

На входе в один из шлюзов  
Волго-Донского канала

# ОТ БЕЛОГО К ЧЕРНОМУ

## ОБЫКНОВЕННЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ ИНОСТРАНЦЕВ В РОССИИ

ЛЕТО УШЕДШЕГО ГОДА ОЗНАМЕНОВАЛОСЬ ОДНИМ НЕЗАМЕТНЫМ СОБЫТИЕМ, СТАВШИМ ОПРЕДЕЛЕННОЙ ВЕХОЙ В ИСТОРИИ РАЗВИТИЯ ПАРУСНОЙ РОССИИ. МОЖНО СКАЗАТЬ, В КАКОМ-ТО СМЫСЛЕ ОТ НЕГО НАЧАЛАСЬ НОВАЯ ЭПОХА. ПРОСТО ОДИН СКРОМНЫЙ АВСТРАЛИЙСКИЙ ЯХТСМЕН, ПО РОДУ СВОИХ ЗАНЯТИЙ ВРАЧ ИЗ АВИАЦИОННОЙ МЕДИЦИНСКОЙ СЛУЖБЫ, ПРОШЕЛ НА СВОЕЙ ЯХТЕ ВСЮ РОССИЮ ОТ БЕЛОГО МОРЯ ДО ЧЕРНОГО, ЧТО ЕЩЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ НАЗАД БЫЛО АБСОЛЮТНО НЕМЫСЛИМО. НУ А ЕСЛИ УЧЕСТЬ, ЧТО ЗАПРЕТ НА ПРОХОЖДЕНИЕ СУДАМИ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ НАШИХ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ БЫЛ НАЛОЖЕН ЕЩЕ НЕДОБРОЙ ПАМЯТИ Н.И. ЕЖОВЫМ, ТО МОЖНО СКАЗАТЬ, ЧТО И ВПРАВДУ ПЕРЕВЕРНУТА ЕЩЕ ОДНА СТРАНИЦА НАШЕЙ ИСТОРИИ



1 | Начало путешествия. Яхта готова к инспекции у причала Беломорска  
2 | Капитан Джон Валлентайн и старпом Максин Матерс

честно: пришлось создать компанию под названием Maritime Research и моим заявленным намерением было написание книги-исследования о морском транспорте на внутренних водных путях России. Хотя я и вправду намерен создать простое руководство для тех яхтсменов, кто захочет последовать моему примеру, так что я не чувствую себя особенно виноватым. Правда, еще я указал, что был заинтересован в изучении приключений викингов на Волге в X веке, а вот это уже не совсем соответствует действительности.

Я послушно перечислил в анкете все порты, которые запланировал посетить, и даты захода – настолько точно, насколько мог их спрогнозировать. Дальше – тишина. Я отправил все заполненные анкеты, заручившись сомнительной, как позднее выяснилось, помощью со стороны Всероссийской парусной федерации, тем не менее ответом было долгое молчание.

И вот тут в полной мере проявила себя Максина Матерс, ставшая моим секретным оружием. Она оказалась подлинной жемужиной: голландский юрист, которая живет и работает в Москве в течение уже двух десятилетий. За те восемь месяцев, что я кусал локти, она смогла доказать русской бюрократии, почему у нее (у бюрократии) нет никакого иного

выбора, кроме как дать мне все необходимые разрешения. В конечном счете я получил нужные бумаги, и выдача визы в Сиднее прошла без проблем...

\*\*\*  
Долгий переход от Вардё в Мурманск запомнился объемистым радиообщением с российской стороной, в ходе которого мы сообщили о себе, кажется, все – за исключением разве что размера обуви. Потом был довольно трудный отрезок пути до Архангельска, в ходе которого много пришлось общаться с операторами, не понимавшими английскую речь и не всегда отвечавшими нам, так что пришлось использовать встречные суда как радиоретрансляторы нашего положения.

Архангельск встретил нас тепло во всех смыслах – на небе было солнце, и мы смогли немного отогреться, а докеры у огромной таможенной пристани (здесь кранцы имеют диаметр несколько метров) радостно нас приветствовали под дружеское гудение паромов. Определенно мы были первой яхтой, зашедшей в Архангельск в этом сезоне. Тут-то и проснулась и русская береговая охрана, наконец-то нас заметившая и признавшая наше право на существование.

Формальности оказались на удивление простыми и спокойными: да, оформление захода в

ВЫСОКИЙ СТАНДАРТ ОБУЧЕНИЯ

## Яхтенная Школа

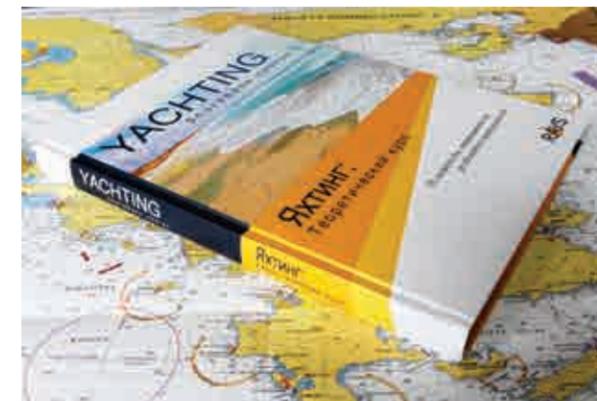


Национальная  
Ассоциация Шкиперов

«Чтобы выйти в море,  
требуются сертификаты.  
Чтобы вернуться,  
нужны знания».

ПРЕДСТАВЛЯЕМ НОВЫЙ  
УЧЕБНИК:

## ЯХТИНГ: Теоретический курс



+7 (499) 369-74-54 +7 (499) 409-409-0  
Москва, Окружной проезд, д. 15, офис 209

[www.skippers.ru](http://www.skippers.ru)



ТЕКСТ  
ДЖОНА ВАЛЛЕНТАЙНА

ФОТО  
АВТОРА И МАКСИНА МАТЕРСА

На своей яхте Taini (46-футовый тендер, модифицированный проект Дуга Петерсона) за восемь лет я прошел немалый путь – от Сиднея до Балтики, в «тупичке» которой я и зашел в Петербург. По пути я побывал в Патагонии, Бразилии, на Кубе, в США, Исландии, Шотландии и добрался даже до Шпицбергена. Мысль посетить Россию повторно и пройти по ее рекам появилась уже давно, а в Петербурге я познакомился с Владимиром Иванькивом, который и оказал мне существенную помощь в осуществлении этой мечты.

Из Петербурга я направился на север, обошел Скандинавию и, оставив яхту в Норвегии, в очередной раз вернулся в Австралию, чтобы отдать должное обязательному занятию почти всех яхтсменов – работе, необходимой для финансирования дальнейшего плавания. Здесь же я, зная о том, что по новым правилам плавания по российским ВВП на борту иностранной яхты необходим человек, владеющий русским языком, дал объявление на популярном сайте Srewfinder. На объявление откликнулась давно живущая в России голландка Максина Матерс, которая и стала моим старпомом (и одновременно универсальной палочкой-выручалочкой на все случаи жизни в России).

Так вот голландцы стали первыми наставниками русского царя в вопросах мореплавания, а их сегодняшняя соотечествен-

ница – моей персональной наставницей по мореходству на Руси.

Поначалу все было непросто. В Австралии я провел около 8 месяцев, пытаюсь организовать разрешение на плавание внутри России. Основная проблема, с которой я столкнулся в общении с российскими респондентами, была тишина. Возможно, наши планы были слишком непонятны для бюрократии, чтобы она могла нормально ответить нам.

Первым требованием стала трехмесячная деловая виза, необходимая для иностранных шкиперов и членов экипажа. Цель поездки? Ответ «крейсерское плавание» не имел никакого понятного смысла для властей. И конечно, я не смог получить визу без официального приглашения от какой-либо организации внутри России.

То, как я обошел этот вопрос, было, признаться, не совсем



3 |

Россию – это точно проще, чем в Бразилию, на Кубу или, скажем, на Шпицберген. Таможенники без малейших проблем разрешили нахождение Tainui в российских водах на срок до четырех месяцев (это даже дольше, чем срок действия моей визы). В Архангельске ко мне присоединились мои будущие русские спутники, которые помогли мне с картами, УКВ-радиостанцией речного диапазона и многим другим.

На самом деле для того, чтобы ходить на яхте по внутренним водам России, надо знать и выполнять несколько несложных правил. Вот главные из них.

Во-первых, на борту должен быть кто-то, кто хорошо владеет русским языком. Это не просто обязательная формальность, это еще и требование здравого смысла: все переговоры – от захода в шлюзы до покупки продуктов – идут только на русском языке.

Во-вторых, вы должны иметь достаточную квалификацию для управления парусной яхтой на ВВП РФ. Власти хотят видеть русскую лицензию. Мои сертификаты, включая RYA, поначалу

их не впечатлили. Я не знаю, как именно, но Максим смогла убедить чиновников, что у нас имеется достаточный опыт, так что к нам в итоге оказались снисходительны.

В-третьих, конечно же, карты. Есть целый ряд превосходных, но очень дорогих бумажных карт, охватывающих водные пути от Архангельска вплоть до Черного моря. Программа iSailor для iPad уже имеет весьма точные и подробные электронные карты, сейчас и Navionics только что выпустила свои карты для ВВП России: правда, они дешевы лишь для iPad, а для PC-версии их цена просто адская.

В-четвертых, вам нужна российская речная УКВ-радиостанция – все ее каналы отличаются от общепринятых на море.

В-пятых, крайне желательны неформальные контакты на местах – вновь благодарю Володю Иванькива, необычайно предупредительного и всегда готового помочь человека. Отдельная благодарность Константину Тимойнену, капитану Беломоро-Балтийского канала, который щедро тратил на нас свое время.

Ну и конечно же, умение пить водку...

Все остальное оказалось незатруднительным. Топливо мы попросту покупали на АЗС, используя несколько нудный метод «АЗС-канистра-такси». Пресная вода изначально беспокоила, так как меня предупреждали не пить воду из городского водопровода некипяченой. Впрочем, я постоянно нарушал это правило без вредных для себя воздействий, но в любом случае вода в бутылках легкодоступна везде. Кстати, Онежское озеро имеет практически первозданно чистую воду, и мы заполнили наши танки прямо из озера.

На Волге есть хорошее интернет-покрытие почти везде, вам лишь нужно купить местную сим-карту. Продукты вообще не были проблемой: супермаркеты хорошо запаслись ими, а предметы первой необходимости, такие как водка и ром, очень дешевы. Как все изменилось с тех мрачных дней перестройки!

\*\*\*

Парусным яхтам, идущим из Архангельска в Петербург, не нужно убирать мачты (так у автора. – Прим. ред.), но если вы

- 3 | Тихая стоянка в Белозерске
- 4 | В марине Архангельска
- 5 | Оживленный трафик на Волге

хотите войти в систему Волга-Дон, то уже после прохождения Онежского озера предельная высота над водой для движущихся на юг судов составляет около 15 метров. Так что мне пришлось снимать мачту в старинном русском городе Вытегра. Это оказалось несколько беспокойным для меня: единственным механизмом в городе, готовым оказать необходимую помощь, оказался плавучий кран «Волго-Балт 83», имевший грузоподъемность 250 тонн, и огромный крюк, весящий целую тонну. Его механизмы были несколько изношены, и люфты составляли до одного метра. Тем не менее мачта была благополучно снята и надежно закреплена на верхней палубе.

А как же насчет самого путешествия? Я могу только сказать, что

оно было замечательным. После целой жизни, проведенной под парусами, требуется приложить немало усилий, чтобы заставить такого видавшего виды старого перца, как я, вытарашить глаза, но России и ее жителям это удалось. Волга является огромной водной артерией, берега которой по очереди покрыты то густыми лесами, то пастбищами. Порой из-за речных излучин внезапно появляются величественные храмы, чьи золотые купола сверкают на солнце. Огромные, но уже заброшенные заводы советских времен медленно стали покрываться растительностью. Каждый световой день мы использовали для переходов, а вечером нежились на якорных стоянках, наслаждаясь мягким вечерним светом, тишиной и покоем.



4 |



5 |



Yachting Club

ПАРУСНЫЕ ЯХТЫ    МОТОРНЫЕ ЯХТЫ    ПРЕМИУМ ЯХТЫ

ВВЕДИТЕ ВАШЕ ИМЯ:

Имя:    Фамилия:    Контактный телефон:

Адрес:    Страна:    Город:

Сайт:    E-mail:    Искать:

Создать профиль

Логин:    Пароль:    Войти

Создать профиль

Логона 380 S2    AC3 Spinn (HR)    11 м

4 каюты    12 мест    8 дней    08.03-18 мая 2014

2360 €    Итого цена: 2370 €

Antares 13 B    Marina Dalmacija (HR)    13 м

2 каюты    6 мест    8 дней    08.03-18 мая 2014

2960 €    Итого цена: 3200 €

Впервые в России!

АРЕНДА ЯХТ

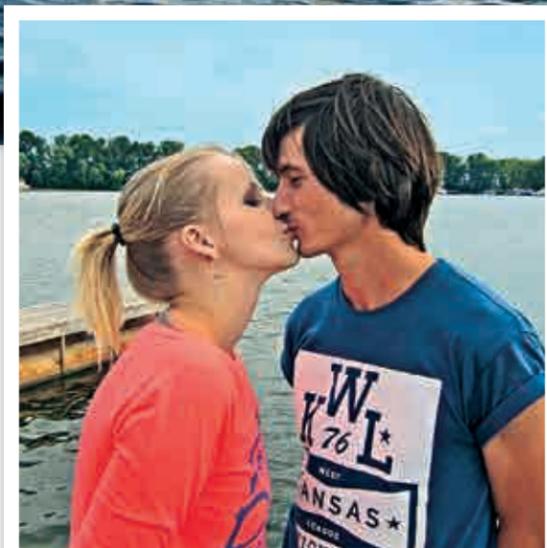
ОНЛАЙН

>5000 ЯХТ в базе

www.12knots.ru

+7 (495) 517-86-97

РЕКЛАМА



71

В ходе спуска вниз до Казани мы видели всего лишь три крейсерские яхты, все они, естественно, были русскими. Рядом с Кинешмой мимо нас прошел оригинальный самодельный российский парусник, направлявшийся из Казани в Ярославль. Вскоре после того, как мы миновали «Кредо» (так называлась эта яхта), ее экипаж вызвал нас по УКВ и спросил, могут ли они вернуться и встать рядом с нами, чтобы поднять праздничный тост в честь национального праздника всех речных моряков России. Максин предупредила меня ранее,

что по УКВ-связи в этот день коммерческие суда постоянно обменивались поздравлениями и хорошими пожеланиями. И уже через несколько секунд мы вместе сплавились по течению.

Веселая группа яхтсменов принесла на наш борт бутылку рома, бокалы, сделанные из настоящего стекла, и свежие апельсины. Это был ровно один из тех самых случаев, ради которых и стоит путешествовать по морям. Легкая и буквально мгновенно установившаяся близость между людьми, у которых так много общего, позволила большому количеству рома исчезнуть всего за пять тостов. Похлопывая друг друга по плечам, мы попрощались и пошли дальше каждый своим собственным путем. Я полагал, больше мы никогда не увидимся вновь, но друзья на море – это друзья навсегда. Всего через две недели «Кредо» встретила нас, чтобы провести Tainui в небольшую гавань в Казани, и ее гостеприимный экипаж сделал нашу остановку там совершенно незабываемой.

Якорная стоянка на Волге вполне надежна, мягкий ил

хорошо держит якорь. Средняя глубина ее составляет всего около 8 м, и глубины быстро уменьшаются в сторону от фарватера, так что мы сочли необходимым часто использовать кормовой якорь для того, чтобы стоять вне фарватера, но не на мели. К тому времени, когда мы достигли широты Москвы, дни были теплыми, а ветра – легкими. На реке, что естественно, есть постоянное течение, так что проходить Волгу с севера на юг все же разумнее, чем в обратном направлении.

Плавание по Волге было долгим – это действительно великая река. Однажды в пять часов утра, когда я сидел один в кокпите с чашкой первого утреннего кофе и любовался невероятно красивым восходом солнца над стеклянной гладью воды, мне пришла в голову мысль о какой-то чудовищности, невероятности этого путешествия. Мы уже приближались к Казани, месту встречи православной и исламской культур, что могло стать определенной вехой для доброй старой Tainui. А ведь перед ней еще лежали два месяца пути и тысяча миль до Стамбула...

6 | Яхта Tainui у стен Макарьевского монастыря  
7 | Наши новые российские друзья Дима и Герда

Боже мой, какого размера, оказывается, было это предприятие! Волга просто шла вперед и вперед, неся нас вместе с собой. Время остановилось, гипнотически угрожая прекратить восприятие отдельных дней. Кроме, конечно же, таких дней, как, например, когда в излучине вдруг замаячил Макарьевский монастырь. Его появление было абсолютно неожиданным, массивные луковичы золотых куполов ярко блеснули в свете дня. Мы остановились специально для того, чтобы посетить его тихие сады и темную, задумчивую часовню. Это посещение оставило во мне глубокие, но труднопередаваемые на бумаге впечатления...

Так что же, все наши дни на Волге на самом деле были абсолютно одинаковы? Конечно же, нет. Новые впечатления, наподобие явления Макарьевского монастыря, приходили к нам каждые несколько дней, словно напоминая мне, для чего я здесь. Как будто мне и в самом деле нужно было об этом напоминать!

\*\*\*

Не только российская природа, но и люди, которых я встречал по дороге, сделали это путешествие совершенно незабываемым. Позвольте мне привести один пример. Когда после недельного отдыха в Москве я вновь вернулся на борт Tainui, стоявшей в Нижнем Новгороде, то спросил молодого парня Диму, работающего на соседней лодке, не мог бы он вызвать для меня такси, чтобы я смог начать свою традиционную заправку по методу «АЗС-таксиканистра». Через 10 минут Дима пришел на борту Tainui, взял семь канистр и дважды сам съездил на местную АЗС, отказавшись от любых моих попыток помочь ему.

В тот же вечер он вернулся и спросил, может ли его друг Герда прийти к нам в гости, чтобы увидеть Tainui. Чтобы не растекаться мыслью по древу, скажу, что за этим последовал замечательный вечер в компании с этими двумя молодыми людьми. Они пришли, конечно же, принеся с собой виски и

соки различных сортов вместе с... копией пятого тома Атласа единой глубоководной системы европейской части России, которую они подписали и подарили Tainui.

Герда, поэт и любитель музыки, превосходно владеет английским. Она много говорила о Пушкине – ее другой любви (кроме Димы). Мы слушали Рахманинова, размышляя о бесконечных возможностях жизни. Она рассказывала мне о своем детстве, о своих надеждах и планах. А на следующий день Дима настаивал на том, чтобы самостоятельно отвезти меня в город для того, чтобы забрать Максина. Он начал работу на чужой яхте в 6 утра, и я подозреваю, что он встал так рано только ради возможности взять перерыв в работе для этой поездки на своей старенькой развалюхе. Как вы можете отблагодарить за такую доброту?

\*\*\*

Как и многие другие молодые россияне, которых я встретил, эти два замечательных человека, Дима и Герда, будут успешными во всем, что они делают – я уверен в этом. Я пригласил их присоединиться к Tainui на пару недель, они приняли мое приглашение и были прекрасным дополнением ко всей нашей команде. «Дети» – так мы называли их. Дима занимался навигацией, Герда готовила, нам всем было хорошо вместе. Для меня было большой честью показать им некоторые места их собственной огромной страны, причем с борта Tainui, то есть с такой точки зрения, с которой они вряд ли смогут взглянуть на нее в ближайшем будущем.

К югу от Саратова мы завершили наше совместное путешествие с этой юной парой. Мы нашли стоянку у маленькой пристани для яхт в Энгельсе напротив Саратова. Как и многие другие места, которые мы посетили, этот старый затон для речных судов сегодня медленно умирает. Но, как и в Самаре, например, он имеет шансы на возрождение в качестве стоянки быстроход-

TOPCAT®

K1

REGATTA  
Z/ISAC  
RECOGNIZED

K2



REGATTA



K3



K4



CHICO



TOPCAT.SU

« | До выхода из Онеги яхта шла под полными парусами



ных моторных яхт. В настоящее время это сочетание старого и нового смотрится весьма трогательно. И довольно метафоричным вышло то, что именно здесь я распрощался с Димой и Гердой. Мы будем скучать друг по другу.

Читатели, возможно, знают город Энгельс как родину трубопрокатного завода, в настоящее время – одного из крупнейших в мире производителей труб. Однако кажется, что Энгельсу еще только предстоит избавиться от всех невзгод перестройки. Вдоль ухабистой грунтовой дороги от яхтенной пристани стоят крошечные киоски со скудными наборами фруктов и овощей. Среди деревьев проглядывают живописные деревянные избы, а старушки в платках трудятся на небольших садовых участках. Похоже, что жизнь граждан здесь далеко не проста.

Но изменения и модернизация в этих краях идут полным ходом. Правда, пока что Саратов может похвастаться лишь прекрасной старой архитектурой. Будучи исторической родиной поволжских немцев, он сохранил их культурное и архитектурное влияние, которое очевидно повсюду. Но все же, будучи долгое время закрытым для иностранцев из-за стратегической авиабазы, военно-химического полигона и большого количества оборонных предприятий, сегодня город явно оживает. Особенно порадовало меня наличие офиса DHL, что позволило мне отправить мой умерший передатчик Yellowbrick на ремонт в Великобританию. Теплая летняя атмосфера этого города и его великолепная художественная галерея, которая не должна быть обойдена будущими визитерами, запомнятся мне навсегда.

После Саратова на протяжении 200 миль подряд у нас были попутные северные ветра вплоть до самого Волгограда (Сталинграда). Как прекрасно можно было бы пробежать эти мили под большим спинакером! И я поклялся в тот день (впрочем, я делаю это регулярно), что, если мне доведется повторить это пла-

вание, я выберу для него яхту с двумя короткими мачтами.

В Волгограде (Сталинграде, мы это помним) мы грустно попрощались с воистину великой Волгой. Пришла пора проложить наш путь через индустриальный триумф Сталина – через Волго-Донской канал. Он имеет 16 шлюзов – немалая часть от общего количества в 56 шлюзов, которые нам пришлось преодолеть за весь маршрут. Будучи единственным торговым путем между Каспийским, Черным и Балтийским морями, он сегодня сильно занят работой. Сухогрузы, танкеры и баржи постоянно курсируют через узкий извилистый канал днем и ночью. Расхождение с ними порой на расстоянии всего пять метров довольно быстро нас утомило. Однако мы скоро поняли, что их капитаны – удивительно компетентные моряки, и наблюдать, как искусно они минуют сильные изгибы канала, входят и выходят из шлюзов, имея по каждому из бортов не более метра свободной воды, стало истинным наслаждением.

Река Дон прекрасна! В течение двух долгих дней мы блуждали среди отмелей и островков, минув ее лесистые берега. Из-за обилия непросматривающихся участков реки судоходство здесь напоминало нечто вроде хореографии: вдруг из-за мыса появились пять кораблей в линию и поочередно миновали нас, затем через некоторое время в обратном направлении мимо нас «танцевала» уже другая группа.

В поселке Обуховка наша мачта вернулась на свое место. Небольшая, очень профессиональная верфь сделала свою работу без малейших проблем. Мы стали всего лишь второй иностранной яхтой, с которой им пришлось работать – первой 12 лет назад была Aenigma!

Наша эпопея постепенно стала подходить к концу, но заключительное двухчасовое плавание вниз по реке в Азов было восхитительным. Хотя сначала мы просто не могли привыкнуть к свободной палубе, чистому небу

SWISSCODE

## THE EXPERIENCE OF BEAUTY



PERFECTION POWER OF 7™

Линия pure - 7 концентратов направленного действия для ухода за кожей

CELL POWER OF NATURE™™™

Сыворотки bionic - 3 концентрата на основе растительных стволовых клеток

Эксклюзивный дистрибьютор ЗАО «ТРАНСАЛТАНТИК-ИНТЕРНЕЙШНЛ» Тел.: +7 (495) 775 39 38. Товар сертифицирован. Реклама. \*раскрывает формулу красоты \*\*7 секретов для совершенства кожи \*\*\*Силы природы на клеточном уровне



«| Австралийские яхтсмены — редкие гости на Белом море. Первопроходец Джон Валлентайн у Соловецкого монастыря

прямо над головой и возможно-сти поднимать паруса.

Вода на входе в Азов была гладкая, как лед. Грузчики грузили камень в баржи, дружелюбные собаки на пристани терпеливо ждали своей порции пищевых отходов, подростки бесцельно болтались, слушая свою музыку, старики сидели неподвижно с удочками на берегу. Столь же неподвижный и бесконечный строй торговых судов стоял у нас за кормой.

Выбраться из России оказалось сложнее, чем войти в нее. Проблема заключалась в том, что Tainui стала такой редкостью в здешних водах, что просто не было никакого прецедента и понятного механизма, каковой местные морские власти могли бы использовать.

Они имеют дело с тысячами торговых судов в год, несмотря на очевидно сильное желание нам помочь, у них были большие проблемы с поиском нужных форм и правильных анкет. Наконец после трех дней утомительных переговоров и четырехчасовой проверки документов на борту капитан порта вместе с пограничными и таможенными офицерами дали нам разрешение покинуть Россию. Опять же Максин была героиней дня.

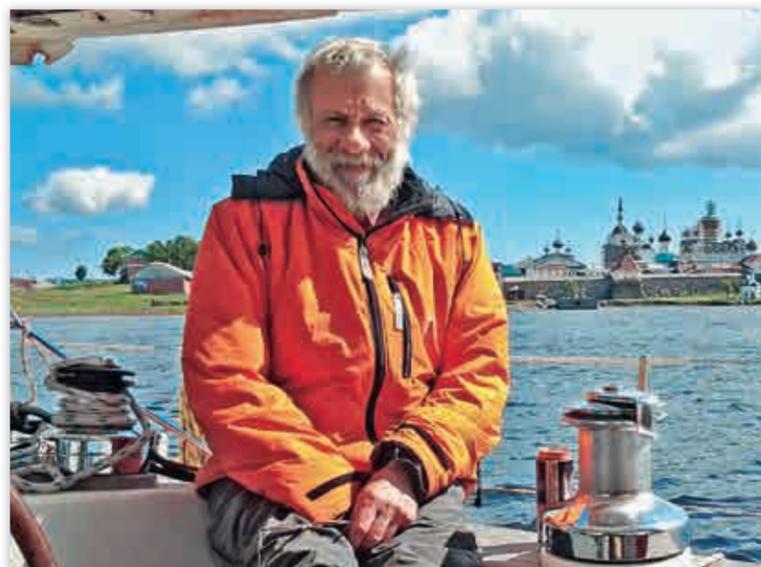
Из Азова мы пошли под мотором вниз по Дону. Пройдя 3500

километров по рекам и каналам, мы не могли дождаться, когда же кончатся эти пять километров и мы наконец вновь увидим море. А потом был быстрый 200-мильный переход через Азовское море в Керчь, откуда мы повернули на юг Черного моря к Турции.

\*\*\*

Несомненно, должно пройти какое-то время, прежде чем богатый опыт этого плавания найдет свое отражение – в книге ли, в чем-то еще. Я могу сказать, однако, что для меня этот поход стал настоящим приключением, замечательным способом провести время летом.

Да, это было долгое плавание, но я настоятельно рекомендую его для тех яхтсменов, чьи мачты возвышаются не более чем на 14 метров над водой. Я предполагаю, что главной трудностью путешествия от Белого моря к Черному станет огибание арктической части Норвегии, а затем 500-мильная лавировка через Баренцево море вплоть до Архангельска. Но вам придется идти именно так, если только вы не решите пройти более коротким путем и войти в русские воды через Санкт-Петербург. Но я был в восторге и от Соловецких островов, и от Беломорского канала, и я бы хотел открыть эти воды для яхтсменов всего мира.



**Hallberg-Rassy**  
Семейная верфь, основанная в 1943 году

РЕКЛАМА

## ЗА ГРАНЬЮ ПРИВЫЧНОГО

- идеальные классические обводы от Херманна Фрерра-старшего
- неограниченный район плавания (категория А, Ocean)
- функциональный дизайн комфортабельных интерьеров
- любой моделью, включая флагман HR 64, легко управлять одному
- высокая ликвидная стоимость даже спустя много лет



**Jonacor**  
marine

Официальный дилер в России:  
+7 812 702 47 70  
info@jonacor-marine.ru  
www.jonacor-marine.com

Санкт-Петербург, Песочная наб., 18