубные иллюминаторы – короче, Maxus 34 предлагает современную и свежую конструкцию в своем классе. Новая разработка Northman доступна с поворотным бал-



ластным швертом или гидравлическим подъемным килем. Перья руля также могут быть частично подняты для использования на мелководье, а мачта доступна с устройством для ее укладки.

Очень достойно выглядит интерьер яхты, он просторен и воздушен. Вообще, верфь обещает «самую удобную на 10-метровиках эргономику».

Цена новинки – 114 400 евро.



БОЛЬШЕ НОВОСТЕЙ
НА САЙТЕ ЖУРНАЛА
YACHTRUSSIA.COM



Самая большая Hallberg-Rassy всех времен

Руководитель отдела продаж верфи Магнус Расси объявил о том, что новым флагманом бренда станет Hallberg-Rassy 69: 21 м в длину, почти 6 м в ширину и водоизмещение не менее 46 т.

Новый флагман будет иметь большой центральный кокпит с двумя рулевыми постами (шведы уже реализовали это на Hallberg-Rassy 57). Все функции по настройке и уборке парусов будут выполняться при помощи электрики одним нажатием кнопки на панелях управления. Это означает, что новой яхтой по-прежнему будет легко управлять небольшим экипажем.

Как и все проекты Хермана Фрера для яхтостроителей в Эллё, яхта сзади довольно широка, но в то же время с малой шириной по КВЛ. Для надежного управления в таком случае требуются два пера руля, которые выступают из корпуса под относительно большим углом.

Ожидается, что новая Hallberg-Rassy 69 будет стоить 4,9 млн евро. Первые испытания запланированы на зиму-2023/24.

Beneteau расширяет спортивную линию

Новая 14-метровая First 44 будет поставляться в двух вариантах. Визуально First 44 – это классика от Роберто Бисконтини и Лоренцо Ардженто.

В то время как First Yacht 53 можно отнести скорее к люксовому сегменту, данная новинка должна быть в прямом смысле крейсерским гонщиком. А со всеми дополнениями, увеличивающими спортивный потенциал, возможно, даже гоночным крейсером.

Судите сами: для стандартной версии по запросу будут доступны два балластных танка объемом 300 л, которые будут заполняться электрическим насосом, что призвано компенсировать недостаток восстанавливающего момента при плавании с небольшим экипажем. Кроме того, есть мачта из углеродного волокна длиной 21,8 м (стандарт – алюминий, высота над ватерлинией 19,5 м). Для плавника владельцы могут выбрать длину между 2,15 м (стандарт) или 2,50 м (гоночный вариант).

Энерговооруженность базовой версии составляет 4,7, что довольно умеренно. На самой «горячей» модификации, однако, она составляет уже 5,1, и, таким образом, First находится в верхнем эшелоне. Например, у такой ходкой яхты, как JPK 45, этот показатель немного ниже и находится на уровне 5,0. Цена новинки пока что не определена.





Сергей БОРИСОВ,
шеф-редактор журнала YR

ПОВТОРЕНИЕ ПРОЙДЕННОГО

Кто – за? Кто – против? Кто – воздержался? Кто – затаился? Сейчас не об этом, сейчас об объективной реальности. Она такова: обложили. Можно сказать, что обложили санкциями, а можно и не конкретизировать, а просто – обложили. Как медведя в берлоге, например.

Ныне наши яхтсмены – пострадавшие. Еще недавно представлялось, что мир паруса, он особенный, существующий как бы параллельно тому миру, где царствует алчность, зависть, двоемыслие, все прочие пороки. Да, человек грешен, и пусть не всегда черен душой, но что в нем масса оттенков серого – это несомненно. Но в яхтсменах этого точно меньше, почти до сепии, до дымки, потому что парус – это красиво, романтично, он облагораживает. И вдруг…

Коллективная ответственность! Нате, получите! А как же утверждение, что спорт должен быть вне политики? Да когда такое было? Забыли, как спортсменов из ЮАР не допускали к соревнованиям? А две Олимпиады – 1980 и 1984 годов? Потом, казалось, все обустроилось, ан нет, стартовали допинговые скандалы… в избирательном формате, разумеется. Эй, норвежцы, приезжайте в Крым, там сухо и солнечно, враз вылечитесь от астмы. А что творили с нашей парусной «двойкой» в Бразилии? Забыли? Мы помним… А сегодня и вовсе – тотальные запреты: по спортивной линии – от соревнований, «клиник», до этапов на некогда гостеприимной заморской воде, плюс к этому – визовые сложности, авиабилетные препоны, денежнокредитнокарточные (обо всем этом – главная тема этого номера YR).

Кому-то может показаться, что непробиваемые стены вокруг. Но вспоминается песня от «Наутилуса», тот что «Помпилиус», про поле и гороховые зерна… которые, созрев, обратятся в гири… и этим «ударным инструментом мы пробьем все стены в мире». И так и будет! А знаете, почему? Потому что стоит вспомнить и другие строки – библейское наставление Екклесиаста: «Бывает нечто, о чем говорят: «Смотри, вот это новое», но это было уже в веках, бывших прежде нас». Так и есть – было. В годы Крымской войны, когда союзный антироссийский флот «запер» Балтику, члены Санкт-Петербургского императорского яхт-клуба поставили свои суда на прикол со словами: «Мы подождем». И дождались – по окончании военных действий гордые бритты вновь прибыли на своих яхтах в столицу России, а за ними шведы, голландцы, пруссаки и прочие немцы. А после революции 1917-го наши яхтсмены оказались заперты в Маркизовой луже, но через несколько лет отправились под парусами в триумфальное турне по балтийским водам. А после Великой Отечественной войны парусный флот вообще пришлось возрождать почти с нуля. И как после этого не привести слова того же сына Давидова – Соломона, царя в Иерусалиме: «Суета сует, – все суета!»

Так стоило ли городить все эти запреты – обвиняя, запрещая и изолируя, если они все равно не сработают? А они не работают! Все-таки яхтенный мир – это действительно мир наособицу. Потому что подпитывается не только жаждой адреналина, соперничества, но и любовью к парусам – тем чувством, которое придает силы, наделяет фантастической изобретательностью, потрясающей изворотливостью. И тут уж никакие государственные границы не устоят, никакие чиновные директивы не остановят. Тем более что очень многие в этом мире, формально находясь по ту сторону, пусть негласно («Ну ты же понимаешь…»), но проявляют сочувствие, сами изыскивают для коллег варианты обходов. Такое вот парусное братство!

И еще момент: про нашу олимпийскую сборную не скажу – ее отсутствие на международной арене вряд ли сильно скажется. А может, такая вынужденная пауза и к лучшему: деньги сэкономим на заграничных выездах, на внутренние акватории и соревнования внимание обратим. Так что все относительно. Хотя с теми же «Драконами» ситуация другая – без наших команд золотой блеск медалей несколько потускнел. Тоже факт.

В общем, все наладится. Обязательно. «В поле зреет урожай…»

borisov@yachtrussia.com

НЕТ ЗАПРЕТОВ, КОТОРЫЕ НЕЛЬЗЯ БЫЛО БЫ ОБОЙТИ, И СТЕН, КОТОРЫЕ ВОЗВЕДЕНЫ НАВСЕГДА