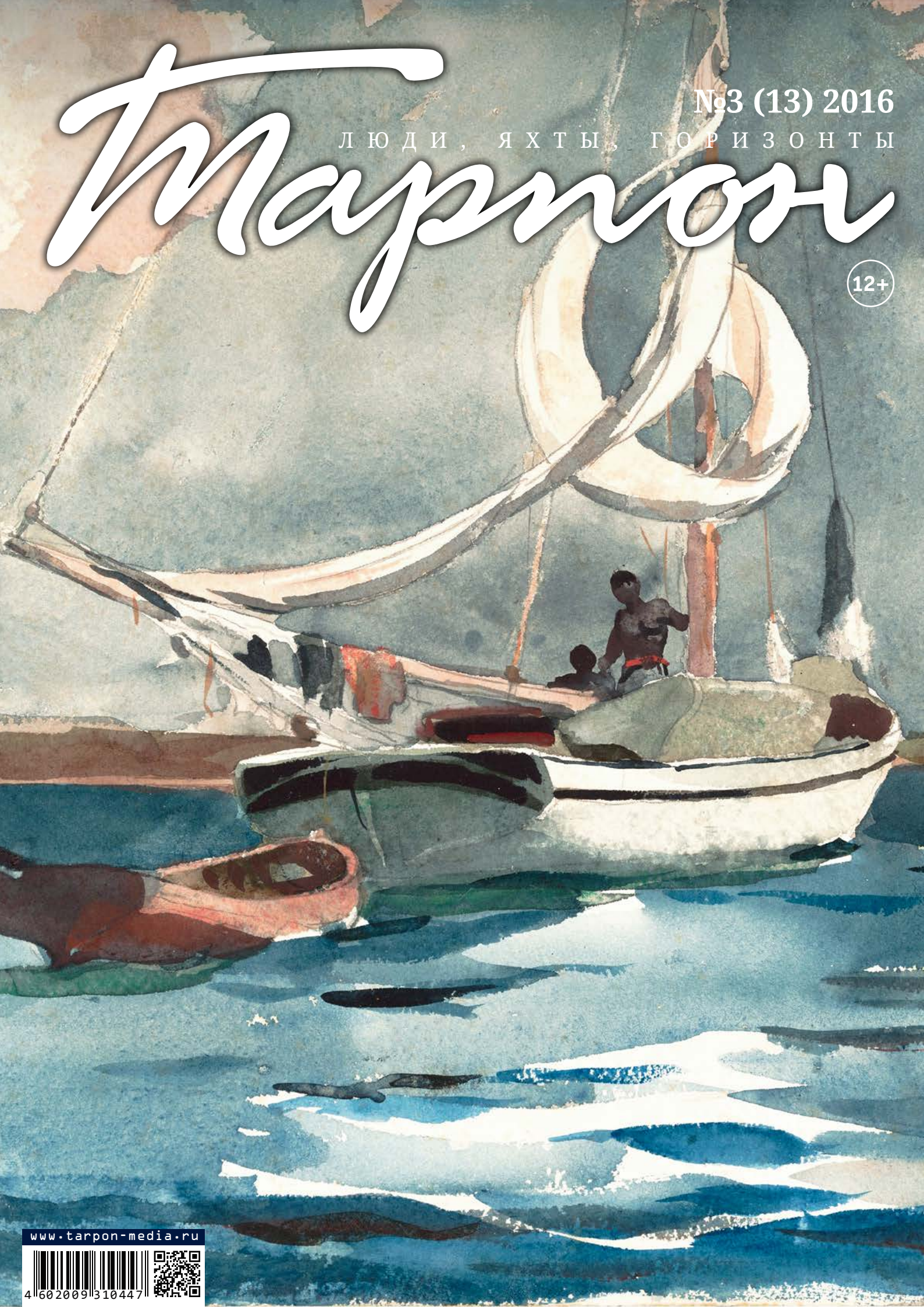


# Тарпон

№3 (13) 2016

ЛЮДИ, ЯХТЫ, ГОРИЗОНТЫ

12+



## ЛЮДИ

- 34 Неуживчивый О'Брайен  
*Сергей Шамров*
- 44 Человек, который всегда рисовал лодки  
*Иван Смирнов*

## ЯХТЫ

- 10 Не просто имена  
*Доминик Жицки*
- 14 Пять и пять  
*Константин Вихров*
- 20 Судьба корабля  
*Сергей Афонин*
- 26 Красавица из Гонконга  
*Николай Фёдоров*
- 40 Танцующий на волнах  
*Сергей Шамров*
- 51 Коллекция

## ГОРИЗОНТЫ

- 4 Всё сначала  
*Александр Уралов, Андрей Лапто*
- 6 Взгляд сверху  
*Иван Алексеев*
- 30 Диалоги о бушлате  
*Ана Ауматсу*
- 50 Потерянное слово  
*Антон Ковалёв*
- 56 Море с запахом шоколада  
*Мария Парккинен*
- 60 Шкив со щёчками  
*Иван Алексеев*
- 64 Затерянный мир  
*Олег Игнатьев*
- 66 Неожиданная встреча  
*Антон Ковалёв*

### На обложке:

Акварель из карибской серии американского художника Уинслоу Хомера



Учредитель и издатель  
ООО «Тарпон-Медиа»

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Северо-Западному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ТУ 78-01330 от 10 апреля 2013 г.

Адрес редакции:  
Россия, 197110 Санкт-Петербург,  
Петровская коса, 7  
Тел.: +7 (812) 320-0693, 327-4582  
tarponmag@mail.ru  
tarpon\_editor@mail.ru  
www.tarpon-media.ru

Главный редактор Сергей Афонин  
Редактор Мария Ширяева  
Корректор Анна Аникина  
Дизайн и верстка Роман Охо  
Художник Андрей Андреев

Рекламный отдел Надежда Ивченко  
Тел. +7 (921) 635-6858  
tarpon.spb@gmail.com

Категорически воспрещается воспроизводить полностью или частично статьи и фотографии, опубликованные в журнале, без получения письменного согласия ООО «Тарпон-Медиа». Издатель не несет ответственности за содержание рекламных объявлений. Рукописи, не принятые к публикации, не возвращаются и не рецензируются. Точка зрения редакции не всегда совпадает с мнением авторов публикуемых материалов.

Журнал отпечатан в типографии «Капли дождя», Санкт-Петербург

12+  
Издание основано в 2013 году, выходит 4 раза в год. Тираж 2750 экземпляров. Цена свободная.

Подписку можно оформить в редакции или на сайтах: [www.tarpon-media.ru](http://www.tarpon-media.ru), [www.mymagazines.ru](http://www.mymagazines.ru)



Рисунок Сергея Алексеева

# Всё сначала

**АЛЕКСАНДР УРАЛОВ, АНДРЕЙ ЛАППО**

*Разговоры о развитии яхтенного туризма в Санкт-Петербурге не смолкают уже четверть века.*

*Впервые над этим вопросом задумались еще в начале 90-х годов.*

*Так много ли изменений произошло за прошедшее время?*

*Печально, но визитов иностранных яхт в наш город по-прежнему до обидного мало.*

*С. Алексеев 2014*

**К**онечно, некоторые перемены налицо. Яхты иностранных гостей теперь можно видеть у наших причалов. Правда, в основном это те любители водных путешествий, для которых, что называется, охота пуще неволи. Желание посетить «таинственную Россию», не меняя привычного способа путешествия, берет верх над многочисленными трудностями, которыми обременен этот визит.

Сложность номер один — получение визы в нашу страну. Требования, предъявляемые в российских консульствах к иностранным яхтсменам, могут отбить всякое желание идти в Россию на яхте. Другим серьезным препятствием является удаленность границ от пунктов пропуска яхт. Для посещения Санкт-Петербурга нужно добраться до форта Константин (Кронштадт), расстояние до которого от ближайших финских или эстонских портов весьма велико, и на преодоление этого участка моря многим судам требуется более суток. Не каждый путешествующий на лодке человек, да еще с чадами и домочадцами, решится на такой переход.

В то же время, судя по многочисленным встречам с зарубежными яхтсменами, поток туристов из Европы, желающих под парусом или на моторном судне дойти до Северной столицы России, достаточно велик. Но интерес — это одно, а реалии — совсем другое. К примеру, в 2014 году наш город посетили всего 96 яхт! В то же время иностранные организации, занимающиеся вопросами яхтенного туризма, приводят удивительную для нас статистику посещений. К примеру, Таллин и Хельсинки в том же году посетили 10 800 и 26 700 гостевых яхт соответственно. Даже в такие небольшие города, как Турку и Котка, ежегодно заходят тысячи частных лодок!

В чем же причины столь низкой популярности Санкт-Петербурга у иностранных яхтсменов? Что необходимо сделать, чтобы они посещали наш прекрасный город?

Этот вопрос важен для бизнеса, важен для имиджа города, да и всей страны. Яхтенный туризм, кроме всего прочего, позволит развивать отечественный яхтинг, строить новые гавани и заботиться о существующих городских яхт-клубах и стоянках. Он может приносить экономическую прибыль и обеспечивать новые рабочие места.

В Европе прекрасно развита сеть яхтенных стоянок. Плавание под парусом не подвиг, а обычное дело для множества людей. Считается, что 30-мильное расстояние между маринами обеспечивает комфортные условия для путешественников. Если исходить из этого, то на южном и северном берегах российской части Финского залива должно быть 8–9 благоустроенных марин для размещения, элементарного обслуживания туристических яхт (как зарубежных, так и отечественных), полноценного отдыха их экипажей. Хорошо, если рядом будет магазин, кафе или ресторан, замечательно, если для туристов будет организовано экскурсионно-туристическое обслуживание. При этом очень важно вынести к самой границе контрольно-пропускные пункты для оформления яхт, как это сделано в Финляндии. В нашем случае местами для их устройства могут и должны быть Высоцк, остров Гогланд и, возможно, район Кургальского полуострова. Паспортный контроль и таможенный досмотр судов в непосредственной близости от границы может значительно увеличить поток следующих в Санкт-Петербург иностранных яхт. Но при этом на всем пути к городу необходимо создавать соответствующую инфраструктуру. При

выполнении этих условий зарубежные специалисты предполагают значительное увеличение количества визитов, оценивая его в 10–12 тысяч. При обычном составе экипажа крейсерской яхты в два–три человека это соответствует 20–30 тысячам туристов. Учитывая международную статистику, ориентировочный доход от иностранного яхтенного туризма может составить 20–50 млн евро ежегодно. Причем получателями солидной части этих денег будут выступать преимущественно местные предприятия малого и среднего бизнеса, выполняющие работы по приему и сервисному обслуживанию яхт и их экипажей.

Необходимо обратить внимание еще на один момент. Правительство города Постановлением №151 от 17.02.2009 ввело в действие «Отраслевую схему размещения объектов базирования и обслуживания маломерного флота на территории Санкт-Петербурга». В декабре 2012 года в нее были внесены некоторые изменения. Сейчас она предусматривает заметное увеличение числа базирующихся и обслуживаемых маломерных судов. Правительство Ленинградской области тоже не обошло вниманием этот вопрос и Постановлением №22 от 27.01.2012 утвердило «Концепцию развития и размещения объектов базирования и обслуживания маломерного флота на территории Ленинградской области до 2020 года», также предусматривающую рост этого флота.

Но и в том и в другом случае перспективы развития яхтенного туризма не были учтены. Обычный экипаж крейсерской яхты могут составлять пенсионеры, молодежь, семейные экипажи, в том числе с детьми. После 5–6-часового перехода им необходимо отдохнуть и потратить время (и деньги) на изучение местных достопримечательностей. Крепости, церкви, музеи, природные памятники — все это очень интересно. Поэтому, кроме подготовки гаваней, необходимо планировать развитие береговой туристической и транспортной инфраструктуры. То есть, по сути, с точки зрения пространственного планирования, речь идет о комплексном развитии прибрежных зон в интересах рекреации и туризма, и есть насущная необходимость законодательного регулирования действующей нормативно-правовой базы.

Так что же надо сделать, чтобы яхтенный туризм развивался? По нашему мнению, при разработке концепции развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области необходимо создать схему комплексного развития прибрежной зоны Финского залива. В ней нужно выделить зоны развития яхтенной и сопутствующей ей инфраструктуры, сделать эскизные проработки размещения новых яхтенных гаваней, в очередной раз откорректировать постановления правительств Санкт-Петербурга и Ленинградской области по размещению лодочных стоянок и яхт-клубов. И, наконец, решить вопрос об открытии пунктов пропуска маломерных судов вблизи государственной границы.

Все это не осуществить без подготовки государственных программ по комплексному развитию прибрежной зоны Финского залива. Будут такие программы — появятся инвесторы, дело стронется с мертвой точки.

Полагаем, от начала работ в этом направлении до реализации может пройти 5–6 лет. И, безусловно, это только начало разговора на актуальную тему.





Россия

6

# Взгляд сверху

ИВАН АЛЕКСЕЕВ

ФОТОГРАФИИ НИКОЛАЯ ИВАНОВА ([VK.COM/PILOTERRR](https://vk.com/piloterrrr))

*Человек привыкает к определенным перспективам и ракурсам.  
А случись взглянуть на что-то давно знакомое с неожиданной стороны,  
иногда просто поднять голову, — как ему открывается интересная картина,  
которая может заставить задуматься, а зачастую и удивиться.*

**Н**евская губа — место, давным-давно обжитое петербургскими яхт-сменами. В выходной день по ее водной глади туда-сюда снуют яхты. Где-то выставлены дистанции гонок, кто-то просто катает гостей, иные наслаждаются одиночеством в виду огромного города.

Отсюда уходят в дальние плавания, и в этом случае яхты идут через один из двух судоходных проходов в Комплексе защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений (в простонародье — дамба), а эти проходы официально называются судопропускными сооружениями С-1 и С-2.





Через С-1 идет Кронштадтский корабельный фарватер — главная дорога для судов, заходящих в Санкт-Петербург. Проходят через него и яхты, отбывающие в заграничное плавание; совсем рядом форт Константин, где они оформляются.

С-1 — сложнейшее гидротехническое и транспортное сооружение. У него целых три задачи: обеспечить судоходство, движение автомобилей и защиту города при угрозе наводнения. И со всеми С-1 успешно справляется.

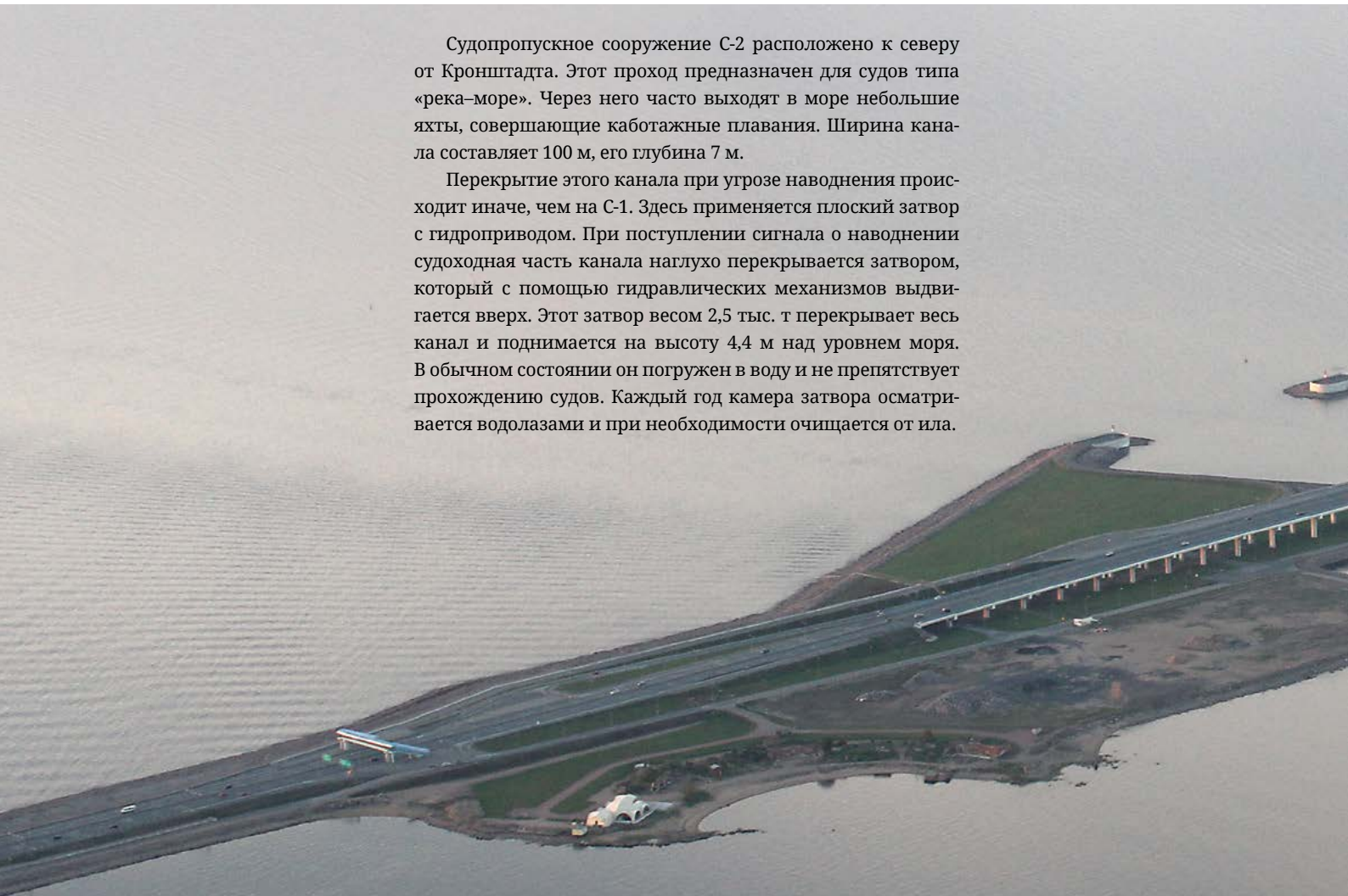
Под судоходным каналом проходит подземный автомобильный тоннель длиной 1961 м. Самая нижняя его точка расположена на отметке минус 28 м.

Канал судопропускного сооружения имеет длину 273 м и ширину 200 м, глубина прохода 16 м. Для его перекрытия предназначены два плавающих сегментных затвора (батопорта), каждый длиной 125 м и высотой 21,5 м. Положение затворов контролируется стальной конструкцией, вершина которой закреплена на гигантском шарнире диаметром 1,5 м. Перемещение батопортов осуществляется специальными локомотивами. Когда проход открыт, батопорты находятся в сухих доковых камерах. При угрозе наводнения доковые камеры заполняются водой, батопорты всплывают и выдвигаются в канал. Там они наполняются водой и опускаются на дно, защищая город от наводнения. На всю операцию полного перекрытия прохода требуется 70 минут.

Торжественное открытие С-1 для движения судов состоялось 7 октября 2008 года, и первым прошедшим через него судном стал паром «Георг Отс». Первое закрытие ворот С-1 было осуществлено 28 ноября 2011 года.

Судопропускное сооружение С-2 расположено к северу от Кронштадта. Этот проход предназначен для судов типа «река–море». Через него часто выходят в море небольшие яхты, совершающие каботажные плавания. Ширина канала составляет 100 м, его глубина 7 м.

Перекрытие этого канала при угрозе наводнения происходит иначе, чем на С-1. Здесь применяется плоский затвор с гидроприводом. При поступлении сигнала о наводнении судоходная часть канала наглухо перекрывается затвором, который с помощью гидравлических механизмов выдвигается вверх. Этот затвор весом 2,5 тыс. т перекрывает весь канал и поднимается на высоту 4,4 м над уровнем моря. В обычном состоянии он погружен в воду и не препятствует прохождению судов. Каждый год камера затвора осматривается водолазами и при необходимости очищается от ила.





Над С-2 перекинут мост — еще одна причина того, что через этот проход идут только небольшие яхты. Высота над водой всего 16 м. Но мост этот можно поднять еще на 9 м, правда, в этом случае необходимо перекрывать автомобильное движение по дамбе. Так что подобная операция — для особых случаев.

При отсутствии угрозы наводнения судопропускные сооружения постоянно открыты, и через них идут суда.





# Не просто имена

**Доминик Жицки, фото DELPHIA YACHTS**

## **От редакции**

*Читатели «Тарпона», перелистнув последнюю страницу очередного номера, видели на задней обложке рекламу «Первой Яхтенной Компании» — давнего и надежного партнера журнала. Понятно, что определенные обязательства приводят к публикациям материалов, представленных этой компанией. Надеемся, вам будет интересна статья о новой яхте, построенной на верфи Delphia Yachts. Наши коллеги из польского яхтенного журнала Zagle любезно предоставили отчет о проведенном ими тесте.*

**Я**хты шведской верфи Maxi Yachts хорошо известны и давно популярны в Северной Европе. На протяжении многих лет конструктору Пелле Петтерсону удавалось создавать очень интересные и востребованные модели. Поэтому приобретение в 2012 году бренда Maxi польской яхтенной верфью Delphia Yachts вызвало живой интерес.

Многих яхтсменов волновал вопрос, что же получится в результате этого союза. И вот в январе 2015 года на выставке в Дюссельдорфе была показана яхта Maxi 1200, построенная в Польше. Сей факт стал очередной иллюстрацией интереса польских судостроителей к лучшим яхтенным проектам и самым известным конструкторам. Компания Delphia Yachts не только обогатила свой модельный ряд, но и подняла престиж компании. Еще бы, ведь Пелле Петтерсон — двукратный призер Олимпийских игр в классе «Звездный», чемпион мира в классах яхт «Звездный» и «Солинг», рулевой шведского 12-метровика на отборочных соревнованиях Кубка «Америки», конструктор многих интересных крейсерско-гоночных яхт и даже спортивного автомобиля Volvo P1800 и дизайнер одежды для яхтсменов. Петтерсон — это имя! Он хорошо знает, как сделать быстроходную крейсерскую яхту.

Во время теста Maxi 1200 команда польских яхтсменов имела шанс оценить новую лодку. У этой красивой и современной яхты много особенностей. И, что стало уже привычным, строители на базе одного проекта предлагают разные варианты. Вот и у Maxi 1200 есть версии с различной осадкой, рангоутом и «парусным гардеробом». Что уж говорить о внутренней планировке и отделке. Все, что пожелает заказчик.

При длине корпуса 12,16 м, ширина яхты составляет 3,75 м, а вот осадку она может иметь от 1,75 до 2,32 м, хотя со стандартным фальшкилем она равна 2 м — вполне обычный вариант для яхт такой длины.

Корпус и палуба сделаны из стеклопластика на основе эпоксидноэфирных смол, причем в напряженных местах, таких как килевая линия, форштевень, места крепления вант-путенсов, конструкция усилена углепластиком. Там, где возможно и разумно, для экономии веса используются сэндвичевые конструкции.

Алюминиевая мачта (Selden), проходящая через палубу, надежно раскреплена стоячим такелажем. В его составе три пары вант (средние и верхние идут через краспицы), штаг и регулируемый ахтерштаг. Закрутка стакселя Furlex 300TD частично спрятана под палубой, штаг крепится чуть ниже топа (9/10). Если владелец этой яхты больше интересуется гонками, можно заказать мачту из углепластика.

В стандартной версии яхта поставляется с дакроновыми парусами компании North Sails. Грот со сквозными латами, традиционной системой рифления с двумя полками рифов, генуя, асимметричный спинакер (геннакер) на выстреливаемом бушприте.

Для уборки грота используется лэйзи-джек. Гик в стоячном положении поддерживается телескопическим упором-оттяжкой.

Уже при первом знакомстве Maxi 1200 нравится почти всем поклонникам современной школы яхтенного дизайна: прямой форштевень с небольшим бушпритом, практически вертикальный плоский транец, ярко выраженная скула в корме. По бортам две пары эллипсовидных иллюминаторов — забота о естественном освещении внутренних помещений.

Развитая рубка, которая играет немалую роль в общем восприятии яхты, имеет обтекаемую форму. Длинные иллюминаторы из темного стекла скрадывают ее высоту. Палуба рубки с небольшой погибью удобна для работы на ней. Нескользящее покрытие всей ее поверхности обеспечивает безопасность экипажа. Прочные релинги и поручни



из нержавеющей стали — еще одна дань безопасности и удобству.

Удивительно, но в глаза бросаются даже некоторые излишества: у этой модели уже в стандартной комплектации палуба застелена натуральным тиком. По мнению производителей, яхта такого высокого класса просто обязана иметь таковую.

Мы выходим на Махі 1200 в Гданьский залив, когда северо-западный ветер, дующий со скоростью до 25 узлов, разгоняет большую волну. Подходящие для теста условия! Несмотря на значительный крен, яхта хорошо держит курс. Перо руля с большим удлинением и солидной площадью обеспечивает хорошее управление. Лодка послушно откликается на поворот штурвала, и мы перестаем волноваться, делая все, чтобы получше узнать ее характер. Рифы не взяты — мы намеренно усложняем условия, но яхта послушна и даже с солидным креном, на волне, уверенно идет в крутой бейдевинд. Два штурвала в кокпите позволяют рулевому всегда «быть на высоте»: они очень эргономичны, и держать их в руках — одно удовольствие.

Просторный и удобный кокпит разделен в центральной части высоким постаментом, в носовой части которого сделан большой тиковый стол, а кормовая используется для установки навигационного оборудования и шкотовых лебедок.

Работать с парусами на Махі 1200 легко. Гика-шкот проведен на мощную лебедку, установленную на постаменте в диаметральной плоскости чуть впереди штурвалов, и грот всегда под контролем. Лебедка электрическая, две кнопки дают команду на ее вращение в одну или другую сторону. Рядом с фаловыми и шкотовыми лебедками, а также у каждого из штурвалов оборудованы очень удобные отделения

для снастей бегучего такелажа. Благодаря этому в кокпите легко поддерживать порядок.

На ходу палуба остается свободной: все шесть швартовых уток опускаются вровень с палубой, люки и палубные иллюминаторы тоже установлены вровень с палубой, фалы, проведенные в кокпит, укрыты в тоннелях.

В результате теста у нас возникла пара замечаний, которые, как оказалось, не стали открытием для производителей — они уже работают над устранением недостатков. Первое — не очень удобное расположение стаксельных лебедок: немного мешает работать массивный стол в кокпите. В следующих экземплярах Махі 1200 его передвинули чуть вперед, благо место для этого есть. Второе — обслуживание лебедок под спрейхутом: для комфортной работы с ними нужны более короткие ручки.

Стаксель закручивается легко, с этой операцией можно справиться даже без лебедки. Из-за низкого расположения он иногда цепляется за носовую релинг, но это не критично.

Возвращаясь в порт, мы мчались с попутным ветром со скоростью 10 узлов. Геннакер не ставили. Мы по-прежнему уверенно контролировали курс яхты, очень довольные работой рулевого устройства.

В гавани, когда паруса были убраны, яхта показала прекрасную маневренность при ходе под двигателем — на полной скорости, при максимально заложенном руле, описывала циркуляцию с радиусом меньше длины корпуса. Благодаря выдвигному подруливающему устройству в носу проблем со швартовкой у нее не будет и в самой тесной гавани.

Достаем и вывешиваем кранцы — под сиденьем в кокпите находится гигантский рундук, в котором даже пришлось делать фальшивое дно для облегчения укладки вещей.

