

ГАЗЕТА ОБО ВСЕМ, ЧТО СВЯЗАНО С ВОДОЙ

АКВА РЕВЮ

#2-3. АВГУСТ-СЕНТЯБРЬ. 2004

ШАНХАЙСКИЙ БАРС И
Австралийский тушкан
ночной цирк на воде
«заячий» билет
губит людей не пиво...



Всё, что вы ещё не успели узнать о воде...



Газета «АКВАРЕВЮ»



Конец лета оказался «урожайным» на события спортивной водно-моторной жизни, поэтому номер получился слегка тенденциозным. Но мы постарались представить соревнования в форме, интересной зрителям, а не гонщикам.

Главная тема — Шанхайский этап Формулы I, рассказ о котором предваряет конкурс знатоков этих гонок. Победитель отправится на Гран При Италии 2005 года. Мы надеемся таким образом активизировать российских болельщиков и вернуть трансляции этих соревнований, которые отечественные телеканалы отказываются показывать даже бесплатно.

Здесь же мы представляем соревнования океанских катеров, рассказываем о 24-часовых гонках спортивных мотолодок, чемпионате России по аквабайку, предлагаем Вашему вниманию материалы об истории пива, путешествиях в Бенин и Норвегию, пробуем научить Вас передвигаться гидростопом. Количество полос в номере обязательно будет увеличиваться, ибо водных тем — бесконечное множество. Мы ждем Ваших пожеланий и откликов, чтобы сделать газету максимально интересной.

И не забудьте, что 3–5 сентября на водном стадионе в Дубне — впервые в истории России — пройдет Гран При Формулы 2000. В связи с таким событием мы решили рассказать о людях, благодаря которым эти гонки пришли в нашу страну. Надеемся увидеть Вас на главном водно-моторном шоу сезона.

Встретимся в Дубне!
Артем Буслаев



При поддержке Федерации
водно-моторного спорта России

Обозреватели:

Алексей Самолетов

Сергей Белугин

Мария Толстых

Николай Григорьев

Экспертная группа:

Александр Иванышин

Алексей Каменский

Координатор проекта

Ирина Соболева

is@quarevue.ru

Фотограф

Светлана Буслаева

Дизайн, верстка, pre-press

Радик Муртазин

**Шеф-редактор и
руководитель проекта**

Артем Буслаев

ab@quarevue.ru

Редакция

тел./факс (095) 542 79 80

e-mail: info@quarevue.ru

Отдел рекламы и распространения

Игорь Марченко

тел./факс (095) 766 89 39

e-mail: im@quarevue.ru

Адрес для писем

109147, Москва, а/я 116

Address for correspondence

P. O. Box 116, Moscow, 109147, Russia

Фото на обложке

Paul Lakatos

Перепечатка материалов

допускается только с письменного
разрешения редакции.

Точка зрения редакции не всегда совпадает
с мнением авторов.

Редакция не несет ответственности за
содержание рекламных материалов.

Свидетельство о регистрации средства
массовой информации

ПИ № 77-17775 от 10.03.2004 г.

Учредители:

Артем Буслаев

Игорь Марченко

Александр Иванышин

Подписано в печать 26.08.04

Отпечатано в типографии

АСТ — Московский полиграфический дом
Москва, шоссе Энтузиастов, д. 56, стр. 22

Тираж 25 000 экземпляров

Цена в розницу свободная

www.quarevue.ru

© 2004 «Аква Ревю»

В НОМЕРЕ:

4 НОВОСТИ

Богданов 6 ЛИЧНОСТЬ

Кокурин 8 ЛИЧНОСТЬ

Океанский беспредел 10 МАЛОЕ РЕВЮ

Отчет о командировке 15 РЕПОРТАЖ

Оксюморон родины вуду 16 ПУТЕШЕСТВИЯ

Пиво... чистой воды 21 ТЕХНОЛОГИИ

Сезон 2004 24 СПОРТ

Битва драконов 25 ФОРМУЛА 1

Массаж ног 26 ФОРМУЛА 1

Шанхайская баня 34 ФОРМУЛА 1

Белые ночи Санкт-Петербурга 38 РЕПОРТАЖ

Поймай волну ощущений 42 РЕПОРТАЖ

Автостопом по воде 44 БОЛЬШОЕ РЕВЮ

Салют на даче 48 ХРОНИКИ

Норвегия. Страна победившего краба 46 ПУТЕШЕСТВИЯ



стр. 10



стр. 16



стр. 25



стр. 26



стр. 34



стр. 38

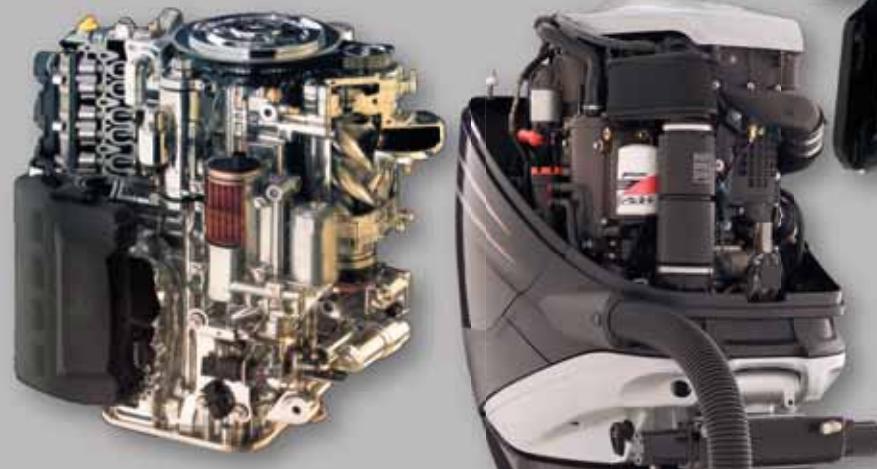
VERADO

На днях компания Mercury сообщила о планах выхода двигателей серии Verado на российский рынок. Пока право продажи и обслуживания моторов с 2005 года имеют только три официальных дистрибутора. Возможно, после выполнения необходимых условий, их число увеличится.

Напомним, что эта серия двигателей, известная ранее как Mercury's Project X, была анонсирована в феврале этого года. Представители фирмы-производителя считают, что Verado станет новым индустриальным стандартом для четырехтактных моторов. Рядный 24-х клапанный шестицилиндровый двигатель

с двумя верхними распределителями впервые оснащен механическим нагнетателем, что позволяет снимать с 2598 см³ рабочего объема 200, 225, 250 и 275 л.с. Ранее такую мощность развивали лишь безнаддувные трехлитровые V-образные силовые агрегаты. Применение современных технологий, до этого использовавшихся только в автомобильных моторах, позволило снизить расход топлива и шумность на средних и высоких оборотах.

На разработку потребовалось 5 лет и \$100 млн. Массовое производство началось в апреле, сейчас двигатели проходят российскую сертификацию.



СТОР

«ОСА» И «ВОЛШЕБНИК» — ЧЕМПИОНЫ РОССИИ

15 августа были подведены итоги чемпионата России по парусному спорту, который завершился 31 июля на Онежском озере в Карелии. Первые места в своих зачетных группах заняли четыре экипажа из Москвы, выступавшие на яхтах «Оса», «Улисс», «Водолей» и «Лотос». Чемпионами страны стали также команда из Санкт-Петербурга на яхте «Квартет» и экипаж из Пскова на судне «Волшебник», информирует РИА «Новости».

Всего в турнире принимали участие 50 крейсерских яхт из девяти российских городов.

ПОБИТ МИРОВОЙ РЕКОРД ПО НЫРЯНИЮ БЕЗ АКВАЛАНГА

В Средиземном море у берегов Княжества Монако побит мировой рекорд по нырянию без акваланга. Новым рекордсменом стал местный 29-летний ныряльщик Пьер Фролла. Ему удалось без каких-либо дыхательных аппаратов погрузиться на глубину в 123 метра, держась за 28-килограммовый груз, скользящий по канату. Погружение продлилось 3 минуты 15 секунд. Предыдущий рекорд был меньше всего на один метр.

Примечательно, что в ходе тренировочных погружений спортсмену удалось достичь глубины в 125 метров, однако этот результат не был официально зарегистрирован, сообщает ИТАР-ТАСС.

300 МИЛЬ ЖИЗНИ

Береговая охрана Великобритании спасла четырех британских гребцов, на моревавшихся пересечь на своей лодке Pink Lady Атлантический океан. Посудина развалилась пополам под ударом волн в 480 километрах к западу от Сцилли — небольшого архипелага, со-

стоящего из пяти островов, расположенного к юго-западу от Великобритании. Мореплаватели были вынуждены воспользоваться спасательным плотом и запросить помошь. К терпящим бедствие был тут же вызван гидросамолет береговой охраны, с помощью которого четверка вскоре была взята на борт проходящего неподалеку мальтийского танкера Bregen.

Британцы находились в самом конце своего перехода. Они стартовали от острова Ньюфаундленд (Канада) в конце июня с целью достигнуть берегов Британии за рекордные для судна такого класса 35-40 дней против устоявшего достижения в 55 суток.

ДАРИН ШАПИРО В МОСКВЕ!

Впервые Россию посетил многократный чемпион мира по вейкбордингу Дарин Шапиро. 28 августа на Гребном канале в Крылатском прошли соревнования, в которых легенда мирового экстрема принимал участие в роли судьи и выступил с показательной программой.

Шапиро занимается вейкбордингом уже одиннадцать лет и принял участие более чем в 30 соревнованиях, где неоднократно занимал призовые места. Основанная им школа Ride The Spot в Орландо, штат Флорида, привлекает немалое количество желающих овладеть мастерством катания на вейке.

ТЕХНОЛОГИИ

БЕЗОПАСНЫЙ СЕРФИНГ

Одна из австралийских компаний разработала специальные доски для серфинга. Они вырабатывают вокруг себя электрическое поле, отпугивающее опасных хищников.

Разряды действуют на нервную систему акул, вызывая у них дискомфорт. На-стрынрым рыбам, которые все же захотят

подплыть вплотную к спортсменам, разработчики обещают спазм двигательного аппарата.

Безопасность в океанских волнах стоит почти пятьсот американских долларов.

АМЕРИКАНСКИЕ ПЛОВЦЫ СПОРЯТ С АКУЛАМИ

Специально к Олимпиаде американской компанией Speedo создан новый «акулий» костюм Fastskin FSII. Он обладает сотнями мельчайших зубчиков.

Эта «кошка» была подсмотрена у акулы и дополнительно просчитана на суперкомпьютере. Она снижает трение о воду, которое, по утверждению компании, достигает 29% от общего сопротивления, а не 8–10%, как считали ранее. При этом, что характерно, зубчики не одинаковые — их размер плавно уменьшается по мере продвижения от груди к ногам, — так достигается наибольший эффект. Резиновые кольца поперек груди уменьшают сопротивление, вызванное участками с высоким и низким давлением воды, «контролируя» положение и даже вибрации определенных мышц.

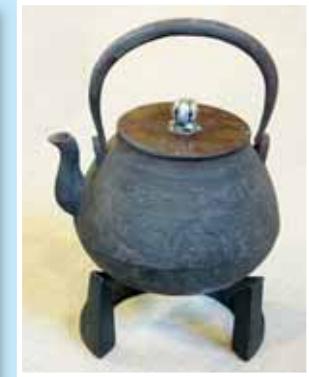
На предплечьях костюм дополнен направленными чешуйками из титана и кремния, которые лучше захватывают воду при гребке, что дает неплохой результат: общее сопротивление движению уменьшается на 4%.

ИНТЕРНЕТ НА ДОСКЕ ДЛЯ СЕРФИНГА!

Intel создал специальное решение Wireless Technology Surfboard для спортивно и музыкального соревнования GoldCoast Oceanfest, где Intel является генеральным спонсором. Новинка должна заинтересовать людей, увлекающихся активными видами спорта и, вместе с тем, не представляющими свою жизнь без Internet. Миниатюрный компьютер встроен прямо в доску для скольжения по волнам (доска для серфинга).

Планшет использует платформу Centrino и, соответственно, позволяет

арт-галерея «Дача» — явление особенное в светской жизни столицы: и загородное расположение, и специфическая «дачная» атмосфера, и антураж — все говорит за стильность и тепло. Здесь можно спокойно побродить и выбрать аксессуары для уютной жизни. Специалисты галереи помогут подобрать именно то, что максимально будет соответствовать вашему мироощущению. В частности, здесь представлены чайные пары японского фарфора или вазы для цветов венецианского стекла.



подключаться к беспроводным локальным сетям. Тактовая частота процессора Pentium M составляет 1,7 ГГц, емкость жесткого диска — 80 Гб. Кроме того, предусмотрена цифровая видеокамера, а в качестве источника питания применяется солнечная батарея. Естественно, вся электронная начинка помещена в водонепроницаемый корпус. Впрочем, пока не ясно, появится ли Wireless Technology Surfboard на полках магазинов или же останется очередной концептуальной разработкой, так и не поступившей в массовое производство.

ИЗОБРЕТЕНА ЖИДКАЯ БРОНЯ

Использование нанотехнологий позволило ученым из Исследовательской Лаборатории Армии США Army Research Laboratory создать бронежилет на основе жидкости.

Жидкость — полиэтиленгликоль — сохраняет текучесть в нормальном состоянии, однако в случае нанесения удара (в том числе, пулей) она мгновенно затвердевает. Предполагается, что эту технологию можно будет использовать для создания, например, пуленепробиваемых брюк.

НАУКА

ИСКУССТВЕННЫЕ ОБЛАКА

Впервые в истории человечества стал почти реальным революционный проект: он называется Geshem (на иврите — «дождь»). Речь идет о системе, которая позволит создать искусственные осадки в пустынных или крайне засушливых районах, несмотря на их удаленность от берега моря; это расстояние может достигать 150 км. Такое возможно за счет установки среди песков гигантских «островов тепла», которые благодаря специальным черным панелям, аккумулирующим солнечные лучи, будут с огромной скоростью поднимать в атмосферу водяной пар из раскаленного воздуха. Создаваемые таким образом облака будут потом проливаться обильными дождями.

Geshem — революционное совместное предприятие, созданное исследователями из израильского университета имени Бен Гуриона, бельгийского университета Universite Libre de Bruxelles и американского космического агентства NASA. Проект был представлен в Мадриде в Fundacion Universidad Rey Juan Carlos Леоном Бренингом, специалистом по атмосферному моделированию и одним из ведущих специалистов института. Речь не идет, как многим может показаться, о фантастическом проекте: первое испытание в пустынной зоне Израиля пройдет уже в будущем году.

Совместное научное предприятие экспериментирует с новыми материалами, чтобы снизить стоимость проекта. Цель совершенно понятна: сделать цену «искусственной воды» конкурентоспособной по сравнению с «традиционной». Основную роль играет близость моря: лишь таким образом можно получить критическую массу водяного пара.

«Сегодня ученые умеют вызывать искусственный дождь из уже существующих облаков. Но они никогда еще не генерировали «исходное сырье», то есть сами облака», — подчеркнул с гордостью Бренинг.

ПОЖИРАТЕЛИ КОРАБЛЕЙ

Проект Евросоюза под названием MaxWave дал феноменальные результаты: впервые удалось документально зафиксировать большое количество так называемых волн-монстров и узнать много нового об условиях их появления. Речь не о цунами, возникающих в результате землетрясений и набирающих большую высоту на мелководье, а о загадочных одиночных волнах высотой с 10–12 этажный дом, что время от времени появляют-

ПАПИНЫ ДЛИННЫЕ НОГИ

Да, пожалуй, трамвай — наиболее подходящее определение для этого представителя электрического транспорта. Заметьте, трамвай был построен в XIX веке, и рельсы его находились под водой. Даже сегодня вряд ли кто рискнет построить подобное. В 90-х годах позапрошлого века такой человек нашелся. В Англии.

Звали его Магнус Фольк (Magnus Volk), родился он в 1851 году в Брайтоне и слыл большим изобретателем. Его дом уже в то время был освещен электричеством, а одним из первых новшеств Фолька стало его воздействие на башню с городскими часами. На вершине этой Clock Tower высилась мачта, на ней шар. Магнус устроил так, что при помощи гидравлической системы шар постепенно поднимался на вершину, по истечении же часа с грохотом падал на крышу. Современники не смогли по достоинству оценить это изобретение по причине ежечасного шума. Но провал Фолька не остановил.

В это время он вовсю развивал свое детище, впоследствии принесшее ему истинную славу — первую в Великобритании электрическую железную дорогу, открытую в ноябре 1883 года. Поначалу она бежала вдоль берега, ее длина не превышала нескольких сотен метров, но потом ей удалось протянуть до Vanjo Groyne, после чего возникли проблемы, точнее — образовался тупик. Фольк с тоской мечтал проложить дорогу до Роттингдина, но ландшафт такой шалости не позволял: нужно было делать либо крутой подъем на вершины непостоянных утесов, либо — строить обходной путь. Ни один из этих двух вариантов изобретателя не удовлетворял, поэтому он решил придумать еще что-то.

Фольк пришла следующая идея — выдвинуться на берег моря. Но это — приливно-отливная зона, значит пассажиров нужно везти по воде или над ней. Это был дерзкий вызов изобретательности, и Магнус его с удовольствием принял. Такого рода трудности он любил. Фольк разработал план, и к 1894 году нашел деньги на его осуществление. Строительством дороги занялась компания British Thomson-Houston. Для начала в 60–100 метрах от берега были уложены бетонные блоки. По ним прошли два набора рельсов на расстоянии 5,5 метров друг от друга. Что касается питания транспортного средства, то поначалу Магнус хотел обеспечить его электричеством от батарей, но потом установил мачты для проводов.

Единственный трамвай, получивший название «Пионер» (Pioneer), был построен компанией Gloucester Railway Carriage & Wagon и, конечно же, стал самой странной вещью из всех, какие эта фирма когда-либо производила. Он весил 40 тонн и стоял на четырех стальных ногах длиной по 8 с лишним метров каждая, которые заканчивались чем-то вроде маленькой субмарины на четырех колесах. Тут же имелись скребки для уборки с рельсов водорослей и гальки, ибо во время прилива 4,5 метра ног оказывались под водой.

Для пассажиров (всего их в трамвае помещалось около 150) были предназначены стоящий на платформе комфортный вагон, подобие палубы вокруг него и площадка на крыше. В вагоне был роскошный салон, являвшийся чем-то средним между каютой ко-



рабля, купе поезда и, собственно, трамваем. Пол в нем был устлан коврами, интерьер украшен цветами, на потолке висела симпатичная люстра, стояли обитые кожей сиденья. Окна железнодорожного типа, глядящие в сторону моря, были закрыты тяжелыми шторами. Поскольку Pioneer практически приравнивался к судну, на нем всегда должен был находиться опытный моряк, разбирающийся в капризах водной стихии. Также здесь были флаг и судовой колокол. Во имя безопасности на «корме» имелась спасательная шлюпка, на борту — множество спасательных поясов и несколько спасательных кругов.

В сентябре 1896 года странную дорогу осмотрело министерство торговли. Испытания, как и положено, проходили в неблагоприятных погодных условиях при сильном ветре. Кроме того, на рельсы кинули различные препятствия, вроде груды древесины и бетона, железных брусков и тому подобного. Инспекторы были удовлетворены, однако приказали установить в трамвае на всякий случай телефон и кое-что подправить по мелочи.

Церемония открытия революционного пути сообщения состоялась в ноябре 1896 года. Причудливый трамвай, преодолевающий расстояние около 4,5 км за 35 минут, стал настоящей сенсацией. Англичане прозвали эту железнодорожную дорогу Daddy Long Legs, в буквальном переводе означающую «Папины длинные ноги». Но существуют и другие варианты: Daddylonglegs — этим словом обозначают длинноногое двукрылое насекомое, долгоножку.

«Долгоножка» просуществовала совсем недолго. В декабре 1896 года на море в течение нескольких дней бушевал сильный шторм. Нанесенные им повреждения оказались настолько серьезными, что линия была закрыта, пришлось задуматься о строительстве второго трамвая. Однако предполагаемые затраты на ремонт оказались чрезвычайно высоки. К тому же «Пионер», отбуксированный к пирсу в Роттингдине, в конце концов, опрокинулся. Тем не менее повторное открытие «Долгоножки» состоялось в июле 1897 года после внесения множества изменений и усовершенствований. Но в 1901 году трамвай был закрыт уже окончательно. На тот момент власти решили усилить защиту побережья и установить волнорезы, которым дорога мешала.

Оказалось весьма кстати предложение о закрытии Фольк принял; по соглашению он даже получил материальную компенсацию и вложил деньги в свою наземную железную дорогу. «Пионер» дожил почти до 1909 года, после чего его, наконец, демонтировали вместе с пирсом и остатками рельсов. Получившийся в результате металл ушел в Германию и, без сомнения, возвратился оттуда в Великобританию во время Первой Мировой войны. Правда, в не-

сколько отличной от морского трамвая форме.

Единственное, что осталось от дороги сегодня — это покрытые водорослями бетонные блоки, на которых когда-то лежали рельсы. Магнус Фольк умер в 1937 году. Его электрическая дорога, закрытая в годы войны, вновь заработала в апреле 1948-го. Поезда прекратили ходить по ней в 1952-м, но остатки линии продолжают привлекать туристов.

ся в открытом океане посреди невысоких волн. Считается, что такие волны-солитоны ответственны за случаи гибели многих судов. Их не раз видели и в наши дни. Так, в 1995 году, лайнер Queen Elizabeth II столкнулся в открытом океане со стеной воды высотой 29 метров. Были и другие случаи, их насчитывают десятки в год. Однако по расчетам, возникновение таких волн за счет случайной интерфе-

ренции нескольких малых должно было происходить на Земле раз в десять тысяч лет. Многие учёные скептически смотрели на сам факт существования таких солитонов.

MaxWave предусматривал мониторинг поверхности мирового океана с помощью радарных спутников европейского космического агентства. Стало известно, что «охота» удалась: за три не-

дели измерений были «пойманы» десять волн высотой более 25 метров. Одна из них возвышалась почти на 30 метров над соседними 10-метровыми. Впервые удалось научно доказать, что волны-монстры — явление намного более частое, чем демонстрировали прежние физические модели. Следующая задача учёных — выявить условия возникновения солитонов.



БОГДАНОВ

В 70-е годы в СССР ежегодно проводились специальные заезды по установлению рекордов страны. На одном из таких соревнований опытному спортсмену никак не удавалось превзойти всесоюзный рекорд в одном из классов гоночных скутеров, установленный годом раньше. Есть правило, обязательное для установления нового рекорда, — предыдущий рекорд должен быть превышен на величину в 1,003 раза большую, чем существующий. И в последней попытке этот спортсмен все-таки нашел скрытые до сих пор резервы — для этого Петру Богданову пришлось снять с себя и обувь, и некоторые не так уж необходимые детали одежды. И рекорд был установлен, хоть это и шло вразрез с некоторыми пунктами правил соревнований.

В общем-то не такой значимый факт из биографии этого человека, но он красноречиво говорит о заряженности и целеустремленности, о спортивной злости, в хорошем смысле, спортсмена. С тех пор прошло много лет, в течение которых эти качества не раз помогали Петру Богданову и рекорды устанавливать, и многие соревнования выигрывать, в том числе, и международные.

6-кратный чемпион СССР, 14-кратный рекордсмен страны, мастер спорта СССР международного класса, 10-кратный победитель международных соревнований различного ранга, — в 80-е годы выиграл еще одно состязание: находясь уже в должности главного тренера СССР по водно-моторному спорту, создал в рамках ДОСААФ сборную команду страны. Для этого пришлось выбрать из большого числа классов гоночных судов те, в которых, как это правильно тогда определил Петр Богданов, «возможно было бы достичь самых больших успехов в официальных мировых соревнованиях, проводимых под эгидой Международного водно-моторного Союза (У.И.М.)». Федерация водно-моторного спорта страны к этому времени уже много лет была действительным членом мирового сообщества (с 1969 г.), а Петр Филиппович (с 1978 г.) — членом спортивной и технической комиссий У.И.М.

К этому времени, благодаря энергичной работе Богданова, в недалеком прошлом активного

и успешного спортсмена в классах гоночных скутеров, с помощью хорошего материально-технического обеспечения со стороны ЦК ДОСААФ СССР, возглавляемого тогда авторитетным и очень умным Адмиралом Флота СССР Егоровым Г. М., была создана прекрасная база для подавляющего преимущества советских спортсменов, в основном, в международном классе гоночных скутеров О-500. В это время уже несколько лет наши спортсмены получали по пять достаточно дорогих гоночных моторов «КЕНИГ», производимых на фирме неплохо относящейся к нам Дитера Кенига в Западном Берлине. Да и в классах национальных скутеров мы получали ежегодно по 90 корпусов скутеров от Бернхарда Даниша, и 5–8 глиссеров Р-1000 с двигателями «Вартбург» производства ГДР, а также гоночными свечами зажигания различных марок и параметров.

Хорошо работала система, в соответствие с которой спортсмен, ставший чемпионом (а иногда и призером) страны, получал из рук основных членов сборной команды СССР гоночные моторы хорошего качества, да и запасными частями эти спортсмены также обеспечивались неплохо.

В свою очередь, ведущие спортсмены СССР, претендующие на высшие мировые и европейские звания, получали новые гоночные моторы.

При такой организации и работе сборная команда вправе была рассчитывать на самые высокие места в чемпионатах мира и Европы в международных классах гоночных скутеров. В 1982 году в Венгрии Анатолий Чермашенцев из города Ногинска Московской области завоевал звание чемпиона мира, спортсмен из Николаева Анатолий Головин стал бронзовым призером чемпионата. Богданов, кроме того, что возглавлял сборную команду страны, был и личным тренером Чермашенцева. Перед одним из заездов тренер практически спас Анатолия от возможного проигрыша — внимательно осматривая гоночный мотор, Богданов заметил не совсем хороший контакт одного из высоковольтных проводов системы зажигания, который спортсмен не очень аккуратно и внимательно изолировал. Конечно же в гонке это привело бы к отказу в работе

одного из цилиндров — это означало проигрыш гонки и чемпионата в целом. Неисправность была оперативно устранена прямо перед стартом, и Анатолий выиграл и эту гонку, и звание чемпиона мира. В последующие годы наши спортсмены доминировали в классе гоночных международных скутеров класса О-500, и, в очень большой степени, это заслуга главного тренера страны Петра Филипповича Богданова.

1983 год — чемпион мира Анатолий Головин, второе место у ленинградца Бориса Клюшникова.

1984 год — Алексей Ишутин из Ленинграда становится серебряным призером чемпионата мира.

1985 год — Алексей Ишутин выигрывает чемпионат мира в классе О-500, серебряным призером становится Андрей Берницын, бронзовым — Анатолий Чермашенцев. Борис Клюшников в том же году становится чемпионом Европы, а Андрей Берницын завоевывает серебряную медаль на чемпионате мира в классе скутеров О-350.

1986 год — Андрей Берницын второй на чемпионате мира в классе О-500.

1987 год — на чемпионате мира, проходившем в украинском Тернополе, весь пьедестал почета был у советских спортсменов — кроме А.Ишутина почетные места там заняли Андрей Берницын и Юрий Лагутин из Евпатории.

1988 год — участвуя в чемпионате мира на скутерах класса О-350 в Италии, А.Ишутин становится вторым, а на чемпионате мира в Англии — третьим в классе О-500.

1989 год — в Италии А. Ишутин становится трехкратным чемпионом мира. Андрей Берницын занимает второе место в европейском чемпионате на скутерах О-350.

В эти же годы сборная команда страны, возглавляемая П. Ф. Богдановым, ежегодно выигрывала официальные соревнования команд социалистических стран «Задружбы и братства».

Конечно же, такая работа главного тренера была оценена по достоинству — Петр Филиппович получил звание «Заслуженного тренера СССР» и был награжден Орденом «Дружбы народов».

В 1988 году П. Ф. Богданов познакомился и пригласил в Москву будущего генерального промоутера водно-моторной Формулы 1

Николо ди Сан Жермано, с помощью которого Федерация водно-моторного спорта страны организовала и провела в Минске первый этап чемпионата мира в этом классе в СССР. В последующие годы такие соревнования проходили в Ленинграде, а в 1997–1999 годах были организованы в Москве. В разные годы нашу страну представляли А. Ишутин, А. Берницын, В. Кунич и С. Курценовский.

При непосредственном участии П. Ф. Богданова, как в качестве спортсмена, так и в качестве главного тренера, в нашей стране проведено более 100 всесоюзных, всероссийских и международных соревнований самого различного ранга, включая чемпионаты мира и Европы.

В 1990 году П. Ф. Богданов возглавил Федерацию водно-моторного спорта СССР, а с 1993 — первым президентом уже Российской Федерации. В 1999 году Петр Филиппович был переизбран на новый срок в качестве президента Федерации водно-моторного спорта России, эту работу он совмещает с деятельностью на посту начальника Центрального морского клуба РОСТО (ДОСААФ).

На юбилейной Генеральной Ассамблее Международного водно-моторного Союза У.И.М. Петру Филипповичу Богданову был вручен почетный Золотой Знак за 25-летнюю работу в этой международной организации. Сейчас Богданов является членом Исполнительного Комитета У.И.М.

За время работы П.Ф.Богданова в водно-моторном спорте был период, когда наши спортсмены хорошо обеспечивались дорогостоящей техникой, прекрасно финансировалась сборная команда страны, отлично работала система подготовки юных спортсменов. Это золотое время для водно-моторного спорта сменилось после распада СССР периодом практически полного отсутствия обеспечения какой бы то ни было спортивной техникой и финансированием. Только в последнее время положение начинает исправляться. И во все эти периоды водно-моторным спортом руководит Богданов, так что, желая ему успехов в работе, делаем то же самое и в отношении нашего прекрасного и мужественного вида спорта.

С. Белугин

КОКУРИН

У Андрея Кокурина есть две мечты: самолеты и лодки. Точнее, он мечтает приобщить к ним как можно больше друзей, единомышленников, просто прохожих. Хочет искренне, без всяких честолюбивых амбиций, ему это претит.

Мы познакомились с Андреем Борисовичем в яхт-клубе «Буревестник» у Александра Алексеенко. На разговор был отведен один час, но беседа растянулась часа на два с половиной. Кокурин держался скромно и доброжелательно. Общение проходило в дружеском ключе, что не было уловкой политика или дежурной интеллигентностью бизнесмена. Он действительно сумел сохранить в себе способность держаться на равных и слушать собеседника.

Встретились же мы для обсуждения подготовки и проведения 3–5 сентября 2004 года на акватории водного стадиона в г. Дубне, в 100 км от Москвы, сразу двух спортивных состязаний. Первое — Гран При России Чемпионата мира в гонках Формулы 2000, промоутером которого является Кокурин, второе — Гран При России по водно-моторному спорту в классах JT-250, T-550 и PR, его представляет Алексеенко. Формула 2000 будет проводиться в России впервые, и пришла к нам надолго. Как минимум пять лет эти гонки будут представлять Кокурина.

Он родился осенью пятьдесят шестого. Отец — военный летчик, мать — мастер спорта по академической гребле. Каждодневное общение с самолетами не прошло просто так и во многом сформировало пристрастия. Жизнь в гарнизонах дисциплинирует и создает особый микроклимат. Не бывает там посторонних людей: вместе отправляют в небо отцов и мужей, вместе волнуются и ждут, вместе радуются, не засыпают, пока не сядет последний самолет. Все на виду, атмосфера честности и открытости впитывается с молоком матери, поэтому впоследствии эти люди идут по жизни, совершая «правильные» поступки.

Потом был следующий гарнизон и школа Октябрьской железной дороги под Ленинградом. Каждый день начинался с памятника самолету по дороге на уроки, где пациенты изо всех сил воображали себя скакунами. Поэтому к моменту

поступления в институт выбора перед Андреем не стояло: военный, авиационный. Но учиться на истребителя Кокурина не взяли из-за высокого роста — и танки, и самолеты, и подводные лодки рассчитаны на «маленьких». В приемной комиссии посоветовали пойти в транспортную авиацию.

Он поступил в Военное училище железнодорожных войск и военных сообщений. Квалификация, полученная за годы учебы, была уникальной: нигде в мире больше не учили интермодальным перевозкам. Были и дальние морские походы, и открытие паромных переправ. Кокурин продолжал военную карьеру двадцать лет, потом перестройка расставила свои акценты, и Андрей Борисович ушел в бизнес, организовав собственную транспортную компанию. Работа была построена настолько грамотно, что со временем Кокурина попросили стать еще и государственным служащим.

Формула 1, формула 2000, первый класс океанских катеров: все это для Кокурина не пустой звук, он полностью «в теме», он не сторонний наблюдатель, случайно прикоснувшийся к водно-моторному спорту и гонкам Формулы 2000. Гоняться самому не получилось: второй раз злую шутку сыграл высокий рост, не помещаются в кокпитах крупные гонщики; но бросить и забыть водный спорт оказалось невозможным. Кокурин с детства занимается водными и горными лыжами, аквабайком, греблей, пускай не как профессионал, но постоянно и с полной отдачей.

— Мой друг — президент Водномоторной федерации Хорватии Давор Булян — звонит и говорит, что они в этом году Формулу 2000 проводят впервые, и пригласил на свой этап. Потом предложил провести этап в России. Я посмотрел на их работу, и понял, что у нас будет лучше. Правда сроки мы себе сами поставили через чур сжатые...

Обычно для организации этапа мирового чемпионата необходимо месяцев семь–восемь. На наш первый этап отведено всего три. Это круглосуточная работа и бесконечная ответственность, но люди работают не за страх, а за совесть, благодаря тому, что Кокурин сам участвует в процессе, и на строительство ночами ездит без выходных и праздников.

В Дубне, известном наукограде Подмосковья, где пройдет это мероприятие, изумительная акватория для проведения водно-моторных соревнований в разных классах. Проект, над которым в данное время ведется работа, — строительство Международного центра водно-моторного спорта. Уже сейчас, к гонкам Формулы 2000, там построены трибуны на 5 тыс. чел. и спроектирована уникальная трасса, нет проблем с обеспечением безопасности и зрелищности мероприятия. В перспективе — создание всей необходимой инфраструктуры для проведения подобных соревнований: от подъездных путей до гостиниц для размещения зрителей. А это — новые рабочие места и повышение уровня жизни местных жителей.

На будущий год Россия откроет календарь Чемпионата мира, потом можно будет говорить о проведении на нашей территории и нескольких этапов Формулы 2000 (подобная практика распространена в УИМ в разных классах, например, с интервалом в неделю проходят два этапа Чемпионата Мира по аквабайку на Кубе). Водных площадок у нас хватает с избытком.

— Ты понимаешь, очень важно, чтобы водно-моторный спорт не стоял на месте, а развивался. У нас же такой потенциал в стране, водных ресурсов-то на 1/6 части суши достаточно, надо с детства приучать и воспитывать гонщиков. Мы поэтому Формулу 2000 совместили с детским классом, JT-250, пускай ребята посмотрят и погоняются на той же трассе, что

и мировые чемпионы, награды получат из рук супергонщиков...

Российский водно-моторный спорт — династийный. Но построенному при плановой экономике в 60–80-е годы, в реалиях рыночной XXI века ему стало сложно. Незаслуженно прохладно относятся к гонкам на воде. Хотя в мировых водно-моторных чемпионатах и Формуле 1 Россия всегда была представлена. Только в последний год наши гонщики остались дома: не нашли спонсоров для участия в Формуле 1. Но хочется надеяться, что если на водно-моторный спорт обращают внимание такие люди дела, как Кокурин, это позволит правильно воспитать новое поколение молодых спортсменов, которые будут востребованы в мире.

— Мы чемпионат по водным лыжам полтора месяца назад провели уже с прицелом на Формулу, отработали все нюансы: и связь, и безопасность, и размещение зрителей и участников, и подъезды к месту проведения...

К слову, сентябрьские гонки отмечены еще и знаменательными датами: в этом году отмечается столетие российского водно-моторного спорта и 75-летие Московской области. Поэтому, безусловно, уровень организации и зрелищности этапа Формулы 2000 в Дубне обещает быть достойным.

— Я буду делать все, начиная от гонок и заканчивая политическими выступлениями, не для себя. Я уже во многом человек состоявшийся, пускай и не достиг заоблачных высот, и считаю, что если делаешь для людей — то жизнь удалась...

Кокурин добился всего собственным потом и кровью, без посторонней помощи. Он привык преодолевать любые сложности, поэтому к нему тянутся энтузиасты, поэтому его начинания обречены на успех. Он ведь сам энтузиаст и бесконечный оптимист, в нем есть харизма. И ему отвечает взаимностью дела, которому он служит.

Ты вырвешь у дракона зубы и растопчешь львов.

Б-г





Сергей БЕЛУГИН

ОКЕАНСКИЙ

«If you're in control, you're going too slow» — этот девиз спортсменов 1 класса впервые озвучил 60-летний пилот Кен Торн, который в своем возрасте вместе с Маттео Николини гонялся как здиристый молодой петушок. Правда и то, что в одной из гонок этот экипаж так увлекся и потерял контроль, что, совершив прыжок и переворот, полностью разбил и утопил свой катер. И все же в этой фразе есть очень большой смысл, который понятен многим из вас, ревниво следящим за скоростью идущего рядом катера. Возможно, это до некоторой степени преувеличение, но только до некоторой...

Найвысшая скорость — 252,31 км/ч, минимальная длина — около 15 метров, минимальный вес — 4650 кг, максимальный рабочий объем одного двигателя — 8,2 литра, максимальное количество бензиновых двигателей — 2. Такие параметры гоночного катера могут доставить удовольствие любому гурману от водно-моторного спорта.

Попробуйте представить такого монстра на полном ходу — а если их 10 и каждый хочет быть впереди? Это — U.I.M. Class 1 World Offshore Powerboat Championship — чемпионат мира в классе 1 океанских гоночных катеров. Самый мощный, быстрый, дорогой и зрелищный королевский класс по праву занимает верхнюю ступень иерархической лестницы.

История соревнований оффшорных катеров насчитывает более полу века, начав-

вшись с известных гонок Майами — Нассау, Каус — Торки — Каус или Виареджо — Бастия — Виареджо. От 8-метровых деревянных однокорпусных катеров, оснащенных 21-сильным моторчиком и передвигавшихся на скорости чуть более 30 км/ч, до современных 15-метровых карбон-кевларовых катамаранов с двумя 850-сильными двигателями и бешеной (на воде) скоростью.

В нынешнем формате, использующем единые правила, технические требования и достаточно строгие ограничения, введенные Международным водно-моторным Союзом, чемпионат проводится с 1992 года. Единый регламент уравнял шансы многих спортсменов, появилась возможность организации и проведения чемпионатов мира в разных классах океанских катеров.

В настоящее время гонки 1 класса проводятся, как и в различных «Формулах», в ви-





БЕСПРЕДЕЛ





де 8–10 отдельных соревнований — Гран При различных стран, городов или континентов.

В истории класса 1 есть и «российский эпизод» — два этапа этого чемпионата мира проводились в Санкт-Петербурге в 1997 и 1998 годах: квалификационные гонки Гран При России проходили на Неве под разведенным днем Дворцовым мостом. В 1987 г. «Спирит офф Норвэй» промчался на этом участке со скоростью 237,28 км/ч, в 1998 г. — «Бильбо» показал скорость 233,58 км/ч. Основные гонки проходили в Маркизовой луже на Петергофском рейде по трассе с тремя правыми поворотами, общая протяженность 11-круговой дистанции составила 240 км. В 1997 г. со средней скоростью 163,45 км/ч гонку выиграли Лейт Фараон (Саудовская Аравия) — нынешний пилот водно-моторной Формулы 1, — Джон Томлинсон (США) на «Джолли Мотор», построенном знаменитой итальянской фирмой «Тенкара». В 1998 г. «Спирит офф Норвэй» показал 170,78 км/ч.

Кроме спортивной программы чрезвычайно зрелищным и потрясающим было парное прохождение колонны с катерами и командами на платформах тягачей по Невскому проспекту и награждение победителей в Петергофе на лестнице возле знаменитых фонтанов.

Кстати, упомянутая в начале статьи фантастическая скорость в 252,31 км/ч, также была показана норвежцем Бьерном Гъелстеном и англичанином Стивом Кертиром на катере «Спирит офф Норвэй» в норвежском Арендале на мерной миле, но не может быть признана мировым рекордом, так как Международный водно-моторный Союз признает только те достижения, которые устанавливаются на специальном «дне рекордов». Так что сейчас мировой рекорд скорости в I классе принадлежит, кстати, также норвежским спортсменам: известному судовладельцу и судостроителю Андреасу Угланду и одному из организаторов чемпионатов мира Йену Хиллестаду — их катер итальянской постройки

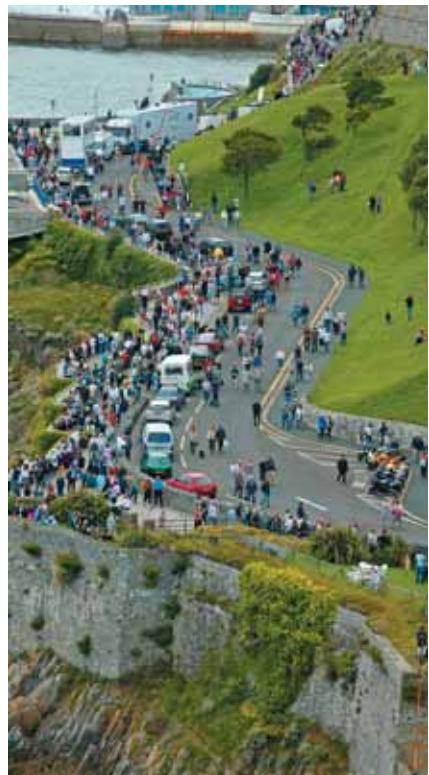
«Валентино» развил скорость «всего лишь» 233,61 км/ч.

В экипаже находятся два спортсмена, исполняющие функции «драйвера» и «троттл-мэна». Объем необходимых мероприятий и действий для управления катером на гоночной трассе, проложенной в открытом море, настолько велик, что один пилот с этим просто не может справиться. Особая сложность управления состоит в необходимости в течение полутора часов гонки ежесекундно отслеживать положение корпуса в различных плоскостях пространства, непрерывно работая не только рулями поворота (это основная функция драйвера), но и дроссельными заслонками обоих двигателей (обязанность троттл-мэна). Центральный аэродинамический закрылок, расположенный на кромке туннеля катамарана, гидроприводы положения гребных винтов и транцевых плит, специальные насосы, очень быстро перекачивающие воду в различные цистерны, расположенные по длине катера, постоянно требуют внимания членов экипа-



жа. Кроме этого, необходимо (в основном, с помощью GPS) определять положение очередных поворотных знаков на трассе гонки, да и за соперниками нужно смотреть «в оба глаза». Естественно, Вы понимаете, что никакие «автопилоты» не смогут заменить здесь человека. Тем более, что любые автоматические устройства, управляющие агрегатами и системами во время гонки, запрещены правилами U.I.M.

Дэвид Култхард побывал в гостях у известных спортсменов и строителей гоночных катеров Кена Торна и Маттео Николини и принял участие в тренировочном заезде. Он был удивлен, что мощность установленных на катере двигателей как минимум в два раза больше, чем моторов болидов Формулы 1 (правда, рабочий объем у формульных движков в шесть раз меньше). После заезда несколько ошарашенный Дэвид выразил восхищение и от работы драйвера катера, ведь на воде отсутствует четко обозначенная трасса, аналогичная автомобильной. «Я не мог понять, куда нужно вести ка-





тер по дистанции» — сказал Култхард. Это не совсем простая задача и для опытных спортсменов: не так уж редки случаи, когда катер идет даже поперек трассы.

Для особо дотошных любителей — несколько технических подробностей: запрещены (разрешены):

- титановые компоненты или покрытия (титановые клапана разрешены);
- керамические компоненты или покрытия (кроме свечей зажигания);
- пневматическое управление клапанами;
- число цилиндров двигателя — не более 12;
- изменение длины впускного и выпускного трактов;
- блок цилиндров и головка блока должны быть изготовлены литьевым методом только из железа или алюминиевого сплава;
- разрешены только 4 клапана на каждый цилиндр;
- места установки распределительных валов должны соответствовать заводским;
- разрешены только 4 распределительных вала на каждый двигатель;

Запрещено применение различных коробок передач и редукторов, способных изменять на ходу передаточное отношение от двигателя на гребной вал (валы) — подбор редукции может производиться только в спортивном лагере с разрешением и под контролем технических комиссаров гонки (интересно, что всего два года назад все спортсмены применяли пяти- и даже шестиступенчатые коробки передач).

Запрещено применение различных коробок передач и редукторов, способных изменять на ходу передаточное отношение от двигателя на гребной вал (валы) — подбор редукции может производиться только в спортивном лагере с разрешением и под контролем технических комиссаров гонки (интересно, что всего два года назад все спортсмены применяли пяти- и даже шестиступенчатые коробки передач).

В 2004 году чемпионат носит официальное название «Superfund UIM Class 1 World Powerboat Championship» и проводится в 8 этапов.

Lisbon Grand Prix	23 мая	Лиссабон	Португалия
Alicante Grand Prix	6 июня	Аликанте	Испания
Honda British Grand Prix	18 июля	Плимут	Великобритания
Colour Line Scandinavian Grand Prix	15 августа	Осло	Норвегия
Indian Grand Prix	7 ноября	Мумбай	Индия
Qatar Grand Prix	20 ноября	Доха	Катар
Fujarah Grand Prix	3 декабря	Фуджара	ОАЭ
Dubai Grand Prix	10 декабря	Дубай	ОАЭ

определяется по наибольшей сумме набранных очков.

Каждое соревнование проходит в течение 3 дней. В пятницу проводится мандатная комиссия и технический осмотр катеров, после этого — свободная практика и брифинг спортсменов. В субботу — свободные заезды и часовая квалификация. Пит-стопы — без ограничений, но длительность каждого, с учетом времени подъема краном, не может превышать 10 минут. Результатом этой сессии является лучшее время, показанное экипажем в трех зачетных кругах и, соответственно, лучшая позиция на старте.

В воскресенье, после warm-up, проводится основная гонка Гран При. Стартдается с хода, катера следуют за пейс-катером, имеющим скорость в пределах 65–75 км/ч. Перед этим все катера выходят в предстартовую зону, где двигаются против часовой стрелки со скоростью не более 10 узлов (18,52 км/ч). За 2 минуты до старта, судьи на пейс-катере зажигают специальную шашку оранжевого дыма. Это означает, что все катера должны выстраиваться за стартовым катером в линию, причем первый ряд составляют пять катеров, показавших лучшее время в квалификации. Остальные катера следуют за первой линией в произвольном порядке. В момент, когда ни один из катеров первой линии не имеет особого преимущества, вместо желтого предстартового флага поднимается зеленый, разрешающий флаг. Судья на пейс-катере контролирует порядок взятия старта всеми экипажами, корректируя их положение, в случае необходимости, по радиосвязи. Если какой-либо из катеров совершает фальстарт, экипаж наказывается процедурой Stop&Go Penalty. Судьи предупреждают провинившихся и руководителя команды (Team Manager) о случившемся, и не позже, чем через 2 круга, катер должен



**ВСЕ ЧЕМПИОНЫ:**

- 1992** Вальтер Рагацци (Италия) — Юкка Маттила (Финляндия)
1993 Халфган Харип (ОАЭ) — Эд Коллер (США)
1994 Норберто Ферретти (Италия) — Лука Феррари (Италия)
1995 Саид Аль Тайер (ОАЭ) — Феликс Серраллес (Пуэрто Рико)
1996 Саид Аль Тайер (ОАЭ) — Феликс Серраллес (Пуэрто Рико)
1997 Лейт Фараон (Саудовская Аравия) — Джон Томлинсон (США)
1998 Бьерн Гьелстен (Норвегия) — Стив Кертис (Великобритания)
1999 Али Насер (ОАЭ) — Рэнди Скизм (США)
2000 Халфган Харип (ОАЭ) — Али Насер (ОАЭ)
2001 Саид Аль Тайер (ОАЭ) — Мохаммед Ал Марри (ОАЭ)
2002 Бьерн Гьелстен (Норвегия) — Стив Кертис (Великобритания)
2003 Бьерн Гьелстен (Норвегия) — Стив Кертис (Великобритания)

**После четырех этапов положение команд в чемпионате следующее:**

Команда	Очки
Victory 7	53
Spirit of Norway 10	40
Victory 77	39
Qatar 96	32
Jotun 90	27
GFN Gibellato 8	24
Negotiator 50	17
Hydrolift 99	16
Highlander 27	12
Roscioli Hotels 9	12

обойти специальные буи, установленные в коридоре для Stop&Go Penalty, в течение одного полного круга. Отказ от наказания приводит к дисквалификации.

Ну, что же, стартуем?

Результаты команд в первых четырех Гран При чемпионата мира 2004 года.

Lisbon Grand Prix		Honda British Grand Prix	
1. Spirit of Norway 10	20	1. Victory 7	20
2. Victory 77	15	2. Jotun 90	15
3. Negotiator 50	12	3. Qatar 96	12
4. Victory 7	9	4. Victory 77	9
5. Hydrolift 99	7	5. Roscioli Hotels 9	7
6. GFN Gibellato 8	5	6. GFN Gibellato 8	5
Alicante Grand Prix		Colour Line Scandinavian Grand Prix	
1. Spirit of Norway 10	20	1. Qatar 96	20
2. Victory 7	15	2. Victory 77	15
3. Highlander 27	12	3. Jotun 90	12
4. Hydrolift 99	9	4. Victory 7	9
5. GFN Gibellato 8	7	5. GFN Gibellato 8	7
6. Roscioli Hotels 9	5	6. Negotiator 50	5



Команда: VICTORY (ОАЭ) (6 чемпионатов мира)
Корпус: 7 Victory
Пилоты: Ali Al Qama (T) ОАЭ Ali Nassr (D) ОАЭ
Дебют: 2000 1995
Достижения: 6 побед 15 побед
Производитель: Victory
Двигатели: Victory V12
Команда: VENETA MARINA (Италия)
Корпус: 8 GFN Gibellato
Пилоты: Giampaolo Montavoci (T) Италия Domenico Cirilli (D) Испания
Дебют: 1999 1990
Достижения: 5-е место
Производитель: Victory
Двигатели: Lamborghini 8,2 литра, V12
Команда: GIORGI OFFSHORE (Италия) (8-й чемпионат мира)
Корпус: 9 Roscioli Hotels
Пилоты: Mauro Esperto (T) Италия Nicola Giorgi (D) Италия
Дебют: 1999 2000
Достижения: 5-е место 4-е место
Производитель: Cougar
Двигатели: Lamborghini 8,2 литра, V12
Команда: BRG RACING KS (Норвегия) (3-й чемпионат мира)
Корпус: 10 Spirit of Norway
Пилоты: Bjorn Rune Gjelsten (D) Норвегия Steve Curtis (T) Великобритания
Дебют: 1996 1985
Достижения: 21 победа. Чемпион мира 2003, 2002, 1998 23 победы. Чемпион мира 2003, 2002, 1998, 1987, 1985
Производитель: Victory
Двигатели: Lamborghini 8,2 литра, V12
Команда: SOC NAV AURANTIUM (Италия) (2-й чемпионат мира)
Корпус: 27 Highlander
Пилоты: Edoardo Polli (T) Италия Jose Corti (D) Монако
Дебют: 1986 2004
Достижения: 5 побед
Производитель: Tencara
Двигатели: Lamborghini – Scam 8,2 литра, V12
Команда: CHRIS PARSONAGE RACING (Великобритания)
Корпус: 50 Negotiator
Пилоты: Chris Parsonage (D) Великобритания Peter 'muddy' McGrath (T) Новая Зеландия
Дебют: 2004 2002
Достижения: 3-е место 1 победа
Производитель: Victory
Двигатели: Lamborghini – Skema 8,2 литра, V12
Команда: VICTORY (ОАЭ) (6 чемпионатов мира)
Корпус: 77 Victory
Пилоты: Jean Marc Sanchez (T) Франция Mohammed Al Marri (D) ОАЭ
Дебют: 1987 1999
Достижения: Чемпион мира 2001
Производитель: Victory
Двигатели: Victory V12
Команда: UGLAND OFFSHORE RACING (Норвегия) (5-й чемпионат мира)
Корпус: 90 Jotun
Пилоты: Bernhard Bellmann (D) Германия Randy Scism (T) США
Дебют: 2002 1993
Достижения: 2-е место 10 побед
Производитель: Marine Technology
Двигатели: Lamborghini – Scam 8,2 литра, V12
Команда: QATAR (Катар) (6 чемпионатов мира)
Корпус: 96 Qatar
Пилоты: Hassan Al Thani (D) Катар Matteo Nicolini (T) Италия
Дебют: 2003 1996
Достижения: 3-е место 2-е место
Производитель: Victory
Двигатели: Lamborghini 8,2 литра, V12
Команда: HYDROLIFT RACING (Норвегия)
Корпус: 99 Hydrolift
Пилоты: Bjørge Jacobsen (T) Норвегия Bard Eker (D) Норвегия
Дебют: 2004 2004
Достижения: 5-е место
Производитель: Tencara
Двигатели: Lamborghini

Примечания к таблице:

- рядом с фамилией спортсмена стоят обозначения: D — драйвер, пилот, T — троттлмен;
- на катерах команды VICTORY стоят двигатели Ламборгини, собираемые в Центре VICTORY TEAM и, поэтому, имеющие обозначение Victory 12.

ОТЧЕТ О КОМАНДИРОВКЕ



Недавно волею судеб занесло меня на открытый чемпионат ЦСК ВМФ по вейкбордингу в рамках антинаркотической акции «Поезд в будущее». Я нахально выдавал себя за специального корреспондента, а мой друг Александр — за фотографа. Дело было в воскресенье, и ехать не хотелось, да и семья на даче предъявляла свои права. Думаю, Сашке тоже было не легче. Но никуда не денешься — врожденное чувство долга. Дело в том, что основной состав редакции со всей техникой пребывал в Шанхае, на очередном этапе водно-моторной Формулы 1, и нам пришлось затыкать собой прореху. Сашке в этот день повезло больше, чем мне. Во-первых, он был лучше оснащен технически. На его шее болтался цифровой фотоаппарат, пусть маленький, но настоящий. Он с умным видом ходил по берегу и, глубокомысленно оценивая угол Солнца, направление ветра и скорость фотонов, делал снимки. Во-вторых, нам удалось договориться с работающей тут же бригадой фотографов о том, что они поделятся с нами отснятым материалом. Так что Александр просто «понтовался». Я же, вззвалив на себя словесную часть, оказался в значительно худшем положении. Поскольку диктофон у меня украли неделю назад из шкафчика в бассейне, экипирован я был замусоленным блокнотом и ручкой, которая вызывала серьезные опасения тем, что в ней кончатся чернила. Тем не менее, заострив сердце мужеством и напустив на себя вид беззаботного лондонского денди, я отправился собирать материал. Но взять крепость бесшабашной кавалерийской атакой не удалось. Все, к кому я подходил

со своими вопросами, отвечали примерно одно и тоже: «Старик, не парься. Мы здесь отдыхаем. Ты тоже отдыхай». Внимательно оглядевшись вокруг, я понял всю нелепость своих приставаний. Половина присутствующих, доведясь им оказаться на месте вейкбориста, выглядели бы также, как корова в открытом грузовом трюме самолета из знаменитого фильма Рогожкина «Особенности национальной охоты». Оставил людей в покое, я сосредоточил свое внимание на самих соревнованиях. Вот то, что я постиг.

От берега стартует моторная лодка. К ней прицеплен трос, за который держится вейкборист (человек, стоящий на доске). Они стремительно уносятся куда-то вперед. По дороге спортсмен что-то красиво делает, но чтобы оценить это, надо либо находиться на лодке, либо досконально разбираться во всех тонкостях происходящего. Ни тем, ни другим я не мог похвастаться, поэтому мне оставалось только грустно смотреть



им вслед. Через час напряженного, но абсолютно бесполезного созерцания я осознал, что материал мне не собрать, и дело благополучно провалено. Самое яркое впечатление — маленький мальчик Юрик, лет пяти, вставший на свои маленькие лыжи и умчавшийся туда же, куда и все остальные. Но на одном Юрике статьи не выжать. Поняв это, я спрятал блокнот с ручкой, которая меня не подвела, поскольку я не дал ей такой возможности, ничего не написав, и расслабился. Такой подход позволил мне шире взглянуть на проблему. В конце концов, если кто-нибудь желает узнать, что такое «вейкбординг», пускай не поленится и наберет это слово в любой поисковой системе Интернета. Там ему сухо и лаконично, либо, наоборот, ярко и пространно, все объяснят. А мне, коль ничего не понимаю в процессе, надо писать о людях, что тоже может оказаться интересно и хоть как-то спасет мою репутацию. Немного повеселев, я принялся разыскивать организаторов мероприятия.

Руководство ЦСК ВМФ добродушно улыбалось и советовало пообщаться с Сергеем Балашовым, президентом клуба вейкбордингов. Сергею было явно не до меня, и его улыбка могла заставить трепетать даже Фредди Крюгера. Он вел состязания, поэтому, даже если бы и хотел, не смог дать интервью. Он к тому же и не хотел. Забегая вперед, скажу, что мне удалось поговорить с ним на следующий день. Личность очень интересная, неординарная, значительно шире тех рамок, в которые я собирался его загнать. Он заслуживает отдельной статьи, поэтому кто-нибудь из нас обязательно разразится ею в ближайших номерах.

Следующим мне удалось поймать Дмитрия Арсеньева, генерального продюсера и руководителя проекта Всероссийской антинаркотической акции «Поезд в будущее». С ним мы беседовали очень долго. Вернее, он говорил, а я внимательно слушал, мысленно посылая проклятия несчастным бассейновым воришкам, так некстати оставившим меня без диктофона, и укоряя себя за то, что все детство прошлося со шпаной по улицам вместо того, чтобы постигать искусство стендографии. Из всего сказанного им я сделал заключение, что занимаются они нужным, благородным делом, и, думаю, наше издание подключится к этому проекту хотя бы в качестве информационного спонсора.

И, наконец, заключительной жертвой моего журналистского рвения оказалась генеральный директор клуба «МАТЭ» Марина Грейзи. Мне с самого утра мозолили глаза плакат с надписью «Клуб МАТЭ», возле которого расположились столики с какими-то

термосами. Опять же постоянно попадались граждане, что-то втягивавшие в себя через трубочку из яиц Фаберже. И только после разговора с Мариной у меня открылись глаза, и я понял, насколько отстал от жизни. Матэ, объяснила мне она, — напиток для просвещенных (не удивительно, что я никогда о нем не слышал). Есть целая культура его приготовления и потребления, корнями уходящая в необозримую древность. Изготавливается напиток из побегов дерева Yerba Mate, произрастающего в Южной Америке, и пьется из специальной посуды, именуемой калабасом (то, что я принял за яйцо Фаберже), через трубочку-бомбилью, которые производятся там же. Матэ является потрясающе полезным и будит в человеке глубоко спрятанные скрытые резервы. Не откладывая в долгий ящик, я тут же решил приобщится к древней культуре. Ощущения странные. Объяснить сложно, надо пробовать самому. Третий глаз, правда, не распахнулся, но, похоже, что начал чесаться и слезиться. О напитке матэ и всем, что с ним связано, мы тоже будем рассказывать отдельно, а если звезды встанут правильно, то и неоднократно.

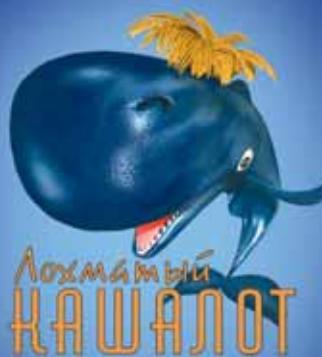
Так, с пустым блокнотом, сэкономленными чернилами и зудящим третьим глазом я покинул гостеприимную территорию ЦСК ВМФ. И все же, мне кажется, воскресенье было потрачено не зря. Кроме знакомства с массой интересных людей, энтузиастов своего дела, мне удалось одним махом опровергнуть не мудрая дюжину народных мудростей, среди которых такие заслуженные и уважаемые, как «Смелость города берет», «Наглость — второе счастье» и другие.

Игорь Марченко, самый неудачливый из специальных корреспондентов.

P.S. А ребята-фотографы не обманули и передали нам отснятый материал, за что им огромное спасибо.



Подводный салон «ЛОХМАТЫЙ КАШАЛОТ»



Москва,
Ленинский пр-т, 50А.
www.kashalot.ru

- ▶ Продажа снаряжения для дайвинга, подводной фото- и видеосъемки, подводной охоты. Представлены все ведущие производители.

Специальные условия для оптовых покупателей!

- ▶ Прокат снаряжения для подводного плавания, компрессора, заправка баллонов воздухом.
- ▶ Сервисное обслуживание регуляторов **995-25-20, 935-93-20.**
- ▶ Обучение дайвингу. Организация дайв-туров. **995-25-19, 935-91-44/47.**
- ▶ Дайв-ресторан - **995-25-16, 935-92-90.**



Артём БУСЛАЕВ
фото автора

«Здравствуй, дружок! Хочешь, я расскажу тебе сказку...»

С мягкой пластинки

Основная проблема с этой навязчивой идеей Экономии Времени очень проста: вы не можете экономить время. Вы можете только тратить его.

Бенджамин Хофф

ОКСЮМОРОН

Вы знаете, что такое страшно? Война? Голод? Бессспорно. Но это бинарные страхи: убьют — не убьют, умрешь от истощения — нет. В некотором роде, объяснимые. Мне довелось испытать другой страх. Когда на скорости километров в сто замечаешь на разделительном газоне трассы колдуна в красном бубу и колпаке, с поднятыми кверху руками. В правой — деревянный посох, из сука сделанный, как живой. Ты эту красную фигуру еще не видишь, только чувствуешь. А толком не успев разглядеть — понимаешь, что он сворачивает пространство. Это чувствует каждая клеточка твоего организма. И подземный бункер с годовым запасом продовольствия от такого страха не избавят...

From: someone@afrika.geo
 Subject: Help
 Date: 16, April 2002, 12:13:49 AM GMT+04:00
 To: anotherone@elsewhere.ru

Дорогой друг!

Я прошу тебя о помощи. Меня зовут Принц Реми (Герцог Нкум, Король Леле Уэ, нужное подчеркнуть). После войны в нашем селении (городе, деревне, селе, нужное подчеркнуть) я стал гоним у себя на родине. Мне, к счастью, удалось тайно спасти свою казну — это без малого 5 (2, 15, 7, нужное подчеркнуть) млн. \$. Пожалуйста, помоги мне вывезти ее в Россию (Америку, Англию, Австрию, нужное подчеркнуть). В случае положительного решения обратись в посольство Того (Нигерии, Зимбабве, Ганы, нужное подчеркнуть) к такому-то. Он поможет добраться до меня. Только сохраняй все в строгойтайне...

Так или примерно так начинается множество писем оттуда, с «черного континента». На одно из них купилось мое начальство, и после обязательной прививки от желтой лихорадки меня отправили в Бенин вызывать «казну».

Началось все забавно. Рейс Air France Париж–Котону имел промежуточную посадку в Лагосе (Нигерия). Выходить из самолета запретили, но задний люк открыли по просьбам заскучавших пассажиров. Подойдя к краю борта, я ощущал себя в отличной русской парной — так было влажно и невыносимо жарко, хотя в природе стояла ночь, и был месяц май.

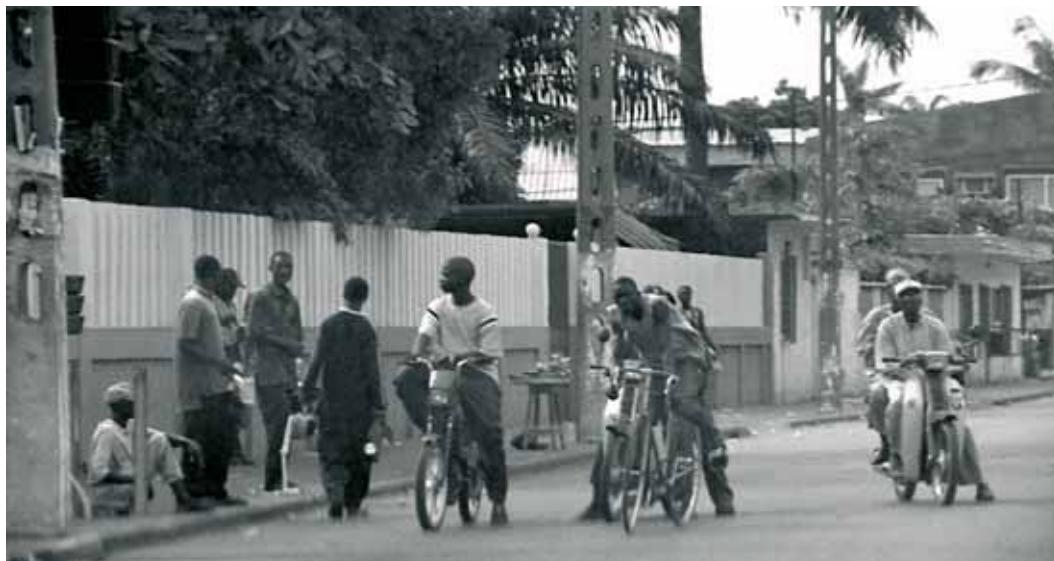
В Котону не выдали багаж: пятиминутка ненависти против Франции — бывшего по-работителя — ныне свободного персонала

свободной республики. Поэтому личный досмотр на таможне проходила лишь моя барсетка и карманы. У счастливчиков, имевших только cabin luggage, аккуратно сложенные носки и рубашки таможенники грудой вываливали на обшарпанные столы, делая это с улыбками и шутками без учета цвета паспорта и кожи. Наверное, искали клад. Ругаться было не принято (в этом я убедился гораздо позже), все помалкивали и тихо «отъезжали». Здравствуй, Бенин!

К счастью, меня встречали, иначе носильщики разорвали бы меня по количеству тележек. Им, видно, очень хотелось служить.

Novotel гостеприимно распахнул кондиционированные двери, я забылся сном, а на





завтра поплыли трудовые будни. Здравствуй, Бенин!

Встреча с «казначеем» должна была состояться днем, поэтому утро могло быть посвящено знакомству с местными достопримечательностями, пропущенными ночью. И они не заставили себя ждать. Дорожка

до ворот гостиницы оканчивалась десятком мопедов (вспомните начало 80-х, мопеды «Рига») с аборигенами в желтых накидках. Это было такси! За один африканский франк (\$100 ~ 70'000 АФ) можно было попасть в центр города. Захотелось рискнуть. Мопед одномест-

ный, сиденье велосипедное, на нем сидит водитель. Свободен только металлический багажник. Для пассажира. Пришлось рискнуть. Чувство неудобства было вытеснено брезгливостью: потного «шефа» приходилось обнимать, чтобы не свалиться. Поверьте, других вари-

НАБРОСОК ВТОРОЙ. РЕАЛИСТИЧЕСКИЙ.

С наступлением темноты «белым братям» хочется развлечься. В центре города есть пара казино, кафе-дискотека (воспоминание о Hard Rock Café) и дискотека «красного фонаря». В бывшем отеле Sheraton пилоты и стюардессы Air France и Sabena夜里 напролет поют в караоке песни Dalida и Joe Dassin'a. В казино присутствует колдун, состоящий в штате. Его задача — вовремя отвернуть от вас фортуну. Выигрыши возможны только случайно, когда он отвлекается.

Вочных заведениях много незадачливых русских гражданок, бывших жен аборигенов, которых заманили красивыми картинками африканские мачо во время учебы в университетах по обмену. Зарабатывать им приходится соответствующим образом, но особого сожаления по этому поводу они не испытывают, равно как и желания вернуться на родину. Впечатление удручающее.



НАБРОСОК ПЕРВЫЙ. СЮРРЕАЛИСТИЧЕСКИЙ.

Дорога в Котону представляет из себя сплошной стихийных рынок, других — просто нет. Каждые 5 метров — лоток с жареными курами и крысами и патом (кукурузной пастой подозрительного иссия-белого цвета), каждые 10 — бутылки с бензином, каждые 2 — распродажа «все по 10». Есть только небольшие прогалины в этой торговле, возле административных зданий, где торговля запрещена. Там, ко всему прочему, расставлены знаки, как дорожные. В красном круге синий перечеркнутый писающий мальчик. Мочиться перед банками и министерствами строго запрещено.

РОДИНЫ ВУДУ





НАБРОСОК ТРЕТИЙ. МЕДИЦИНСКИЙ.

Для белого в Бенине две опасности: малярия и СПИД. Никакой желтой лихорадки не бывало за всю историю страны. Малярия лечится профилактическим приемом таблеток (меня это не спасло), СПИД — никак не лечится. Общая рекомендация: следите, чтобы ночью ваше тело было максимально прикрыто. Это спасет и от комаров, и от ВИЧ.

Если случилось заболеть — знайте: аптеки в Котону лучше, чем в Париже, но персонал хоть и интеллигентный, не знает европейских болезней.

Кстати, мне довелось познакомиться с одним американцем, больным СПИДом. Он прилетел в Африку специально, чтобы переспать с местной девушкой, у которой был бы африканский штамм вируса. По его утверждению, поселившись в одном теле, эти разновидности начинают конкурировать между собой, «заявляя» о носителе и продлевая ему жизнь.



антов удержаться «на коне» для не-подготовленного «белого хозяина» не существует!

Мы поехали, влившись в поток себе подобных. Мопед-такси (он же

зимиджан или кикэну) — основное средство быстрого передвижения, ибо трафик колossalный. Светофор: скалываются кикэну и автомобили. Влажность — 100%. Ветра нет в принципе. Зеленый свет. Сто мопедистов одновременно дают полный газ и... Помните «Ежика в тумане»? В этом удушливом молоке выхлопа они умудряются обгонять друг друга на старте! Шумахер отдыхает!!!

После обеда была встреча с Принцем, вполне соответствующая ожиданиям, со свитой в парадных одеждах. Разговоры, переговоры и предложения. Ради одного из них я и приехал.

Надо отметить, что на первый взгляд Бенин — страна нищая, похожая на помойку. Люди живут в картонных коробках, спят на обочинах, одеты в лохмотья. Периодически проезжает один-два новых сверкающих «Пежо» богатых ливанцев, занимающихся бизнесом. Фантастический фильм о последствиях спланированной атомной войны.

НАБРОСОК ЧЕТВЕРТЫЙ. ФАНТАСТИЧЕСКИЙ.

В этой стране нет воровства ни карманного, ни квартирного. Не принято. За это здесь сжигают на улице без суда и следствия. Полиция в такие разборки не вмешивается, приезжает собрать угли в мешок. Черный мошенник должен добиться победы над белым честным путем, поэтому вас либо ограбят, либо виртуозно обманут. Но забытый фотоаппарат на центральной улице будет лежать на этом месте до вашего прихода.

НАБРОСОК ПЯТЫЙ. ГАСТРОНОМИЧЕСКИЙ.

Около центра достаточно кафе и ресторанчиков, где можно перекусить европейцу, но некоторые практически не посещают местные жители. За \$2–3 можно сносно «заморить червячка». Еда вполне пристойная, есть морепродукты. Правда, мясо жестковато. Свинины и баанины нет как таковой, все очень острое. Самые хорошие ресторанчики — китайские, их много, они самые недорогие.

Простой народ ест в забегаловках и на улицах «спортивных» куриц и крыс, приготовленных на гриле. В качестве гарнира используется пат — кукурузная паста без вкуса и запаха. Едят руками, откусывая кусок мяса и отправляя в рот умятый руками шарик пата. Все обмакивают в острый соус. Африканцы не употребляют спиртного и наркотиков. Это практически невозможно из-за влажности и температуры — «вырубает» мгновенно.

Продукты на рынках по европейским меркам — бесплатны, есть розовые бананы, но славится Бенин своими ананасами: крупными, сочными и без «иголочек» на языке в качестве послевкусия.

Крупные супермаркеты (их 2) по ассортименту напоминают сельпо на границе Урюпинской области. Таких марок бытовой техники не бывает даже в Китае. Зато есть Remy Martin любой выдержки по ценам Duty Free. Шоколад и выпечка прилетает из Парижа.





НАБРОСОК ШЕСТОЙ. МАГИЧЕСКИЙ.

Вуду — это африканское деревенское колдовство, которое работает по территориальному признаку. Обладают им практически все местные жители. Делается оно с масками и ритуальными фигурками. После обрядов отработанные маски продаются на рынках. Непосвященные приезжие скрывают эти «древности» тоннами. В зависимости от ритуального назначения на масках могут быть и настоящие волосы, зубы и кости; этих деталей может быть больше, чем у человека, или меньше. Такие несообразности и привлекают туристов.

Покупать их категорически запрещено! Если вы не великий маг, вам даже и в голову не придет, что крушение вашей жизни по возвращении на родину (смерти, разводы, увольнения и прочие несчастья) связаны именно с такой «масочкой». Будучи использованными в Африке, они активно начинают «работать» в другом месте до выполнения первоначально поставленной программы.

Есть обычные сувенирные поделки. Отличить их от вуду довольно просто: загляните в глаза маске; если она не отвечает вам взглядом, значит все в порядке. В противном случае, помните — добрый отклик не означает доброго намерения. Рассказы о зомби, в целом, соответствуют действительности, только не каждый понимает, какая это реальность.



Казна была золотым запасом племени Принца. Золота — что-то около 200 кг. Мне разрешили на него посмотреть, чтобы впоследствии купить.

Представьте Лужники постперестроичного периода минут через пятнадцать после закрытия, когда

покупатели уже ушли, а дворники еще не пришли. Так вот, на месте этой апокалиптической свалки стояла одноэтажная мазанка, окруженная хлевом, курами и подростками с резиновыми дубинками (охрана). Во дворе раскорячился полуразвалившийся сарай. В нем стоял метал-





лический ящик, содержащий 200 кг золотого песка. Настоящего...

Бенинцам свойственна наивность детская, лубочная. Этим они подкупают и располагают к себе, поэтому им начинают верить. Им негде жить и не в чем ходить, но они ворочают миллионами. Ничего не напоминает?

После было три дня суеты, беготня между банками для оплаты охраны этого металла за предыдущий год, попыток отправить золото на родину. Со временем стало понятно, что это афера, но имени Юрия Деточкина.

Свои функциональные обязанности я выполнил за пять минут. Последовавшие за этим дни ожидания пришлось заполнять. По-разному.

НАБРОСОК СЕДЬМОЙ И ПОСЛЕДНИЙ. О ВОДЕ.

Водой в Бенине пропитан воздух, Котону расположен на берегу океана. Но ни та, ни другая вода не принесут вам облегчения. Круглогодичная избыточная влажность является причиной липкого тела и мокрой одежды. Купаться в океане невозможно: наличие порта обуславливает «чистоту» воды, хотя те европейцы, что здесь уже долго, не гнушаются окунуться как местные.

В основном «заплывы» происходят в бассейнах при отелях, но плавать в воде с температурой в 34–36°C — спорт сильных.

Употреблять можно только бутилированную воду — кроме диареи, можно привезти домой экзотических кишечных палочек, лечение которых затруднительно.

Мне пришлось задержаться в Котону, работа превратилась в туризм. Я съездил в Нигерию, Того и Гану, объехал ближайшие поселки, побывал в африканском лесу (буше). Мне понравились представители местной интеллигенции — они добры, говорят по-русски, всегда (особо подчеркиваю — всегда) придут вам на помощь. Технологии и бизнес развиваются стремительно, по крайней мере, сотовая связь опередила отечественную на два порядка. Котону — крупнейший порт, куда стекаются грузы из многих стран.

Как это ни странно, но основную опасность представляют русские на ПМЖ. Сбежавшие от трудностей на родине, они и здесь не смогли

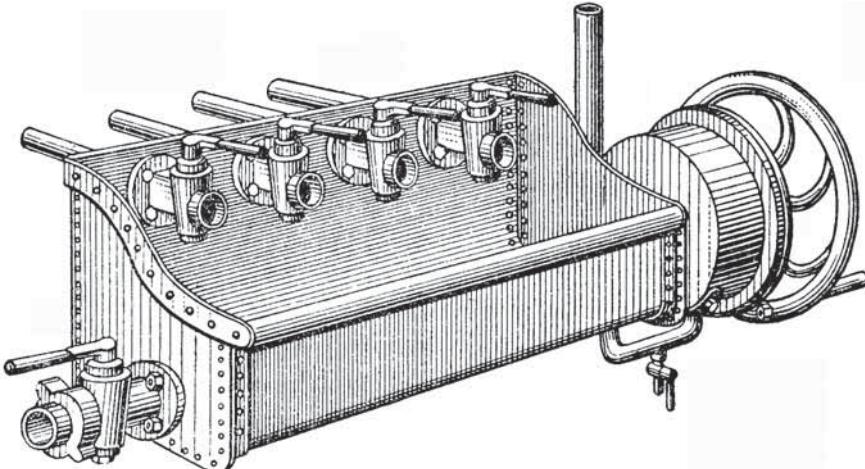
найти себя, а потому начинают за-видовать вам и мешать, если не удается сшибить денег, выступая посредником ваших операций.

Бенин — это откровенный экстрем. Как и в любом экстремальном предприятии, необходимо соблюдать определенные правила, чтобы было безопасно. Впечатление такая поездка оставит до конца ваших дней, минус один — стоимость. Трехнедельное пребывание в стране обошлось мне в \$10000. ♦

P.S. Этот рассказ для тех, кто хочет попробовать.
P.P.S. После шести месяцев пребывания в этом пояссе вы не сможете выступать свидетелем в суде три года: считается, что вы утратили адекватность мировосприятия.



Городская жара — податливый мягкий асфальт, кипящие машины, томные загорелые москвички — и пик продаж прохладительных (и всяких прочих) напитков. Доминирует среди них, конечно, вода. Но почти так же хорошо, как и вода, жажду москвичей утоляет ...пиво. Да-да — пиво, легкое, вкусное, питательное. Холодное. Адепты этого напитка, коих так много в тенистых аллеях парков, под зонтиками кафе, на террасах ресторанов и под козырьками ларьков, похоже, всерьез убеждены, что «губит людей не пиво, губит людей — вода!»

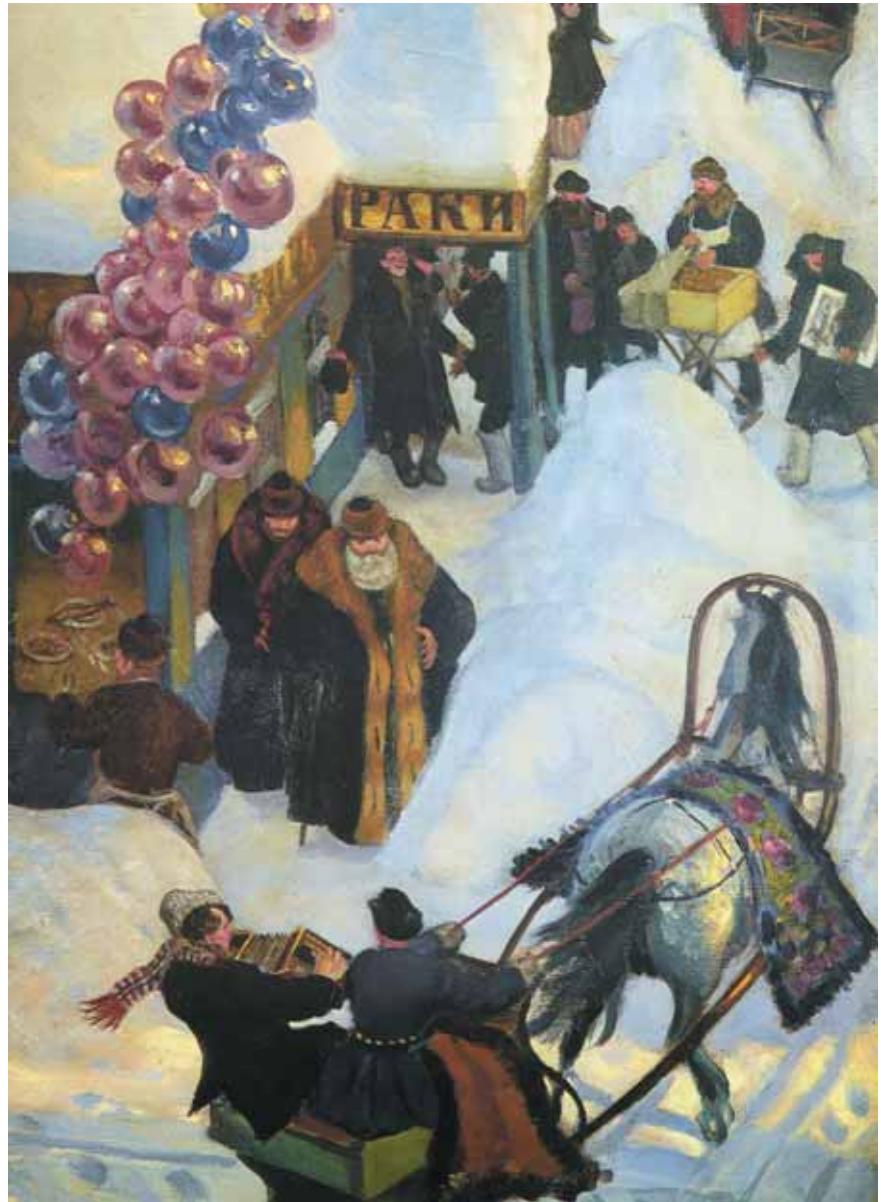


Мария ТОЛСТЫХ

С воцарением в нашем мире рекламы пиво стало весьма значимым элементом культуры. По количеству метров отснятой пленки ролики про пиво могут поспорить с полным собранием шедевров киноискусства. Слоганы производителей наши дети впитывают с молоком матери. Эта массированная атака давно открыла нам истинную сущность напитка. Пиво — эталон состоятельности делового человека, индикатор отвездности молодых, и, разумеется, — единственная основа настоящей мужской дружбы. Так что с «душой» этого продукта нам все ясно, вот с тем, откуда он берется — не очень. Какие-то смутные на-

служат естественным консервантом. Для того, чтобы не испортить букет, хмель надо собирать быстро и в определенное время — и это не текст рекламного ролика, это технологическая необходимость. Тщательно отсортированные шишечки хмеля сушат для того, чтобы облегчить дальнейшее экстрагирование хмельного масла, которое и определяет пользу хмеля в пивоварении. Готовое сырье для производства выглядит как экстракт или гранулы хмеля.

ДРОЖЖИ в пивоварении используют специальные — дрожжевые грибы вида *Saccharomyces cereviciae* (так называемые «сумчатые грибы»). Они разводятся в ви-



ПИВО... ЧИСТОЙ ВОДЫ

меки насчет отборного солода и хмеля... Стремительно разворачивающиеся панорамы конвейеров с бутылками... И странное слово — пивовар. С каких это пор вообще алкогольный напиток надо варить?

ПИВО КАК ПРОДУКТ

Сырьем для пива действительно служат солод, хмель, дрожжи — и, конечно, вода.

СОЛОД — это пророщенные зерна различных злаков. Чаще всего для приготовления солода используется ячмень, реже — пшеница, сорго, кукуруза, даже рис (выбор злаков зависит от особенностей производства и географии). В процессе «соложения» зерна замачивают, дают им прорости, после чего прожаривают. В результате этих воздействий в зерне высвобождаются крахмалы, которые потом, при варке, преобразуются в сахара. Они — уже вполне подходящая основа для брожения. А поскольку пиво — «спиртный, медленно дображивающий напиток, приготовляемый путем брожения», то именно солод — настоящая основа для пива.

Пророщенные зерна (высота ростка не превышает 2 см) прокаливают ровно настолько, насколько требует именно этот сорт пива. Солод готов. Дело за остальными ингредиентами.

ХМЕЛЬ в пиве вовсе не определяет его градус, как вроде бы следует из названия этого растения. Высушенные шишечки — женские соцветия хмеля — придают пиву горчинку, своеобразный аромат, а также

де чистой культуры и выращиваются как пивные дрожжи. Другие штаммы этих же «сумчатых» используются как дрожжи пекарские, спиртовые или винные. Основное предназначение дрожжей в пивоварении — осуществлять брожение, в результате чего сахара, которыми богато солодовое сырье,



преобразуются в спирты. Кроме того, дрожжи довольно сильно влияют на вкусовой букет напитка.

И, наконец, **ВОДА**. Можно сколь угодно долго заниматься «соложением», сушить хмель, выращивать дрожжи... Если не будет правильной воды — все усилия тщетны.

Испокон веков строительство пивоварен начиналось с поиска источника воды, пригодной для производства. Как поэтически определяли эти пригодности! «Вода должна быть чистой, прозрачной, мягкой, не иметь запаха и вкуса... Вокруг источника воды должна хорошо расти трава... Налитая в суд вода должна выделять много пузырьков

воздуха... После кипячения воды осадок должен или вовсе отсутствовать или его должно быть очень мало... Вода должна пениться от лимонного сока или уксуса, сваренные в ней мясо или горох должны быть мягкими, а рыба — твердеть...»

Само собой, вода для пива должна соответствовать всем стандартам питьевой: запах, привкус, мутность, цветность, pH. Если раньше, при ограниченных потребностях человечества, можно было количество пивоваренных заводов ограничить количеством подходящих водных источников, то сейчас предприятиям, которым не хватило природно-пригодной воды, приходится имеющуюся воду доводить до необходимых стандартов. А это такое хлопотное дело! Обезжелезить и обессолить, очистить от механических примесей и вредоносных микроорганизмов,



умягчить, довести pH до нормы, дехлорировать, наконец... Конечно, не всякая вода нуждается в применении таких драконов-

ских мер (воду из скважин, например, не требуется очищать отзвеси и дехлорировать). Самый полный спектр «мероприятий по улучшению» требуется для водопроводной воды. Это приводит к тому, что вода фактически становится дистиллированной, что обуславливает бездарный вкус «ширпотребного» пива. И этой «улучшенной» воды требуется так много! Ведь вода не только входит в состав конечного продукта, но и действует на всех стадиях производства — от охлаждения сусла до мытья бутылок! Так что на изготовление одного литра пива требуется примерно 6 литров воды!

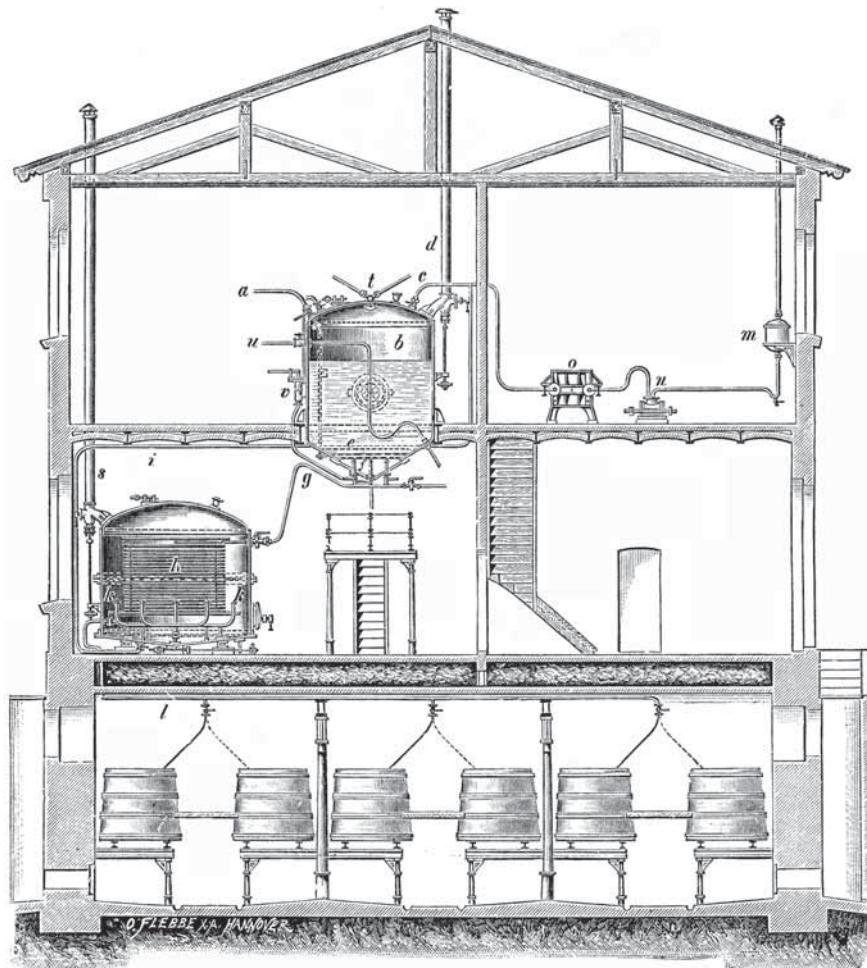
Но вот готова и вода в должном количестве. Дрожжи, солод и хмельной экстракт давно дожидаются своего часа. Пора делать сусло.

ПИВОВАРЕНИЕ КАК ПРОЦЕСС

СУСЛО — это смесь измельченного, перетертого солода с водой. После «затирания» — перемешивания с водой, — смесь процеживают, варят, опять процеживают, добиваясь наиболее полного перехода солодовых сахаров в раствор. Впрочем, в Англии избегают кипячения, предпочитая просто настаивать солодовую кашицу на воде.

Отцеженный раствор и называется суслом.

Дальше начинается, собственно, «пивоварение» — кипячение сусла с хмелем. После того, как смесь покипятилась достаточно, в охлажденное сусло добавляют дрожжи



и ставят «бродить». Через некоторое время дрожжи удаляют, а пиво оставляют «добривать», созревать. Этот этап наиболее продолжителен и составляет от нескольких дней до пары месяцев. В период созревания в пиво иногда добавляют еще немногого хмеля или сахара — для усиления газообразования или повышения градуса. Вообще, чем дольше пиво бродит — тем выше градус. Хотя почти того же результата можно добиться и совершенно незатейливым способом — добавив в пиво спирт...

И вот, когда пиво «добрело» до должного уровня (практически весь сахар перешел в спирт), наступает заключительный этап. Пиво отцеживают, разливают и пастеризуют. Впрочем, в последнее время все чаще используется альтернатива пастеризации — холодная фильтрация. Поскольку удаление остатков дрожжей и прочих микроорганизмов достигается использованием сверхчувствительных фильтров, без нагревания, пиво холодной фильтрации — это более «естественный» продукт, вкусовые и биохимические свойства которого ближе всего

Содержание:	Воды	Азотистыхъ веществъ	Жировъ	Безазотныхъ экстрактив. веществъ	Клѣвчицы	Золы	Фосфорной кислоты	Калия
Темный солодъ . .	5,3	9,71	1,96	75,47	5,23	2,33	0,915	0,459
Дробина изъ него . .	80,37	4,56	0,99	9,69	3,98	0,97	0,336	0,028
Свѣтлый солодъ . .	6,02	9,38	1,95	75,08	5,25	2,32	0,914	0,467
Дробина изъ него . .	79,7	4,81	1,06	9,36	4,00	1,07	0,357	0,023

Въ высушенныхъ веществахъ:

Темный солодъ . .	—	10,25	2,07	79,69	5,52	2,46	0,97	0,48
Дробина изъ него . .	—	23,24	5,06	49,2	17,51	4,92	1,71	0,14
Свѣтлый солодъ . .	—	9,98	2,08	79,87	5,59	2,47	0,97	0,50
Дробина изъ него . .	—	23,7	5,18	46,11	19,72	5,29	1,76	0,11

к натуральному напитку. Но и срок хранения у такого пива невелик — максимум 3 месяца.

Вот так в общих чертах выглядит пивоварение. Любопытный такой процесс. Особенно привлекательным это производство делает не только непременная симпатия, которую вызывает конечный его продукт — пиво, — но и экологическая безопасность самого техпроцесса. Можно не соблюдать технологии, готовить солод из переросшего ячменя и экстракт из плохо просушенного хмеля, можно сделать плохое пиво — но

сделать производство вредным нельзя. А при гомерических масштабах нынешнего пивоварения это очень важно!

Итак, пиво готово. Легкое, светлое, темное, портер, эль, крепкое... В технологии изготовления этих видов пива разнятся нюансы: особенности солода и воды, продолжительность брожения, количество дрожжей, способ фильтрации. Основа остается общей: солод и вода. Та самая основа, что известна человечеству уже почти 9000 лет.

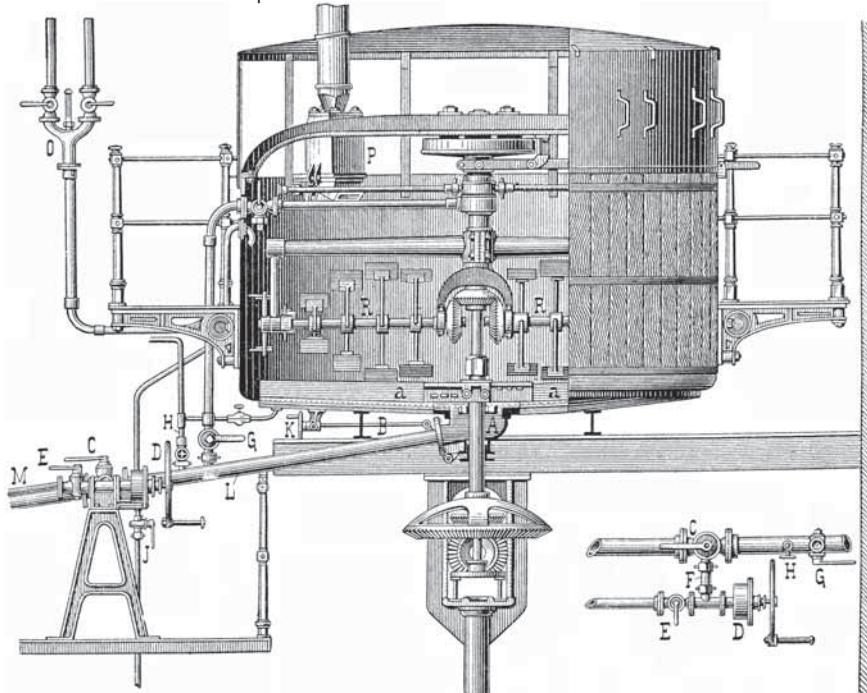
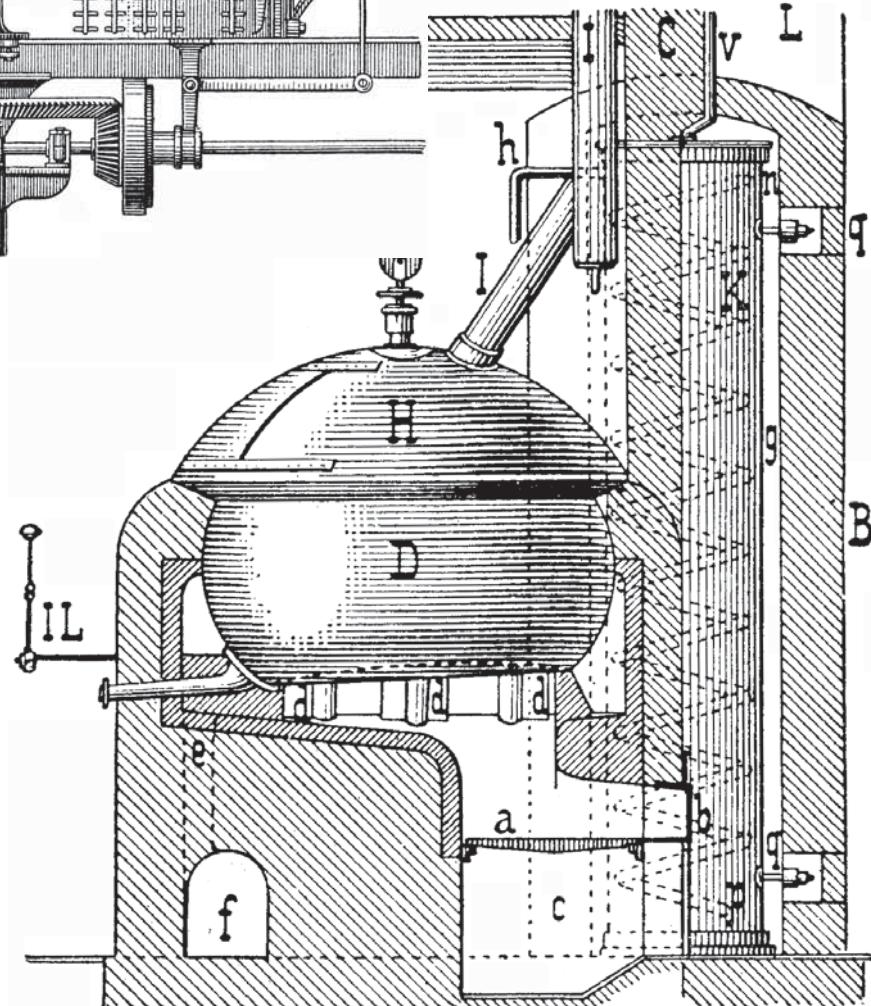
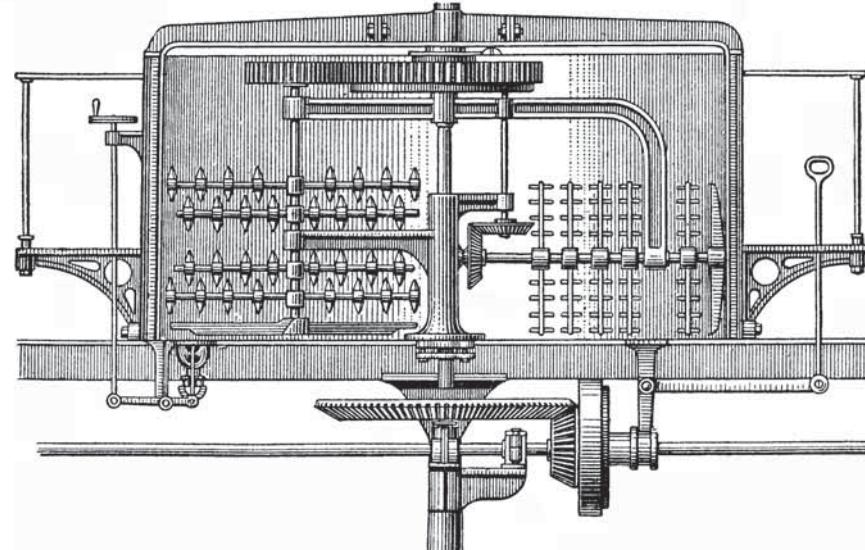
Пивовареніе, отрасль промышленности по приготовленію пива.

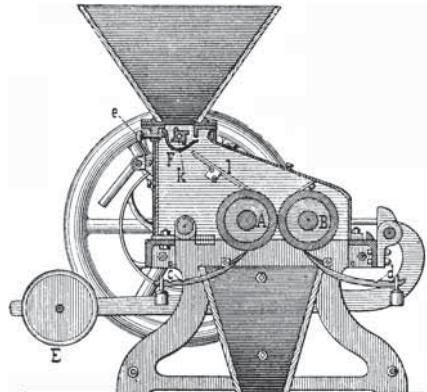
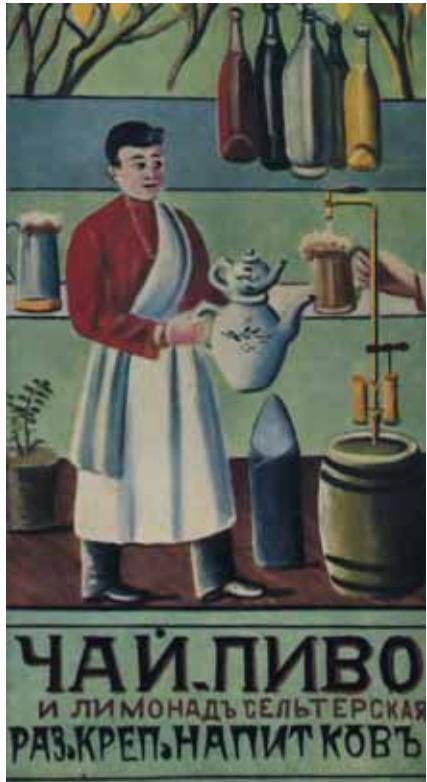
Пивом называется спиртный, медленно доброжащий напиток, приготовляемый путем брожения, главным образом, из воды, солода и хмеля. Иногда (за границей) часть солода (обыкновенно ячменного, рѣже пшеничного) замѣняется несоложеными зернами или картофельнымъ крахмаломъ, патокой, крахмальнымъ сахаромъ и т. п. Въ Россіи и Баваріи примѣненіе подобного рода суррогатовъ воспрещается закономъ.

ПИВО КАК ИСТОРИЧЕСКИЙ ФАКТ

Пиво и в самом деле столъ древний напиток. Просто-таки сама История в жидком виде.

Не исключено, что секреты пивоварения человечество постигло вследствие божественного откровения. Древние египтяне, например, считали, что пиво и технологии его производства — изобретение бога Ози-

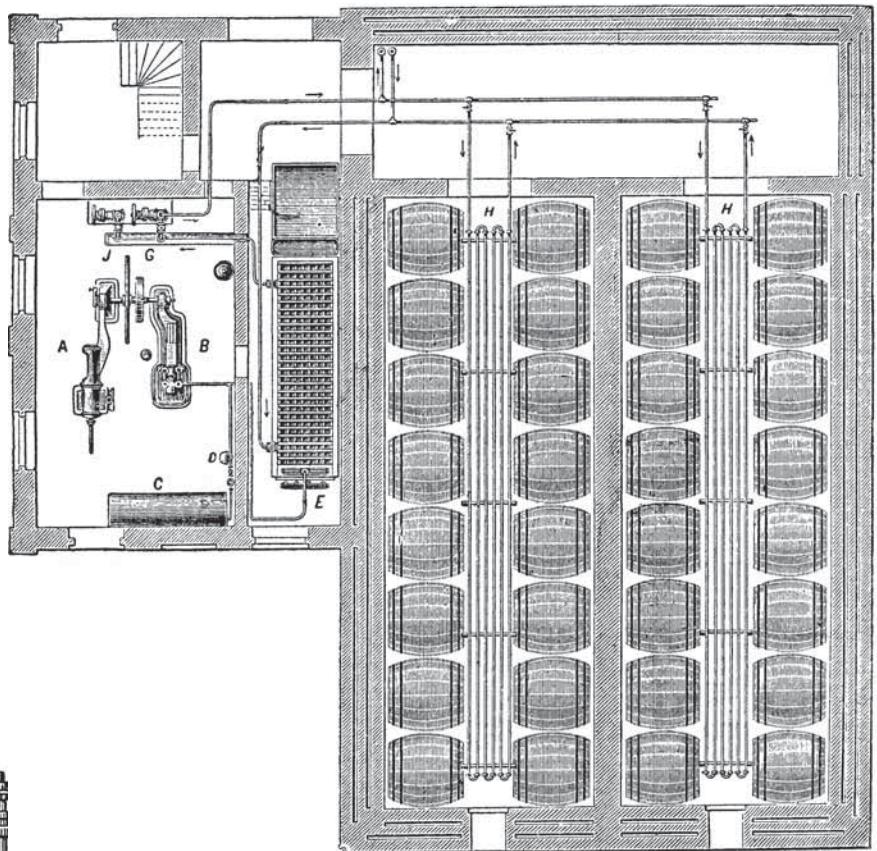




ловали, считая его плебейским напитком. Отнюдь не все европейцы были столь при-
дирчивы: пиво знали и почитали фригийцы
и фракийцы, кельты и германцы.

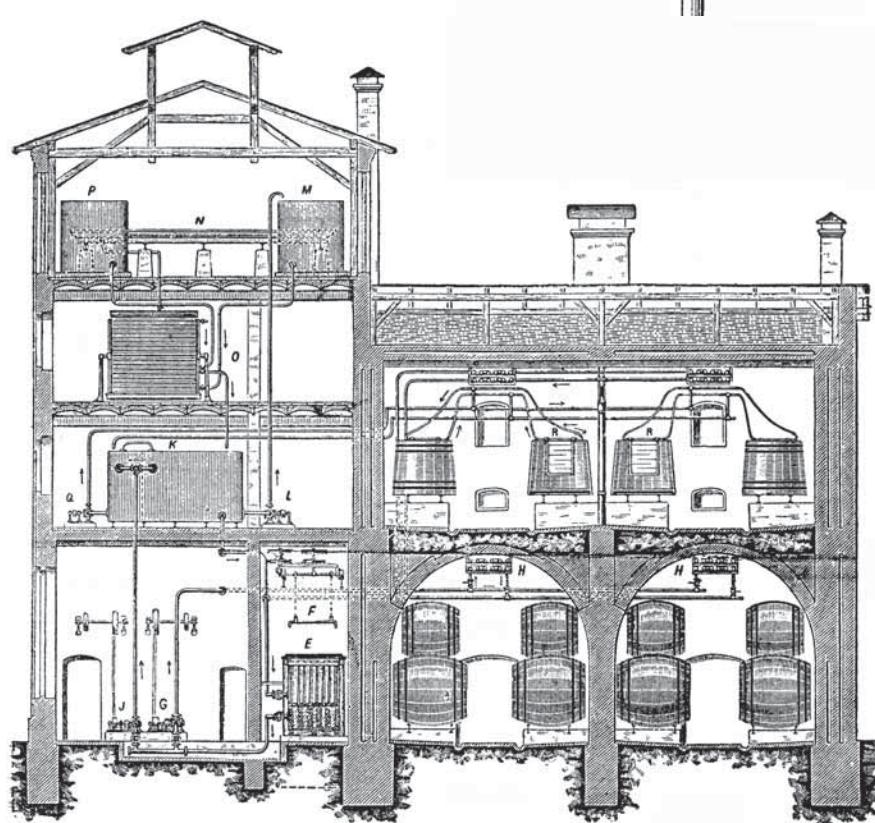
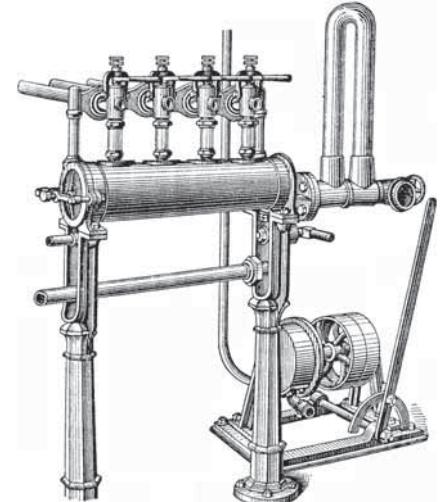
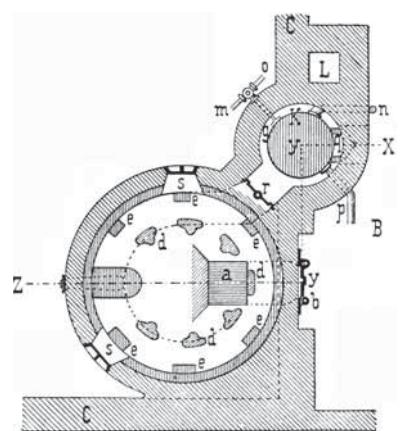
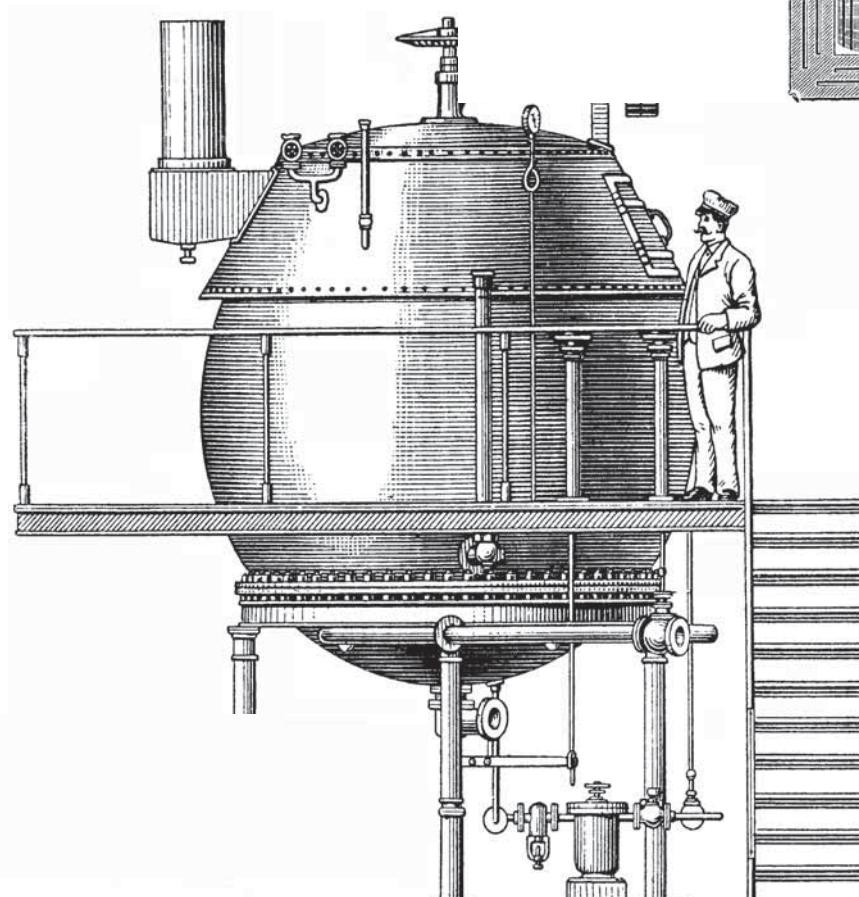
и французы, кельты и германцы.

Хмель в пивной рецептуре появился несколько позже, примерно в 10 веке. Пиво с добавлением хмеля начали производить монастыри. Вообще в обителях разных орденов этот напиток был в почете как вполне постный и поэтому пригодный для ежедневного употребления. Впрочем, ежедневным этот напиток довольно скоро стал не только для монахов. Так в Брюсселе, например, приходилось по пивной на 200 жителей!



ПИВО И ЕГО РОЛЬ В ГИДРОСФЕРЕ

Тяжелые были времена. То ли дело сейчас! Пиво — свое или чужое — не прощает только ленивый. В прошлом году объём потребления пива в России составил 6 880 000 000 литров! А ведь это только Россия. И только за один год. А сколько было произведено пива за все те 90 веков, что оно известно человечеству? Вообще странно, что где-то в мире еще осталась вода, не переработанная в пиво. Может быть, это и не совсем так? Ведь существует круговорот воды в природе; так может быть, существует и круговорот пива? И тогда можно предположить, что любая жидкость на нашей планете когда-то была, есть или будет пивом... А что? И будет! Как пить дать! ✩



Россия никогда не считалась ведущей пивной державой. У нас нишу, отведенную в Европе исключительно пиву, занимали еще мед и квас. Однако пивной промысел тоже процветал, о чем свидетельствует желание многих российских правителей законодательно урегулировать производство и продажу пива. Пивная тема действительно часто возникает в российском законотворчестве. В конце XIV века Иван III издал закон, дающий казне исключительное право на производство и сбыт пива; Борис Годунов в конце XVI века запретил варить пиво «средним и молодшим» людям; Алексей Михайлович (1645–1676 гг.) разрешил крестьянам варить пиво для домашнего питья по большим праздникам. При царствовании Екатерины II беспошлиное пивоварение было разрешено повсеместно, однако продавать пиво могли только царские питейные дома. При Александре I, в 1805 г., пивная торговля была отделена от винной и разрешена в трактирах. Пиво высшего сорта продавалось также на вынос в особых портальных лавках.

ВОДНО-МОТОРНЫЙ СЕЗОН 2004

Симпатичный волжский город Кинешма принимал в предпоследние летние выходные участников третьего, заключительного этапа чемпионата (взрослые) и первенства (юноши) России по водно-моторному спорту. Первые два этапа прошли в июне и июле в Калуге и Заречном Свердловской области. Для спортивных мотолодок юношеского класса JT-250 и взрослых T-550 и PR перед началом спортивного сезона в мае этого года в Санкт-Петербурге, под патронажем Генерального директора ЗАО «Трайд энд Менеджмент, Корп.» Александра Алексеенко, взявшего под свою опеку на 2004 год эти классы вместе с часовыми гонками в классах PR, был проведен еще один этап.

Порадовало то, что практически все регионы России не снизили своего интереса к водно-моторному спорту: по-прежнему очень сильным было выступление в первенстве и чемпионате спортсменов Санкт-Петербурга, Волгограда, Ярославля. Как всегда на высоте были команды Екатеринбурга, Омска, Заречного и многие другие.

Приятное впечатление оставила работа судейского коллектива. В.Зайцев (Санкт-Петербург), В.Лунев (Новомосковск) и А.Шиндягин (Омск) уверенно провели свои этапы, точно и ответственно руководя судейскими бригадами. Организаторы всех этапов приложили максимум усилий, чтобы соревнования стали не только событием в спортивном смысле, но и настоящим праздником для зрителей. По сравнению с прошлыми годами значительно повысился уровень мероприятий, состав участников «помолодел». Соревнования находились под пристальным вниманием технической комиссии, имеющей возможность контролировать даже топливо команд. Остается пожелать, чтобы и в последующие годы планка, преодоленная в год столетия российского водно-моторного спорта, только поднималась.

До конца сезона 2004 года будут проведены еще несколько интересных соревнований. В рамках проводимого в период с 3 по 5 сентября этапа чемпионата мира Формулы 2000 в Дубне (Московская область) состоятся Гран При России в классах спортивных мотолодок JT-250 и T-550, а также Гран При России и этап чемпионата России в классах PR спортивных мотолодок с надувными бортами и жестким днищем, организуемые ФВМС РФ и ЗАО «Трайд энд Менеджмент, Корп.» Завершит этот интересный сезон соревнования Кубка России по водно-моторному спорту в традиционных классах.

спортивных и гоночных судов, которые пройдут в Краснодаре 15–18 сентября.

Технические результаты прошедшего чемпионата и первенства РФ в серии гонок:

Юноши:		
СН-175 (15 спортсменов)		
1 место	Гурьянов Илья	Волгоград
2 место	Крашаков Андрей	БАЭС
3 место	Новокрещенов Дмитрий	СПб
СН-250 (21 спортсмен)		
1 место	Федоров Денис	СПб 81СК
2 место	Никиторова Юлия	Волгоград
3 место	Дерябкина Екатерина	Волжский
JT-250 (8 спортсменов)		
1 место	Климовских Юлия	СПб
2 место	Бычков Алексей	СПб
3 место	Гарагуля Владимир	БАЭС
СТОК-350 (9 спортсменов)		
1 место	Щукина Татьяна	СПб
2 место	Дерябкин Константин	Волжский
3 место	Дерябкин Виталий	Волжский
Взрослые:		
С-350 (19 спортсменов)		
1 место	Клюшников Антон	СПб
2 место	Макиенко Сергей	Свердл.обл.
3 место	Долгачев Кирилл	БАЭС
С-500 (18 спортсменов)		
1 место	Гарагуля Владимир	БАЭС
2 место	Давиденко Алексей	Ярославль
3 место	Ваньышев Дмитрий	Москва
T-550 (14 спортсменов)		
1 место	Овчинников Андрей	СПб
2 место	Малов Юрий	Москва
3 место	Балабин Сергей	СПб 81СК
ОН-350 (10 спортсменов)		
1 место	Гусев Константин	СПб
2 место	Бикмурзин Дмитрий	Москва
3 место	Макиенко Максим	Свердл. обл.
ОН-500 (12 спортсменов)		
1 место	Трусов Сергей	БАЭС
2 место	Лупникян Татос	Ростов-на-Дону
3 место	Полухин Александр	Ростов-на-Дону
О-500 (6 спортсменов)		
1 место	Баландин Валерий	Пермь
2 место	Березин Сергей	57 я/к ЧФ
3 место	Берницын Андрей	СПб
Р-1500 (10 спортсменов)		
1 место	Новиков Александр	Краснодар ЧФ
2 место	Сивков Виктор	БАЭС
3 место	Панин Александр	Рязаньцветмет
Р-2000 (9 спортсменов)		
1 место	Яблонский Сергей	Омск РОСТО
2 место	Пугачев Игорь	Пермь РОСТО
3 место	Вдовин Андрей	Свердл.обл.
РН-2500 (9 спортсменов)		
1 место	Анкудинов Сергей	Пермь РОСТО
2 место	Глуценко Юрий	Омск РОСТО
3 место	Ермолаев Леонид	Кострома
Р-2500 (1 спортсмен)		
1 место	Козлов Валентин	Рязаньцветмет



ФОРМУЛА 2000 — ГРАН ПРИ ЛАТВИИ

Гран При Латвии, проходивший в Риге на акватории Даугавы 21–22 августа, закончился победой шведа Йонаса Андерссона, второй раз поднявшегося на высшую ступень пьедестала почета в четырех этапах чемпионата.



На старте Оуэну удалось опередить брата, но на 13-м круге Андерссон обогнал обоих.

Соревнование получилось зрелищным и интригующим, но не обошлось без инцидентов и сходов. Иван Бригда попал в неожиданную коллизию с норвежцем Хаконсеном, сошел с дистанции и потерял несколько очков, так необходимых ему в борьбе за чемпионский титул. Кристиан дель Кастильо сошел на 37-м круге из-за переворота.

Вторым на финиш пришел Джей Прайс из Qatar Team, Оуэн Джелф финишировал третьим.

Гран При посетила Президент Латвии, госпожа Вайра Вике-Фрейберга, и министр обороны, господин Атис Слактерис, которые пожелали удачи выступавшим гонщикам. В боксах латвийской команды для них было сделано краткое сообщение по гоночным скутерам и правилам соревнований.

Более 40000 зрителей наблюдало за соревнованием с набережных и крыш окрестных домов. Следующий этап пройдет у нас, в Дубне, 3–5 сентября 2004 г.

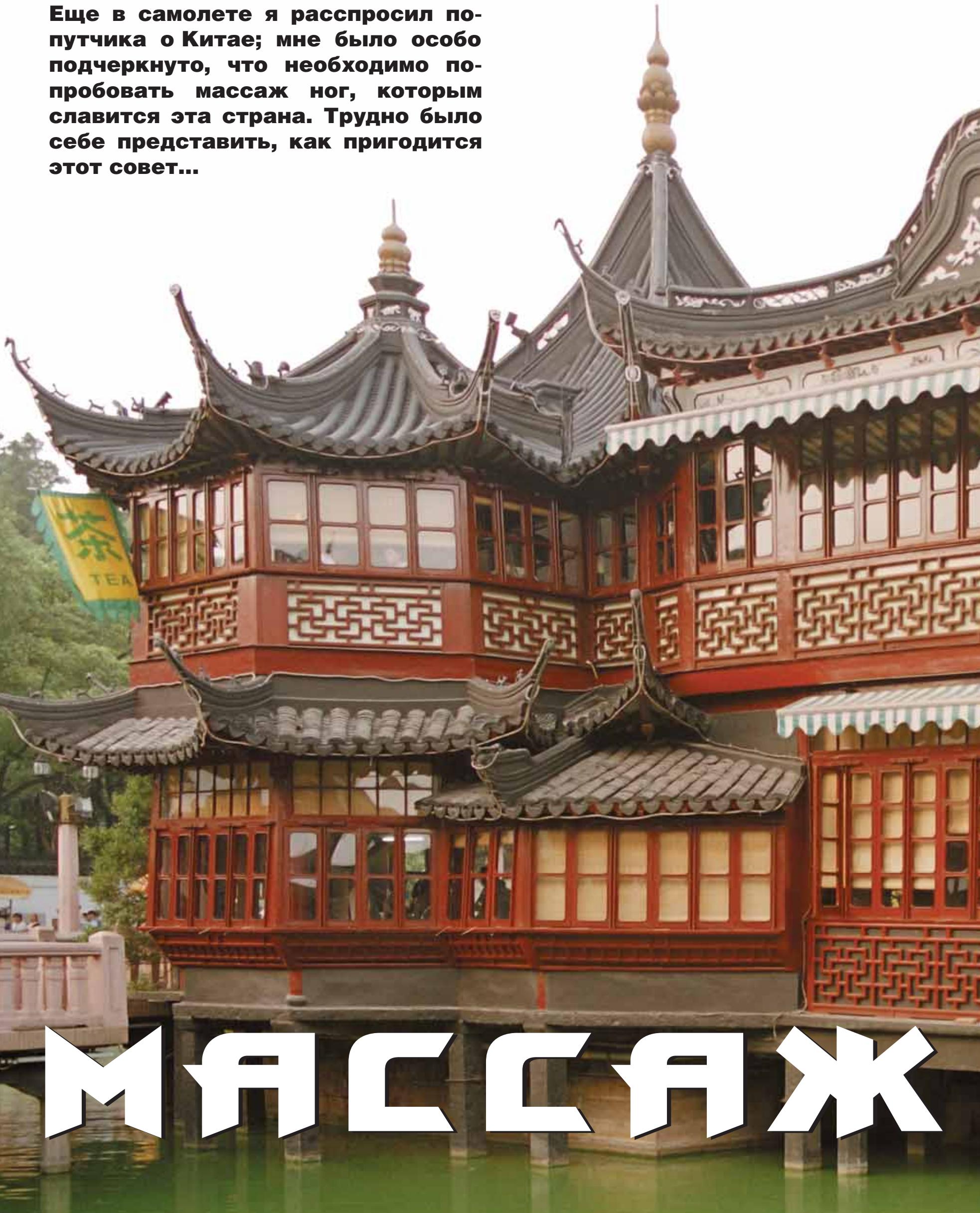


...некогда драконы и люди были
единым народом, но постепенно
этот древний народ разделился...

Урсула Ле Гuin



Еще в самолете я расспросил по-путчика о Китае; мне было особо подчеркнуто, что необходимо по-пробовать массаж ног, которым славится эта страна. Трудно было себе представить, как пригодится этот совет...



МАССАЖ

Спересечением китайской воздушной границы самолет встречали большие и малые драконы из облаков. Это было приятным сюрпризом и настраивало на благодушный лад. А потом показалось море. Вернее, после выяснилось, что это море, а сначала в дымке постоянного тумана (или смога?) под самолетом возникла коричневая лужа, покрытая баржами как окурками. Их было много...

Посты врачей в аэропорту Шанхая еще сохранились, равно как и специальная

карточка, которую должен заполнить каждый пассажир на предмет кашля и других симптомов куриного гриппа. Таксисты конечно же обманули со стоимостью доставки до гостиницы, но мне было абсолютно все равно: я прилетел на этап водно-моторной Формулы 1.

Приобщение к шоу такого масштаба и уровня всегда вызывает определенный трепет, остальное отходит на второй план. Все организовано до мелочей, правда, с налетом итальянской небрежности. Участники и гости живут в одном отеле и имеют возможность общаться между собой еще и за завтраком; каждый час до лагеря курсирует шаттл. Все заняты, все при деле, каждый знает, что ему делать, и происходит все без лишней суеты. Приятно наблюдать.

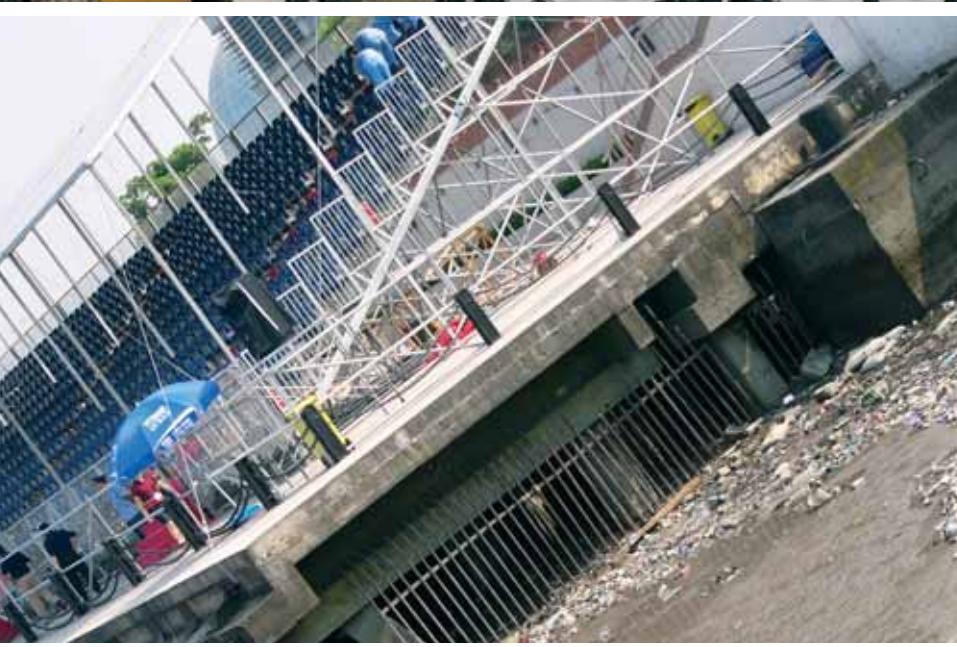
Итак, после самолета — моментальный душ, в автобус и в лагерь. В автобусе, кроме нас с Белугиным, ехал Скотт Гиллман с подругой, который запросто поговорил с нами на отвлеченные темы, мы помогли ему донести детали гоночного мотора до паддока, после чего он растворился в делах (вместе с подругой). Аккредитация прошла в течение 5 секунд, которые понадобились для извлечения карточек из большой коробки. Атмосфера доверия и режим полного благоприятствования.

В медиа-центре — как и положено, бесплатный выход в интернет и телефон с международным доступом. Холодильник с напитками, плазменный экран трансляции событий на воде. И кондиционер. В дальнейшем мы заходили сюда охладиться и отдохнуть.

Лагерь расположился на набережной реки Хуан По, под телебашней и рядом с третьим по высоте небоскребом в мире. В пятницу происходит лишь мандатная комиссия и строительство паддока, на воде нет ни одного скутера, и в принципе можно было бы прошвырнуться и со всеми познакомиться, но гонки Формулы заменили соревнования местных барж, которыми кишит речка. Сравнение может быть лишь с московскими пробками, когда вам могут въехать в задний бампер на встречной полосе. Меряются силами непрезентабельные джонки, перегруженные углем или щебнем так, что носом черпают воду, на корме сохнет неглиже, а на них смотрят носы скутеров с ценой возле миллиона мертвых президентов. Завораживает.

Артём БУСЛАЕВ, фото автора

FORMULA 1



Самыми занятыми оказались наши тайм-киперы, им требовалось проверить передатчики на каждом скутере, протестировать программу. От сорокаградусной жары персональные компьютеры перегревались, отказываясь работать.



результатов, промоутеры гонки обратились в Longines, те натягивали сети на дне, которые смывало подводными течениями и проходящими болидами, ничего не получалось. Но благодаря давним связям устроителей с Россией, удалось заключить договор на разработку и внедрение системы с нашими специалистами. Теперь все работает как положено, почти по спутниковой технологии. Только официально еще не утверждено.

ко Гвидо Капеллини держится некоторым особняком, общаясь преимущественно со своими механиками и маркизом Николо ди Сан Жермано.

После обеда и итальянской смеси механики занялись сборкой и подготовкой ску-



муравейник, наблюдались лишь эпизодические перебежки механиков между палатками. Свободного времени ни у кого нет.

Часам к шести вечера все потихоньку поспешили к автобусу, чтобы поехать в отель, отдохнуть перед следующим днем и собраться с мыслями. Для меня же начина-

К вопросу об ориентации. Самая большая сложность — в незнании языка. Английского и французского не понимают, сербский знают только югославы, я не смог общаться на улицах города ни с кем. Ни жесты, ни выборочно выученные слова не помогают. У них своих-то, местных, 127 наречий, иногда они друг друга не понимают, об иностранцах и речи нет. И язык тоновый, на нем поют, а не говорят! Если есть карточка отеля или заведения, в которое ты идешь, велика вероятность встретить человека, который не сможет прочитать свою же письменность. Похоже с уровнем грамотности в парадных воротах Китая — большие проблемы...



В 13:00 был обед: под одной крышей собирались гонщики и механики всех команд чемпионата. Нельзя сказать, что участники проявляют друг к другу дружеские чувства, но холодности в отношениях тоже нет. Толь-

теров к субботней квалификации, гонщики разбрелись по пресс-конференциям и обязательным рекламным мероприятиям, мне предстояло несколько деловых переговоров, поэтому лагерь напоминал заснувший

лась пора свободного времени — надо было посмотреть на Шанхай и местных жителей, попробовать настоящую китайскую кухню и купить сувениров. Но это оказалось крайне непростым занятием.

После 9 часов в воздухе и четырехчасовой разницы в часовых поясах волей-неволей ощущаешь некоторый сумбур восприятия окружающей обстановки. Осложняется это и иероглифическим письмом принимающей стороны. В странах, использующих нормальную для европейца латиницу и кириллицу, даже не зная языка, можно привыкнуть к обозначению необходимых предметов или названий на дорожных знаках. В Китае это невозможно: непонятная смесь мелких-мелких черточек и пачочек невпопад перемежается цифрами; трудно определить, дата это или количество километров до пункта назначения.



До центра добирался на метро. Не зря ошалевшие иностранцы фотографируют наши станции. Ничего привлекательного в шанхайской подземке нет, только поезда тихие, полностью проходные и с ЖК-мониторами, по которым крутят рекламу в стиле аниме. Перегонь длинее, станции расположены далеко от местных достопримечательностей, метро абсолютно функционально и стоит всего из трех линий. На город с населением в 15–16 млн. жителей этого мало.

Солнце выключили около половины восьмого, и центр города буквально расцвел. Москве не снилась такая неоновая реклама! Не имеет смысла подсвечивать небоскребы, они буквально озаре-

ны светящимися надписями метров на пятьдесят в высоту. Ориентация на улицах чрезвычайно затруднена. Во-первых, запомнить, даже выборочно, иероглифы названий не представляется возможным — они сливаются в единые пёстрые полосы. Во-вторых, на улицах — одни китайцы! Европейские лица встречаются редко, поэтому прохожие обращают на тебя свои взгляды и приветливые улыбки. Местные «ночные бабочки», каждую секунду новые, аккуратно прикасаются к рукавам и что-то нежно лопочут на своем языке. Достаточно недовольного взгляда, чтобы потерять их в толпе.

Как ни странно, на центральных улицах полно Макдоналдов и Пиццы Хат, но перебороть себя и заставить заглянуть туда не

получилось. Китайские закусочные выглядят непривлекательно, но радуют ценами и радушием хозяев. Едят там, в основном, самодельную лапшу и рис, все остальное — гарнир (морепродукты, рыба, мясо и прочее). Готовят при вас, вкусно — феноменально. Но если вы хотите попробовать именно красивых блюд китайской кухни, лучше остаться в Москве: в наших ресторанах это будет стерильно и красиво!

А вот чего у нас нет и вряд ли будет — массажа ног. Стоит он около 10\$.

На вывеске — две ступни. Антураж и колорит — стариный китайский: резная мебель, бамбуковые занавеси, приятная женщина играет на национальных гусях медиативную музыку, свет приглушен. Ряд специальных массажных кресел, между ними — столики. После того, как клиент умостился, приносят чай и несколько кусочков арбуза. К мужчинам приходят девушки, к женщинам — молодые парни. Вам приносят деревянную бадейку со специальным раствором, куда вы ставите ноги, и забывают о вас минут на пятнадцать (это время не входит в стоимость).

Все начинается с пальцев ваших рук. Секреты китайской народной медицины и мастерство массажистов отзываются в каждом органе вашего тела, в зависимости от пальца и интенсивности нажатия — в своем. Постепенно переходят к плечам. Все происходит мощно и быстро, но расслабление — мо-



ментальное. И только после этого начинают заниматься вашими ногами от ступни до колена. Полтора часа массируется каждый квадратный миллиметр. Описать это словами — нереально, надо хоть раз попробовать. Окончание массажа — коррекция позвоночника. За три минуты делают то, что отечественные костоправы оценивают долларов в сто и издеваются над вами минут сорок.

Ощущение после процедуры — полет! Легкость и здоровье вливаются каждую секунду. И не надо никаких секретов долголетия придумывать и настроение себе хорошее вымучивать просмотром комедий. Традиционный российский отдых с упиванием до полусмерти и гульбой сводит бизнесменов в могилу и стоит за жизнь нескольких Роллс-Ройсов. А организовать подобное заведение в Москве, не превращая его в VIP-бордели с ценами Рублевского шоссе, — почтено-то сложно...

Этот массаж пригодился мне на следующий день. В закрытом парке Формулы запрещено находиться в открытой обуви по соображениям безопасности, и ноги начинают «вариться» в собственном соку.

Итак, суббота. Атмосфера — праздничная, начинаются свободные тренировки и квалификационные сессии. Все серьезно, несмотря на аккредитацию, праздношатающихся стараются отодвинуть подальше от боксов.

Река перекрыта с 8:30 утра, отлив. Возле зрительских трибун — груды мусора. На воде — лодки, матросы с проволочными сачками вылавливают щелки и бумажки, пластиковые бутылки и прочий мусор.

Наконец, первый болид спущен краном на воду. Вместо винта — нагрузочная малинетка, чтобы при прогреве двигатель не пошел «вразнос». Запуск. Звук будоражит и заставляет отвлечься от дел. Прямой выхлоп обуславливает высокий уровень громкости, а специальное топливо — специфический запах. Но шумность не дотягивает до автомобильной Формулы.

На прогретый двигатель вешают рабочий винт. Это — основной секрет каждой команды, поэтому все винты до последнего момента находятся в инструментальных ящиках. Меняют их механики под водой, лежа на понтоне, в течение 30 секунд. Винты подбираются во время тренировок и квалификации

так же, как и настройки антикрыльев и комплекты решетки у Шумахера.

После нескольких кругов скутер вынимают для изменения настроек. Сначала его моют, ибо грязен он после Хуан По, что называется, «по уши».

Суббота проходит в хорошем ритме, хотя заметно, что гонщики берегут себя для гонок. Для зрителей постоянно ведется комментарий происходящего на воде, но по-китайски. Следить за временем квалификации можно и по мониторам команд, заодно уточняя определенные моменты. К шести поул заработан, но с казусом, который поведает Сергей Александрович Белугин в следующей статье номера. Можно отправляться в отель.

На 21:30 была запланирована вечеринка в «самом шикарном ночном клубе Шанхая». Естественно, ожидания соотечественников грандиозные: Китай, местный колорит... Привозят, я бы даже сказал, завозят. Совсем другой Шанхай: одноэтажный, с маленькими домиками, никаких небоскребов, красноватый свет. Наверное, это была местная Жуковка, снаружи клуб похож на «Подмосковные вечера». Face-control прохо-



Те, кто видел этапы гонок в Москве и Санкт-Петербурге в прошлые годы, наверняка представляют красоту и зрелищность водно-моторных соревнований. Скутер в момент резкого старта приподнимается над водой и парит на одном винте, почти не касаясь поверхности, слегка переваливаясь. В зависимости от скорости длина «петуха» брызг может достигать ста метров. Скорости на прямых — до 200 км/ч. Управление скутером кардинально отличается от автомобиля: тормозов и сцепления нет, только педаль газа, зато необходимо изменять угол наклона двигателя в продольном направлении. Малейшая ошибка грозит «мертвой петлей» или заливанием под воду.



дить не пришлось, посмотрели как на обезьян из зоопарка и поставили УФ-метки на руки. Внутри — «Парижская жизнь». Темно, шумно и «не пафосно». Все рассчитывали на бесплатность мероприятия, а оказалось, что действует закон джунглей — каждый сам за себя. Соответственно, интерес пропал, пришлось разворачиваться и уходить. Начавшийся визгом ощущений день закончился пшиком.

Перед гонкой в воскресенье мне довелось, как гостю, прокатиться на двухместном скутере в качестве пассажира. Всего один круг за минуту спрессовался в мгновение. Несмотря на небольшую максимальную скорость (всего 170 км/ч), можно понять, что переживают гонщики за этап. Перегрузки — 3-4 г, кажется, что едешь на табуретке

по стиральной доске. В повороте теряется, картина размыается, а голова отрывается от шеи. Сохранить трезвость расчета неподготовленному человеку в принципе невозможно. Поэтому разговоры о том, что этот пилот — хороший, а другой — плохой, — весьма условны. Это колossalное напряжение и работа на износ. Очевидно, что спортсмены зарабатывают кумулятивное сотрясение мозга и выбивают все позвонки. Их гонорары абсолютно обусловлены.

Когда я вылез, меня пошатывало, и болела голова. Но пройден был всего один круг!

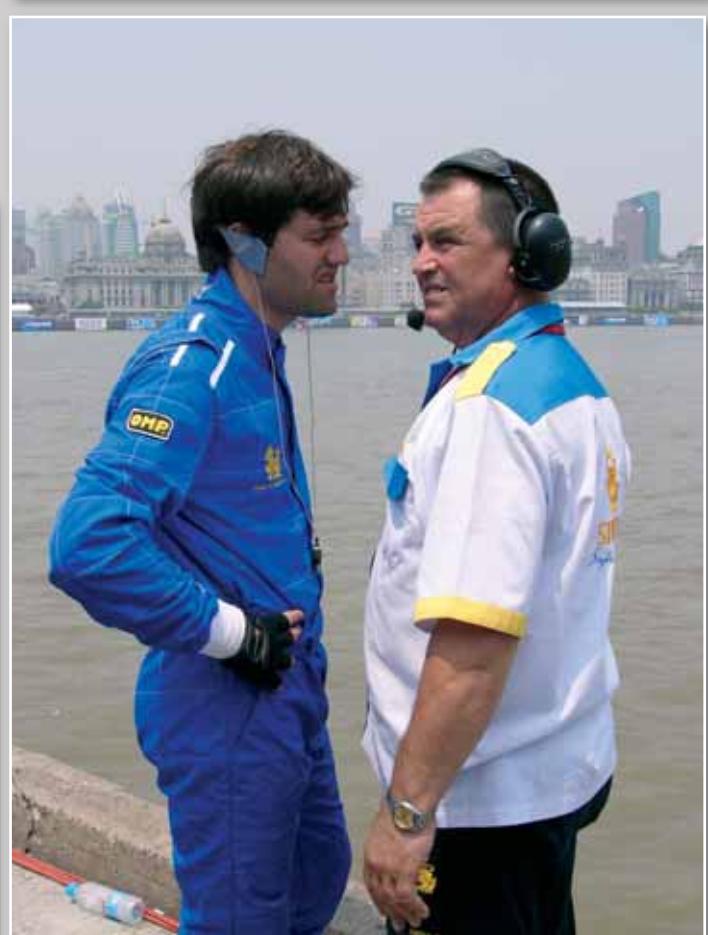
А потом была гонка. Выстроившиеся вдоль понтонов болиды одновременно взяли с места. Уши заложило на длительное время. Столько скутеров на акватории вспенивают

все пространство. Невозможно отвести взгляд и подумать о чем-то постороннем, все внимание — соперничеству. Рев моторов, взлет скутеров, обгоны, моментальный сброс скорости, меняющиеся цифры на информационном табло. Поистине, надо быть незаурядным человеком, чтобы в гоночном режиме успевать получать информацию, соревноваться и следить за безопасностью своей и соперников.

Награждение, душ из шампанского, восторги победителя, отстраненность проигравших, прессконференция, закрытие этапа.

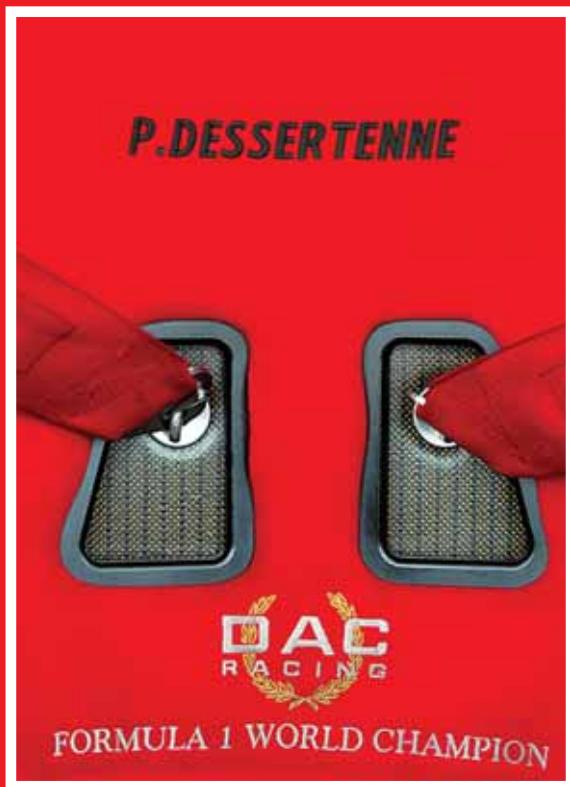
Это надо почувствовать. Вы можете себе это позволить. ☺

Российский клуб любителей водно-моторной Формулы 1 организует поездки на этапы соревнований. Тел.: (095) 542 7980.



**Международная федерация экстремальных развлечений,
клуб «Овладей стихией™» и газета «Акваревю»**

НАЧИНАЮТ КОНКУРС ЗНАТОКОВ ГОНОК ВОДНО-МОТОРНОЙ ФОРМУЛЫ 1



Главный приз

**Поездка на двоих на европейский этап Формулы 1
с приглашением в VIP-зону**

Второй приз

Приглашение на двоих на Гран При России Формулы 1 в 2005 году

Третий приз

Двухгодичная подписка на газету «Акваревю»

Условия конкурса.

1. К участию в конкурсе допускаются лица, достигшие 16 лет.
2. Ответы на вопросы можно присыпать до 1 мая 2005 г.
3. Засчитывается максимальное количество правильных ответов.
4. Ответы можно присыпать по адресу: 109147, Москва, а/я 116; по электронной почте на адрес info@aquarevue.ru либо заполнять соответствующую страницу на сайте www.aquarevue.ru

Вопросы по конкурсу «Формула 1»

1. Подвесные лодочные моторы какого типа используются, как правило, на скутерах Формула 1 — двухтактные или четырехтактные?
2. Что входит в минимальный вес скутера?
3. Какие подвесные лодочные моторы (по рабочему объему двигателя) допускаются в Формуле 1?
4. Какие типы корпусов скутеров допускаются в Формуле 1 — катамараны, трехточечные скутера, однокорпусные суда, нет ограничений?
5. Какова минимальная длина корпуса скутера Формулы 1?

Закончился вынужденный отпуск спортсменов и механиков Формулы 1, вызванный тем, что этот водно-моторный цирк должен был перебраться в морских контейнерах из Италии в Китай. В последний уик-энд июля в Шанхае, после двенадцатилетнего перерыва, на акватории реки Хуан По был проведен шестой этап чемпионата Формулы 1 — Гран При Китая.

После отнюдь не холодной Италии Шанхайская баня с температурой за 40°C в тени и влажностью парилки в Сандунах показалась невыносимой не только для людей, но и для техники. Российская группа тайм-контроля, создающая систему автоматического хронометража, сразу же столкнулась с отказом персонального компьютера на рабочем месте. Аналогичные проблемы возникли и у телевизионщиков группы «Euphon», осуществляющей трансляцию с Гран При. Лишь после этого организаторы этапа поставили в вагончики мощные кондиционеры, значительно облегчившие работу и техники, и людей.

А вот у спортсменов и механиков такой возможности, во всяком случае, на воде, не было, им пришлось париться «по полной программе». Впрочем, думается, что все очень соскучились за полтора месяца по любимой работе. В связи с этим интересен вопрос — как тренироваться спортсменам-профессионалам в таких случаях? В предыдущем сезоне вместе с российским

пилотом Станиславом Курценковым мы задавали аналогичный вопрос Гвидо Капеллини (**«папе»**, как его называют в своей команде). Ответ достоин восьмикратного чемпиона мира: лучше не тренироваться вообще, чем на плохом скутере. Гвидо имел в виду совсем уж старый латаный-перелатаный корпус Станислава, имевший к тому же несколько десятков килограммов лишнего веса. Трудно не согласиться с советами (**«приказами»?**) богатейшего пилота, но после длительного перерыва нашему спортсмену потребовалось очень много времени, для того чтобы вновь **«присидеться»** к скутеру. **«Папе»** легко давать такие советы — у него всегда есть в запасе дома скутер, на котором он с успехом может поддерживать свою спортивную форму. Примерно такие же возможности есть у Скотта Гиллмана и Тани Аль Камзи, вероятно, и в Австралии братья Боб и Дэвид Траски имеют технику, на которой вполне можно ощутить **«боевую»** скорость, но у остальных с этим дело обстоит гораздо хуже.



ШАНХАЙСКАЯ БАНЯ

Сергей БЕЛУГИН



© Paul Lakatos



© Antonio Schepis

Впрочем, программа каждого этапа все же позволяет сделать какие-то усилия по восстановлению спортивной формы. И это не только свободные практики на воде. Я с удовольствием увидел, например, абсолютно мокрого выходящего из спортивного зала отеля Филиппа Дессертена — было видно, что «нагружался» он там достаточно серьезно, но в удовольствие. Многие спортсмены не гнушаются черновой работой по разгрузке морских контейнеров — здесь явный лидер Франческо Кантандо: его можно заметить не только при подготовке своего мотора, он помогает и своему напарнику Максимилиану Морески, да и на всех погрузочно-разгрузочных работах, которых в водно-моторном спорте видимо-невидимо. Есть пилоты, приходящие только к моменту запуска моторов на скутерах.

Лето в Европе вступило в завершающую фазу, а чемпионат водно-моторной Формулы 1 только подобрался к экватору (и в географическом, и в организационном аспекте). Все последующие гонки пройдут в непосредственной близости от этой ли-

нии земного шара. В связи с отменой этапа в Гонконге Гран При Китая завершил первую половину мирового чемпионата. К этому моменту определилось трио лидеров, которые с большой долей вероятности разыграют места на подиуме. 72 очка у Скотта Гиллмана, 68 — Франческо Кантандо, 53 (после победы в Комо) — Гвидо Капеллини. Такова стартовая позиция по очкам перед этим этапом.

Утром субботы на свободных заездах все гонялись ни шатко ни валко — больше «вспоминали» скутеры, нежели пытались найти максимальную скорость. Такое расслабление и благодушие продолжалось недолго. Со старта первой квалификационной сессии четыре спортсмена показали высокие результаты, во многом определившие не только положение ведущей шестерки на стартовом понтоне, но и результат основной гонки. Если для Гиллмана и Фараона появление в «великолепной шестерке» не является такой уж сенсацией, то для Герта Ладефогета из команды DANITA и Тани Аль Камзи (Emirates Team) стало приятным сюрпризом. Позднее мы поговорим об этом.



© Paul Lakatos

В течение первых 15 минут квалификации Ладефогет на одном из кругов «выстрелил» из 50 секунд — 49,93. Это заставило Скотта Гиллмана приложить максимум усилий и показать лучший результат — 49,05 с. Средняя скорость на трассе длиной 2160 м с одним правым поворотом и пятью левыми «нормальными» поворотами — 183,48 км/ч у лидера чемпионата и 180,25 — у замыкающего шестерку спортсмена. Гвидо Капеллини, как ни старался, смог показать лишь 50,2 с, опередив своего бывшего напарника по команде Массимо Роджеро — 50,76. Те, кто не успел выскочить на воду в эти минуты, были впоследствии неприятно удивлены некоторым ухудшением погоды, не позволившим никому оспорить первые шесть мест по итогам этого соревнования. Дальше дело пошло еще хуже. После обеда, на котором можно было отведать и европейские и китайские блюда, погода пошла по пути ухудшения, и вторая квалификационная сессия для всех пилотов (кроме Марко Гамби и Фабрицио Бока, не имевших в первом старте

какого-либо результата) стала практически провальной — лучший в этой сессии Дуарте Бенавенте показал время 54,6 с.

Абсолютно не порадовала и финальная квалификация «shoot-out» шести сильнейших гонщиков этапа — им не удалось приблизиться к результатам первой квалификации и улучшить свои места. Вся шестерка демонстративно, после не слишком активного первого круга, уходила на малом газу в сторону паддока. В таких случаях организаторам имеет смысл проводить shoot-out без учета времени предварительных квалификационных сессий.

Вернемся к результатам первой квалификации. Многим профессионалам показались не очень правдоподобными результаты Герта Ладефогета и Тани Аль Камзи, учитывая те скорости и места, которые они обычно занимают в течение последних двух лет. Сразу же (неофициально) я попросил специалистов российской группы тайм-контроля распечатать все результаты первой квалификационной сессии по каждому из кругов. Момен-



© Antonio Schepis

тально выяснилось, что данные компьютерного хронометража этих спортсменов на каждом из кругов свидетельствуют о совершенно других результатах: у Герта лучшее время на третьем круге — 51,481 с (в итоге это было бы седьмым временем), у Тани — на пятом круге — 52,055 (11-й результат). Это вполне согласуется с их обычной скоростью. К сожалению, по условиям договора российских хронометристов с Генеральным промоутером чемпионата мира Формулы 1 Николо ди Сан Жермано, результаты этого тайм-контроля не являются официальными (сейчас система работает в завершающей фазе тестового режима перед омологацией), а будут таковыми со следующего года. По всей видимости, тайм-киперы этапа, использующие ручной хронометраж с последующим выводом данных на компьютер, допустили пару таких ошибок, которые в итоге

отодвинули Гвидо Капеллини на пятую позицию на стартовом понтоне, а быстрых спортсменов Фабио Компарато и Франческо Кантандо — вообще выкинули за пределы шестерки. Борьба на трассе могла быть более зреющей, если бы первая шестерка состояла из Гиллмана, Капеллини, Фараона, Роджера, Компарато и Кантандо (именно в таком порядке они значатся по результатам автоматической системы).

Итак, Шанхай, 1 августа, река Хуан По с чрезвычайно оживленным движением по воде — за день в обоих направлениях проходит до 2000 (!) различных судов. На противоположной от нас набережной все трибуны заполнены с утра, окна, балконы, и даже крыши заняты зрителями — такой же интерес был в Ленинграде, впервые принимавшем в 1990 году этап Формулы 1: с многочисленными зрителями на крыше,



© Antonio Schepis



© Paul Lakatos

балконах, деревьях и других импровизированных «трибунах».

Традиционно под руководством Николо ди Сан Жермано и местных организаторов в 16 часов по местному времени начался парадный круг с флагами на скутерах и приветственными аплодисментами зрителей.

Еще раз напомню Вам стартовые позиции первых восьми спортсменов:

Скотт Гиллман
Герт Ладефогт
Лейт Фараон
Тани Ал Камзи
Гвидо Капеллини
Массимо Роджеро
Фабио Компарато
Франческо Кантандо.

Уверен, что Вам будет интересно узнать результаты реакции некоторых спортсменов на старте Jump start results в секундах:

Дэвид Траск	1,083
Лейт Фараон	1,124
Массимилиано Морески	1,125
Тани Ал Камзи	1,165
Гвидо Капеллини	1,174
Сэмми Селио	1,178
Скотт Гиллман	1,183
Массимо Роджеро	1,227
Фабио Компарато	1,262
Франческо Кантандо	1,266

Сразу после первого поворота группа лидеров была такой: Скотт Гиллман, Лейт Фараон, Массимо Роджеро, Гвидо Капеллини, Дэвид Траск.

К восьмому кругу Гвидо Капеллини вышел на 2 место, Франческо Кантандо, обогнав Фабио Компарато — на 4-е. Скотт Гиллман к этому моменту «вез» Гвидо около 5 секунд. Круговые привели к сокращению дистанций в группе лидеров. На четырнад-



© Antonio Schepis



© Antonio Schepis

цатом круге произошел первый аварийный инцидент между Даурте Бенавенте и Джериусом Лейзеном, который въехал своим левым спонсоном в транец и мотор скутера под номером 10, секундой ранее резко сбросившего скорость из-за технических проблем. Под желтым флагом Гвидо Капеллини, естественно, сократил свое отставание от лидера, но после рестарта Скотт Гиллман восстановил статус-кво. Во время движения под желтым флагом, затянувшимся из-за необходимости буксировки нескольких скутеров, многие спортсмены вынуждены были поднимать защитные фонари, чтобы хоть немного понизить температуру в кокпите.

На двадцать пятом круге скутер Лайта Фараона на большой волне совершил оверкиль. К счастью, Лайт отделялся всего двумя сломанными зубами и небольшими про-

блемами с корпусом скутера. Спортсмен сможет выступать на гонках в Сингапуре.

Немедленно после этого рестарта Капеллини попытался обогнать Гиллмана и казалось, что на прямой это получилось. Но американский пилот проходил поворот по внутреннему радиусу и на выходе смог оторваться. После этой попытки многоопытный Гвидо понял, что лучше — враг хорошего, и только «доезжал». Здесь же Франческо Кантандо окончательно решил борьбу с Фабио Компарато в свою пользу и вышел на 3-е место, отставая, правда, от лидера на 25 секунд.

Финишировав первым, Скотт Гиллман одержал уже четвертую победу в этом сезоне и значительно укрепил свою лидирующую позицию в чемпионате. Франческо Кантандо, стартовав, напомню, с 8-й позиции, был на финише третьим.

ЧЕМПИОНАТ КОМАНД

Место	Команда	Очки
1	Emirates F1	113
2	Singha Racing Team	85
3	Tamoil Team	70
4	Team Green	44
5	Selio F1 Powerboat	40
6	Ligier Sports F1	35
6	Comparato Racing	35
8	Atlantic Team	20
9	Rainbow Corona Extra	8
9	Danita Racing Team	8
11	Seasteer Racing Team	5
11	Baba Racing	5

ЧЕМПИОНАТ ПИЛОТОВ

Место	Номер	Пилот	Очки
1	27	GILLMAN Scott	92
2	15	CANTANDO Francesco	80
3	1	CAPPELLINI Guido	68
4	25	SELIO Sami	40
5	17	DESSERTENNE Philippe	35
5	30	COMPARATO Fabio	35
7	3	PHARAON Laith	27
8	28	AL QAMZY Tany	21
9	10	BENAVENTE Duarte	20
10	4	ROGGIERO Massimo	17
11	7	BOCCA Fabrizio	8
12	11	LADEFOGED Gert	7
13	6	ELLIOTT Andy	5
13	14	MORESCHI Massimiliano	5
15	20	TRASK David	3
16	19	TRASK Bob	2
16	2	MENEGATTO Marcello	2
18	29	DEGUISNE Cedric	1
19	9	GAMBI Marco	0
—	18	CHIAPPE Philippe	0
—	26	LEYSEN Julius	0
—	8	STALLARD Jamey	0
—	8	LUNDIN Pierre	0



© Paul Lakatos

Чемпионат мира, который состоялся 3–4 июля, проводится уже во второй раз. Опыта у организаторов этих соревнований предостаточно — Федерация водно-моторного спорта и яхтенного туризма Санкт-Петербурга и области и Петербургская спортивно-техническая Ассоциация под эгидой Федерации водно-моторного спорта России отлично организовали и провели соревнование — 24-часовую гонку спортивных мотолодок с подвесными моторами и жестким днищем. Лестно услышать подобную оценку из уст международных комиссаров У.И.М. Вольфганга Кляйна и Иоахима Дюкоффра. В прошлом сами опытные водно-моторники, они проконтролировали весь чемпионат, начиная от предстартового брифинга с пилотами и заканчивая торжественным награждением и дружеским воскресным ужином.

На первом собрании участников состояния заслуженный мастер спорта и трехкратный чемпион мира по водно-моторному спорту Алексей Ишутин (один из основателей этого соревнования в северной столице) заметил, что гонка не выигрывается в первые три часа. Все поняли это остроумное замечание опытного спортсмена, но как только была дана отмашка зеленым флагом со стартового катера, на время забыли об этом. Во всяком случае, многие «стартеры» сделали в первый час гонки на несколько кругов больше, чем в последующие. Правда, позднее, практически все спортсмены предпочли вернуться к главным составляющим успеха — расчетливости, бережному отношению к технике и соблюдению безопасности.

В отличие от прошлогоднего чемпионата, в 2004 году уменьшилось число стартующих команд — более высокие стартовые взносы сделали свое «черное дело»: отселились более слабые команды, не имевшие успеха в предыдущих гонках и перспектив в предстоящем чемпионате. Резко изменилась



и техническая составляющая. Практически все мотолодки, которые с большим удовольствием многие журналисты называют боли-

дами (а гонщиков, соответственно — пилотами), кроме тщательно спроектированных, разработанных и исполненных пластиковых

корпусов, имеют полностью закапотированные палубу и кокпит для спортсмена, специальные кресла для гонщиков, радиосистемы и многое другое оборудование, применяющееся в гоночных классах различных «Формул».

Все технические изменения спортивных судов, так же как и многие организационные моменты, были разработаны Федерацией водно-моторного спорта и яхтенного туризма Санкт-Петербурга и от имени Российской ФВМС предложены на утверждение во время проведения Генеральной Ассамблеи Международного водно-моторного Союза (У.И.М.) в октябре 2003 года. Все эти предложения были практически без изменений приняты и утверждены, что послужило базой для организации рецензируемого чемпионата мира.

Итак, в чемпионате приняли участие 24 команды, в том числе, в первом классе (с рабочим объемом подвесного лодочного мотора до 770 см³) — 2 экипажа, во втором классе (от 770 до 1060 см³) — 3 команды, в третьем классе (от 1061 до 1550 см³) — 12 команд, в четвертом классе (от 1550 до 2050 см³) — 4 и в пятом классе (от 2050 до 3150 см³) — 3 экипажа. 15 лодочных моторов имели марку «Mercury», 9 — «Yamaha». Среди 96 спортсменов — 4 мастера спорта международного класса (А. Бернцын, Д. Джуренко, С. Жиров, А. Синицын). Четыре команды полностью сохранили свой прошлогодний состав, во многих произошли минимальные замены. В чемпионате приняли участие две полноценные команды из Бельгии, одна из Латвии. В составах многих команд принимали участие спортсмены из Латвии, Эстонии, Бельгии и даже США — Robert Wartinger не только участвует в гонках как пилот, но и возглавляет комиссию по медицине и безопасности У.И.М. — СОМ-INSAFE.

Марафонская гонка традиционно проходила в историческом центре Санкт-Пе-

**Сергей БЕЛУГИН,
фото Светланы БУСЛАЕВОЙ
и Дюка МИТЯГОВА**



Санкт-Петербург, белые ночи, водно-моторный спорт. Все это и по отдельности прекрасно. Но буду утверждать, что лучше чемпионата мира в классах Endurance Pneumatics Class 1/2/3/4/5 «24 часа Санкт-Петербурга» не существует.

БЕЛЫЕ НОЧИ

тербурга на акватории Невы вокруг Заячего острова. Длина замкнутой кольцевой трассы — 2750 метров. В течение гонки на каждом круге спортсмены должны проходить (против часовой стрелки) под двумя мостами. Они имеют узкие пролеты. Кронверкский, после которого спортсмены выходят с левым поворотом к стрелке Васильевского острова (не выходя на судовой ход, по которому постоянно идут «Метеоры» в Петергоф и обратно) достаточно прост, но чрезвычайно каверзным является Иоанновский мост. Эта характеристика связана с катастрофически узким входом под мост, находящимся, вдобавок, под прямым углом к траектории движения по трассе гонки. Пользуясь терминологией горнолыжного сплалома, этот мост — закрытые ворота, захваченные, кроме того, набережной и пляжем у Петропавловской крепости. Для того, чтобы обеспечить безопасность при прохождении мостов, опоры были обшиты фанерой, а входы — ограничены специальными коридорами, обозначенными надувными буями. Без этого спортивные мотолодки, имеющие на прямых участках трассы скорость более 110 км/ч, не смогли бы в гоночных условиях преодолеть эти препятствия (в пролете моста помещается одна мотолодка с небольшим — до одного метра — запасом по ширине с каждого борта). Были введены жесткие обязательные условия — обгоны на трассе в районе прохождения мостов должны быть завершены до входных ворот каждого коридора, независимо от гоночного класса лодки. За нарушения полагается дисквалификация спортсмена (что отражается и на команде, остающейся в меньшинстве, ведь одно из требований регламента — спортсмен за штурвалом не более 2 часов в гонке и не менее 1 часа отдыха).

Следующая особенность марафонских гонок — пит-стопы. После подхода к понтону спортсмен и его сменщик идут к судейскому столу, где отмечается время окончания



для первого спортсмена и время начала гонки — для второго. Существуют также жесткие правила и для дозаправки, в основ-

значает уменьшение на то или иное число пройденных кругов.

Еще до начала гонки три команды были оштрафованы на 20000 руб. каждая за несвоевременное представление лодок в спортивный лагерь.

В Санкт-Петербурге самым сложным условием для проведения гонок всегда является погода. И именно к моменту старта гонки (в 16 часов 3 июля) ветер и волнение на акватории стали достаточно сильными. Сразу же после стартового сигнала (старт с хода за стартовым катером) на участке трассы до входа в коридор безопасности перед Иоанновским мостом вперед вышли спортивные мотолодки 5 класса, оснащенные самыми мощными моторами (более 200 л.с.). Несколько вперед вырвалась одна из бельгийских лодок — «Autonautique», сопровождаемая командами «ПТК-Меркурий» (Берницын — Никитин — Вандышев — Wartinger) и вторым бельгийским экипажем лодки «Jumping Jack». Их средняя скорость на первых кругах превысила 86 км/ч. Впрочем совсем рядом были и лодки четвертого класса — «Охотник-1», «Латвия-1» и «Петрович»: их скорость составила порядка 83 км/ч. В самом многочисленном третьем классе вперед вырвались команды «Юность России», «Теорема» и российско-латышский экипаж «Гарант» — 76 км/ч. В первом классе лидировал «Фаворит» — 52 км/ч, во втором — «RT»: 64 км/ч.

После третьего часа гонки, через 100 кругов, лидировали команды пятого класса «ПТК-Меркурий» (Санкт-Петербург) и бельгийская «Autonautique», через несколько минут к ним присоединились экипажи «Латвии-1» и «Охотник-1».

Первая серьезная неисправность техники возникла менее чем через час после начала гонки — в топливной системе двигателя появились воздушные пробки, не позволившие бельгийской мотолодке «Jumping Jack»



100-летию водно-моторного спорта в России посвящается

САНКТ-ПЕТЕРБУРГА



продолжить движение по трассе. Механики быстро устранили неисправность, и «JJ» вновь вышла на трассу. На этом приключение бельгийской команды не закончились — через полтора часа возникли проблемы с редуктором: потребовалась замена ведущей шестерни. Через некоторое время на лодке полностью разрядилась аккумуляторная батарея, и команда окончательно вышла из борьбы.

В 18:20 перевернулся «Петрович»: Михаил Быков не справился с управлением на большой скорости и на выходе из-под Кронверкского моста сделал «оверкиль». После подъема лодки и откачки воды, на первый взгляд, не было замечено никаких повреждений, мотор быстро запустили, и лодка вновь вышла на трассу гонки. Однако впоследствии команда вновь пришлось останавливаться из-за разрушения системы

N	Команда	Класс	Номер	Круги						Штраф, круги	Сумма кругов	Место
				1	2	3	4	5	6			
1	Фаворит	1	32	23	24	22	19	24	24	0	136	1
2	Рослит-81 СК	1	37	24	23	24	24	8	0	0	103	2
5	RT	2	16	25	23	24	22	24	26	1	144	1
6	Акулы (Sharks)	3	22	27	23	25	28	28	29	1	160	7
7	Гот и Ко	3	30	28	28	28	29	28	32	0	173	2
9	Юность России	3	17	29	30	31	27	30	30	0	177	1
11	Охотник-2	3	61	29	28	29	28	30	30	3	174	4
13	Теорема	3	21	28	28	27	26	29	31	0	169	5
14	RRC – Аква Шельф	3	24	27	27	26	29	26	27	0	162	6
15	Red Star Racing Team	3	18	29	29	28	29	18	19	0	152	9
16	Мираж	3	25	26	28	25	28	26	29	5	162	8
17	Элко	3	27	28	24	29	30	31	29	0	171	3
18	Охотник-1	4	4	15	27	22	0	0	0	1	64	3
20	Петрович	4	5	32	32	30	35	34	39	0	202	1
21	Атаман	4	3	28	29	29	29	27	31	10	173	2
22	ПТК-Меркурий	5	7	35	33	25	36	35	39	0	213	1

подвески двигателя — переворот и удар мотора о воду на большой скорости не остался незамеченным.

На многих лодках этот узел не выдержал серьезного испытания марафонской гонки. Попнули болты крепления двигателя у «Red Star Racing Team», ослабло крепление на лодке «Юность России» и некоторых других. Многим командам придется поломать голову над этой проблемой: с одной стороны, необходимо усиливать подвеску двигателя, с другой — ее нельзя делать более жесткой, так как в этом случае вибрация мотора быстрее будет разрушать другие элементы крепления силового агрегата.

Через шесть часов уверенного лидерства в четвертом классе сошла с дистанции мотородка «Латвия-1»: во время нахождения

на трассе Владимира Гаврилея произошло разрушение картера двигателя «Yamaha Z2000 P».

Много проблем вызывали и надувные баллоны лодок. Наиболее показательны в этом отношении примеры команд «Гот и Ко» и «Юность России». Неудачная конструкция баллонов быстро привела к их частичному разрушению, особенно в задней левой части (лодка в левых поворотах опирается на эту часть баллона). Командам пришлось много времени потратить на установку заплат, постоянную подкачуку баллонов и даже на вставку дополнительных надувных камер в эти места.

Но не только технические проблемы приводили к потере времени и, в итоге, к уменьшению возможного числа пройденных кру-



место	команда	стартовый номер	круги	дистанция, км
1 класс				
1	«Рослит-81 СК»	№37	522	1252,8
2	«Фаворит»	№32	516	1238,4
2 класс				
1	«Дядя Коля»	№19	486	1166,4
2	«RT»	№16	299	717,6
н/квал	«Колибри»	№20	299	717,6
3 класс				
1	«Jam»	№23	662	1588,8
2	«Элко»	№27	644	1545,6
3	«Акулы»	№22	629	1509,6
4	«Гарант»	№28	625	1500
5	«Мираж»	№25	624	1497,6
6	«Red Star Racing Team»	№18	601	1442,4
7	«Охотник-2»	№61	595	1428
8	«Теорема»	№21	586	1406,4
9	«RRC-Аква Шельф»	№24	495	1188
10	«Юность России»	№17	494	1185,6
н/квал	«Виктория»	№62	532	1276,8
н/квал	«Гот и Ко»	№30	481	1154,4
4 класс				
1	«Охотник-1»	№4	570	1368
2	«Атаман»	№3	537	1288,8
3	«Петрович»	№5	461	1106,4
н/квал	«Латвия-1»	№6	177	424,8
5 класс				
1	«ПТК-Меркурий»	№7	841	2018,4
2	«Autonautique»	№13	787	1888,8
н/квал	«Jumping Jack»	№9	272	652,8



гов. Многие команды получили штрафные круги (вычитаемые из общего результата). Приводим типичную выписку из судейского протокола о нарушениях:
 № 18, «Red Star Racing Team»: 2 штрафных круга за нарушение инструкции главного судьи о текстапоне «Б»;
 № 19, «Дядя Коля»: 2 штрафных круга за нарушение инструкции главного судьи по поведению команд у ремонтного бона (ст.17);
 № 4, «Охотник-1»: 1 штрафной круг за навал на буй;
 № 13, «Autonautique»: 1 штрафной круг за навал на буй.



Тем не менее, в этом году количество штрафов значительно уменьшилось — всего 5 команд были отмечены таким образом; максимальный штраф у команды «RRC-Аква Шельф» — 8 кругов.

Ночная часть гонки прошла достаточно спокойно, а утро началось хорошей погодой и благоприятным прогнозом на весь день.

К середине воскресенья (к 14 часам) команда «ПТК-Меркурий» превысила рекорд чемпионатов мира (и предыдущих международных соревнований в Санкт-Петербурге), пройдя 778 кругов со средней круговой скоростью 85 км/ч.

Заключительная часть марафонской гонки проходила в хороших погодных условиях, в отличие от предыдущего дня, и достаточно спокойно, тем более, что к этому моменту лидеры в своих классах уже основательно оторвались от преследователей. Никаких особых чудес, способных повлиять на расстановку команд на подиуме, не произошло, и все экипажи доехали до финиша.

Через неделю, 10 июля в 16:00 был дан старт шестичасовой гонке чемпионата Европы во всех пяти классах. Для участия в соревнованиях было заявлено 16 экипажей, представлявших только российские интересы. Единственное исключение — эстонский гонщик Алексей Носков в команде «Юность России» в классе 3.

В связи со значительным уменьшением продолжительности гонки резко возросла стоимость минуты марафона, что повлекло сокращение состава команды до трех спортсменов. Правда, 8 экипажей было заявлено в полном составе.

Гонка проходила в сложных погодных условиях, особенно на открытой части трассы. В отличие от чемпионата мира, в субботней гонке было зафиксировано меньшее число нарушений — опыт ошибок в предыдущей гонке дал свой результат.

Думаю, что событие понравилось всем в своем дебюте: с одной стороны, полное соответствие понятию «Endurance», с другой — более компактный формат, не требующий таких усилий, которые вынуждены были приложить все участники (да и зрители) 24-часовой гонки. ☺



Два основных момента отличают отчетный чемпионат от прошлогоднего. Первый (на мой взгляд, отрицательный) — соревнование потеряло статус открытого: в связи с этим не смогли принять участие достаточно сильные спортсмены из Латвии. Действительно, год назад они отобрали несколько призовых мест у российских спортсменов, но сделано это было в честной спортивной борьбе. Уверен, что искусственно прятаться от сильных спортсменов не совсем красиво, да и не пойдет это на пользу нашему спорту.

Второе отличие связано с разделением аквабайков с рабочим объемом двигателя 1200 см³ на два подкласса — Standard и Runabout: в первом запрещены любые форсировки двигателя, кроме изменений, производимых при подготовке серийного водного мотоцикла для участия в спортивных гонках. Требования к классу Runabout позволяют производить более значительные изменения в конструкции водного мотоцикла и его двигателя, которые разрешены правилами U.I.M.

Это нововведение позволяет увеличить массовость в проведении официальных соревнований за счет участия в классе Standard большего числа спортсменов, зачастую не имеющих возможности проводить дорогостоящие мероприятия по подготовке серийного аквабайка к различным чемпионатам и кубкам.

Спортивная программа чемпионата включала по 3 скоростных кольцевых гонки с зачетом по сумме очков двух лучших

заездов в классах Ski division («стоячие» аквабайки с рабочим объемом двигателя до 785 см³), Standard и Runabout (аквабайки с сидячим расположением гонщика). Соревнования по слаломной трассе проводились в этих же классах с зачетом по наименьшей сумме времени, показанной спортсменами в двух лучших попытках из трех.

Пожалуй, наиболее интересными были скоростные кольцевые заезды аквабайков класса «Runabout» — кроме более высоких скоростей, опыта и мастерства принимавших в них участие спортсменов, очень важно было оценить уровень нашего чемпионата по сравнению с международными соревнованиями. Дело в том, что в этом году несколько российских спортсменов принимали участие в чемпионате мира: после 4-х этапов из 7 Владимир Бабенко (Санкт-Петербург) занимает 6-е место (его лучший результат — 5-е место на стартовом этапе в Сантьяго де Куба). Пока об уровне остальных спортсменов говорить сложно: Владимир без особых проблем «уезжал» от соперников и в кольцевой гонке, и в слаломе.

Весьма значительное преимущество в слаломе имела Анастасия Потанина (Москва), занимающаяся аквабайком на высоком профессиональном уровне: ее преимущество в классе Ski division было подавляющим — более 4 секунд по сумме времени двух лучших заездов.

Очень интересными и для спортсменов, и для многочисленных зрителей, были выступления участников в сравни-

ПОЙМАЙ ВОЛНУ ОН



Под таким девизом в середине лета на акватории Химкинского водохранилища Москвы был проведен второй (в нынешнем формате) Чемпионат России по аквабайку. Как и в прошлом спортивном сезоне, одноэтапный чемпионат проводился Федерацией водно-моторного спорта РФ при участии Олимпийского комитета России и Федерального Агентства по физической культуре, спорту и туризму РФ при поддержке холдинговой компании «ИНТЕРРОС».



тельно новой для наших гонщиков дисциплине — фристайл. В этом соревновании в произвольной программе за две минуты нужно выполнить набор различных фигур и прыжков, оцениваемых по 10-балльной шкале специальной судейской коллегией.

Впервые этот зачет был представлен зрителям на прошлогоднем чемпионате. Безусловный лидер в этой самой сложной и эффектной из дисциплин (соревнования проводятся на «стоячих» аквабайках) — Анастасия Потанина — красиво и уверенно исполнила тогда 10 фигур с возрастающим коэффициентом сложности. Лучшие из остальных спортсменов смогли показать не более 4 фигур, не всегда узнаваемых даже судьями. Это послужило толчком к тому, чтобы в этом году многие спортсмены захотели взять определенные уроки высшего спортивного мастерства у Насти. Мастер-класс, усиленный многократным чемпионом мира во фристайле и изобретателем многих суперсложных акробатических фигур канадским ассом Риком Роем, дал свои результаты. Пока Потанина все же недосягаема, хотя многие спортсмены в этом году исполняли уже 8 фигур более или менее осмысленного качества. «Пока в России аквабайк очень молод, но он стремительно прогрессирует» — эта оценка Роя и многое стоит, и призывает к тяжелой, но благодарной работе.

К позитивным аспектам прошедшего соревнования можно отнести и некоторое повышение спортивной дисциплины

большинства участников. Если в прошлогоднем чемпионате многие гонщики позволяли себе критиковать на повышенных тонах почти каждое судейское решение или действие (в том числе, подходя к судьям во время гонки и, тем самым, теряя свои места в заезде), то в нынешнем чемпионате такой возмутительный инцидент был единственным. К чести Федерации водно-моторного спорта России наказание последовало точно и незамедлительно — спортсмен за публичное оскорбление судейской коллегии и неэтичное поведение в течение всего чемпионата был дисквалифицирован на весь 2004 год.

После спортивной части чемпионата России многочисленные зрители смогли увидеть очаровательную шоу-программу, в которой, кроме эффектных совместных фристайл-фигур высшего пилотажа в исполнении Анастасии и Ивана Потаниных и Рика Роя, были продемонстрированы очень интересные номера, созданные и отрежиссированные Андрэ Кассоном — тренером многих чемпионов мира по аквабайку.

Уверен, что зрители, пришедшие в Beach Club, «поймали» много ощущений от скорости, мужества, удивительной красоты элементов фристайла и с достоинством оценили мастерство и труд многих спортсменов и тренеров. Будем надеяться, что такое (хорошее) проведение Чемпионата России по аквабайку не только станет традиционным, но и будет улучшаться и развиваться. ♦

ЧУЩЕНИЙ

Сергей БЕЛУГИН
фото Светланы БУСЛАЕВОЙ



Автостопом по воде

И такое возможно. Да-да, автостопом путешествуют не только по земле. Впрочем, разумеется, дело обходится без поднятых большими пальцем вверх рук на при- чале. Для автостопа на воде существуют свои, отличные от «земных», методы. Попробуем и мы разобраться, куда и как можно добираться автостопом по воде. Назовем его гидростопом.

Николай ГРИГОРЬЕВ, фото автора

КОРОТКИЕ «ТУРИСТИЧЕСКИЕ» РЕЙСЫ
Едва ли найдется путешественник, постигающий красоты Русского севера, который не захочет познакомиться поближе с легендарными островами. Кижи, Валаам и Соловки не нуждаются в дополнительных рекомендациях. Хватает блеска ку-

вас, что пытаться налаживать контакты в процессе посадки ни в коем случае не стоит.

С круизными теплоходами несколько проще: экипаж и обслуживающий персонал здесь многочисленны, стало быть, и шансов договориться больше. В конце кон-

который способствует вашему попаданию на музейный катер, — почему бы и нет? Способы помочь: студенческий билет исторического, филологического или философского факультета, удостоверение научного работника, журналиста (вам стоит быть хоть



полов, энергетики стен, холодной красоты скал. Существует также много достопримечательностей, в основном, монастырей, отделенных водой менее серьезной. Островок посреди озера Селигер, монастырь на Валдае (его можно достичь и по берегу, но по воде — быстрее и приятнее)... Список можно продолжать бесконечно.

Кое-где можно попытаться предложить свои услуги взамен на доставку по адресу. На популярных маршрутах (те же Кижи и Валаам) это едва ли осмысленно — там хорошо зарабатывают на туристах, и платной услуги хватает. В местах попроще вечерняя уборка салона какой-нибудь «Зари» или «Москвица» может прийтись кстати.

Кроме туристических, курсируют, зачастую, и другие суденышки:

санитарные, грузовые, музейные, паломнические (два последних вида, например, на Соловки ходят регулярно). Впрочем, на тех же Соловках и музейные, и паломнические суда при наличии свободных мест не гнушаются подработать на туристах. Однако сюда попасть все же проще (с другой стороны, и ходят они менее регулярно, чем туристические). Мимикрировать под фанатика веры несколько неэтично. Обосновать необходимость своего попадания на остров кому-нибудь сотруднику музея,

желают многие тысячи туристов и путешественников, в том числе, и вольных. Шансы преуспеть в гидростопе невелики, но есть. Главные трудности — поиск нужного судна с позитивно контактирующим экипажем и населением. Он может занять несколько дней, либо потребует определенного везения. Не стоит планировать в одну поездку посещение нескольких удаленных от суши мест, если у вас хоть сколько-нибудь ограничено время. Чем больше почтения одной отдельно взятой поездке, тем больше шансов на успех.

Где: Кижи, Валаам, Соловки, различные острова и полуострова на реках и озерах.

Суда: туристические (малые и крупные), санитарные, обеспечения, паломнические.

Средства: везение.

Технология: личный контакт с персоналом.

Трудности: недостаток времени для установления контакта, коммерческая подоплека абсолютного большинства рейсов.

Спрос: 5. Высокая притягательность мест назначения, практическое отсутствие альтернативных путей.

Сложность: 3.



движения (фарватеры), и свои «дорожные знаки», и свои Правила дорожного движения (Правила плавания по ВВП РФ), и свои «гаишники» (судоинспекция). Для успешного вольного путешествия по водным «трассам» с большим «потоком» стоит хотя бы немного представить себе все это хозяйство — вы же, выходя на трассу, изучаете маршрут, имеете представление о том, каким правилам



ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

Россия (особенно в европейской части) довольно густо покрыта сетью не только авто- и железнодорог, но и дорог водных. Называются они «внутренними водными путями Российской Федерации». Здесь и свои полосы

подчиняются движущиеся машины! Сходите в книжный магазин, в библиотеку (возможно, специализированную), почитайте книгу «Судовождение на внутренних водных путях»; если удастся добыть, поглядите лоции и специальные атласы с указанием фарватеров,





прочие спецсуда, паромы, буксиры, пассажирские и туристические корабли, баржи, самоходные сухогрузы... Разбор всех возможных случаев занял бы немало печатного места. Потому ограничимся общими правилами.

Во-первых, судно следует искать в специфическом месте стоянки. Грузовые суда — в грузовом порту, пассажирские — на пристанях, яхты — в яхт-клубах и на специализированных стоянках. Также в большинстве населенных пунктов на воде можно обнаружить места скопления моторных лодок и маленьких частных катеров. Можно поспрашивать местное население или проявить наблюдательность самим.

Во-вторых, нужно четко представлять себе, куда вам «светит» попасть, пользуясь тем или иным судном. Моторные лодки вряд ли пойдут в крупные озера и водохранилища, не рады им будут и в волжских, например, шлюзах. Туристические и пассажирские суда ходят по очень небольшому количеству маршрутов. Грузовые суда приписаны к определенным пароходствам (Волжское, Беломоро-Онежское, Московское речное и др.), и один из связанных пунктами локализован в паро-

Теоретическое отступление. Договоримся для начала, что речь ведем не об автостопе, а о вольных путешествиях (термин путешественника Антона Кротова и его товарищей из Академии вольных путешествий). Осуществляются они, как правило, бесплатно, за счет доброволной воли представителей человечества, однако с «халвой» и «зайчиком» не имеют ничего общего. Бесплатность, фактически, становится побочным эффектом установления более сложных и интересных, нежели купля-продажа проездной услуги, взаимоотношений: «вхождение в положение» неразрывно связано и с взаимопомощью, и взаимопознанием. Как практический результат — оплата услуги вытесняется бартерным обменом позитивными эмоциями. Вместо покупного удовольствия путник обретает счастье, находящееся где-то на грани «бесплатно и бесценно». Входя в деятельный контакт с людьми, путешественник в процессе познания (взаимного, кстати) окружающего мира занимает, таким образом, активную позицию. Это открывает в познаваемом (взаимно) мире новое измерение: пути, места и явления становятся не только материальными, но и духовными. Так что автостоп — это не только и не столько способ передвижения, сколько форма общения с окружающим миром. Наконец, вольные путешествия бесконечно далеки и от бродяжничества (без сохранения своей культуры от речи до туалета невозможен полноценный и позитивный контакт с миром). Вольный путешественник знает свою цель и достигает ее, причем делает это, не ломая окружающую среду через колено, но гармонируя с ней. Всякая наука имеет прикладное применение. Тут-то таковым является достижение цели путешествия.

сторов, опасностей: не столько необходимое, сколько полезное и очень увлекательное чтение! Если попадете на борт судна и подружитесь с капитаном, попросите у него посмотреть такой атлас. Экскурсия в рубку на сухогрузе может быть очень и очень познавательной и полезной при продолжении путешествий. Поможет не столько попасть на определенный борт, сколько чувствовать

на судне. Рецепт один: путешественник должен сделать свое пребывание на судне желанным, для чего, в свою очередь,

В-четверых, следует знать, к кому именно обращаться. Мелкие частные суда требуют переговоров с владельцем, пассажирские —



себя своим на водной дороге.

Сколько разнообразны эти дороги, столь же разнообразны и суда, по которым курсирующие. Моторки, частные катерки, яхты, прогулочные и пассажирские «трамвайчики», скоростные суда, ассенизаторы, научные, санитарные и всевозможные

ходства приписки. С частными катерами и яхтами сложнее, однако и их маршруты зачастую ограничены популярными. Летом яхты из Москвы, Петербурга, волжских городов особенно любят Онежское озеро (и зачастую идут на него и обратно своим ходом) и, собственно,

крейсерских яхт).

В-третьих, в европейской части России гидростопщик сталкивается с одной существенной проблемой: почти всегда существуют альтернативные пути достижения пункта назначения, на что резонно и укажут ему

придется призвать на службу психологии «обольщения» (но не увлекайтесь черной магией!) и... да-да, вы должны представать «человеком воды», хоть отчасти своим на судне (водники — они же почти сектанты!).

почти с любым членом экипажа, грузовые и специализированные — с капитаном. Нужное судно придется, вероятно, отыскивать посредством портовой диспетчерской, где вам не будут очень рады. Выкручивайтесь, изобретайте причину своего интереса.

Любите водные дороги и их обитателей, изучайте правила движения, особенно тщательно изучайте маршрут, и гидростоп на оживленных направлениях окажется не сложнее классического автостопа. Более медлительным, но и более захватывающим!

Где: Волга и др. крупные реки, Волго-Балтийский водный путь, Беломоро-Балтийский канал и пр.

Суда: всевозможные, ограничены только фарватером и пропускной способностью шлюзов.

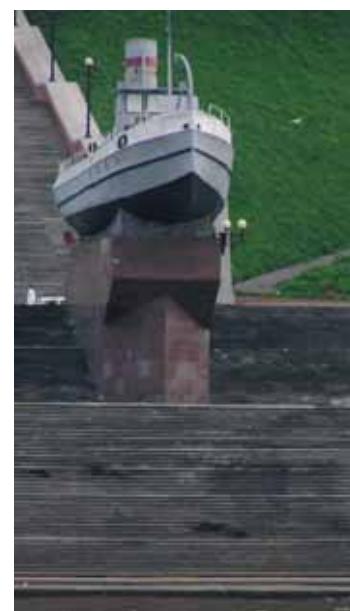
Средства: знание дороги и ее «населения», неотступное следование к цели.

Технология: личный контакт с диспетчерами и капитанами, тайное проникновение на борт, вправление в качестве сопровождающего грузов.

Трудности: альтернативные средства достижения цели.

Спрос: 2. Есть сухопутные дороги до любого места назначения.

Сложность: 3.



**УДАЛЕННЫЕ ТОЧКИ**

В восточной (самой, между прочим, обширной) части России множество точек, доступных лишь по воде. Прежде всего, это остров Сахалин, а также города и порты в низовьях сибирских рек. Они

ном, в указанный день происходит погрузка на борт.

Привычным делом здесь является расплата за доставку вашего бренного тела мелкими судовыми работами. Покраска чего-нибудь на палубе, мытье этой самой палубы,

опасностей и приглушает искомый взаимообмен эмоциями с окружающим миром.

Неторопливость путешествия тоже создает некоторые сложности. Человеку от классического автостопа

(привыкшему визу-

вам свойственны приступы морской болезни, десять раз подумайте, нужен ли вам Сахалин.

Достижение чукотских портов — более длительные морские путешествия. Однако... Дай Бог раз в год суда уходят туда из Мурманска и с Дальнего Востока. Препустить в достижении цели здесь едва ли не проще, воспользовавшись авиатранспортом (даже аэростопом!). Если вы отправляйтесь туда по воде, значит для вас безусловно важным является не пункт назначения, а сам путь. И это не путешествие в пункт Б из пункта А — это экспедиция.

Где: о. Сахалин, северные города и порты.

Суда: паромы, грузовые, реже пассажирские и специальные.

Средства: мелкие судовые работы, минимальное знакомство с судовой жизнью.

Технология: личный контакт с диспетчерами и капитанами, тайное проникновение на борт, вправивание в качестве сопровождающего грузов.

Трудности: скуча на борту, морская болезнь.

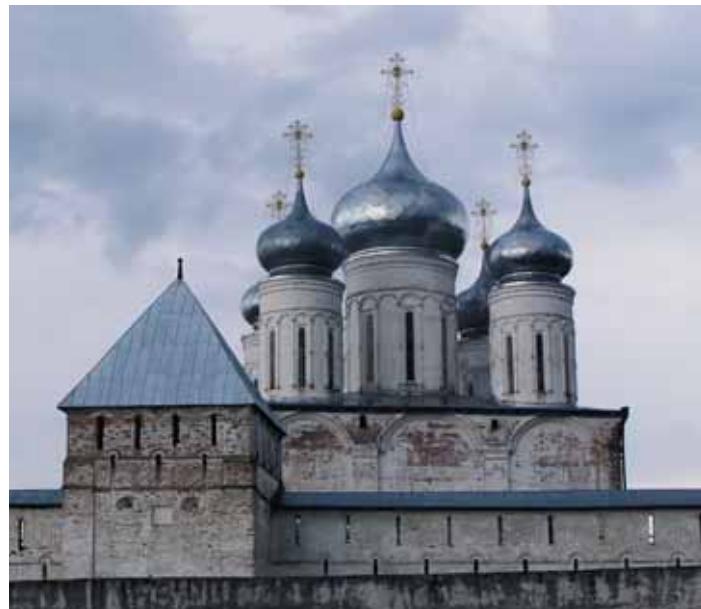
Спрос: 4. К вольным путешественникам присоединяется местное население.

Сложность: 2.

Северный морской путь, не проходимый вольными путешественниками уже тридцать лет, вполне проходит гидростопом. Если у вас есть месяцы (или годы) времени на ожидание попутного судна. По сравнению с этим проникновение в порты, где фактически являются пограничными, попадание на судно (а не возьмут вас на борт морского судна, только если не будет хватать спасательных средств), и борьба с морской болезнью не станут серьезными проблемами.

Если стремления к прохождению маршрута у вас хватит на долгие месяцы ожидания в порту и на преодоление всех прочих трудностей, то уж интерес к делу заставит позаботиться об изучении маршрута, истории вопроса и обзаведении документом, подтверждающим, что вы — великий путешественник, категорически полезный для общества.

Все то же относится и к менее сорванным, но зато не очень обитающим местностям, притягивающим путешественников с экспедиционными наклонностями. Изучение местности и истории вопроса (как в библиотеке и Интернете, так и «на натуре») подогреют ваш интерес до температуры, расплавля-



весьма притягательны для вольных путешественников, а альтернативы водному пути фактически нет.

Привыкли к перевозке людей и на судах. Поэтому сложности практически никакой. Выявляется грузовое судно (диспетчеры в портах здесь скорее ваши союзники — за отсутствием пассажирской альтернативы), переговоры с капитан-

уборка на камбузе, откачка воды из трюмов... Дела несложные, да и время позволяющие занять.

Специфическая проблема судоходства на северных реках — это, зачастую, пьянство-нон-стоп в исполнении членов экипажа. Для продвинутого путешественника такое осложнение — штука неприемлемая, ибо создает множество

ально ощущать мелькающую за окном дорогу ежесекундно) бывает психологически трудно привыкнуть к едва меняющемуся пейзажу береговой линии или, тем паче, к бескрайним морским просторам. Медитировать на улетающий под колеса асфальт и на волны до горизонта — штуки совсем разные. Совсем по-разному и качает. Если

ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ МАРШРУТЫ
Наконец, существуют маршруты, привлекательные не конечной целью, но интересные прежде всего сами по себе. К таким относятся спуск по рекам (от истока до устья), путешествия в необитаемые места, прохождение заброшенных каналов. Эти путешествия по праву называются экспедициями.

обнаружите возможные средства и пути передвижения, в иных местах озабочитесь их привлечением.

Где: Северный морской путь, сибирские реки, заброшенные каналы.

Суда: ледоколы, грузовые, научные.

Средства: терпение, методичность, разнообразные документы.

Лирическое отступление. Вода — стихия своевольная, к чужой воле относится снисходительно. С «наукой путешествий» дружить не торопится, и уж вовсе не намерена перед нею пасовать. Здесь свои законы гармонии. Определено «мудрецами» (термин АВП, характеризующий продвинутых вольных путешественников, носителей науки путешествий), что есть такая штука — гидростоп, он же «автостоп третьего рода» (первые два — традиционный и на железных дорогах), и методы его известны. А вот применить их оказывается делом нелегким. Да и результаты искомого это не гарантирует.

Дело тут вот в чем. Вода — одна из стихий. Науке, пусть даже и вольной, ей поддаваться, стало быть, как-то неудобно. На воде действуют свои законы, моряки — особая каста. И даже язык у них свой, зачастую сухопутным путешественникам неизвестный. Всякое судно куда более автономно, чем любая машина. Слезть в любой момент не получится, да и помочь извне быстро не поспеет.

В силу этих причин моряки гораздо более отзывчивы. Однако, спасти терпящего бедствие и взять на борт чужого человека — совсем разные вещи.

Водники — народ суеверный, потому что имеют дело с неуправляемой стихией. Постоянно, а не в сравнительно редких экстренных ситуациях, возникающих на дороге.

Наконец, небольшой пример, показывающий, что на суше и воде путешественник оказывается в разных измерениях. Передвигающийся автостопом человек, способный легко общаться с атласом автодорог, едва ли сможет воспользоваться по назначению морской картой. Он точно знает, что в КамАЗе, в отличие от прочих грузовиков, три сидячих места в кабине; а вот о том, сколько кают и спасательных средств на сухогрузе «Волжский» — ему неизвестно. Воду и ее «обитателей» надо знать и любить — тогда и вольное путешествие по ней окажется несложным. Опыт (любых!) путешествий по воде здесь гораздо полезнее многих тысяч километров сухопутного автостопа.

Технология: исследование проблемы, терпеливое ожидание счастливого случая.

Трудности: крайне редкие рейсы, скуча на борту.

Спрос: 1. Реально отправляются только сумасшедшие.

Сложность: 5.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ГИДРОСТОП

составляет серьезную проблему. Океанские волны набирают высокие штормовые баллы, а в портах правят не только и не столько капитаны, сколько владельцы судов, от романтики путешествий бесконечно далекие. Следующая сложность — пересечение границ. Для этого требуются визы, которые обладают весьма локальным местом и временем действия. Оказавшись в нужном направлении можно ожидать годами.

В 1993 году А. Воров и М. Дуткевич в ходе экспедиции «Автоколумб» вынуждены были сократить маршрут, потому что из Южной Америки добрались гидростопом лишь в Европу, так не дождавшись попутного судна на Африку.

Впрочем, и такой успех, как попадание из Америки в Европу, иным вольным путешественникам повторить пока не удалось.

ности Лиги к игнорированию рейсового транспорта).

В общем, если хотите пересечь океан по воде, будьте готовы ждать сколько придется и плыть куда придется. Возможно, быстрее окажется окончить морское учебное заведение, получить морскую профессию и обзавестись паспортом моряка. Тогда вас будут нанимать на различные суда, а за плавания вы будете получать деньги. Визовые трудности вас не будут касаться почти нигде и никогда.

Где: Атлантический океан, Индийский океан, Тихий океан.

Суда: какие получатся.

Средства: хороши любые, кроме уголовно наказуемых.

Технология: ожидание, вера и надежда. Любовь придет позже.

Трудности: визовый режим, языковой барьер.

Спрос: 2. Пытаются все меньше и меньше.

Сложность: 5. Не удается почти никому.

ЯХТОСТОП

Некоторые путешественники возлагают надежды на яхты, в большом количестве курсирующие на просторах мирового океана. Однако попадание на них вольному путе-

У яхтсменов и военных моряков существует поговорка: «Плавают только дермо, балласт и пассажиры». Остальные — ходят. Причем, в качестве членов экипажа.

Всякий попадающий на борт становится членом экипажа, а для этого требуются определенные знания и навыки, которых вольные путешественники-автостопщики, как правило, лишены. В условиях борьбы с водной стихией «за выживание», всякий «лишний» человек становится серьезной обузой.

Даже в тех редких случаях, когда размеры и снаряжение яхты позволяют без особого риска взять на борт гидростопщика «со стороны», путешествие оказывается тяжелым и даже невозможным испытанием для самого путешественника. Так, супруги Фатеевы, чудом умудрившиеся остановить яхту, идущую из Сенегала в Бразилию, сочли за благо покинуть судно едва ли не на первой остановке, не сумев справиться с качкой. Их пример — не исключение.

Зато, если вы уже яхтсмен, на других яхтах вам будут рады. Будьте здоровы, квалифицированы, учите парусные термины на иностранных языках (большая их часть перекоче-



тует: «Перед путешествием обзаведитесь большой фотографией своей или якобы своей яхты, и маленьким снимком любимого или другого человека; этим вы продемонстрируете устоявшуюся шкалу ценностей в пользу парусного дела». Да, и будьте готовы на стоянке (особенно в процессе знакомства) пить не только воду, но что придется. Впрочем, если вы яхтсмен...

Где: в любых мало-мальски судоходных водоемах.

Суда: парусные яхты.

Средства: знание парусного дела, здоровье, оптимизм.

У воды свои законы. Науке вольных путешествий их познание дается с трудом, равно как тяжело для вольного путешественника освоить премудрости морского дела. Однако дальние берега, простите за банальность, манят. Несмотря на сложности, на требования, предъявляемые морем к путешественнику, и риск. А вот моряки и яхтсмены, которым чужд автостоп, не видят в гидростопе ничего сложного.

«Учитесь плавать, и вы увидите

К слову, сейчас готовится кругосветная автостопная гонка — ее

регламент предполагает пересечение океанов на рейсовом авиа-транспорте (при всей привержен-

шественнику практически заказано. Даже на крейсерских парусных яхтах (как, например, и на военно-морских кораблях) пассажиры — редкое и безумно дорогое удовольствие.

вала во все языки из голландского и английского). Пример Дмитрия Столбова, которому удалось обойти вокруг света яхтостопом, — лучшее тому подтверждение. Столбов сове-

Технология: теплое знакомство с хозяевами яхт на стоянках.

Трудности: языковой барьер.

Спрос: 1. Своя яхта ближе к телу.

Сложность: 1. Вы же яхтсмен?

небо в алмазах», — пишет «пессимист» Кротов из АВП. «Не забудьте оставить завещание», — завершает список советов для последователей оптимист Столбов. ☺

Историческое отступление. История вопроса, проработанная учеными АВП, насчитывает не одну тысячу лет. Первый опыт гидростопа «запротоколирован» еще в Ветхом завете. Пророк Иона, договорившись с капитаном, отправился на попутном корабле в плавание из Ниневии в Фарсис. Стихия, однако, внесла свои корректировки: шторм отправил Иону в волны, из которых путешественник был выловлен рыбой. В ее желудке пророк продолжил путешествие, однако вместо пункта назначения попал обратно в Ниневию. Крупных гидростопных успехов в наше время столь мало, что их можно пересчитать по пальцам. Маршрут гидростопом по Енисею до Таймыра, которым проследовал А. Дмитриевский, и спуск экспедиции А. Сапунова по Лене, считаются в АВП не только немалыми достижениями, но и редкими исключениями (в среднем, к гидростопу активные путешественники из Академии прибегают не чаще раза в год, да и то локально).

Северный морской путь был пройден вольным путешественником тридцать лет назад: в 1970-е годы путешествие гидростопом вдоль северных берегов России совершил Леннарт Мери, эstonский писатель и путешественник (в 1990-х годах — президент Эстонии). Итогом путешествия стала одна из лучших книг Мери — «Мост в белое безмолвие».

В 1993 году участники кругосветной автостопной экспедиции «Автоколумб», ведомой А. Воровым (одним из великих современных путешественников и величайшим отечественным автостопщиком, основателем и первым президентом Петербургской лиги автостопа), успешно миновали зимники Сибири и, пройдя с севера на юг оба американских материка, уплыли из Южной Америки в Европу (хотя планировали в Африку).

Другой успешный межконтинентальный гидростоп удался В. Шанину — перебираясь с острова на остров в Юго-Восточной Азии и Океании, он достиг таким образом берегов Австралии. Не умаляя заслуг Шанина, стоит отметить, что в данном случае маршрут предполагал не одну большую, а несколько сравнительно небольших переправ в тех местах, где налажено более или менее регулярное водное сообщение. Наконец, в одно время с «Автоколумбом» проходила кругосветная парусная регата, также приуроченная к 500-летию открытия Америки. Жаждущий путешествия, но не обладавший своим судном российский яхтсмен Дмитрий Столбов прошел маршрут, став — на разных этапах регаты и перегонах между ними — членом экипажа нескольких яхт подряд, а из Ливерпуля в Мурманск он возвращался вовсе в качестве помощника плотника на знаменитом барке «Седов».





В от дед твой с тобой вместе на ромашковом поле. Вот белый дом пожарной команды, возле который стоит старый-старый Студебеккер, переименованный русскими в ЗиС-157. В красный цвет выкрашенный, в ярко-красный цвет, на тонких американских колесах. Каждый день — парадная заправка в ближайшей воде и каждый день — улыбающийся водитель этой потрясающей красной машины — дядя Вася, который с абсолютной любовью относится к твоему деду Вернеру, а еще любит и тебя.

Восемь утра. Бабушка будит тебя и кормит творогом, а ты не хочешь его есть, но надо. Потом приходит соседка и приносит банку молока, и ты пьешь его, холодное, пахнущее коровой, а потом в животе от съеденного начинает урчать, и смеющийся высоченный дед приносит тебе зеленый эмалированный горшок и сажает тебя на него. И вдруг происходит страшное. Раздается звук сирены, и к тебе во двор приезжает та самая, самая красивая в мире, самая красная пожарная машина. И становится стыдно. Стыдно потому, что ты — маленький, и взрослые не дадут встать с этого горшка; стыдно потому, что ты уже давно любишь этого, ну, самого-самого главного человека на этой пожарной машине, дядю Васю. Стыдно, потому что такой любимый тобою дед, сидящий рядом с тобой — горшечным мальчишкою, — ступенькою ниже тебя, смотрит на тебя, улыбается и говорит:

— Ну что, не успел, сукин сын?

Удивительный это фокус — старые фотографии. Стоит себе голубовато-синий альбом, подаренный тебе мамой или бабушкой, на твоей старой полке, хранит твои старые истории, а ты о них почему-то забыл...



САЛЮТ

Алексей САМОЛЕТОВ

А потом начинается фантастическая история, снимающая все страхи и стыды.

Дядя Вася открывает дверь своего самого большого в мире красного пожарного автомобиля, выходит из него и кричит:

— Рота! На выезд!

И выскакивают из этой красной машины пять здоровенных мужиков, и начинают разматывать шланги, раскатывая бухты по мокрой траве возле кустов акации... И ты вдруг понимаешь, что это — только для тебя, ну и еще для твоего деда. И опять:

— Рота... готовься... пожар в доме... горит крыша... третий номер... работа по полной программе... стволы — на вертикаль, по команде — поливай!

А потом вдруг подходит ко мне и сдергивает, точнее, снимает меня, очень по-доброму, с горшка. И вдруг следующая команда:

— Салют, товс!

И я уже в руках, и с меня, почти плачущего, снимается сатиновая распашонка, а потом я взлетаю на дяди Васиной руке, и на меня начинает литься теплая вода сразу из пяти брандспойтов. И опять смеется дед, и хочет совсем молодая мама, которая уже подготовила меня мыть в эмалиированном желтом тазу в цветочек, и улыбается прабабушка Зина, а самая главная бабка моей жизни грозит нам всем пальцем.

Она действительно стала главной для нас всех. Это потом, уже учась в школе, я узнаю, как она на спор переплы whole Moscow River to the Northern River Port, on the eyes of all her university students; she taught

перед войной немецкий, как и все ее подруги — будущие медсестры, а потом 24-х летней девочкой преподавала его молоденьким лейтенантам, которые уходили на фронт. И как сбрасывала в бочки с водой





НАДАЧЕ

зажигательные бомбы, падающие на крышу Боткинской больницы во время войны. Как влюбилась в красавца немца, старше нее на 15 лет, работавшего в той же Боткинской инженером, и потом, когда его сослали в 44-м

в Сибирь, уехала в никуда, плюнув на все, за ним, своим гражданским мужем Вернером Карлом Мария Войтом, и уже там в Сибири, каждую неделю встречаясь с НКВД-шим куратором деда, узнала о том, что

ее племянница — моя мать, — пропала во время эвакуации. И нашла ее. Жившую в совершенно другой семье, удочеренную чужими людьми, уже получившую другое имя, и несмотря на дедову статью 58/10, отсудила через Верховный Суд и вернула ей имя, и воспитала, и первой встретила меня, толстого и орущего, на пороге родильного дома.

Это все я узнаю потом. И буду спрашивать, и спрашивать, и заставлю все это написать.

И это станет частью моей совершенно случайно состоявшейся жизни.

А пока я болтаюсь на сильной руке любимого смеющегося дяди Васи, тянусь к хохочущему рядом со мной деду, вижу грозящую всем нам бабку и слышу команду, которая пока для меня еще ничего не значит, но потом самым плотным образом вернется ко мне, но уже совсем в другом смысле.

— Огонь!!!

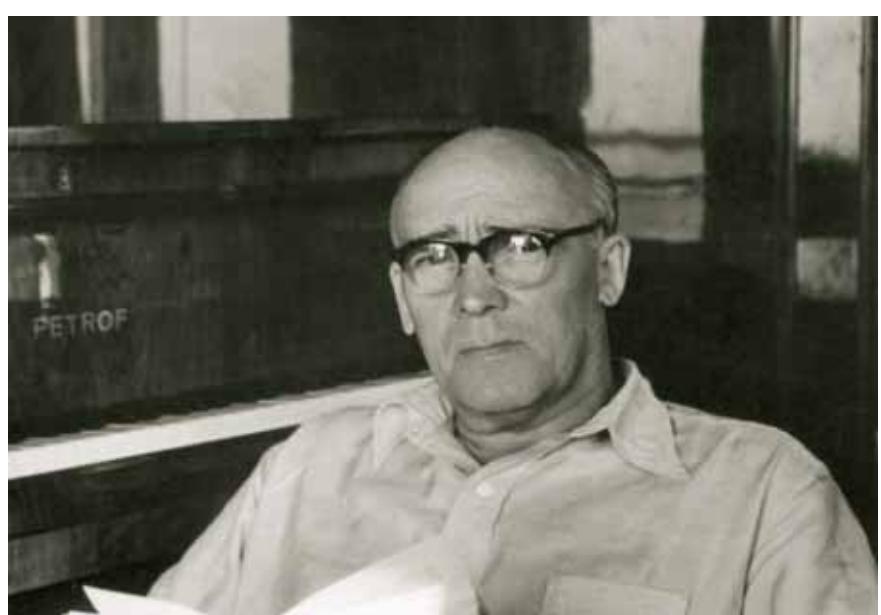
И уже не только я ору от того, что на мою спину льются падающие с неба струи воды, но и мама уворачивается от этих брандспойтных брызг, долетающих до ее рук и лица.

Это какое-то непередаваемое ощущение кожи, когда на тебя, грязного, причем не потому, что не помытого, а потому, что грязного от того, что тебе еще не успели вымыть только что сделавшую свои дела задницу, льется с неба теплый дождь, который смыает с тебя все. И продолжающий смеяться рядом с тобой дед:

— Мойся, мойся, сукин сын, так надо. Для пользы надо.

И вдруг ты понимаешь, что и эта большая пожарная машина, и дядя Вася, специально для тебя набирали эту теплую воду, чтобы тебе не было больно. И от этого ты вдруг начинаешь смеяться. Смеяться, потому что хорошо, потому что все эти люди пришли сюда только для того, чтобы тебе было хорошо.

А потом вдруг начинаешь плакать потому, что только что было безумно стыдно, потому что ты им только что не поверил.



Горшок, пожарная машина, вода, сыплющаяся на тебя с неба, дядя Вася, смотрящий на тебя... И вдруг понимаешь, что если сейчас что-нибудь не произойдет, проще будет умереть.

И ОНО происходит. Напор воды увеличивается, и над твоей головой одновременно появляются сразу пять Солнц — удивительный салют, возникающий из ниоткуда. Салют, рассыпающийся на пять солнц и радуг, заставляющий всех вокруг еще больше улыбаться и любить друг друга...

И крик в твою честь:

— Гип-гип — ура!!! Ну что, Самолетов, с добрым утром? Пошли манную кашу есть!

Пожарные, сыплющаяся с неба вода, брызги и смех. Счастье от того, что тебя любят. И непонимание — за что. Почему это так, я же еще ничего не сделал для Вас удобного, а вы меня просто любите, просто так. История на всю жизнь. Я люблю их. Я любил их, я всегда буду любить их, любить людей моего детства, подаривших мне пожарный салют, который я вернул через тридцать пять лет моему сыну.

Он сказал мне тогда:

— А оказывается вода и вправду бывает доброй. *

P.S.

— Я люблю тебя, папа...

Что приходит на ум в первую очередь при слове «Норвегия»? Конечно, норвежские лыжники, норвежская семга и норвежские фьорды. И все это, естественно, не может не вызывать раздражения у российского «патриота». Лыжники за то, что Олимпиады и чемпионаты мира выигрывает астматик, которому разрешено пользоваться запрещенными препаратами. Обидно! Семга за то, что выращивается искусственно, сами-то не едят, а нам все магазины заполонили. Противно! Фьорды же вообще не лезут ни в какие ворота, язык сломать можно. Нет, чтобы назвать как-нибудь по-человечески. И все же, рискуя прогневать «патриотов», хотя мне тоже обидно, противно и жалко свой язык, заявляю: «Мне Норвегия нравится»

Въезжать в Норвегию, на мой взгляд, лучше на машине и летом. Перепад чувствуется сразу. Чахлая, выгоревшая расительность родного Заполярья (отшумели кислотные дожди) сменяется пышной зеленью, теплая раздражительность наших таможенно-пограничных служб — холодным безразличием норвежцев, а о дорогах я вообще не говорю.

естественно, самих норвежцев). Ни одного космато-бородатого свирепого существа мне так и не удалось там увидеть. Впрочем, одно я все-таки обнаружил. Утром в ванной комнате, в зеркале над раковиной.

Основная достопримечательность Норвегии, как мне кажется, это ее природа.

Изломанная береговая линия с нависшими над водой каменными глыбами невольно вызывает уважение своей монументальностью. На мой взгляд, фьорды прекрасны и уродливы одновременно. В некоторых местах на скальных обрывах расселились колонии чаек. Норвежские чайки, в отличии от своих черноморских собратьев, неторопливы и немногословны, а поэтому гораздо более симпатичны. Этим они напоминают самих норвежцев. Отсюда возникает ощущение, что одни переняли эти качества у других. Остается вопрос: «Кто у кого?». Чайки не реагировали на нас, даже когда наша лодка вплотную подошла к их скале, только некоторые повернули в нашу сторону свою маленькую, но гордую птичью голову. Подобная невозмутимость наводит на мысль, что дети никогда не бросаются в них камнями, а мужики спяну не падают по ним из ружей. Какая-то здесь несостыковка. Нужели еще минус одна забава из без того не богатого на развлечения норвежского досуга?

Чонки. Мы расположились поудобнее и принялись наслаждаться колоритом местной тусовки. Сразу насторожило обилие русской речи вокруг. Вскоре выяснилось, что практически все симпатичные девчонки и подавляющее большинство симпатичных мальчишек (хотя, не мне их оценивать) из России, работающие в Норвегии по контракту. После более тщательного осмотра нам все же удалось обнаружить местных жителей, сидящих за столиками с кружкой пива и мрачно глядящих вокруг. Через некоторое время они допили свое пиво и ушли, едва держась на ногах. Затем пришли другие, заказали по кружке, сделали глоток и стали мрачно глядеть вокруг. Примерно через час вся ситуация опять повторилась. Мы попросили официанта принести нам такого же пива, как местным. Интересно было попробовать напиток, валящий с ног с одной кружки. Оказалось, что пиво обычное, и мы его пьем уже целый вечер. Хитрость в другом. Спиртное в Норвегии достаточно дорогое, а норвежцы — народ экономный. Но молодость есть молодость, и погулять охота. Местные тусовщики на-шли выход: они максимально заправляются дома крепким самогоном и идут на дискотеку «оторваться по полной». «Отрыв» состоит из медленного выпивания кружки пива и созерцания приезжих, которые скачут, как безумные, веселятся, как безумные, и оставляют в этих сомнительных заведениях кучу денег, что тоже не от боль-

делом, особенно, если произнесено это слово в порядке бреда, то и действия следуют незамедлительно.

На Баренцевом море водится мелкий, незвичный краб. А на Камчатке — большой, видный собою. Мы взяли камчатского краба и переселили на Баренцево. Будем, дескать, крупненького вылавливать и норвежцам продавать. Плюс экономия на транспортировке и таре. А братя не будут, им же хуже. Сядем на бережку, да и стрескаем его под пиво. Пускай они у себя там мелкого наворачивают и завидуют, глядя на наш никник в подзорные трубы.

Ну, подумаешь, переселение. В нашей истории и покруче переселения случались. Однако, здесь вышла накладка. Краб оказался с норовом. Видимо, ползая вблизи Японии, самурайским духом пропитался. Не смирился краб со своей участью и, забыв о патриотизме, ушел к берегам Норвегии, только его и видели. Казалось бы, какую халаву соседям подкинули. Да они за нас должны свечку каждые полчаса ставить. Но все не так просто. Выходец с Камчатки осмотрелся на новом месте и обнаружил какую-то мелочь, которая гордо именовала себя крабами. Не долго думая, он ее тут же существенно потеснил. Больше врагов не нашлось, и обнаглевший новосел, вообразив себя венцом мироздания, покусился на самое святое, на морского гребешка, издавна считавшегося национальным достоянием норвежцев. Дело в том, что гребешок, по не проверенным сведениям, очень благоворно влияет на потенцию (я ставил эксперимент на себе, но он провалился по независящим от меня причинам). Короче, наш краб взял, да и съел их гребешка. Не всего, конечно, но проредил существенно. Не знаю, случился ли в Норвегии демографический спад, но крабу гребешок пошел явно на пользу. В рекордные сроки наш невозвращенец страшно размножился и плотно занял нишу, которая и без него не пустовала.

НОРВЕГИЯ. СТРАНА ПОБЕДИВШЕГО КРАБА

Игорь МАРЧЕНКО

фото Дмитрия КОРОБОВА



Оказавшись в Норвегии в первый раз, я поначалу постоянно озирался вокруг в поисках типажей, хотя бы отдаленно напоминающих викингов, пока не понял, что несмотря на политическое противостояние стран Варшавского договора и НАТО, кинематографисты обоих лагерей давно уже объединились с тем, чтобы дурачить до-верчивых зрителей по всему миру (кроме,

Кстати, по поводу развлечений. Устав от аскетической жизни, мы поехали в районный центр Киркенес, дабы с головой окунуться в раздутоую ночную жизнь. В городе три дискотеки, которые мы мигом обследовали и в результате остановились на одной, самой многообещающей. Вокруг много молодежи, пляшут симпатичные дев-

шого ума. Честно отсидев отведенное себе для вакханалии время, они встают и идут домой спать, зная, что через неделю вновь позволят себе немного ночных забав.

И все же норвежцы — молодцы. Основная их заслуга в том, что они живут в гармонии с природой, не порывая ее постоянно улучшать и править. Чего нельзя сказать о нас. Перестройка началась в России не в 1986 году, она у нас в крови. Мы жаждем изменений. Мы пристально глядим вокруг и, почесывая затылок, спрашиваем себя: «Чего бы еще сделать такого?» А поскольку слово у нас почти никогда не расходится с

но, несмотря на то, что камчатский краб надежно и комфортно обосновался у берегов Норвегии, окончательно забыть свою бывшую Родину ему не удается. В основном, благодаря все большему количеству российских дайверов, пресытившихся теплыми тропическими морями и решивших отведать суповой северной экзотики. Как правило, поначалу встреча с бывшими соотечественниками кончается для каждого конкретного краба печально, но на популяции это никак не сказывается. Слишком уж много их там развелось. Да и дайверы уже через несколько погружений перестают обращать на них внимание и в глубине души тихо мечтают о жареной свинине.

Я уезжаю из Норвегии с легким чувством пресыщенности морепродуктами. Я говорю нашему камчатскому эмигранту: «До свидания». Мы с ним еще не один раз встретимся.

*Чтобы оценить,
надо попробовать...*

Заповедник

МИНЕРАЛЬНАЯ ПРИРОДНАЯ
СТОЛОВАЯ ВОДА

ТОВАР СЕРТИФИЦИ

Попробуйте настоящую природную воду





MERCURY
Racing

The Race Never Stops!™

«Trade and Management, Corp.» — официальный дистрибутор Mercury Racing в России

Продажа, гарантийное и послегарантийное обслуживание и ремонт подвесных и стационарных двигателей «Mercury Racing» серии «High Performance»

Подвесные моторы: «OPTIMAX 200XS», «225 XS», «250 XS»; «PRO MAX 225X», «300X»; «2.5 EFI SS», «2.5 EFI SPORT», «2.5 EFI OFFSHORE»

Стационарные моторы: «Mercruiser HP500», «HP525», «HP575»

Поставка и монтаж широкого спектра комплектующих для скоростных и гоночных катеров.



TRADE & MANAGEMENT, CORP.

Официальный дистрибутор

ул. Удальцова 89-3-765

Москва, 119607, Россия

Тел. (095) 109-3939

Тел./факс: (095) 931-4419, 938-6083

E-mail: tandm@online.ru

service@mercury4u.ru



www.mercury4u.ru