ЛЮДИ ВЕТРА

русский парусный журнал

№ 1 (12) • зима 2010

БЕЛОЕ ПЯТНО АНТАРКТИКИ

Особенности ледяного чартера

«ФИНН»

Класс для настоящих мужчин

НУЖЕН ЛИ НА ЛОДКЕ ОТРАЖАТЕЛЬ? Стр. 35

Moscow Boat Show

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА КАТЕРОВ И ЯХТ

Московское Боут Шоу

20-28 февраля 2010 года

Moscow Boat Show
February 20-28 2010

www.mosboatshow.ru

Организаторы:

Крокус Экспо
Международный выставочный центр

NMIA
НАЦИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ МОРСКОЙ ИНДУСТРИИ

МВЦ «Крокус Экспо»:
143400, Московская область, г. Красногорск, п/о „Красногорск-4", а/я 92
65-66 МКАД (пересечение с Волоколамским шоссе)
Дирекция выставки: +7 (495) 223-42-10
E-mail: katyagrish@crocus-off.ru
boat2008@crocus-off.ru, vazimov@crocus-off.ru

Информационный партнер МВЦ «Крокус Экспо»:

БиВ

Реклама на сайте и на территории МВЦ «Крокус Экспо»:
тел. (495) 727-26-39,
www.crocus-reklama.ru
Аренда конференц-залов и презентационного оборудования:
тел. (495) 727-25-93, 727-26-15

От редактора

Кто-то готовится к новому сезону, перебирая такелаж в предвкушении очередной встречи с морем, прикидывет бюджет и маршруты. Для некоторых сезон и не кончался: мир огромен и в нем одновременно есть место и зиме, и лету. Это хорошо: больше лета, больше теплого моря, больше яхтинга, больше адреналина. Хотя, наверное, зима существует не зря: она дает время на размышления, что порой бывает невредно.

ЛЮДИ ВЕТРА / PEOPLE OF THE WIND
№1 (12) Зима 2010
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
Арсений Иванов

Над номером работали:
Александр Бакланов, Александр Иерусалимский, Сергей Вьюгин, Василий Кравченко, Валентин Данилов, Анастасия Ожихина, Сергей Леонович, Юрий Рыбаков, Владимир Додонов

Фото на первой обложке
Sander van der Borch

Сайт журнала: www.ludivetra.ru

Адрес: 125371, Москва, Волоколамское шоссе, 103
Тел.: (495) 783 47 10

Отпечатано в типографии «АПД»
Тираж 8000 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

OCEAN TV
Российский телеканал о водном пространстве

В НОМЕРЕ:

4 События

Географию и календарь российских и зарубежных регат и выставок смотрите на карте событий.

Все больше людей совершают кругосветные путешествия: то ли «кругосветки» стали доступнее, то ли подростки-одиночки всех так взбудоражили, то ли бытовые земные неурядицы побуждают людей на диалог с мировым океаном. Так или иначе, в этом номере анонсы сразу двух «кругосветок». «Baltic open regatta» меняет и расширяет свою географию. Книжные полки яхтсменов помаленьку пополняются литературой: зима самое подходящее время для чтения.

16 Специальный репортаж. Акватория

Несколько лет ушло на подготовку экспедиции в Антарктиду. Особенности ледяного чартера в материале Александра Бакланова «Белое пятно Антарктики».

14 Люди Ветра

«Море, как музыка, его надо слышать и понимать. Сначала — это вода рядом с твоим домом. В детстве мы делаем первые шаги: первый самодельный плот, первый байдарочный поход, первый парус. Желание ходить под парусом было всегда», — говорит о. Михаил, священник и яхтсмен. Материал Саши Иерусалимского под заголовком «Несекретный фарватер».

18 Галерея

Людей увлеченных парусом несомненно привлекут акварельные листы Константина Куземы. Работы этого тонкого петербургского колориста, посвященные яхтам, парусникам, регатам находятся во многих частных коллекциях. Стильные, профессионально исполненные, зачастую значительного формата, акварельные листы этого мастера напомнят о ярких моментах вашей жизни, украсят квартиру или яхт-клуб, будут прекрасным подарком вашим друзьям.

30 Личный опыт

«Пересекая Атлантику». Заметки юнги Сергея Вьюгина о путешествии на барке «Крузенштерн».

32 Актуально

Зима представляется идеальным временем года для обсуждений проблем безопасности: есть время подготовиться к сезону. Что надо знать об авариях? Во-первых, как избежать их и, второе: что делать, если авария произошла. И еще один материал по теме: что такое отражатель и нужна ли такая вещица на лодке.

32 Класс

«Финн» для настоящих мужчин. Материал Василия Кравченко и Валентина Данилова.

46 Школа

Люди стали чаще смотреть на звезды: взрослые люди выходят в море, дожидаются первых звезд, учатся прокладывать по ним маршрут... потом смотрят на GPS. «Неделя астронавигации» с Анастасией Ожихиной.

50 Личный опыт

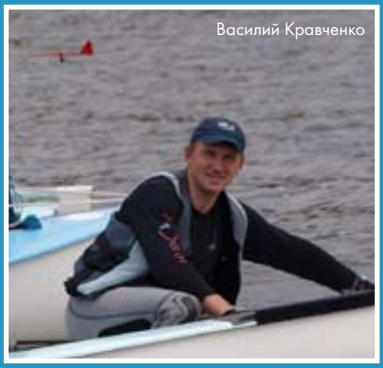
«Погода стояла ненастная: ночью столбик термометра падал до минус семи, холодный северо-восточный ветер не способствовал ощущению комфорта....». Это отрывок из очерка о традиционной ноябрьской регате «Белый иней». Материал Сергея Леоновича под чарующим заголовком «Après yachting или хроника «Белого инея».

52 Камбуз

«Горбуша, семга, воробей и другие колониальные товары» в рассказе Юрия Рыбакова о том, как добывать, готовить и есть Рыбу.

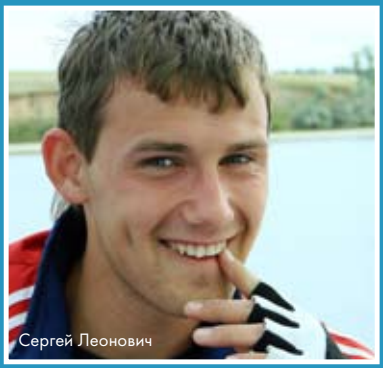
56 Легендарные парусники

Цикл статей «Погибшие парусники» открывает материал Владимира Додонова «Тольская Богородица».


Василий Кравченко

Александр Бакланов

Анастасия Ожихина


Сергей Леонович

Юрий Рыбаков

СОБЫТИЯ

ФЕВРАЛЬ-МАЙ 2010

1 21-28.02. «Зимняя Ривьера». Этап Кубка России 2009-2010. г. Сочи

2 12-20.03. «Карибская парусная неделя. Кубок российского бизнеса». Антигуа — Гваделупа — Барбуда — Антигуа

3 23-30.03. «Сочинская регата». Этап Кубка России. г. Сочи

4 12-14.04. Геленджик матч-рейс (Рикошет-750). г. Геленджик

5 14-19.04. «Весенние старты». г. Геленджик

6 18-25.04. Кубок класса «Финн». г. Сочи

7 20-26.04. «Весенняя регата». г. Геленджик

8 26.04-02.05. Чемпионат России — радиоуправляемые яхты. Ростовская обл., Азовское море

Heineken Regatta). Антильские о-ва, Нидерланды

24 04-07.03. Показ лодок в Братиславе, Словакия

25 05-07.03. Boat & Recreation, Таллинн, Эстония

26 06-07.03. Dinghy Sailing Show, Лондон, Великобритания

27 09-13.03. Показ лодок в Дубае, ОАЭ

28 10-14.03. Кубок Александра Великого (Alexander the Great Cup). Греция

29 12-14.03. Гонки вокруг о. Гренада (Grenada Round-the-Island Race)

30 13-19.03. Nautika 2010. Белград, Сербия

31 17-21.03. Парусная олимпийская неделя в Сплите (Split Olympic Sailing Week). Хорватия

32 24-27.03. KIBS 2010, Выставка моторных лодок и парусных яхт, Киев, Украина

33 06-11.04. Марсельская международная матчевая гонка (Marseille International Match Race). Франция

34 10-18.04. Nautik Show 2010, Международный показ лодок. г. Верона, Италия

35 14-17.04. Чемпионат Западного полушария класса «Стар» (Star Western Hemisphere Championship). Багамские острова

36 24-27.05. Чемпионат США среди многокорпускников (US Multihull Championship). Яхт-клуб Хьюстона

9 28.04-02.05. Первенство России по командным гонкам. г. Липецк

10 01-10.05. Русская парусная неделя «Вольво». Турция, Мармарис

11 05-16.05. «Русская Волна 2010», кайт-бординг. Доминиканская Республика, г. Рио Сан Хуан

12 08-09.05. Традиционная Останкинская детская парусная регата. г. Москва, Останкино

13 13-16.05. Открытый Чемпионат России в классе «Дракон». г. Санкт-Петербург

14 14-16.05. Открытие парусного сезона 2010 яхт-клуб «КОМАТЕК». г. Екатеринбург, Верх-Исетский пруд

15 15-16.05. Кубок Ассоциаций классов яхт («эМ-Ка», Микро, Финн). Клязьминское вдхр.

16 23.05. Российские яхтсмены в гонке одиночек «The Jester Challenge 2010». Плимут (Англия) — Нью-порт (США)

17 23-29.05. Финал Кубка России в неолимпийских классах яхт. Оз. Ильмень

18 29-30.05. Кубок Химика 2010. Московская обл., Пироговское вдхр.

19 11-14.02. Летний чемпионат (Campeonato De Verano). г. Буэнос-Айрес, Аргентина

20 22-28.02. Олимпийская неделя Андалузии — Карнивал трофи (Andalusian Olympic Week — Carnival Trophy). г. Кадиз, Испания

21 02-07.03 TempoLibero. Выставка товаров для яхтинга, спортивная одежда, кемпинг. г. Виченца, Италия

22 02-07.03. Показ лодок HISWA. Амстердам, Нидерланды

23 04-07.03. Регата «Хайнекен — Св.Мартин» (The St. Maarten

ЛЮДИ ВЕТРА РЕКОМЕНДУЮТ

регаты и другие яхтенные события предстоящего сезона

1 Чесменская экспедиция: по местам боевой славы русского флота, 1-15 мая, Средиземное море

2 Парусная регата «45 футов» (Beneteau First 45), 22-29 мая, Адриатическое море

3 The Jester Challenge 2010, старт 23 мая, Плимут, Великобритания — Атлантический океан — Нью-порт, США

4 Регата «Блондинка за рулем» в классе «эМ-Ка», 5 июня, Клязьминское вдхр., Пироговский рукав, Москва

5 Кубок Санкт-Петербургского парусного союза, 2-6 июня, г. Санкт-Петербург

6 Международный матч-рейс ««Паруса Белых ночей — Кубок Дворца Конгрессов», 8-13 июня, г. Санкт-Петербург

7 Кубок Волги, 12-23 июня, Куйбышевское вдхр.

8 Гонка «Baltic open regatta», 13-19 июня, Клайпеда, Литва — Лиепая, Латвия — Павилоста, Латвия — Вентспилс, Латвия

9 Юбилейная десятая парусная регата «Банковский кубок 2010», 23-27 июня, акватория Пестовского и Пироговского вдхр., Москва

10 Чесменская регата: мемориальный поход в честь 240-ой годовщины Чесменской битвы, участие в праздничных мероприятиях. Чесменская (Хиосская) регата с участием яхтсменов России, Греции, Турции, 26 июня -10 июля, Эгейское море

11 Российская Бизнес-регата, 3-10 июля, третья регата пройдет по маршруту: Тоскана, Италия — Эльба, Франция — Корсика, Франция — Тоскана

12 «Соловецкая регата», 10-20 июля, регата проводится 36-й год и традиционно совмещается с гонками на Кубок Северо-Запада, Белое море

13 Международный матч рейс «Кубок Семь Футов — 2010», 14-19 июля, г. Владивосток, яхт-клуб «Семь футов»

14 Международная регата «Тверь-Москва», 30 июля — 1 августа, Тверь, р.Волга, причал «Речного вокзала»

15 Традиционная Байкальская регата «Чивыркуй 2010», 30 июля -8 августа, пос. Листвянка на оз. Байкал

16 Дальневосточная регата, 2-9 августа, г. Владивосток

17 Верхневолжская регата на приз губернатора Тверской области, 11-15 августа, Тверская обл., Конаковский р-н, Иваньковское вдхр.

18 Регата «Who is who», 2-5 сентября, яхт-клуб «Ореховая бухта», Москва

19 «Серебряный кубок «Дракона», 25-26 сентября, яхт-клуб «Пирогово», Москва

20 «Паруса осени», 8-12 сентября, Таганрогский залив, Ростовская область

21 Парусная регата «Ярослав Мудрый» в честь 1000-летия Ярославля, 10-12 сентября, г. Ярославль

22 Паруса Сан-Тропе, Les Voiles de Saint-Tropez, 26 сентября-3 октября, Франция

23 Русская парусная неделя «Вольво», 9-17 октября, восьмая Русская неделя пройдет в Мармарисе, Турция

24 Ocean Medi Cup, 16-23 октября, Средиземное море

25 Международная регата Marmaris International Race Week, 24-30 октября, Турция

26 Средиземноморская гонка, Rolex Middle Sea Race, 23-30 октября, Ла-Валетта, Мальта

27 BAVARIA CUP 2010, 23 октября-1 ноября, Адриатическое море

28 Церемония награждения: «Яхтсмен года», ISAF Rolex World Sailor of the Year Award, 9 ноября, Афины, Греция

29 Трансатлантическая гонка ARC, старт 21 ноября, Лас-Пальмас, Канарские острова

30 Рождественская –Xmas Regatta: Мармарис-Кипр-Израиль-Мармарис: 490 миль штормового экстрима, 11-25 декабря

31 Гонка Сидней-Хобарт, Rolex Sydney Hobart Yacht Race, 26 декабря-1 января, Сидней, Австралия

КНИГА ПУТЕШЕСТВИЙ

АЛЕКСЕЙ ПАНАСЕНКО:
Нам кажется, что истинной причиной, лежащей в основе любого из кругосветных путешествий, является простая и не требующая каких-либо объяснений тяга к движению, врожденно присущая всем людям. Она движет ими так же, как неведомая сила движет солнцем, совершающим свое безостановочное движение вокруг земного шара. Постигнув истинную причину склонности людей к кругосветным плаваниям, мы предполагаем, что каждый из нас может на своем опыте ощутить действие этого фундаментального закона природы, отправившись в кругосветное плавание вслед за солнцем. Наглядным свидетельством этого станет «Книга кругосветных путешествий».

Весной этого года стартует уникальный проект — «Книга кругосветных путешествий». Идея мероприятия состоит в том, что каждый участник организуемой кругосветки становится еще и одним из авторов книги, которая выйдет сразу после окончания плавания. Путешественники расскажут о дальних странах и их жителях, о незабываемых морских приключениях, вершиной которых, может стать только кругосветное путешествие.

Организатором проекта является Национальная ассоциация шкиперов (RAYs). Флагманской лодкой экспедиции планируется сделать яхту «Аурига», остальные участники могут присоединяться к переходам на любом этапе. Стать участником этого уникального проекта может каждый желающий — нужно просто знать маршрут экспедиции, желание путешествовать и делиться впечатлениями.

Маршрут проходит по наиболее популярным и, по возможности, по наиболее приятным местам в мягком климате в благоприятное время. Участник, в зависимости от опыта, желания, характера, наличия времени, может выбрать подходящий ему этап: короткий (300 миль), длинный (более 3000 миль), сложный или комфортный. Особенностью экспедиции является то, что перед участниками не стоит задача ставить рекорды скорости, даже напротив — идея «Книги кругосветных экспедиций» состоит в том, чтобы описать не борьбу за скорость, а удовольствие от узнавания новых мест, требующих не поверхностного восприятия, а внимательного отношения к истории, культуре и быту того или иного места. Естественно, что в описаниях особое внимание будет уделено вопросам, представляющих интересы для яхтсменов: особенности маршрута, погода, марины... это будет книга, написанная яхтсменами для яхтсменов.

«АУРИГА», BAVARIA 36

Аурига несколько лет была и остается учебным судном яхтенной школы Национальной ассоциации шкиперов (RAYs). За это время она не уставала удивлять гостей и хозяев своим легким характером и покладистым нравом. Когда яхта появилась, никто и не задумывался, что ее имя как нельзя больше соответствует идее кругосветного путешествия.

Созвездие Ауриги (Возничего) находится в северном полушарии. Согласно преданиям, хромой бог Гефест, выковал чудесную колесницу, которая самостоятельно и беспрепятственно могла путешествовать по самым сложным и запутанным тропам, повинуясь пожеланию своего возницы.

НАЙДИ СВОЙ ПУТЬ ПО ЗВЕЗДАМ

высокий стандарт обучения для специалистов и любителей

ЯХТМАСТЕР В РОССИИ — ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ И ПРАКТИЧЕСКОЕ ОБУЧЕНИЕ ПО ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРОГРАММАМ IYT

Master of Yachts 200gt Ocean
Master of Yachts 200gt Offshore

ЯХТИНГ ДЛЯ НАЧИНАЮЩИХ

Bareboat Skipper
Flotilla Skipper
Competent Crew

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ КУРСЫ

Оператор УКВ
Морской английский язык
Популярные чартерные акватории

ЯХТЕННАЯ ШКОЛА RAYS

Москва, Окружной проезд 15, офис 209
Тел: +7(499) 369 74 54
Полная поддержка распознаваемости сертификатов на сайте ассоциации: www.skippers.ru

RAYS

НАЦИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ ШКИПЕРОВ
Russian Association of Yacht Skippers

International Yacht Training®

Телеканал OCEAN-TV открывает выставку «Русские военные и торговые корабли XVIII — XIX веков»

На выставке будут представлены уникальные модели торговых, военных и гражданских судов, каравелл, шлюпов, бригантин, а также морская литература, фото- и видеоматериалы. Экспозиция посвящена главнейшим военно-морским сражениям России, выдающимся адмиралам и великим кораблям, в которых нашли отражение сила, воля, отвага и великие победы русского морского флота, созданного Петром I.

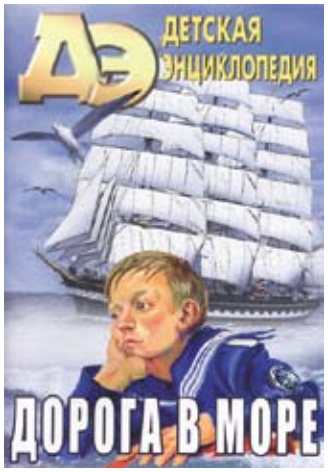
Большая часть моделей кораблей предоставлена студией «Ship Model Construction» в лице Станислава Овсянникова: «Я с радостью замечаю, что все больше людей становится неравнодушными к морю. Мало кого оставляют равнодушными суда путешествий и открытий, корабли морской славы России. В именах этих парусников — сама история!»

Экспонаты этой уникальной выставки можно будет приобрести.

Экспозиция будет открыта для свободного посещения в конце февраля по адресу: Москва, Волоколамское шоссе, 103. ТЦ «Гвоздь. Центр водной индустрии», 4 этаж. Все подробности по телефону: (495) 783-47-10

Фотографии и интересные подробности о кораблях вы найдете на сайте www.ocean-tv.su

КНИГИ

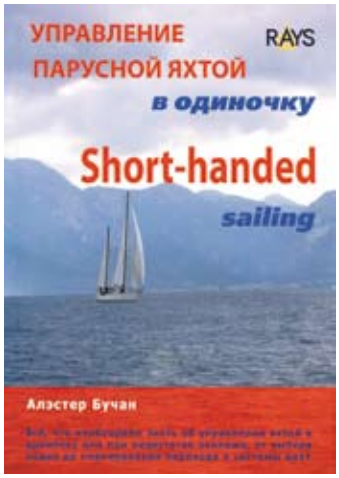


Сергей Вьюгин
ДОРОГА В МОРЕ. ДЕТСКАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ
М.: 2010, 90 с., 240 тыс. экз.

В начале этого года вышел очередной тематический выпуск журнала «Детская энциклопедия» (Аиф). На этот раз — это выпуск о море. Дети и подростки, на которых рассчитано издание, могут получить из него сведения об истории мирового парусного флота, о чинах и должностях на флоте, об истории отечественного флота и морского воспитания, об устройстве судна, о комплектовании и управлении парусной шлюпкой, о действии ветра на парус, о такелаже и узлах, а также о навигации. Книга снабжена морским словарём.

Учитывая информационный вакуум, который существует в современной морской и яхтенной литературе, этот познавательный журнал может оказаться полезным не только детям-ученикам парусных школ или просто увлеченным морем, но и их родителям, которые планируют или уже приступили к занятиям в яхтенной школе.

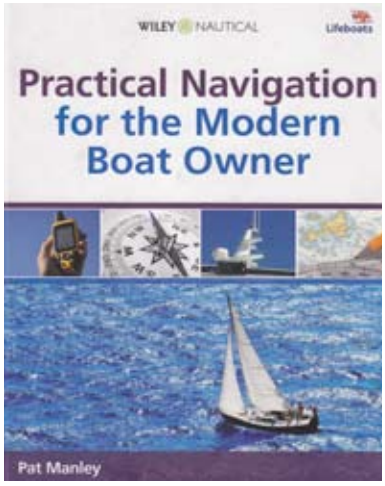
Помимо краткой и, безусловно, полезной информации, книжка снабжена иллюстрациями и схемами, а также «врезками» с любопытными фактами.



Алистер Бучан
УПРАВЛЕНИЕ ПАРУСНОЙ ЯХТОЙ В ОДИНОЧКУ
М.: СмартБук, 2010.
Пер. с англ.
(издана по заказу RAYs)

«Одиночное плавание и управление лодкой не слишком трудны, но в конечном счете, эти навыки можно изучить только в море и они улучшаются с опытом» — говорит автор книги, известный британский яхтсмен, который на своей 20 футовой лодке несколько раз обошел вокруг света. Книга, безусловно, полезная. Автор перепроверил на себе разного рода информацию и пришел к собственным выводам. Важное место уделено несению вахты, исходя из особенностей устройства сна человека, есть и отдельная глава — управление сном, которая тоже представляется важной. Кроме того, есть информация по следующим темам: маневры и швартовка, работа с парусами, маневры в суровую погоду, конструктивные особенности лодки для одиночки, устройство быта на судне.

Фотографии оставляют желать лучшего, но иллюстрации, таблицы, схемы и диаграммы сделаны хорошо и понятно. Перевод также оставляет желать лучшего, но смысл не искажен, как в популярных глянцево-переводных книжках, которые уже несколько лет радуют яхтенную общественность новыми афоризмами и тостами. Пожалуй, самая «страшная» фраза в книге: «Если вы должны швартоваться непосредственно к бую, тогда вынесете носовой трос вне всего наружу и принесите его в кокпит», остальное — лучше. Смыл написанного не потерян, но читать перевод сложновато. Поэтому, книгу лучше читать в оригинале.



Пэт Мэнтли
ПРАКТИЧЕСКАЯ НАВИГАЦИЯ ДЛЯ СОВРЕМЕННЫХ ЯХТ И КАТЕРОВ
М. : СмартБук
Пер. с англ.
Алексея Пачкевича

Владельцы современных яхт и катеров не всегда представляют себе способы навигации вообще и электронной навигации, в частности. Между тем, современные лодки продаются уже оснащенными GPS, картплоттерами и радарами с большим количеством различных дисплеев. Эта книга — для обучения навигации с помощью таких устройств. Она использует логичную комбинацию современных и традиционных способов с упором на практическую составляющую навигации. Такой подход гарантирует, что у читателя всегда будет достаточно знаний для безопасного управления своей яхтой в любых условиях. Книга издается по заказу RAYS, особое внимание заказчики уделили качеству перевода и самостоятельно выполнили техническую редактуру, книга снабжена терминологическим словарем. Скорее всего, проблемы с качеством перевода здесь быть не должно. Книга готовится к изданию.

ВЕТЕР БЕЗ ГРАНИЦ

ФОТО: WWW.BALTICOPEN.LV

Традиционная «Baltic Open Regatta», проходящая под девизом «Ветер без границ», планирует в наступившем году расширить географию за счет включения в маршрут регаты территории Калининградской области и г. Санкт-Петербурга. Для того, чтобы это произошло, необходимо будет решить, прежде всего, визовый и таможенный вопросы.

Основная дистанция регаты пройдет по маршруту Клайпеда (Литва) — Лиепая (Латвия) — Павилоста (Латвия) — Вентспилс (Латвия). Маршрут дистанции включает Pavilosta Marina, которая находится на берегу Балтийского моря между городами Лиепаей и Вентспилсом, в ста милях от шведского острова Готланд; расстояние до аэропорта Лиепаи — 50 км, до аэропорта Риги — 240 км. В среднем за один сезон в Pavilosta Marina останавливается до 140 яхт и катеров, в основном, немецких и шведских мореплавателей, нередко останавливаются и российские катера, следующие из Европы в Санкт-Петербург. В связи с увеличением числа посетителей подготовлен проект строительства сервисного здания, в котором будут расположены ресторан, пять гостиничных номеров, капитанский офис, яхтенный магазин. Владельцем марины является компания ZEJA, основанная в 2002 г.

Регата пройдет с 13 по 19 июня. В связи с тем, что заявки на участие в регате подало больше портов, чем можно пройти за одну неделю, яхт-клубы Ромасааре, Роя и «City Yacht Club Riga» предложили ввести дополнительную дистанцию и кубок «Baltic Open Advanced», который будет разыгрываться между теми яхтами, которые пройдут дополнительный маршрут Вентспилс (Латвия) — Ромасааре (Эстония) — Роя (Латвия) — остров Рухну (Эстония) — Рига (Латвия).

Регата «Baltic Open» является не просто спортивным событием, но и ярким праздником, привлекающим местных жителей и туристов. В рамках регаты также проводятся деловые встречи, презентации, конференции. Для журналистов организована специальная «Baltic Open Media Regatta»

В рамках регаты проводится выставка «Baltic Open Boat Show», в ходе которой производители яхтенных товаров встретятся с потенциальными потребителями. Каждый год в регате участвует четыре-пять новых проектов яхт. Кроме новых моделей яхт, внимание зрителей привлекает и спортивные классы яхт, особенно Jeanneau JOD 35 и российский класс Open 800.

Кто услышал раковины пенье,
Бросит берег и уйдет в туман;
Даст ему покой и вдохновенье
Окруженный ветром океан...
Э. Багрицкий

ИСПОЛНЯЯ ДЕТСКИЕ МЕЧТЫ!

кругосветное путешествие парусной школы Джима Гокова

Подсознание каждого из нас подобно раковине вынутой из пучины морских вод. Стоит замереть и прислушаться, и ты услышишь немолчный говор волн, свист могучего ветра и рокот океанского прибоя, разбивающегося о берега необитаемых островов.

Мечта о кругосветном путешествии дремлет в каждом из нас, подобно семечку дрока, которое способно прожить без воды много лет, дожидаясь своего звёздного часа.

Но вот приходит время исполнения желаний. И тогда вздымаются к небу белоснежные паруса. И выходят на простор безбрежного океана быстрокрылые яхты. Как во времена Колумба или Магеллана они берут курс на Запад – туда, где в голубой дымке тает линия недостижимого горизонта...

Джим Гокова

Наш рассказ о парусной экспедиции вокруг земного шара, которую организует хорошо известная в России парусная школа Джима Гокова (Мармарис, Турция). О предстоящем путешествии мы беседуем с Константином Жуковым — создателем проекта GoSailing.Ru и руководителем российского филиала Международной парусной школы «Gokova Sailing».

Вопрос: Константин, расскажите, как родилась идея кругосветки?

Ответ: Знаете, идея, на самом деле, давно носилась в воздухе. Для Джима эта кругосветка далеко не первая, но ему хотелось осуществить её на совершенно новом техническом уровне. И вот недавно, такая возможность неожиданно появилась. Нам предоставили в качестве флагмана нашей флотилии спортивную гоночную яхту класса Open 70. Такие яхты участвуют, скажем, в знаменитой Volvo Ocean Race. Поверьте, когда эта лодка летит над морем, это совершенно иные, яркие и незабываемые ощущения, нежели от обычного сэйлинга!...

Вопрос: Как долго продлится кругосветное путешествие и каков примерный маршрут плавания?

Ответ: Мы планируем обогнуть земной шар за 14 месяцев. Несмотря на то, что мы идем на гоночной яхте, мы не ставим своей задачей достижение спортивного результата. После скоростных переходов мы будем отдыхать, изучать достопримечательности, быт и культуру народов населяющих самые разные земли и отдаленные острова. Да и зачем спешить, когда посещаешь такие места? Кто не хотел увидеть своими глазами, а не на картинке в GEO, красоты необитаемых островов? Ощутить ласковую прелесть утреннего бриза и почувствовать тугую силу настоящего ветра, несущего твое судно сквозь увенчанные пеной гребни волн. Кто не хотел понаблюдать, как загадочно серебрится лунная дорожка, как мерцают бесчисленные звезды южного небосклона, как розовеет рассвет и величественно вспарывает гладь утренних вод огромное багровое солнце?

Я очень коротко расскажу о маршруте.

Начнется наше путешествие 9 октября 2010 года в Мармарисе — яхтенной Мекке Турции. Участники кругосветки пройдут все Средиземное море, посетив греческие острова Сими и Крит, затем Мальту и итальянскую Сардинию.

Константин Жуков

С Сардинии они держат курс на зажигательную Ибицу (Балеарские о-ва), а оттуда зайдут в великолепную Марбелью (Испания).

Миновав Геркулесовы столпы (Гибралтарский пролив) мы вырвемся на вольные просторы Атлантики и направим бег наших кораблей к вечнозелёным Канарским островам.

В Лас-Пальмасе, мы подготовимся к океанскому переходу и отправимся в него вместе с ARC (Atlantic Rally for Cruisers). Мы понесемся на крыльях великого пассата через Атлантический океан к Америке, к жемчужине Карибского моря — прекрасной Мартинике.

Там нам предстоит сказочное путешествие по островам Карибского моря и Вест-Индии — местам, овеянным славой отважных и безжалостных флибустьеров Фрэнсиса Дрейка и Генри Моргана. Лазурные воды Карибского моря были свидетелями многих драматических битв. Волны его знают истории безумной алчности и самоотверженной доблести, всепоглощающей страсти и нежной любви. Мы увидим места, воспетые Рафаэлем Саббатини в «Одиссее Капитана Блада», которой мы все зачитывались в детстве. А если будет время и желание, мы посетим Остров Сокровищ — тот самый, который вдохновил Стивенсона.

Совершив путешествие по Карибам, мы пройдем вдоль берегов Венесуэлы и Колумбии к островам Сан Блас. Этот архипелаг состоит из 365 островов невероятной красоты и затерян не только в океане, но и, казалось бы, во времени. Дружелюбные аборигены, бесконечные пляжи с белым или золотым песком, пальмами и изредка падающими кокосами, полное отсутствие насекомых и змей, мягкий тропический климат, освежаемый прохладным морским бризом. Дни на островах струятся тихо и безмятежно в гамаке, растянутом между двух пальм, в думах о вечном и дивной красоте этого мира. На закате, говорят, хорошо играется в петанк. Разумеется, кокосом.

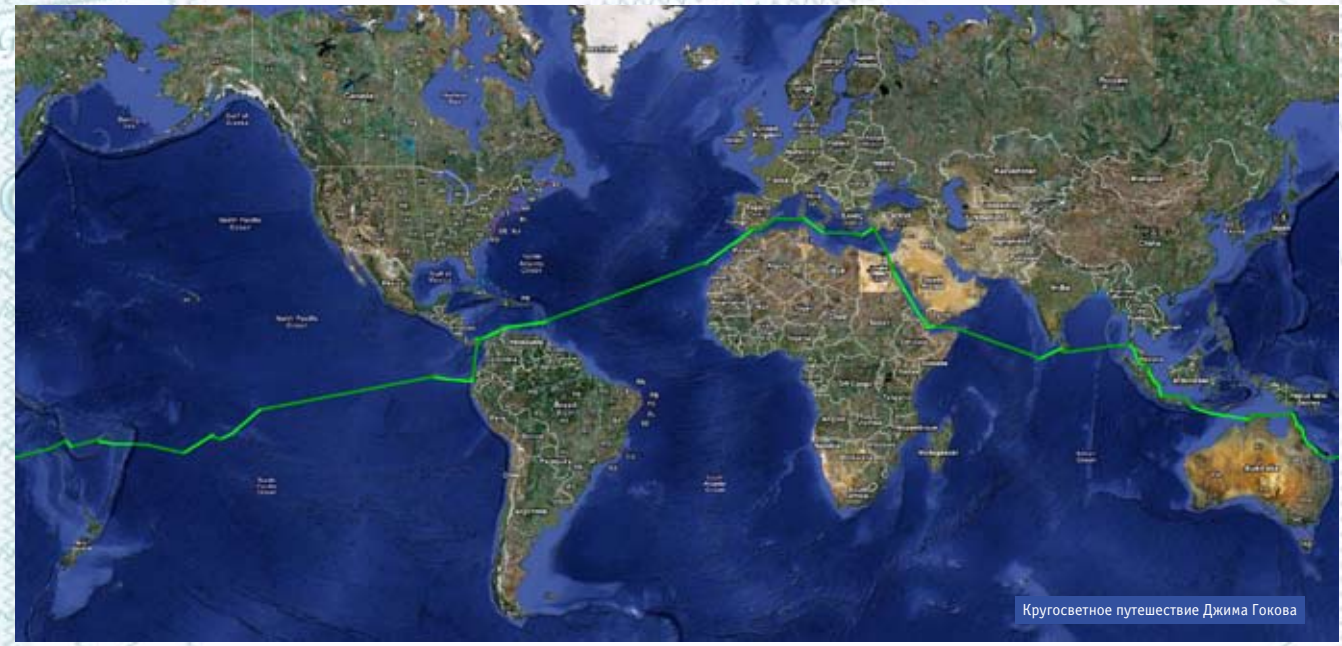
Миновав Панамский канал, мы увидим безбрежные просторы Тихого океана и возьмем курс на Эквадор. А позже, простившись с Южной Америкой, мы увидим обветренные скалы загадочных Галапагосских островов с их странной и причудливой жизнью, натолкнувшей, в свое время, сэра Чарльза Дарвина на создание теории эволюции видов.

С Галапагос мы отважимся на смелый 3000-мильный бросок в сердце Тихого океана на Маркизские острова, известные, в первую очередь, благодаря жизнеописанию Тура Хейердала, проведшего на острове Фату-Хива счастливейшие годы своей жизни.

Далее наша яхта пойдёт к островным архипелагам Французской Полинезии, где названия островов и атоллов звучат, словно музыка в ушах любого яхтсмена и романтика: Таити, Муреа, Тахаа, Маупити, Бора-Бора. Благодаря тому, что географически Полинезия долгое время была отделена от всего остального мира, она сохранила в себе многие красивые, древние обычаи и прекрасные легенды. Звучание таитянского языка похоже на песню, а люди приветливы и улыбчивы. В Полинезии принято носить яркую одежду и украшать себя цветами. Жизнь там спокойная и радостная, а пейзажи Французской Полинезии напоминают утерянный людьми Эдем.

Из Полинезии наш путь лежит к островам Кука, Ниуэ, Хунга, Фиджи, Вануату. Мы будем безмятежно круизировать по Южной части Тихого океана. Яхты нашей флотилии будут периодически разделяться, и идти своим собственным маршрутом, выходя к заранее обусловленной точке рандеву.

Пройдя мимо Новой Каледонии и миновав Коралловое море, мы выйдем к берегам Австралии у южной оконечности Большого Барьерного Рифа. Это величайшая рифовая система в мире и самая крупная структура, созданная живыми организмами планеты. Она протянулась на 2300 км. вдоль северо-восточного побережья Австралии — от Папуа Новой Гвинеи на севере до Южного тропика на юге. Из 350 видов кораллов известных в мире, 340 находятся на островах Рифа. Когда смотришь все эти красоты дома по



Кругосветное путешествие Джима Гокова

телевизору или в глянцевом журнале, то просто не верится в их реалистичность.

Пройдя вдоль всего Рифа, мы обогнём Австралию с севера, достигнем г. Дарвин и попрощаемся с австралийскими берегами, держа курс на северо-запад — на чарующий остров Бали. Оттуда, мимо Борнео и вдоль побережья о. Ява мы дойдем до Джакарты. Миновав Суматру, мы приблизимся к берегам Малайзии, посетим Сингапур и зайдем в Пхукет. От берегов Тайланда мы совершим тысячемильный переход через Андаманское море и Индийский океан на Шри-Ланку (Цейлон). Нас ждут древние и загадочные города, затерявшиеся в джунглях, развалины дворцов и храмов, прииски, где до сих пор находят сапфиры, рубины, аквамарины, аметисты и топазы — драгоценные камни, которыми многие тысячи лет славился Цейлон.

Следующая наша остановка на Мальдивских островах. Нет нужды рассказывать, что Мальдивы — это километры белоснежных песочных пляжей, бирюзовые воды лагуны, яркие насыщенные краски тропической зелени и ласковое солнце. С Мальдив мы пойдем маршрутом Синдбада-морехода к берегам далекой Аравии. Потом нам предстоит миновать Баб-эль-Мандебский пролив, ведущий в Красное море и пройти вдоль берегов Эритреи, Судана и Египта — до знакомой многим Хургады. После Суэцкого канала, мы вновь попадём в гостеприимные воды Средиземного моря и сделаем последний переход домой, в Мармарис. Там мы замкнём круг нашего путешествия. Путешествия, где каждый день будет полон приключений, больших и малых открытий.

Вопрос: Кто пойдет в кругосветку?

Ответ: Помимо Джима Гокова с женой и инструкторов школы в путешествии сможет принять участие любой желающий. Правда, редкий человек способен отложить свои дела на целых 14 месяцев. Поэтому, мы разбили весь путь на 27 отдельных этапов стоимостью от 600 до 5000 евро, что более чем доступно.

Иными словами, у каждого есть шанс вступить на палубу стремительной яхты и мягко отчалить навстречу ветру странствий, свободы и приключений.

Вопрос: Будут ли во время кругосветного путешествия проводиться учебные яхтенные тренинги?

Ответ: Да, конечно. Участники получат возможность пройти все ступени яхтенного образования International Yacht Training (IYT) от нулевого уровня до Master of Yachts Ocean включительно. Особо талантливые курсанты, твердо намеревающиеся связать свою судьбу с морем, смогут пройти профессиональные и инструкторские уровни обучения.

Вопрос: Планируются ли в этом году вашей школой кроме кругосветки еще какие-либо учебные походы?

Ответ: В этом сезоне обязательно будут увлекательные походы по всему Средиземному морю. Вообще, обучение в дальних походах это визитная карточка школы Джима Гокова.

Строго говоря, для нужд обычного чартерного плавания достаточно и стандартного прибрежного обучения в нескольких коротких дневных переходах. Однако школа Джима Гокова, задавая высокие стандарты в образовании, поднимает планку обучения яхтингу выше стандартного курса Bareboat Skipper и дает в рамках того же курса некоторые элементы Master of Yachts Coastal. Мы исходим из того, что наши ученики, разлетевшись по миру, будут ходить в самых разных акваториях Мирового Океана. В багаже их яхтенных знаний уже сейчас должны начать накапливаться навыки правильных действий в нестандартных,

нерасчетных ситуациях открытого моря и навигации в темное время суток.

Я расскажу о некоторых наших замыслах на этот год.

В марте мы пойдем по маршруту Мармарис — Родос-Крит-Санторини-Сими-Мармарис. Сначала мы зайдем на о.Родос, и посетим Резиденцию Великих Магистров ордена госпитальеров. С Родоса мы идем на Крит, где осматриваем Кносский дворец. Потом наш путь лежит на остров Санторини, одиноко лежащий в 60 милях к северу от Крита. С этим островом связан самый жуткий Апокалипсис античного мира. Во время извержения в 1600 г. до н.э. этот вулканический остров буквально взлетел на воздух, вызвав чудовищное цунами — по оценкам ученых порядка 90-100 метров высотой. Гигантская волна понеслась на Крит и смыла его прибрежные города, разрушила флот, изолировав его от внешнего мира. Живописные морские пейзажи о. Санторини сейчас ничем не напоминают о произошедшей в древности трагедии. Только ласковые волны набегают на черный вулканический песок его пляжей. С Санторини мы отправимся в обратный путь и, пройдя по островам архипелага Додеканес, заглянем на о. Сими и вернемся в Мармарис.

В июне мы проводим Африканский Поход из Мармариса в Александрию — подлинную жемчужину Средиземноморья. Она была основана Александром Великим (Македонским), который здесь был впоследствии похоронен. После Александра городом правила династия Птолемеев, из бесконечной череды которых мы помним самую знаменитую женщину античности — Клеопатру. Все мы слышали про Александрийскую библиотеку, и одно из семи чудес Древнего мира — Фаросский маяк, который был увенчан статуей бога морей Посейдона и достигал немыслимой по тем временам 150 метровой высоты. Маяк простоял в Александрии более 1000 лет, пока череда сильных землетрясений не прервала его существование. Желающие понырять могут найти под водой его фрагменты. После Александрии мы идем вдоль дельты Нила до порта Саид, располагающегося в устье Суэцкого канала. Оттуда наша флотилия через море возвращается обратно в Мармарис.

В июле мы отдадим долг памяти русским морякам, одержавшим 240 лет назад великую победу при Чесме. Мы посетим Чесменскую бухту в годовщину грандиозного сражения русского и турецкого флотов*. Помимо официальных и памятных мероприятий у этой акции есть и яркая спортивная составляющая. Мы планируем, при поддержке русских яхтсменов из Турции и Греции и непосредствен-

ном участии наших турецких друзей из Мармарисского и Бодрумского яхт-клубов, заложить традицию ежегодной Чесменской (Хиосской) парусной регаты.

В августе мы отправимся в дальний учебный поход на Мальту. Участники пройдут греческим архипелагом и, сделав короткую остановку в Афинах, пройдут знаменитым, вырубленным в скалах, Коринфским каналом, погуляют по древним Дельфам, где пророчествовала Пифия, иначе известная как Дельфийский оракул. Мы дойдем до легендарной Итаки, вотчины хитроумного царя Одиссея. Далее наш курс лежит через море в Сиракузы — на родину Архимеда (о.Сицилия, Италия). С Сицилии мы придем на цветущую под сенью восьмиконечного креста рыцарскую Мальту. Там мы сменим экипаж (не все, увы, могут отдать яхтингу целый месяц) и отправимся в обратный путь.

В сентябре мы проводим ежегодное парусное ралли Мармарис — С. Кипр — Бейрут (Ливан) — С. Кипр — Мармарис.

Октябрь — месяц, традиционно посвященный регатам, самая значимая из которых Marmaris Race Week — принять участие в ней на наших гоночных яхтах может каждый. Согласитесь, 800 евро — это не те деньги, за которые можно отказать себе в участии в регате реально мирового масштаба.

Декабрь всегда проходит под знаком штормовой Xmas Регаты для сильных телом и духом. Её участники не дадут мне соврать — каждый раз это по-настоящему запоминающееся и экстремальное Приключение с большой буквы!

Я совсем не упомянул про походы и регаты меньшего формата, но они не менее интересные и захватывающие. Во всех походах проводится обучение на сертификат Bareboat Skipper. Полную информацию всегда можно посмотреть на сайте www.gosailing.ru.

Вопрос: Правда ли, что обучение у Вас не прекращается даже в зимний период?

Ответ: Совершенно верно. В этом легко убедиться, заглянув в наш календарь обучения, опубликованный на сайте.

Учебные курсы начинаются каждую субботу круглый год. Зима в Юго-Западной Турции довольно теплая и сравнима с ветреным дождливым летом на Балтике. Желающие пройти обучение в непростых условиях и с возможными штормами, приезжают к нам на протяжении всей зимы. Конечно, их гораздо меньше, чем в тёплый сезон. Но даже если к нам приезжает один курсант, яхта с ним, инструктором и матросом выходит в море, и ученик получает, по сути, персональное обучение за те же самые скромные деньги. Мы старая заслуженная школа, у нас свои лодки и меньше издержек, мы можем себе это позволить.

Вопрос: Ваше личное отношение к яхтингу?

Ответ: В трех словах не расскажешь, но на мой взгляд, парусная яхта — это не просто связующее звено между морем и ветром — это овеществлённая мечта об упоительной свободе, а эта идея очень близка сердцу каждого русского человека.

Вопрос: Что бы Вы посоветуете людям, которые только мечтают войти в яркий мир зарубежного морского яхтинга и сомневаются в своих возможностях?

Ответ: В принципе, яхтинг доступен каждому. Не стоит верить ложным мифам и комплексовать сидя дома. Даже, если у тебя материальные проблемы — не волнуйся, в яхтинге есть и бюджетные пути. Многие напрасно стесняются, что их укачивает. Меня тоже, бывает, укачивает и ничего страшного. Для этой проблемы есть проверенные решения. Главное — нельзя отчаиваться. Надо мечтать и действовать. Надо знать, что за низким серо-оранжевым пологом городского неба, как и над океаном, все равно сияют яркие звезды. Надо понять, что настоящее Приключение всегда рядом, а мечта от тебя на расстоянии вытянутой руки. Достаточно прислушаться к зову своего сердца, отнять время от нелепой житейской суеты и поверить в себя. И тогда судьба сама создаст возможности, покажет пути, возьмет тебя за руку и приведет в гавань на берегу Океана, где покачиваются на рейде белоснежные яхты.

Я это прошел. Я это знаю.

Так что не теряй себя. Иди к своей мечте. Не бойся трудностей и преград, они сделают тебя сильнее и крепче, а достигнутую тобой цель, еще прекрасней.

Координаты российского представительства школы Gokova Sailing: Москва, м. Белорусская, ул. Лесная, д.43, офис 423, тел. (495) 969-54-01, www.gosailing.ru

---

** Наши друзья из Русского Парусного Клуба собираются на Чесму несколько ранее — на майских праздниках. Во время этого мероприятия телеканал Ocean-TV будет снимать документальный фильм, героями которого станут все участники похода.*

Морские походы парусной школы Gokova Sailing

БЕЛОЕ ПЯТНО АНТАРКТИКИ

ТЕКСТ: АЛЕКСАНДР БАКЛАНОВ. ФОТО: ГЕОРГИЙ БАРКОВСКИЙ

В январе 1820 г. к берегам таинственной Южной земли подошли два парусных корабля под андреевскими стягами. Шлюпы «Восток» и «Мирный», на которых находилась русская экспедиция под руководством Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева, достигли точки 69°21' ю. ш. 2°14' з. д. Строго говоря, никто в тот момент не осознал значения события, но запись в судовом журнале однозначно определяет дату открытия Антарктиды — 16 (28) января 1820 г. Еще через 75 лет люди решились ступить на поверхность континента под названием Антарктида. Эта честь принадлежит капитану норвежского судна «Антарктик» Кристенсену и ученому Карстену Борхгревинку. С тех пор длительное время этот далекий край посещали, в основном, китобои, ученые и военные.

В 1958 г. была предпринята первая попытка доставить к берегам Антарктики туристов на парусном судне. К настоящему времени до 50 тысяч любителей экзотики ежегодно посещают антарктические воды. Большая их часть — клиенты компаний, арендующих большие теплоходы. Стоимость их путешествия едва превышает пять тысяч евро. Это — своего рода филиал Диснейленда. Вас везут в достаточно комфортных условиях по фиксированным точкам. Посмотрите налево — красивый айсберг. Посмотрите прямо — кит. Посмотрите налево — смешные пингвины... Экскурсия закончена.

Намного романтичнее путешествия под парусами. В аргентинском городе Ушуайя и ближайшем к нему чилийском местечке Порт Вильямс есть около 20 парусных яхт, которые имеют право на посещение Антарктиды. Практически любое действие в этом регионе регулирует Международный договор об Антарктике 1959 г.

После двух лет подготовки к путешествию мы отправились туда на самой крупной из имеющихся сейчас в доступности яхт — 75-футовой металлической парусной яхте «Pelagic Australis». Стоимость участия в экспедиции в три раза выше, чем на теплоходе. Комфорт яхты таков, что можно ходить в полный рост в любом месте, кроме выхода в кокпит. Можно снизить цену вдвое, если избрать в качестве средства доставки к Антарктиде вторую яхту из флота известного российским яхтсменам по кругосветным гонкам на советской яхте «Фазис» Скипа Новака — «Pelagic». Но эта лодка для тех, кто экстрим пролива Дрейка готов пополнить экстримом тесноты лодки. Остальные лодки из двух десятков упомянутых имеют те же не-

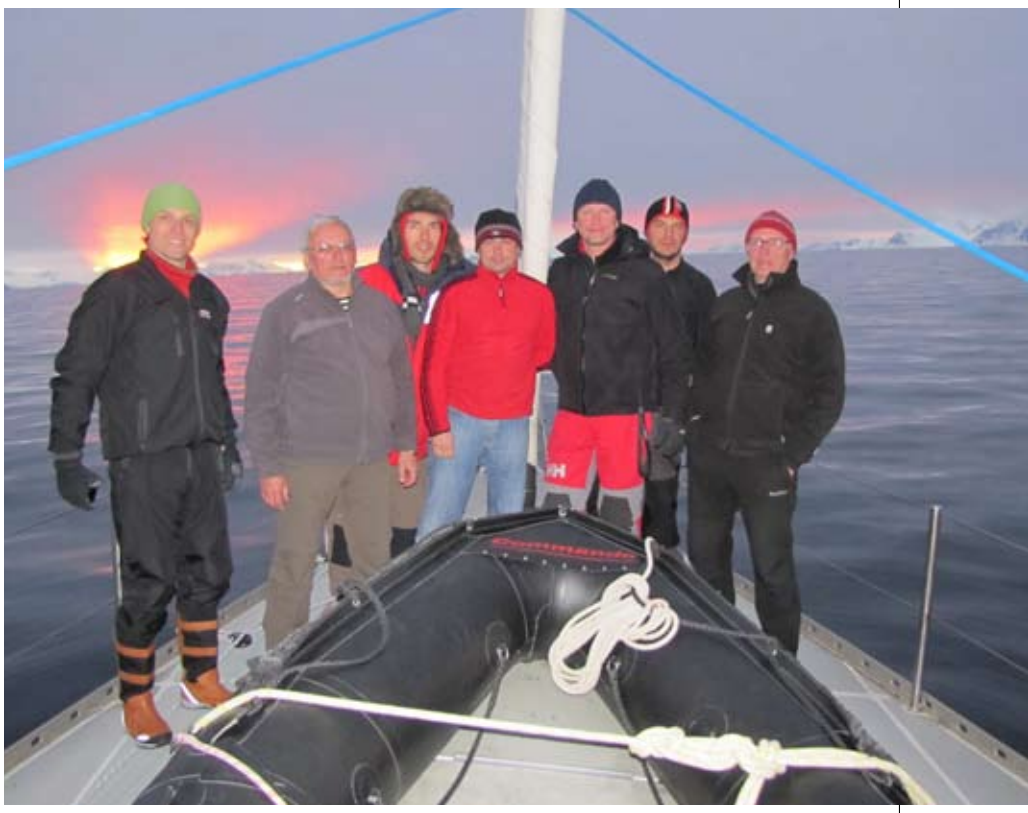
достатки. Плюс ко всему, прочность корпуса «Pelagic Australis» выше, чем у ближайших конкурентов. Это важно. Как оказалось, основным препятствием на пути яхтсменов являются даже не деньги. Тяжело уговорить членов семьи. Экстрим хоть и легкий, но риск реальный.

Нужно отдать должное сертифицированным организаторам путешествий: безопасность плавания ставится во главу угла. Плохая погода пережидается в защищенных бухтах. Проверку спасательных средств старательно осуществляют официальные лица портов, из которых суда выходят в направлении Антарктиды.

На время пересечения пространства между двумя материками — Южной Америкой и Антарктидой — на судне объявляется «сухой закон». Может быть, кому-то это покажется излишней строгостью, но спешу заверить: в проливе Дрейка к алкоголю не тянет. Волнение океана и ветер создают непередаваемый коктейль ощущений. Второе, к чему нужно готовиться в путешествии, тренировка вестибулярного аппарата танцем дервиша. На лекарства не надейтесь. Три-четыре дня пересечения пролива Дрейка — это непрерывная качка, удары волн, снежные заряды, унылая облачность и неприятные запахи из камбуза. Облачность иной раз уходит, но волны двух океанов бодро сталкиваются в проливе Дрейка круглый год. Переждать их столкновения не удастся никогда. Как правило, высота волн — от двух до трех метров. Гарантированно увидите и четырехметровые. А там — как повезет.

Поход на парусной лодке — лишняя возможность получить навыки океанического плавания в компании профессионалов. Это дорогого стоит. Ни одно действие постоянного экипажа лодки не остается без логического окончания. Любой маневр заканчивает фиксация всех свободных концов такелажа. Палуба чиста. Все предметы на ней закреплены так, как если бы ожидался ураган. Любая опасность считается максимально реальной. Нужно помнить, что телефон 911 здесь не действует. Здесь работает спутниковый телефон, но на него не все отвечают.

Яхта требует ваших рук. У половины нашего экипажа — дипломы яхтенного капитана. Но мы с готовностью занимались палубными работами, постановкой парусов, готовкой на камбузе и уборкой лодки. Позорно ли участвовать в жизни яхты, за плавание на которой ты заплатил большие деньги? Не позорно, если учесть, что капитан «Pelagic



Australis» Стюард Ричардсон не стыдился взять в руки не только штурвал, но и веник с совком.

Антарктида — это зона особой ответственности за след, который человек оставляет на девственно чистом континенте. Там нам пришлось общаться с чешскими, британскими, французскими и американскими яхтсменами. Наше объединенное мнение было: «Антарктида — единственное место, где человек ведет себя так, как он должен вести себя на всей земле». За все время путешествия мы не видели выброшенного за борт сигаретного «бычка». Все отходы, включая пищевые, собираются в контейнеры и вывозятся за пределы Антарктиды. Передвижения между гнездовьями птиц и лежками млекопитающих ведутся так, чтобы не тревожить животных. Если можно не наступать на редкие в Антарктиде растения, на них не наступают. Из Антарктиды запрещено вывозить сувениры в виде растений, ракушек, перьев, камней и воды.

Красоту первозданной природы невозможно передать глазами. Стоит увидеть похожие на акульи челюсти антарктические горы. Стоит любоваться стадами огромных китов, которые здесь встречаются с частотой бродячих собак в Москве. Стоит осознать запах симпатичных, но очень вонючих пингвинов. Нужно навсегда запечатлеть в памяти колоссальные и совершенные формы айсбергов — самые большие запасы пресной воды на земле.

Обязательным пунктом должно стать пересечение Южного полярного круга. Большинство теплоходных туров не предусматривают этого действа. Да и парусные суда редко заглядывают за 67-й градус ю. ш., даже если эта точка заявлена в туре. Устроители путешествий считают, что там нет ничего интересного, кроме опасности оказаться заложниками льдов. И они правы, если вы окажетесь в этих местах во время суток, отличное от полночи. А в это время солнце начинает кататься по горизонту, не находя в себе силы утонуть в океане. Буйство красок сводит с ума, на снимках получаются пейзажи, которым могут позавидовать мэтры фантастического кино из Голливуда. Лучи солнца делят небо резкой границей на «сегодня» и «завтра». И вы можете видеть прошлое и будущее одновременно. ■

Несекретный фарватер

ТЕКСТ: САША ИЕРУСАЛИМСКИЙ

Осень. Обводный канал. Шел не спешил. С фотоаппаратом, давая волю ногам — идите, как идется. Надо отметить, что Обводный, где вдоль фабрик «сонно тянется серая змейка — змейка мутной воды, уносящей мечты...», не самое подходящее место для прогулок. Еще и дождило. Но, по мере удаления от «нехорошего» места, что между речкой Волковкой и Боровским мостом, настроение улучшалось, и, когда вдали, на фоне серого неба, проступили контуры храма, стало намного спокойнее, почти хорошо. В тот самый миг ноги, пользуясь данной им свободой, свернули под арку, в один из питерских «колодцев», откуда в глаза бросилась яркая надпись на грязной кирпичной стене: «Зачем ты живешь?». Это было как неожиданный удар.

В начале лета из новостей узнал, что группа православных священников яхтсменов отправилась в паломнический тур поклониться мощам святителя Николая в г. Бари. Дело хорошее. «В Булонь и в Бари, в Кельн, в Сант-Яго, в Рим. И трижды в град святой — Иерусалим», — писал еще Дж.Чосер, отмечая основные маршруты паломников-христиан. Традиция морского паломничества давняя, да, и долгое время, кроме как по морю, невозможно было добраться до заветной цели паломников-христиан — Иерусалима. В Святом городе, в Троицком соборе, есть икона Николаю Чудотворцу, на обороте которой есть запись о чудесной истории спасения паломников, попавших в страшный шторм при выходе из Дарданелл. Случилось это весной 1910 г. И тогда паломничество было массовым, а сейчас, и подавно. Тысячи богомольцев ежегодно прибывают на Валаам, на Большой Соловецкий остров, оттуда на Анзер. Видели православных священников в Эгейском и других морях. Поэтому новость о том, что священники взяли курс к берегам Италии с паломнической целью, особого интереса не вызвала. Хорошо, наверное, что среди священников есть яхтсмены. Хорошо, наверное, что у них есть силы, навыки и потребность в такого рода мероприятиях. Хорошо, возможно, что, помимо душевной радости, составляющую главную цель пути, путешественники побродили по улочкам Бари Веккья, вышли на набережную и, возможно, посмотрели туда, где ранним утром 1947 г. взрыв «Лино» оповестил мир о том, что в нем, в мире, стало одной мощной разведкой больше... Со многих сторон побывать в Бари — хорошо и, возможно, полезно. И самое хорошее в том, что все остались живы и здоровы.

Смещение в восприятии этого похода произошло уже поздней осенью, когда довелось поговорить с руководителем упомянутой группы паломников, благочинным церквей Богородского округа, протоиереем Михаилом Яловым. Об экспедиции, известной по новостным каналам как морское паломническое путешествие «От Святителя Спиридона к Святителю Николаю», о. Михаил вспоминает тепло и не без смешинки, несколько раз просил отключить диктофон: жизнь есть жизнь, и священники тоже берутся из людей, и судьи на этой земле тоже люди, а Бог и так все видит и слышит... без диктофона. Да, и не в этих историях заключена суть дела, хотя они, безусловно, хороши: ироничные и смешные, не без морали, и жизнь есть в них. Из них можно было бы составить отдельный сборник ...«Правдивых историй из опыта путешествий имярека по морским просторам планеты. Наставление для паломников». Думаю, книга бы не залежалась на прилавках: то, что не успели купить в пер-

вые дни, выкупила бы епархия, «от греха — подальше». Но о. Михаил смеется: такую книгу писать не буду. И, думается, что не станет. Есть другое. И это — не сборник историй, и даже не символическое путешествие в Бари или в другие не менее достойные места. Цель — иная, раскрывается она по ходу знакомства с «хозяйством» о. Михаила: православной гимназией, воскресной школой, яхт-клубом, пекарней, столовой, недавно отстроенным актовым залом...

Все здесь устроено для них — для детей — для тех, кто только делает первые шаги в жизнь взрослую, непростую: и с жестокой несправедливостью, но и с добротой тоже. Делается так, чтобы дети, входящие в мир, в наш мир, были готовы к нему — духовно и физически, были бы готовы и к защите, и к проявлению добрых чувств, и к взимно-ответственному диалогу. Это «считывалось» по кадрам фильма о летнем детском лагере, устроенном для гимназистов вблизи Суздаля. Всем там нашлось дело. Отец Илья, в миру бывший поваром, руководит «ресторанной» частью лагеря и, судя по лицам детей, успешно. Другой священник, бывший тренер по экстремальным видам спорта, профессионально, это видно по кадрам фильма, проводит общефизические и специальные тренировки. Есть и общение, помогающее ребятам освоить смыслы жизни: добро, дружбу, ощутить поддержку и радость от того, что сам можешь кому-то помочь. Главное, дающее понимание того обстоятельства, что, если поступать иначе, то наш мир будет заполнятся злом. Это дети начинают видеть в свои семь-десять-пятнадцать лет. Еще есть походы разного масштаба: от восхождения на Эльбрус до «потешной» паломнической зимней вылазки в Троице-Сергиевскую лавру, лыжные походы и летние лагеря. Есть при школе и условия для занятий яхтингом, во дворе лежат несколько «кадетов», «лучей» и «оптимистов». Были и свои баркасы — «Святитель Николай» и «Константин Богородский», их строили на территории подворья, в гараже, переоборудованном под верфь. Помогали, как могли, и дети. Потом они же стали главными участниками морского паломнического похода по Белому морю, к Соловецким святыням.

За всей этой колоссальной подвижнической работой стоит о. Михаил. По личному ощущению, главное, что должно остаться в ребячих сердцах и головах после лет, проведенных в стенах Богородского братства, это — тепло, которому суждено жить многие и многие годы, и перемещаться по незримым волнам человеческого общения, делая мир добрее. А звон колоколов, раздающийся над крышами братства, он как камертон жизни вечной, где прошлые утраты и будущие обретения сливаются в движении настоящего... Однако визит наш идет к завершению. Спешит о. Михаил, спешит обустроить актовый зал, спешит построить спортзал, спешит спустить на воду новый корабль, распорядился найти к весне толкового плотника.... На подворье — движение, то самое — идущее от людей, которых вопрос «Зачем ты живешь?» уже не застанет врасплох.

ГОВОРИТ о. МИХАИЛ:

Море как музыка, его надо слышать и понимать. Сначала это — вода рядом с твоим домом. В детстве мы делаем первые шаги: первый самодельный плот, первый байдарочный поход, первый парус. Желание ходить под парусом было всегда. В чем интерес? В жизни у нас есть дела, обязанности, которые мы не можем просто так оставить. Уход в море — смена привычной обстановки на особенный дом, дом на воде, дающий свободу перемещения. Пришел куда-то,

понравилось — задержался, не понравилось — снялся с якоря и продолжил поиск в нужном направлении. В жизни ты же так не делаешь. Как ты поднимешь якорь и куда-то уйдешь?! Это будет неправильно.

Когда идешь на яхте с паломнической целью, то есть две разных ответственности. Первая — знакомая всем шкиперам — забота о безопасности экипажа. Она изматывает. Особенно, когда самому страшно, как это было в Эгейском море, когда случился шторм — девять баллов и ветер, 52 узла. Здесь важно сбросить первое оцепенение, когда начинаешь понимать, что если этого не сделать, то рано или поздно какая-то часть организма даст сбой. Тогда встал к штурвалу и через несколько минут пришло осознание того, что это было единственное верное решение. Тогда же решил, что, если дойдем до берега, первое, что сделаю, — пойду молиться, Николаю Чудотворцу.

Но даже и на берегу, не могу оставить мысли о тех, кто находится рядом. Мы ведь, как правило, идем с детьми — учениками или выпускниками нашей гимназии. Паломничество ведь в огромной степени есть способ привлечения внимания к жизни духовной, к вечным ценностям, о которых мы часто забываем в повседневной суете. Иными словами, есть потребность показать ребятам, пусть, для начала, хотя бы пунктирно, верный фарватер в бурном житейском море. И не только им, но и всем, кто встречается на пути. Особенно отчетливо это «прозвучало» во время Соловецкого похода, на Русском Севере. В русской глубинке живут небогато, и людей подчас поглощают заботы о пропитании, о том, как поддержать хотя бы относительное материальное благополучие. Молодежь там, предоставленная сама себе, часто, не имея нравственных ориентиров, сдается, опускается на самое дно жизни. Тем более радостно было видеть людям подростков, которые ставят перед собой принципиально иные, не материальные задачи. Юные паломники помогали людям обрести надежду, которые видели, что молодое поколение еще не потеряно, что есть у нашей Родины будущее, и что оно неразрывно связано с обращением к вере.

КОРАБЕЛЬНЫЙ СВЯЩЕННИК

1 июня 2005 г. Североморск. Большой противолодочный корабль «Адмирал Левченко» берет курс к берегам Франции для участия в международных антитеррористических учениях «Фрукус». На борту корабля находится благочинный церквей Богородского округа, он же председатель Отдела по взаимодействию с ВС и правоохранительными учреждениями Московской епархии протоиерей М. Ялов. Богородцы не первый год направляют на этот корабль лучших призывников и не первый год приезжают на корабль. Схема обеспечивает систему

обоюдной ответственности: с одной стороны, ребята получают хорошую мотивацию к службе, с другой — их командиры получают дополнительный стимул к соблюдению и моральных норм, и правил морской службы.

Традиция служения священников на русском флоте идет от петровских времен. Тогда был введен порядок: богослужение начиналось по команде: на кормовом флагштоке адмиральского корабля поднимался иерусалимский (белый с красным крестом) флаг. Молились на «святом месте» — шканцах. На кораблях русского флота это — участок палубы от грот-мачты до бизань-мачты, где обыкновенно помещалась капитанская каюта. Пространство шканцев на корабле каждого типа определялось приказом по Морскому ведомству, и первым приказом командира был приказ об определении границ шканцев. У англичан, как у голландцев, русских и моряков многих других национальностей, важнейшим местом считаются шканцы правого борта, потому что мыс Горн впервые был обойден с востока на запад, то есть правым бортом. У португальцев почетным считается левый борт — португалец Васко да Гама первым обогнул мыс Доброй Надежды, идя с запада на восток, то есть левым бортом. Правый или левый борт — детали, а суть в том, что со времен создания русского флота священники были частью экипажа и, нередко, делили с ним трагическую судьбу.

ОТ СВЯТИТЕЛЯ СПИРИДОНА К СВЯТИТЕЛЮ НИКОЛАЮ

2 — 9 мая, 2009 г. В этот период совершалось морское паломническое путешествие «От Святителя Спиридона к Святителю Николаю». Шли на парусно-моторных яхтах от о. Корфу к г. Бари. Путешествие приурочено к 210-й годовщине освобождения святым праведным воином Феодором Ушаковым Ионических островов от французской интервенции, организовано Андреем Шарковым в рамках проекта «Архипелагская экспедиция». Группу священников возглавил благочинный церквей Богородского округа протоиерей Михаил Ялов.

В 1799 г. Ф. Ушаков освободил о. Корфу от наполеоновских войск и спас от разграбления турками. Главная святыня острова — мощи великого святителя Спиридона Тримифунтского. Современник святителя Николая, он также прославился чудотворениями, исцелением неизлечимых больных и защитой веры.

Переход по морю из Греции в Италию занял меньше суток. Несмотря на сильный шторм, путешественники благополучно достигли мыса Санта-Мария-ди-Леука, который римляне называли «концом земли», здесь, у подножия маяка, в I в. н.э. высадился на берег апостол Петр во время своего путешествия из Палестины. На рассвете следующего дня паломники вышли в море. Из-за встречного ветра и встречного течения продвигались медленно, к тому же в начале пути заклинило стаксель. По пути путешественники зашли в старинный город Бриндизи, который, по легенде, основал спутник Одиссея Диомед. На следующее утро взяли курс на Бари. Чтобы подготовиться к встрече с мощами Николая Чудотворца, на яхте был установлен строгий пост: предстояло самое главное событие паломнического путешествия: литургия у мощей Николая Чудотворца. На православную литургию прибыли паломнические группы из России, а также экипажи регаты «Архипелагская экспедиция».

Протоиерей М. Ялов: «Запомнилось самое главное — это богослужение у мощей святителя Николая. Было самое главное ощущение: мы сюда пришли не зря, святитель Николай нас ждал, принял и обратный путь по его благословению и молитвам был по тихому морю — просто как по стеклу, было гладко, красиво».

В ЛЕДЯНОЙ СТРАНЕ

Август 2008 г. Учащиеся и выпускники Православной гимназии им. Константина Богородского совершили поездку в Исландию. Мало кто знает, что Исландия — единственная в мире страна, которая была необитаемой, пока там не поселились православные монахи. Во второй половине VIII в. остров обнаружили ирландские отшельники. Особенностью ирландского монашества было то, что многие монахи не только удалялись от мира, но и принимали на себя подвиг по-

каянного скитания. На простых лодках из кожи, натянутой на деревянный каркас, они совершали путешествия по Северной Атлантике, во время одного из таких путешествий они и обнаружили Ледяную страну — Исландию. Когда, годы спустя, к берегам Исландии подошли лодки с переселенцами из Норвегии, на острове уже жили православные отшельники.

Сегодня практически все исландцы являются дальними родственниками, поддерживают друг друга, помогают. Во всей Исландии только одна асфальтированная дорога, которая идет вокруг острова, остальные — грунтовые. Нередко приходилось форсировать небольшие речки, подниматься в горы. Ночевали путешественники в палатках, готовили еду на газовых горелках. Развести костер было почти невозможно — отчасти из-за резкого ветра, а главным образом из-за отсутствия дров: деревьев в Исландии вообще немного. Исландия — это камни, вулканическая порода и немного земли; кроме мха, травы и невысокого кустарника здесь ничего не растет. Пить в Исландии можно из любого ручья. Погода переменчива, сами исландцы шутят: если вам не нравится погода, подождите пять минут.

Цель паломников — город Исафьордур, там стоит памятник морякам полярного конвоя QP-13, которые в 1942 г. в тяжелых погодных условиях попали на минное поле. Тогда погибло около 250 человек, среди которых было много наших соотечественников. Погода благоприятствовала миссии: паломникам удалось отслужить панихиду и по морской традиции опустить на воду венок.

ПО МЕСТАМ БОЕВОЙ СЛАВЫ

Июль 2007 г. Отец Михаил и семеро выпускников гимназии на парусно-моторной яхте отправились к местам выдающихся морских сражений, проходивших на Черном море, чтобы помолиться о упокоении душ павших в этих битвах православных христиан и спустить на воду венки. За годы учебы в гимназии молодым людям довелось участвовать в самых разных проектах, включая 40-дневный поход из Подмосковья на Соловки на парусных баркасах, морское паломничество к святыням

Православной Греции, поэтому все члены экипажа имели опыт водных путешествий и навыки управления яхтой. Цель путешествия — Синопская бухта, где в 1853 г. произошло последнее сражение эпохи парусного флота, когда русские моряки нанесли сокрушительное поражение османской эскадре. Перед отданием почестей героям Синопской битвы яхту привели в порядок: помыли, начистили до блеска металлические детали. На борту отслужили панихиду и по морской традиции спустили на воду венок. После возложения венка ребята построились вдоль борта, и под звуки гимна Российской Федерации, при поднятых российском и андреевском флагах, яхта покинула Синопскую бухту.

НА СОЛОВКИ НА БАРКАСАХ

Июль 2004 г. Завершился паломнический переход по маршруту Подмосковье — Соловецкие острова на парусно-моторных баркасах «Святитель Николай» и «Константин Богородский».

Переход длился сорок дней, готовились к нему всю зиму. Большой гараж на территории подворья на это время был переоборудован под судоверфь, где постепенно происходило превращение старого поморского баркаса в прекрасный двухмачтовый парусник. Помогали прихожане. Переход был разделен на четыре этапа, что позволило задействовать в программе большее количество детей. Участников очередного этапа подвозили в условленное заранее место на микроавтобусе, и тот же микроавтобус увозил домой матросов этапа предыдущего. Каждый этап был по-своему интересен и по-своему сложен. За время перехода путешественники преодолели полторы тысячи километров, прошли 150-километровое Рыбинское водохранилище, Белое озеро, Онежское, известное своим крутым нравом, Выгозеро, более тридцати шлюзов. В общей сложности в переходе приняли участие около шестидесяти человек. Участники перехода получили навыки управления парусным судном, научились ставить паруса, ориентироваться с помощью навигационных приборов, читать карту... Не раз за время паломничества его участники становились свидетелями маленьких чудес, тех неслучайных совпадений, которые укрепляют веру и наводят внимательного человека на размышления о Промысле Божием в нашей жизни, о том, как удивительно и премудро устроен мир.

Центр подготовки судоводителей «СТОРМ» проводит очную, дистанционную и индивидуальную подготовку судоводителей маломерных и прогулочных судов в Москве и регионах по нижеперечисленным программам:

- Курсы ГИМС (катер, мотолодка, гидроцикл, прогулочное судно, парусное судно).
- Курсы International Yacht Training.
- Спецкурсы:
  - Подготовка операторов ГМССБ маломерных судов ближнего плавания (GMDSS Short Range Certificate).
  - Подготовка операторов ГМССБ маломерных судов дальнего плавания (GMDSS Long Range Certificate).
  - Личное выживание в море в случае оставления судна.
  - Оказание первой доврачебной медицинской помощи.
  - Спасение человека на воде.
  - Борьба с пожаром на судне. Противопожарная безопасность.
  - Использование современных средств навигации.
  - Использование судовой радиолокационной станции (РЛС).
  - Морской английский язык.
  - Морское право.

Адрес: г. Москва, ул. Лавочкина, д. 34, корпус 1, офис VII
Телефон: +7 (499) 747-0467, +7 (499) 747-0105 (с 9.00 до 18.00)
+7 (495) 643-5006, +7 (910) 420-9540 (с 8.00 до 23.00)
Факс : +7 (499) 747-0467
сайт www.100rm .ru e-mail: info@100rm.ru

Чесменская экспедиция
по местам боевой славы

Почти 240 лет назад благодаря самоотверженной победе русских моряков, в Средиземноморье началось освободительное движение против османских поработителей. То великое сражение получило название Чесменская битва по имени небольшой бухты в Эгейском море, где немногочисленная русская эскадра поставила на колени мощный турецкий флот.

Что вы знаете об этой замечательной странице русской истории?

Во имя подвига отважных русских моряков, их незабвенных в веках имен телеканал OCEAN-TV решил создать документальный фильм о великом Чесменском сражении. Для сбора необходимого материала, мы организуем Чесменскую экспедицию. Приглашаем вас присоединиться к нам! Все участники экспедиции станут героями исторической картины.

Две эскадры — одна Русского парусного клуба с турецких островов, другая Русского крейсерского клуба с греческих островов — пройдут 400 морских миль по следам той самой победной Архипелагской экспедиции и встретятся в бухте Чесма. В программе регаты: ночные и дневные переходы по островам, парусные гонки, посещение исторических мест сражений, попытка реконструкции великого боя в бухте Чесма. На греческом острове Парос участники экспедиции откроют мемориальную доску в память о погибших моряках, а в курортном городке Чесма посетят музей легендарной битвы, увидят своими глазами уникальную военно-морскую экспозицию и настоящие боевые артефакты того времени.

В эскадру приглашены шкиперы-инструкторы, и все желающие в течение плавания смогут получить квалификацию INTERNATIONAL CREW, а более теоретически подкованные и практически опытные сдать на BAREBOAT SKIPPER.

Мы приглашаем в экспедицию, как одиночек, так и целые команды со своими лодкой и шкипером.

Экспедиция пройдет с 1 по 15 мая 2010 года
Срок подачи заявки — до 1 апреля 2010 года

Подробности по телефону:
+7 (903) 960 84 06
www.ocean-tv.su

ГАЛЕРЕЯ
Художественный салон «Ломоносов»
Санкт-Петербург, ул. Ломоносова, 18
Тел.: + 7 911 2531029, Лариса Малашевская, арт-директор
E-mail: art@lomonosovsalon.spb.ru

ТЕКСТ И ФОТО: СЕРГЕЙ ВЬЮГИН

Пересекая Атлантику

Заметки юнги Молодежной Морской лиги о путешествии на барке «Крузенштерн» с мая по сентябрь 2009 года

Международная трансатлантическая экспедиция барка «Крузенштерн» началась для нас, юнг Молодежной Морской лиги, с торжественной церемонии в Центральном музее Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. в Москве. В торжественной обстановке нас поздравили уважаемые люди: директор музея В. Забаровский, председатель исполкома московского отделения партии «Единая Россия» В. Селеверстов, Комитет общественных связей Правительства Москвы представляла О. Илюхина. На построении нам вручили ленточки с надписью «ЮНГА БАРКА КРУЗЕНШТЕРН» и Георгиевские ленты, означающие то, что нынешнее плавание было посвящено 65-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне, также нам подарили футболки Детского движения Москвы.

Путешествие началось 14 мая, когда самолет оторвался от взлетной полосы и понес меня и моих товарищей навстречу приключениям. Полет прошел спокойно, и вот внизу уже видны песчаные пляжи и аэропорт острова Тенерифе. До нашей цели — барка «Крузенштерн» — добирались по автостраде. На следующий день отправились осматривать Санта-Круз де Тенерифе. Городок оказался небольшим, но с древней историей. Вдоволь насладившись красотами, включая вулкан Тейде, мы вышли в море, предвкушая морскую романтику. Однако те, кто представляет поход на «Крузенштерне» как сплошной круиз, жестоко ошибаются. Повседневная жизнь на судне состоит из непрекращающейся работы, без выходных.

Первый переход, от Канарских до Бермудских островов, оказался самым длительным, и это помогло освоиться на судне и закалить характер. Целых 26 дней одного моря вокруг, и не будь этой самой пресловутой работы, сошел бы с ума от безделья. И еще одно обстоятельство не давало всем, кто был на судне, поникнуть духом — регата. Каждый день и каждую ночь шла битва за узлы. Как назло, все суда регаты попали в полосу мертвого штиля. И так неделю все стояли посреди зеркальной глади Атлантики, передвигаемые лишь изредка поднявшимся легким бризом и течениями. Ситуация накалялась, да и весь «Крузенштерн» накалялся под нещадными лучами солнца. От отчаяния были поставлены абсолютно все паруса, в надежде пройти хоть чуть-чуть больше. По решению комитета регаты гонка была прекращена, и все суда пошли к Бермудам под двигателями: ветра не предвещалось, а запасы воды и пищи на некоторых судах подходили к концу. Так я прошел испытание штилем. Испытание штормом было впереди.

Наконец, на горизонте показалась узенькая полоска земли. Это была наша цель — Бермудские острова. Здесь, в порту Гамильтон, участникам был оказан прием по случаю пересечения Атлантики. Стоянка на Бермудах была насыщенной, с посещением пляжа, аквариума, зоопарка. Здесь к регате присоединились еще несколько судов-участников. Но все хорошее подходит к концу, закончилась и наша стоянка.

В день отхода все суда тихо и торжественно вышли из гавани, давая на прощание гостеприимному архипелагу гудки. Наконец, и «Крузенштерн» пересек стартовую черту, гонка для нашего судна началась. Весь день держался хороший ветер, судно под всеми парусами взяло курс на Северную Америку. По итогам дня «Крузенштерн» был на первом месте, обгоняя даже яхты. Но триумф продолжался недолго, уже ночью налетел сильнейший

Фото: А.И. Иванов

шквал, согнувший фок-мачту. Неприятно, конечно, но не унывать же теперь из-за этого весь рейс. Из регаты, конечно, пришлось выйти, но до Чарльстона дошли благополучно, откуда и началось триумфальное шествие участников регаты по США и Канаде. В Нью-Бедфорде прошел самый запоминающийся парад. Дело в том, что один из дней стоянки попал на день Независимости США и экипаж нашего судна был приглашен участвовать в параде в качестве почетных гостей. Казалось, что все население небольшого города высыпало на главную улицу, завороженные зрелищем, американцы салютовали нашей парадной коробке, скандируя «Hurray! Russia!» («Ура! Россия!»).

Бостон встретил участников регаты громадами небоскребов, пронзавших низкие облака. В очередной раз пришлось убедиться, что знание английского выручает практически везде. За день телевизионщики взяли у меня три интервью.

Потом настал черед Канады. «Крузенштерн» посетил два канадских порта, Галифакс и Сент-Джонс, и везде судну был оказан самый радушный прием. В Галифаксе «Крузенштерн» покинул регату и пошел дальше по запланированному маршруту.

После Канады настал черед испытаний штормом. Все девять дней пути от Канады до Рейкьявика судно качало как на хороших американских горках. Северная Атлантика показала суровый северный характер, здесь мы уже начали чувствовать ледяное дыхание Арктики. Исландия поразила нас суровыми фьордами и гейзерами. А после Исландии начался путь до Европы — в Голландию. Весь этот переход прошел очень спокойно, не было ни штормов, ни штилей, ни прочих прелестей морской жизни.

Голландия оставила в моей памяти са-

мые хорошие впечатления. Это и древняя столица Амстердам, и порт Делфзейл, где собралось еще больше парусников, чем на регате. Каждый вечер небо над гаванью озарялось фейерверками, а после этого над водой разносились звуки сирен и тифонов многочисленных судов. Потом была Германия (Бремерхафен), а после самый долгожданный маршрут — домой в Россию.

И вот 4-го сентября в дымке показались берега родной России. В Калининграде нас, можно сказать героев, прошедших через шторма, штили, шквал, встречал оркестр, и самое главное, родители. Наконец-то мы вернулись в свою родную страну, где нас ждали. ■

КАТАСТРОФЫ И АВАРИИ
как избежать и что делать, если уже…

Фото: Eriks Meijers

Аварией в морском деле считается повреждение судна или его частей, ведущее к снижению его мореходных качеств. Гибель судна называется катастрофой, а небольшие повреждения аварийным происшествием. Как показывает неумолимая статистика, основной причиной гибели судна, в конечном итоге, являются: потеря плавучести, посадка на камни, взрывы и пожары

ПОТЕРЯ ПЛАВУЧЕСТИ

Способность судна оставаться на плаву и сохранять мореходные качества в случае получения пробоины в обшивке или затопления через палубные отверстия называется непотопляемостью. Это свойство, в первую очередь, определяется запасом плавучести судна — его надводным объемом от ватерлинии до палубы. Чем выше надводный борт, тем больше запас плавучести, тем большее количество воды может принять внутрь судно, прежде чем оно затонет. Потеря плавучести яхты происходит чаще всего по следующим причинам: появление пробоин в результате столкновений с препятствиями или посадкой на камни; поступление воды через выбитые люки и иллюминаторы; плохая герметичности систем забортной воды.

Помимо пробоин, опасность представляют негерметично закрытые палубные люки и разбитые иллюминаторы. Именно это стало причиной гибели пяти яхт в трагической Фастнетской гонке 1979 г. у берегов Ирландии. На этих яхтах, также как и еще на 98 из 234 участвовавших в гонке судов, причиной попадания больших масс воды внутрь корпуса были ненадежные закрытия входных люков в стенках рубок. Традиционные задвижные щитки выскакивали из своих пазов при опрокидывании яхт, оказывались смытыми за борт или затерявшимися внутри яхт.

Современная морская практика требует, чтобы яхта, положенная парусами на воду, не могла быть залита через открытые люки. Все отверстия в корпусе для забора воды или выпуска сточных вод, воды из системы охлаждения двигателя и т. п. снабжаются запорными клапанами (кингстонами), а осушительная система должна иметь ручной и электрический приводы. Современная крейсерская яхта, как

В феврале 2007г. вблизи Сейшельских островов села на рифы чартерная яхта с российским экипажем. Это случилось в результате капитанской ошибки, когда в полный штиль ночью на приливе яхта «Атолл-4» была затоплена. Никто из людей не пострадал. Яхта затонула после снятия с рифа, пробоина не заделывалась, откачка воды не была организована.

*

В апреле 2007 г. при ночном переходе у берегов Хорватии круизная яхта с российским шкипером выскочила на камни в результате капитанской ошибки в навигации (был выбран неверный масштаб карт-плоттера и скала-остров был упущен). Яхта получила пробоину и потеряла плавучесть.

*

В июле 2006 г. во время шторма на Адриатическом море были затоплены четыре чартерные яхты в результате посадки на камни из-за неправильного выбора якорной стоянки и неготовности экипажа к плаванию в сложных штормовых условиях. После шторма налетел шквал более 50 узлов с противоположного направления. Никто из людей не пострадал.

В начале 1990-х гг. в Балтийском море при лавировании потеряла плавучесть немецкая яхта длиной 36 футов, она заполнилась водой через «соскочивший» трубопровод системы охлаждения дизеля, причина потопления стала ясна после подъема яхты.

*

В конце 1990-х гг. в Балтийском море во время жестокого шторма (ветер более 50 узлов дул несколько суток) частная круизная яхта с московским экипажем из-за потери рулевого управления была выброшена на отмель и затонула у берегов Польши. Погибло два человека.

*

В 2002 г. в Атлантическом океане у европейского побережья немецкая круизная яхта длиной 49 футов потеряла плавучесть в результате поступления забортной воды. На крутой волне удары по корпусу привели к образованию трещины в районе киля. Яхта затонула, погиб один человек.

правило, обладает большой живучестью, т. е. способностью оставаться при аварии на плаву и перемещаться в нужном направлении. В упомянутой Фастнетской гонке на гребнях крутых волн опрокинулось 77 яхт, многие из которых совершили полный оборот на 360°. Несмотря на повреждения и большие массы воды, попавшие внутрь яхт, большинство из них пришли в порты-убежища самостоятельно. Экипажи шести яхт в критический момент перешли на надувные спасательные плоты, которые в тех условиях оказались недостаточно надежными. В результате погибло семь человек. Две из шести покинутых яхт утонули, оставшиеся четыре судна, несмотря на жестокий шторм, остались на плаву и были впоследствии отбуксированы в гавань.

ЗАБОРТНАЯ ВОДА

Цель практических мер при поступлении воды — откачать воду, найти место и устранить причину поступления воды. Главное — непрерывно откачивать воду, заделывать пробоину и маневром уменьшить поступление воды, при необходимости запустить двигатель, убрать паруса и следовать в ближайшую марину. Если необходимо, то вызвать помощь или предупредить ближайшую марину о подходе яхты, нуждающейся в водоотливных средствах.

При столкновении и поступлении забортной воды необходимо осмотреть пробоину в корпусе и уточнить место течи. Если яхта идет под парусами и надводная пробоина на подветренном борту, то лечь на другой галс. Если пробоина ниже ватерлинии, немедленно создать как можно больший крен на противоположный борт. Откачивать воду нужно всеми средствами (помпами, ведрами, кастрюлями), заделывать пробоину изнутри наиболее приемлемым способом (трещину или разошедшийся шов конопатят ветошью). Снаружи можно наложить пластырь, брезентовый или из непромокаемой ткани, можно также использовать чехлы или тенты.

При столкновении с яхтой капитан обязан оказать необходимую помощь поврежденной яхте. Если нанесен ущерб, составить акт или письмо о повреждениях, обменяться данными о судах (название, порт приписки, флаг, судовладелец и страховщик), сообщить в чартерную компанию. В ближайшей марине зафиксировать факт нанесения ущерба у капитана (начальника) порта, предоставив фото, схему маневрирования и подробное описание своих маневров и другой яхты.

При посадке на камни или рифы необходимо убрать паруса, вскрыть пайолы и заделать место течи, используя ветошь, одеяла, подушки, простыни и распереть подручным материалом. Убедиться в отсутствии поступления забортной воды и только после этого сниматься с камней! Организовать откачку воды из трюма, в трюме очистить фильтры заборников помпы.

ОСНОВНЫЕ ПРОТИВОПОЖАРНЫЕ ДЕЙСТВИЯ (НОСЯТ ПРОФИЛАКТИЧЕСКИЙ ХАРАКТЕР)

- Обеспечить максимальную герметизацию всех емкостей с горючими жидкостями и баллонов с газом
- Хранить такие емкости следует в местах с наиболее низкой температурой, вне жилых помещений и только в вертикальном положении
- Аккуратно, под непрерывным наблюдением, использовать газовые плиты, перекрывать внешний газовый клапан после пользования плитой
- Аккумуляторы хранить жестко закрепленными в специальных отсеках с хорошей вентиляцией, кислотные отдельно от щелочных
- Чаще проветривать внутренние помещения
- Курить только на верхней палубе или в кокпите

При поступлении воды через выбитые люки и иллюминаторы необходимо запустить двигатель, уменьшить парусность; развернуть яхту таким курсом, чтобы пробоина оказалась на менее заливаемой стороне; организовать откачку воды из трюма, в трюме очищать фильтры заборников помпы; заделать пробоину подручным материалом.

При поступлении воды в трюм без видимых причин необходимо убедиться, что вода на вкус соленая или убедиться иным способом в ее забортном происхождении. Появление в яхте большого количества забортной воды всегда свидетельствует о сильной течи, которая могла возникнуть в результате расхождения швов обшивки, протечки вокруг болтов фальшкиля и т.д. Необходимо перекрыть все забортные отверстия и откачивать воду; найти место протечки. Запустить двигатель и уменьшить крен — возможно, морская вода на большом крене переливалась через отливную систему туалетов или раковин.

ПОЖАР

Пожар на яхте — бедствие, которое может привести к гибели судна и людей. Неосторожное обращение с огнем, неисправность камбузного или электрооборудования, неумелое пользование ими, наконец, самовозгорание некоторых материалов при неправильном хранении — вот основные причины пожара на яхте. Вполне реальную опасность на яхте могут представлять различные газообразные вещества, образующие с воздухом взрывоопасную смесь.

Выполнение элементарных требований сводит опасность пожара на яхте до минимума. Если пожар все-таки возник, то сразу же прибегают к помощи огнетушителя, который значительно облегчает борьбу с огнем. Если его нет или он неисправен, то горящие жидкости тушат мокрой плотной тканью, а дерево, ветошь, краску — большим количеством воды, помня, однако, что чрезмерное обилие ее может затопить яхту. Так случилось с лайнером «Нормандия», который при тушении на нем пожара принял внутрь столько воды, что затонул.

АВАРИИ

В яхтенной практике аварией принято называть всякие повреждения, которые временно выводят судно из строя и требуют обращения к специалистам для их полной ликвидации или постановки яхты на ремонт.

Причинами аварий обычно бывают перегрузки и напряжения, которые испытывают рангоут, такелаж и корпус, особенно в штормовую погоду при большой волне, посадке на мель, столкновении с другими судами, навале на причал, неудачной швартовке и в других случаях, возникающих при неумелом управлении яхтой.

Причинами аварий могут быть также скрытые дефекты отдельных частей корпуса, вооружения или палубного оборудования, которые нельзя обнаружить при внешнем осмотре, например, плохо закрепленные стопора на рангоуте, неудачные

При аварии немедленно снять нагрузку с аварийной части:

- порвался парус — сразу же обезветрить и убрать его, запустить двигатель
- лопнула ванта — переменить галс
- сломалась мачта — тут же лечь в дрейф
- обнаружена пробоина в корпусе — создать крен на другой борт
- вышел из строя двигатель — поставить паруса и следовать к безопасной стоянке

Приняв эти меры, можно приступать к ликвидации последствий и самой аварии. Лучше это делать в марине с привлечением специалистов.

крепления люков и иллюминаторов, некачественная сварка металлических деталей, некачественные нити прошитых парусов и т. п. Избежать подобных аварий подчас нельзя, но происходят они значительно реже, чем аварии по вине экипажа.

Для устранения последствий аварии и ремонта поврежденной части на яхте всегда есть комплект инструментов. Как минимум, в этом комплекте должны быть топор, молоток, нож, комплект отверток, ножовки по дереву и металлу, пассатижи, разводные ключи. Для работы с такелажем и парусами надо иметь набор такелажного инструмента. Не следует пользоваться ножами типа финки: они опасны при работе на неспокойной или скользкой палубе.

Наиболее вероятные аварии в плавании:
- разрыв парусов
- обрыв снастей такелажа
- поломка рангоута
- поломка рулевого устройства
- посадка на камни, рифы или мель

РАЗРЫВ ПАРУСОВ

Парус может быть порван внезапно налетевшим шквалом, при продолжительной работе в свежую погоду, при неумелом управлении — когда паруса «хлопают». Рвутся по швам изношенные нитки, могут разорваться и усиленные шкаторины по швам. Если порвало стаксель, его сразу же убирают или заменяют другим на время ремонта. Стаксель рвется обычно в районе касания с нижней краспицей.

Грот обычно изнашивается в районе касания вант при попутных курсах и рвется по швам. У грота с закруткой слабое место — нижняя шкаторина в районе грота-шкота. Разорванный вдоль гика грот можно зарифить так, чтобы работала его неповрежденная часть или убрать его, а на его место поставить штормовой грот или трисель.

Не рекомендуется идти с надорванными парусами, чтобы не увеличивать разрыв и усложнять ремонт паруса, особенно в свежую погоду. В особо тяжёлых условиях может разорваться и новый парус.

ОБРЫВ СНАСТЕЙ

Из снастей бегучего такелажа чаще всего рвутся шкоты, причем в местах, где они более всего подвержены трению и натяжению: в шкотовых углах передних парусов, в кипах и блоках, особенно если у них шкив более узкий, чем заведенный шкот.

При обрыве стаксель-шкота надо сделать поворот оверштаг и заменить его. Если же поворот сделать нельзя, то убрать часть стакселя закруткой и выбрать наветренный шкот так, чтобы шкотовый угол оказался над палубой, завести новый шкот или, в крайнем случае, срастить старый. Если этого сразу сделать нельзя, необходимо перенести наветренный шкот на место порванного и работать с ним, поставив полный парус.

Лопнувший гика-шкот можно заменить на ходу, приведясь до курса крутой бейдевинд и накинув на нок гика («серьгой» или удавкой) какой-либо крепкий конец, закрепленный на палубе, чтобы гик не болтало. После этого заводят в блоки новый гика-шкот или, если он достаточно длинный, оставшуюся часть старого. В очень свежую погоду, когда работать на палубе опасно, надо привязываться страховочными концами, а лучше убрать грот и завести шкот под дизелем или лежа в дрейфе.

Лопнувший стаксель-фал можно сразу же заменить спинакер-фалом или топенантом, если его блок подвешен в районе блока стаксель-фала. Если лопнул грота-фал, его также временно заменяют топенантом. Когда топенант заложен у краспиц, грот ставят в зарифленном виде.

При обрыве штагов или вант (снастей стоячего такелажа) нужно немедленно, чтобы не сломалась и мачта, изменить курс относительно ветра или сменить галс: если лопнул штаг, — потравить гика-шкот и увалиться на курс полный бакштаг или фордевинд, лопнул ахтерштаг — привестись до курса крутой бейдевинд. Лопнула ванта или бакштаг — сделать поворот оверштаг и лечь на другой галс.

Чаще стоячий такелаж не лопается, а отдается из-за плохо законтренной гайки (пальца) или отвернувшегося талрепа. Обычно это происходит на длинных галсах, когда подветренный такелаж провисает, а качка и удары волн довершают дело. Важно вовремя заметить, что случилось, а уж поставить снасть на место можно без особых усилий.

На место лопнувшей снасти стоячего такелажа обязательно ставят временную снасть. В качестве временного штага можно приспособить сложенный вдвое стаксель-фал или топенант. Можно также заложить за оставшийся на мачте конец штага и штаг-путенс тали в два-три лопаря и обтянуть их.

При повреждении ахтерштага или топ-вант можно продолжить плавание до ближайшей гавани под зарифленным гротом или двигателем. На ходу надежно исправить поврежденный такелаж нельзя, поэтому надо заходить в марину или становиться на якорь и, не торопясь, устранять неисправность с привлечением специалистов.

Порванные снасти стоячего такелажа надо всегда стараться заменить новыми. Это возможно, если заранее заказать специалиста через чартерную компанию в ближайшей марине. В противном случае можно отремонтировать их так, чтобы они послужили до возвращения в чартерную компанию, если в марине найти куски подходящего стального троса. Старую ванту или штаг можно надвязать рыбацким узлом, подобрав трос подходящего диаметра.

Починенный или временно заведенный такелаж не должен работать с полной нагрузкой. Поэтому даже при умеренном ветре следует нести зарифленный грот или трисель, а в свежую погоду лучше обойтись одним стакселем.

МАЧТА, ГИК

Поломка мачты — самая неприятная и тяжелая авария на яхте; как правило, она следует сразу же за обрывом какой-либо снасти стоячего такелажа. Но могут быть и другие причины. Известен, например, случай поломки мачты при буксировке, когда киль яхты задел за какое-то подводное препятствие. Во всяком случае, потеря мачты или ее части — это авария, которая доставляет много хлопот и неприятностей.

Способы ликвидации аварии при поломке мачты зависят от состояния моря и глубины. Если возможно, следует встать на якорь и поднять на борт все, что упало в воду. В противном случае надо попытаться использовать плавучий якорь, чтобы поставить яхту носом против ветра: работать будет легче, мачту подвязать к борту или, отдав (перекусив), ванты, штаги, фалы и шкоты утопить ее. Проверив отсутствие тросов и концов за кормой, запустить дизель.

При поломке гика запускаем двигатель и ложимся на острый курс против ветра и убираем парус (при невозможности привязываем его к мачте). Ложимся на менее заливаемый и безопасный курс (бакштаг или полный бейдевинд), раскрепляем гик и снасти такелажа, далее следуем в марину или надежное якорное место.

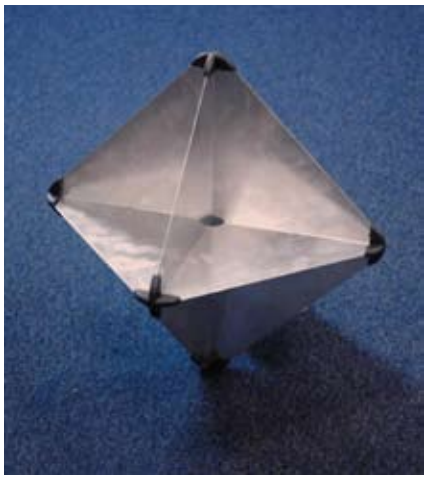
РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО

Рулевое устройство может выйти из строя в результате длительных нагрузок, когда яхту приводит при сильных порывах ветра или на попутной пологой волне, когда нужно энергично отрабатывать рулем, а также на заднем ходу, если его выпустить из рук. При поломке рулевого устройства необходимо перейти непосредственно на управление баллером руля. Достать румпель (в рундуке кокпита), открыть люк над баллером и вставить румпель в стакан баллера руля. Если вышло из строя перо руля, то можно приспособить длинный шест (связанные весла) и на небольшом ходу управлять с кормы.

Существуют правила хорошей морской практики, которые помогают судам избежать попадания в критическую ситуацию с катастрофическими последствиями, с другой стороны, существуют непреодолимые силы природы, которые могут привести к последним. Катастрофические последствия в море чаще всего связаны с плаванием в сложных гидрометеорологических условиях, например, в шторм или ураган. В таких условиях лучше находиться дальше от берега, чем в прибрежной полосе или заранее найти место укрытия. В условиях шторма обычные аварии или поломки рангоута, выход из строя рулевого управления, поступление воды или потеря хода могут иметь катастрофический характер. Поэтому одно из основных правил хорошей морской практики заключается в том, чтобы избегать плавания в штормовую погоду и в условиях плохой видимости, особенно ночью.

Ставим отражатель

Статья подготовлена на основании материалов, предоставленных техническим комитетом ВФПС



В конце прошлого года Федерация парусного спорта опубликовала специальный документ, посвященный проблемам использования радиолокационных отражателей на яхтах. В решении Федерации особо подчеркивалось то обстоятельство, что отражатели с недостаточной отражающей способностью не обеспечивают эффективное обнаружение яхты, а бытующее среди части яхтсменов мнение о том, что лучшим отражателем является мачта, абсолютно неверно.

За норму в X-диапазоне принята ЭОП, равная 2,5 м^2, а в S-диапазоне — 1 м^2 с допустимой шириной «мертвых» секторов не более пяти градусов. Требования к отражателям устанавливает специальный стандарт — ISO 8729.

НЕМНОГО ТЕОРИИ

Морские радиолокационные отражатели работают в двух диапазонах частот. Первый (X-диапазон, частота 9,4 ГГц, длина волны 3,2 см), дает большее разрешение и обеспечивает большую вероятность обнаружения малых целей, но чувствителен к помехам (дождь, туман, отражение от волн). Второй (S-диапазон, 3 ГГц, 10 см) обеспечивает большую дальность действия и менее чувствителен к помехам, но малые цели в этом диапазоне видны значительно хуже. Как правило, все суда используют локаторы в X-диапазоне и переходят на S-диапазон в условиях плохой видимости.

Эффективность отражателей оценивают при помощи эффективной отражающей поверхности (RCS, ЭОП), измеряемой в квадратных метрах. Отражающая способность любой поверхности пропорциональна четвертой степени ее линейного размера и обратно пропор-

Таблица 1. Результаты испытаний отражателей, проведенные в США

Отражатель (производитель, марка)	Размеры, мм	Характ. размер линзы R″	Положе-ние	X-диапазон			S-диапазон		
				Относ. ширина сектора, в кот. RSC >2.5 м^2	Усл. отраж. пов-ть RCS(м^2)	Сумм. ширина мертвых зон Gap, град.	Относ. ширина сектора, в кот. RSC >1.0m^2	Усл. отраж. пов-ть RCS(м^2)	Сумм. ширина мертвых зон Gap, град.
Davis Echo Master	D=320	6,25″	вертик., крен=0^0	**63%	7,00	17	57%	1,71	21
Davis Echo Master	D=320	6,25″	DCR, Крен=0^0	48%	5,05	31	13%	0,90	78
Davis Echo Master	D=320	6,25″	DCR, Крен=20^0	43%	4,54	36	19%	1,02	78
Lensref	D=200	4″	Крен=0^0	30%	2,37	103	0%	0,44	—
Davis Echo Master	D=320	6,25″	CR, Крен=0^0	26%	2,00	54	0%	0,49	—
Davis Echo Master	D=320	6,25″	вертик., крен=10^0	**19%	3,81	85	11%	0,89	142
Davis Echo Master	D=320	6,25″	вертик., крен=20^0	**13%	3,52	85	20%	1,03	79
Firdell Blipper 210-7	D240x700	4″	Крен=0^0	11%	1,66	43	26%	0,74	66
Radar Flag			Растянут Крен=0^0	9%	3,89	157	11%	3,38	149
Firdell Blipper 210-5	D240x500	4″	Крен=0^0	7%	1,39	96	8%	0,49	185
Firdell Blipper 210-5	D240x500	4″	Крен=20^0	6%	1,22	175	2%	0,36	292
Davis Emergency	D=290	5,7″	C.R., Крен=0^0	2%	1,25	117	0%	0,30	—
Lensref	D=200	4″	Крен=20^0	0%	1,32	—	0%	0,18	—
Mobri (4″)	D100x600	2″	Крен=0^0	**0%	1,08	—	0%	0,46	—
Cyclops 1	330x270x180	5,7″	Крен=0^0	0%	0,57	—	0%	0,22	—
Cyclops 1	330x270x180		Крен=20^0	0%	0,52	—	0%	0,24	—
HYE	240x240x240	4,7″	C.R., Крен=0^0	0%	0,47	—	0%	0,12	—
High Gain Rotation	D=200	4″	C.R., Крен=20^0	0%	0,42	—	0%	0,27	—
Radar Flag			Висящий Крен=0^0	0%	0,40	—	6%	0,38	169,00
High Gain Rotation	D=200	4″	Крен=0^0	0%	0,38	—	0%	0,22	—
Mobri (4″)	D100x600	2″	Крен=20^0	**0%	0,37	—	0%	0,17	—
Mobri (2″)	D50x500	1″	Крен=0^0	**0%	0,22	—	0%	0,16	—
Mobri (2″)	D50x500	1″	Крен=10^0	**0%	0,07	—	0%	0,04	—

Примечания:
** Высокая чувствительность к крену и ориентации отражателя; D – диаметр (сторона) отражателя; C.R. – catch rain (отражатель повернут воронкой вверх); D.C.R. – double catch rain (отражатель наклонен под углом 45^0).

Отражатель (производитель, марка)	Размеры, мм	Вес, кг	Цена, £
Plastimo 16" Octahedral	300x300x415	0.65	16
Plastimo 4" трубчатый	D100x500	0.9	40
Davis Echomaster	D320		60
Viking Large Tri-Lens	160x160x80	5.5	300
Viking Standard Tri-Lens	120x120x60	2.5	130
Echomax 230	D248x610	2.4	130
Firdell Blipper 210-7	D240x600	1.8	130
Sea-Me	D50x416	0.4	500
Polar Ref 11	D279	5	2000

Таблица 2. Результаты испытаний отражателей, проведенные в Британии

Наиболее распространенные отражатели — трубчатые 50 мм (на малых яхтах) и 100 мм, чуть менее распространены октаэдральные прямоугольные (как Plastimo 16') и гораздо реже (т.к. стоят дорого и зависят от электропитания) применяются активные.

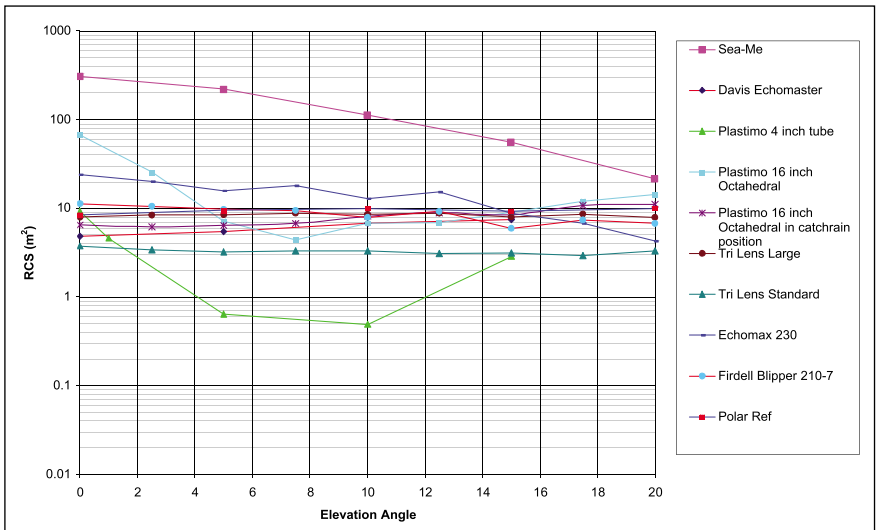


График 3. Сравнение максимальной эффективной отражающей поверхности

циональна квадрату длины волны. Это значит, что при увеличении размеров отражателя в два раза его эффективность должна возрастать в 16 раз, а при увеличении длины волны в три раза (при переходе с X-диапазона на S-диапазон) — уменьшаться в 10 раз. Но если размер отражателя меньше длины волны локатора, то отражатель перестает быть отражателем, и работает просто как кусок железа.

Утверждение, что высота установки отражателя не имеет принципиального значения, вызывает много вопросов и возражений. В нескольких документах, в том числе в «Специальных правилах» ISAF написано, что отражатель надо поднимать на высоту не мене 4-х м, и к этому все привыкли. Теоретически высота установки отражателя будет иметь значение, если отражатель будет виден выше зоны засветки, но это — не 4 м над водой, а минимум 10-15 м. Попытки выявить какие-либо материалы, обосновывающие это требование, ни к чему не привели. Никаких исследований о влиянии высоты расположения отражателя на эффективность обнаружения, за исключением американского исследования эффективности отражателей на байдарках, найдено не было. В этом исследовании на тихой воде высота установки отражателя не влияла на эффективность обнаружения, а на волне 30 см (т.е. вдвое выше высоты борта байдарки) высоко установленный отражатель обнаруживался в несколько раз эффективнее, чем отражатель на палубе.

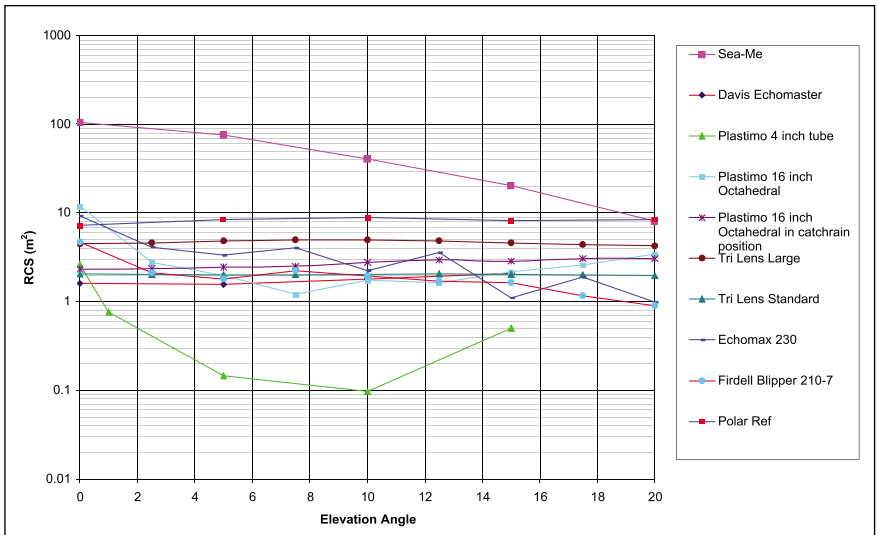


График 4. Сравнение средней эффективной отражающей поверхности

Опросы моряков и эксперименты говорят, что для обнаружения цели при волнении около четырех баллов и при нормальной видимости, ее средняя эффективная отражающая поверхность должна быть в пределах от одного до трех метров, при этом не должно быть значительных «провалов» отражающей способности по каким-либо направлениям.

В таблице 1 отражатели отсортированы по величине сектора, в котором обеспечена эффективная отражающая поверхность более 2,5 м^2. Из таблицы видно, что только октаэдральные отражатели диаметром более 300 мм имеют суммарную ширину секторов, в которой ЭОП составляет более 2,5 м^2, приближающуюся к 50%, и среднюю ЭОП более 2,5 квадратных метров. Отражатель Lensref имеет удовлетворительную ЭОП, но его эффективность падает до нуля при крене. Прочие отра-

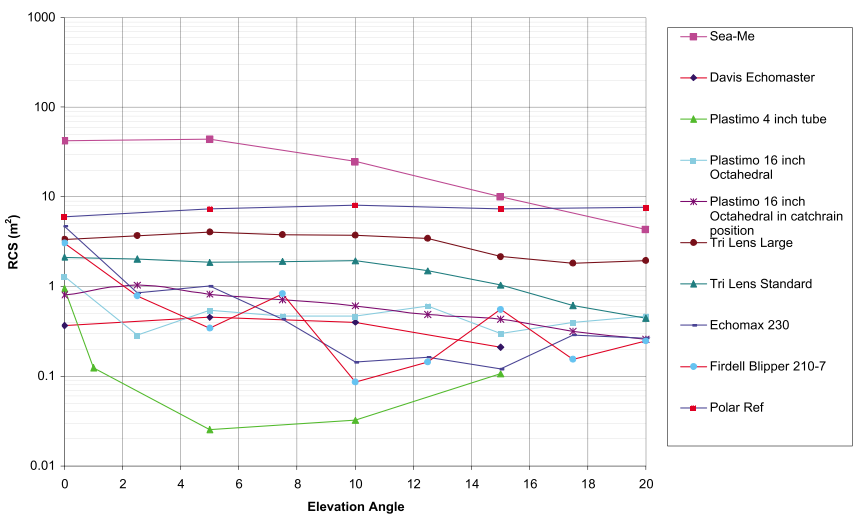


График 5.
Сравнение гарантированной эффективной отражающей поверхности

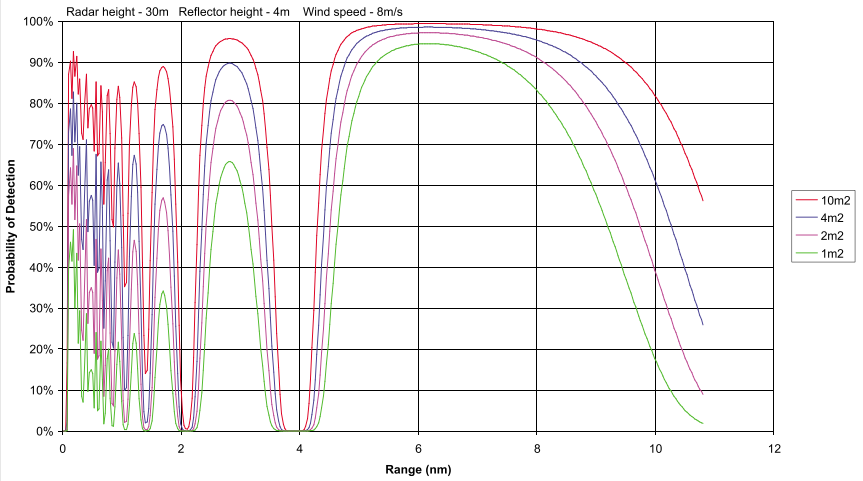


График 6.
Вероятность обнаружения цели в зависимости от ЭОП и дальности цели

жатели имеют ЭОП существенно ниже двух квадратных метров, и на крене практически не видны. Следует обратить внимание, что мачта высотой 10 м имеет максимальную ЭОП около 0, 7 м^2, но только при нулевом угле возвышения. При других углах отражающая поверхность мачты близка к нулю. Второе исследование проведено британской правительственной комиссией по расследованию инцидентов на море в 2006-2007 гг. в связи с гибелью яхты Ouzo.

Отражатели испытывались в X-диапазоне. Определялись максимальная и средняя ЭОП, суммарный угол, при котором ЭОП>2,5 м^2 и гарантированная минимальная ЭОП, при которой ширина «мертвых» секторов не превышает 10 градусов. Испытания проводились при углах наклона луча локатора от 0 до 20 градусов. Результаты испытаний приведены на графиках (3,4 и 5). Была рассчитана вероятность обнаружения цели локатором, работающим в X-диапазоне, в зависимости от ЭОП и расстояния до цели, на волнении высотой 1,5 м (4 балла) при нормальной видимости. Результаты расчета приведены на графике 6.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Проведенные эксперименты и расчеты показали, что активный отражатель Sea-Me превосходит все другие по всем параметрам и обеспечивает наиболее эффективное обнаружение цели. Однако его эффективность существенно, в разы, падает с увеличением угла возвышения. Кроме того, активные отражатели могут работать только в одном определенном диапазоне излучения. Из пассивных отражателей наилучшие характеристики имеют отражатели с линзами Ланеберга (Polar Ref и Tri Lens Large), хотя характеристики последнего снижаются при крене более 15 градусов.

Октаэдральные отражатели при вертикальной установке имеют очень высокие максимальные показатели, однако характеристики резко падают при увеличении угла возвышения. Кроме того, эти отражатели имеют большие мертвые зоны. При наклонной установке максимальные значения резко снижаются, однако характеристики становятся более стабильными. В целом их можно считать удовлетворительными при стороне отражателя не менее 320 мм (Plastimo 16"). Размер отражателя 240 мм (Davis Ehomaster) явно недостаточен.

Все тригедральные трубчатые отражатели имеют невысокие и нестабильные характеристики, которые сильно снижаются при увеличении угла возвышения. Трубчатые отражатели диаметром 100 мм и менее имеют гарантированную эффективную отражающую поверхность меньше 0,1 квадратных метров.

Технические специалисты ВФПС рекомендуют устанавливать октаэдральные отражатели в наклонном положении, а при использовании других типов отражателей — обеспечивать их вертикальное положение, независимо от крена. Отражатели не должны устанавливаться в радиолокационной тени мачт, рубок и других конструкций, либо должна быть установлена пара отражателей таким образом, чтобы обеспечивалась их радиолокационная видимость со всех сторон. Рекомендуется установка отражателя в кормовой части яхты (на ахтерштаге или кормовом релинге). Высота установки должна быть такой, чтобы отражатель не закрывался самыми высокими возможными волнами.

Расчеты показывают, что вероятность обнаружения цели с ЭОП более 1 квадратного метра превышает 90% на расстоянии 5,5 — 7,5 миль. Из-за помех при уменьшении расстояния до цели вероятность обнаружения цели снижается, особенно резко — для малых ЭОП, и при расстоянии до цели менее одной мили для ЭОП, равную одному квадратному метру, она падает ниже 20%. Высота установки отражателя над водой не имеет принципиального значения, если, конечно, отражатель не закрывается волной.

Класс «Финн»
спорт настоящих мужчин

ТЕКСТ: ВАСИЛИЙ КРАВЧЕНКО И ВАЛЕНТИН ДАНИЛОВ

Немного найдется яхтсменов, которые так или иначе не столкнулись в своей жизни с небольшим парусным швертботом-одиночкой с двумя голубыми волнами на парусе — яхтой класса «Финн». Эта замечательная яхта вошла в нашу жизнь 60 лет назад и стала не просто еще одной олимпийской дисциплиной, а эпохальным событием в мировом парусном сообществе, объединив и выкристаллизовав вокруг себя уникальное сообщество и атмосферу единого братства активных деятельных атлетически подготовленных яхтсменов.

Порой задаешь себе вопрос: почему меня притягивает именно «Финн»? И тут наваливается масса аргументов, из которых порою сложно выбрать главный. Каждый находит здесь свое: прекрасная мореходность, благодаря которой опытный «финнист» не побоится выйти в самую сложную погоду; множество настроек и возможностей для экспериментов при достаточно жестких правилах класса, ставящих гонщиков в равные условия; чувство независимости, когда ты на своей лодке без завязки на кого-либо можешь самостоятельно тренироваться, искать, готовиться и участвовать в соревнованиях, и твой результат, твое движение к цели напрямую зависят от того, сколько ты лично вложил в это времени и сил.

«Финн» — это одиночка, требующая одновременно хороших физических данных, парусного мастерства и самоотдачи, с другой стороны — это уникальный универсальный класс, позволяющий конкурировать спортсменам самого широкого спектра сложений и возрастов. Эти два фактора делают «Финн» специфическим мерилом, с помощью которого можно максимально достоверно проверить свои амбиции, понять, чего ты реально стоишь — на самом деле.

Парусный спорт, и «Финн» в особенности, требует от спортсмена хорошего кругозора, технических знаний, самоотверженности и трудолюбия: в одиночке не переложишь это ни на кого и не купишь результат. Поэтому вокруг «Финна» собрались интересные целеустремленные люди, образовав уникальную атмосферу, притягивающую к себе даже тех людей, которые по своей комплекции, весу, росту далеки от идеальных для этого класса. И этот дух братства, единения разносторонне образованных мужественных людей — наверное, самое главное сокровище и достоинство класса «Финн», которое оставляет неизгладимый след в душе каждого, кто хотя бы раз в жизни соприкоснулся с ним.

Управление современным «Финном» сегодня требует очень хорошей координации и чувства лодки

Photo: Sander van der Borch

«ЕСЛИ ВАС СПРАШИВАЮТ, НА КАКОЙ ЯХТЕ ВЫ ХОДИТЕ, ТО ДОСТАТОЧНО СКАЗАТЬ «ФИНН», ЧТОБЫ ДОКАЗАТЬ СВОЕ ПРЕВОСХОДСТВО».

Пол Хендерсон, Президент ISAF

Как все начиналось

Все началось в 1948 г., когда Финская парусная ассоциация принимала решение, на каком типе яхт лучше выступать в Олимпийских играх 1952 г. в Хельсинки. Ввиду отсутствия хорошей яхты, в Скандинавии был объявлен конкурс конструкторских решений, нацеленный на отбор лодки-одиночки, которую можно было бы использовать, прежде всего, для межскандинавских соревнований. Шведский конструктор каноэ Рихард Сарби подал для участия в конкурсе свою конструкцию, и хотя сначала ее не отобрали, самого Сарби пригласили принять участие в испытательных гонках. После пробных серий 15 мая 1950 г. ассоциация отобрала одну из яхт, которую назвали «Финн», поскольку олимпиада проводилась в Финляндии.

Р. Сарби ввел определенную революционную идею, предопределившую успех класса «Финн», — мачта не крепилась жестко вантами к корпусу, а свободно вращалась, удерживаясь в двух точках: степсом у шпора мачты и пярнетсом у палубы. Благодаря этому, впоследствии мачта эволюционировала от жесткой вертикальной конструкции к гибкой, и уже на скорость заработал не один парус, а пара «мачта-парус», что открыло огромное пространство для дальнейшего совершенствования ходовых качеств яхты. Тут огромную роль стал играть и прогиб мачты, как продольный, так и поперечный, и ее упругость, и соответствие формы паруса прогибу мачты. Отклик мачты на волну, на усиление ветра, правильное изменение формы паруса в нужной его части в зависимости от меняющихся условий и настроек — все это сделало процесс освоения мастерства хождения под парусом увлекательным и бесконечным.

История класса богата множественными интересными и драматичными моментами. Благодаря тому, что Международная ассоциация класса «Финн» постоянно совершенствовавала правила класса, вовремя отслеживала и аккуратно давала ход новым технологиям, класс прошел уже 13 олимпийских отборов, с 1952 г. до сих пор остается в программе Олимпийских игр. За 60 лет класс претерпел значительные изменения, и сегодняшние современные лодки можно смело назвать комфортабельным «Мерседесом» на фоне старенького «Запорожца»: современные материалы (легкий пластиковый самоотливной корпус, углепластиковая мачта, пленочные паруса), удобное место для от-

Класс-одиночка «Олимпик» — предшественник «Финна»

Из архива Московской Ассоциации класса Финн

кренивания вкупе с современной амуницией, облегчающие продолжительное откренивание, максимум настроек (и почти все они выведены к рулевому) — все сделано для того, чтобы без потери мореходности и безопасности «выжимать» из яхты максимум скорости. Класс приобрел большую динамичность, отзывчивость на действия рулевого, сделав гонки на этих лодках еще более интересными.

И при всем при этом класс не только полностью сохранил, но и укрепил свой уникальный облик, такой дорогой многим яхтсменам. Наши знаменитые сильнейшие в мире в прошлом гонщики, сев на современный «Финн», находят в нем множество реализованных элементов, конструкций, к которым они в свое время пришли в ходе поисков лучших ходовых качеств на деревянных лодках и деревянных мачтах.

Класс «Финн» замечателен не только своей конструкцией или историей, но и людьми. Известные во всем мире яхтсмены Пауль Эльвстрем, Валентин Манкин, Пол Хендерсон, Виктор Потапов, Иохан Шуман, Рассел Коутс, президент МОК Жак Рогге вышли именно из этого класса.

Советская школа «Финна»

В Советском Союзе, теперь — в России, класс «Финн» являлся и является авангардом парусного спорта, принеся самое большое число медалей среди всех остальных классов.

Советская школа класса «Финн» была одной из сильнейших в мире, и сейчас ее приемы активно используют в других странах. На соревнованиях в классе «Финн» в Советском Союзе была высочайшая конкуренция. Претенденты на выезды на между-

РАССКАЗЫВАЕТ ВАЛЕНТИН ДАНИЛОВ:

Как выглядели первые «Финны»?... С уверенностью могу сказать, что это судно словно было сделано для истязания яхтсмена. Близость деревянной «дубовой» мачты к носу очень часто приводила к тому, что «Финн» переворачивался у пирса при попытке рулевого пройти по палубе в кокпит. Корпус не имел емкостей для обеспечения плавучести и не тонул при переворачивании только потому, что был деревянным. Мачта была закреплена в стационарных оковках на палубе и в степсе, и не допускала регулировки ее наклона. Парус поднимался проходящим внутри мачты стальным фалом с помощью маленькой лебедки, которая могла стопориться в любом промежуточном положении. Так было сделано для того, чтобы имелась возможность поднимать парус не до верхней марки и благодаря этому «брать рифы». Да, Да! На «Финне» тогда в свежий ветер даже на воде можно было «брать» и «отдавать» рифы, наматывая парус на гик, который свободно вставлялся в прямоугольную прорезь в мачте. Для этого гик был оснащен ракс-бугелем (кто теперь знает, что это такое?), к которому крепился блок гика-шкота и конец шкота. Посреди бимса (!) находился рым (о погоне и каретке тогда никто не знал), к которому крепился другой блок гика-шкота. Третий рым находился, как и сейчас, на килевой доске. Теперь легко представить, как выглядел парус в лавировку и как работал в свежий ветер, тем более, что галсовый и шкотовый углы паруса крепились к гику намертво. Кроме фала и гика-шкота из бегучего такелажа были только крепившиеся в щелевых стопорах на бимсе шверт-тали, таскавшие

Первые «Финны» — под «зарифленным» гротом

почти пудовый стальной шверт. Никаких других дельных вещей не было. Вооруженный «Финн» весил около 150 кг.

Теперь самое главное. Откренок не было, и рулевой, свесившись за борт для откренивания, цеплялся под бимс подъемом ближней к нему ноги и так висел на острых курсах. Откренивать на полных курсах было нельзя. Но это еще не все. По краю кокпита проходил возвышавшийся на 10 мм над палубой край примыкавшего к палубе под прямым углом комингса, причинявшего нестерпимую боль икроножным мышцам во время откренивания. «Сосалок», изобретенных позже теми же «финнистами» устройств для автоматического отсоса воды из корпуса, не было.

народные соревнования, по сути, были в равной степени готовы завоевать медали, и кто знает, сколько медалей наша страна не добрала из-за тех исторических и политических перипетий, через которые ей пришлось пройти. Собирая воспоминания ветеранов, спортсменов разных лет, понимаешь, что история класса «Финн», его люди, все вместе и каждый по отдельности, очень интересны: важно увидеть, почувствовать трудолюбие, целеустремленность, поиски и находки, целые жизненные драмы.

Если спросить любого знаменитого гонщика, какая гонка запомнилась ему больше всего, то он, скорее всего, вспомнит не ту гонку, которую выиграл, а ту, которую проиграл, то, насколько он был близок к победе, и как из-за обидной ошибки, случайности или другого фактора она сорвалась. Тут и потеря Олимпийского «золота», и только «бронза» Виктора Потапова из-за поломки яхты и захвата заложников на Олимпийских играх 1972 г. И проигрыш Олега Хоперского всего одной десятой очка первому месту на Чемпионате Мира 1985 г., или его же потеря уверенного «золота», а только «бронза» на Чемпионате Мира 1989 г. из-за поломки мачты в решающую гонку. Весь мир помнит Чемпионат Европы 1989 г., когда судьи поставили несправедливую надуманную дисквалификацию Олегу Хоперскому за то, что он за минуту до старта просто встал и сел в лодке, а в конце еще и за 200 метров до финиша прекратили последнюю гонку, увидев, что, несмотря на дисквалификацию, Олег все-таки уверенно идет на 1-е место. «Серебро» Андрея Балашова на Олимпийских играх 1976 г., когда он по физическим параметрам (росту, весу) уступал рослому немцу Йохану Шуману, но несмотря на это, до самой последней гонки бился за «золото» и выиграл бы его, если бы ему не пришлось в некоторых гонках делать такие маневры, чтобы не оставить судьям и соперникам абсолютно никаких зацепок для дисквалификации...

Для откачивания поступавшей в кокпит забортной воды имелся ковшик с более чем метровой ручкой. Представьте себе рулевого, висящего в свежий ветер за бортом, держащего шкот в зубах и отчерпывающего ковшиком воду с подветренного борта. Для полноты картины: как было сказано выше, гик вставлялся в прямоугольную прорезь в мачте и мог перемещаться в вертикальном положении на угол до 10°. Оттяжки гика, разумеется, не было. По этой причине на полных курсах гик смотрел «в небо», центр парусности на полных курсах перемещался вперед и в отсутствии откренок при налетевшем сзади порыве ветра удержать «Финн» от переворачивания через нос было очень трудно.

Так как мачта была деревянной, перевернувшийся деревянный корпус плавал на боку, слегка возвышаясь бортом над водой. Перевернувшийся «Финн» поставить на воде было невозможно. И клубные катера еще несколько часов после окончания гонки собирали на воде и прибившиеся к берегам лодки, окоченевших гонщиков и оценивали убытки.

Два слова о парусах. Первые паруса были сшиты из х/б ткани, типа ткани на тогдашних туристских штормовках, и не имели окна. На поднятые новые паруса было страшно смотреть, в особенности, когда они намокали. Новые паруса надо было «выхаживать». В средний ветер (без дождя) ставили парус и ходили только в галфвинд не менее 20 часов, после этого, слегка намочив парус, ходили в галфвинд еще часов 10. Только после такой процедуры можно было идти в гонку и рассчитывать на результат».

Из архива Московской Ассоциации класса Финн

Российская команда на Чемпионате Мира Мастерс 2008г.

«Финн» в мире

Сегодня жизнь класса — это множестве регат, национальных, континентальных и мировых чемпионатов. Важно то, что Международная ассоциация класса «Финн» не отдала управление классом на откуп Международной федерации парусного спорта (ISAF) и ее национальных подразделений, а крепко держит класс в своих руках, управляя напрямую или через национальные ассоциации. Таким образом удается выдерживать единую политику класса и высокое качество соревнований. Ассоциация класса «Финн» имеет свое периодическое, выходящее раз в два месяца печатное издание — журнал Finnfare; выпущены три книги:

ДОСТИЖЕНИЯ СОВЕТСКИХ «ФИННИСТОВ»

В 1960 г. серебряную Олимпийскую медаль привез из Афин Неаполя Александр Чучелов. В 1968 г. выиграл Олимпийские игры Валентин Манкин. В 1972 г. бронзовую медаль Олимпийских игр завоевал Виктор Потапов. В 1976 г. Олимпийское «серебро» привез Андрей Балашов, он же выиграл бронзовую медаль на Олимпийских играх 1980 г. В последующие годы долгое время на мировой арене находился в лидерах Олег Хоперский – трижды он становился призером чемпионатов мира, много раз – победителем и призером чемпионатов Европы, других международных регат, не оставляя абсолютно никаких шансов соперникам – шесть первых приходов из семи гонок на Йерской регате! В 2007 г. эту эстафету подхватил Эдуард Скорняков, выиграв чемпионат Европы.

Советские юниоры также многие годы почти абсолютно доминировали на чемпионатах Европы: 1971 г. – Евгений Белоусов (3 место); 1973 г. – Виталий Зарослов (1 место); 1976 г. год – Владимир Мудриченко (1-е место), Борис Захаров (2-е место); 1977 г. – Сергей Хорецкий (1-е место), Николай Корячкин (3-е место); 1978 г. – Сергей Соловьев (1-е место), Александр Авдеев (2-е место); 1981 г. – Тину Тутси (1-е место); 1982 г. – Андрей Никандров (1-е место), Владимир Гуров (2-е место), 1983 г. – Андрей Никандров (3-е место), 1985 г.- Юрий Токовой (1-е место), 1987 г. – Имре Тарветер (1-е место), Таммо Отасоо (2-е место), 1998 г. – Владислав Алейников (2-е место). Сегодня наши ребята также не сдают позиций: на Первенстве Мира Сергей Комиссаров в 2007 г. занял 3-е место, а Егор Ларионов в 2009 г. привез с «Серебряного Кубка» из Болгарии «серебро». Не уступают и ветераны:в 2008 г. Виктор Козлов завоевал «серебро» на Чемпионате мира «Мастерс».

Справедливо отметить и других сильных гонщиков СССР: Петр Гореликов, Юрий Шаврин, Игорь Москвин, Евгений Кузнецов, Анатолий Янсунь, Виталий Дырдыра, Виктор Козлов, Роланд Бердаш, Олег Шилов, Ааре Кеоп, Валерий Заковоротный, Николай Корячкин, Евгений Истомин, Юрий Токовой – в конкурентной борьбе с ними оттачивали свое мастерство упомянутые выше наши ведущие гонщики.

Открытый Чемпионат России в классе «Финн» в Москве — озерные условия Клязьминского водохранилища делают гонки интересными и непредсказуемыми

MASHA NOVOSELOVA

FinnLog, к 50-летию класса — Finnatic, а к 60-летию — Photo FINNish, насыщенных фотографиями, статьями по истории класса, особенностям настройки и управления этой интересной яхтой.

Центральным соревнованием в классе «Финн» является чемпионат мира, который называется «Золотым Кубком». Кубок имеет свой регламент, в основном проводится в Европе, однако раз в несколько лет обязательно выносится на другие континенты — в Северную или Южную Америку и Австралию. Практикуется проведение соревнований как в морских, так и в озерных условиях. В 2005 г. «Золотой Кубок» проводился в Москве на акватории Пироговского водохранилища. Допуск на «Золотой Кубок» лимитируется, и сегодня общее количество гонщиков, выходящих на дистанцию чемпионата мира в классе «Финн», ограничено флотом в 100 лодок.

В 2004 г. Бразильской ассоциацией класса «Финн» в память о погибшем в авиакатастрофе выдающемся бразильском яхтсмене Йорге Брудере был учрежден «Серебряный Кубок» в качестве приза первенства мира среди спортсменов в возрасте до 21 года, зачет которого проводился отдельно в рамках «Золотого Кубка». В 2007 г. «Серебряный Кубок» был впервые проведен как отдельная регата и именно в Москве на той же базе, где проходил Чемпионат мира 2005 г. Сегодня «Серебряный Кубок» уже регулярно проводится отдельно от взрослого чемпионата, и на эти соревнования съезжаются более 50-ти молодых спортсменов, чтобы сразиться отдельно от взрослых.

Другим центральным соревнованием класса является Открытый чемпионат Европы в классе «Финн», на который собираются не только европейцы, но и «финнисты» с других континентов. Благодаря этому, уровень регаты и накал страстей на ней не ниже, чем на чемпионатах мира, но при этом допуск к соревнованиям несколько демократичней. Обычно на эти соревнования собираются от 60-ти до 80-ти гонщиков.

Отдельной нишей и событием класса стоит Чемпионат мира «Мастерс» в классе «Финн», к которому допускаются спортсмены в возрасте 40 лет и старше. Только на этом уникальном ежегодном мероприятии можно увидеть одновременно призеров Олимпиад, чемпионатов мира и многих других знаменитых регат. Здесь профес-

Старт одной из гонок на Чемпионате Европы 2009 г.

KAMEN KOVACHEV

сионалы, полупрофессионалы и любители разных лет имеют возможность посоревноваться вдали от излишне амбициозных молодых гонщиков, показать уровень парусной культуры и просто пообщаться. Это мероприятие проводится ежегодно на достаточно высоком уровне (никаких скидок на возраст), имеет свою собственную ассоциацию и собирает фантастическое число участников: в 2009 г. в гонке приняли участие 261 яхтсмен.

Нельзя не отметить демократичную обстановку Международной ассоциации класса «Финн». Важные определяющие вопросы политики класса, такие как места проведения центральных соревнований, предложения по изменениям регламента гонок, правил класса и другие определяются на общей ассамблее представителями национальных ассоциаций. При этом подать заявку на проведение центральных соревнований может любой город или яхт-клуб, который способен обеспечить необходимый уровень регаты, и решение в его пользу зависит от того, насколько привлекательнее его заявка для спортсменов по сравнению с другими претендентами. Тут нет места ни для политики, ни для интриг.

Производители и цены

Среди производителей лодок на сегодня, безусловно, доминирует чешская компания «Devoti Sailing», основанная итальянским гонщиком Лукой Девоти. Эта компания ведет активную маркетинговую политику, постоянно взаимодействует с ведущими гонщиками и совершенствует конструкцию лодки, а также предоставляет современные лодки в чартер. С ней конкурирует венгерская компания «Pata», которая является одним из лидеров в производстве углепластиковых мачт для класса «Финн». Эта компания ведет совместные исследовательские работы с Венгерским институтом аэрокосмических исследований и применяет новейшие технологии в расчете обводов своих яхт. В среднем стоимость новой яхты в зависимости от комплектации колеблется от 8,5 до 14 тысяч евро (без учета налогов и сборов).

В части мачт вместе с «Pata» также широко используются и успешно конкурируют мачты швейцарской компании «Wilke», и голландской компании «Hitt Masts». Все три производителя хорошо себя зарекомендовали среди гонщиков. Средняя стоимость новой мачты составляет от 2,5 до 3,5 тысяч евро.

Наравне с новыми яхтами активно работает и рынок яхт «с пробегом», центральную нишу в котором заняли дистрибьюторы производителей яхт, практикуя схему «trade-in», т.е. зачет стоимости сдаваемой старой яхты при покупке новой. Здесь есть также сложившийся уровень цен: хотя и можно найти яхту за пять тысяч евро, но за конкурентноспособную яхту четырехпятилетнего возраста будьте готовы выложить не менее 10 тысяч евро, а за мачту — не менее двух тысяч евро. При этом имейте в виду, что мачты и паруса продаются отдельно от лодок.

> Цена комплекта современной яхты класса «Финн» получается сравнимой со стоимостью автомобиля среднего класса и вполне посильна большинству активных мужчин — в другой раз можно решить не поменять автомобиль на новый, а приобрести себе современное здоровое хобби, которое сполна предоставит выход амбициям.

Новые пленочные технологии привели к тому, что паруса стали намного легче и лучше сохраняют форму под нагрузкой, но при этом их срок жизни получается достаточно коротким: пленки «садятся» под действием солнечного излучения, а также быстрее теряют свои свойства под нагрузкой. Обычно ведущие гонщики используют парус на две-три регаты, на протяжении которых парус показывает максимум своего потенциала. Пошивом, а точнее изготовлением или строительством парусов для класса «Финн», сейчас занимается достаточно много фирм, включая и российских мастеров, таких как «Vast Sails». Все они в разных условиях успешно конкурируют друг с другом, и выбор паруса во многом зависит от предпочтений гонщика. Стоимость паруса на сегодня составляет от 500 до 1500 евро в зависимости от модели, материала и исполнения.

Кубок Сибири в Красноярске — для гонок не обязательно нужны современные «Финны»

Для тех, кто еще не готов на такие инвестиции, эти затраты не должны отпугивать: сегодня у любого яхтсмена есть возможность принять участие в международной регате, не имея собственной лодки, за цены, сравнимые со стоимостью обычного туристического тура. Благодаря услугам производителей лодок, активно развит рынок предоставления лодок на прокат. Стоимость проката современной полностью вооруженной лодки в среднем составляет от 1000 до 1500 евро за регату в зависимости от расходов на страховку и доставку лодки к месту соревнований, а также от комплектации лодки (с мачтой или без). Паруса обычно на прокат не предоставляются. Этого же уровня цен стараются придерживаться и гонщики, предоставляющие личные лодки на прокат. Поэтому сейчас все больше и больше набирает оборот «Финнистский парусный туризм» с участием в международных регатах. Участие в международных соревнованиях и регатах, может быть, за исключением «Золотого Кубка», на сегодня достаточно демократично: любой спортсмен может свободно подать заявку (стартовый взнос обычно составляет 150-200 евро), приехать и участвовать в регате. Главные условия участия — аккуратность в обращении с материальной частью и в части соблюдения правил гонок и регламента организатора соревнований.

Возрождение российского «Финна»

Сегодня после некоторого затишья класс «Финн» переживает бурное возрождение в России. Московская ассоциация класса «Финн», организованная группой энтузиастов, поддерживавших и не давших умереть классу «Финн» в Москве в переходные времена перестройки и развала СССР, активно взялась за возрождение класса. Интернет-портал класса (www.moscow-finnclass.ru) сегодня является центральным источником информации о классе. Сто современных яхт класса «Финн», закупленных Московским правительством под Чемпионат мира 2005 г. и находящихся сейчас в ведении Экспериментальной школы высшего спортивного мастерства «Хлебниково», активно используются ассоциацией совместно с ЭШВСМ «Хлебниково» для организации соревнований различного ранга, а также для подготовки молодых спортсменов.

Центральной регатой в Москве и в России на сегодня стала регата «Открытый Чемпионат России в классе «Финн», которая с 2010 г. будет проводиться как «Открытый Чемпионат Российской ассоциации класса «Финн», проводимый в Москве традиционно в сентябре каждого года. Благодаря тому, что этот Чемпионат проводится отдельно от других классов и участникам предоставляются современные яхты, на эту регату собираются сильнейшие рулевые одиночных классов, ветераны и новички, желающие проверить свое мастерство на одной дистанции с сильнейшими гонщиками России и других стран. Традиционно «в гости» приезжают сильней-

шие спортсмены из Белоруссии, Украины, а также участвуют и спортсмены Литвы, Эстонии, США, Греции. В юбилейном 2009 году Чемпионат России собрал рекордное число участников — на старт вышли 60 «Финнов».

Активность Москвы передалась и регионам. Увеличилось число участников класса «Финн» во всероссийских соревнованиях, расширилась география: на Чемпионате России 2009 г. в классе «Финн» были представлены 11 регионов России. Набирают силу региональные регаты, далеко не везде требующие обязательно современных лодок. Так в Красноярске теперь уже регулярно проходит «Сибирский Кубок». В Сибири энтузиасты класса собирают везде, где только можно, старые корпуса «Финнов», сами восстанавливают, строят мачты и на местных озерах и водохранилищах устраивают зажигательные регаты, а «Сибирский Кубок» с 2009 г. получил статус Чемпионата Сибири в классе «Финн».

Традиционно в Сочи проходит основанная Олегом Хоперским «Рождественская регата». В 1992 г. после развала Советского Союза Олег собрал вместе в Сочи и полностью укомплектовал несколько «боевых» лодок, и пригласил померяться силами всех членов сборной СССР, своих друзей — сильных «финнистов» разных лет, вложил свои «призовые» премии в организацию регаты. Ввиду того, что спортсменов было больше, чем лодок, гонки проходили со сменой экипажей — так называемой «пересадкой», когда спортсмен каждую последующую гонку выступает на другой лодке, определенную жеребьевкой или очередностью по регламенту. Эта регата стала традиционной встречей старых друзей, и каждый год на рождественские праздники собирает более 40 «финнистов» разных возрастов и регионов, а также притягивает молодых спортсменов, желающих померяться силами в коротких быстротечных гонках и сыграть на воле случая. Придуманный Олегом Хоперским девиз регаты «Мы все в одной лодке!» взят также «на вооружение» Всероссийской Федерацией парусного спорта.

С ростом активности регат и спортивных результатов на международной арене все большее число региональных спортивных школ задумывается о подготовке молодых спортсменов именно в классе «Финн», поскольку это является на сегодня единственной реальной нишей, куда могут влиться молодые спортсмены, выросшие из детских и молодежных классов. На места в программе зимней подготовки в классе «Финн» в г. Сочи уже сейчас собрался ощутимый конкурс.

Московская ассоциация класса «Финн» регулярно организует командные выезды на чемпионаты Европы и Чемпионат мира «Мастерс», другие международные регаты. Централизованно заказывается материальная часть: лодки, мачты, паруса, другое оборудование. Открылось представительство фирмы «Devoti Sailing» в России, и теперь любой желающий может заказать в России новую современную лодку или прокат лодки на соревнованиях.

Класс «Финн» в России воссоздает уникальную культуру, атмосферу и традиции парусного спорта. Продолжающаяся связь поколений, устойчивое взаимодействие с международной общественностью, активная жизненная позиция членов национальной ассоциации класса обеспечивает возрождение класса «Финн» в России, формируют и кристаллизуют тот парусный спорт, который многие из его патриотов хотели бы видеть.

Пожелаем этому замечательному классу с двумя близкими сердцу многих волнами на парусе дальнейшего процветания и развития, а также — возвращения в класс всех, кому он близок. ■

www.kater.ru
www.devotisailing.ru
Тел.: +7 (495) 773-31-03
+7 (495) 762-23-42
Факс: +7 (495) 576-34-86
E-mail: bayliner@mail.ru

KATER LIFE

DEVOTI теперь в России!!!

ООО «КАТЕР ЛАЙФ»

Официальный дистрибьютор Bayliner, Trophy, Rinker, Meridian, DEVOTI

Поставка и продажа яхт класса «Финн», комплектующих, аксессуаров и оборудования

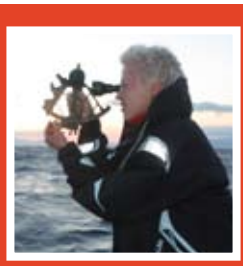
- *Новые яхты фирмы «Devoti Sailing»*
- *Яхты «с пробегом»*
- *Мачты «Hitt masts»*

• Комплексная поставка яхт класса «Финн», катеров, обеспечения для регат в классе «Финн»

• Поставка и продажа катеров Bayliner, Trophy, Rinker, моторных яхт Meridian

Адрес: Международный яхт-клуб «Спартак», 141700, ул. Набережная, д. 4а, г. Долгопрудный, Московская область

Неделя астронавигации



ТЕКСТ: АНАСТАСИЯ ОЖГИХИНА

До этого путешествия мои познания в астронавигации ограничивались представлениями о возможности определения по Полярной звезде направления на север, а по положению солнца в полдень направления на юг

Так случилось, что у ребят, которые отправлялись практиковаться в астронавигации, на лодке оказалось свободное место. Купила билет, взяла отпуск на неделю, побросала теплые вещи в сумку и — прямиком в аэропорт. В аэропорту я встретилась с «нашими», которые везли два сундука с секстантами. Эти диковинные инструменты вызывали интерес у всех категорий работников аэропорта, поэтому мы сдали их в багаж как стекло в надежде на соответствующее к ним отношение. Дорога была легкой. В Москве шел снег, а мы ехали в солнечную Турцию: это не могло не радовать.

В Мармарисе нас встретила вторая часть группы, которая только что сдала экзамен на offshore skipper's. Там и поужинали, после чего заселились на большую комфортную лодку Sun Odyssey 54 с романтическим названием «Catch the Wind», что в переводе значит что-то вроде «лови или поймай ветер».

В заливе, как и полагается, рассчитали девиацию — отклонение магнитной стрел-

ки компаса на лодке под влиянием металла и электроники. Пока мы строили графики, наш кок приготовил вкуснейшую шурпу. После обеда навигаторы определяли ошибку секстанта. Отмечу, что из десяти членов экипажа астронавигацией в плавании занимались шестеро, предварительно прошедшие интенсивную недельную подготовку на берегу в Национальной ассоциации шкиперов.

Теперь о секстанте. Это инструмент, используемый для измерения величины угла между двумя видимыми объектами, например, каким-то светилом и горизонтом, с целью определения географических координат. Длина шкалы секстанта составляет 1/6 от полного круга, или 60°, отсюда происходит название секстанта (от лат. sextans — шестая часть). При наблюдении через секстант горизонт и астрономический объект совмещаются в поле зрения наблюдателя и остаются неподвижными относительно друг друга, даже если сам наблюдатель находится на плывущей лодке. Это возможно потому, что секстант состоит из двух зеркал: указательного и неподвижного полупрозрачного зеркала горизонта. Свет от астрономического объекта падает на подвижное зеркало, отражается на зеркало горизонта, на котором одновременно видны и светило, и горизонт. Угол наклона указательного зеркала и есть высота светила. Секстант — очень чувствительный инструмент и сдавать его даже как стекло в багаж не стоит. У одного из наших секстантов во время транспортировки отвалилась ножка. А если его уронить, то дуга (с зубчатой рейкой и шкалой) может погнуться и прибор потеряет точность.

Итак, в открытом море мы приступили к астронавигационным измерениям. Капитан назначил три ночные вахты с 20.00. К середине третьей вахты наступил рассвет — время, когда еще видны звезды и уже появилось солнце, т.е. различим горизонт. Отмечу, что море без берегов — зрелище волнующее и завораживающее. С одной стороны, страшно, что нельзя взять пеленг и при отсутствии навигационных приборов можно заблудиться, с другой стороны — море притягивает, успокаивает и заставляет задуматься об истинных ценностях.

На рассвете, на закате и днем по высоте солнца над горизонтом можно наиболее точно определить позицию в море. Помимо секстанта для этого вам понадобятся очень точные часы для определения времени, желательно ассистент для наиболее точной фиксации времени, Nautical Almanac, специальные коррекционные таблицы для различных широт. Один из главных недостатков астрономической навигации — зависимость от облачности. Несколько запланированных замеров не состоялись, так как не было видно звезд.

Один астронавигационный «сеанс» длился около 20 минут, потом все участники спускались в кают-компанию и в течение нескольких часов в жарких математических спорах и дискуссиях преобразовывали полученные данные и определяли нашу позицию. В зависимости от погодных условий погрешность полученных результатов составляла от 1 до 20 миль от реальной позиции, установленной с помощью GPS. Самые сложные измерения были в волну высотой 1,5 метра: сложно было находиться на палубе, не держась за что-нибудь, не говоря уже о необходимости в это самое время двумя руками держать секстант и искать звезды.

Так мы провели неделю. Три раза в день, если позволяла погода, делали измерения. На рассвете — самые красивые, заряженные жизненной энергией. Далее мы производили дневные измерения высоты солнца над горизонтом в момент его верхней кульминации. Самые соревновательные получались замеры на закате: кто первый увидит звезду.

НАЦИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ ШКИПЕРОВ www.skippers.ru 105187, Москва, Окружной проезд 15, оф. 219 Тел.: +7 (499) 369-74-54, +7 (499) 409-409-0	Единственная в России Яхтенная Школа проводящая курсы на высшие ступени яхтенного мастерства — Master of Yahts 200 tons Limited — Unlimited (Offshore—Ocean). Курсы проходят 2 раза в год, весной и осенью. Обучение проходит на собственном флоте. Курсы Bareboat Skipper IYT проходят круглый год, включая обучение в экзотических местах планеты. Для вас — весь спектр парусных походов — от океанских переходов до экспедиций в тропиках. Преподавание ведется по системе International Yacht Training официально сертифицированными инструкторами. Учебные программы для новичков и профессионалов: • International Crew • Flotilla Skipper • Bareboat Skipper • Master of Yacht 200 Tons Limited (Offshore) • Master of Yacht 200 Tons Unlimited (Ocean) Дополнительно: • Курсы радиооператоров (VHF) • Морской английский На сайте skippers.ru реализована поддержка для членов ассоциации: • On-line распознавание сертификатов • Электронный logbook яхтсмена • Crash-history
GOKOVA SAILING www.gosailing.ru ул. Лесная, 43, оф. 423 Тел.: +7 (495) 969-54-01 (Москва), +90 (538) 760-84-26 (Турция)	Яхтенная школа Джима Гокова — одна из старейших лицензированных яхтшкол IYT. • Англоязычные и русские инструктора. • Обучение КРУГЛЫЙ ГОД на Средиземном море в Турции. • Все ступени обучения IYT от International Crew до Master of Yacht 200 Tons Unlimited (Ocean). • В собственном флоте современные гоночные яхты MAT 12, First 12, First 40.7 и катамаран Lagoon 47. Помимо прибрежных программ, предлагает обучение в дальних морских переходах, парусных ралли, участие в международных регатах. Интенсивный двухнедельный тренинг на сертификат Bareboat Skipper является одним из бюджетных предложений на рынке яхтенного образования (1200 евро с проживанием и дипломом). Его успешное окончание позволяет самостоятельно брать парусную яхту в аренду (чартер) по всему миру. Открыты теоретические курсы школы Gokova в Москве (м.Белорусская): Basic Course & Marine English = 3000р. Теоретические модули Bareboat Skipper(I.Crew-Flotilla-BBS) = 20000руб
ЦЕНТР ПОДГОТОВКИ СУДОВОДИТЕЛЕЙ «СТОРМ» www.100rm.ru г. Москва, ул. Лавочкина д. 34 корп.1 Тел.: +7 (495) 643-5006	• Первый в РФ признанный МЧС России центр дистанционной подготовки судоводителей маломерных судов, поднадзорных ГИМС МЧС России (Свидетельство о регистрации МЧС России №770001). • Официальный партнер международной ассоциации «International Yacht Training». • Соучредитель Ассоциации организаций, осуществляющих подготовку членов экипажей маломерных, прогулочных и спортивных судов «СТОРМ». Проводит **очную, дистанционную и индивидуальную подготовку** судоводителей маломерных и прогулочных судов к плаванию в национальных и международных водах. Подготовка проводится в Москве и в других регионах по нижеперечисленным программам: • **Курсы ГИМС** (катер, мотолодка, гидроцикл, прогулочное судно, парусное судно). • **Курсы International Yacht Training**. • **Спецкурсы** (радиосвязь (GMDSS Short Range/Long Range), первая медицинская помощь, выживание в море, спасение человека на воде, борьба с пожаром на судне, использование современных средств навигации, использование РЛС, морской английский язык и др.).
МОРСКОЙ ПАРУСНЫЙ КЛУБ «ШКИПЕР» www.skipperclub.ru Москва, Расторгуевский переулок д.14. Тел./факс: (495) 933-15-23	Морской парусный клуб «Шкипер» готовит яхтсменов самого различного уровня, специализируясь как на судоводительской, так и на спортивной, гоночной подготовке. Качество обучения в нашей школе, которая является агентским подразделением крупнейшей школы в Европе GOKOVA SAILING, гарантируется нашим принципом: «Мы предоставляем наши яхты в аренду своим выпускникам!» Круглогодично, в международных водах любых регионов планеты, наши инструктора обучают соискателей от начинающего уровня до любого, самого высокого уровня компетенции яхтсменов по системе IYT. В собственном флоте клуба используются ультрасовременные гоночные яхты «Archambault 35» («Leader» и «Champion»), комфортабельные Cyclades 50.5, другие яхты и катамараны. Флот базируется в Турции и в Москве. Помимо обучения клуб предлагает своим выпускникам принять участие в клубных флотилиях в качестве первого самостоятельного плавания. А также: участие в дальних морских, трансатлантических переходах, парусных ралли, участие в международных регатах любого уровня. Мы готовим реальных капитанов!
РУССКИЙ ЯХТЕННЫЙ ЦЕНТР www.ryc.ru г. Москва, Банный пер., дом 6, метро «Проспект Мира» Тел.: +7 (916) 229-63-47	Русский яхтенный центр — лицензированный партнер IYT. Качество обучения IYT одобрено Международной Морской Организацией (IMO) при ООН. IYT получил признание классификационного общества Det Norske Veritas как Морской учебный центр. Программа IYT поддержана многими правительственными организациями, включая Агентство береговой охраны Великобритании (MCA) и Береговую охрану США (USCG). Программа обучения и сертификаты (дипломы) IYT признаются всеми яхтенными агентствами. В программе обучения центра — полный теоретический курс для получения квалификации «Bareboat Captain / Skipper». Существует возможность дистанционного обучения. В соответствии с имеющейся государственной аккредитацией, центр обучает судоводителей маломерных судов (курсы ГИМС) с последующей выдачей государственного удостоверения на право управления маломерным судном (катером, мотолодкой, гидроциклом, парусной яхтой) в различных районах плавания (вне путей «ВП», внутренние водные пути «ВВП» и морские пути «МП»). Обучение проводится в удобное для слушателей время.

ШКОЛА ЯХТЕННОГО МАСТЕРСТВА www.SeaSchool.ru Москва, Дружинниковская ул., д.11/2 Тел.: +7 (910) 484-08-48	Школа готовит капитанов парусных яхт длиной до 60 футов и является официальными представителем IYT в России. Дипломы признаются в более чем 30 странах мира. Обучение производится по следующим квалификациям: • Введение в яхтинг (Introduction to yachting) • Квалифицированный член экипажа (International Competent Crew) • Радиооператор (VHF Radio Operator) • Мастер класс (Master Class) • Bareboat skipper Изучаемые дисциплины: • Искусство управления яхтой • Навигация + основы астронавигации • Лоция • Основы гидрометерологии • Основы морского права • МППСС • Выживание в море • Правила парусных соревнований • Радиосвязь • Первая медицинская помощь Формы обучения: • Очная • Дистанционная • Экстернат • Основы астронавигации • Живое море
ЯХТЕННАЯ ШКОЛА «АДМИРАЛЪ УШАКОВЪ» Елена Бруцкая +7 918 566-32-07 E-mail: Alenka0405@yandex.ru E-mail: yahtscul@admiralushakov.ru E-mail: ushakovyacht@mail.ru www.admiralushakov.ru	Школа находится в Волгодонске и работает совместно с Московской Яхтенной Школой. Мы готовим курсантов, как по курсу ГИМС, так и по курсу IYT с прохождением практики как на Цимлянском водохранилище, так и на Средиземном море. «Береговой Курс» включает все необходимые курсы для практического эволюционного роста курсантов от матросов и рулевых до Капитана. Начальная практика осуществляется в акватории ЯК на оптимистах и позже на яхтах МИКРо класса ЭЛЕКТРА18, катамаранах, а в море на больших яхтах. Практика проходит под руководством известных спортсменов и тренеров. Школу возглавляет бывший член Сборной России Елена Бруцкая.

СЛУЖБА ПРОДАЖ:

Антон Климов
Тел.: +7 909 912 95 63 , +7 985 767 64 55
E-mail: cleman@yandex.com, prodam@admiralushakov.ru

Ушаков Алексей Борисович
Тел.: +7 903 727 58 72, +7 495 322 59 10
E-mail: ushakov@admiralushakov.ru

Après yachting

или хроника «Белого инея»

ТЕКСТ: СЕРГЕЙ ЛЕОНОВИЧ

История «Белого инея» началась в октябре 2004 г. В тот день на закрытии сезона рядом сидели экипажи яхт двух таллиннских четвертьтонников, «Ольги» и «Фреи», говорили о прошедшем лете и о мятежной душе яхтсмена, требующей продолжения. Кто-то в шутку предложил на ноябрьские сходить в Камышин, друзей проведать. Так родилась регата «Белый иней». В прошлом году состоялся уже традиционный, шестой поход, в котором участвовало пять яхт: «Ольга», «Призрак», «Fantom», «Вояж» и «Бриз». Погода стояла ненастная: ночью столбик термометра падал до минус семи, холодный северо-восточный ветер не способствовал ощущению комфорта.

Стартовали 4 ноября из Волжска, яхт-клуб «Сталь». Экипажы сами определяли время старта, маршрут и режим движения. К двум часам дня все яхты, подгонямые морозным северо-восточным ветром, покинули причал и отправились в сторону Камышина. Ближе к ночи яхты стали искать балки для ночевки, лишь экипаж «Призрака» решил идти без остановок... Большая часть яхт финишировала 6 ноября. В четыре часа после полудня состоялось торжественное закрытие «Белого инея». Говорили хорошие слова, вручали значки (сделанные руками экипажа яхты «Фрея», который шел в этот раз на яхте «Ольга»). Самому-самому, капитану яхты «Fantom» Игорю Ивановичу Горячеву, вручили орден «Стойкого пингвина». Потом все поехали в баню...

Что происходило между стартом и финишем «Белого инея» знает любой опытный яхтсмен. Для полноты картины предлагаем отрывки из заметок участника «Белого инея»:

*

Рано утром 4 ноября приехал в клуб подготовить «Призрак». Свои лодки все давно уже вытащили на берег, поэтому молодежь собралась на «Призраке», а, так сказать, опытные решили идти на «Вояже».

*

Приехал и давай таскать из рундука теплые вещи, там тулупы всякие, ватные штаны, свитера. После притащил старый боевой грот, мы под ним не гоняемся уже два года, зарядил его, потом зарядил второй стаксель. Когда все было сделано, приехала команда. Я злой: мол опять тут один все делаю... Им повезло, что они мне сразу пакеты с едой в руки сунули.

*

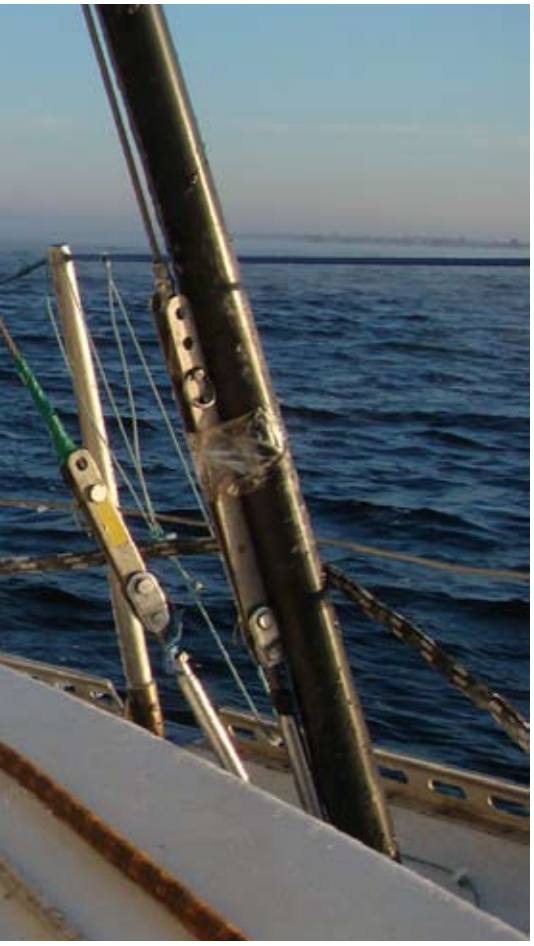
Вроде все собрали. Завели движок и пошли, пока отходили поставили паруса, поймали ветер. Бензина у нас на все про все 10 литров, больше нету. Ну мы же и не водомоторники, чтоб под движком гонять. Ну, короче, вышли в «море», это мы так свое водохранилище называем. Идти нам на север, ну, по закону подлости ветер северо-восточный, идем остро, вроде как вырезаемся, чтобы вдоль Волги идти.

*

Холодно. Смотрю я на своих товарищей и думаю, что мероприятие надо бы переименовать в «Синий иней», потому что все синие. Я-то почти непьющий, мне тяжелее всех пришлось, а они еще и чай забыли купить, а это для меня первое дело на лодке.

*

Темнеет. Ветер усиливается. В такой ветер надо просто на заборе сидеть и откренивать, но кому охота в такую холодры-



гу... Хотели ночевку организовать, да нас «Вояж» не поддержал. В итоге, мы сложили грот на гике, поставили стаксель и пошли под одним парусом.

*

Лежу я в форпике и слышу, что подымают грот, значит, думаю, ветер подкисает. Смотрю на часы — до вахты еще час. При поворотах странные звуки слышу, посмотрел в форлюк, а это со стакселя сосульки падают. Разбудил товарища, пошли на вахту. Одели все теплое, что было. Ветер северный, начались лавировка, туман, идем по приборам, крутить повороты самое беспонтовое, шкоты задубенели, покрылись инеем, короче, лом согнуть, наверное, проще, так что приходилось «резатся», лишь бы повороты не крутить. Где-то в ночи звонят нам бывалые с «Вояжа», сказать, что будут искать балку для ночевки, мы сказали, что будем пилить нон-стопом. Потом уснули на два часа. В четыре заступили снова. Смотрю, в каюте моргает лампа, понимаю, что где-то коротит, иду к мачте, а там оголенный провод обледенел, мачта вся во льду, бак покрыт льдом, сантиметр будет, можно коньки доставать... кругом сосульки висят. Короче, разобрался с проводкой.

*

Сдали вахту, ушли спать. Часов в 10 утра туман чут-чуть рассеялся, увидели Камышин. На мосту народ собрался — на «отморозков» смотреть. Мы подходим к яхтклубу, достаем шампанское. Смотрим, а наших-то и нету. Мы первые.

1 - 9 мая 2010 года, Мармарис - Фетие (Турция)
Седьмая Русская Парусная неделя Volvo.

Если Вы устали от повседневной офисной работы, хотите ощутить реальную свободу, попытаться "поймать ангела" в паруса, с детства зачитывались романами о пиратах и во сне видите себя участником Кубка Америки или Volvo Ocean Race, то это событие для Вас.

Любительская регата "Русская парусная неделя Volvo", приглашает всех, кто хочет **впервые** попробовать поучаствовать в парусных соревнованиях, а так же тех, кто занимается парусом непрофессионально, к участию. Добро пожаловать на борт яхты.

Более подробную информацию Вы можете получить
на сайте: **www.sailweek.ru**
по e-mail: regata.ryc@gmail.com
по телефонам: +7 (495) 507-2031, +7 (916) 229-63-47

«Rietumu krasts» предлагает сотрудничество в развитии территории и готова рассмотреть любые предложения стратегических инвесторов о вхождении в проект. По словам представителей причала, потенциал его развития самого и особенно прилегающей к порту территории, очень высок.

www.pavilostamarina.lv

С давних времен поморы, отправляясь в дальнее плавание, рассчитывали не только на судовые запасы, но и на дары моря. Беломорские яхтсмены-крейсеристы поддерживают и приумножают кулинарные традиции предков

ГОРБУША, СЕМГА, ВОРОБЕЙ
и другие колониальные товары

ТЕКСТ: ЮРИЙ РЫБАКОВ. ФОТО: ЮРИЙ РЫБАКОВ, КОНСТАНТИН КОНЕНКОВ, ВАЛЕНТИН БИМБИРС, СЕРГЕЙ БАПТИДАНОВ, ВАСИЛИЙ АЛЕКСЕЕВ, ИГОРЬ ГЕОРГИЕВСКИЙ

ЛОВИМ ТРЕСКУ

Искать крупную треску лучше у отвесно уходящих в море скал с резким свалом глубины под водой, мелкая неплохо ловится и на мелководье у скалистого берега. В открытом море треска предпочитает держаться около банок, каменных гряд, покрытых донной морской растительностью — ламинарией, возвышающейся над остальным рельефом дна и нередко осыхающей в верхней части на отливе. Такие места на Северо-Карельском побережье называют корги, баклыши. Внешне удобный участок представляет из себя возвышающийся над водой валун, практически лишенный растительности, и окруженный достаточно большими глубинами до 30-ти метров с резким свалом. В месте наиболее крутого «свала» и любит держаться треска. Кроме того, для трески привлекательной стоянкой может быть подводная расщелина или продолжение береговой скалы. Отвесная скала, рассеченная трещиной, с очень большой вероятностью имеет подводное продолжение, скорее всего, это и есть то место, которое нам и нужно. Встречается треска и на гораздо больших глубинах, но в связи с большими пространствами и неустойчивой погодой, выходить в открытое море из под прикрытия островов не всегда целесообразно. Треска любит довольно узкие приглубые проливы между островами с довольно сильным до одного узла приливо-отливными течениями. Однозначнно: треска не любит песчаных пляжей и заиленных заливов с малым водообменом или сильно запресненных мест.

Подходить к берегу и относительно нормально ловиться, треска начинает в начале мая при вскрытии моря от льда, затем в глубоко врезанных в материк заливах наступает пауза, связанная, видимо, с сильным запреснением воды от таящих льдов и многочисленных речек и ручьев впадающих в море. Клев возобновляется в начале июня и относительно стабилен до середины октября. Паузы в клеве летом и осенью, видимо, связаны с подъемом холодных вод (на глубинах свыше 50 метров в Белом море температура воды близка к точке замерзания, хотя на поверхности в июле может достигать 20 градусов) и миграцией основных кормовых объектов. Нередко треска, особенно в период спаривания червей нереисов, поднимается вверх и клюет не на донные снасти, а на проводочные, чем зачастую затрудняет ловлю морского сига или морской кумжи.

Наиболее интенсивный клев наблюдается в момент с первой четверти начала прилива с пиком к среднему уровню

воды и с постепенным снижением интенсивности поклевок к максимальной воде. На самой полной воде клев обычно прекращается. На убылую воду клев обычно менее интенсивен и при нижней точке отлива прекращается. Местные жители для ловли с лодки применяют довольно нехитрую снасть. Обычно это толстая (0.5-0.6) леска, мотовильце, в качестве груза довольно массивная (грамм 50-70) белая или латунная блесна или трубка с крючком одинарником на конце (возможен просто свинцовый груз). Поклевка определяется «на палец» ударом. В качестве наживки используется морской червь пескожил, которого можно добыть на отливе при помощи штыковой лопаты. Следует обратить внимание на то, что морские черви долго в условиях отрыва их от естественной среды не живут, поэтому для каждой рыбалки целесообразнее накопать новых. Испорченных же, тухлых, пескожилов практически невозможно насадить на крючок, они будут при малейшей поклевке или ударе о воду или дно слетать с крючка.

Итак, треску поймали. Чистим: отделяем головы с кишками, снимаем внутрибрюшную темную пленку, потроха выкидываем чайкам. Чешуи у трески нет, в этом ее еще один плюс. Можно отделить печень и приготовить ее, но летом, когда вода теплая, она зачастую поражена паразитами и выглядит не очень аппетитно.

ТРЕСКА ЖАРЕНАЯ

Жарится треска, как и любая другая рыба, на растительном масле, обваляная в муке, на чугунной сковороде. Свежайшая, жареная беломорская треска, необычайно вкусный и полезный продукт. Если мы хотим увидеть на сковороде аккуратные жаренные кусочки, а не «кашу», то перед жаркой, примерно за час, треску следует обязательно подсолить изнутри и снаружи, тогда она не станет разваливаться на сковороде.

ТРЕСКА КОПЧЕНАЯ

Потребуется коптилка. Засаливаем потрошеную треску. Для горячего копчения можно не отрезать головы, а просто вынуть кишки, пленки и жабры. Рыбу присаливать нужно часа на два-три, чтобы она хорошо пропиталась, затем примерно на час дать стечь на решетке или ветках. Съехав на берег, разводим костер. Такое «буржуинство», как яблоневая щепа, пойдет для наполнения коптилки, если яблонь нет, то в устье любого ручья обязательно растет ольха, выбрав сухой ствол можно нарубить щепок и приготовить закладку для коптильни.

Закладываем рыбу в коптильню, накрываем крышкой и ставим на огонь, время приготовления от 20 до 40 минут в зависимости от коптильни и интенсивности пламени. Если рыба не докоптилась, то ее можно докоптить, но, если пересушили, то это неисправимо. Для получения благородного золотистого цвета в коптилку добаляют ветку можжевельника, но только чуть–чуть, иначе получите острый привкус смолы.

Кушать копченую треску можно сразу, но лучше холодной. Пока она остывает можно приготовить салат с отварным картофелем и майонезом. Копченая треска на борту яхты долго не портится, но хранить ее желательно на поддоне закрытым сверху фольгой, чтобы рыба не «задохнулась».

ГОРБУША

Северные яхтсмены называют горбушу «колониальным товаром» — ее достаточно бюджетно можно выменять у местных рыбаков. Во время хода, в июле–августе нечетных годов, горбуша большими группами устремляется в устья беломорских рек на нерест. Пойманная на подходе в море, она имеет достойные вкусовые качества, солится, жарится, как и треска. У пойманной уже в реке, измененной, похожей на «леща», по-другому называемой «лошалой», мясо полностью теряет свои вкусовые качества и остается взять от нее только икру.

ИКРА ПО-БЫСТРОМУ

Для быстрого приготовления икры горбуши, как и других лососевых, потребуется емкость для икры, вилка, соль, марля или мелкое сито. Закладываете в сито икру в «ястыках», это пленочные оболочки икры, и через сито ошпариваете

ее крутым кипятком, ни в коем случае не замачивая, иначе икра просто сварится. Затем сливаете с кастрюли жидкость и закладываете в нее икру (ястыки от кипятка свернутся), начинаете вилкой или зюзьгой (палочка с сучками) энергично накручивать остатки ястыков и пленок, когда икра полностью отделена от этой неаппетитной субстанции, энергично покручивая икру вилкой, начинаем добавлять мелкую соль «по вкусу». Когда степень соляной крепости по вашему мнению достигнута, солить перестаем, продолжая помешивать икру в течение минут двадцати. Затем даем икре постоять один час, перекладываем в сито и даем стечь. Все. Икра готова. Можно намазывать белый хлеб сливочным маслом и лучшая в мире закуска на столе вашей кают-компании. Икру приготовленную по такому «быстрому» способу надо употребить в течение одного дня.

СЕМГА — ЭТО РЫБА

Именно так, с большой буквы, на Белом море называют семгу. Семга или атлантический лосось (Salmo Salar) живет в море, а для нереста входит в реки. Молодь семги проводит в реках от полутора года до пяти лет. Принято делить семгу на две биологические группы: весеннюю или «яровую» и осеннюю или «озимую». «Яровая» семга заходит в реки весной, летом и осенью. Ход в реки «озимой» семги происходит со второй половины августа по октябрь. «Озимая» семга проводит в реке год и нерестится на следующий год (в отличие от «яровой», нерестящейся в том же году). Лицензионный лов семги начинается 15 июня и заканчивается по мере вылова лимитированного количества рыбы не позже 15 сентября.

Нетрудно догадаться, что большая часть семги, пойманной на лицензионных участках рек, относится к «яровой» группе. Такая семга начинает входить в реки, когда начинает сходить лед. На Кольском полуострове — это период с конца мая до начала июня. В это время в уловах преобладают наиболее крупные самки (7—15 килограммов), проведшие в море до пяти лет или повторно нерестящиеся. В конце июня-начале июля обычно попадаются самцы и самки весом от трех до шести килограммов. Встречаются очень крупные самцы свыше 10 килограммов. Завершает ход «яровой» семги самая многочисленная часть популяции: мелкие самцы и самки (1,2—2,5 килограмма). Их ход с перерывами продолжается до сентября. В редкие годы на лицензионных участках существует возможность ловли «озимой» семги. Как правило, она идет после закрытия лицензионной ловли.

Ввиду трудности лова и законодательных ограничений, целесообразно выменять или приобрести этот «колониальный» товар у рыбаков-промысловиков в большом числе живущих и ведущих промысел пассивными снастями на берегах Белого моря.

СЕМГА СОЛЕНАЯ

Потребуется одна семга, соль, сахар, фольга, большая емкость, поддон. Сначала нужно подготовить смесь для соления. Она состоит из крупной «рыбацкой» соли, сахара в пропорции 2:1. Рыбу потрошим, отделяем потроха для чаек, голову и хвост на уху, чешую не снимаем. Не моем, а протираем снаружи и внутри чистой тряпкой или салфетками, чтобы не осталось никаких следов крови. Затем в поддон укладываем

чистую ткань, насыпаем туда равномерно смесь для засолки, кладем рыбу брюхом вверх, насыпаем смесь в брюшину, предварительно сделав проколы ножом вдоль позвоночника, засыпаем смесью сверху и туго заворачиваем в ткань, затем кладем в поддон, накрываем сверху фольгой. Ждем один день, на второй день переворачиваем рыбу, ждем еще один день, на третий день можно есть. Соленая семга в прохладном трюме хранится очень долго, не портится, если вы полностью удалили кровь и не завернули рыбу в полиэтилен. Повторяем: не храните соленую рыбу в полиэтиленовых пакетах или плотно закрытых пластмассовых емкостях.

СЕМГА НА РЕШЕТКЕ

Потребуется крупная решетка, одна семга, соль, майонез, брусника (по сезону), можжевеловые шишки, укроп. Потрошим семгу «по-скандинавски» через спину, вынимаем потроха, хребет, жабры (хвост и голову не отделяем), чешую не снимаем. Присаливаем сверху мелкой солью. Выкладываем рыбу на решетку чешуей вниз, посыпаем ягодами брусники. Пока рыба стекает и просаливается, готовим костер. Углей должно получиться очень много. У костровища сразу же выкладываем из камней основу для решетки на уровне 10-15 см от углей. Когда угли готовы, устанавливаем над ними решетку с рыбой. Запекаем рыбу над углями. Степень готовности определяем на вкус, в стадии последней готовности обмазываем рыбу снаружи майонезом. Можно добавить кусочки сыра. Когда сыр расплавится, семга готова. Добавляем сверху еще брусники и укроп. Выставляем готовую решетку с Рыбой на стол. Рыба подается с белым и черным хлебом. Из напитков лучше всего подходят русская водка, самогон (виски) и брусничный морс.

НЕМНОГО ЭКЗОТИКИ

Пинагор (Cyclopterus lumpus), он же морской воробей, обычно добывается в период с января по сентябрь вдоль всего побережья Норвегии, Кольского полуострова, Карельского берега Белого моря. Во время нереста он встречается повсеместно у побережья вплоть до северных районов страны. Зимой пинагор уходит от берега и может обитать в открытом море на больших глубинах. Весной рыба мигрирует в направлении побережья на нерест. Женские особи пинагора отличаются от мужских сине-зеленой окраской. Из-за характерной внешности, пинагора трудно спутать с другой рыбой, обитающей у побережья Норвегии. Тело пинагора круглой формы, бугорчатое, по бокам тела вдоль брюшка пинагор имеет семь рядов костистых бугорков-наростов. Кожа у пинагора толстая, на брюшке между грудными плавниками отчетливо виден присасывательный диск. У мужских особей голова и грудные плавники несколько больше, чем у женских.

Промысел самок пинагора ведется с целью добычи икры, которая в основном поступает на переработку и экспортируется. Икра пинагора розового цвета, но ее часто красят в черный цвет, и тогда внешне она напоминает осетровую икру. Одна самка пинагора способна дать до 0,7 кг икры. Мясо самки рыхлое, желатиноподобное, мясо самцов более плотное с розоватым оттенком, очень сочное и вкусное. В Исландии сушеное мясо женских особей пинагора считается деликатесом. Поймать пинагора можно в сети, а лучше, как и в случае с семгой, произвести натуральный обмен с жителями побережья.

ИКРА ПИНАГОРА

Берем самку пинагора. Аккуратно ножом вскрываем ей брюхо от анального отверстия через присоску к голове, неглубоко погружая лезвие. Вываливаем икру вместе с ястыками в емкость. Аккуратно отделяем ястыки от икры. Цвет икры в разных рыбах может отличаться от красного до нежно-розового. Добавляем соль по вкусу. И перемешиваем вилкой минут двадцать, даем настояться час и процеживаем икру через марлю или сито. Получившийся продукт вываливаем в чистую емкость, добавляем мелко порезанный репчатый или зеленый лук. Чудесная скандинавская закуска для русской водки готова. Если водки нет, то подойдет односолодовый ирландский виски.

Древнее латинское изречение гласит: «Мореплаватели во время бури боятся земли». Парусные суда особенно часто терпели аварии и гибли вблизи берегов. В штормовую погоду или при внезапно налетевшем шквале суда не могли маневрировать, и разбушевавшаяся стихия бросала их на мель или на скалы...

ТЕКСТ: ВЛАДИМИР ДОДОНОВ

Тольская Богородица

«Тольская Богородица» был предпоследним в серии из семи 74-пушечных кораблей типа «Святой Петр», построенных на Херсонской верфи в период 1794-1799 гг.

На них впервые в практике отечественного кораблестроения носовую и кормовую надстройки (бак и ют) соединили сплошной палубой, что позволило усилить огневую мощь и улучшить управление парусами. Длина корабля — 52,5, ширина — 14,3, осадка — 5,8 метра. Строительство началось 9 марта 1798 г. под руководством И.И. Тарусова. В начале августа 1799 г. корпус был спущен на воду.

После завершения постройки в 1800 г. корабль перешел из Херсона в Севастополь и вошел в состав Черноморского флота. В 1802 г. «Тольская Богородица» в составе эскадры совершила практическое плавание в Черном море. В 1804 г. командиром корабля был назначен капитан 1 ранга И.А. Шостак. Это был очень опытный моряк, он участвовал в крупных сражениях у Керченского пролива, у мыса Тендра и у Калиакрии, находился в Средиземноморской экспедиции 1798-1800 гг., штурмовал остров Корфу. Капитан пользовался особым уважением и доверием адмирала Ф.Ф. Ушакова, который поручал ему самые рискованные дела. Примечательно, что в те годы И.А. Шостак был единственным на Черном море офицером, который имел два ордена Св. Георгия 3-й и 4-й степени.

В начале октября 1804 г. «Тольская Богородица» в сопровождении брига «Александр» вышла из Севастополя и взяла курс к берегам Мингрелии, сейчас это район Грузии, где планировалось заготавливать корабельный лес для черноморских портов. На борту корабля был отряд солдат и офицеров Балаклавского пехотного полка и продовольствие для местных гарнизонов. В это время года в восточной части Черного моря обычно господствуют неблагоприятные для плавания северные и восточные ветры. Из-за них корабли сильно задержались в пути. Для пополнения запасов воды и свежих продуктов пришлось зайти в небольшой турецкий порт Платану. Стоянка продолжалась 13 дней, и к берегам Мингрелии подошли только 2 декабря 1804 г.

Корабли встали на якорь в районе реки Хопи (севернее Поти) примерно в двух верстах от берега. Надо сказать, что зимние ветра в районе Кавказского побережья отличаются большой силой, хотя барометр обычно стоит сравнительно высоко, что затрудняет предсказание надвигающейся бури.

Количество штормов начинает увеличиваться в конце ноября и в январе достигает максимума. В прибрежных районах шторма достигают иногда необычайной силы.

Зная это, командир сразу же приказал спустить верхний рангоут — реи (веретенообразное рангоутное дерево, к которому крепится парус) и стеньги (рангоутное дерево, служащее продолжением мачты), чтобы уменьшить парусность корабля.

Экипаж приступил к разгрузочным работам. Утром 7 декабря поднялся ветер от запада, который сначала нагнал легкую зыбь, а затем стал быстро усиливаться и в ночь на 8 декабря превратился в сильный шторм с морозом, ледяным дождем и большим волнением. Якорь не выдержал, и около 4 часов утра 8 декабря корабль стал дрейфовать к берегу. Вскоре его стало бить о прибрежные камни. Волны перекатывались через палубу и заливали корабль. Фок-мачта и бушприт сломались в самом основании и упали в воду. При этом бушприт выломал большую пробоину в палубе, через которую внутрь корабля стала поступать вода. Под воздействием волн, и особенно от ударов о камни, корабль начал быстро разрушаться. Сломалась бизань-мачта, в обшивке бортов появились трещины, палубные пазы разошлись, крепления несущих конструкций корпуса ослабли и стали разрушаться. В результате этого трюм уже наполовину заполнился водой.

Затем упала грот-мачта, убив и покалечив много людей. Под ее тяжестью корабль сильно накренился на правый борт. Удары волн выбивали пушечные порты и заливали батарейную палубу. Корабль сел на дно так, что над водой осталась только часть верхней палубы. В этих тяжелейших условиях экипаж вел себя исключительно мужественно, самоотверженно боролся за свое спасение. Каждый старался оказать помощь товарищам, матросы всячески оберегали офицеров и с особым рвением выполняли их команды. Командир с беспримерным хладнокровием руководил спасательными работами и ободрял подчиненных. К 9 часам утра от корабля уже ничего не осталось. Удалось спасти трех офицеров и 25 матросов. Кроме них остались в живых 3 офицера и 68 матросов, которые во время крушения находились на берегу. Погибли командир И. А. Шостак, семь офицеров и 156 матросов. В эту же ночь погиб и бриг «Александр», который тоже стоял на якоре недалеко от «Тольской Богородицы».

Гибель новейшего линейного корабля в мирное время, да еще с таким количеством жертв потрясла всю Россию. Император Александр II распорядился оказать помощь пострадавшим и родственникам погибших. В результате изучения всех обстоятельств этой катастрофы был сделан однозначный вывод, что при приближении шторма корабли должны немедленно ставить паруса и уходить в море. ■

www.kliper2.ru

История Российского флота — Интересно, Актуально, Достоверно.

ПАРУСНЫЕ КАТАМАРАНЫ

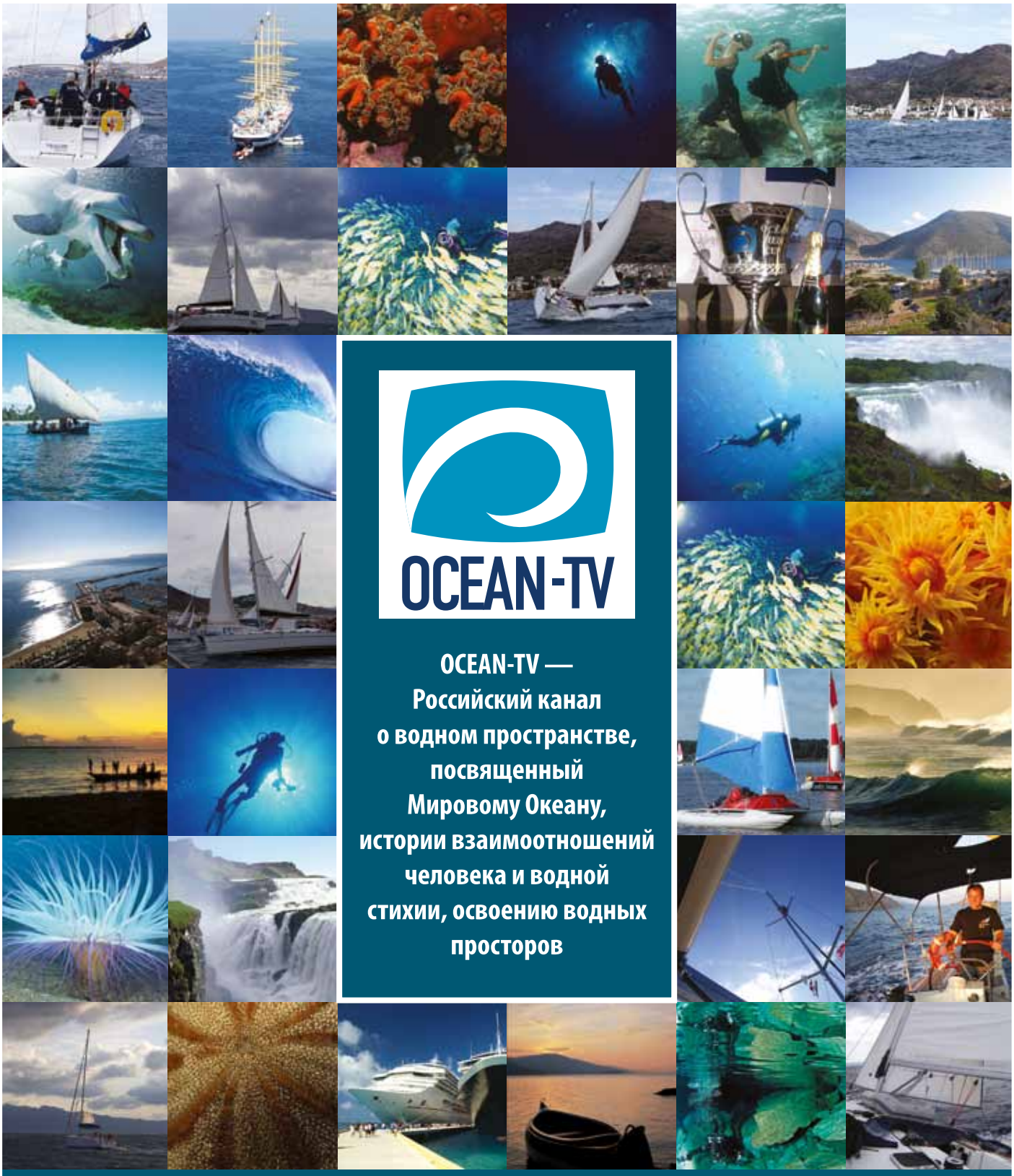
Ката-Лагун

Телефон: + 7 495 764 71 85
E-mail: info@cata-lagoon.ru
Web: www.cata-lagoon.ru

ПАРУСНЫЕ ЯХТЫ

EXPERT MARINE

Телефон: + 7 495 979 25 84
E-mail: info@e-marine.ru
Web: www.e-marine.ru



OCEAN-TV

OCEAN-TV — Российский канал о водном пространстве, посвященный Мировому Океану, истории взаимоотношений человека и водной стихии, освоению водных просторов

- **Для просмотра телеканала через систему кабельного телевидения, обращайтесь к операторам платного ТВ в вашем городе.**
- **Для индивидуального просмотра через спутник необходимо установить специальное оборудование. Узнайте по бесплатному телефону 8 (800) 100-200-6 ближайшую к вам точку продаж и правила установки оборудования.**

ЭФИРНОЕ ТВ:
г. Красноярск – 12 ТВК
г. Ливны – 24 ТВК
г. Верховье – 27 ТВК
г. Долгое – 54 ТВК
г. Новосиль – 54 ТВК
г. Глазуновка – 54 ТВК
г. Кромы, Орловской области – 53 ТВК

СПУТНИКОВОЕ ТВ:
Орион Экспресс
Оператор спутниковых технологий

СПУТНИКИ:
«Экспресс-АМ-3», «Intelsat 15»

ПАКЕТЫ:
VIVA TV «Восточный экспресс»
Континент ТВ

КАБЕЛЬНОЕ ТВ:
Спрашивайте у операторов вашего города
акадо
Corbina
ЗР-ТЕЛЕКОМ-ХОЛДИНГ

ВЕЩАНИЕ В ИНТЕРНЕТЕ И МОБИЛЬНОЕ ТВ:
www.ocean-tv.su
www.megafon.ru
www.mail.ru
www.on-tv.ru
www.webtelek.com
www.video.ru
www.kox-tv.ru и другие

Головной офис телеканала OCEAN-TV: 125371, г. Москва, Волоколамское шоссе, 103. Тел./факс: +7 (495) 783•47•10. E-mail: oceantv@yandex.ru. www.ocean-tv.su