

Yacht Russia



НОЯБРЬ-ДЕКАБРЬ 2023



ТЕМА НОМЕРА

ФЕДЕРАЦИЯ
ИДЕТ КО ДНУ

КАПИТАН
В СТРЕССЕ

СПОКОЙСТВИЕ,
ТОЛЬКО СПОКОЙСТВИЕ

ВО ВЛАСТИ АКУЛ
СПАСЕНИЕ В ТВОИХ РУКАХ

ISSN 1998-6459

2 3 1 1 2

16+

9 17719981645009



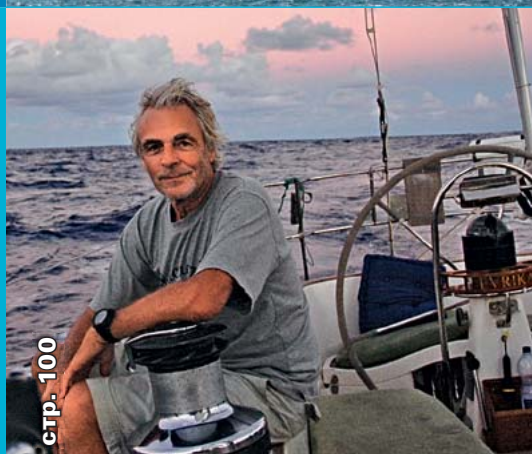
стр. 22



стр. 46



стр. 58



стр. 100

8 ПИРАТЫ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

10 НОВОСТИ

18 ВЕЛИКИЙ НАСТАВНИК

20 СЕЗОН ОКОНЧЕН. ДА ЗДРАВСТВУЕТ СЕЗОН!

22 ЗАКАТ ФЕДЕРАЦИИ

*Вся власть – Учредительному собранию!
Судьба Президента
Ошибка Президента
Преждевременная вспышка
Путь по краю, напрямик*

40 АРХИПЕЛАГ ГЛЕНАН

Школа паруса, школа жизни

46 «СУДНО МОЖЕТ ЛОМАТЬСЯ – НЕ ЛОМАЕТСЯ ЧЕЛОВЕК»

*Спасение членов экспедиции
Russian Ocean Way*

52 ПАРУСНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ СЕЛИГЕРА

Люди и лодки

58 СПОКОЙСТВИЕ! ТОЛЬКО СПОКОЙСТВИЕ!

*Как перестать волноваться и начать
получать удовольствие от паруса*

70 ОРГАНИЗАТОРЫ

Дельные вещи на палубе

76 СНОУКАЙТИНГ

Это несложно

84 OCEAN GLOBE RACE

Пятьдесят лет спустя...

92 РАМОН КАРЛИН И ЕГО МЕЧТА

Первые победители

96 САМО СОВЕРШЕНСТВО

Swan 65

100 РИК РАЙТ

«Яхта – лучшее из убежищ»

104 КИСА И СУНДУК

Что носить и в чем хранить

108 СОВЕТЫ ШКИПЕРУ

Подвесной, запасной

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 № 11–12 (149) НОЯБРЬ–ДЕКАБРЬ | 2023 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 Малева, КОРРЕКТОР Светлана Ляпина
МЕНЕДЖЕР ПО РЕКЛАМЕ Елена Краверская kravetskaya@yachtrussia.com АДРЕС РЕДАКЦИИ 115280, г. Москва, ул. Мясницкая, 4, телефон + 7 (495) 925 3510, e-mail info@yachtrussia.com ВЕБ-САЙТ www.yachtrussia.ru
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПУБЛИКОВАННЫХ 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 людей старше 16 лет» Yacht Russia © 2023 | Yacht Russia по лицензии Delius Klasing GmbH, Bielefeld, Germany. Мнение авторов не всегда совпадает с мнением редакции.
Подписано в печать 19.10.2023. Фото на обложке: Алексей Жирнов



КНИГИ YACHT RUSSIA ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ ПАРУСА!



300 ЛЕТ (1718–2018). ИСТОРИЯ ПАРУСНОГО СПОРТА РОССИИ

Это уникальная книга — ничего подобного о развитии паруса в нашей стране прежде не издавалось. 272 страницы большого формата вместили в себя более четырехсот иллюстраций — гравюр, рисунков, редких фотографий, а также подробнейший рассказ о том пути, который за три минувших столетия прошел отечественный парусный спорт. Указ Петра I о создании Потомственного Невского флота положил начало этой истории, в которой были взлеты и падения, десятилетия забвения и годы успехов. Той истории, которую творили тысячи людей, бесконечно влюбленных в паруса, которая пишется и сегодня.

РЕКЛАМА

ДАЙДЖЕСТ



Редакции *УР* очень хотелось бы каждому путешественнику 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

Пираты Балтийского моря



На берегах Финского залива и Ладоги субкультура строителей маленьких, не подлежащих регистрации крейсерских яхт закрепились в качестве незлобного «пиратства», так как на борту иногда присутствуют и пушечки. В рамках Ораниенбаумского морского фестиваля прошла регата таких яхт Toyboat Sailing.

Один из организаторов и идейный вдохновитель движения – Герман Макашов. Он администрирует телеграм-канал и делает видео для социальных сетей. На его счету постройка уже двух игрушечных парусников. Еще одна лодка в постройке.

– На самом деле в мире эта культура сформировалась давно и очень популярна, – рассказывает он. – Отличий тойбота, то есть игрушечной лодки, от просто маленьких спортивных снарядов типа «Оптимиста» много: наличие каюты со спальными местами, сухой кокпит, еще такую яхту не нужно открывать. По сути, это комфортные круизные яхты, просто маленькие. Перевезти такой «крейсер» порой можно, даже сложив задние сиде-

нья кроссовера. В нашей среде закрепились слово «нерегистровая», так как по размерам, весу подобные суда не подлежат регистрации, это важный момент для многих. Свою первую лодку я построил за два неполных месяца. По два часа в день после работы. В мире ежегодно проходит 200-мильная регата для микрокрейсеров «Техас-200». Это 370 километров. Мы в Петербурге пока ходим максимум на 20 километров. В клубе на сегодня состоит примерно 150 человек. Нас уже много! А просто так кататься скучно. Плюс у меня дети,

хотелось их как-то заинтересовать. Когда-то Балтика была очень опасным местом в смысле пиратов, и Петр Первый даже выдавал каперские патенты, разрешающие топить и грабить чужие корабли. Вот мы и придумали ролевую историю, стилизацию под пиратов, корсаров... Некоторые наши яхты снабжены игрушечными пушками, которые стреляют пенопластовыми ядрами. Есть идея внести в правила наших регат, что в случае попадания ядра пораженная лодка должна сделать разворот, потеряв время. В потешном флоте Петра Первого было, кстати, примерно так же. Здесь мы абсолютно «в традиции».

Постройка лодки своими руками приветствуется, но не обязательна. Уже есть предложения по кит-комплектам. Но собирать, настраивать и украшать все равно нужно самому. Самое простое – построить судно из фанеры и покрыть стеклотканью. Но не только.

Кто же они, рыцари фанеры, стеклоткани и не только?

– Я работаю в кузнице, – говорит Андрей Благушин, капитан лодки «Пуля». – Умею варить металл. Свою яхту сварил из пластика, такого же, из которого делают септики для дачи. Оказалось, что пластик тоже можно сваривать электродами, кото-



рыми металл варят. Материал очень крепкий, только белеет там, где нагрузка идет самая сильная. Парус я купил бэушный, рванный, починил его. Начал ходить на Череменецком озере под Лугой пять лет назад. Там эта лодка хороша. С волнами Финского залива сложнее. Но иногда выигрываю соревнования.

В ходе регаты Toyboat Sailing «Пуля» выиграла в первой гонке, а во второй первым был экипаж «Фонтанки», яхты на основе гоночного швертбота. Но «Фонтанка» не без труда обогнала «самоделки», хотя те были намного тяжелее. Сказывается навык энтузиастов и площадь парусов. Кстати, на некоторых тойботах установлено по две мачты!

– У меня есть капитанские права, – говорит Сергей Наревских, яхта Tom Cat. – Увлекаюсь парусным спортом уже лет десять, ходил на больших яхтах. Но я не в состоянии купить, а скорее, даже содержать большую яхту, так как занят строительством дома. А этот «нерегистровый» формат, эта философия мне подходят. Плюс на крейсерской яхте сходить на ту же Ладогу – это двухнедельный поход. С игрушечной яхтой – четыре часа. Плюс бесплатный спуск, хранение на дачном участке. А по ощущениям, по драйву это абсолютно сопоставимые вещи.

Есть среди тойботеров и девушка – очаровательная и немного хрупкая с виду Наталия Знаменщикова. На своем двухметровом фанерном «Серафиме» она ходит с мужем Юрием.

– Нам хотелось познакомиться с яхтами, а опыта у нас не было никакого, – признается Наталия. – Сразу большую яхту приобретать и содержать сложно и финансово, и по времени, к тому же нужна регистрация, права. Я предложила мужу начать с чего-то легкодоступного, транспортабельного, но при этом вполне безопасного. Благодаря малой осадке «Серафима» для нас нет недоступных

мест, мы можем высадиться на любом пляже. Яхточка легкая – 60 килограммов, вдвоем ее спокойно можно погрузить в машину-«каблук» и выгрузить в любой точке, чтобы «сброситься» на воду. И никакой бюрократии при использовании лодки!

Тойботеры пользуются весьма лояльными правилами, которые не требуют регистрации маломерных судов весом до 200 кг, а также спортивных парусных судов, не оборудованных спальным местом. Хотя сами мини-яхтсмены считают, что спальные места у них есть. Но в это не поверит ни один инспектор. Можно ли назвать спальным местом отсек метр на метр? Тем не менее многие энтузиасты из принципа ночуют на яхтах!

– Я на своей «Минерве» ночевал несколько раз, – возвращается в разговор Герман Макашов. – У меня так сделано, что можно вытянуть ноги. Быстро становится тепло, ведь объем небольшой. Теплее, чем в палатке. Обычно сняты рыбы и финские пограничники... Потому что постоянно думаешь, что сорвет с якорей и унесет. Я использую четыре якоря: два обычных небольших и два строительных мешка, набитых камнями.

По словам тойботеров, стоимость постройки такого корабля по принципу «сделай сам» на данный момент примерно 50 тысяч рублей. Можно дешевле, если научиться шить паруса и не вкладываться в атрибуты типа пушечек



или настила палубы. Впрочем, смекалка и тут поможет. Нос «Минервы», например, украшает русалка. Герман ее вылепил из обычного детского пластилина, покрыл лаком и покрасил.

Большинство строителей тойботов далеко не бедные люди, как правило, проживающие в собственных домах с мастерской. Есть у них и недорогие машины, способные перевозить микропарусники. При этом в их компании в воздухе витает идея строительства «драйвовых девайсов» без особых затрат. Экономия? Вряд ли. Скорее, эти ребята занимаются не просто постройкой смешных лодок. Возможно, они прокладывают курс к новым горизонтам развития общества в том океане прямого потребления, который нас окружает.

Сергей Елгазин, Фонтанка.ру
Печатается с сокращениями



НОВОСТИ



Стартовал 37-й Кубок «Америки»

БЕЗ НЕОЖИДАННОСТЕЙ И СЕНСАЦИЙ, КОНЕЧНО ЖЕ, НЕ ОБОШЛОСЬ

Долгая дорога к 37-му Кубку «Америки», розыгрыш которого пройдет в Барселоне, началась с предварительных регат, своего рода разминочных гонок перед Challenger Selection Series.

Первая из таких регат прошла с 14 по 17 сентября в Испании в Виланова-и-ла-Желтру. Затем команды отправятся в Джидду, Саудовская Аравия, где регата пройдет с 29 ноября по 2 декабря. Третья и заключительная предварительная регата состоится в Барселоне в августе 2024 года.

Первые две регаты проводятся на лодках AC40. Но на финальной предварительной гонке в Барселоне все команды Кубка «Америки» будут соревноваться уже на своих новых машинах AC75. Впрочем, на каких бы яхтах ни проводились эти состязания, в зачет Кубка они не пойдут, это просто «разогревочные» старты.

Кто же вышел на старт первой предварительной гонки после тренировок в Барселоне? Уже знакомые нам пять команд: Emirates Team New Zealand, INEOS Britannia, American Magic, Luna Rossa Prada Pirelli, Alinghi Red Bull Racing. И новичок в гонках AC – команда из Франции Orient Express Racing Team.

По итогам первого гоночного дня, вернее, второго, так как в первый день из-за отсутствия ветра гонки были отменены, к тому же весь день шел дождь, победителем с 15 очками стала Orient Express Racing Team. Сенсация состоялась! Фавориты регаты – новозеландская ETNZ – стали вторыми (13 очков), на третьем месте оказалась швейцарская Alinghi Red Bull Racing (9).

Однако следующий – и последний – день соревнований расставил все по своим местам. Победу

в первой предварительной регате 37-го розыгрыша Кубка «Америки» одержала американская команда American Magic. Для многих это стало неожиданностью, поскольку после первого гоночного дня регаты американцы занимали лишь пятое место. Но во второй день American Magic выиграла две гонки флота, а в третьей стала второй и в результате в общем зачете вышла на первую позицию. На второй обосновались новозеландцы из Emirates Team New Zealand.

Эти две команды и приняли участие в решающем матч-рейсе, который многочисленным болельщикам удовольствия, увы, не принес. Из-за того, что ветер стих, команды просрочили время прохождения первого отрезка дистанции. American Magic в этот момент была впереди – ей победу и отдали. 🏆

Голосуй, или проиграем!

В этом году 144 профессиональных фотографа из 30 стран, что стало новым рекордом, представили свои работы на премию яхтенной фотографии Mirabaud Yacht Racing Image 2023.



В первом туре авторитетное жюри отобрало 80 лучших снимков, десять из которых были представлены российскими авторами! Это признанные мастера жанра парусной фотографии – Георгий Акимов, Евгений Бакунова, Екатерина Ващенко, Валерия Исаенко, Оксана Куджаева, Елена Разина, Кристина Рягузова, Ольга Сарма, Анна Суслова и Андрей Шереметьев.

Во второй тур пройдут 20 работ, которые будут выставлены на крупнейшей в мире выставке морской промышленности METSTRADE в Амстердаме с 15 по 17 ноября, где и состоится церемония награждения победителей. Надеемся, для наших участников она станет триумфальной.

Будут вручены три награды: премия Mirabaud Yacht Racing Image (главная награда) за фото, выбранное международным жюри; Delegates Award, основанная на голосах посетителей выставки; Public Award, ориентирующаяся на количество голосов, поданных онлайн парусной общественностью.

Подать свой голос за понравившуюся работу можно до 8 ноября на сайте премии. 🗳



Музейный морской поход

Такого еще не было. Музей-заповедник «Петергоф» и калининградский музей-заповедник «Музей Мирового океана» в ноябре 2022 года подписали соглашение о партнерстве и не стали ограничиваться обменом выставками, а договорились о проведении парусного похода под симво-



лическим названием «Россия на Балтике». Как было задумано, так и получилось: из Калининграда в Петергоф отправились яхты «Одиссей», «Карина», «Тамара» и «Океан», там их встретили учебные парусные суда шхуна «Ольга» и куттер «Лукулл», после чего флотилия вернулась к причалу Музея Мирового океана, где приняла участие в фестивале «Водная Ассамблея».

Такого действительно еще не было, но, с другой стороны, речь идет и о возрождении традиции больших парусных походов на Балтике, которые были и в императорской России, и в советское время. По общему мнению, идея оказалась плодотворной, поэтому два учреждения культуры решили сделать свою музейную регату ежегодной. 🗳

Вперед планеты всей

Российские яхтсмены отличились по полной программе, забрав все призовые места на открытом чемпионате Турции в классе J/70, проходившем в Чешме недалеко от Измира.

На третьем месте оказался экипаж Кирилла Фролова, второй стала лодка Елизаветы Шестаковой, а главный приз забрала команда под началом Андрея Пушкина. Знаменитые прежними победами «Богатыри» Игоря Рытова стали лишь седьмыми. 🗳





Кубок Босфора

Российские яхтсмены победили на регате Bosphorus Cup. У российского экипажа яхты Zасара (Archambault 35), выступавшей под турецким флагом, две золотые медали – в дивизионе IRC 3 и в общем зачете IRC 3-4.

Кубок Босфора – это серия прибрежных гонок со стартом и финишем в Стамбуле. Это одна из крупнейших и самых красивых регат в Турции, появившаяся в 2002 году. Знаки дистанции располагаются рядом с великолепными историческими достопримечательностями Стамбула – Голубой мечетью и собором Святой Софии.

Турецкая парусная федерация допускает участие команд под российским флагом: из 80 участников на старт вышли четыре такие яхты, но экипажей и ру-

левых из России было гораздо больше. Из многих команд, претендующих на победу, можно отметить команду Тимофея Жбанкова, занявшую 4-е место в общем зачете больших яхт. 📌



80 узлов под парусами?

Прошло пять лет с тех пор, как инженеры швейцарского проекта SP80 решили создать парусную «ракету» и с ее помощью побить рекорд скорости под парусами, который ныне составляет 65,45 узла. Была сформулирована цель – плыть быстрее 80 узлов и таким образом улучшить рекорд сразу на 15 узлов.

И вот команда не только представила свою «ракету», но и подвергла ее первому испытанию на воде. Для этого лодку, больше похожую на самолет, буксировали по озеру на максимальной скорости. Следующий этап – заезды на морской воде недалеко от Перпиньяна во Франции с воздушным змеем в качестве движителя. После этого «ракету» вернут в мастерскую, чтобы быть полностью готовым к рекордным попыткам в 2024 году. 📌

Vendee Globe: 44 кандидата

До старта 10-й кругосветной нон-стоп гонки одиночников Vendee Globe остается год с небольшим: флот яхт IMOCA60 отправится в путь из Ле-Сабль-д'Олон 10 ноября 2024 года. Однако организаторы уверены, что предстоящая гонка будет самой представительной в истории регаты.



Уже сейчас официальными кандидатами на участие в ней являются 44 шкипера, и это при том, что в кругосветку в соответствии с решением оргкомитета отправятся 40 яхтсменов. Окончательный отбор участников 10-й Vendee Globe будет произведен по итогам трансатлантической гонки New York Vendee – Les Sables d'Olonne, которая стартует из Нью-Йорка 29 мая будущего года.

Примечательный факт. На старт кругосветки могут выйти сразу 14 яхт IMOCA, спущенных на воду уже после предыдущей Vendee Globe. 📌

МОК выступил против ОКР

Международный олимпийский комитет «до дальнейшего уведомления» лишил Олимпийский комитет России полномочий из-за принятия в него олимпийских советов новых субъектов РФ (Донецкой и Луганской народных республик, а также Запорожской и Херсонской областей). Подчеркивается, что отныне ОКР не имеет права действовать в качестве Национального олимпийского комитета, как это определено Олимпийской хартией, и не может получать финансирование от олимпийского движения. Ответом стало официальное заявление ОКР, в котором решение МОК названо контрпродуктивным и имеющим очевидную политическую подоплеку. Таким образом де-юре закреплено то, что было сделано де-факто в феврале 2022 года. И далее: «На российских спортсменов, подавляющее большинство из которых безосновательно отлучено от международных выступлений, данный шаг никак не влияет, статус нейтрализации остается без изменений. ОКР, как участник международного спортивного движения, оставляет за собой право защиты собственных интересов, а также интересов спортсменов и организаций суверенной страны, которых мы добросовестно представляем». ❏



БОЛЬШЕ НОВОСТЕЙ
НА САЙТЕ ЖУРНАЛА
YACHTRUSSIA.COM



«Солнечный ребенок» в Джибути

Продолжается плавание петербургского яхтсмана Дениса Тоскина на катамаране Sun Child (Privilege 48). Выйдя из Калининграда, Денис не без трудностей обогнул Европу и пришел в Турцию, где к нему присоединились два кота, собачка, жена Ирина и сын Роман – тот самый «солнечный ребенок», в честь которого и назван весь проект (см. [YR № 9/2018](#)).

Из Турции семья (других рук на борту нет) дошла до Египта и миновала Красное море нон-стоп. Сейчас стоящий на

якоре в Джибути катамаран в буквальном смысле ожидает у моря погоды. Причина тому – формирующийся циклон в северной части Индийского океана плюс не совсем комфортная погода для катамарана в Аденском заливе. Если все будет хорошо, 20 числа ребята уйдут из Джибути в марину Салала (это уже Оман).

О том, как Денис под российским флагом обходил Европу, и о том, каковы его ближайшие планы, он обещал рассказать сам в одном из ближайших номеров [YR](#).

В одиночку вокруг света на «Дочери ветра»

1 октября марокканский берег покинула яхта «Дочь ветра». Это яхта, знаменитая не только тем, что на ней Виктор Языков обошел вокруг света, но и счастливой способностью держаться курса без авторулевого. На этот раз на борту яхты не Виктор Аркадьевич, а его последователь Виталий Елагин, в прошлом ученик (так он сам себя называет) проекта «Школа Океан Виктора Языкова», яхтсмен, тренер, инструктор IYT. В его активе переход в одиночку по Черному морю, участие в гонке Jester Challenge, и вот – дальнейшее плавание, задача которого, по словам Виталия, проста и понятна: достойно пронести флаг России вокруг земного шара! В первые дни плавания капитан «Дочери ветра» встретился

с яхтами гонки Minitransat, потом миновал Канары, впереди – экватор. Следить за плаванием можно в телеграм-канале «Дочь Ветра в Океане». ❏





«Ворон» показал себя... и скорость

ЭКОНОМИЯ ВЕСА ПОЛНОСТЬЮ ОПРАВДАЛА СЕБЯ

Верфь Baltic Yachts вывела на испытания 111-футовый крылатый Raven. Владелец «Ворона» хочет тщательно протестировать новую лодку.

Предполагается, что на «Вороне» гости во время движения будут находиться в овальном центральном кокпите, выполненном в виде своеобразного перевернутого панорамного купола. Разработчики крыльев Botin&Partners заверяют, что те спроектированы таким образом, что яхта не будет подниматься слишком высоко в воздух, это должно обеспечить комфортный «полет». Этому же будет способствовать водяной балласт в кормовой части судна, он увеличит восстанавливающий момент. Остой-

чивость яхты обеспечивается балластным килем с осадкой 4,80 м и 9,3-тонным бульбом.

В соответствии с требованиями заказчика «Ворон» имеет две гостевые каюты и просторные помещения для экипажа. Плюс два салона и хорошо оборудованный камбуз. Во имя уменьшения веса – водоизмещение яхты составляет всего 55 тонн – во многих местах тон задает голая углеткань, кое-где используются ротанговые панели в карбоновых рамах, а все основные мебельные конструкции изготовлены из полых углепластиковых труб. Вместо стеклянного ламината было использовано оргстекло, что сэкономило еще несколько сот килограммов. Также было

решено, насколько это возможно, отказаться от звукоизоляции, лишь некоторые переборки получили легкий пенопластовый шумоизолятор. И это далеко не все, что было сделано ради уменьшения веса.

Для силовых установок и выработки электроэнергии проектная группа выбрала дизель-электрическую гибридную систему, чтобы снизить выбросы и эффективно распределить вес. Электродвигатель мощностью 130 кВт расположен на корме на миделе, а два генератора мощностью 80 кВт на корме побортно. Последние питают два блока аккумуляторных батарей, в свою очередь питающих основной двигатель, гидравлические насосы и бортовую сеть. Двигатель представляет собой выдвижной гребной винт с карбоновыми лопастями и титановой ступицей.

В ходе испытаний Raven смог достичь скорости 29 узлов. И это только начало! 🚩



Прибавление семейства

В речном яхт-клубе «Симбирск» Ульяновска, о котором [УР](#) рассказывал в прошлом номере, в рамках проекта «Семь ветров» на воду спущена уже вторая яхта. Казалось бы, рядовое событие, но это если не знать деталей. А они таковы: яхта построена в клубе по модернизированному проекту «Конрад-25». И если первая лодка еще называлась «Авантюра», то вторая уже «Кайф».

Таким образом, вопреки всем сложностям в стране появилась и активно развивается еще одна «точка роста» интереса к парусному спорту с возможностью самостоятельно строить яхты-монотипы. И не столь уж важно, что по старому польскому проекту, если проект хорош, а «Конрады» и поныне востребованы и в почете. 🚩



Sun Fast 300D на воде

Jeanneau и Multiplast представили головной образец гоночной яхты Sun Fast 30 One Design. Проект основан на инициативе UNCL (Национальной ассоциации океанских яхтсменов Франции) в сотрудничестве с RORC в Англии и Storm Trysail Club в Америке. И все это с целью создания нового гоночного класса с длиной корпуса около 30 футов.

Конкурс на проектирование выиграл офис VPLP во Франции, а Jeanneau получила контракт на серийное производство яхты и разрешение интегрировать модель в спортивную линейку Sun Fast под своей торговой маркой. Верфь Multiplast, которая изначально должна была строить лодку, будет контролировать процесс.

Собираясь Sun Fast 30 One Design будет на производственном предприятии Groupe Beneteau в Шевире недалеко

от Нанта. Корпус, палуба и переборки изготавливаются в виде сэндвич-конструкций из стеклопластика с использованием процесса вакуумной инфузии. Композитные детали ламинируются с использованием экосмолы Arkema Elixir, что позволит впоследствии перерабатывать их (включая корпус и палубу) путем строгого разделения волокон и смолы.

Французы намерены каждую неделю поставлять по одной новой лодке Sun Fast 30. На сегодняшний день заказов около 50, то есть работа гарантирована почти на год.

Новая Jeanneau One Design обойдется в 169 575 евро. И это цена без парусов, что характерно для скоростных лодок. Жаль, что не 100 000, как заявлялось изначально. 📌

Юбилейный сезон для юных моряков



Программа «Тайны старой карты» выходит на «Детском радио» с 2017 года. Серию познавательных передач для самых маленьких редакция готовит совместно с Академией парусного спорта Яхт-клуба Санкт-Петербурга. Двое детей из детской парусной школы и старый моряк путешествуют во времени и пространстве, по историческим кораблям и знаковым местам для российской морской истории, в игровой форме осваивают морские термины, присказки и песни,

изучают основы парусного спорта, простейшие правила парусных гонок и устройство парусной лодки. Новый юбилейный сезон готовит новые путешествия. Старые выпуски программы можно послушать на сайте «Детского радио». 📌

Парусные грузовики

В свой первый рейс из Сингапура в Бразилию отправился сухогруз Mitsubishi Puxis Ocean (на фото), оснащенный крылатыми парусами фирмы BAR Technologies, дочкой фирмы Ben Ainslie Racing. Изготовленные из стекловолокна крылья возвышаются на 123 фута над палубой. Во время операций у причала, при прохождении под мостами, в штормовых морских условиях паруса могут складываться. Каждый из них состоит из трех подвижных элементов, которые можно регулировать. Датчики ветра на борту улавливают угол и скорость ветра, автоматически поворачивая парус в случае неожиданных порывов. Паруса должны обеспечить достаточно хода (до 5 узлов при скорости ветра 18 узлов), чтобы сократить потребление топлива судном минимум на три тонны в день, то есть примерно на 30 %.



Отправился в море и грузовой парусник Сапорея, задача которого – перевозить компоненты ракеты Ariane 6 весом до 5000 тонн из европейских портов через Атлантику на космодром Куру во Французской Гвиане. Длина Сапорея составляет 121 м, ширина – 22 м. Судно оснащено двумя дизельными двигателями мощностью 3840 кВт и четырьмя крылатыми парусами, которые должны снизить расход топлива на 30 %. Разработала паруса компания AYRO. 📌



Артур ГРОХОВСКИЙ,
главный редактор журнала **УР**

ВЕЛИКИЙ НАСТАВНИК

В ночь с 12 на 13 июня 1998 года Эрик Табарли упал за борт в результате несчастного случая на самой красивой из его яхт – построенном в 1898 году Уильямом Файфом III младшим гафельном тендере Pen Duick. Море забрало одного из самых именитых яхтсменов в истории не в гонке у мыса Горн, не в шторме великого Южного океана, а на обычной прогулке с друзьями. Табарли утонул в Кельтском море недалеко от города Милфорд-Хейвен в Южном Уэльсе.

Этот трагический случай потряс Францию. Государственное телевидение даже прервало прямые трансляции чемпионата мира по футболу и передавало специальные выпуски о поисковых работах. Такие политики, как президент Жак Ширак и премьер-министр Лионель Жоспен, отдали должное выдающимся достижениям Табарли в своих исполненных печали речах. Страна погрузилась в траур.

Прошло 25 лет, но дерзкий бретонец не забыт, ему воздвигли достойный памятник. В апреле 2008 года, к десятой годовщине трагедии, в Лорьяне на юге Бретани открылся Cité de la Voile Éric Tabarly. В этом «Городе парусного спорта», который был спроектирован как современный музей приключений, посетители восхищаются морским наследием Табарли, представленным с помощью мультимедийного документального материала. А за пределами футуристического здания музея, которое находится прямо на воде,

на специально оборудованном понтоне почти всегда пришвартована одна из его яхт с волшебным названием Pen Duick.

Что сделал Табарли для современного – и не только французского – парусного спорта? О, перечень его заслуг займет не одну страницу! Но начнем с главного – с победы во второй трансатлантической гонке яхтсменов-одиночек. Что предпринял Табарли для победы? Совсем немного – он не приспособил для регаты уже имеющуюся яхту, а с нуля спроектировал и построил Pen Duick II специально для победы в этом состязании.

Вот слова Виктора Тоннерре, парусного мастера Табарли: «Возможно, он был одним из первых, кто спроектировал яхту, оптимизированную для одной гонки, одного маршрута». Сегодня это обычная практика, а тогда это было впервые. Подобный подход решил многое: Pen Duick II оказался на метр длиннее Gipsy Moth Френсиса Чичестера (своей главной соперницы), но при этом вдвое легче. И результат не заставил себя ждать: 19 июня 1964 года 34-летний француз, который до этого был совершенно никому не известен, поразил парусный мир. Его Pen Duick II достиг финишной черты перед Ньюпортом с трехдневным отрывом от Gipsy Moth, безоговорочно выиграв Transat. Франция была буквально перевернута с ног на голову: наконец-то появился соотечественник, который показал англичанам, как надо гоняться в открытом море!

Табарли не остановился на достигнутом. Находясь в неустанном поиске новых гоночных концепций, в захватывающем ритме между 1967 и 1969 годами он построил сразу три новые лодки, которые вошли в историю паруса. А тримараном Pen Duick IV в 1968 году он подарил миру парусного спорта нечто совершенно новое, неизведанное и неизвестное.

Так, считают, что Табарли придумал идею трехкорпусника в 1966 году. Он первым понял, что будущее за лодками, которые сохраняют остойчивость при минимально смачиваемой водной поверхности не через балласт, а через ширину. И хотя сам Табарли потом в сердцах скажет: «Ноги моей больше не будет на палубе тримарана!» – но он ушел, а тримараны остались. Как остался и чулок для постановки спинакера, который, как ни странно, яхтсмен считал своим главным изобретением.

И все же самое главное: он был великим наставником. Некоторые из его учеников вошли в историю паруса как «поколение Табарли».

«Эрик никогда никого не учил ходить под парусом, но он сформировал целое поколение яхтсменов», – так считает Оливье де Керсосон, один из самых известных бывших коллег Табарли наряду с Лоиком Пейроном, Титуаном Ламазу, Жаном Ле Камом и Марком Пажо.

Некоторым яхтсменам посвящены страницы на скрижалях истории парусного спорта, Эрику Табарли – главы. **У**

ЭРИК ТАБАРЛИ, ОДИН ИЗ ВЕЛИЧАЙШИХ ЯХТСМЕНОВ, УМЕР СМЕРТЬЮ МОРЯКА 25 ЛЕТ НАЗАД. НО ЕГО ИМЯ ПРОДОЛЖАЕТ ЖИТЬ

