

№3.2011

КАПИТАН КЛУБ



СТАЛЬНЫЕ ДЕЛЬФИНЫ
«ДЕ АЛЬМА»

ISSN 1561-8293
9 771561 829003 >

ISSN 1561-8293

Журнал зарегистрирован Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ №77-12817 от 31.05.2002 г.
Лиц. серии ИД №06431 от 10.12.2001 г.

Учредитель и издатель
ООО «КАПИТАН-КЛУБ»

Адрес издателя и редакции:
Россия, 197110 Санкт-Петербург,
Петровская коса, 7
Тел./факс: (812) 331-7338, 320-0693, 327-4582
E-mail: mail@captainclub.ru;
www.captainclub.ru

Представительство в Москве:
Андрей Корнеев
Россия, 141703 МО, г.Долгопрудный,
ул.Якова Гунина, 1, яхт-клуб «МРП»
Тел.: (495) 363-2254, +7 (916) 528-1600
E-mail: korneev@captainclub.ru, koren@mail.cnt.ru

Представительство в Нидерландах:
Alexander Ryskin
Chairman, Executive editor
Steurgat 33, 4251 NG Werkendam, Nederlands
Tel.: +31 (653) 45 01 98, +7 (926) 611 56 86
E-mail: alryskin@yandex.ru

Представительство в Турции:
Nataliya Buyuktas
Akdeniz Cad. №46/1, Fatih, Istanbul, Turkey
Tel.: +7 905 30 2404870
E-mail: captainclubturkey@gmail.com

Ответственный редактор
Сергей Иванович Афонин

Редакция:
Яков Лебедев, Наталия Плешкова, Дмитрий Пугачев,
Денис Рамзаев, Екатерина Хлопкова, Мария Ширяева

Директор по маркетингу и рекламе
Андрей Корнеев, тел. +7 (916) 528-1600,
e-mail: korneev@captainclub.ru

Рекламный отдел:
Елена Осокина, тел. +7 (911) 923-1505,
e-mail: reklama@captainclub.ru
e-mail: zheleznova@captainclub.ru

Финансовая служба:
Анатолий Воробьев, Виталий Кузнецов,
Светлана Соболева

Отдел реализации:
Дмитрий Исаковский

Дизайн и верстка:
Павел Азаров, Дмитрий Семенов

«Капитан-Клуб»™
При использовании материалов журнала
ссылка на «Капитан-Клуб» обязательна.
Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных материалов.
Точка зрения редакции не всегда совпадает
с мнением авторов публикуемых материалов.
Рукописи не возвращаются и не рецензируются.
Издание периодическое.
Журнал выходит 5 раз в год.

Отпечатано в Финляндии.
Типография «ScanWeb». Kouvolan, Finland.
Тираж 15000 экз. Цена свободная.
Подписано в печать 26.05.2011 г.

Издание распространяется
через ООО «Пресс-Логистик»,
тел. (495) 974-2131, http://cdp.logosgroup.ru

Подписка
в редакции, e-mail: sales@captainclub.ru
Заключаем договоры с региональными
представителями, желающими заниматься
распространением журнала.



На обложке:

Моторная
яхта «Delfino 65».
Статья на с. 20



4 Письмо в редакцию

6 ВАТЕРЛИНИЯ

ОТ КИЛЯ ДО КЛОТИКА

20 Стальные дельфины «Де Альма»

Александр Рыскин

26 «Princess V 52». Товар лицом

Павел Багров

32 «Swift Trawler 44». В море с другом...

Дмитрий Шерков

38 «Sense 43». Шаг вперед

Дмитрий Шерков

44 «Grandezza 39». «Красивое имя, высокая честь...»

Павел Багров

**50 Экстраординарная лодка для
экстраординарных людей**

54 «Pacific Shipyards». Новые голландцы

Дмитрий Владимиров

58 «Мы в воде ледяной не плачем...»

Иван Смирнов

64 Активы «Квиксилвера»

Павел Багров



68 «Mariah G21». Кризис кончился!

Дмитрий Пугачев

70 «Zodiac» — имя нарицательное

Дмитрий Владимиров

72 О боурайдерах без перевода

Дмитрий Пугачев

ОТДАТЬ ШВАРТОВЫ

82 International Yacht Training в России

88 Верным «Курсом»

92 Для тех, кто еще не в курсе

Анастасия Кобзева

96 Незаменимый материал

Мария Ширяева

104 Шведский синдром

Сергей Шамров

108 Новинки каталога товаров

«Маритим–2011»

Оксана Беллами, Яков Шафоростов

112 На теплоходе музыка играет...

Давид Ремизов

114 Дело спасения

Александр Овчинников

ПОЛНЫЙ ВПЕРЕД

118 Вдохновенные одной страстью

Денис Рамзаев

ОСТРОВА И ПОБЕРЕЖЬЯ

122 Осень в Испании

Дмитрий Стадниченко

126 Дай краба!

Дмитрий Шерков

130 Эро. С любовью к острову

Татьяна Сергеева, Андрей Тронь

138 У двух няnek

Сергей Шамров

МОРСКОЙ КЛУБ

144 Здесь была... «Царевна»!

Сергей Шамров

148 Клара

Сергей Маслобоев

150 БРОКЕРАЖ

«ISA 50 Liberty».

Когда волнение не волнует



В марте итальянская верфь Анконы спустила на воду 50-метровую моторную яхту «ISA 50 Liberty». Эта яхта — первая из серии трех новых судов такого размера.

Морской дизайнер Андреа Валичелли совместно с командой конструкторов «ISA» создали изящную, по-настоящему итальянскую яхту. Элегантные формообразующие линии корпуса удачно сочетают элементы морской классики с динамичными проявлениями современной яхтенной моды. Темно-серый «металлик» стального корпуса в сочетании с белой надстройкой из алюминия подчеркивает морской шик яхты.

Все три судна имеют практически одинаковый корпус и отличаются лишь дизайном надстройки и кормовой оконечности. Размеры яхты (длина — 50 м, ширина — 9 м) и солидное водоизмещение (около 500 т) сами по себе — весомые аргументы в противостоянии морскому волнению, однако, учитывая неограниченный район плавания, конструкторы дополнительно оснастили яхту парой успокои-

телей качки «Quantum Zero Speed». Благодаря этому и современной системе навигации, пассажиры будут чувствовать себя на борту комфортно даже в самых тяжелых погодных условиях.

Просторные, богато декорированные интерьеры («Stefano Biondo della Casapiccola BDC»), отличные ходовые качества и низкое потребление топлива — отличительные черты лодки. Для 12 пассажиров предусмотрены четыре гостевые каюты на нижней палубе, мастер-каюта на главной палубе и VIP-каюта на верхней палубе. Яхту обслуживают десять членов экипажа.

На судне установлены спаренные двигатели «MTU 12V4000 M71» максимальной мощностью по 2479 л.с. Полная скорость составляет 16,8 уз, круизная — 15 уз. На экономической скорости 14 уз дальность плавания достигает 2200 морских миль.

Как видите, эксплуатационные характеристики тоже на высоте. И не забудьте: у «морской болезни» нет приглашения на борт «ISA 50 Liberty»!

ЕЩЕ ОДИН РЕСУРС



Для многих информационно-аналитический портал seaexpo.ru уже не нуждается в представлении. Он нацелен на популяризацию водных видов спорта и отдыха и обеспечивает единое информационное пространство для всех, кому интересна эта сфера.

Новостная лента seaexpo.ru аккумулирует как российские, так и зарубежные новости. Как рассказал основатель портала Сергей

Мазур, при создании seaexpo.ru ставка на самую разветвленную сеть новостей была сделана изначально. Для этого используется экспорт новостей в формате RSS — международном формате, специально созданном для трансляции данных с одного сайта на другой. Портал сотрудничает с ведущими профильными российскими и мировыми операторами, опубликованные на seaexpo.ru новости индексируются поисковыми системами Яндекс, Google, Рамблер, Новотека, Subscribe, социальными сетями. Пользуется активным спросом и такая подача новостей, как приложение для iPhone.

Кроме того, seaexpo.ru развивает и собственные форумы; их модераторами являются сами посетители, которых уже более тысячи.

Портал предлагает большой систематизированный каталог яхт, катеров, лодок, двигателей, оборудования, одежды — более 26 тысяч наименований продукции, а также дает информацию о компаниях, работающих в этой сфере.

«Mulder 98 Flybridge».

Первый корпус для России



В прошлом году знаменитая голландская верфь «Mulder Shipyard» праздновала свое 70-летие. Руководство компании отметило юбилей, обновив линейку моторных яхт и построив новый док. Новейшая моторная яхта «Mulder 98 Flybridge», спроектированная прославленным дизайнерским бюро «Guido de Groot», строится в новом доке верфи и прямо из него отправится в Россию. Заказчик планирует на ней навигацию 2013 г. Компания уже изготавливала лодки для клиентов из России, но флайбриджный «Mulder 98» стал самым крупным заказом.

Тридцатиметровая суперяхта с корпусом из морского алюминия отвечает самым современным требованиям элитного яхтинга. Судно сертифицировано агентством Ллойда. Яхта оборудована двумя двигателями «Caterpillar C32» мощностью 1600 л.с. каждый. Запас топлива составляет 17000 л и обеспечивает дальность плавания 4500 морских миль при круизной скорости в 10 уз. Максимальная скорость судна — 22 уз.

Интерьеры «Mulder 98 Flybridge» включают в себя громадный салон с ресторанной зоной на 8 человек, прекрасно оснащенную кухню, мастер-каюту, VIP-каюту и две каюты для гостей. Все каюты оснащены отдельной туалетной комнатой. В кормовой части яхты находятся две двухместные каюты со всеми удобствами для экипажа.

Внутренних размеров флайбридж оборудован всем необходимым для комфортного отдыха. Здесь расположены два просторных U-образных дивана, ветбар с грилем, льдогенератором и холодильником, шезлонги и все необходимые для отдыха аксессуары. Также на флайбридже предусмотрено место для тендера.

Крупные размеры моторной яхты, хорошая мореходность и большая автономность судна обеспечат безопасный и комфортабельный отдых на любой акватории. Главной заботой путешественников будет только своевременное пополнение яхтенного архива морскими картами.

ПО НОВОМУ АДРЕСУ



История компании «Панавто Ко» насчитывает почти 20 лет. Сolidный, по современным меркам, возраст подкрепляется и всеобщим признанием. «Панавто Ко» является самым крупным дилером «Yamaha Motor CIS» на территории нашей страны, а также лидером по продаже мотоэкипировки и аксессуаров. Это и неудивительно, ведь компания имеет собственную розничную и широкую дилерскую сеть — более 80 партнеров.

Любители качественной и надежной японской техники было беспокоились не на шутку: в Санкт-Петербурге перестал работать салон компании на Лахтинском проспекте. Но свято место пусто не бывает — салон открылся в Северной столице по адресу: Аптекарская наб., 12. Это 19-й региональный центр «Панавто» по продажам мототехники, катеров, яхт и аксессуаров. На территории дилерского центра, помимо продаж техники и экипировки для активного отдыха, будет осуществляться сервисное обслуживание. Теперь клиенты смогут заказать и услуги по кредитованию и страхованию мототехники.

Фото: iq-spb.com



«PRINCESS V72».

«Princess», просто принцесса



Каждая моторная яхта бренда «Princess Yachts» заставляет тщательно подбирать слова, по достоинству оценивающие ее дизайн и технические характеристики. Холдинг «LVMN», в который входит верфь, является мировым лидером по продаже предметов роскоши. Очередная премьера состоялась в V-классе. Это «Princess V72».

Новая моторная яхта спортивного класса сочетает свежий дизайн, продуманную компоновку и инновационные технические решения. Изящная архитектура корпуса выражает стремительность и динамичность, подчеркивая скоростные возможности яхты.

Максимальная скорость составляет 39 уз и красноречиво подтверждает сказанное. Основной вариант силовой установки — два двигателя «MTU 10 v 2000 M 93» мощностью по 1523 л.с. Возможна установка двух двигателей «Caterpillar C 32 Acert» мощностью по 1622 л.с.

Главные размерения яхты (длина 22,4 м, ширина 5,5 м) и солидное водоизмещение — свыше 45 т — не только весомые аргументы в противостоянии морскому волнению, но и достаточное условие для организации комфортных условий обитания на борту.

Просторная, богато декорированная каюта владельца, распо-

ложенная на нижней палубе, выполнена во всю ширину яхты. Она включает вместительный гардероб и роскошную ванную комнату. Гостевые каюты отвечают самым строгим яхтенным стандартам. В каждой каюте предусмотрены отдельные туалетные комнаты с душевыми кабинами. Расположенная по правому борту гостевая двухместная каюта легко трансформируется в трехместную. В кормовой оконечности предусмотрена каюта экипажа.

Салон обставлен стильной мебелью и оснащен новейшими мультимедийными системами. Расположенная по левому борту, в носовой части салона, изящно выполненная ресторанный зона многофункциональна, в частности она может использоваться гостями как зона отдыха. Кормовая часть салона привлекает наличием богато оснащенного бара с оригинальной стойкой.

Традиционно просторный кокпит готов принять всех находящихся на борту одновременно. Крыша гаража для тендера в кормовой оконечности служит прекрасным санлонжем. Купальная платформа с гидравлическим приводом позволяет разнообразить отдых пляжными развлечениями. На лодке еще много интересных деталей, да и как может быть иначе?! «Princess» есть «Princess».



ДАВАЙТЕ РАЗБЕРЕМСЯ...

В прошлом номере журнала была опубликована статья о выставке яхт в Дюссельдорфе. В ней автор упомянул о производстве лодок «Zodiac» в Китае и его специфике. Эта информация вызвала горячие споры о том, существует ли подобное производство в Азии.

Эксклюзивный дистрибьютор продукции «Zodiac» — компания «Мореман» — сделала запрос и получила вот какой ответ:

«...Я хотел бы подтвердить, что выпускаемые компанией “Zodiac” надувные тендеры, лодки, RIBы изготавливаются на наших французских заводах “St Jean-d’Illac” и “Ayguevives”.

Некоторые модели производятся на новом заводе “Enfidha” в Тунисе, куда было перенесено промышленное оборудование французских заводов “Zodiac”.

Кроме того, линия тендеров “Zoom SP” производится по заказу компании на азиатских заводах, по предоставленной нами технологии и под нашим управлением...».

Denis Ricard, International Manager

Стоит отметить, что модель «Zoom SP» является бюджетным вариантом лодки и даже не входит в основной каталог компании.

«Apreamare 66 Maestro».



«Дорогу осилит идущий». Шаг за шагом итальянская компания «Apreamare» движется к совершенству. Важной вехой на этом пути стало ее возвращение к истокам, в семью Апреа, после десятилетнего присутствия в составе «Ferretti Group». Компания успешно развивалась и там, но... семья есть семья, особенно в Италии. Еще одним шагом в эволюции модельного ряда «Maestro» стало рождение принципиально нового «Apreamare 66 Maestro». Лодка появилась вслед за стильным «65 Maestro», появившимся на рынке пять лет назад.

Step by step

Дизайн новой яхты, как и всех «Maestro», выполнен «Zuccon International Project».

Внешне 66-я и 65-я весьма схожи, но при этом «Apreamare 66 Maestro» будет превосходить «Apreamare 65 Maestro» по многим параметрам благодаря использованию перспективной пропульсивной системы с приводами «Volvo IPS 1050» мощностью по 800 л.с. Такая силовая установка позволит развить максимальную скорость в 30 уз, крейсерская скорость составит 26 уз. Для сравнения: у «65 Maestro» двигатели были заметно мощней (по 1100 л.с. каждый), а вот скорость лишь на узел больше.

У «65 Maestro» машинное отделение с двумя «MAN» занимало много пространства внутри корпуса яхты. Установка новой пропульсивной системы позволила увеличить объем помещений на борту, дала возможность и каюту владельца расположить от борта до борта, и каюту экипажа сделать более просторной. Стало возможным устройство (в качестве опции) четвертой каюты для гостей. Сохранив все проверенные временем достоинства предыдущей модели, на «Apreamare 66 Maestro» увеличили флайбридж. Здесь теперь может «по-походному» храниться тендер.

При длине 21,3 м и ширине 5,7 м яхта вместительна и комфортабельна, обладает завидными ходовыми и мореходными качествами, надежна и проста в управлении.

www.apreamare.it

«Wider 42».

Тилли Антонелли, основатель бренда «Pershing», объявил о запуске новой концепции круизных яхт под названием «Wider». Созданная им компания «Wider Yachts» представила первый образец своего нового круизного катера «Wider 42». В основу проекта легла концепция широкого кокпита. Производитель хотел добиться такого простора и остойчивости лодки, каких нет у конкурентов.

Главная особенность «Wider 42» — возможность расширения центральной палубы за счет откидных боковых секций; таким образом вдвое увеличиваются остойчивость и полезная площадь. Кроме того, на лодке предусмотрено место для размещения гидроцикла или резиновой лодки. Подойдет она и любителям подводных погружений — на площадке хватит места для всего необходимого дайверам оборудования.

Катер имеет легкий аэродинамический корпус, на него будут устанавливаться два двигателя по 370 л.с. каждый. Благодаря этому «Wider 42» сможет достигать максимальной скорости более чем 45 уз.

Официально круизная лодка «Wider 42» будет представлена на бот-шоу в Генуе.

Шире кокпит!



НА ПРОСТОРАХ БАЛТИКИ



2 июля стартует ежегодная крейсерская парусная регата «Кубок Балтийского моря». В рамках этих соревнований яхты за две недели преодолеют около 650 миль по маршруту Санкт-Петербург — Таллинн — о.Рухну (Эстония) — Котка.

В этом году регата откроется короткой гонкой в Невской губе, после чего гоночная эскадра пойдет в столицу Эстонии. Из Таллинна после портовой гонки яхты отправятся на о.Рухну в Рижском заливе. Завершит регату этап с финишем в Финляндии, в Котке, где пройдет почетное награждение призеров. Ранее маршрут регаты через эту страну не проходил.



Не будем забывать, что соревнование имеет богатую историю. В советское время на старт «Кубка Балтики», учрежденного журналом «Катера и яхты», выходило несколько десятков яхт с экипажами из Ленинграда, Москвы, Одессы и прибалтийских республик. Маршрут регаты традиционно проходил через Таллинн, Ригу, Клайпеду, Пярну, Вентспилс. Но спустя 20 лет, в 1988 г., после очередной регаты наступил долгий перерыв. Эти популярные многодневные соревнования на акватории Балтийского моря возродились только в 2007-м благодаря Ассоциации крейсерско-гоночных яхт «Л-6». Маршрут регаты меняется, каждый год открывая новые города и страны.

ХУДОЖЕСТВЕННАЯ ГАЛЕРЕЯ НА БОРТУ ИСТОРИЧЕСКОГО ЛЕДОКОЛА «КРАСИН»

Петербуржцы уже успели полюбить музейный ледокол «Красин», филиал калининградского Музея Мирового океана. Он находится на стоянке на Неве, у Горного института.

В начале июня на «Красине» открывается художественная галерея, первая в Петербурге галерея маринистики. Ее название — «Красная палатка» — связано с историческим прошлым знаменитого ледокола. В 1928 г. «Красин» спас участников международной экспедиции Умберто Нобиле, когда в Арктике потерпел крушение дирижабль «Италия». «Красин» был единственным судном, сумевшим пробиться сквозь арктические льды и спасти людей, дрейфовавших на льдине в красной палатке.

Появление галереи маринистики логично для нашего морского города. Запланированные выставки морской и арктической тематики будут напоминать об истории освоения новых земель, о географических открытиях и дальних походах, тем более, что многие из них



стартовали отсюда. Талантливые люди, работающие в маринистике, получают возможность показать свои работы на знаменитом «Красине», на борту которого и сегодня проходят важные мероприятия по морскому наследию России, международные конференции, встречи капитанов и полярников.

Первая выставка галереи «Очень большой мастер» посвящена петербургскому графику и маринисту Вадиму Смирнову.

НАВСТРЕЧУ ЭКСТРИМУ



В Северной столице завершилось среднегодовое заседание Международной Федерации парусного спорта (ИСАФ). В рамках мероприятия была утверждена программа Олимпийских игр 2016 г. в Рио-де-Жанейро, в том числе выборы олимпийских классов. В Санкт-Петербург прибыло порядка 200 делегатов из 138 национальных федераций.

Решением Совета ИСАФ из олимпийской программы выведе-

ны старейший класс «Звездный», которому в этом году исполняется 100 лет, и класс «Матч-рейс» среди женщин на яхтах «Elliott 6». Таким образом, в олимпийской программе на играх в Бразилии остались такие дисциплины, как класс «Лазер» (мужская и женская одиночки), «470» (мужская и женская двойки), «49er» (мужская двойка) и «Финн» (мужская одиночка).

Кроме того, в олимпийской семье и достойное пополнение: катмаран со смешанным экипажем (мужчина и женщина), женский скиф-двойка («29er» – младший «брат» «49er»). Также принято положительное решение по виндсерфингу и кайту. Если сейчас в программе Олимпиады – соревнования по женскому и мужскому виндсерфингу класса «RS:X», то в ноябре могут ввести кайт для мужчин, а «RS:X» оставить для женщин (или наоборот).

Эксперты сходятся во мнении, что парусный спорт становится все более экстремальным и динамичным, при этом относительно недорогим. Именно дороговизна программы женского матч-рейса стала тем фактором, из-за которого дисциплина была выведена из олимпийской программы (взять хотя бы большие стартовые взносы в этом классе).

Напомним, что на Олимпиаде в Лондоне в 2012 г. будут разыгрываться 10 комплектов наград в классах яхт «Звездный», «Финн», «470» (среди мужчин и женщин), «Лазер» (также между спортсменами обоих полов), женский матч-рейс на яхтах «Elliott 6», класс «49er» и парусная доска «RS:X» (среди мужчин и женщин).

В конце заседания почетный президент ИСАФ, олимпийский чемпион в классе «Дракон» 1960 г. король Греции Константин и президент ИСАФ Горан Петерссон вручили памятные подарки Санкт-Петербургу и Всероссийской Федерации парусного спорта.

СДЕЛАНО В РОССИИ

Завершение среднегодового заседания ИСАФ в Санкт-Петербурге знаменательно не только по причине выданного кредита доверия – Россия получила право провести Чемпионат Европы в классе «49er», а также Чемпионат мира в классе «Финн». Важно и то, что две международные ассоциации: «29er» и «470» – готовы предоставить лицензии на производство соответствующих швертботов на российских предприятиях.

Можно сколько угодно спорить о целесообразности такой возможности, но нельзя отрицать наметившуюся тенденцию в мировом парусном спорте – глиссирующие швертботы с геннакерами. С учетом принятых решений ИСАФ, класс «29er» уже не значитесь подготовительным к «49er», а является без пяти минут олимпийским классом для женщин.

В России флот «29er» отсутствует. Объем закупок предполагает серьезный, в связи с этим ВФПС считает необходимым создавать собственное производство. По результатам переговоров с легендарным создателем классов «29er» и «49er» Джулианом Бетвэйтом решено подписать два лицензионных соглашения уже в этом году. Таким образом, будет налажено производство «29er» в компании «Политермо» (Московская обл.) и производство «470» на верфи в Таганроге (Ростовская обл.). Планируемые темпы производства – 200 швертботов в год.



НА ЗАКОННЫХ ОСНОВАНИЯХ



В московском яхт-клубе «МРП» состоялась ежегодная конференция «День капитана». Мероприятие собрало более 80 владельцев и капитанов частных яхт, представителей ГИМС ГУ МЧС РФ, УГРН Ространснадзора, сервисных организаций и ряда других профильных компаний.

Встреча проходила в форме открытого диалога, больше всего вопросов выпало на долю начальника отдела ГИМС ГУ МЧС России по Московской области Алексея Гавреева. И немудрено, ведь представитель органов надзора затронул актуальную тему безопасности движения на воде. Алексей Гавреев подчеркнул, что если взять территориальный пример акватории столичного региона, наблюдается положительная динамика по снижению количества аварий, связанных с маломерными судами.

Было отмечено, что в июле этого года вступит в силу закон, существенно корректирующий правила внутреннего плавания. Впервые в них появится четкое определение маломерного судна — «судно длиной не более 20 метров с пассажироместимостью не более 12 человек, включая членов команды».

НА БЛАГО ВОДНОГО ТУРИЗМА



7–8 июля в Санкт-Петербурге, в отеле «Прибалтийская Park Inn» состоится III международная конференция «Морской туризм». На повестке дня модернизация российской туристической отрасли.

Сколько копий уже было сломано о необходимости улучшения прибрежной и транспортной инфраструктуры в регионах, развития судостроения, разработки и эффективного продвижения речных и морских маршрутов. В рамках конференции как раз и будут обсуждаться возможности модернизации в значимых для туризма областях. Не останутся в стороне актуальные темы: реализация государственной поддержки водного туризма, проблемы обеспечения внутренних водных путей современными навигационно-картографическими системами, рекреационный потенциал регионов России, возможности развития рыболовного спортивного и любительского туризма.

Остается добавить, что конференция пройдет при поддержке и участии Министерства спорта, туризма и молодежной политики РФ, Министерства транспорта РФ, Федерального агентства морского и речного транспорта, Федерального агентства водных ресурсов, Федеральной миграционной и Федеральной антимонопольной служб.

НОВЫЕ КНИГИ



О некоторых книгах, которые недавно вышли из печати, хочется сообщить нашим читателям. Их темы так или иначе связаны с интересами тех, чьи сердца еще не покинула тяга к путешествиям и открытиям.

Михаил Солдатов, участник гонки «Jester Challenge», написал свою первую книгу, назвав ее «Трансатлантика». В недавнем прошлом офицер ВМФ, теперь работник одной из московских компаний, вспоминает, что в детстве мечталось совсем о другом. И вот, ре-

шив резко изменить свою жизнь, он покупает небольшую яхту... «Эта книга не только о гонке одиночек через Атлантику. Она о том, как и почему я принял в ней участие. Я знал, что не готов к гонке и то, что яхта к этой гонке также не готова. На то были объективные причины. Но были также и основания для того, чтобы дойти до финиша частично здоровым и в целом счастливым. Получилось».

Иван Медведев составил свой сборник «В поисках Эльдорадо» из увлекательных очерков о путешествиях со времен античности до конца XX в., по всем континентам, морям и океанам. Динамичные тексты в лучших традициях приключенческого жанра несут познавательный заряд по истории и географии. Книга развивает в читателе любознательность, на достойных примерах воспитывает мужество, стойкость, целеустремленность, готовность к преодолению трудностей и лишения на пути к цели. «Легендарная страна Эльдорадо на протяжении веков оставалась заветной мечтой многих путешественников, авантюристов, предпринимателей, ученых и мечтателей. Пройдя сквозь горнило разгоряченной фантазии, она превратилась в пленительный миф о золотой стране. Он как мираж распался и притягивал, заставил европейцев покорить моря и океаны, проложить множество дорог и освоить целые континенты».

СТАЛЬНЫЕ ДЕЛЬФИНЫ «ДЕ АЛЬМА»

АЛЕКСАНДР РЫСКИН

Наш с капитаном отзыв, отосланный хозяевам голландской верфи «De Alm», был на удивление эмоциональным и крайне позитивным: «Действительно — очень хорошая лодка для экспедиций в океане, рассчитанная и построенная с запасом прочности под любую, даже самую тяжелую погоду...»





Перед штормом бывают невыразимо прекрасные минуты тишины, когда кажется, что в небе поют ангелы...

Аркады радуг падали в штилевую Атлантику. Легкий ветерок поднял в воздух бабочку, невесть как оказавшуюся вместе с нашей яхтой посреди океана. Закат расчертил горизонт рубиновыми всполохами. Не верилось, что

спустя какой-нибудь час весь этот райский мир исчезнет в реве неистового ветра, в белой вскипающей пене, в грохоте и ударах огромных волн, бьющих о корпус тяжелыми кувалдами морского ада...

Нашествие стихии было очевидным. Достаточно взглянуть на последний прогноз погоды, графически наложенный в компьютере на карту Бискайя. Господи! Все было красно на триста миль вокруг. Горящая плазма алыми спиралями растекалась по акватории. Нас ждет настоящий Харрикейн! Как же нас угораздило?

Наверное, я — трус. Я еще вчера испугался, увидев эту картинку в Интернете, и заголосил на весь мостик: «Куда мы прем, капитан? На фига нам этот подвиг? Сидели бы в Роттердаме, пили «Heineken», пока не пройдет этот катаклизм! Какой дьявол второй день гонит нас в эпицентр бури?» Впрочем, все это пустое. Мы и сейчас могли дать право руля и повернуть в Саутгемптон, чтобы уже завтра сидеть в каком-нибудь английском пабе и слушать завывания бури за надежной стеной.

Проблема была в дьявольском упрямстве нашего капитана. Я сам уболтал его на этот поход, польстившись на солидную коллекцию военно-морских регалий и мужественный облик старого морского волка. Мистер Арнольд Тиммерман собственной персоной, адмирал голландских ВМС, бывший командир океанского фрегата... Теперь он — капитан нашей стальной 70-футовой экспедиционной яхты «Delfino», буквально вчера сошедшей со стапелей знаменитой голландской верфи «De Alm». Вот наш капитан стоит на мостике, совершенно невозмутимый, и держит курс в открытый океан, надеясь обойти циклон с запада.

Так поступить рекомендовали его друзья — военные метеорологи из НАТО. Они, конечно, ребята грамотные, и логика в этом проглядывала, но все равно мне было неспокойно. Чуюло мое сердце — хватанем мы «звездюлятор» высотой до самого клотика...

Вся надежда на судно. Лодка у нас непростая, сверкающий неоновым лаком корпус приковывает взгляды во всех портах. 70 тонн водоизмещения — почти сантиметр судостроительной стали по бортам и полтора — в балластном свинцом киле. Шпация — 40 сантиметров. Огромная автономность по ходу: 20 тонн топлива в танках и два новеньких «Caterpillar» по 400 сил — это вам не хухры-мухры! Плюс ко всему — полный комплекс навигационных опций от «Raymarine» в эксклюзивном исполнении «Maretron». И вот перед вами боевая экспедиционная яхта для кругосветки.

Вспоминаю дискуссию с хозяином нашего «кораблика». Это было недавно, с полгода назад, когда он заартачился и не позволил верфи устанавливать дорогостоящие стабилизаторы качки, мол, глупости все это — иль не мужчины мы? На то и шторма, чтоб нас на них валяло... Сам-то он встречать нас будет в Хорватии, а нам еще 3000 миль вокруг всей Европы дотуда отмахать надо, конечно, если сегодня живы останемся...

Встаю на вахту. Арнольд идет спать. Ему надо обязательно выспаться. Впереди «веселые» сутки, и мы оба это понимаем. Оглядываю карту,

приборы, развертку радара — все, вроде, в норме. Судя по радарам, все попрятались — только мы одни сдуру прем посреди Атлантики. Скорей бы уж началось, сил нет ждать...

И оно началось. Ближе к полуночи. Полста узлов ветра, волны метров по семь. Но, если верить прогнозу, в Бискае тогда было намного хуже. Самое страшное в эту ночь мы объехали. И хоть зеленели лицом не раз и тошнота порой подступала к самому горлу, мы легко отделались. Даже посуда, обложенная в шкафах ворохом полотенец, не разбилась. Холодильники, под завязку набитые продуктами, удержались в фиксаторах. RIB, по-штормовому закрепленный на флайбридже, не сдвинулся ни на миллиметр. Сами мы, благодаря рекаровским креслам на мостике, тоже обошлись без акробатики — ни одного ушиба. Яхта лежит на курсе. Двигатели ровно гудят. Волны яростно грохочут о борт, перекатываясь через мачту. Идем, как подводная лодка, уже сутки, и даже начали привыкать. Если так дело пойдет, то, глядишь, доберемся дня через три до Лиссабона, а там уже и до Гибралтара рукой подать...

Эх, лучше б я попридержал язык — накаркал. Не послушали меня в небесной канцелярии. И все метеорологи НАТО тоже нас подвели. Ураган подумал-подумал... и двинулся прямо к нам, распозаваясь по всей карте, захватывая уже не только Бискайский залив, но и весь юг английского побережья. Волны, и без того страшные, начали угрожающе расти в размерах. Честно признаюсь, до этой минуты я считал картину на карте явным преувеличением. Наш третий член экипажа — механик Марк — самоотверженно боролся с морской болезнью, лежа на полу своей каюты. Он получил огромную шишку на лбу, взлетев ровно как лежал, абсолютно горизонтально, к самому подволоку. Корпус корабля мелко дрожал, временами сотрясаясь, словно от ударов огромной кувалды. Сквозь грохот океана нельзя было расслышать друг друга — орало во весь голос. Обходили каждую водяную гору, принимая наискосок, скулой, ее очередной удар. Против сумасшедшего ветра, если верить анемометру — узлов под шестьдесят, наш ход сократился до 3 узлов. Мы были вынуждены идти против ветра, чтобы не подставлять борт под горы черной воды, идущие ровным строем. На них даже пена не держалась — ее сдувало в пыль, которая до считанных метров сокращала видимость.

Что переживает человек, оказавшись на яхте посреди взбесившегося океана? Я сейчас не буду вдаваться в детали, скажу только, что, не будь я крещеным с рождения, я все равно молился бы. Не менее интересен вопрос, как это переживает судно. Как ему удается держаться на плаву — жить и идти, вопреки беспощадной власти атлантического урагана?

Наша новенькая яхта — инженерное чудо, по сложности сопоставимое с космическим кораблем. Топливные, гидравлические, электрические и компьютерные системы, множество электроконтактов и оборудования — здесь есть чему ломаться и без шторма. На верфях принят специальный термин, дословно переводимый как «лечение детских болезней». Это абсолютно нормально, когда владелец нового корабля обращается с жалобами сразу после первого перехода — составляется дефектная ведомость на несколько страниц, куда заносятся все замечания о поломках, подлежащих гарантийному ремонту.

Первый поход — это испытание качества лодки. Все, что плохо закреплено, отлетит; все, что плохо настроено, расстроится; все бракованное сломается; все негерметичное протечет. И это без урагана. А тут такое! Я все ждал, когда начнутся поломки оборудования. Мы даже на

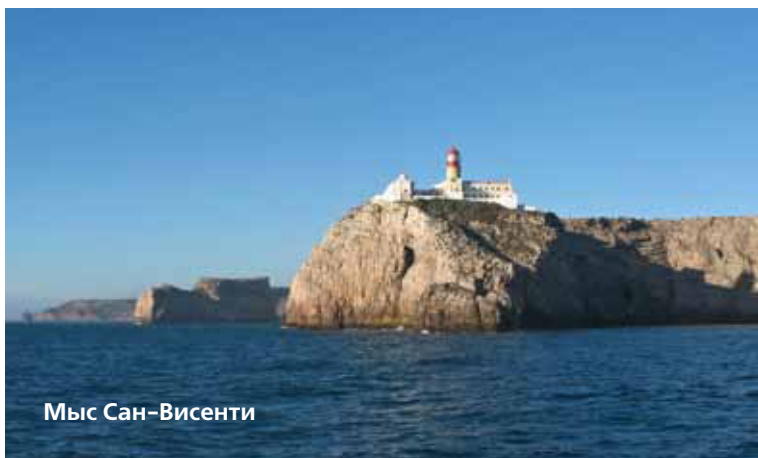
❖ ОТ КИЛЯ ДО КЛОТИКА



эти случаи взяли в поход инженера-электромеханика. Его задача была поддерживать корабль в боевом состоянии, если, не дай Бог, вылетит что-то серьезное.

За сутки атлантического урагана наш новенький Delfino много раз принимал углы крена до 40–45° по показаниям бортового кренометра, имея по документам критический угол 68°. Кстати, свидетельствую: уже 35° крена ощущались экипажем как полный переворот, до которого было еще очень и очень далеко... Как бы ни кренило нас, восстанавливающий момент каждый раз уверенно ставил яхту на ровный киль. Удары волн в нос и борта, мгновенные дифферентовки на волне, тупые удары днищем о воду, тяжелые вибрации от множества амплитуд, работа двигателей на максимальных режимах, непрерывно гудящие кондиционеры в наглухо задраенном корабле, генераторы, работающие нон-стоп, тысячи тонн воды, прокатывающиеся через флайбридж значительно выше топа мачт... Мы чувствовали себя в подводной лодке. И все это было проверкой прочности конструкции в предельной ситуации.

Каковы были наши потери? Сломанная ножка обеденного стола, с которой я встретился всей массой, пролетев от борта до борта через салон; перегрев и отказ помпы одного из кондиционеров; поломка вертушки резервного анемометра на нашей метеостанции; оторванная дверца в душе и с пяток перегоревших от вибрации лампочек освещения. Это все. И это на абсолютно новой, «нецелованной» лодке. Пара шишек на наших головах, моя разбитая коленка и начисто сорванный ноготь на пальце — не в счет. Это входило в правила игры и, честно скажу, такого легкого исхода трех тяжелейших суток в Атлантике никто из нас не ожидал.



Мыс Сан-Висенти



Отдельно надо сказать о мореходности. Мне тяжело придумать для исправной яхты ситуацию хуже нашей: по волне и ветру мы имели, можно сказать, недопустимый в реальной практике максимум, и тем не менее все было сносно. Не имея стабилизаторов качки, мы ни разу даже близко не подошли к критическим значениям крена, держа в запасе не менее 20°. Имей мы стабилизаторы, думаю, даже чай могли бы пить... Нагрузка на двигатели тоже была сумасшедшей: наши низкооборотные сверхмощные «Caterpillar» нередко приходилось доводить до 2500–2600 оборотов. В таком режиме на ровной воде мы шли бы 12 узлов при полных танках, а тут всего 3–5 узлов — против ветра и волны, с непрерывными ударами, грохотом, кренами, дифферентами, вибрациями и соленой водой вокруг всех вентиляционных люков. Показатели расхода топлива подскочили в два раза, достигнув 50 л/ч на каждый двигатель. За трое суток борьбы с ураганом мы сожгли больше 6 тонн топлива. В обычных условиях этот показатель был бы не больше 1200 литров в сутки на 250 миль пути. Но страха остаться без хода не возникало, как бы тяжело нам ни приходилось: запас наших танков был 20 тонн, так что при необходимости мы могли штормовать еще неделю.

Антенный комплекс, испытавший тяжелое воздействие огромных амплитуд раскачки и соленой воды, ни разу нас не подвел: работали радар, GPS, Интернет, радиостанция и спутниковая связь «Inmarsat». По телевидению мы следили за прогнозом погоды.

Наш с капитаном отзыв, отосланный хозяевам голландской верфи «De Alm», был на удивление эмоциональным и крайне позитивным: «Действительно — очень хорошая лодка для экспедиций в океане, рассчитанная и построенная с запасом прочности под любую, даже самую тяжелую погоду...».



❖ ОТ КИЛЯ ДО КЛОТИКА





Но что же это за верфь и что за удивительные лодки там строят в таком редком классе — «экспедиционные яхты»?

Верфь «De Alm» довольно старая, из числа послевоенных. Тогда было не до яхт. Голод в Европе заставлял ловить треску и селедку... Строили рыбацкие траулеры для Ла-Манша и Бискаия, сейнеры для Северного моря. А в 60-е начался яхтенный бум. С тех пор верфь производит яхты: от привычных траулерных 40–50-футовых до сегодняшних мегаяхт в 70–90 футов длиной. Название «траулеры» осталось в употреблении, но это уже абсолютно новые проекты океанской категории «А», созданные для дальних экспедиций. Дизайн и комфорт стоят на первом месте, а остальное: мореходность, надежность, прочность, дальность хода — уже в пакете, по умолчанию... На радость женщинам и детям устанавливаются стабилизаторы качки, создаются роскошные интерьеры, встраивается современная техника...

Две линейки яхт: «Alm Trawler» длиной от 12 до 17 м и новая — «Delfino» — от 18 до 30 м. Самая дешевая базовая лодка — 13-метровый «Alm Trawler» — стоит около 400 тыс. евро, самая дорогая — 4-палубный «Delfino 90» — около 3 млн евро. Все корабли сделаны из стали; все водоизмещающие, с балластом в киле, с впечатляющей дальностью хода...

Несмотря на океанскую категорию «А», любая из этих лодок способна ходить по рекам и озерам. Осадка у младших траулеров — от 1,15 до 1,5 м, а у больших кораблей 1,8–2,2 м.

При такой прочности корпусов и толщине стали в подводной части яхты спокойно могут вморозиться в лед. Балласт в трюмах и, как следствие, низкий метацентр позволяют оказывать сопротивление даже очень сильному крену. Восстанавливающий момент велик, и лодки встают на ровный киль почти мгновенно. Отсюда мореходность и честная океанская категория...

Все лодки индивидуальны — настоящий «custom made». И маленькие, и большие. Вы сами определяете планировку и число кают, интерьеры и отделку. Тип и мощность двигателей, а также всю начинку по навигации и комфортному мореходству выбираете из обширного списка возможных опций. Да и срок строительства от года до двух лет оказывается на руку клиенту... И не только потому, что деньги вкладываются постепенно и разумно, по мере строительства, — просто за этот период человек начинает лучше понимать, что и зачем он строит, вникает во множество деталей морской жизни, отказывается от непро-

думанных решений, находя действительно оптимальный баланс опций, затрат и комфорта. За время строительства можно успеть научиться и навигации, и швартовке, и маневрированию.

На верфи «De Alm», перед тем как отпустить лодку к месту базирования, клиенту предлагается поход к норвежским фьордам для тестирования корабля в течение двух–трех недель с последующим устранением всех замечаний на верфи.

В нашем случае клиент отказался от теста, желая получить лодку в Хорватии ко дню своего рождения. Тем не менее представители верфи сразу же по завершении перегона приехали в Хорватию, выполнили ТО судовых систем и обеспечили (по просьбе впечатленного рассказом владельца) установку стабилизаторов качки на верфи в итальянском Триесте силами своих специалистов.

За последние годы немало русских клиентов остановили свой выбор на продукции «De Alm». Мы перегоняли их новые лодки по Рейну, Майну и Дунаю, на Кипр и в Турцию. Эти корабли не раз проходили Гибралтаром. Они стоят сегодня в маринах Израиля и Италии, Хорватии и Черногории... Несколько «русских» «Альмов» ушли Северным морем на Балтику, в Хельсинки и в саму Россию — они есть в Москве и в Петербурге. Но мне кажется, это только начало их географии, потому что ограничений нет — все моря и океаны им подвластны...

Я еще долго буду вспоминать этот переход и музыку атлантического урагана. Прорвавшись через шторм, мы праздновали свой приход в солнечный Лиссабон, как второе рождение. Три тысячи морских миль прошел наш кораблик из голландского Роттердама до острова Кирк в Хорватии. Это всего за каких-то две недели похода, а мы за это время успели прожить маленькую жизнь. Есть что вспомнить. А ведь это была даже не экспедиция, не поход для удовольствия, а суровый перегон в отведенные сроки. Мы никогда не забудем этот вояж. Море — удивительная реальность, между вами и им нет ничего, кроме Бога. Где еще вы найдете такую компанию?

Те, кто это уже ощущал, покупают и строят лодки для экспедиций — стальные, надежные, безопасные и дальнобойные. Такие, как яхты «De Alm».

«De Alm»

Тел. +7 (926) 611-5686

www.korabli.ru

«PRINCESS V 52». ТОВАР ЛИЦОМ

ПАВЕЛ БАГРОВ




PRINCESS