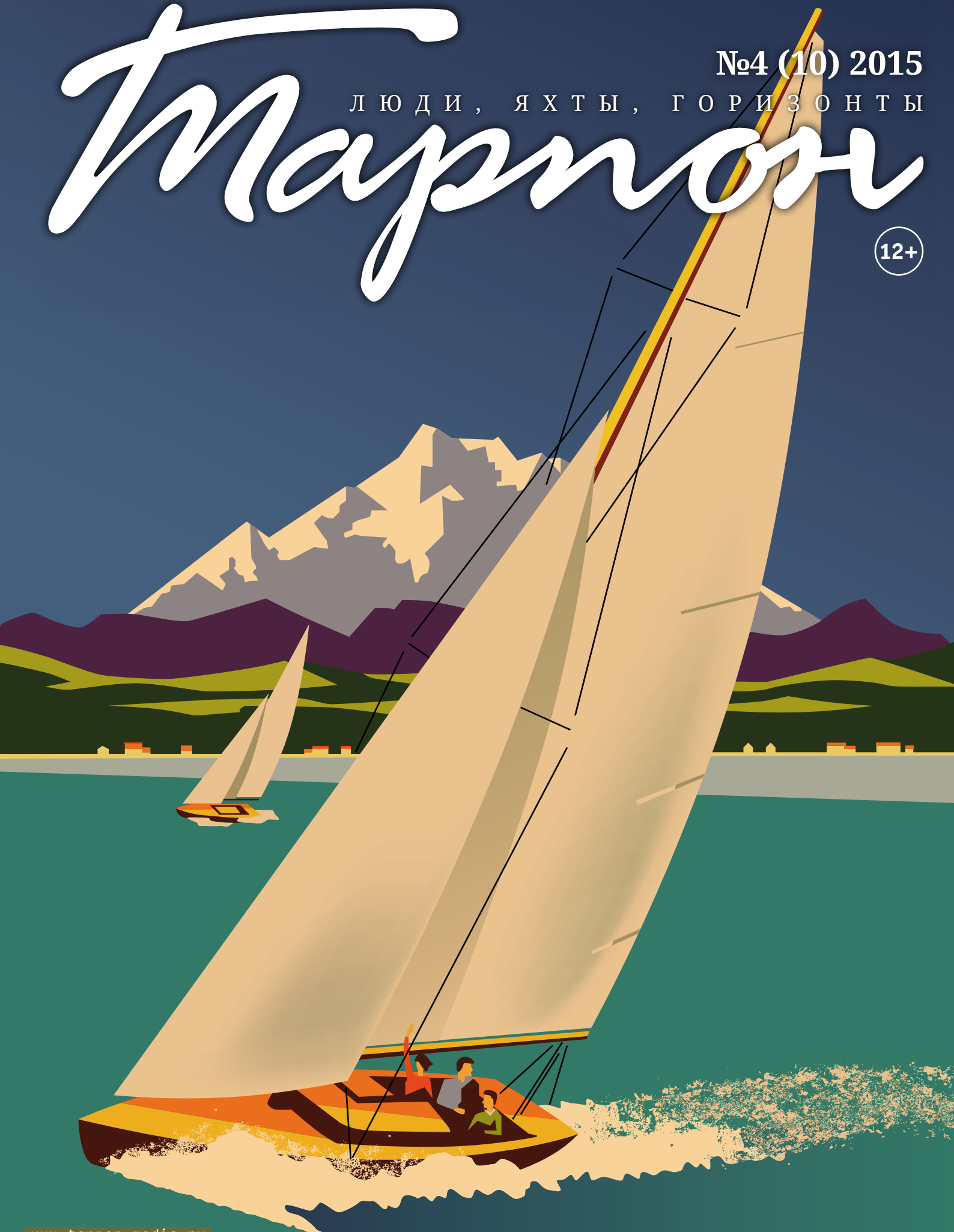


Тарпон

№4 (10) 2015

ЛЮДИ, ЯХТЫ, ГОРИЗОНТЫ

12+



www.tarpon-media.ru



4 602009 310447

ЛЮДИ

- 4 Хранитель
Антон Ковалев
- 40 Рисовальщик Макклор
Иван Смирнов

ЯХТЫ

- 10 Матч-рейс в океане
Владимир Макаров
- 16 Как тесно всё переплелось...
Сергей Афонин
- 18 RS Aero. Полет продолжается!
- 26 Занимательная генеалогия
Сергей Шамров
- 29 Коллекция
- 42 О первых моторных катерах в Петербурге
Роберт Кондратенко
- 58 Родом из прошлого
Антон Ковалев
- 68 Салют «шестёрке»
Иван Смирнов

ГОРИЗОНТЫ

- 20 В фокусе — бесконечность
Валерий Василевский
- 34 Море, которому понравилось быть озером
Арина Вишневецкая
- 46 Город, река, мосты...
Татьяна Сергеева
- 50 Притяжение Ловиисы
Иван Алексеев
- 56 Шить — пошивать...
Вячеслав Прутков
- 60 Спасайся кто может!
Иван Смирнов
- 64 Reds under the beds
Андрей Болгарчук
- 66 Это фукус!
Антон Ковалев



Учредитель и издатель
ООО «Тарпон-Медиа»

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

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

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

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

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

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

12+
Издание основано в 2013 году,
выходит 4 раза в год.
Тираж 2500 экземпляров.
Цена свободная.

Подписку можно оформить в редакции
или на сайтах: www.tarpon-media.ru,
www.mymagazines.ru

Матч-рейс в океане

ВЛАДИМИР МАКАРОВ

ФОТОГРАФИИ VOLVO OCEAN RACE / AMORY ROSS, YANN RIOU,

BRIAN CARLIN, RICK TOMLINSON, AINHOA SANCHEZ

Если спросить Алана Смита, участника первой кругосветной гонки Whitbread Round the World Race, стартовавшей в 1973 году, и гонки, которая только что завершилась, в чем разница между ними, он ответит, улыбаясь:

«В те дни не было никаких правил. Ты покидал Портсмут и мог делать все что угодно. Одно было и остается неизменным и одинаковым: взгляд на жизнь и желание победить».





В парусном мире есть соревнования, о которых невозможно промолчать. Их ход и даже подготовку к ним обсуждают во всех уголках планеты. И Volvo Ocean Race — именно такая гонка.

Жизнь не стоит на месте: меняются правила, конструкции яхт, — но незыблемым остается одно — жажда победы.

О завершившейся недавно Volvo Ocean Race 2014–2015 особенно много говорили в ключе сильно изменившихся правил ее проведения. И самым главным, пожалуй, нововведением было решение проводить ее на монотипах, то есть на одинаковых яхтах. Как отразились на гонке перемены? Стала ли она интереснее? Эти вопросы мы задавали до ее начала, но и после финиша они не получили однозначного ответа.

Ты помнишь, как все начиналось?..

«Сегодняшняя гонка — это нечто совершенно иное. Я много ходил в море, но никогда — на таких машинах, как эта. Я представить не могу, как экипаж живет на их борту в течение долгого этапа. Раньше мы читали по десять книг на человека — это более сотни книг на яхте! Мы выпивали по сто бутылок красного вина за этап, играли в карты и на гитаре, носили нормальную одежду (джинсы и тенниски), курили, ели сыр, ветчину, масло. Когда во второй гонке вокруг света мы стояли в Окленде, там собрались экипажи четырех французских лодок. Все яхтсмены — а это сорок человек! — пришли на борт нашей “Neptune” на рождественский ужин. Хотел бы я принять участие в гонке сейчас? С удовольствием, но однажды я уже сделал это, мы все сделали. Нам больше нет необходимости это повторять», — делится с нами участник тех, первых гонок Бернар Деги.

Известнейший французский яхтсмен Люк Пейрон всегда с интересом относился к этой кругосветной регате: «Я слежу за этой гонкой с самого детства, еще с тех пор, когда она называлась Whitbread. Монотипы сделали ее более интересной, хотя, надо отдать должное, это тормозит развитие яхтостроения. С другой стороны, теперь это соперничество людей, а не бюджетов...».

Нововведения были восприняты неоднозначно. Кен Рид — один из самых известных американских профессиональных яхтсменов, принимавший участие во многих гонках, в том числе и в Кубке «Америки» и Volvo Ocean Race, решил закончить свое участие в ней. «Мы много говорили о видоизменении VOR. Я прекрасно понимаю, почему она стала такой: для выживания она должна быть массовой. В нынешних условиях экономического кризиса, особенно в Европе, где он все еще

сильно чувствуется, надо понимать, что деньги, вкладываемые в программу и команду, не падают с неба. Поэтому уменьшение гоночных бюджетов — самый простой путь. Что касается меня, то мне немного грустно, что в гонке больше нет места развитию. Я думаю, что развитие — это неотъемлемая часть таких мероприятий, как America’s Cup и Volvo Ocean Race. Если бы я все еще гонялся, то скучал бы по этому. Мне нравится, когда команда собирается вместе, чтобы помочь создать проект. А затем выходит и создает эти сумасшедшие лодки, каждую со своими особенностями, которые делают их хорошими или плохими в тех или иных условиях. Но, как я уже сказал, я полностью понимаю, почему восторжествовала идея монотипов».

Эту идею активно поддерживал Ян Уокер, не раз открыто заявляя, что не примет больше участия в VOR, если она не будет проходить на монотипах. Он уверен, что если бы не это нововведение, гонка определенно умерла бы. Для нее хорошо, что принципиальное преимущество конструкции больше не имеет значения. «Возможно, в предыдущих кам-



паниях это имело огромный вес, и лоды отходили на второй или даже третий план, но сейчас уже все сосредоточено на них. На монотипах все фокусируется на командах. Уменьшение же экипажа с десяти до восьми человек просто заставляет больше внимания уделять рекрутингу, делая упор на те или иные профессиональные качества... Даже техническое оборудование теперь у всех одинаковое».

Так стал современный VOR лучше или хуже? Судить вам, но одно бесспорно — он стал другим.

Коротко о главном

В этом состязании было все: потрясающие человеческие истории, тесная и быстрая гонка, приключение, которому нет равных, опасность, повреждения, приподнятое настроение,

жертвенность, грусть. Были и поломки, но их действительно стало меньше.

Логично было бы предположить, что на идентичных лодках и поломки будут одинаковыми, но не тут-то было. На первом этапе «Dongfeng Race Team» сломала руль, а на втором у нее возникли проблемы с мачтой. Потом практически необъяснимое кораблекрушение «Team Vestas Wind» в Индийском океане. У «MAPFRE» на четвертом этапе возникли проблемы с бортовой электроникой, и пока ее не починили, команде пришлось ориентироваться вслепую. На пятом этапе в Южном океане три яхты не избежали непроизвольного поворота фордевинд, в результате которого понесли потери различного оборудования. Чуть позже на подходе к мысу Горн «Dongfeng Race Team» сломала мачту и, сойдя с дистанции, пошла в Ушуайю — ставшую уже привычной ремонтно-перевалочную базу VOR, продолжив затем путь на финиш вне зачета под временным парусным вооружением.

Очевидно, что поставив на флот монотипов, организаторы ушли от рискованных решений в конструкции яхт. В погоне за скоростью больше не надо экономить на всем; яхты стали надежнее и крепче, сделали жизнь экипажей, спонсоров и шкиперов в этом рейсе чуть спокойнее. А поломка мачты... Что ж, традиционная дань мысу Горн...





РЕЦЕПТ ПОБЕДЫ

Есть такое устоявшееся английское выражение — «under his belt», что дословно переводится «под его ремнем». Так что же было «под ремнем» шкиперов яхт, капитанов команд? У большинства из них были яркие победы в различных регатах, Олимпийских играх, участие в самом VOR. Все это оказалось востребовано в новом формате гонки.

Обновленная система подсчета очков привела к большей ценности побед на океанских дистанциях: нехватку очков было невозможно восполнить в портовых гонках, они стали учитываться только в случае, если команды к окончательному финишу набрали одинаковое их количество. Теперь каждый балл океанского этапа на вес золота!

Очевидно, что когда океанская гонка превращается в океанский матч-рейс, то формула победы такова: тактика Олимпийских игр и опыт участия в Volvo Ocean Race. Все это было у победителя прошедшей гонки. Ян Уокер и «Abu Dhabi Ocean Racing» третьими официально объявили о своем участии в Volvo Ocean Race 2014–2015, и в их распоряжении было около 18 месяцев на подготовку — намного больше, чем в предыдущей кампании. Но на этот раз у них уже сложились отношения со спонсорами, договоренности с компаниями, которые берут на себя всю скучную работу, которая обычно не видна глазу простого обывателя, запущены определенные механизмы. Хотя, учитывая принцип монофлота, уже неважно, на каком сроке ты присоединяешься к гонке, ведь теперь не надо конструировать и строить яхту. Остается только собрать сильную яхтенную и береговую команды, но, опять же, у них есть связи и знакомства, оставшиеся от кампаний предыдущих лет. И к моменту приезда в Аликанте команда «Abu Dhabi Ocean Racing», возможно, была подготовлена и натренирована лучше, чем большинство ее соперников.

План гонки был прост: если чисто гоняться, не совершать глупых ошибок и, как следствие, занимать место на подиуме в каждом этапе, то победа не заставит себя ждать. В принципе, эта идея и выстрелила. Но не стоит забывать и о том, что каждая команда хоть на одном этапе, да победила. У каждой был потенциал стать победителем, ведь только «Abu Dhabi Ocean Racing» к последнему этапу подошла уже недостижимой для соперников, а интрига второго и третьего места («Dongfeng Race Team» — 29 очков, «Team Brunel»

— 27 очков, «MAPFRE» — 31 очко или «Team Alvamedica» — 33 очка) сохранялась до самого конца.

Интересно, снимет ли однажды кто-нибудь «проклятие Volvo Ocean Race», когда победившая в первом этапе яхта выигрывает всю многомесячную кругосветную гонку?

ЧТО ДАЛЬШЕ?

Осталась ли гонка прежней? Интересна ли? Мнение зависит от того, кого и что интересует. Битва конструкторов, развитие яхтостроения, поиск новых технических и тактических решений, риск в погоне за скоростью? Этого в VOR больше нет.

Флот монотипов изменил гонку, привел к плотной стайке участников на всей протяженной дистанции и, как результат, к финишированию с разницей в пару минут. Любой рискованный шаг, на который решится шкипер, может обернуться не просто потерей одного или двух мест, а проигрышем всего флота. «Не рисковать» — вот девиз нового VOR. Отсюда и тактика держаться всем вместе и сохранять спокойствие, даже зная, что флот идет неправильным курсом. Бездействие оправдывается тем, что пока все вместе — все хорошо, просто продолжай в том же духе. Такое положение дел не приводит ни к чему хорошему, изматывает психологически, эмоционально, физически. При такой тесной гонке уже не мили, а каждый метр считается. Ты вынужден находиться в состоянии соревнования изо дня в день, наблюдая соперников в паре метров от своего борта. «Это война нервов в очень спокойных условиях», — сказал о гонке Шарль Кодрелье. И эта война приводит к поистине удивительным результатам: четверка лидеров может вполне спокойно после этапа в 7200 морских миль финишировать с разницей в 55 минут между первым и последним участником. Хотя... в прошлый раз на этом же маршруте из Окленда (Новая Зеландия) на Итажаи (Бразилия) разница между первой «Puma» и второй «Telefonica» составила всего 12 минут, при этом разные по конструкции яхты шли к финишу разными путями.

«Мне эта гонка понравилась так же, как и моя первая VOR. Она была такой тесной и интенсивной, совершенно другой стиль. Великолепный опыт», — говорит Бови Беккинг. А вот Ян Уокер устало возражает: «Слишком напряженно. Монотипы, да еще и постоянное отслеживание позиции каждой яхты. Жизнь куда расслабленнее, когда ты вне досягаемости».

«Все одинаковое. И когда кто-то отрывается от группы, то для него это лотерея... Правда в том, что было бы неплохо иногда не иметь прогноза погоды, не знать текущего местоположения соперников. То есть вернуть гонку к тому, чем она раньше была, хотя и маловероятно, что организаторы на это пойдут. Тем не менее данная тесная гонка — это нечто! Великолепное шоу с прекрасными гоночными машинами», — отзывается о прошедшей VOR Люк Пейрон, у которого за плечами Transat, Vendee Globe, Jules Verne Trophy и многие другие.

А может, он прав, и в Volvo Ocean Race стоит вернуть хоть какую-то интригу? Чтобы яхты искали свои пути в океане и заставляли гадать болельщиков, с какой разницей по времени они встретятся у финишной черты?..



Как тесно всё переплелось...

СЕРГЕЙ АФОНИН

ФОТОГРАФИИ LILLI BERKING

Информация, пришедшая в редакцию в середине июня из Германии, не могла не заинтересовать нас. Речь шла о только что спущенной на воду новой яхте. Казалось бы, рядовой случай, но столько в нем связано с нашим журналом, что мы решили рассказать об этой яхте и истории ее появления на свет...

16



Полвека прошло со дня крещения последней деревянной яхты, построенной по правилам класса 12mR. Крупные, очень дорогие яхты «метровых» классов сходят со стапелей редко. И вот 16 июня 2015 года, после длительного перерыва, мировая флотилия 12mR пополнилась. Новую яхту спустила на воду немецкая верфь Robbe & Berking, специализирующаяся на постройке и реставрации классических яхт. Событие само по себе достойно внимания, ведь этот класс — один из старейших и приобрел особенную известность, когда с 1958 по 1987 год на 12-метровиках проводились гонки в борьбе за Кубок «Америки».

Ко всему прочему, интересна сама история появления этой яхты. Ее проект, созданный известнейшим норвежским конструктором Йоханом Анкером в 1939 году и имеющий номер «434», до сей поры не был реализован — помешала начавшаяся война и смерть самого конструктора в 1940 году. Много десятилетий этот, по мнению судостроителей, фантастический в своем совершенстве проект ждал своего заказчика. И вот он появился!

По заказу клиента из Дании, по оригинальным чертежам норвежца Йохана Анкера, на известной немецкой верфи была построена яхта. С одной стороны, она новая, однако практически ничем не отличается от той, что была задумана великим конструктором и могла бы быть спущена на воду еще тогда, в 1939 году.

Тщательно отлакированный корпус с обшивкой из красного дерева, тиковая палуба и деревянный рангоут, отсутствие каких бы то ни было лишних деталей и даже вспомогательного двигателя — перед нами яркий представитель гоночной яхты 30-х годов XX века! Шпангоуты выполнены из ясеня и нержавеющей стали, чередующихся между собой. Длина корпуса 21,65 м, ширина 3,60 м, осадка 2,64 м, вес фальшкиля 17 т, площадь парусов 174 кв. м.



Новая яхта прошла обряд крещения и подняла датский флаг 4 июля 2015 года, в дни проведения Robbe & Berking 12 Metre Open European Championship, на котором спортивную борьбу вели 14 классических 12-метровиков, и получила имя «Siesta».

Йохан Анкер был не только успешным конструктором, но и активным гонщиком. Эстетика была так же важна для него, как и гоночные качества яхт. Его называли мастером линий. Анкер создавал по-настоящему элегантные суда, будучи верен старой примете: «Красивая яхта и ходит красиво». Весь гоночный и конструкторский опыт Йохана Анкера, все его знания были воплощены в последнем, двадцатом проекте 12-метровика.

Наш журнал носит имя «Тарпон», данное ему в честь славной яхты, спроектированной и построенной Йоханом Анкером в 1912 году по заказу петербуржца Леонида Нагорного. Эта яхта класса 10mR оставила яркий след в истории отечественного парусного спорта. Сейчас она находится в частном владении в Норвегии. А в дни, когда писалась эта статья, в Санкт-Петербурге проходил Открытый чемпионат России в классе «Дракон» — еще одним легендарном проекте норвежского конструктора.





RS Aero. Полет продолжается!

В июле 2014 года неподалеку от штаб-квартиры компании RS Sailing в Лимингтоне на воду был спущен первый швертбот RS Aero. Уже тогда многие прочили ему успех, но того ажиотажа, что случился вокруг этой лодки, не ожидали, похоже, даже ее создатели.

Возникает такое впечатление, что появления этого маленького швертбота с нетерпением ждали во всем мире. Каждый день компания получает новые заказы на RS Aero. При этом совершенно невозможно предугадать, куда в очередной раз отправится лодка: в Южную Корею, Израиль, Турцию или на Бермудские острова. Первый швертбот этой модели продан и в России. RS Aero появился в 39 странах на четырех континентах планеты, и это, напомним, всего за один год!

Производство не поспевало за спросом. Многие яхтсмены были готовы ждать свой швертбот, но при этом, не теряя времени, находили возможность осваивать новый спортивный снаряд. Южноафриканские спортсмены арендовали эти швертботы для участия в RS Aero Eurocup — первом официальном международном чемпионате, прошедшем этим летом в Европе. Следом за ним чемпионат RS Aero прошел на другом континенте, в США. В октябре открытый чемпионат состоится в испанской Барселоне.

Дебют оказался столь бурным, что во многих странах заговорили о создании ассоциаций класса. Успеху сопутствовало и то обстоятельство, что RS Aero был показан тысячам заядлых яхтсменов на двадцати бот-шоу по всему миру. Его живо обсуждали, кто-то был настроен скептически, кто-то удивлялся и восторгался, а кто-то тайком приподнимал

выставочный экземпляр, проверяя информацию о фантастически маленьком его весе. Да, корпус весит всего 30 кг, и для многих подтверждение этого факта стало чуть ли не решающим обстоятельством сделать заказ. Нет, не собственно малый вес, а осязаемое доказательство многих других заявленных достоинств.

Премия года за лучший дизайн, которой швертбот был удостоен в октябре 2014 года на бот-шоу в Аннаполисе, стала первой наградой RS Aero из числа многих собранных за столь небольшое время на яхтенных выставках по всему земному шару.

Итак, новый и очень перспективный швертбот быстро становится популярным. Этому способствует как его интересная конструкция, так и грамотный маркетинг компании.

Великобритания, где в 120 яхт-клубах находится около 300 швертботов, сегодня является обладателем крупнейшего флота RS Aero. Около 20 яхт-клубов этой страны уже имеют флот из пяти и более лодок. Германия претендует на второй по численности флот, присылая все больше и больше заказов на эту лодку. В Соединенных Штатах уже девяносто швертботов, в Австралии их более сорока. Такого бодрого старта не помнят и старики. За год построено 720 швертботов — по две лодки в день! RS Aero буквально разлетается по всему свету. А что вы хотите, ведь это же Aero!



В фокусе — бесконечность

Валерий Василевский

ФОТОГРАФИИ АВТОРА

А вы знаете, где на нашей планете можно наблюдать самую длинную прямую линию? Конечно же, в море. В ясную тихую погоду именно линия горизонта не способна вместиться в широкоугольные линзы наших глаз, и приходится хорошенько повернуть голову, чтобы охватить взглядом эту практически бесконечную прямую, которая (вот парадокс!) со всех сторон нас окружает. Особенно она проявляется в пограничных состояниях, на восходах и закатах, когда иной раз кажется, что кто-то специально провел по горизонту химическим карандашом...