www.ludivetra.ru

ЛЮДИ ВЕТРА

№ 3 (8) • осень 2008

русский парусный журнал

ОРГАНИЗАТОРЫ:

Крокус Экспо
Международный выставочный центр

Тел./факс: +7 (495) 223-42-10
E-mail: katyagrish@crocus-off.ru
WEB: www.mosboatshow.ru

NMIA
НАЦИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ МОРСКОЙ ИНДУСТРИИ

Тел.: +7 (495) 500-67-89
E-mail: info@nmia.ru
WEB: www.nmia.ru

Реклама на сайте
и на территории
МВЦ «Крокус Экспо»:
тел. (495) 727-26-30,
www.crocus-reklama.ru
Аренда конференц-залов и
презентационного оборудования:
тел. (495) 727-26-02, 727-26-13

РОСГОССТРАХ

Под крылом сильной компании

Страхование яхт и катеров

(495) 543-90-33

yachts@rgs.ru

ООО «РГС-Столица». Лицензия ФССН С № 09 7750

ЛЮДИ ВЕТРА /
PEOPLE OF THE WIND
№3 (8) Осень 2008

Издается с 2006 г.

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-22040 от 14 октября 2005 г.

Главный редактор / editor in chief
Ксения Королёва

Редактор / editor
Александр Балацкий

Дизайн и верстка / design & layout
Михаил Крылов

Корректор / proof-reader
Татьяна Дека

Над номером работали
Дмитрий Гуренко, Иван Есаулов, Михаил Хавин, Анна Вьюгина, Олег Смирнов, Ксения Королёва

Фото / photo
Андрей Виноградов, Анна Вьюгина, Александр Селезнёв, Александр Пеньков, Иван Есаулов, Станислав Петров, Ксения Королёва

Сайт журнала: www.ludivetra.ru

Отпечатано в типографии
«Riolis-print»

Тираж 10000 экземпляров

Редакция не несет ответственности за содержание рекламных материалов. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов. Перепечатка и любое воспроизведение материалов журнала «ЛЮДИ ВЕТРА / PEOPLE OF THE WIND», в том числе в электронных СМИ, возможны только с письменного разрешения редакции. При цитировании ссылка на журнал обязательна.

Учредитель
Ксения Королёва

Наши партнеры:

OCEAN TV
Российский телеканал о водном пространстве

SEASHOP
магазин морских товаров

ЯХТА.RU®

В НОМЕРЕ:

6 События

Географию и календарь русских и мировых регат и выставок смотрите на карте событий. Более подробно читайте материал о начавшейся гонке «Вольво Оушен» в материале *«О, ВОР, ты — мир!»*. Интервью с очевидцем старта — Виталием Беляковым — читайте там же.

12 Актуально

Быть или не быть? Иметь или не иметь? Спасаться или не спасаться и звать ли кого на помощь? Расставить все точки над «i» в этих вопросах поможет статья юриста по морскому праву Дмитрия Гуренко *«Что должен знать судоводитель?»*.
Из материала *«Трейлером в Аргентину»* можно узнать о непростой судьбе GP26 и людей, с ними связанных. Легендарный яхтенный капитан

18 Экипировка

Далеко в прошлом остались паруса викингов из овечьей шерсти, потом безвозвратно ушла эпоха хлопковых, пеньковых и льняных парусов — на смену им пришли паруса из искусственных волокон. Читайте в этом номере материал о парусах *«Крылом к ветру»*. Появиться ему помогла компания «K-Sails», выступившая консультантом по некоторым парусным вопросам.

20 Человек Ветра

«Надо просто любить паруса»...
Интервью с легендарным яхтенным капитаном Беломорья Петром Георгиевичем Коренюгиным, подготовленное экипажем яхты «Секрет».

22 Регаты

«Кто в море не ходил...» — статья о Соловецкой регате на Белом море, которую мы всей редакцией посетили этим летом. Читайте также репортажи *«Арбузный рейс»* («Кубок Нижней Волги»), «Кубок залива Петра Великого», *«Большая доза яхтинга»* («Гогланд рейс»).

36 Акватория

«По Белому морю к Соловецким островам» — информационный материал об особенностях подготовки и хождения по Белому морю приводится по книге М. Б. Хавина и С. Я. Мошковского «От Москвы до Соловков на катере и яхте» в редакции журнала «ЛВ» с учетом предоставленных авторами изменений сезона 2006 – 2007 гг.
Статья постоянного автора «ЛВ» Ивана Есаулова *«Крест соловецкий»* — историко-культурный путеводитель по Соловецким островам.

42 Фоторепортаж

Репортажи Андрея Виноградова с «Верхневолжской регаты» и регаты «Who is Who». Смотрите там же результаты гонок.

46 Своими руками

Продолжение серии статей Михаила Хавина об опыте реконструкции и самостоятельного ремонта яхты проекта «Картер-30». В этом номере читайте материал *«Картер. Улучшаем работу со стакселем»*. Описанные там модификации проводились на «Картере», однако они могут представлять интерес для владельцев всех яхт, строившихся в годы господства формулы IOR, диктовавшей определенные особенности корпусов.

48 Легендарные парусники

«Кругосветка фрегата «Паллада». Заключительный этап» — это продолжение цикла исторических материалов. Плавание «Паллады» было посвящено 190-летию кругосветки под командованием Беллинсгаузена и Лазарева. Участница заключительного этапа перехода — телевизионный журналист Анна Вьюгина делится своими впечатлениями.

54 Личный опыт

А что если шквал, а что если шторм? Ответ на это вопрос можно найти в истории Олега Смирнова *«Шквал на Майорке»*.

НАШИ АВТОРЫ:

ОЛЕГ СМИРНОВ

ИВАН ЕСАУЛОВ

АННА ВЬЮГИНА

МИХАИЛ ХАВИН

АНДРЕЙ ВИНОГРАДОВ

OCEAN-TV

Российский телеканал о водном пространстве

"OCEAN-TV" - первый телепроект, посвященный Мировому Океану, истории взаимоотношений человека и водной стихии, освоению водного пространства.

Головной офис телеканала OCEAN-TV
125371, Москва,
Волоколамское шоссе, 103
тел./факс: (495) 783 47 10
e-mail: info@ocean-tv.su
www.ocean-tv.su

От редактора

Россияне не выиграли олимпиады в Циндао. Максимальный результат — 6-е место у экипажа Екатерины Скудиной (Диана Крутских, Наталья Иванова). Но в Норвегии нашим повезло: на чемпионате Европы в классе «дракон» 1-е место — у экипажа Максима Логутенко (Михаил Крутских, Михаил Сенаторов).

Участие русских, т.е. российской команды, в кругосветной гонке «Вольво», создало интригу, хотя праздник в любом случае будет на нашей улице, по крайней мере, если она в Питере.

В активе «ЛВ»: «Соловецкая регата», «Кубок Нижней Волги», «Верхневолжская регата», «Who is Who» и «Гогланд рейс». Разные люди и разный ветер. Сезон еще не закрыт.

В общем, искренне верю, что все будет хорошо, а навалившийся на нас кризис только привлечет в парус новых адептов, благо ветер бесплатен — а это уже какая-то экономия.

РЕГАТЫ

1 СТАРТ «VOLVO OCEAN RACE»
4 октября. Старт кругосветной парусной регаты Volvo Ocean Race 2008–09. Аликанте (Испания).
www.volvooceanrace.org.

2 РУССКАЯ НЕДЕЛЯ «VOLVO»
11–18 октября.
Четвертая Русская парусная неделя Volvo. Мармарис (Турция).
www.ryc.ru/events/volvo.php

3 МАЛЬТИЙСКАЯ РЕГАТА «ROLEX»
13–25 октября. Гонка Rolex Middle Sea Race. Ла-Валлета (Мальта).
www.rolexmiddlesearace.com

4 ГОНКИ TP 52
19–25 октября.
Чемпионат мира в классе TP 52. Пуэрто Калеро (Канарские острова, Испания).
www.tp52worldchampionship.com

5 ПАРУСНАЯ НЕДЕЛЯ МАРМАРИСА
25 октября — 1 ноября.
Парусная неделя в Мармарисе (Турция).
www.miyc.org

6 ОСЕНЬ В ГЁЧЕКЕ
1–8 ноября.
Осенняя регата в Гёчеке (Турция).
www.gocekyachtclub.org

19. Скандинавский показ лодок
15. Показ в Гамбурге
23. Венский показ лодок
10. Гонка «Bavaria Cup»
22. Морская техника в Амстердаме
19. Показ в Барселоне
1. Старт «Volvo Ocean Race
8. Регата «Blue Cup»
4. Гонки TP52
16. Показ в Форте Лодердейл
11. Гонки FARR40
3. Мальтийская регата «Rolex»
24. Морской салон Меркосул

ПОКАЗЫ ЛОДОК

15 ПОКАЗ В ГАМБУРГЕ
25 октября — 2 ноября. 49-ый международный показ лодок. Гамбург (Германия)
www.hanseboot.de

16 ПОКАЗ В ФОРТЕ ЛОДЕРДЕЙЛ
30 октября — 3 ноября. 4
9-ый международный показ лодок в форте Лодердейл. Палм Бич (США).
www.showmanagement.com

17 ПОКАЗ В АФИНАХ
1–9 ноября.
30-ый Афинский международный показ лодок. Афины (Греция).
www.athensboatshow.gr

18 ПОКАЗ В ПХУКЕТЕ
3–7 декабря. Пятый международный показ лодок в Пхукете (Таиланд).
http://www.phuketboatshow.com

19 СКАНДИНАВСКИЙ ПОКАЗ ЛОДОК
5–9 ноября.
12-ый Скандинавский показ лодок. Стокгольм (Швеция).
www.scandinavianboatshow.se

20 ПОКАЗ В БАРСЕЛОНЕ
8–16 ноября.
47-ой Барселонский международный показ лодок. Барселона (Испания).
www.salonnautico.com

21 СОЧИНСКАЯ ВЫСТАВКА
13–15 ноября. Третья специализированная выставка «СПОРТ. ЭКСТРИМ. АКТИВНЫЙ ОТДЫХ». Сочи (Россия). www.sochi-expo.ru

22 МОРСКАЯ ТЕХНИКА В АМСТЕРДАМЕ
18–20 ноября. Торговая выставка морской техники. Амстердам (Голландия)
www.metstrade.com

7 OCEAN MEDI CUP
1–8 ноября.
Любительская парусная регата OCEAN MEDI CUP. Фетхие (Турция).
www.ocean-tv.su/forum

8 РЕГАТА «BLUE CUP»
1–9 ноября.
Регата Blue Cup.
Заливы Сароникос, Арголикос (Греция).
www.vernicos.gr

9 РЕГАТА «RAJA MUDA SELANGOR»
14–22 ноября.
Международная регата Raja Muda Selangor.
Порт-Келанг — остров Лангкави (Малайзия).
www.rmsir.com

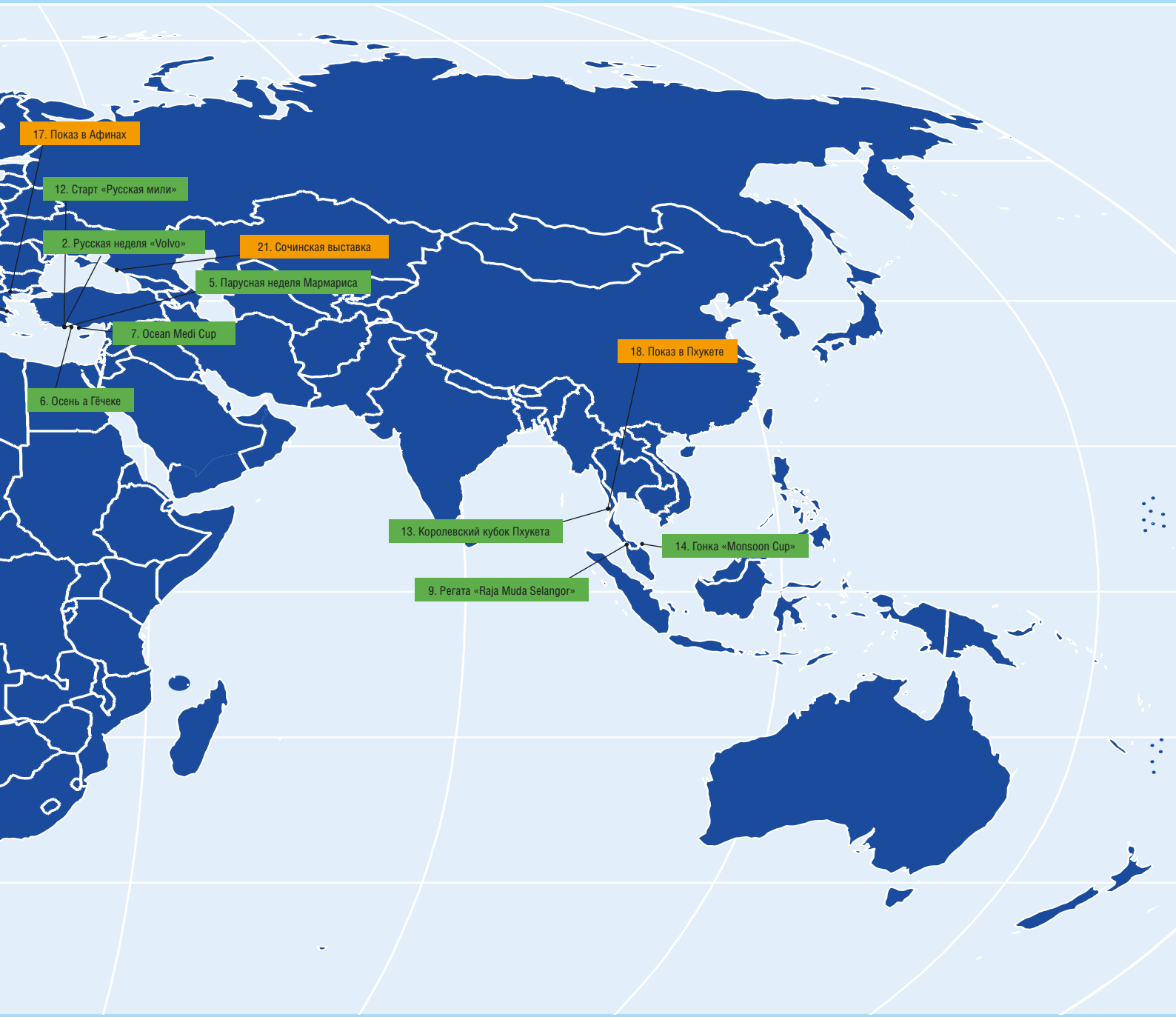
10 ГОНКА «BAVARIA CUP»
18–27 октября.
Гонка Bavaria Cup — 2008.
Биоград (Хорватия).
www.bavaria-yachts.ru

11 ГОНКИ FARR40
21–23 ноября.
Чемпионат Северной Америки на приз Rolex в классе Farr40. Майами (США).
www.farr40.com

12 СТАРТ «РУССКОЙ МИЛИ»
29 ноября.
Старт отборочных игр гонки «Русская миля».
Мармарис (Турция).
www.russian-mile.ru

13 КОРОЛЕВСКИЙ КУБОК ПХУКЕТА
29 ноября — 6 декабря.
Пхукетская регата
на Королевский кубок. Пхукет (Таиланд).
www.kingscup.com

14 ГОНКА «MONSOON CUP»
3–7 декабря.
Гонки Monsoon Cup.
Теренггану (Малайзия).
www.WorldMatchRacingTour.com



23 ВЕНСКИЙ ПОКАЗ ЛОДОК
20–23 ноября.
6-ой Венский показ лодок.
Вена (Австрия).
www.viennaboatshow.at

24 МОРСКОЙ САЛОН МЕРКОСУЛ
29 ноября — 7 декабря.
Морской салон МЕРКОСУЛ.
Порто Алегре (Бразилия).
www.salaonauticodomercosul.com.br

ЗАБУДЬТЕ ВСЕ, ЧТО ВЫ ЗНАЛИ О РОСКОШИ ДО MILLIONAIRE FAIR MOSCOW 2008

Каждую осень на карте Москвы появляется остров богатства, успеха и красоты — ведущая выставка роскоши Millionaire Fair, которая давно стала неотъемлемой частью московского «пейзажа». 27 – 30 ноября этого года Millionaire Fair Moscow в четвертый раз превратит самый крупный выставочный центр Европы «Крокус-Экспо» в настоящий рай для ценителей роскоши и непревзойденного качества, ведущие мировые компании класса люкс представят уникальные товары и услуги, проведут мировые премьеры и представят лимитированные коллекции всемирно известных марок.

Из года в год Millionaire Fair традиционно потрясает российских автолюбителей премьерами, заставляя говорить об увиденных на выставке Bugatti Veyron и Wiesmann с придыханием. Как и в предыдущие годы, на выставке ожидаются новинки от AUDI, Lexus, Ferrari и хедлайнеры в исполнении Rolls Roys, Porsche и Lamborghini. Volvo Cars организует презентацию нового проекта — автомобили Volvo C30 «спорт-купе» будут впервые представлены широкой публике только на московской выставке миллионеров. Помимо высокоскоростных спорт-купе, на стенде компании VOLVO можно будет увидеть купе-кабриолет Volvo C70, S80 Executive, XC90 R-Desing, XC70, XC60. Автомобильный гигант General Motors представит автомобили двух люксовых брендов — HUMMER и Cadillac. Люксовый бренд Infiniti будет представлен полноразмерным внедорожником QX56, респектабельными седанами M35 и M45.

Постоянный участник World's leading luxury Fair Timmerman Yachts представит на выставке свои новые модели габаритных яхт Timmerman 26, Timmerman 33, Timmerman 40, Timmerman 47. А компания Nordmarine (известная благодаря продажам линейки английских моторных яхт Princess) — яхты класса премиум. Также на выставке будут представлены яхты Riva и Nord Marine.

Впервые на Millionaire Fair Moscow появится бренд Singulum — это роскошные корпуса ручной сборки для ноутбуков по индивидуальному заказу.

Церемония гала-открытия обещает стать самым крупным событием в светской жизни Москвы. В этом году организаторы приготовили для гостей VIP-ночи — настоящую сенсацию, о которой еще долго будут говорить в элитных кругах и прессе. Развлекательная программа выставки, как всегда, насыщена. Впервые, и только с 27 по 30 ноября, Russian Fashion Week и Millionaire Fair Moscow представят совместный проект — «Меховую неделю моды».

Кульминацией «звездного сияния» с 27 по 30 ноября в «Крокус-Экспо» станет самая долгожданная и ожидаемая светскими хроникерами вечеринка «Золотая сотня столицы» (100 Most Invited), посвященная светской жизни и наиболее активным ее персонажам.

OCEAN MEDI CUP

Телеканал «OCEAN TV», Русский Парусный Клуб и журнал «Кабельщик» приглашают всех игроков медиа-рынка принять участие в международной любительской парусной регате «OCEAN MEDI Cup». Регата проходит под девизом «Яхтинг доступен каждому». Участники получат не только призы и возможность прекрасно провести время на море, но и навыки по управлению парусным судном. Соревнование будет проходить с 1 по 8 ноября на турецком побережье Средиземного моря.

Фетхие - Хамам-Бей - Олюдениз - Сарсала - Гечек - Капи -Крик

Официальный интернет-партнер

Официальный информационный партнер-партнер

Партнер

Телевизионный оператор

Телеканал

Информационные партнеры:

TEAM RUSSIA / Андреас Ханакамп

TELEFONICA BLUE / Був Бэкинг

PUMA / Кэн Рид

ERICSSON 3 / Андерс Левандер

О, ВОР, Ты – мир!

В первую субботу октября, когда на Средиземноморье традиционно наступил «бархатный» сезон, из Аликанте стартовала очередная «Вольво оушен рейс» (ВОР). Через девять месяцев, обогнув Африку, Индокитай, Южную Америку и пройдя вдоль берегов Северной Америки, участники гонки должны будут финишировать в Санкт-Петербурге.

Совсем не секрет, что впервые в престижной гонке принимает участие российская команда — болельщики могут следить за ней с сайта www.teamrussia.org. Впрочем, в этом году зрелищность для двух миллиардов (по подсчетам организаторов гонки) болельщиков будет хорошо обеспечена: помимо того, что на борту каждой лодки установлена веб-камера, в каждом экипаже введена новая должность — медиа-член (media crew member), который должен будет снимать все, что происходит на яхте, независимо от погодных условий и ситуации на борту. Поэтому все зрители «Вольво оушен рейс», независимо от своего местонахождения и погоды в районе гонки, в режиме реального времени смогут наблюдать за любой командой (www.volvooceanrace.tv). И не только наблюдать за лавировкой яхт: с помощью web-приложения (Race data center), используя фактические данные о погоде, ветрах, течении, а также другие данные с навигаторов, расположенных на яхтах-участницах гонки, следить за навигационными решениями шкиперов каждой из команд. Это, несомненно, свидетельствует о переходе на новый уровень информационного обеспечения гонок.

4 октября в яхт-клубе «Крокус Сити» состоялось мероприятие «Вечер в стиле Volvo Ocean Race». Организаторы запланировали прямые включения с места старта регаты, этакий телемост Москва — Аликанте. Но по техническим причинам гостям пришлось довольствоваться промо-роликами гонки (в течение всего вечера они транслировались на плазменных экранах) и речью Олега Жеребцова. Тем не менее, вечер удался. Гости были заняты прекрасной кухней и разговорами портовых гонках и покалеченной «Косатке».

Впрочем, успешно осваивают новые технологии не только информационщики. В этом году голландский производитель материала дайнима (Dyneema) — высокомодульного синтетического волокна — подготовил к гонкам новый материал. Новое волокно SK78 заявлено как самое прочное в мире: по заявлениям представителей компании, оно до 15 раз прочнее стали и на 40 процентов прочнее волокна арамид. Кроме того, оно устойчиво к ультрафиолетовому излучению и абразивному воздействию, имеет низкий уровень растяжения (подробнее о новых волокнах — стр. 18).

Старт в Аликанте

Аликанте, 4 октября 2008 г.: восемь огромных яхт, сопровождаемые десятками катеров и туристических судов, выходят из бухты в кильватерном строю. Звучит сигнальный выстрел… и гонка VOLVO Ocean Race стартовала. Наблюдал за драматическим стартом в Аликанте яхтенный капитан и журналист Виталий Беляков

ЛВ: Виталий, вы только что вернулись из Аликанте, каковы Ваши впечатления?

ВБ: Гонка неузнаваемо изменилась с момента её появления в 70-х годах прошлого века. Тогда два десятка яхт, как правило серийной постройки, с любительскими экипажами, погрузив на борт много пива и сосисок, отправлялись через океаны, делая заходы в 3–4 порта, находящихся вдали от основной цивилизации. Широкая публика судила о соревнованиях в лучшем случае по фотографиям и рассказам участников.С появлением нового титульного спонсора гонка постепенно превратилась в гигантское рекламно-спортивное шоу. На этот раз все яхты были построены по особым правилам специально для этой гонки. Экипажи их состоят исключительно из профессионалов. В два раза увеличилось количество этапов и заходов в порты. Причём провинциальные Австралия и Новая Зеландия вообще остались вне маршрута. Зато появился стремительно развивающийся Китай. «Шорт рейсы», короткие припортовые гонки, по своей зрелищности перебивают «Кубок Америки». В порту проводятся чемпионаты точных радиоуправляемых моделей яхт-участниц. Во время стоянок и ремонтов в акватории гоняются 12-метровые катамараны, по своей динамике не имеющие равных среди парусников… Ну и, разумеется, постоянно ведётся прямая телетрансляция с борта каждой яхты-участника.

ЛВ: Что все-таки случилось с «Косаткой»?

ВБ: И сама яхта «Косатка», и её экипаж постарались предельно вооружиться техническими и тактическими решениями: на носу яхты находятся ярко выраженные короткие скулы-брызгоотбойники, которые, по замыслу авторов, должны удерживать яхту от зарывания в попутную волну во время глиссады в «Ревущих сороковых», но до них ещё нужно добраться. Первый старт в этой короткой гонке был взят «Косаткой» левым галсом, поперёк всего остального флота, а точнее, за его кормами. Это, конечно, привлекло внимание зрителей к нашему экипажу, но насколько это было оправдано? Во время второго старта соперники попытались выдавить «Косатку» за линию старта и она навалилась на судейское судно. Разрушения получил всё тот же пресловутый брызгоотбойник. На другой день пробоина уже была заделана.

ЛВ: Кто в это время рулил?

ВБ: Трудно сказать, кто в это время непосредственно держался за штурвал, но я надеюсь, что решение в нашем экипаже принимает всё-таки капитан.

ЛВ: Как повела себя наша команда?

ВБ: Со стороны, все команды работали одинаково слаженно. Лишь один раз у верхнего знака наши допустили ошибку при постановке спинакера. Но вот что интересно: «Косатка» сделала в два раза больше поворотов, чем яхта-победитель с местным испанским экипажем на борту. Мне кажется, что нашим нужно просто успокоиться и поверить в себя.

ЛВ: Как вы оцениваете шансы российской команды на победу?

ВБ: Спешу успокоить болельщиков — прошедшие гонки, хоть и идут в общий зачёт, не имеют ничего общего с тем, что предстоит преодолеть нашему экипажу. Он ещё может блестяще проявить себя на основной дистанции.

ЛВ: Как вам кажется, кто победит?

ВБ: В этих гонках каждый из финишировавших экипажей будет победителем.

ЛВ: Как вы оцениваете организацию старта?

ВБ: Летом я участвовал в больших гонках в Великобритании и здесь, в Аликанте, встретил весь английский оргкомитет в полном составе. Организация гонок безупречна. Видимо, сказывается многовековая морская культура англичан.

Насколько новые волокна, усилия пропагандистов ВОРа и энтузиазм болельщиков поспособствуют успеху команды, яхтенный мир узнает в июне следующего года — после прихода экипажей в Финский залив. Приятно, что Северная столица станет местом финиша не только престижной «Вольво оушен», но и гораздо более демократичной молодежной «Толл Шипс Рейсез», в которой примут участие, по крайней мере, 20 российских экипажей. И это — важно. Так что, престиж — престижем (только генеральный спонсор вложил порядка 25 миллионов евро в подготовку The Team Russia Volvo Ocean Race), но представляется важным и будущее «российского паруса».

TELEFONICA BLACK / Фернандо Эчевари

GREEN DRAGON / Ян Уокер

Что должен знать судоводитель?

ФОТО: АЛЕКСАНДР ПЕНЬКОВ

Решили подать сигнал бедствия? Не спешите — прежде узнайте, из чего складывается вознаграждение спасателя, что такое договор спасания, как грамотно его оформить и прочие полезные вещи, которые лучше знать заранее...

Спасание на море — занятие такое же древнее, как и само судоходство. Для людей, связанных с морем, необходимость в единых правилах спасания очевидна. В 2000 г. Россия присоединилась к разработанной в 1989 г. Международной конвенции о спасании. Статья 30 этой конвенции гласит: государства-участники имеют право сделать оговорку о том, что положения конвенции не будут применяться на внутренних водных путях. Россия не сделала такой оговорки, и в настоящее время правила конвенции применяются при осуществлении операций на внутренних водных путях. Поэтому если мы сравним текст конвенции, главу XX Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации и главу XVI Кодекса внутреннего водного транспорта, то увидим одни и те же положения.

Что должен знать судоводитель о спасательной операции, которая последует за подачей сигнала бедствия? Во-первых, в обязанности капитанов и судоводителей маломерных судов входит оказание помощи любому лицу, терпящему бедствие (см. статью 62 КТМ, пункт 4 статьи 30 КВВТ и пункт е статьи 11 приказа № 502 МЧС РФ). Такая помощь должна быть оказана, если нет серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем людей. Во-вторых, за спасение вашего имущества, судна и его принадлежностей, ценных грузов (если такие имеются) вы заплатите спасателю вознаграждение. Процитирую статью 341 КТМ: «1. Спасательные операции, имевшие полезный результат, дают право на вознаграждение».

Размер вознаграждения зависит от многих факторов: 1) стоимость спасенного судна и другого имущества; 2) мастерство и усилия спасателей в предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде; 3) степень успеха, достигнутого спасателями; 4) характер и степень опасности; 5) мастерство и усилия спасателей в спасании судна, другого имущества и людей; 6) затраченное спасателями время и понесенные расходы и убытки; 7) риск ответственности и иные риски, которым подвергались спасатели или их оборудование;

8) быстрота оказания услуг; 9) наличие и использование судов или другого предназначенного для спасательных операций оборудования; 10) состояние готовности оборудования спасателя, эффективность и стоимость такого оборудования.

Представим, что вы оказались на «микрушке» 1969 года постройки, в 5-балльный шторм, в узкости, в опасной близости от подводных и надводных камней, и вытащить ваше судно без участия вертолета не представляется возможным. Путем несложных калькуляций вы можете прийти к выводу о нецелесообразности заключения договора спасания (останетесь в живых — новую купите). В этом случае вы должны прямо запретить спасание имущества. А теперь хорошая новость: спасание людей происходит бесплатно (см. ст. 346 КТМ)! Если же вы решили заключить договор спасания, помните, если условия договора являются несправедливыми (например, вы с перепугу оценили ваше судно в 12 раз дороже, чем оно стоит новое, блестящее свежим лаком, на выставке в Дюссельдорфе), у вас есть право обратиться в суд и признать договор или одно из его условий недействительными (см. ст. 179 Гражданского кодекса и ст. 339 КТМ). Договор спасания лучше заключать письменно (в простой письменной форме). У спасателей, как правило, есть «рыба» такого договора.

Размер вознаграждения обсуждается, как правило, заранее, еще в процессе радио/телефонных переговоров с капитаном (если судно поднадзорно ГИМС, то с судоводителем, уполномоченным доверенностью представлять интересы судовладельца) или с самим судовладельцем.

В России на сегодняшний день судоводители (непрофессиональные спасатели) помогают другим судам, попавшим в беду, как правило, безвозмездно. Отдельное спасибо в этой связи экипажу катера «Промерный», оказавшему помощь автору этих строк на Оке и так и не взявшему денег. Преступная практика, распространенная в некоторых районах земного шара, когда одна часть организованной преступной группы переставляет плавучий навигационный знак, а другая дрейфует поблизости, на «спасательном» судне, потирая руки в ожидании наживы, в России пока отсутствует.

В заключение должен заметить, что охватить все особенности спасания судов в краткой заметке невозможно. Искренне желаю читателям не оказываться в ситуациях, требующих подачи сигналов бедствия и заключения договоров спасания.

Дмитрий Гуренко

18.02.08

Французский тримаран-гигант «Groupama-3» под управлением 10 яхтсменов-профессионалов, находясь в 80 милях к юго-западу от Новой Зеландии, перевернулся и в настоящий момент находится в таком положении, дрейфуя на северо-запад. Все 10 членов команды смогли забраться в центральный корпус тримарана и сделать звонок по спутниковому телефону в штаб-квартиру в Париже. Шкипер Франк Камма сообщил, что высота волн была 7 метров, ветер — 35 узлов (50 км/час). Тримаран специально поднялся на север, чтобы уйти от надвигающегося шторма в 12 баллов.

Крушение произошло в секторе Новой Зеландии. В 01.25 по местному времени (Новая Зеландия) Морской поисково-спасательный центр Франции связался с Новозеландским центром и сообщил, что в 01.20 получен сигнал SOS от французского тримарана «Groupama 3».

http://meteoclub.ru/index.php? action= vthread&forum=14&topic=1718

05. 08. 08

Потерпела крушение яхта «Боян», капитан погиб, а шесть человек экипажа спаслись: они были подобраны контейнеровозом Norderoog, следующим в Роттердам, а лодку оставили в море.

«По первоначальной информации, в 2.40 в Морской спасательно-координационный центр Петербурга поступил сигнал SOS. Яхта терпела бедствие: скорость ветра составляла 35 – 26 метров в секунду, волнение на море, по разным источникам, — от 7 до 9 баллов. Капитана Александра Конопаткина, опытного яхтсмена, волной выкинуло за борт».

http://www.fontanka.ru/2008/08/05/093/

09.08.08

«От экипажа яхты «Браво», приписанной к яхт-клубу н.п. Чупа Республики Карелия, поступил сигнал бедствия. В район происшествия на о. Анзерский на вертолете была отправлена группа спасателей Архангельского поисково-спасательного отряда. Еще до прибытия спасателей экипажу удалось самостоятельно выбраться на берег острова. Также было установлено местонахождение яхты «Белая ночь», приписанной к тому же яхт-клубу. Экипаж переждал штормовую погоду в бухте южной части острова. Оба экипажа от помощи и эвакуации отказались».

www.arbo-1.ru

22.08.08

«Во Владивосток доставлена яхта, потерпевшая крушение в Японском море (Приморье). В порт Владивосток буксиром доставлена парусная яхта «Пульсар», потерпевшая крушение в Японском море 22 августа. Как сообщили корреспонденту ИА REGNUM 25 августа во Владивостокском спасательно-координационном центра (СКЦ), яхту в штормовых условиях доставил буксир «Лазурит». В СКЦ отметили, что в пятницу, 22 августа, на яхте произошла поломка рулевого пера. Кроме того, яхта попала в шторм».

http://www.regnum.ru/news/1045805.html

26.08.08

«10:15. Возле Одессы затонула яхта. Операция по спасению потерпевших прошла успешно. В 10:55 25 августа в МЧС поступила информация о том, что в Черном море команда теплохода «Урсула» (флаг Сингапура) наблюдает в 20 километрах к юго-востоку от Одессы 9 людей в спасательных жилетах. На борт были подняты 2 пострадавших, которые сообщили, что они с яхты «Барс», которая в 20:00 24 августа вышла из Очакова в Одессу и ориентировочно в 3:00 затонула во время шторма. МЧС немедленно было проведенное оповещение взаимодействующих служб и в 11:10 на место происшествия направили морской буксир «Ударник» из Одесского морского торгового порта, скоростной катер «Принцесса Анна» Одесского яхт-клуба и пограничный катер «Гриф». В 12:15 «Принцесса Анна» подняла на борт 4 человек. В 12:50 команда теплохода «Скирнер» (порт приписки Антигуа-Барбуда), который на то время находился в районе поиска, спасло последних 3 пострадавших».

http://misto.odessa.ua/index.php? u=novosti/odessa/nom,12952

ТЕСТ-ДРАЙВ ЛВ

Личное впечатление: довелось идти от Соловков до Архангельска на GP26 «Игла». Лодка переход выдержала, а до этого две недели отгонялась на регате. Это уже неплохо. Лодка быстрая, на глиссирование выходит. Условия спартанские. Внешне, да и по поведению похожа на «Луч» или «470», только большие. Очень легкая как в управлении, так и по весу — что уже хуже. На кроткой беломорской волне ее кидало. Круто идти против волны не может. На гладкой воде лавировочный угол градусов 40 и меньше. Ветер обещали 16–18 м/с, но было вроде бы метров 12. Мы шли под штормовым стакселем на 2–3 рифах на гроте, 10 узлов, если верить лагу (вертушка лага при крене выходит из воды). В принципе, похоже на правду. Ребята сказали, что максимально разгоняли до 14–15 узлов.

Смутило следующее: лодка новая, но уже стал откалываться гелькоут, т.е. есть какие-то технологические нарушения при производстве, и вполне может статься, что это верхушка айсберга. Далее, на бортах лодки были сделаны бороздки, видимо, для того, чтобы волна текла по ним и не попадала в кокпит. Очень разумная идея, особенно если учесть, что во время «откренки» приходится сидеть аккурат в этом водостоке.

«Пробным шаром» или «первым блином» можно назвать лодку «Звезда» (конструктор Михаил Тихонов). Как написано на сайте парусной команды «Звезда», яхта спроектирована с «минимальным водоизмещением и высокими соотношением площадь парусности/водоизмещение и площадь парусности/смоченная поверхность. Вертикальный штевень позволяет максимально использовать длину корпуса, что в сочетании с узкими ватерлиниями в носу обеспечит высокую скорость в лавировку как на гладкой воде, так и на волнении. Широкие кормовые обводы обеспечивают хорошую остойчивость на острых курсах и способствуют достижению максимальных скоростей на курсе бакштаг. Для повышения мореходности и предотвращения зарывания лодки в волну применен высокий надводный борт».

Трейлером в Аргентину

Появление нового класса яхт GP26 вызвало много откликов в российской яхтенной «тусовке»: от восторженных рекомендаций производителей до скептических отзывов первых обладателей лодки

В сентябре 2005 г. ORC (Offshore racing congress) опубликовал разработанные им правила уровневых классов Grand prix, а именно: GP42, 33 и 26. Последний оказался очень близким к классу Open800, который к тому времени уже получил распространение в России. Возможность выступать на новой лодке в России в классе Open800 и перспектива участия в международных гонках предопределили интерес к GP26 со стороны российских яхтсменов и производителей парусных яхт. Заявленные преимущества — крепкая конструкция лодки, хороший уровень безопасности, легкая управляемость, устойчивость к износу, подходящие дорожные габариты для трейлерных перевозок — существенно усилили ажиотаж.

С большим оптимизмом отзываются о новом классе и в г. Таганроге: для яхт модельного ряда GP26 характерны «большой запас хода, мощные двигатели, превосходные мореходные качества и большие скоростные возможности... Экипажу яхты для достижения высокого результата необходимо лишь проявить свои знания, опыт и способности яхтсменов, а все остальное лодка сделает сама», — отмечается в рекламном тексте компании «Парусного центра». Помимо указанной таганрогской компании, в России производством GP26 занимаются еще «PPV Marine» (Нижний Новгород) и питерские фирмы: «Dreamboat» и «Алкор-Яхты». Однако, скорее всего, перпективы нового класса в России не столь определенны, как о них пишут реклам-

Тактико-технические характеристики GP26:	Определенные правилами класса	Разработчик: ООО «Рикошет Дизайн Группа» Производитель: «Алкор-Яхты»	Разработчик: Ceccarelli Yacht Design Производитель: «Парусный центр»	Конструктор: Михаил Тихонов, Нижний Новгород
Длина наибольшая (LOA)	7,90 м	7,90 м	7,90 м	7,90 м
Максимальная ширина	2,55 м	2,54 м	2,50 м	2,50 м
Максимальная осадка	1,90 м	1,90 м	1,90 м	1,90 м
Водоизмещение	1000–1100 кг	1100 кг	1100 кг	1050 м
Вес киля	450–500 кг	450 кг	500 кг	450 кг
Грот	24,97 м^2	24,0 м^2	26 м^2	24 м^2
Стаксель	15,35 м^2	15,5 м^2	14 м^2	14 м^2
Ассиметричный спинакер	70,49 м^2	55,0 м^2	70 м^2	56 м^2

GP26: ВЗГЛЯД ДИЗАЙНЕРА

На вопросы ЛВ отвечает Алексей Лебедев, дизайнер петербургской компании «Алкор-Яхты»

ЛВ: Является ли внутренний дизайн стандартным для всех лодок GP26?

АЛ: Формованные детали — да. Борт и части подволока решили красить в цвет внешнего борта, подушки коек и диванов подбираем, отталкиваясь от цветов корпуса и желаний клиента, поэтому подушки всегда разные. Еще возможно изменять породу дерева, что также зависит от цветовой гаммы. Мы не хотим экстремальной расцветки, наша задача — сбалансировать цвета, играя на контрастах.

ЛВ: В чем особенности дизайна интерьера лодок «Алкор-Яхты»? Совпадает ли он у всех лодок или свой для каждой лодки?

АЛ: Этот вопрос перекликается с первым. Есть детали, формованные в матрице, и их мы не меняем, остается игра красок. Этим мы и делаем каждую лодку не похожей на предыдущие, т. к. фактуры и цвет тканей, окрашенные борта и применяемые породы дерева сильно меняют восприятие объемов, и они везде по ощущению кажутся разными.

ЛВ: Какие задачи вы ставили перед собой как дизайнер?

АЛ: Главное — сделать интерьер интересным не в ущерб прочности, весу, практичности и ходовым качествам. Этого мы и старались достичь. Яхта спортивная, и многие вещи изменить нельзя. Поэтому основной упор по форме мы сделали на подволок (с текстурой кожи) и трап в кокпит, который объединяет в себе эффектную ступень, консоль и силовой набор. Формованная часть подволока также является силовой. Эти две вещи больше всего притягивают к себе внимание из-за малых объемов внутреннего пространства и придают интерьеру индивидуальность…

ЛВ: Все ли удалось воплотить и каким образом?

АЛ: Как это обычно бывает, дизайнер и строитель — это два полюса, которые сближаются только благодаря каким-то компромиссам. В голову дизайнерам приходят самые разные идеи, порой сложно исполнимые. Строитель же часто пытается все упростить. Благодаря совместной работе дизайнера, морского архитектора и строителя возможно сделать что-то стоящее, что будет работать и будет удобным в использовании. В процессе бесед, обсуждений, споров, рисования, расчетов, моделирования рождается сложная и красивая конструкция. Меня как дизайнера устраивает не все, но находятся общие решения, которые и приводят в конечном счете к отличному результату.

ЛВ: Каким образом минимализм (свойственный гоночным лодкам) можно преодолевать или использовать в интерьерах?

АЛ: Смотря как ставить задачу. Ведь гоночную лодку можно сделать целиком из красного дерева, и она не будет уступать угольным, технологии позволяют это делать. Мы знаем, как гоняются на яхтах в России и кто. Мы понимаем, что у нас не привыкли использовать яхты только как гоночные машины, на один уикенд. У нас проводят длительные суточные гонки, любят на выходные сходить покататься, и поэтому возникает желание иметь минимум комфорта. Думаю, эту задачу мы решили, сделав приличный интерьер.

ЛВ: Как это влияет на дизайн и используемые материалы?

АЛ: Современные материалы и технологии позволяют сделать любой интерьер, в любом стиле — хоть рокайль. Это не повлияет существенно на вес и, тем самым, на ходовые качества. Вспомните яхты «Мэри-ша» или «Пифагор», где интерьеры на первый взгляд не уступают плавучим дворцам, а под тонким слоем шпона — сложнейший технологический пирог. Дизайн интерьера GP-26 продиктован больше общими веяниями, здравым смыслом и важной экономической составляющей…

ные проспекты производителей. Во-первых, традиционное российское «качество» дает знать о себе — в редакцию приходят письма, содержащие критику в адрес, по крайней мере, одного из упомянутых производителей. Во-вторых, появились личные впечатления от лодки, и не все они полностью совпадают с априорной оценкой производителей. И третье — мир не очень восторженно воспринял новый класс. По крайней мере, за прошедший год такие лодки появились, кроме России, только в Аргентине, где и запланированы мировые чемпионаты этого класса. Сложно представить себе «счастливого» обладателя GP26, собирающегося на трейлере перевозить свою «джипиху» из России в Аргентину. И, соответственно, тот, кто спокойно ходит по Атлантике и Тихому, вряд ли нуждается в габаритной «джипихе» и, тем более, в трейлере для нее.

Кроме того, в ряде лодок этого класса есть уже довольно «раскрученный» GP42, почти «сроднившийся» с модным TP52. Учитывая это обстоятельство, возможно, кооперация с близким Open800 — это единственный и естественный выбор для российских «джипих».

Иван Есаулов

ЛИЧНЫЙ ОПЫТ:

Надежда Темес — о шестой яхте проекта «Рикошет 26GP» по имени «Mustang».

Решили заказать GP26. Начиналось все позитивно, хотя ни одной готовой лодки проекта на воде на тот момент не было. Подкупили рассказы разработчиков о проекте и обещания строителей сдать к сезону первые шесть корпусов — во всех остальных случаях предлагалось ждать значительно дольше.

Посмотрели производство — оно производило самое благоприятное впечатление. Интересной показалась и идея гоняться в группе однотипных классных лодок, что и предполагает проект GP26. Конструкторы обнадежили также в том, что лодка сможет достойно гоняться с проектами Open 800 в гонках по гандикапу. В общем, все начиналось красиво. Заключили договор: наш «Мустанг» — четвертая лодка серии, срок сдачи — 30 июня 2007 г. После задержки постройки на год нас попросили пропустить одну лодку для Архангельска. В июне 2008 г. архангелогородцы получили «Иглу» и «Милю». Пятая лодка — «Альфа» — ушла в Самару. Ладно… В результате мы получили не пятую, а шестую лодку, но дело уже не в порядковом номере…

К сроку сдачи нашей лодки по договору был с грехом пополам готов корпус первой лодки серии («Авангард», Кондопога), которая оказалась существенно тяжелее проекта и более валкой, в результате чего не смогла нести проектной парусности. В первой регате (на Онеге 2007 г.) сырую, только спущенную на воду лодку преследовали многочисленные, к счастью, не кардинальные поломки, которые приходилось устранять на ходу. В результате на настройку, не говоря о сне, времени не оставалось. Результат соответствующий. А дальше все пошло еще хуже. На мои звонки с вопросом о том, когда начнут клеить корпус, в течение полугода я получала ответы: «На следующей неделе», потом — «Вот прямо завтра» (как вариант — «послезавтра»). Потом уволился «двигатель» проекта, и перспективы стали совсем безнадежными.

Дело сдвинулось с «мертвой точки» весной 2008 г. — склеили корпус. Забрезжила слабая надежда. Но дальше «завтраки» продолжались. К годовщине сдачи проекта еще не существовало даже закрытого корпуса (половинки оставались отдельными). Нарастало понимание безнадежности ситуации и желание потребовать деньги назад. Останавливало лишь трезвое осознание того, что потребовать-то можно (договором предусмотрено), а вот получить — еще более безнадежно, чем лодку.

Не буду описывать все перепитии (потребовался мой приезд в Петербург и неделя работы с восьми утра до полдвенадцатого ночи, чтобы устранить самые вопиющие недоделки), после чего консенсус был достигнут — примерно такой: «Бери, что дают, а то вообще ничего не получишь»! В результате лодка стоит в Питере и ждет транспортировки в Москву, а до этого — решения конструкторов о том, что послужило причиной поломки в районе крепления киля на предыдущей лодке серии («Альфе»). В Москве ходить, надеюсь, сможет, а вот до гонок, боюсь, еще далеко, так как на мой удивленный вопрос о том, может ли киль напоминать стиральную доску, строители, пожав плечами, сказали, что его «втянуло», а делать гладким им задачи не ставили.

ДЕВЕЛОПМЕНТ ЯХТ-КЛУБОВ

ПЕРВАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Москва, 22-23 октября 2008 года

ПЕРВАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

«ДЕВЕЛОПМЕНТ ЯХТ-КЛУБОВ»

www.devamarina.org

ОРГКОМИТЕТ КОНФЕРЕНЦИИ
info@devamarina.org, pressa@devamarina.org
(аккредитация прессы)
Юлия Анистратова +7 (916) 805 5650
Алексей Мороховец +7 (903) 969 0513
Вероника Пчелина +7 (910) 492 0684
Светлана Хабирова +7 (921) 793 1971

Девелопмент самых знаковых яхт-клубов России и зарубежья:

- **вопросы проектирования, строительства и организации работы с клиентами яхт-клубов,**
- **инфраструктура марины международного стандарта.**

22 октября:
Освещение различных аспектов деятельности яхт-клубов: разрешительных, экологических, функциональных, комплексных, архитектурных.

23 октября:
Обсуждение кейсов (реализованные проекты марин России, Европы и США).

При участии Государственной Думы, пограничного управления ФСБ России, организаторов яхтенного бизнеса в России и европейских странах, ведущих специалистов развития яхт-клубов из Италии и США.

Более 100 потенциальных инвесторов Москвы и Санкт-Петербурга.

Москва, Здание Международного Инвестиционного Банка (пр. Сахарова, 7)

ОРГАНИЗАТОР
«Национальная Академия градостроительства и девелопмента»

При участии Государственной Думы

Генеральный информационный партнер SEAMEDIA.RU

Информационные спонсоры:

КАТЕРА и ЯХТЫ · ВОДНЫЙ БАЗАР · БЕРЕГА · STRONG MAN · building.com development · Yachts World.ru · Neftegaz.RU

Национальная Ассоциация Шкиперов

Идеология Национальной ассоциации шкиперов (НАШ) основывается на идее сотрудничества и общения яхтенных капитанов с целью укрепления престижа российских шкиперов и доверия иностранных чартерных компаний к уровню их подготовки и квалификации.

Для тех, кто готов учиться управлению яхтой, Ассоциация гарантирует самый высокий уровень обучения и практики под руководством квалифицированных опытных инструкторов и получение международно-распознаваемых сертификатов Bareboat Skipper IYT по итогам теоретического и практического экзамена.

НАШа школа является лицензированной International Yachtmaster Training партнерской школой.

Чем НАШа школа отличается от других:

• Преподавательский состав школы официально сертифицирован по инструкторской программе IYT, и школа постоянно заботится о дальнейшем повышении его уровня квалификации. Весь основной состав преподавателей набран из числа профессиональных яхтенных капитанов, имеющих богатый опыт работы с учениками и плавания в различных акваториях.

• Помимо требований конвенции и программы IYT, в учебном курсе уделяется большое внимание темам, которые наиболее актуальны для наших учащихся и пробелы в которых вызывают в дальнейшем трудности у большинства выпускников отечественных школ:

морской английский, ведение переговоров по радиосвязи в различных ситуациях,
действия в аварийной обстановке, обслуживание и устранение неисправностей дизеля,
детальное изучение систем жизнеобеспечения современной яхты.

• Учебные материалы и пособия составлены на основе наиболее популярных чартерных акваторий, что упрощает дальнейшую адаптацию вчерашнего выпускника к самостоятельному плаванию в реальных морских условиях. На занятиях ученики пользуются реальными морскими картами и путеводителями, которые будут применять в дальнейшей своей практике.

• Обучение проводится по программам: Competent Crew, Flotilla Skipper/Watchkeeper, Bareboat Skipper. Классическая схема обучения состоит из берегового курса и практического курса (в море).

• НАШа школа самостоятельно проводит курсы по профессиональной программе обучения ЯхтМастер (Master of Yachts 200T Coastal-Offshore-Ocean)

Не забывайте, что к кандидату на обучение предъявляются определенные требования. Например, для обучения по программе Bareboat Skipper кандидат должен удовлетворять требованиям к здоровью, достаточным, чтобы получить водительские права. Необходимы также знание базового английского, умение держаться на воде. По окончании обучения и практики вы будете обладать начальными навыками и знаниями, достаточными, чтобы самостоятельно взять чартерную яхту в аренду.

Добро пожаловать!

Мы рады видеть вас по адресу:
г. Москва, Окружной проезд, д. 15, оф. 209.
e-mail: skippers@mail.ru
www.skippers.ru
тел./факс +7 (499) 3697454

Крылом к ветру

Давно в прошлом остались паруса викингов из овечьей шерсти, потом безвозвратно ушла эпоха хлопковых, пеньковых и льняных парусов — на смену им пришли паруса из нейлона.

Начало эпохи синтетики пришлось на 1930-е гг., когда компании Howe и Bainbridge выпустили первый экспериментальный грот из нейлона Cordura, который был установлен на яхте «Рэйнджер», удержавшей Кубок Америки в 1937 г. В середине 1950-х гг. появились паруса из полиэстера (полиэфирные волокна), а нейлон стал использоваться для спинакеров. В конце 1980-х гг. на смену лавсану пришли синтетические нити «третьего поколения», производимые на основе ароматических полиамидов.

Солнце, ветер и вода — далеко не лучшие друзья паруса. Солнечный ультрафиолет вреден почти для всех видов волокон и покрытий, сильный ветер рвет парус, вода размягчает волокна, и они становятся менее жесткими, пожалуй, за исключением льна (в мокром состоянии льняная нить оказывается на 20% прочнее, чем в сухом). Основные разработки были направлены на то, чтобы создать материал и технологию, позволяющую парусу сохранять заданную форму и уменьшить вес, воплотить мечту об идеальном парусе. Идеальный парус — это парус, который имеет правильную аэродинамическую форму и под воздействием ветра минимально отклоняется от нее.

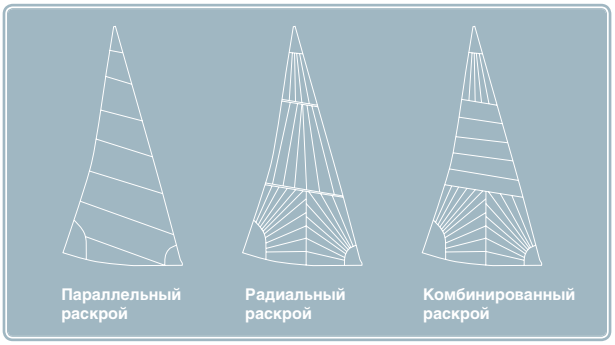
Поскольку тканые полотна подвержены растяжению, вызванному извитостью (стремлением нити к выпрямлению), возникла необходимость в принципиально новых решениях. Таковым является, например, ламинат — многослойный материал, состоящий из двух и более слоев пленки, волокон или нитей, соединенных при помощи склеивания. Волокна в нем можно выложить ровно и к тому же большую их часть удается расположить по линиям напряжения. Более того, волокна могут комбинироваться для достижения синергетического эффекта, а наложение тканей с разным переплетением придает парусу дополнительную прочность.

Технический прогресс коснулся не только материалов, но и самого подхода к разработке паруса. Сегодня «идеальный парус» разрабатывается на основе математических моделей с использованием программ расчета направляющих сил, воздействующих на парус при разных нагрузках и усилиях. Затем, исходя из характера направляющих, моделируется структура волокон, соответствующая оптимальной форме паруса. За последние несколько лет рынок «парусных» программных продуктов сильно расширился — увеличилось число производителей программного обеспечения, появились технологии индивидуального проектирования парусов.

Для сборки парусов наиболее широко используется панельный метод. Вариантов может быть три: параллельный, радиальный и комбинированный раскрой.

ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ ПАРУСНЫХ ВОЛОКОН

- Прочность нити на разрыв
- Исходный модуль — сопротивляемость нити растяжению
- Стойкость изгибу — способность нити сопротивляться сгибанию
- Удлинение при разрыве — способность нити сопротивляться ударным нагрузкам
- Сопротивляемость ультрафиолету — время, за которое нить теряет 50% исходного модуля
- Стоимость



При параллельном раскрое полотнища параллельны друг другу и перпендикулярны задней шкаторине, метод используется для традиционных гротов и генуй. Для радиального раскроя паруса производятся из длинных узких треугольных панелей, которые располагаются в радиальном направлении из углов паруса, поскольку все нагрузки начинаются здесь и направляются через парус по дуге к другому углу. Для того чтобы панели как можно точнее совпадали линиями напряжения, их делают узкими. Технология комбинированного раскроя включает элементы радиального метода для наиболее нагруженных углов и элементы параллельного кроя для средней части паруса.

Для поддержания формы паруса используются современные волокна — уголь, кевлар, дайнима и спектра. Каждое из этих волокон имеет разную стоимость и разные физико-механические свойства. Кевларовые волокна боятся солнца, а угольные волокна — очень жесткие и не любят складывания и сминания. Спектра и дайнима относительно удобны, но их стоимость может достигать 150 евро за один погонный метр, что не очень дешево.

Особая тема — спинакерные ткани. Их производят весом от 10 до 250 г. Наиболее популярным материалом для изготовления спинакеров является нейлон, ценимый за легкость, прочность и гибкость. Однако эти качества нейлона могут изменяться под неблагоприятным воздействием влаги.

В мире сейчас существует три основных производителя парусной ткани: это германская фирма Dimension-Polyant (http://www.dimension-polyant.com), голландская Contender (http://www.contendersailcloth.com) и американская Challenge (http://www.challengesailcloth.com). Dimension-Polyant контролирует примерно 60% мирового производства, знаменита ламинатами и материалами для спинакеров. Contender производит великолепные ткани для мега-яхт и для яхт классов монотипов. Challenge ориентируется на ткани для парусов круизеров и больших парусников. Крупные парусные производители, такие как North sails, тоже имеют свое производство парусной ткани, но в небольших объемах.

Проектирование и производство гоночных парусов подчиняются правилам класса. В них могут быть оговорены не только размер и тип ткани, но и производитель. Штормовые паруса обычно производят из ткани ярко-оранжевого цвета — это оговорено правилами мореходства.

Как происходит производство и заказ парусов в России? По словам Юрия Костарева из компании K-Sails, «...каждая парусная мастерская имеет форму заказа, в которой запрашиваются размеры и параметры парусов и яхты, на которой они будут использоваться. Первый шаг делает заказчик, высказывая свои пожелания, затем немного времени уходит на уточнение деталей, и на следующем этапе наши дизайнеры, используя программу Sailcloth book , подбирают для парусов ткань. После подтверждения выбора мы проектируем паруса, на компьютере используя программу, позволяющую делать дизайн паруса в трехмерном виде. Потом — раскройный плоттер (точность реза 0,1 мм), и ткань превращается в панели будущего паруса, которые склеиваются и прошиваются.

Следующий этап — нашивка лат-карманов, боутов, запрессовка люверсов, наклейка номеров и упаковка в кису. Рифы могут быть оговорены правилами, но принимаются во внимание опыт и пожелания заказчика. Также в мире существуют несколько фирм, которые за дополнительные деньги выполняют проектирование, разбивку по панелям и даже могут выкроить и прислать готовые панели».

Помимо K-Sails, в нашей стране производством парусов занимаются компании «Омега», «Северное Сияние», «Парусная мастерская Сергея Коновалова», Vast Sails и др.

ОСНОВНЫЕ МАТЕРИАЛЫ И ИХ СВОЙСТВА:

PEN широко известен, название торговой марки — «пентекс». Принадлежит к полиэстерным волокнам. Применяется главным образом для изготовления «бюджетных» ламинатов.

АРАМИД (КЕВЛАР) является основным материалом для парусов гоночных яхт с 1971 г., когда фирма DuPont объявила о начале массового производства этого материала. Это прочный материал, превосходящий сталь. Популярными у яхтсменов являются кевлары 29 и 49. Главным недостатком всех кевларовых материалов является низкая сопротивляемость ультрафиолету и низкая стойкость изгибу.

ТЕХНОРА является арамидом производства японской компании «Тейджин», характеризуется более низкой прочностью, чем кевлар 29, но имеет более высокую стойкость изгибу. Основное применение техноры — основа для ламинатов.

ТВАРОН является арамидом, производимым в Голландии по технологии «Тейджин». По химическим и физическим свойствам аналогичен кевлару компании DuPont, однако имеет более высокую степень сопротивляемости ультрафиолету.

Спектра является высокомолекулярным полиэтиленом производства компании Honeywell, характеризуется высокой степенью защиты от ультрафиолета, высокой прочностью и усилием на разрыв и растяжение. Благодаря указанным качествам спектра — единственный материал, применяемый для пошива интенсивно используемых спинакеров.

ДАЙНИМА — аналог спектры, производимый голландской компанией DSM.

PBO — жидкокристаллический полимер, который известен под названием «зейлон». По прочности превосходит арамиды, характеризуется повышенной теплостойкостью и сопротивляемостью к сгибанию. Недостаток зейлона — слабая защищенность от ультрафиолета и видимых солнечных лучей.

ВЕКТРАН — жидкокристаллический полимер золотистого цвета, по характеристикам сходен с кевларом 29, но в меньшей степени теряет прочность при сгибах. Основное применение вектрана — паруса для круизных яхт.

КАК «ВЫЛЕЧИТЬ» ПАРУС?

- Чтобы починить парус, на борту яхты всегда должен быть необходимый запас ремонтных материалов: куски дакрона и липкого дакрона, нитки, иголки, гардаман. Спинакера и геннакера очень часто чинятся при помощи клейких лент (специальные спинакерные ткани с клейким слоем), небольшие разрывы можно починить прямо на яхте. Разрывы на ламинатных парусах зачастую можно починить при помощи липкого дакрона — вырезается заплатка и просто приклеивается. Дакроновые паруса приходится зашивать, но также можно наклеить дакрон и прошить его вручную.
- Для борьбы с плесенью на ламинате можно использовать лизол (Lysol) — противогрибковый материал либо 1% раствор хлорного отбеливателя — не использовать при работе с кевларовыми и нейлоновыми парусами.
- Для удаления пятен ржавчины нужно воспользоваться мыльным раствором, затем ацетоном, а после этого хорошо промыть водой.

Надо просто любить паруса...

Легендарный яхтенный капитан Беломорья Петр Георгиевич Коренюгин: мечтал заниматься сельским хозяйством, всерьез увлекался футболом..а стал замечательным шкипером. После «исландского» похода получил звание мастера спорта международного класса, долгое время руководил Северодвинским яхтенным клубом, обучил азам парусного дела не одно поколение беломорских яхтсменов. Участник 31-ой из 34–х Соловецких регат… В этом номере Петр Коренюгин рассказывает о море, яхтах и о проблемах парусного спорта в современной России

ЛВ: Первый вопрос традиционный: как пришли «под парус», какое это время было, кто помогал, кто учил?. .

П. К.: Под парус (так был задан вопрос) пришел случайно. Работал тогда в конструкторском отделе «Севмаша» в Северодвинске. На заводе были ребята, которые до приезда в Северодвинск занимались парусным спортом в Архангельске или других городах. В выходные они на шверботах ходили в дельту Северной Двины, на многочисленные острова. Пригласили они как-то и меня. Понравилось очень, и с тех пор с парусом я не расстаюсь.

Моим учителем был Владимир Иванович Мардаровский, архангелогородец, в то время — рулевой первого класса. Он научил меня всем азам парусного дела, а самое главное — он показал мне, как учиться, как осваивать этот вид спорта дальше. Мы много лет были в одном экипаже на Соловецкой регате, вместе гонялись в одном экипаже на «Драконе». Был я чемпионом области в классе «Летучий голландец», но мечта увидеть «что там, за горизонтом» как овладела мною в первый год, так уже никогда не покидала. На шверботе класса «М» добрались до Соловецких островов. В конце 1960-х гг. появились первые крейсерские яхты — переоборудованные «Драконы» и «Пятерки».

ЛВ: Что запомнилось из яхтенных историй более других событий — какое-то событие, переход...

П. К.: Белое море освоили быстро — в течение нескольких лет. В 1971 году, совершая плавание по Белому морю, удалось прорваться к острову Моржовец. Это уже очень близко к Северному Ледовитому океану. А далее в мечтах мы были уже на Диксоне, Новой Земле и даже на островах Франца-Иосифа. Но путь туда нам был заказан. Это все же или нейтральные воды, или закрытые районы. О том, чтобы повернуть налево при выходе из Белого моря — в сторону Норвегии, мы даже боялись мечтать. Родина в лице своих многочисленных силовых структур четко ответила на наши многочисленные письма-запросы: есть Белое море, многочисленные реки, озера, каналы, где можно, как они говорили, осуществлять задуманное.

ЛВ: Но все же мечта жила?
П. К.: Да, мечта оставалась где-то внутри. В 1990 году, чтобы иметь возможность выезда за границу, оставил «Севмаш» (чтобы освободиться от грифа «секретно», хотя мог еще работать и работать) и устроился в яхт-клуб «Север». Через пять лет я уже мог рассчитывать на некоторую свободу перемещения по морям. В 1994 году на «Картере-30» сходил в Мурманск, в 1998 — на архипелаг Шпицберген, в 2000 — в Исландию, по пути морских конвоев Великой Отечественной. Была и есть мечта сходить вокруг [шарика]. Почему-то хочется побродить пару лет по Тихому океану, побывать на острове Линкольна из моей самой любимой книги — «Таинственный остров». А Карибское море? Кто из романтиков-парусников не мечтал пройти по пути «Арабеллы» Питера Блада?

ЛВ: Что больше всего запомнилось из «Исландского похода»?
П. К.: Во-первых, посещение места гибели АПЛ «Комсомолец» в 1998 году на пути на Шпицберген. И еще океанские волны в Северной Атлантике, такие огромные, холодные, и взгляд касатки — глаза в глаза — когда мы возвращались обратно. Ну и конечно, представление о том, как же было тяжело тем ребятам на транспортах в составе конвоев, когда против них был не только суровый и холодный штормовой океан, но и постоянное ожидание торпеды в борт или бомбы в палубу.

ЛВ: Что сейчас «не так» в парусном российском движении?
П. К.: Нет массовости. Такие акватории по стране, а нет на их глади белого паруса. Да и отношение у сильных мира российского к парусу такое же, как и раньше, в прошлом веке. Не любят у нас море по-настоящему, не понимают его значимости по всем направлениям (военному, торговому, спортивному, научному и т. д.). В этом отношении мы — обычные азиаты, согласно смыслу, который вкладывался в это слово прежде. Положение может измениться, когда президент полюбит парус. Чем парус хуже тенниса и горных лыж?

ЛВ: Ваши советы, пожелания начинающим яхтсменам.
П. К.: Молодым пожелал бы любить море, парус, быть более упорными в достижении цели, связанной с морем. И я очень бы желал, чтобы у них у всех сбылись морские романтические грезы, когда они станут взрослыми. И пусть у них будет для этого намного больше возможностей.

Кто в море не ходил...

ФОТО: АНДРЕЙ ВИНОГРАДОВ

Белое море — это совершенно уникальное место. Там килевую лодку может положить, а вздох облегчения после прохождения дождя может оказаться преждевременным, так как местные шквалы редко этим заканчиваются. Там волна с нарушением ритма приходит по собственному желанию, а на стыке течений возникают сулои (водовороты)… Туманы и миражи еще более разнообразят картину. А еще там начинаешь верить в страшные истории, например в вертикальные сулои (торчащие наружу) и в то, что раз в 100 лет там бывает волна 16 метров. Почему нет, думаешь ты, глядя на беломорские просторы, абсолютно уверенный уже, что у Белого моря есть только два состояния: штиль и шторм. И нисколько не удивляет уже, что на вопрос: «А когда мы туда придем?» есть неизменный ответ: «Это как море будет»… Вот именно здесь проходит Соловецкая регата и Кубок Севера-Запада

Очень непростая и интересная регата. Сложные погодные условия и характер маршрута позволяют получить полный спектр яхтенных удовольствий. Это хождение разными курсами, ветрами и с разными парусами (от генакера до одного штормового стракселя), а близость к Полярному кругу сильно дисциплинирует...

Сами гонки физически тяжелые, перерывы на отдых короткие, к тому же надо учесть, что на переход до Соловков участники тратят от суток до более чем двух недель и столько же обратно. Но оно стоит того, и не только ради драйва под парусом, но и из-за необыкновенной северной красоты здешних мест и обилия историко-архитектурных памятников... Регата — демократичная, победа достигается не только за счет хорошей матчасти, но и за счет стратегии, учета ветра и течения, конечно, и везения тоже. Обстановка спартанская, но все необходимое есть: вода и электричество на причале, новый, построенный по случаю регаты туалет, пахнущий свежими сосновыми досками, маленький кабак на берегу. Есть перспективы и желание устроителей сделать регату международной.

Дорога туда

10 июля 2008 г. Ленинградский вокзал. Наш поезд — мурманский, отправление около часа ночи, на платформе — люди с рюкзаками, явно сплавы. Ни старушек, ни мамашек, ни детишек... Похоже, это — не их поезд.

В вагоне соображаем: ехать до Кеми или выйти в Беломорске. Первоначально планировалась Кемь, поскольку оттуда отходят малые регулярные катера и большой «Василий Косяков», но накануне отъезда поступила информация, что «Косяков» арестован транспортной инспекцией и, похоже, надолго. От Беломорска дважды в день ходит «ракета», но все же мы решаем план не менять.

ИСТОРИЯ СОЛОВЕЦКОЙ РЕГАТЫ

Впервые яхтсмены Архангельского речного яхт-клуба сходили на Соловецкие острова на яхте «Сиддарта» в июле 1913 г. — под яхт-клубовским флагом и под командой члена яхт-клуба Е.И. Патрушева. Весь путь, не считая времени на заходы и остановки, от Архангельска до Соловков яхта прошла за 31 час. После успешного завершения этого похода местные спортсмены стали думать об организации морских переходов в Кандалакшу и Онегу. Но Первая мировая война и последующие события не позволили этим планам осуществиться. Только в 1960-е гг. яхтсмены Архангельска и Северодвинска возобновили походы на Соловки. С 1969 г. стали проводиться 100-мильные морские гонки по Двинской губе. А в 1974 г. стартовала Соловецкая регата, ставшая ежегодной. Первая регата длилась неделю и проходила в три этапа по маршруту: Архангельск — о. Большой Соловецкий — д. Лямца — Архангельск общей протяженностью около 400 миль. С третьей регаты ввели раздельные стартовые группы, с четвертой — количество этапов увеличилось до пяти. С 2006 г. старт регаты стали проводить от бухты Благополучия Большого Соловецкого острова. В 2007 г. у Соловецкой регаты появились логотип и флаг. С 2008 г. Соловецкая регата включена в Российский спортивный календарь.

В разные годы в Соловецких регатах принимали участие яхты из Архангельска, Северодвинска, Петрозаводска, п. Чупы (Карелия), Мурманска, Североморска, Кандалакши, Мончегорска, Москвы, Санкт-Петербурга, Харькова, Липецка, Великого Новгорода, Самары.

За треть века у регаты сложились свои традиции, например посвящать соревнования значимым датам в истории Российского флота. XXXIV Соловецкая регата 2008 г. посвящена 50-летию атомного флота России. Другая традиция регаты — посвящение в «парусную братию беломорскую».

Поезд пришел по расписанию — в три ночи были на вокзале. Местные сказали, что рейсовый автобус до пристани Рабочеостровска будет в 6.45. Но, не дождавшись рейсового, уехали попутным туристическим (за 50 рублей с человека). Водитель подбросил прямо к причалу — там стояло несколько монастырских катеров.

Холодный ветер с моря. Туман. Паломники.

Как выяснилось, попасть на катер можно только по записи — записываться надо недели за две через администратора (то ли гостиницы, то ли пристани). Но нам повезло — нас троих взяли, несмотря на толпу записавшихся, оставшихся на причале за нами. Идет катер около трех часов, и вот — гавань Благополучия, Соловки.

Регата

Первым делом встретились с одним из постоянных участников регаты, который также занимается чартером на Белом море (компания «Кереть-тур»), — Юрием Рыбаковым. Он обещал «вписать» нас в экипажи и обещание сдержал: я — на полутоннике «Шанс» (капитан Владимир Пермиловский), а ребята — на картере 30 «Секрет» (капитан Петр Коренюгин) и четвертьтоннике «Браво» (капитан Глеб Шатков).

ФОТО: КСЕНИЯ КОРОЛЕВА

Рядом с Тамариным причалом состоялась короткая официальная часть. На площадке у причала построились команды 29 яхт и провожающие: директор Соловецкого государственного историко-архитектурного и природного музея-заповедника Михаил Лопаткин, глава МО «Сельское поселение Соловецкое» Дмитрий Луговой и представитель Спасо-Преображенского Соловецкого ставропигиального мужского монастыря иеромонах Петр, короткая речь которого особенно запомнилась. «Наше Белое море хоть и небольшое, если смотреть по карте, но часто непредсказуемое, опасное, штиль может смениться штормом. Недаром говорят: кто в море не хаживал, тот Бога не маливал. Я желаю всем доброго пути и благополучного возвращения!», — напутствовал он яхтсменов. Председатель Гоночного

БЕЛОЕ МОРЕ

Белое море (раньше оно называлось Студеным) расположено на севере Европейской части России, соединяется с Баренцевым морем и входит в бассейн Северного Ледовитого океана. Оно расположено к югу и востоку от Кольского полуострова между 68°40' и 63°18' с. ш. и 32°00' и 44°30' в. д. и находится в субполярном физико-географическом поясе, а в структурно-геоморфологическом отношении является окраинным шельфовым морем. Это полузамкнутый водоем, имеющий на севере условную границу с Баренцевым морем по линии м. Святой Нос — м. Канин Нос. Площадь его поверхности — 90 тыс. кв. км, а объем — всего 8000 куб. км. Наибольшая глубина моря — 330 м, а средняя — 89 м. Приливы полусуточные, довольно высокие — средняя высота сизигийных приливов меняется от 0,6 до 7,7 м. Зимой море практически не замерзает. Животные: белухи, нерпы, морские котики. Птицы: сизые и серебристые чайки, бакланы, гаги, морянки и многие другие. Подводный мир: мягкие кораллы, актинии, губки и гидроиды, морские звезды, офиуры, крабы и креветки, мидии и мии. Рыба: треска, зубатка, навага, беломорская сельдь, кумжа, семга, рыба-пиногор. В Белом море растет ламинария, которая там добывается в промышленном объеме (в основном в районе Соловков).

АПТЕЧКА (подчеркнуто то, что было использовано, но практически все не мной):

Бинт стерильный, вата, бинт эластичный, повязка раневая с лидокаином, мазь «Долобене», пластырь бактерицидный, бисептол, зеленка, йод, диазолин, ацетилсалициловая кислота, парацетамол, цитрамон, папазол, но-шпа, кетанов, нитроглицерин, валидол, корвалол, смекта, активированный уголь, нитроксолин, риниколд, називин, анти-ангин, раствор прополиса, баралгин (для инъекций), шприцы, коккулин.

ОДЕЖДА И ОБУВЬ:

«Непром» «Генри Лойд» (куртка+штаны), 2-е флисовые куртки (иногда надевались обе сразу), комплект термобелья Liod, шапка из полипропилена Liod, на месте были куплены теплые «тренировочные» (на самом деле были действительно нужны флисовые штаны), термоноски, толстые шерстяные носки, перчатки Gill, резиновые сапоги, кроссовки, комплект сухого белья. Обязательно нужна «сидушка» (мне была выдана на месте).

Всего в XXXIV Соловецкой регате и Кубках приняли участие более 200 спортсменов, в числе которых мастер спорта международного класса Петр Коренюгин, 5 мастеров спорта, 17 кандидатов в мастера. В составе Санкт-Петербургской эскадры класса «Л-6» были представлены яхты 81-го спортклуба ВМФ «Персей», «Марс» и «Варяг» Санкт-Петербургского речного яхт-клуба. Расширила свое представительство и Республика Карелия. Была одна московская лодка «Странник-9». Кроме четырех яхт Чупинского морского яхт-клуба: «Белая Ночь», «Браво», «Водный Мир», «Магеллан» — постоянных участниц регат, две яхты — «Госпожа Разлука» и «Рапира» — выставила Кондопога. Архангельскую область представляли 11 экипажей Северодвинского яхт-клуба «Север», 7 яхт Архангельского речного яхт-клуба, 1 — парусного центра «Норд». За хозяев регаты — Соловецкие острова — выступал экипаж москвичей на яхте «Норд-Вест» АРОО «Товарищество Северного мореходства». Представители Поволжья на яхте «Самара» успешно отгонялись все 8 этапов регаты и Кубка Северо-Запада.

ПОЛЕЗНЫЕ ССЫЛКИ:

http://solovetskayaregata.ru/index.html? content=0 — сайт Соловецкой регаты

http://matteuccia.narod.ru/rasnoe/locia/011.html — здесь есть лоция Белого моря и краткий словарь местных слов

комитета Олег Александров объявил о старте XXXIV Соловецкой регаты, и в 22 часа началась первая 100-мильная гонка до острова Сосновец.

Вышли — штиль, зеркало. Бледно-голубое небо отражается в воде — красота, тишь да гладь. На горизонте — темные полосочки...

К полуночи дунуло-плюнуло и понеслось. Короткая, крутая, резаная, непонятная беломорская волна повылезла вслед за ветром и разыгралась с нашей лодкой. Вообще я всегда гордилась тем, что меня ни разу не укачивало. Но когда я спустилась вниз и раза с десятого только попала в гальюн, перед этим битый час кидаясь в его проем, как бык на тряпку тореадора, а потом пошла разгребать себе место на в носу (сказалась бессонная ночь) и тут... меня укачало. Я с перепугу выбралась наверх. Взглянув на меня, капитан сказал: «У тебя есть два варианта: первый — мы тебя сейчас прицепим страховочным поясом и будешь спать на палубе, а второй — ты будешь сидеть здесь до тех пор, пока тебя не начнет конкретно срубать, тогда можешь спуститься вниз и лечь на левой банке». Второй вариант оказался моим.

Белая ночь, берегов не видно, на откренке сидишь, свесив ноги, и смотришь, как пузырчатая седая волна объедает борта лодки, норовя еще и сапоги утащить... Хорошо хоть одним галсом едем. Странно и непривычно светло. Впереди две GP-хи «Игла» и «Миля», сразу переименованные местной яхтенной общественностью в «Иголку» и «Нитку», и «Интерлопер» (Farr 40). «Иголка» идет под одним стакселем.

Первая гонка заняла около суток. Не обошлось без происшествий: открытую черепно-мозговую травму (удар гиком по голове) получил один из членов экипажа московской лодки «Странник-9». Ему была оказана первая помощь (благо, медицинского персонала было предостаточно — кроме врачей, обслуживавших соревнования, медики были и среди членов экипажей яхт). В Чупе его на скорой отправили в больницу, но на Кубке Северо-Запада он был уже «снова в строю».

В поселке Чупа в честь регаты был устроен праздник «Паруса над Чупой». Пожалуй, такого приема, как там, мне еще видеть не доводилось. Нас встретили с хлебом-солью, подарили каждому по чупинской тре-

ФОТО: КСЕНИЯ КОРОЛЕВА

ФОТО: КСЕНИЯ КОРОЛЕВА

ФОТО: КСЕНИЯ КОРОЛЕВА

сочке, организованно, группками, вывозили мыться в сауну. Между местными жителями и яхтсменами был проведен товарищеский футбольный матч (9:6 в пользу местных спортсменов). Вечером в местном ДК состоялся концерт, плавно перешедший в рок-фестиваль уже на причале, где к тому времени собралась «вся Чупа».

Утром 14 июля в акватории Чупы состоялась короткая гонка, а затем мы отправились в Сосновец, но некоторые (мы в том числе) — с заходом в Летнюю губу. Наш старпом Даня ушел ловить форельку, а мы искупались в мелкой порожистой речке... По возвращении кормильца пошли на Сосновец, где состоялось традиционное посвящение в беломорское братство для впервые участвующих в Соловецкой регате. Из нас троих только мне досталось «по полной» — и напоили водою морской, и облили с ног до головы. Посвящение в «парусную братию беломорскую» плавно перешло в посиделки у костра и переправы от берега то до одной лодки, то до другой... А утром — третий этап: возвращение на Соловки.

С погодой повезло — всю регату она была с легкими колебаниями солнечной и ветреной. На обратном пути море было необыкновенно прозрачным, и было видно многочисленных подводных жителей: огромное коли-

Результаты XXXIV Соловецкой регаты, проходившей на акватории Двинского, Кандалакшского и Онежского заливов Белого моря с 11 по 21 июля 2008 г.

Победители (первые места)

Зачетная группа 1:

I — «Интерлопер» (Архангельский речной яхт-клуб «Онего-шиппинг»)

2 группа:

I — «Шанс» (Северодвинск, НП Яхт-клуб «Север»

3 группа:

I — «Секрет» (Северодвинск, НП Яхт-клуб «Север»)

4 группа:

I — «Рапира» (Кондопога, Кондопожский яхт-клуб)

5 группа:

I — «Олимп» (Северодвинск, НП Яхт-клуб «Север»)

6 группа:

I — «Миля» (Архангельский речной яхт-клуб)

7 группа:

I — «Варяг» (Санкт-Петербург, Санкт-Петербургский речной яхт-клуб)

В восьми гонках приняли участие 29 яхт. Переходящий Кубок, как и в прошлом году, увезла в Северодвинск команда яхт-клуба «Север».

Результаты Кубка Северо-Запада среди крейсерских яхт, проходившего в Онежском заливе Белого моря в рамках XXXIV Соловецкой регаты.

Зачетная группа 1:

I — Интерлопер (Архангельсий речной яхт-клуб «Онего-шиппинг»)

2 группа:

I — «Шанс» (Северодвинск, НП Яхт-клуб «Север»)

3 группа:

I — «Секрет» (Северодвинск, НП Яхт-клуб «Север»)

4 группа:

I — «Странник 9» (Москва, МГУ им. М. В. Ломоносова)

Подгруппа перестроенные «Драконы»:

I — «Рапира» (Кондопога, Кондопожский яхт-клуб)

5 группа:

I — «Олимп» (Северодвинск, НП Яхт-клуб «Север»)

6 группа:

I — «Миля» (Архангельский речной яхт-клуб)

7 группа:

I — «Варяг» (Санкт-Петербург, Санкт-Петербургский речной яхт-клуб)

Соревнования состояли из пяти гонок, в них участвовали экипажи 31 яхты.

чество красных больших и маленьких медуз с длинными пучками щупалец, актиний, звезд, рыб... Белухи и нерпы показывались, но близко к лодке не подходили.

17 июля начался Кубок Северо-Запада. Вечером была короткая гонка (8 миль) по дистанции гавань Благополучия — о. Топы (маяк) — гавань Благополучия. 18 июля ливень плавно перешел в сметанный туман. Из-за плохой видимости гонку перенесли — в час дня яхты вышли в море на 30-мильную гонку по маршруту: гавань Благополучия — о. Олешин — о. Северная Тупичиха — о-ва Немецкий и Русский Кузов — о. Куричья Нилокса — гавань Благополучия. Если не считать, что нас немного зацепило дождем из черной тучи, гонка была спокойная, но дуло хорошо.

Итоги Кубка Северо-Запада среди юношеских классов гоночных швертботов.

В командном первенстве места распределились так:
I — Архангельск № 1

В личном первенстве класс «Оптимист»:
I — Калиниченко Яков (Санкт-Петербург)
II — Трофименков Александр (Мончегорск)
III — Федотов Даниил (Архангельск)

В личном первенстве класс «Zoom»:
I — Иванса Мария (Санкт-Петербург)
II — Полежаева Елизавета (Санкт-Петербург)
III — Пузырев Никита (Архангельск)

В этот же день вернулась, потерявшись накануне из-за плохих погодных условий, яхта «Госпожа Разлука», а 19-го прошла шестая гонка в регате и третья в Кубке Северо-Запада: гавань Благополучия (Соловки) — губа Троицкая (о. Анзер) — гавань Благополучия (46 миль). Лодка «Шанс» попала в штилевую дыру. Мимо со свистом проходили соперники, хотя некоторые попадали туда же, считая это стратегическим ходом лодки, которая привыкла побеждать. Но шанс «Шансу» предоставился и, выбравшись из дыры, лодка все же пришла первой в своей группе.

Гонка № 7 стартовала 20 июля. Ее путь пролегал по маршруту: гавань Благополучия — о-ва Сеннуха, Ровняжий, Верхний — гавань Благополучия. Яхты прошли 38,2 морских мили. Очень непростая сложилась гонка: ветер был сильный, раздуло волны, у многих яхт возникли проблемы с финишем. Заключительная гонка состоялась 21 июля, но была «урезана» с 30 до 8 миль.

Помимо взрослых соревнований, в рамках XXXIV Соловецкой регаты проходила гонка Кубка Северо-Запада (Малая Соловецкая регата) среди юношеских классов

гоночных швертботов. Молодежь гонялась на Святом озере у стен Соловецкого монастыря. В соревнованиях приняли участие одна команда из Москвы, две — из Санкт-Петербурга, две — из Архангельска, а также по одной команде из Северодвинска, Петрозаводска и Мончегорска; в каждой команде по 6 человек.

Это были соревнования в виде командных матчевых эстафет с участием яхт пяти классов. Сначала на старт выходит яхта «Луч-радиал», проходит дистанцию и передает эстафетную палочку яхте класса «Zoom». Затем палочка передается яхте «Луч-мини», далее — «Lazer Pico» (экипаж — 2 человека), и завершает эстафету самая маленькая яхта — класса «Оптимист». Каждая команда должна вступить в единоборство с семью командами-соперниками. Затем были дуэльные гонки на выбывание. Малая Соловецкая регата проводилась впервые, в ней участвовали 48 юных яхтсменов.

21 июля состоялась церемония награждения участников Соловецкой регаты и Кубка Севера-Запада. А 22-го все уже засобирались домой.

Путь обратно

Наш фотограф отчалил чуть раньше — катером до Кеми. Оставшиеся разделились — редактор пошел со своим экипажем (лодка «Секрет») до Северодвинска с заходом по пути на два дня на о. Анзер (на что надо получать специальное разрешение в монастыре). Я же пошла с экипажем яхты «Игла», чтобы посмотреть лодку (см. тест-драйв ЛВ, стр. 14) до Архангельска. Переход занял чуть больше суток. «Игла» пришла вечером, а с утра в Северодвинск прибыл «Секрет». В Архангельске без проблем взяли билеты и в тот же день уехали в Москву.

Ксения Королёва

Арбузный рейс

Гонки на «Кубок Нижней Волги» этого года, похоже, не сильно отличались от предыдущих

Поездка на «Кубок Нижней Волги» позволила избежать московского похолодания и застать немного настоящего лета: южного, теплого, полноводного... Дыни, арбузы, раки, рыба, всякие фрукты-овощи, шампанское рекой... Песчаные пляжи.

С 31 июля по 10 августа на акватории Волгоградского и Саратовского водохранилищ проходил «Кубок Нижней Волги» по маршруту Саратов — Волжский — Камышин. Протяженность маршрута составила около 300 км. Регата проводилась ФПС Волгоградской области, ФКЯ г. Саратова. В этом году в соревнованиях участвовало 20 экипажей из Саратова, Волжского и Волгограда, 4 класса яхт. Помимо маршрутных гонок, было проведено 2 коротких гонки по треугольнику. Последняя была посвящена 340-летию г. Камышина. 9 августа на пляже Гремячий состоялось торжественное закрытие регаты.

Это была очень странная поездка. И у гонки есть своя специфика — этакое советское реликтовое соревнование по парусу, это не совсем спорт даже, а, скорее, «тусовка». И люди те же остались, и лодки. При этом есть некая прелесть в сугубо южном темпераменте, когда все события не планируются заранее, а складываются сами собой, неспешно, позволяя плыть по течению. Если это принять — можно получить удовольствие.

Пока стояла промышленность, экология успела восстановиться. Условия для гонки неплохие: интересная акватория, изрезанная береговая линия, огромное количество всякой пернатой живности и неразвитое судоходство делают гонку удобной для проведения отпуска, к тому же это вполне серьезная вода, а тепло, как на море.

2 ФОТО: СТАНИСЛАВ ПЕТРОВ

2 ФОТО: КСЕНИЯ КОРОЛЁВА

Первая регата на «Кубок Нижней Волги» состоялась в 1984 г. Ей предшествовали гонки по маршруту Волжский — Камышин на «Кубок Волгоградского моря». Максимальное количество участвующих экипажей — 65. В настоящее время «Кубок Нижней Волги» имеет статус Всероссийской парусной регаты и входит в календарь официальных соревнований ВФПС.

Неожиданно быстро наступает ночь, опуская забрала черного неба, плотно заросшего звездами. Очень странно все это воспринимается после белых ночей Белого моря.

Тем не менее в воздухе присутствует запах степи и какой-то совсем иной и интересной свободы...

Ксения Королёва

ПОБЕДИТЕЛИ ГОНКИ КНВ:

Зачетная группа	Лодка	Место
«А1»	«Андрей Рублёв»	1
«А2»	«Ника»	1
«В»	«Сталинград»	1
«С»	«Вопрос»	1

Кубок залива Петра Великого

С 30 августа по 9 сентября 2008 г. проходила самая крупная парусная регата Приморского края — XXI «Кубок залива Петра Великого-2008» — чемпионат России по парусному спорту в классе «Конрад-25Р», чемпионат России яхт открытого моря свыше 35 футов (ORC-club). В гонках участвовали спортсмены из Артема, Большого Камня, Владивостока, Екатеринбурга, Иркутска, Комсомольска-на-Амуре, Москвы, Находки, Новоуральска, Омска, Перми, Подъяпольска, Санкт-Петербурга, Славянки, Снежинска, Таганрога, Улан-Удэ, Чебоксар и Хабаровска. Всего в регате приняло участие около 400 человек.

30 августа стартовала первая гонка регаты «Кубок залива Петра Великого-2008» — чемпионат России по парусному спорту. На дистанцию вышли 60 экипажей, разбитых на три стартовые группы: участники чемпионата России яхт открытого моря свыше 35 футов (ORC – Club), участники непосредственно Кубка залива (зачетные группы: «25 футов», «35 футов», «40 футов», «Цетус» и «Свыше 44 футов»), а также участники чемпионата России в классе «Конрад-25Р». На акватории дул очень слабый — около 2 м/с северо-восточный ветер.

Всем экипажам гонки необходимо было пройти по дистанции: от старта в районе м. Бурного, через западный навигационный знак бухты Кирпичного завода (левым бортом) — навигационный буй м. Песчаный (левым бортом) — северная веха о. Уши (левым бортом) — финиш в районе набережной Спортивной гавани.

31 августа стартовала вторая, самая длинная — около 205 морских миль — гонка регаты «Кубок залива Петра Великого-2008» — чемпионат России по парусному спорту. Первая контрольная точка находилась в одном из отдаленных районов залива Петра Великого — в бухте Троица Славянского залива, до которой яхтсменам предстояло пройти около 70 миль. Далее спортсмены большинства экипажей должны были пройти по дистанции мимо острова Рикорда через Амурский пролив, затем обогнуть судейское судно в заливе Восток (недалеко от порта Находка), вернуться в Амурский пролив, чтобы обогнуть остров Рейнеке и пойти на финиш возле мола яхт-клуба «Семь футов». Для зачетной группы «25 футов» («Конрад-25РТ») дистанция была немного укорочена — не доходя до залива Восток, они огибали остров Аскольд.

3 сентября состоялась третья гонка. Участникам предстояло пройти по дистанции около 73 морских миль: от старта в районе мыса Бурного через остров Антипенко (левым бортом), остров Рикорда (левым бортом через Амурский пролив), остров Герасимова (правым бортом) и на финиш. Гонки были штилевые, только в районе заключительной точки поворота (остров Герасимова) дул устойчивый северный ветер, и яхты проходили его на большой скорости. Но в Амурском заливе они снова попадали в штиль.

5 сентября началась четвертая 85-мильная гонка. Большинству экипажей предстояло пройти по маршруту от старта через остров Герасимова (левым бортом), остров Рикорда (правым бортом через Амурский пролив), остров Стенина (правым бортом) и на финиш. Яхты класса «Конрад-25РТ» шли по сокращенной дистанции и вместо острова Стенина огибали остров Рикорда.

Как ни надеялись судьи, на регате все же не обошлось без аварий: еще до начала стартовой процедуры столкнулись 34-футовый «Мерцающий» и «Конрад-25Р» «Джаз». В результате столкновения у «Джаза» сильно погнулся носовой релинг, оборвались леера и порвалась генуя, в связи с чем экипаж сошел с дистанции. «Мерцающий» продолжил участие в гонке.

Ветер на дистанции дул довольно ровный — юго-восточного направления, от 4 до 6 м/с, что очень ободряло участников, изнемогающих в предыдущих гонках от столь непривычного для сентября безветрия.

ПОБЕДИТЕЛИ РЕГАТЫ:

Зачетная группа/ класс	Экипаж	Лодка
«Конрад-25Р»	Николай Королев	«Танго»
«ORC-Club»	Олег Красноперов	«Фантазия»
«25 футов»	Алексей Батаков	«Стиль»
«35 футов»	Николай Чубенко	«Uzuki»
«40 футов»	Вадим Механиков	«Amatoru»
«Цетус»	Владимир Гаманов	«Командор Беринг»
«Свыше 44 футов»	Павел Васильченко	«Викинг»

Большая доза яхтинга

«Гогланд-рейс» — завершающая гонка сезона, и в этом, пожалуй, состоит ее тайный замысел: чтобы не страдать по гонкам до весны, достаточно получить изрядную дозу яхтинга и тогда полученных ощущений вполне хватит до следующего сезона.

Так сложилось, что для того чтобы стать настоящим морским волком, нужно пройти мыс Горн. Для того чтобы стать настоящим яхтсменом в нашей стране, нужно пройти Онегу, Ладогу, Балтику и Белое море, причем чем дальше от сезона, тем ценнее опыт. Даже если ты был там только пассажиром, всю дорогу висел на леерах с грустной зеленой физиономией — все равно звездочку на фюзеляж можно спокойно ставить.

«Гогланд-рейс» — 2008 состоялся с 26 по 28 сентября. Генеральным спонсором регаты выступила Ассоциация по сертификации «Русский Регистр». В гонке приняли участие 12 яхт. Стартовали у маяка Толбухин. Затем нужно было обогнуть остров Гогланд (без захода на него) с северной, потом с южной стороны, затем — остров Соммерс, финиш был у малого Кронштатского рейда. Итого 180 миль по генеральному курсу.

По степени «страшности» обычно сравнивают «Соловецкую регату» и «Гогланд-рейс», причем считается, что хуже «Гогланда» ничего уже быть не может. Страшилки передаются из уст в уста: и про шторма в это время на Балтике, и про перекатывающиеся через рубку волны, воду сверху и снизу, и в лодке... В общем, эта история для больших «пароходов» и больших экстремалов, этакая проверка на профессионализм и бдительность. Но мне так показалось, что у «Гогланд-рейс» есть свой тайный смысл: этой гонкой сезон закрывается, поэтому, чтобы не страдать по гонкам до весны, достаточно на нее пойти, получить большую дозу яхтинга и тогда можно вполне и до следующего сезона продержаться.

Мне давно хотелось туда попасть. И в этом году удалось. Директор регаты Александр Куликов позволил присоединиться к своему экипажу на яхте «Мир». Нашла «Мир» в Рунете — оказался «Цетусом». Объявилось сразу несколько знакомых, которые участвовали в «Гогланде»: кто рассказывал про предыдущую непростую гонку, кто делился прогнозом погоды — что в Питере как раз на выходные снег обещали и у меня есть уникальная возможность поучаствовать в метельной гонке, кто-то уж как-то чересчур успокаивал тем, что «Цетус» безопасная и комфортная лодка... В общем, ко дню отъезда у меня возникли уже серьезные сомнения в том, что я все делаю правильно. Даже поймала себя на мысли, что хочется заболеть, как в детстве, чтобы появился повод не идти в школу. Но поскольку мы планировали поехать втроем, и двое уже отказались, мне пришлось, как Мюнхгаузену, поднимать себя за волосы... и в паровоз до Питера.

В Питере золотая осень. Настоящая, теплая. Покрашенные фасады. Неспешная тихая жизнь. Солнышко. Давно не была там. Несколько часов на прогулки по городу с вещами, перекус и уже нужно ехать в Центральный речной яхт-клуб (на Петровской косе).

Остров Гогланд (по-фински Suursaari, т.е. «большой остров», а по-шведски Hogland, т.е. «высокая земля»), до 1939 г. принадлежал Финляндии, затем РФ. От него до финского города Котка порядка 15 миль. Сейчас это закрытая территория.

Центральный яхт клуб достаточно вместителен: очень много парусных лодок по сравнению с Москвой, причем много хороших и современных. Многие уже поднялись. На стапелях стояло три лодки класса «Mumm 30» — с этого

ФОТО: КСЕНИЯ КОРОЛЕВА

года класс в Питере активно развивается. Экипаж, в который я попала, как раз на таких гоняется в обычной жизни.

«Мир» — черно-белая ухоженная лодка, 83-го года рождения, стоял у пирса, внутри готовились к гонке люди. Меня приняли благожелательно.

Ветер постоянно менялся: сначала дуло с юго-запада, потом с запада, потом переменился на северо-западный. До этого шли в лавировку, где-то до Березовых островов (при северо-западе) от них пошли в полный бейдевинд. На огибании Гогланда (западная сторона острова) пошли в полный бакштаг. К этому времени немного «подскисло». После Гогланда шли уже галфиндом до Соммерса, затем от бакштага до фордака, затем ветер плавно зашел до галфинда. К финишу шли полным бейдевиндом.

В три часа дня отошли от пирса. И пошли на старт под движком и гротом. Стартовали в 19.10. Сумерки, все серое, небо покрыто характерными облачками — дуть будет, да и по прогнозу ночью усиление ветра.

Темнело быстро. Начало раздувать. Стали появляться волны. И тенденция увеличения их частотности и размеров наводила на мысль, что это только начало. Позади оставались домашние, теплые огоньки больших судов. А впереди черное небо срасталось с черной водой в черную дыру. Неприветливое, неласковое там все впереди, страшное... К ночи ветер усилился. Надели жилеты и страховочные пояса: что касается спасательного оборудования — все не по-детски.

Впервые гонка «Гогланд-рейс», организованная Санкт-Петербургским парусным союзом, стартовала в 2004 году и собрала 15 яхт. В тот год ветер на порывах превышал 20 м/с, волна была до 2,5 м, и корпуса яхт скрывались в ней по леера. Тогда был установлен рекорд регаты: яхта «Анна» прошла 177 миль за 18,5 ч, финишировав под генуей №3 и зарифленным (2 рифа) порванном гроте.

Но на самом деле ничего страшного так и не случилось. Ночью раздуло до 27 узлов, но волна была метра полтора, пологая, без гребня, возможно, старая. Ночью дело дошло до 3-й генуи и одного рифа на гроте. Волны тщательно намочили экипажи. Было холодно: воздух ночью — примерно +4^0, днем — потеплее; вода +10—12^0. Одна из лодок, порвав паруса, сошла с дистанции. У нас все было спокойно. Замерзли, промокли, оторвался шкот от генуи...

Утром выглянуло солнышко, даже пригревать немного стало. Ветер стих, и с попутной волной мы очень комфортно добрались до финиша, походу объехав «Фортуну 2» и «Ариэль», которые до Гогланда были впереди, а потом стали маневрировать в поисках ветра и потеряли время.

Финишировали в темноте, под парусами бродили по фарватеру, уворачиваясь от больших пароходов разных мастей, в поисках судейской двухмачтовой «Веги», затерявшейся среди множества корабельных огней.

Мы пришли вторыми, гонка заняла у нас 26, 7 часа. Первой пришла «Джага» — на час раньше на нас, а самый длительный переход был у одной из Л6 — 30,8 часа.

Каждая яхта была снабжена GPS-датчиком, с помощью которого судьи, спасатели и любители парусных гонок могли знать местонахождение всех яхт и следить за ходом соревнований в режиме реального времени.

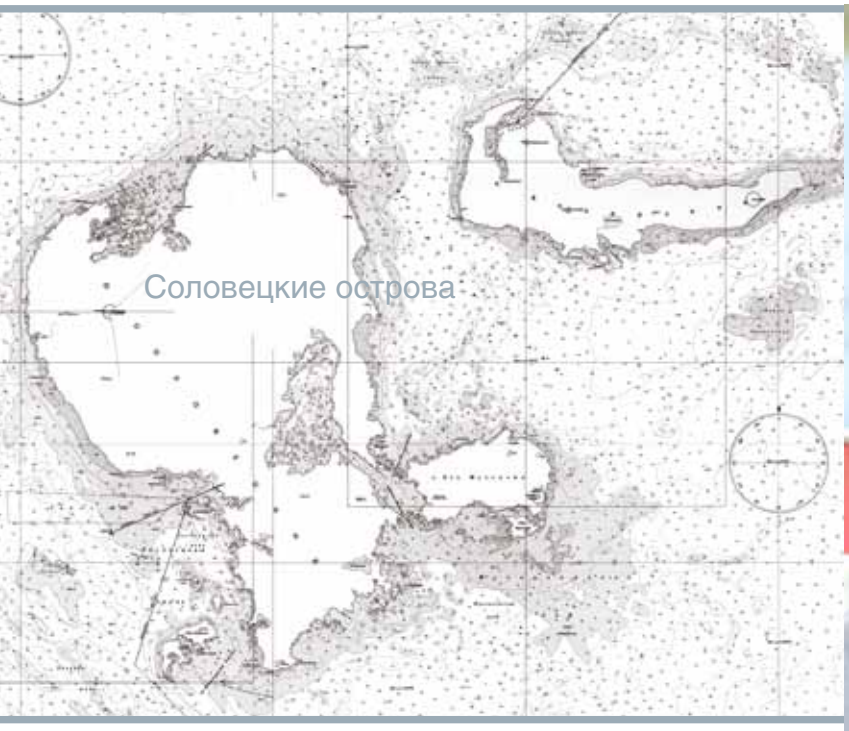
После финиша еще несколько часов шли до клуба. Гонка закончилась победой и прошла без происшествий. Спортивная, физически трудная, без вахт в холоде и адреналине, но при этом было очевидно, что могло быть еще хуже, и все ждали этого, а у нас все спокойно, ровно прошло.

Наутро свистнул ветер, и полил дождь, и мы поняли, как нам повезло: возвращаться, и особенно стартовать, в такую погоду совсем не хотелось, а могли же... По словам постоянных участников, нынешний «Гогланд-рейс» был самым спокойным из всех проведенных. Может, у моря иногда просыпается сострадание к людям?!

Ксения Королёва

зачетная группа	капитан	лодка	место
1. Яхты с гоночным баллом RS менее 730 (типов «Цетус», «Конрад-44»,«Farr-40» и т.д.)	Куликов Александр	«Мир («Цетус»)	1-е
	Вихорев Станислав	«Фортуна-2 («Цетус»)	2-е
	Степанов Георгий	«Ариэль («Цетус»)	3-е
2. Яхты с гоночным баллом 730 RS 790 (типов «ELAN -37», «ЛЭС-35», «СТ-36», «Таурус», деревянные яхты классической конструкции с 10 < LOA 15)	Брюзга Сергей	«Джага («Синергия 40»)	1-е
	Чижик Леонид	«Кондор («Таурус»)	2-е
	Калинин Илья	«Славия («тоник»)	3-е
3. Яхты класса «Л-6».	Бриллиантов Никита	«Онега»	1-е
	Вишталюк Дмитрий	«Лилия»	2-е
	Манухин Вадим	«Ника»	3-е

Примечание: Гонки в 1-й и 2-й группе проводятся с гандикапом по системе RS-2000. Гонки в 3-ей группе проводится без гандикапа, по фактическому времени.



Информация об особенностях подготовки и хождения по Белому морю приводится по книге М.Б. Хавина и С.Я. Мошковского «От Москвы до Соловков на катере и яхте» выпущенной издательством «Аванпорт» (avanport.ru) с учетом предоставленных авторами изменений сезона 2006–2007 гг. в редакции журнала ЛВ

По Белому морю к соловецким островам

Документы

Для хождения по Белому морю не требуется каких бы то ни было разрешений таможенных или пограничных органов, однако это все-таки море, имеющее выход в нейтральные воды, поэтому со временем правила могут измениться. Что должно быть оформлено еще до выхода в поход — судовая роль и доверенности на право управления на всех сменных капитанов и шкиперов, если в этой части маршрута не предполагается наличие владельца на борту. Не пожалейте денег и времени и оформите нотариальную доверенность (несмотря на ее невнятный статус): много денег на это не уйдет, а тылы в случае общения с ГИМСом будут прикрыты. Тем более что в Беломорске при выходе из ББК досмотр инспектором проводится в обязательном порядке (телефон местного ГИМСа +7 (81437) 53698, предупредить о своем приходе надо заранее, чтобы были на месте). И еще: в судовом билете класс мореходности должен быть обязательно «морской», а не «5000 м от берега». Иначе не выпустят.

Снабжение

Необходимы стационарная рация морского диапазона (минимально 25-ватная); GPS-приемник; спасплот; РЛС-отражатель; НЗ, включая пресную воду. Огни должны соответствовать МППСС-72. Учитывая различия между ППВВП и МППСС, лучше иметь два комплекта огней, перекрывающих все возможные комбинации. Также стоит помнить, что вода за бортом соленая, а значит, питьевая пресная вода должна быть на борту в необходимом количестве из расчета 2-3 л на человека в сутки.

По «литературному» обеспечению: нужны лоция (№ 1110), огни и знаки (№ 2105), карты — генеральная 10306 и путевые (Онежский залив 12009, а если вы хотите весь бассейн БМ, то нужны еще 12006, 12007, 12008 и 12042). Также желательно иметь атлас течений Белого моря (№ 6101), таблицы приливов (№ 6001), лучше на этот год, но можно и на другой, главное — иметь ориентировочные высоты и периоды.

Дополнительное снабжение — якорь и «тузик». Для Белого моря «тузик» сверхактуален, необходим почти на уровне «необсуждаемого». Иначе просто две трети интересных для посещения мест можно и не планировать — не удастся выйти на берег. Грунт на дне в основном камень, «денфорт» на нем не держит совсем, поэтому без нормального «каменного» якоря, соответствующего вашей лодке, в Белом море делать нечего.

Навигация

Основная новизна для яхтсменов, незнакомых с Беломорьем, заключается в приливно-отливных явлениях. Отметим, что в таблицах приливов нет порта Беломорск, поэтому для пересчета на него необходимо к временам Кеми прибавить 2 часа 30 минут (смещение Кеми от Сосновца — 6 часов 20 минут). Ориентировочные высоты вод (с точностью до 10 — 15%) можно брать по Кеми. По данным лоции, перепады в бассейне Белого моря в основном не превышают 1,5 — 2,5 м с учетом штормовых нагонов, т.е. яхты с осадкой в 1,5 м

должны вставать на якоря на глубинах (по эхолоту) не менее 3,5 — 4 м.

О течениях следуют помнить следующее:

1. Согласно атласу течений, приливно-отливные течения в среднем не превышают 2 — 2,5 узла, но в реальных условиях картина может существенно не совпадать с усредненным.

2. Приливно-отливные явления вокруг Соловецких островов создают водоворот течений против часовой стрелки: в проливе Западная Соловецкая Салма во время прилива создаются течения в 2,3 — 3,5 узла, направленные вглубь Онежского залива; в это же время в проливе Восточная Соловецкая Салма течения не превышают 1,5 — 1,8 узла; при отливе же, наоборот, в Восточной Салме — течения до 2,7 — 2,9 узлов из залива, а в Западной Салме скорости не превышают 2-х узлов в максимуме и тоже из залива.

Указанное обстоятельство, помимо прочего, способствовало «тюремной славе» Соловков, делая побег с островов практически невозможным: лодок у заключенных не водилось, а бревна море рано или поздно выбрасывало обратно на соловецкий берег.

3. В Белом море достаточно часто наблюдаются так называемые сулои, т. е. водовороты и местные струйные течения, связанные с приливно-отливными явлениями. Скорости в струях могут быть выше, чем усредненные, при этом лодка, попадая в такие места, становится практически неуправляемой. Сулои могут наблюдаться не только у берега, но и вне видимости его.

Для облегчения жизни штурмана можно практиковать следующий метод ведения прокладки: вместо того чтобы пытаться «по науке» учитывать ветровой дрейф и течение, лечь на курс, прикинуть ориентировочно путевой угол (ПУ), зная компасный курс (КК). Пройдя 3 — 5 минут, свериться по GPS и получить суммарный реальный угол между ПУ и КК. Далее надо довернуться по компасу на необходимое число градусов до получения необходимого ПУ по GPS и идти полученным (доведенным) КК.

Действуя подобным образом, удавалось вести прокладку практически без «дрейфовой зюки» — невязки и попадать в нужные места, обрабатывая отсчет GPS один раз в 1,5 — 2 часа.

Гидрометеоусловия

Погода на Белом море меняется быстро: от полной ясности до свинцового обложняка со свистом. Типичная ситуация: вышли утром, часов в 8 — 9, из Беломорска (16013) в полном штиле и мареве. Видимость хорошая, даже миражи присутствуют. А через 3 — 4 часа могут быть, и, скорее всего, будут реальных 5 — 6 баллов с 1,5 — 2-метровой волной. Волнение приведет к подъему на поверхность холодных вод — уже на метровой глубине холодно, поэтому нырять не советуем, даже если в полдень температура воздуха дойдет до +30 С.

Соловецкие острова

Итак, выйдя из Беломорска, идем в направлении Соловецких островов. Дело, в общем, нехитрое — море широкое, вдали от берегов особых опасностей вроде нет. Проложите маршрут так, чтобы не проходить вблизи банок — там сулои вас помучают. Если задуло по пути всерьез, то по дороге есть пункт, где можно отстояться при южных и восточных ветрах, — якорное место у мыса Светелка о. Большой Жужмуй. Рассчитывать на отстой возле о. Сенуха не следует — он невысокий и плюс к тому там сильные приливные течения. Если вы двигаетесь вдоль западного берега Онежского залива, то можно укрыться на Кузовах.

При заходе в гавань Благополучия может возникнуть проблема с выходом на Ангарский фарватер — в самом начале его должен выставляться приводной буй. Однако иногда его не бывает. В условиях, когда берег и створ не видны, это достаточно неприятно. Не стесняйтесь перепроверить координаты всеми возможными способами (если есть второй GPS — достаньте его). Ангарский фарватер окружен каменными лудами и сидеть на них не стоит. Ближе к берегу фарватер огражден кромочными буями, но оттуда, где они стоят, берег и створ уже видны и в условиях плохой видимости.

Стоянка на Б. Соловецком теперь возможна только у Тамарина причала — он со всех сторон обкопан до глубин 5 — 6 м, и стоянка у него спокойная, даже если даванет NW — якоря держат. Но стоянка платная (320 руб./сутки). Можно стоять на рейде, но — опять же — нужен «тузик». К самому монастырю — в собственно гавань Благополучия и в сухой док проход запрещен. Есть один альтернативный вариант, но его надо исследовать — искать проход. Бухта называется Школьная и туда должны (судя по картам) существовать ходы с глубинами не выше 2,5 м даже в самую низкую воду.

Если вы собрались на о. Анзерский, то зайти в Троицкую губу вы сможете и по карте 16018. Стоянка в губе защищена от всех ветров. Особенно если довернуть вправо за мысок и встать на точку приблизительно N 65d 11.1m, E 035d 58.9m — метрах в 50 — 60 от разрушенного причала и избы, от которой начинается дорога по острову. Для посещения острова необходимо получить разрешение от монастыря. Основное условие — не мешать монахам и не останавливаться у них на ночь. Однако если вы дадите понять, что вы туристы с опытом — все свое возьмете с собой, включая мусор, и вообще люди правильные, то помех в получении разрешения не будет. Впрочем, на Анзер некоторые заходят и без разрешения.

Про Заяцкие острова: там скит и лабиринты. Из-за лабиринтов его курирует музей (о. Большой Соловецкий курирует лесхоз) и без экскурсовода не пускают. На островах круглосуточно дежурят охранники... Но если все-таки желание присутствует, то заранее детально выясните все в музее и пробуйте — может, вам повезет больше. И не забудьте узнать в лесхозе, потому что все меняется каждый год.

Крест соловецкий

Отход был назначен на 10 утра. Острова отпустили с третьей попытки — сначала, и слава Богу еще на Тамарином причале, обнаружилась поломка в движке и пришлось искать сварочный аппарат. Часа через два уже было отошли от причала, но капитан решил разобраться с «зарвавшимся» гротом... И вот Большой Соловецкий остров остался за кормой. Сначала с берегом слились молчаливые соловецкие псы, потом — фигурки людей. Разноцветные из-за разных мхов монастырские стены стали светло-серыми, и, наконец, белые купола Свято-Троицкого собора ушли в серое жемчужное небо. Как только глаз перестал цеплять образы, пришло ощущение — ощущение сильнейшего противоречия этого места.

Удобно расположенные — посередине кратчайшего пути между западным и восточными побережьями Белого моря — острова издавна отождествлялись с промыслом Божьим. Мореходы знали, что там — за дождями, ветрами и туманами — есть благословенная земля, неоднократно спасавшая их от гибели. Монахи посмотрели на острова в некотором смысле ортогонально: продолжили меридиан на юг и, уткнувшись в ветхозаветную Палестину, провели очевидную духовную параллель с Палестиной Северной.

Северные острова привлекали не только монахов. Из столицы отрезанный от материка и людей архипелаг представлялся идеальной тюрьмой: никто не убежит и никто не расскажет. Но рассказали. На улице Северной, ближе к гавани, стоит небольшая часовня — там устроена экспозиция, посвященная Павлу Флоренскому, сосланному и убитому на Соловках. Среди бумаг философа есть и письмо с такими строками: »... Ранее у меня была мечта жить в монастыре — живу в монастыре, но в Соловках. В детстве я бредил, как бы жить на острове, видеть приливы-отливы, возиться с водорослями. И вот я на острове, есть здесь и приливы-отливы, а может быть, скоро начну возиться и с водорослями. Но исполнение желаний такое, что не узнаешь своего желания...».

Путешествуя по островам, можно набрести на спиралеобразные каменные выкладки из валунов, называе-

ФОТО: ИВАН ЕСАУЛОВ

Сельдяной мыс. Бывшая биостанция (справа).
На переднем плане — часовня в честь посещения острова Петром I.

мые археологами «лабиринтами», а в обиходе — «вавилонами». Не надо продолжать соловецкий меридиан на Север, чтобы понять сигнал: эти сложенные около пяти тысяч лет назад камни предупреждают о безумии строительства новых «вавилонских башен».

Основной принцип узнавания места — не спеши и слушай себя — в полной мере применим и к Соловкам: оставьте себе достаточно времени, чтобы иметь возможность бежать не туда, куда указывают стрелочки туристических маршрутов, а просто идти туда, куда идется. Для этого, как минимум, приезжайте на острова без обратного билета. Впрочем, архипелаг невелик: помимо Большого Соловецкого (примерно 25 км в меридиональном направлении и 16 км в широтном), выделяются размерами пять небольших островов: на востоке — Анзерский, на западе — Большой и Малый Заяцкие, на юге — Большая и Малая Муксалма. На небольшой территории островов представлены все основные природные зоны Севера. Особенно отчетливо это заметно при продвижении вдоль южного берега Анзерского острова: зеленые луга сменяют низкие корявые стволы «танцующих» берез, которые, становясь выше и распрямляясь, смешиваются с елями и соснами, затем — полоса тайги и, наконец, тундра. И весь этот «слоеный пирог» проходит перед глазами в течение получаса, если идти с попутным ветром.

Основные архитектурные, исторические и культурные памятники архипелага сосредоточены на Большом Соловецком острове. Его главная достопримечательность — Спасо-Преображенский Соловецкий ставропигиальный мужской монастырь. Цельного восприятия монастыря как законченного архитектурного ансамбля не получается — напротив, возникает ощущение эклектичности, постоянной перестройки и какого-то «нестроения». Что вызывает ощущение гармонии, так это крепостные сооружения вокруг монастыря. Возможно, потому что это — исключительно функциональные строения, от которых зависела жизнь островитян.

Войти в монастырь можно через Святые ворота со стороны моря, а можно сделать так, как делали паломники в прежние времена: обойти монастырь, окунуться в воды Святого озера у восточной стены, а войти через ворота подле Никольской башни, ну и дальше по плану. Перечислять здесь все достойные описания места, наверное, нет смысла: на острове в любой лавке можно купить путеводитель «На Соловецких островах» (автор В. В. Скопин), а перед поездкой можно наведаться на сайты монастыря и музея-заповедника (www.solovki-monastyr.ru и http://www.solovky.ru, соответственно).

Собственно монастырь занимает небольшую северную часть монастырской территории. Музей же занимает большую ее часть и в его ведении находятся более тысячи объектов культурного наследия архипелага. Как сказано в рекламных проспектах, это образцы средневекового монументального русского зодчества: храмы, часовни, келейные корпуса, крепость; археологические памятники: первобытные стоянки, капища, святилища «эпохи лабиринтов»; постройки хозяйственного назначения: гидроэлектростанция, мельница, сушило и система гидротехнических сооружений — озер, доков и каналов, пристаней. На острове расположено 516 озер. Еще в XVI в. была заложена система соединения озер каналами, превратившаяся со временем в грандиозную по масштабам и продуманности систему управления водными ресурсами Соловков. Недалеко от монастыря находится лодочная станция — взяв напрокат лодку, можно пройти на ней по системе каналов и увидеть уникальные гидротехнические сооружения.

Соловецкий поселок исторически формировался вокруг монастыря. Население поселка — около 900 человек, из которых постоянно проживают, т. е. остаются зимовать, около половины списочного состава. Летний сезон открывает баржа водорослевого комбината из Архангельска — на ней в опустевшие за зиму магазины доставляются продукты. Недели через две начинается туристический сезон: как правило, с 1 июня по 15 сентября. В поселке работает магазин водорослевого комбината, торгуют всякой косметикой и пищевыми добавками из водорослей. Продуктовых магазинов вполне достаточно — многие, вопреки вывешенному расписанию, работают в сезон далеко за полночь. Из заведений общепита доступным является кафе «Кают-компания», расположившееся в бывшем лагерном бараке. Вообще, в поселке сохранилось много примет ушедшего времени, в том числе и в обиходных названиях: например, новую баню, выстроенную взамен прежней добротной, народ прозвал «Освенцимом», здание бывшего лагерного управления на ул. Заозерной — «Пентагоном», бывшую гостиницу Архангельскую, принимающую сейчас наемных рабочих, — «Шанхаем»... (об истории поселка достаточно подробно см.: П. Леонов «Поселок Соловецкий: краткая справка по истории, архитектуре, топонимике», «Соловецкое море», №4, 2005 г.).

На острове проложены пешеходные маршруты — от монастыря к скитам, к другим объектам. На юге тури-

Часовня на берегу Кирилловской губы, о. Анзер

Второе направление — северо-западное: Ботанический сад и Секирная гора.

Идти надо по бетонке (ул. Северная), которая вскоре переходит в живописную лесную дорогу. Идти по ней легко и приятно. Примерно в 4 км от монастыря дорога сворачивает направо, и начинаются «чудеса»: на горку ведет зеленый коридор: верхний ярус составляют 80 высоченных лиственниц темно-зеленого цвета, а нижний — светло-зеленые кусты бадана. Правее просматривается кедровая роща, а на горке глаза разбегаются: сирень, барбарис, орешник, калина, туя, акация, курильский чай и даже великолепные «гималайские» розы — говорят, что это дар Далай-ламы. В центральной части сада есть колодец (1824 г.), из которого можно пить — вода вкусная. Не поленитесь подняться до часовни Александра Невского и посидеть на скамейке подле нее — пейзаж того стоит. Не бойтесь искупаться в чистой и прохладной воде Хуторского озера... И еще практическая рекомендация — если хотите побыть в саду в одиночестве, то выбирайтесь в будний день к 9 утра, позже подтянутся туристы и будет шумно. Выйдя из ворот сада, можно, пройдя еще примерно 8 км, дойти

сты обычно доходят до «Переговорного камня» (памятник Крымской войны в 4 км от центра поселка). Путешествуя самостоятельно, можно отправиться на восток по побережью до живописного мыса Печак, где «танцуют» березы, а на обратном пути заглянуть на мыс Лабиринтов — сложенные там «вавилоны», хотя и производят впечатление «новодела», все же имеют право на существование. Там же, на мысе, ежегодно с 1997 г., проводится музыкальный фестиваль «Теплые звуки Севера».

Курсанты летней Соловецкой школы юнг. Возрождена в 2007 г.

Анзерский остров. Храм Распятия Господня — за месяц до освящения

На подходе к гавани Благополучия

до Секирной горы, откуда открывается потрясающий вид на остров.

Если, вернувшись в поселок, вы все еще чувствуете потребность путешествовать, то можно податься на восток. «Изюминка» восточного направления — каменная дамба через пролив Южные Железные ворота, в 9 км от монастыря. Впрочем, если пешком ходить надоело, можно пересесть на велосипед.

На острове работают (многие круглосуточно) несколько пунктов велопроката. Светлые ночи позволяют совершать прогулки в любое время суток, но после сильных дождей дороги местами становятся непроезжими и часть пути «железного коня» приходится тащить на себе. Для любителей экзотики есть такси, опознать его нетрудно: оно в поселке одно (авто марки ГАЗ-24 неопределенного цвета и без номерных знаков), и передвигается, кажется, исключительно в пределах видимости монастырских башень.

Любителям тишины лучше наведаться на один из близлежащих островов и остаться там хотя бы на ночь. Однако имейте в виду — для посещения некоторых островов требуется разрешение музея. Самый большой из близлежащих островов — Анзерский. На нем постоянно проживает пятеро монахов, покой которых летом часто нарушают многочисленные паломнические группы. Маршрут паломников пролегает от пристани Кеньга до Свято-Троицкого скита и далее сухопутным путем до горы Голгофа. Если нет желания сталкиваться с организованными паломниками, а есть потребность проделать этот путь в одиночестве, то лучше перемещаться по воде: на Голгофу можно стартовать с Кирилловской или Капельской губы, а до Свято-Троицкого скита рукой подать от Троицкой губы. Пройдя по берегу два-три километра, осознаешь, что оглушающая поначалу тишина Большого Соловецкого — вовсе не тишина, а «настоящая» тишина здесь — на Анзере... Для самостоятельного путешествия на Анзерский остров разрешения музея не требуется, зато следует получить разрешение паломнической службы. Об этом нужно позаботиться заранее, в монастыре, но, по имеющимся сведениям, проблем с его получением ни у одного экипажа не возникало.

Иван Есаулов

Соловецкий аэропорт — единственная зимняя связь с материком

ВЕРХНЕВОЛЖСКАЯ РЕГАТА

ФОТО: АНДРЕЙ ВИНОГРАДОВ

06.08.08 – 10.08.08

С 6 по 10 августа в Конаково на акватории Иваньковского водохранилища прошла седьмая Верхневолжская парусная регата на приз губернатора Тверской области. В рамках регаты прошел чемпионат СНГ среди многокорпусных разборных и надувных парусных судов. В ней приняли участие более трехсот яхтсменов. Победители определялись в 11 зачетных группах, но 1-я группа не была сформирована.

Сайт регаты: *www.regata.konakovo.org*

Победители регаты:

Зачетная группа	Капитан	Лодка
1	—	—
2 (IOR 5,31-5,65)	Самойлов Николай	«Квартет»
3 (IOR 5,66-6,72)	Данилов Алексей	«Stream 2»
4 (килевые УПО)	Белоусов Игорь	«Улисс»
5 (швертботы УПО)	Конюхов Валерий	«Венера»
6 (Микро)	Долматов Василий	«Egoist»
7 (Ассоль)	Столяров Тимофей	«Беста»
8 (1 гр. СНГ до 10 кв. м)	Святенко Виталий	«Астер»
9 (2 гр. СНГ 10 - 13 кв.м)	Илленко Владимир	«Скиф»
10 гр. (3 гр. СНГ до 0,70)	Кудинов Анатолий	«Дельфинчик»
11 гр. (4 гр. СНГ более 0,70)	Яна Зиброва	«Сарма»
12 (крейсерские катамараны)	Алексеев Алексей	«Адмирал»

1161

WHO IS WHO

ФОТО: АНДРЕЙ ВИНОГРАДОВ

5 – 7 сентября состоялась регата Who is who на базе яхт-клуба «Ореховая бухта». Три незабываемых дня, теплое солнце, южный ветер. Две дистанции, по две группы на каждой, 11 гонок. Всего 86 участников из России, Украины и Эстонии.

Началось все с квалификации, в которой всех на свои места «расставила» погода. Потихоньку раздуло, и дистанция то тут, то там стала покрываться ровным слоем перевернутых «лучей». В результате в квалификации отсеялись те, кто не умеет гоняться в сильный ветер. Зато из полуфинала выбыли тяжелые гонщики (был практически штиль). Из каждой группы первые 10 выходили в полуфинал.

Второй день. Тихий ветер. Тихий до полного штиля. Тем не менее, удалось выполнить намеченную программу и даже провести женскую гонку. Но девочкам совсем не повезло с ветром — он кончился практически после старта, и в контрольное время смогли уложиться только три участницы.

Итак, финалы. Абсолютный победитель регаты — Дмитрий Герасимов из Липецка. В прошлом году, впервые участвуя в регате «Кто есть кто», Дима стал вторым. В этом году — победа.

Лучшим среди крейсеристов стал Алан Кыдар из Таллина. В регате 2007 Алану не хватило одного места для выхода в финал. Эту регату он начал с квалификационного отбора и поднялся на пьедестал. В абсолютном зачете у Алана второе место, а третье — у Максима Дуюнова из Москвы. Лучшей среди девушек стала Юлия Севастьянова из Санкт-Петербурга.

WHO IS WHO. MEDIA

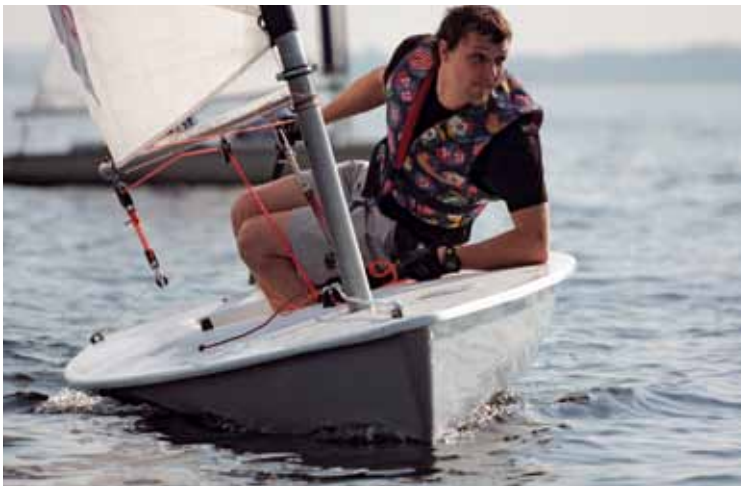
ФОТО: КСЕНИЯ КОРОЛЁВА

30 августа на Клязьминском водохранилище состоялась парусная регата для журналистов на яхтах класса «Конрад-25» «Who is who. Media-2008».

Пока все кричали о необходимости популяризации парусного спорта, организаторы регаты Who is who сделали первый и вполне удачный шаг в этом направлении: за неделю до регаты была проведена гонка для СМИ, и только для СМИ (присутствовали в основном непрофильные журналисты). Несмотря на то, что погода не располагала к знакомству с яхтингом — было прохладно, примерно +7, ветер шквальный — явка была хорошая.

Регата прошла на базе яхт-клуба «Ореховая бухта». Как только журналистов доставили, в клубе их тут же принялись кормить и поить, еще тепленьких поделили на восемь экипажей, передали в руки матерым капитанам и отправили в плавание. Задача была поставлена непростая: за час капитаны яхт (единственные профессиональные яхтсмены) должны были научить свои экипажи всему: майнать паруса, откренивать, поправлять «юбки», травить шкоты и уклоняться от гика. Через час новоявленные матросы стартовали, и началась самая нешуточная борьба.

Было проведено три гонки, по результатам которых первое место заняла яхта «Скиф» (капитан Вячеслав Степаненко; экипаж: ВКТ и О2ТВ), второе место досталось яхте «Викинг» (капитан Алексей Симакин; экипаж: «Вечерняя Москва», «Катера и яхты», ИА Reuters, ИА Mosoblnews, Агентство национальных новостей), а третье — яхте «Ласточка» (капитан Александр Евсеев; экипаж: «МК-мобиль», «Московский комсомолец», журнал «ОК»). Вроде бы все остались довольны. Во время регаты ни один представитель СМИ не пострадал.



КАРТЕР
улучшаем работу со стакселем

Описанные ниже модификации проводились на «картере», однако они могут представлять интерес для владельцев всех яхт, строившихся в годы господства формулы IOR, диктовавшей определенные особенности корпусов.

В каком-то смысле «картер» является «выжимателем» формулы TOTD – IOR. Это, в частности, приводит к проблемам в корме и на палубе — недаром «злые морские языки» называют картер «беременной устрицей»: очень узкая корма, в результате проблемы с погоном генуи и чрезвычайно маленький кокпит. В этом номере рассмотрим первую из обозначенных проблем.

Закрутка стакселя

Целесообразность этой модификации настолько очевидна, что доказывать правильность такого решения, с моей точки зрения, бессмысленно. Поэтому

это было сделано одним из первых. В итоге, во-первых, был повышен уровень безопасности работы экипажа, поскольку отпала необходимость смены передних парусов; во-вторых, улучшились параметры скорости и плавности изменения парусности передних парусов. Взятие рифов на стакселе путем закручивания, безусловно, ухудшает аэродинамику обтекания, однако, когда берутся рифы, уже не до «вылавливания блох», речь идет о ветрах выше комфортного хождения. К тому же никто не мешает переликовать не только геную, а еще, например, стаксель номер 1. В этом случае можно сначала менять геную на первый стаксель, а уж если совсем задуло, подкручивать его.

Теперь мелочи и проблемки, которые следует учитывать при покупке и установке.

1. Имеет смысл брать однопазовый обтекатель. У нас стоит двухпазовый, и за 7 лет я так и не понял, зачем нужен второй ликпаз. Причем тут обтекатель? При том, что закрутка работает в паре с ним.

2. Обратите особое внимание на обе законцовки обтекателя и четко отмеряйте длину обтекателя в соответствии с длиной передней шкаторины. Дело в том, что по обтекателю бегает специальная бобышка, стыкующая фал и фаловый угол стакселя. Ее наличие необходимо, т.к. фал не вращается, а фаловый угол вместе с остальным парусом обязан вращаться при закручивании. И если фал перебить сверх разумного предела, то бобышка будет срывать и разбивать

Рис. 1. Виден дополнительный погон стаксель-шкота и соосные блоки проводки тали закрутки

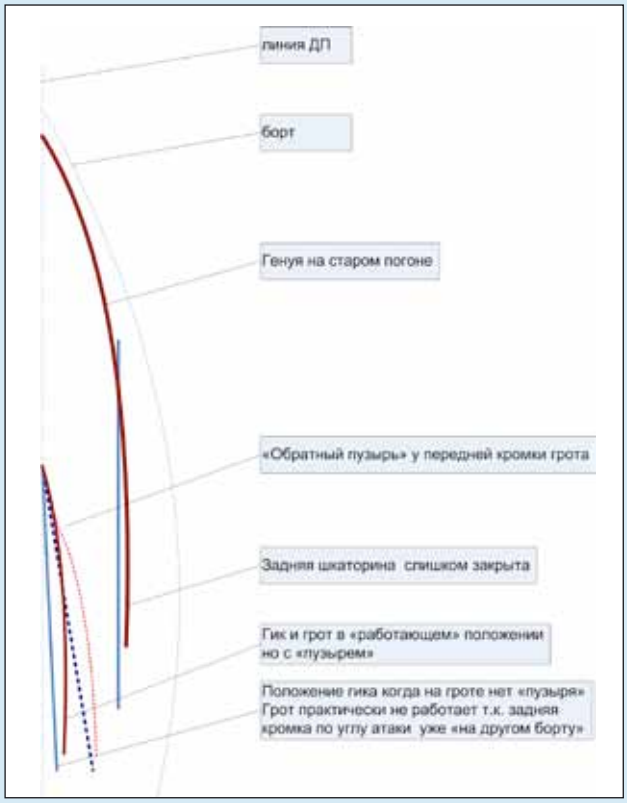


Рис. 2. «Заводское» несение парусов. Грот либо с обратным пузырем, либо не работает вперед

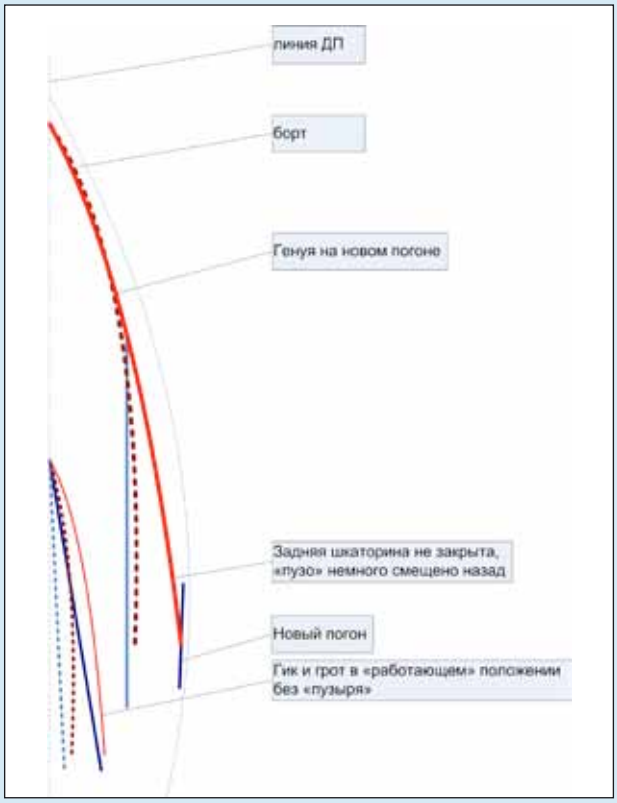


Рис. 3. Несение парусов с новым погоном. Грот работает, гоночный бейдевинд стал острее

верхнюю законцовку-стопор обтекателя, а последняя обычно совмещена с внутренней вставкой, центрующей обтекатель на штаге. В результате вставка будет вылетать из обтекателя, и он будет тереться о сам штаг, болтаясь эксцентриком. Это повлечет необходимость замены верхней части обтекателя, а может быть, и самого штага. То же касается нижней законцовки, которая обычно стыкует обтекатель с барабаном закрутки: если перебитый фал не приведет к разбиванию верхней законцовки, бобышка потянет вверх весь обтекатель и может вырвать его из барабана внизу. Советуем поставить на фале метку правильной набивки фала при установке максимальной генуи и никогда за нее не переходить.

3. Продумайте и рассчитайте проводку закруточной тали в месте ее входа в барабан закрутки. Дело в том, что при неправильном угле захода таль может выскакивать из барабана и заматываться вокруг обтекателя у галсового угла в тот момент, когда вы распускаете геную. Это особенно актуально при ветрах выше 3 – 4 баллов. Итог один — придется идти на бак и распутывать.

4. По этой же причине стоит предпочесть металлический барабан пластиковому — из пластикового тали проще выскочить.

5. По совету А. Калиниченко в качестве блоков проводки тали были установлены специальные блоки, у которых ось вращения совпадает с самой леерной стойкой (см. рис. 1). К сожалению, подобного промышленного решения для создания управляемого захода в барабан нами найдено не было, пришлось просто методом проб и ошибок подвигать по носовому релингу скобу, через которую проходит таль закрутки.

Дополнительный погон

Для работы со стакселями разных размеров на картере предусмотрели и установили один длинный погон. Из-за особенностей формы корпуса установку погона нельзя считать оптимальной при хождении острыми курсами — слишком близко к ДП. В результате задняя шкаторина максимальной генуи (сейчас все ходят с максимальной, иногда даже с очень штрафной) получается слишком затянутой к ДП. А это, в свою очередь, приводит к тому, что грот выбирается почти до ДП. И не тянет так, как мог бы (см. рис. 1, 2 и 3).

Что в итоге? Либо нормальная скорость на более пологом бейдевинде, либо меньшая скорость на более крутом. Иными словами, гоночный бейдевинд ниже, чем у других судов. Насколько? Настолько, чтобы пойти на модернизацию.

Вариантов решения два: либо ставить «бобра» — оттяжку барбера; либо дополнительный погон и работать с него. В нашем случае были куплены две новых каретки и погон от Barton'a длиной 1,8 м. Погон был распилен надвое, и полученные погончики установили на палубу максимально близко к борту. Длина 0,9 м оказалась очень подходящей: погоны уместились между леерными стойками (предпоследней и последней в корму) и в то же время позволили регулировать закрытие-открытие задней шкаторины генуи в максимальном положении (см. рис. 1).

В результате мы перестали нести грот перебитым, и гоночный бейдевинд стал острее на 4 – 5 градусов. В качестве итерации второго порядка можно подумать об установке погонов с талями, чтобы менять положение каретки плавно и на ходу, не дожидаясь смены галса.

Вопрос об угле установки погона к ДП — должен ли погон быть параллельным ДП — остается для меня открытым до сих пор. Эта тема обсуждалась с несколькими яхтсменами, в том числе и с гонщиками, и с яхтостроителями, но ни от одного из них я не услышал никаких аргументов в пользу строгого выдерживания параллельности ДП, особенно при таких длинах погонов.

Вариант городить «железную дорогу» в виде двух параллельных погонов на каждый борт и каретки между ними, позволяющей в любой момент передвигать шкотовый угол генуи не только в продольном, но и в поперечном направлении, был отметен как сверхнерациональный.

Михаил Хавин

ПАЛЛАДА

Адмирал М. П. Лазарев и капитан Ф. Ф. Беллинсгаузен в кругосветном плавании, которое они смогли совершить более чем за 2 года, открыли шестой материк — Антарктиду. Это блестящее географическое открытие стерло с карты мира еще одно белое пятно. Спустя 190 лет мореходы фрегата «Паллада» совершили еще одно открытие, а точнее, даже два. Первое — обойти вокруг земного шара, не торопясь, можно за 9 месяцев. И второе — этого времени достаточно, чтобы из курсантов-практикантов превратиться в профессиональных моряков

Кругосветка фрегата «Паллада»

заключительный этап

Кругосветное плавание «Паллады» 2007-2008 г.

Фрегат «Паллада»

ФОТО В МАТЕРИАЛЕ: АННА ВЬЮГИНА

Но обо всем по порядку.

Плавание, посвященное 190-летию кругосветки под командованием Беллинсгаузена и Лазарева, началось 2 ноября 2007 г. Фрегат «Паллада» покинул порт Владивосток и пошел по маршруту Тихий океан — Панамский канал — Атлантический океан — Средиземное море — Суэцкий канал — Индийский океан — Владивосток. Кроме членов экипажа, отправились покорять морские просторы 150 ребят из семи регионов России: Владивостока, Камчатки, Волгограда, Астрахани, Калининграда, Архангельска, Москвы. В течение кругосветки курсантский состав дважды менялся, желающих почувствовать на своей шкуре, что такое настоящая морская жизнь, было хоть отбавляй.

Парней ждали парусные авралы, расхождения по реям знаменитого парусника, корабельные работы, теоретические занятия, экзамены, и, конечно, не одна проверка на прочность. Чего стоил хотя бы сильнейший шторм, который настиг «Палладу» в Индийском океане! Когда парусник кренится почти на 80 градусов и ложится практически параллельно поверхности воды, не страшно только глупцу. Чтобы успеть укатать паруса, пока их не порвал ветер, пришлось подниматься на мачты в экстремальных погодных условиях. «Словно миллионы ледяных иголок, впивался в тело град, когда я поднимался на фок-мачту. Дышать было трудно», — рассказывает курсант Андрей Якушенко из Калиниграда. — «Это то, что остается в памяти на всю жизнь».

А еще «Паллада» установила мировой рекорд по скорости хождения фрегата под парусами. Используя силу ветра более 20 м/с и попутного течения, парусник разогнался до 18,8 узлов, при том, чтобы не все паруса были поставлены.

Кругосветка подходила к концу. Оставалось чуть более трех недель ходу до конечного пункта — родного порта Владивосток, когда я прибыла на «Палладу». Корабль в то время готовился к отходу из Шанхая, к судну подходили китайцы, покоренные красотой российского парусника, и, конечно, русские, волей судьбы оказавшиеся в Китае. Для последних проводились экскурсии по «Палладе», а свободные от вахты курсанты тем временем отправились на Шанхайскую телебашню, которая находилась совсем рядом с портом.

Шанхай в конце XIX в. был традиционным местом захода почти всех кораблей российского флота, шедших на Дальний Восток. Сейчас эта жемчужина Востока стала городом контрастов. Нужно внимательно присмотреться, чтобы увидеть, что между фантастического вида высоток, растущих, как грибы после дождя, ютятся маленькие полуразрушенные хибарки без всяких удобств, где тоже, оказываются, живут люди.

Мы уходили в море утром 24 июля. Ветер тщетно пытался пытался сдуть с палубы звуки «Прощания славянки», которая звучит на «Палладе» каждый раз, когда корабль прощается с очередным местом стоянки. А корабль тем временем шел под машиной по желтой реке Хуанхэ. У берега мы неожиданно заметили белоснежный фрегат, точь-в точь как «Паллада», и приветствовали его протяжным гудком. Да, не каждый день встретишь в плавании брата- близнеца — парусный фрегат, как оказалось, также учебно-парусное судно с курсантами аргентинский «ARA Libertad».

Когда шли по самой большой реке Азии Янцзы, берегов практически не было видно. Желтая река в устье у Восточно-Китайского моря разливается на 8 км в ширину. Ветер не свирепствовал, качки на судне практически не ощущалось. Пятидневный переход до следующего порта назначения — Нагасаки — обещал быть спокойным. Затем были несколько дней морского быта: у ребят учеба, экзамены, затем корабельные работы, покраска судна, починка парусов.

Я тем временем устанавливала личные рекорды. Сначала покорила марсовую площадку грота (высота — примерно 18 метров от палубы). Высоты не боюсь, страшно не было. Единственная трудность — отвесный угол перед площадкой, где приходится некоторое время держать основной вес тела на руках.

Следующая площадка — салинг, по площади он почти в 2 раза меньше марса. Подняться туда я долго не решалась, но упустить такой шанс тоже не могла. И вот я на салинге. Корабль отсюда — как на ладони, и качка чувствуется гораздо сильнее, чем на палубе. Но впереди, а точнее, над головой еще брам-салинг, на котором тоже нужно обязательно побывать. Итак, вот она, высота птичьего полета. Захватывает дух. Места хватает лишь на двоих. Пристраховалась — и теперь можно перевести дух и осмотреться. Отсюда линия горизонта кажется скругленной. Вдалеке виднеется небольшое судно. Над головой еще метрах в 10 самые отважные курсанты работают на топе мачты — это предел высоты «Паллады». Там даже площадки нет, но ребят это, конечно, не останавливает.

Они — настоящие люди ветра, заболевшие парусами настолько, что уже жизни не мыслят без моря. Коля Пеньков, курсант из Владивостока: «Возвращаешься на берег, родных повидаешь, с друзьями повстречаешься. Отдохнешь, с девушкой в кино сходишь. Через две недели уже невмоготу — скучно все, пресно, в море хочется...»

Китайская провинция. Предместье Шанхая

Шанхай Хуанпу

Отбой парусного аврала

27 июля в 3 часа утра по московскому времени «Паллада» пересекла путь, по которому отправлялось в начале ноября 2007 года в кругосветный поход, тем самым успешно завершив виток вокруг земного шара. Произошло это событие в Восточно-Китайском море на вахте старпома Дмитрия Теленко и четвертого штурмана Владимира Положенцева в точке с координатами 31 градус 40,1 минута северной широты и 127 градусов 26,3 восточной долготы. В этой точке парусник находился 6 ноября 2007 года в 21 час.

Японские берега встретили нас красивейшими архипелагами. Мы подошли к ним рано утром и начали движение на заход в порт Нагасаки. С Японией у «Паллады» отношения особенные. Трехмачтовый фрегат — постоянный участник ежегодной регаты парусников Tall Ship Races, и японцы всегда встречают наш корабль, как родной. «С возвращением!» — так приветствовали нас японцы вместо традиционного в других портах «Здравствуйте».

Нагасаки — место, где во второй половине XIX века зимовала Тихоокеанская эскадра.

В этом небольшом, но очень уютном городе сохранилось православное морское кладбище, где похоронены десятки русских моряков, умерших здесь. Курсанты и юнги «Паллады» в первый же день провели субботник по уборке и ремонту могил, а православный священник отслужил панихиду по нашим соотечественникам, покоящимся на чужбине.

Пусан

ФОТО: АЛЕКСАНДР СЕЛЕЗНЁВ

Затем мы отправились в музей атомной бомбардировки Нагасаки. На месте взрыва атомной бомбы 6 августа 1945 года прикоснулись к венку, сплетенному из тысяч журавликов, — это символ мира. За три дня стоянки мы обошли небольшой городишко вдоль и поперек, несмотря на изматывающую жару в 44 градуса. А «Паллада» тем временем была открыта для посещений местными жителями практически круглосуточно. Кто только ни приходил посмотреть на легендарный парусник! Моряки, дети, даже японские хоккуисты искали на нем вдохновение. Один заговорил со мной и попросил научить его нескольким русским словам, которые он хотел использовать в своем очередном хокку. А вечером на борт пожаловали официальные лица — вице-мэр города Нагасаки приехал лично пожать руку мореходам «Паллады» и пообщаться с курсантами.

Уходить из Нагасаки не хотелось — таким приветливым был город. Не успели мы еще далеко отойти от берегов Японии, как прозвучала команда аврала. Курсанты поднялись брасопить реи. Это значит — менять угол между реями и диаметральной плоскостью корабля для того, чтобы боковой ветер, воздействуя на мачты, не сносил нас с курса. Аврал на учебном парусном судне редко занимает больше 20 – 30 минут. Чтобы не возникало неразберихи и путаницы, за каждым из матросов и курсантов закреплены свое место на мачте и определенная часть работы. Как только курсант слышит: «Приготовиться к парусному авралу!», он тут же бросает лю-

Торговый квартал Пусана

бое занятие (кроме вахты), хватает свой страховочный пояс и бежит исполнять команду боцмана мачты, к которой приписан.

Переход до порта Пусан (Южная Корея) занял всего трое суток. Впрочем, «Паллада» шла, опережая график. И вот накануне 3 августа парусник уже дрейфовал в Корейском проливе, ожидая своей очереди захода в порт. Жара стояла нестерпимая — +43 градуса. Температура воды на глубине 6 метров — +28 градусов. Пришло время искупаться в море. Вода — чистейшая. Ради эксперимента мы с ребятами кинули в воду монетку, и потом в течение 4 минут смотрели, как она, отражая солнце, погружалась в воды пролива. И вот объявлена команда к купанию. Два матроса следят за безопасностью из лодки «Джонсона». Ребята по очереди прыгают в воду прямо с борта судна. У-у-у-ух в соленую воду!

На следующий день мы, свежие и немного отдохнувшие, зашли в порт Пусан. Корейцы любят «Палладу». Ведь именно командиром этого парусника адмиралом И.С. Унковским, исследователем залива Петра Великого и Японского моря, в 1854 году была сделана опись восточного побережья Корейского полуострова.

Пусан, или как сами корейцы называют его, Бусан — это большой развитый город, где нас больше всего удивил русский торговый квартал Техас. Вывески «Добро пожаловать в наш магазин, россияне!» и свободно говорящие по-русски азиаты — это казалось таким странным после Китая и Японии. Впрочем, как выяснилось позже, в других кварталах города большинство корейцев не говорят по-русски, да и по-английски ни слова не понимают.

Впереди был последний переход до Владивостока и одно важное мероприятие — возложение венков в память о российских моряках — героях Цусимского сражения, павших в ночь с 13 на 14 мая 1905 года. В точке с координатами 34 градуса 54,8 минуты северной широты и 130 градусов 14,5 минуты восточной долготы старший помощник капитана Дмитрий Тесленко объявил о торжественном построении всего свободного от вахт и нарядов личного состава. Капитан фрегата Николай Зорченко вкратце рассказал об истории Цусимского сражения курсантам.

Прозвучала команда: «Головные уборы — снять! Государственный флаг Российской Федерации — приспустить!» Двое курсантов медленно и торжественно опустили венок на воду...

«Паллада» шла, не торопясь. То и дело наперерез паруснику, практически на таран, рядами кидались японские рыболовецкие судна. Оказывается, у них есть такая примета: если проскочишь перед носом у большого корабля — будет богатый улов. Нам приходилось маневрировать.

За два дня до родного порта резко, буквально в течение двух часов, похолодало, и погода испортилась. Мореходы шутили: «Наконец-то чувствуется, что мы дома!». Курсанты сдавали последние экзамены, перебирали сувениры и пытались поймать сеть российских операторов мобильной связи. Все силы были брошены на большую приборку. На палубе и внутри судна ребята мыли, красили, чистили и натирали все до блеска, чтобы войти в родной порт при полном параде.

Владивосток встречал нас туманом и мелким моросящим дождем. Утром 10 августа меня разбудила команда: «Приготовиться к парусному авралу!» Я вышла на палубу, чтобы увидеть, как в последний раз за кругосветку ставят паруса. «Трави! Выбирай! Стоп так!» — командовали боцманы мачт. «Паллада» под парусами заходила в бухту Золотой Рог. Ветер наполнил почти 3 квадратных километра площади парусов, и судно дало сильный крен. После отбоя парусного аврала курсанты рассредоточились по периметру судна, разглядывая очертания знакомых построек. То и дело слышалось: «А вот мой дом, вон мое окно на шестом этаже. Там бабушка моя уже пирожков напекла!» И мы все вместе принимались дружно махать бабушке, которая не видела внука

Марсовая площадка

больше трех месяцев. Судна в порту беспрерывно приветствовали красавицу «Палладу» протяжными гудками, мореходы с других кораблей махали нам руками.

А на паруснике все обнимались и поздравляли друг друга с завершением кругосветки. Последний парусный аврал, убираем паруса, последняя фотография на память. А мне немного жаль, что все закончилось так быстро. Но, впрочем, грустить особо некогда, ведь впереди — еще не один поход и новые невероятные приключения.

Анна Вьюгина

Аврал

Шквал на Майорке

Как писал Э. Колс в своей знаменитой книге «Под парусом в шторм», основная причина попадания яхт в непогоду — конец отпуска. В описываемом случае это было именно так. Основная причина попадания катамарана «Ubongo» в грозовой шквал — пренебрежение рекомендацией местного шкипера и повышенное чувство ответственности за взятые перед заказчиком обязательства. Статья написана шкипером парусного катамарана после попадания в шквал по пути от Ибицы до Майорки.

Балеарские острова, начало сентября. В недельное плавание шли на двух чартерных лодках: катамаране Beliz 43 Ubongo и однокорпусной яхте Bavaria 49 Shampaign. Шкипером катамарана был автор статьи, а шкипером Shampaign — немец Берт Кичевский, выходец из Калининграда, опытный моряк, прошедший вокруг света на металлической 16-метровой яхте собственной постройки. Маршрут прост: плавание вокруг о. Майорка и переход на о. Ибица, где гости покидают яхты, а команды (на каждой яхте был шкипер и стюардесса) перегоняют яхты обратно в Пальму.

Прогулка прошла отлично, пора собираться в обратный путь. По контракту лодки мы арендовали до 8 утра субботы, однако вернуть их надо было, как обычно — в пятницу, в 5 вечера. Поэтому мы договорились накануне, что яхты выйдут на прогулку у Ибицы днем, а в 6 вечера выйдем на Пальму — 75-мильный перегон, по нашим подсчетам, занял бы примерно 12 часов. Укладываемся.

Однако утром Берт, узнав прогноз погоды, решил выходить в море немедленно. Прогноз был не таким уж и тревожным: ухудшение погоды до 5–6 баллов, местами до 7,5 попутным ветром от зюйд-оста до норд-оста. Берт пояснил свою позицию: поскольку он остается на перегоне один, то для него за несколько часов до выхода устраивать прогулки непозволительно; более того, если клиенты будут настаивать на прогулке, то позже он вообще не выйдет в море, дабы не подвергать себя и судно опасности. Доводы были приняты, и Берт отправился готовить яхту к отходу.

Нам тоже надо было отваливать, чтобы успеть дойти до Майорки до наступления непогоды. Однако, имея определенные обязательства перед заказчиком, я потратил некоторое время, созваниваясь, договариваясь и ожидая запоздавших гостей... На прогулку, состоявшую из плавания на самый восточный пляж Ибицы, мы вышли в 13.40, примерно час ушел на отклонение от курса, высадку гостей на пляж, возвращение на курс. Итоговое отставание от графика — 2 часа 40 минут. Как раз этого времени мне и не хватило, чтобы укрыться в порту.

Шквал

Приближение грозового фронта было очевидно: давление упало на 10 гПа и продолжало падать в течение всего вечера; почти на всем горизонте разрастались башни кучевых облаков, образуя огромные стены; перистые облака заворачивались в крючки над еще чистой частью неба. Было такое впечатление, что мы находимся в самом центре депрессии. Волнение представляло собой наложение нескольких систем на основную волновую систему — этакая толчея с преобладанием волн ветрового направления. Волны были небольшие — до 1,5 метра, ветер — 13–17 узлов, чистый фордевинд.

Сразу после отхода от Ибицы я поставил глухо зарифленный грот и полную геную. Попутный ветер был весьма неудобен, и я долго возился с парусами, меняя галсы, ставя то грот, то стаксель на «бабочку». Фронт приближался. Временами мне казалось, что грозу можно обойти, и я менял курс в ту сторону горизонта, где

молнии не сверкали. Гроза разгоралась то там, то тут, и я бросил попытки обойти ее.

Когда стало совершенно ясно, что грозы не избежать, я решил убрать грот совсем, чтобы не работать у мачты в шквал. Все-таки вероятность попадания молнии в мачту при такой грозе была велика. Становилось все темнее и, глядя на эту нерадостную картину, на всякий случай я убрал и геную, запустив оба двигателя. Как только я это сделал, пришел шквал.

Еще до шквала я попросил жену немного прирулиться, посидеть на руле, чтобы, если в грозу откажет автопилот, у меня была возможность отойти от штурвала. Я показал ей несколько ориентиров — на горизонте уже было зарево от Пальмы, были видны звезды.

Мы шли 7 — 8-узловым ходом. До ближайшей бухты на Майорке, где можно было встать на якорь, оставалось 18 миль, то есть примерно 2,5 часа. Однако, как только налетел шквал, мы сразу потеряли все ориентиры.

Шквал поразил неистовостью. Ветер с поразительным, пожалуй даже пугающим постоянством, монотонно набирал силу в течение нескольких минут. У меня появилось опасение, что это никогда не закончится. Дождь обрушился сплошной стеной, заполнив весь горизонт чернотой. Крена катамарана резко увеличились и показались мне опасными. Я привелся к ветру для стабилизации положения, но результатов не ощутил. Мы шли левым галсом в багштаг, при прохождении фронта ветер зашел на галфинд к генеральному курсу. Поставив кое-как катамаран против ветра, я огляделся. В первые моменты шквала происходило то, что и должно было происходить: ветер рвал все, что было плохо закреплено. Началось с матрасиков в кокпите. Несмотря на то, что они были закреплены, их стало сносить, как листы бумаги. Переловив их всех, кроме одного, я принялся спасать грот, который стало раздувать из чехла на гике. В спешке я не застегнул молнию, когда убирал грот. Теперь застегнуть ее было уже невозможно. Я крикнул жене, чтобы она отвязала пару найтовок с кранцев. После некоторой возни ей это удалось, и я закрепил грот.

Авральные работы закончились, и я стал искать ориентиры. Опасаясь повреждения электроники при возможном попадании молнии, я отключил и ее. Единственным навигационным прибором остался компас. Однако держать курс по нему в полнейшей темноте и при беспорядочных бросках на волне оказалось довольно трудно, а инстинктивное желание рулить от ветра и волнения не приводило ни к какому результату — катамаран бросало в произвольном направлении; крена порой казались угрожающими. Обычная тактика управления килевой яхтой на волнении, когда при приводе крен уменьшается, не годилась.

Собственно говоря, в этом и была основная сложность. На все возрастающем волнении, опасаясь чрезмерного крена, мне хотелось найти безопасный курс. Однако при таком волнении, когда не было выраженного характера, и при ветре, который вообще имел собственное соображение о направлении, не связанное с направлениями волн, мне это не удалось.

Я пробовал разные варианты, например привязаться только к ветру. Но кокпит катамарана, хорошо защищающий от ветра, исключал и этот вариант.

Побродив совершенно разными курсами, я пришел к выводу, что осмысленно избежать сильных бросков и кренов не удастся. Пока я бродил и искал какую-либо закономерность в болтании катамарана на волнах, к которой можно было бы привязаться, моя жена, сертифицированный шкипер, периодически включая карт-плоттер, с ужасом обнаруживала, что мы идем порой в обратном направлении. Я успокоил ее, сказав, что это были мои эксперименты. Покончив с ними, я направил катамаран на генеральный курс по компасу. Тут мы с удивлением обнаружили, что имеем 8 — 8,5 узлов при крейсерской скорости на гладкой воде 6,5 узлов, хотя дизели работали отнюдь не на полную мощность. Сказывались боковой ветер и довольно приличная парусность бортов. К этому моменту ветер стих до вполне приемлемых 22 — 27 узлов.

И тут я замер от неожиданности. Пелена дождя потихоньку спала, и я увидел совсем близко огни. Примерно в

миле от нас в нашем же направлении шли два судна. Забегая вперед, хочу сказать, что эта встреча в море в грозу с судами была, пожалуй, самой большой опасностью в ту ночь. Подойди эти суда чуть пораньше — ни мы их, ни они нас просто бы не заметили. Никакой радар в такой ливень не сможет различить небольшую яхту. Свой радар я просто выключил за полной ненадобностью. Скорее всего, эти суда мы бы заметили еще до шквала, но все наше внимание было сосредоточено на грозе, а пароходы подошли сзади, с той стороны, где было тихо.

В дальнейшем события развивались стандартно. Как обычно, в непогоду проявляются все слабые стороны подготовки яхты и экипажа. И если своим экипажем я мог вполне гордиться, то с яхтой начались неприятности. Левый дизель стал периодически подавать сигнал о низком давлении масла. Конечно, эти попискивания можно было отнести к сильной качке, на которой маслонасос хватает воздух, однако я не стал искушать судьбу, поставил немного генуи и заглушил оба дизеля. Я отмел все просьбы второй половины команды подлить масла в дизель, поскольку работать в машинном отсеке было небезопасно и для меня, и для дизеля. Кроме того, не была выяснена причина срабатывания датчика. Ветер, с другой стороны, позволял добраться до укрытия, а там можно было запустить попискивающий дизель для маневрирования при постановке на якорь.

Примерно через час ветер стих до 15 — 19 узлов, и наша скорость упала до 5 узлов. Не желая проводить лишнее время в ночном и бурном море, я запустил правый дизель, и скорость возросла до 7 узлов. Уже при подходе к Майорке ветер вновь усилился до 22 — 25 узлов, но я уже не глушил дизель. Найдя в лоции подходящую стоянку, мы зашли в бухту, запустив второй дизель, и встали на якорь среди примерно десятка яхт. Примечательно, что без качки дизель уже не подавал никаких тревожных сигналов.

Ветер в течение ночи периодически стихал и усиливался, но сила его в бухте была не более 20 узлов. Ночь мы провели спокойно. Утром я проверил дизель — уровень масла был в норме. Мы снялись с якоря и ошвартовались в марине Пальмы Club De Mar примерно через полтора часа хода.

Выводы

Первый. Наилучший способ избежать шторма — не попадать в него. Конечно, на решение шкипера часто влияет заказчик. Тем не менее, некоторое сокращение программы и недовольство заказчика может быть куда меньшей жертвой, чем возможные потери от попадания яхты в шторм. Здесь я хочу подчеркнуть, что когда заказчик или участники плавания вносят депозит за яхту, то взаимопонимание между шкипером и заказчиком заметно возрастает, и наоборот, если депозит вносит шкипер, то найти понимание сложно.

Второй. Для меня теперь очевидно, что следует внимательнее относиться к мнению местных шкиперов, тем более, если район плавания и характер погоды мне неизвестны. 5 — 6 баллов по прогнозу для катамарана — не Бог весть какое волнение, однако Берт предупредил меня, что прогнозы в этом районе занижаются синоптиками. На Майорке следует ожидать худшей погоды по сравнению с прогнозируемой метеослужбами. И действительно, мы попали в 6 — 7-балльный ветер, а во время прохождения фронта — скорее всего, и более, но я даже не зафиксировал показания анемометра, поскольку в тот момент был плотно занят другими делами.

Третий. Перед шквалом следует сделать, кроме всего прочего, тщательный осмотр горизонта, для того, чтобы не наткнуться в шторм с соседним судном. Обычные меры предосторожности перед шквалом хорошо известны, тут я могу лишь добавить, что на всякий случай следует приготовить несколько найтовок — море может усмотреть небрежность в проведенных вами работах по подготовке к шторму, даже если вы считаете, что подготовились безупречно.

Четвертый. Во время сильного волнения, если только нет абсолютно крайней необходимости, следует использовать или не использовать двигатель в том его состоянии, в каком он находится. Ремонт лучше отложить до лучших времен. Можно испортить то немногое, что в нем еще есть. Ветер, скорее всего, даст возможность управлять судном и без двигателя.

Пятый. На мой взгляд, в обычной практике, до возникновения сложностей или наступления непогоды следует чаще использовать традиционные способы навигации и готовить команду и к ориентированию, и к управлению яхтой. Кто знает, выдержит ли электроника удар молнии? Сможет ли экипаж управлять яхтой, когда шкиперу нужно будет заняться чем-либо другим?

Олег Смирнов

MARINE SALON

5-я МОСКОВСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ

САЛОН ЯХТ и КАТЕРОВ

ВЫСТАВКА

5-th Moscow International Exhibition

MARINE SALON

С 24 ПО 27 СЕНТЯБРЯ 2008 ГОДА

ВЦ «КРОКУС ЭКСПО» МОСКВА

ИСКУССТВО БЫТЬ УНИКАЛЬНЫМ

ВОДНАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ В РАМКАХ ВЫСТАВКИ
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
ЯХТ-КЛУБ КРОКУС СИТИ

SHORE HOUSE ЯХТ-КЛУБ · РЕСТОРАН

ОРГАНИЗАТОР САЛОНА

IFA RUSSIA INTERNATIONAL FAIRS AGENCY

МЕЖДУНАРОДНОЕ ВЫСТАВОЧНОЕ АГЕНТСТВО
123557, Москва, Средний Тишинский пер., д. 28, стр. 1, оф. 628
marinesalon@ifa-expo.ru
Тел: +7 (495) 411-52-02
Факс: +7 (495) 411-52-03

WWW.MARINESALON.RU

Image supplied by Sunseeker

MOSCOW BOAT & YACHT SHOW

MIBS

BOAT & YACHT SHOW

17-я Московская Международная Выставка

Катера и Яхты
Весна 2009

9 – 12 апреля | Москва, Крокус Экспо

Организатор:

ITE Moscow
+ 7 495 935 7350
sport@ite-expo.ru

ITE Group plc
+44 (0) 20 7596 5085
olga.galkina@ite-exhibitions.com

Генеральный информационный партнер:

YACHTING

www.mibs-expo.ru