

# MOTORBOAT & YACHTING

## ПРОГУЛКА ЧЕРЕЗ ОКЕАН

Пересечение Атлантики —  
сегодня, вчера и сто лет назад

### ЯХТА НОМЕРА

**AZIMUT  
MAGELLANO 50**  
Компактный  
эксплорер

### ТЕМЫ НОМЕРА

**СУПЕРЯХТЫ**  
изменившие мир  
**ГОЛЬФСТРИМ**  
грелка для Европы  
**БАЛЕАРСКИЕ  
ОСТРОВА**  
где отдать якорь

### ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

**PRINCESS 85MY**  
**DOMINATOR 29**  
**PRESTIGE 60S**  
**MARQUIS 500 SC**  
**BENETEAU FLYER**  
**GT 49 FLY**  
**ATLANTIS 36 VERVE**  
**GALEON 340**  
**BOTNIA TARGA 32**  
**TERRA NAUTA 40**  
**GRANDEZZA 27 OC**  
**CUTWATER 28**  
**BENETEAU SENSE 55**  
**HANSE 415**

ISSN 2077-8236



12005

9 772077 823783





ОДНО ПРИКОСНОВЕНИЕ К ЭКРАНУ ИЗ САПФИРОВОГО СТЕКЛА,  
И ВЫ ПЕРЕКЛАДЫВАЕТЕ НА НАШИ ПЛЕЧИ ХЛОПОТЫ ПО ВЫБОРУ,  
ПРИБРЕТЕНИЮ И ДОСТАВКЕ САМОГО ВОЛШЕБНОГО ПОДАРКА





LIFE BEAUTIFULLY ARRANGED\*

VERTU



**НОВЫЙ GS**

# ДИНАМИКА, НАПОЛНЕННАЯ КОМФОРТОМ

Новый Lexus GS – это воплощение мечты об идеальной динамике и комфорте, на которые способен только Lexus. Его стихия – скорость, легко угадываемая даже в стремительных очертаниях усовершенствованного кузова. Существенно доработанная подвеска, широкоформатный мультимедийный дисплей, инновационная система климат-контроля созданы для тех, кто предпочитает динамичный стиль, но привык к высокому уровню комфорта.



 LEXUS





**NORDMARINE** ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ PRINCESS YACHTS В РОССИИ · [www.princess.ru](http://www.princess.ru)  
Москва, Рочдельская ул., 11/5 стр. 1; тел.: +7 (495) 727-11-00; e-mail: [info@nordmarine.ru](mailto:info@nordmarine.ru)



Санкт-Петербург: "Норд-Стар", +7 (812) 325-55-32  
Самара: "Роял Марин", +7 (927) 207-21-97  
Саратов: "Маяк", +7 (8452) 43-22-55  
Ростов-на-Дону: "Георг Марин", +7 (863) 227-81-22  
Волгоград: "Н2О", +7 (8442) 24-04-15  
Владивосток, Хабаровск: «Лагуна», +7 (4212) 69-72-19

Тольятти: "Меридиан", +7 (8482) 48-17-33  
Новороссийск, Краснодар, Сочи: "Наутика", +7 (8617) 71-34-24  
Нижний Новгород: "Проект Принцесса", +7 (831) 415-33-31  
Казань: "Динара Марин", +7 (843) 518-08-67  
Казахстан, Алматы: "Автотаун", +7 (727) 315-05-05

Динамичные моторные яхты с флайбриджем и спортивные яхты V-класса от 39 до 130 футов



# M CLASS



**PRINCESS**





*Мы дали яхте все  
СИЛА, СТИЛЬ, ТЕМПЕРАМЕНТ, ПРОСТРАНСТВО.*



Москва, Royal Yacht Club  
Монако, Port de Fontvieille  
+7(495)510-51-51 (круглосуточно)  
[info@smarine-yachts.com](mailto:info@smarine-yachts.com)



420SC | 420SB | **500SC** | 500SB | 520FLY | 560FLY | 600FLY | 630SY | 690FLY | 720FLY



*характеристики моря!*  
*КЛАСС А – ЕДИНСТВЕННАЯ В СВОЕМ РОДЕ*





Москва, Пресненская наб. дом 12., ММДЦ  
«Москва-Сити», «Башня Федерация»  
Тел. +79032900224;  
Tel: +385995025891;  
Тел. +4959734347  
Сайт: terranauta.ru

#### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина **12,12 м**  
Ширина **4,00 м**  
Осадка **1,05 м**  
Водоизмещение **9 500 кг**  
Мощность **2х370 л.с.**  
Макс. скорость **42 узла**





# Маэстро классики, комфорта и скорости

Скорость  
42 узла

Мощность  
2 x 370 л.с.

Длина  
12 м





# КЧИТАТЕЛЮ

## Колонка главного редактора

Привет всем!

Вы держите в руках этот номер МВУ и... удивляетесь его объему. Не виноватые мы — так получилось: слишком много накопилось всего, что хотелось выплеснуть на страницы журнала. Появились новые лодки. Начались, несмотря на затянувшиеся весенние холода, первые тесты. Возникло желание рассказать о том, что раньше ускользало из поля зрения. Есть много интересных тем и помимо лодок. Главной из них стал Атлантический океан, преодолев который, яхтсмен обретает новое качество. Обогнув мыс Горн, моряк получает ряд привилегий: право носить серьгу в левом ухе, посылать боцмана в известном направлении и даже плывать против ветра. Так и с Атлантикой. Этот своеобразный личный рекорд, выше которого только кругосветное плавание, становится для многих точкой отсчета.

Скажите, сколько людей, вам знакомых, совершили на лодке трансатлантический переход? Лично у меня их пять. Всего пять! Вот мы и решили рассказать об истории таких путешествий и о плавании катера *Detroit* через океан из США в Россию, в Санкт-Петербург, которое состоялось ровно 100 лет назад. Удивительно, что фотографии этой лодки и отважных моряков вообще сохранились, причем добыть их в Библиотеке Конгресса США оказалось легче, чем в российском архиве кино- и фотодокументов!

Десятки удачных примеров пересечения Атлантики наверняка подтолкнут кого-то совершить свое путешествие, поэтому, пообщавшись с бывалыми капитанами, мы собрали для вас советы о подготовке лодки и экипажа к такому переходу.

Атлантический океан немалым без стремительного теплого Гольфстрима. Это течение с давних времен занимает умы океанологов и моряков, и мы рассказываем о его природе, истории изучения и будущем.

Как видите, номер получился весьма насыщенным, ведь пока не наступило долгожданное лето, огромный водный мир помещается под обложкой журнала. Мы погружаемся в него и зовем вас за собой...

До встречи!



Главный редактор  
Зарий Черняк



*Сколько людей, вам знакомых, совершили на лодке переход через Атлантический океан?*

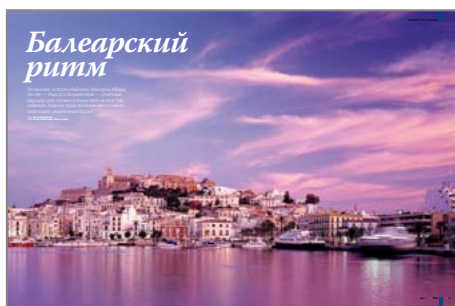
## НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Портреты дюжины суперяхт, появившихся на представлениях о яхтенном дизайне  
с. 78



Атлантика. Гольфстрим. с. 256; путь через океан — сегодня с. 266 и сто лет назад с. 94

Отпустите меня на Майорку! Или на другой чудный остров Балеарского архипелага  
с. 160



Профессиональные тесты — лучший способ узнать, на что способна лодка  
с. 104





**Nord**  **West** **NAJAD**

nordwest-najad.se

SE +46(0)304 34960

UK +44(0)1256698006

DE +49(0)5115406447



N355 N410 N440 AC N440 CC N505 N570 | NW370 S NW370 ST NW370 C NW370 F NW420 F NW430 S NW430 ST NW560 F



# MOTOR BOAT & YACHTING

№3 (15) Май–июнь 2012

Published since 1904

## МВУ Россия

Motor Boat & Yachting Русское издание  
Учредитель и издатель ООО «Мотор Боат Медиа»

### Офис в Москве

Royal Yacht Club, 125212, Ленинградское шоссе, 39, стр. 7

Тел./факс +7 (495) 225-62-03

E-mail: info@mby.ru

### Редакция и офис в Санкт-Петербурге

197022, Песочная наб., 18А

Тел./факс +7 (812) 244-24-07

## Веб-сайт [www.mby.ru](http://www.mby.ru)

## Twitter [mby\\_russia](https://twitter.com/mby_russia)

## Электронная версия [www.zinio.com](http://www.zinio.com)

2012 Copyright of IPC Media Limited. Все права защищены.  
Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору  
в сфере связи и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации СМИ

ПИ № ФС77-38759 от 28.01.2010

## Редакция

**Генеральный директор** Сергей Артемов

Тел. +7 (921) 945-64-32, e-mail: director@mby.ru

**Главный редактор** Зарий Черняк

e-mail: editor@mby.ru

**Арт-директор** Михаил Смотров

e-mail: ms@mby.ru

**Выпускающий редактор** Антон Черкасов

e-mail: ac@mby.ru

**Редактор** Ольга Селезнева

e-mail: olga.selezneva@mby.ru

**Корректор** Виктория Голуб

## Над номером работали

**Авторы** Хьюго Андреа, Тим Бартлет, Нил Биарт, Сергей Борисов, Чантал Борчиани, Анатолий Буйнов, Денис Громов, Константин Иевлев, Питер Камбеллидж, Николай Колдунов, Грег Копп, Эрик Краус, Алексей Максимов, Дэвид Марш, Джон Мендес, Мария Мошкина, Юзеф Перель, Андрей Петров, Александр Сагайдаков, Николай Сулов, Дарья Ткачева, Алан Харпер, Джек Хейнс, Фрэнсис и Майкл Ховорт, Сергей Черкасов

**Колумнисты** Борис Лашков, Дэвид Марш,

Дэвид Кроссланд, Алексей Рулевский, К. Брауни

**Фотографы** Лестер МакКарти, Ник Дана, Дэвид Марш, Питер Камбеллидж, Ян Риоу, Амори Росс, Пол Тодд, Джек Хейнс

## Отдел рекламы

### Директор по рекламе

Андрей Аханьков

Тел. +7 (495) 729-97-40, e-mail: akhankov@mby.ru

### Директор по работе с ключевыми партнерами

Дмитрий Голышев e-mail: dg@mby.ru

## Представительство журнала в Италии

Ediconsult Internazionale, Piazza Fontana

Marose 3 – 16123, Генуя, Италия.

Тел. +39 010 583-684 Факс +39 010 566-578

## Распространение

### Директор по развитию

Дмитрий Макаров e-mail: dm@mby.ru

Тел. +7 (921) 973-87-12

## Партнеры по распространению

«Сейлс» Москва, 2-ой Хорошевский проезд, д. 7

«ПрессХаус» Москва, Цветной б-р, д. 30, стр. 1

«Пресс-Логистик» Москва, Вятская ул., д. 49, стр. 2

«РитейлМедиагрупп» Москва, ул. 1905 года, д. 7, стр. 1

«АПП-МК-Подписка» Москва, ул. 1905 года, д. 7, стр. 1

«Прессинфо» Москва, Ленинградский пр., д. 39, к. 9

«Нева-Пресс», Санкт-Петербург, ул. Белы Куна, д. 32, корпус 2

«Роспечать» Архангельск, ул. Попова, д. 18

«Владпресса» Владивосток, ул. Адмирала Юмашева, д. 20 Б

«Апрель-Логистик» Екатеринбург, ул. Кислородная, д. 8 А

«Сегодня-Пресс-Байкал» Иркутск, ул. Декабрьских Событий, д. 119 А

«Газеты в магазины - Плюс» Калининград, ул. Емельянова, д. 230 Б

«Мир Прессы» Казань, ул. Короленко, д. 58 Б

«Юг-Медиа-Пресс» Краснодар, ул. Товарная ул., д. 7

«Шанс-Пресс» Нижний Новгород, ул. Ошарская, д. 95

«АРПИ «Сибирь» Новосибирск, ул. Немировича-Данченко, д. 104

«Периодика-сервис» Пермь, ул. 1905 года, д. 35

«Пресса Поволжья» Саратов, пр. Строителей, д. 1, литер Г

«Прессмарк» Чебоксары, ул. Пристанционная, д. 7

«Азбука» Челябинск, ул. Худякова, д. 10

## Подписка

Стоимость годовой подписки (6 номеров) — 1800 руб.

Подписка осуществляется через редакцию или веб-сайт

+7 (812) 244-24-07, [www.mby.ru](http://www.mby.ru)

Тираж 35 000 экз.

Цена свободная

Мнение авторов может не совпадать с мнением редакции. Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

Товары и услуги, рекламируемые в журнале, имеют соответствующие лицензии и сертификаты.

Использование любых материалов издания возможно только после получения письменного согласия редакции.

Цены на отдельные яхты, услуги, товары и дополнительное оборудование указаны при условии приобретения в Европе, без учета налогов и пошлин Российской Федерации, если не указано обратное.



# Volkswagen Touareg. Прирожденный победитель



Жизнь не похожа на ровную дорогу, и настоящий мужчина должен быть готов к любому повороту событий. Деловые встречи или захватывающие путешествия – всё в Вашей власти. Volkswagen Touareg – бескомпромиссное сочетание комфорта и выдающихся внедорожных способностей.

**Добро пожаловать в команду победителей!**



**Volkswagen\* –  
Официальный Спонсор  
Сборной России по футболу**



**Das Auto.**

Дополнительная информация – по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441  
и на сайте [www.volkswagen.ru](http://www.volkswagen.ru)

\*ООО «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус»



# MOTORBOAT & YACHTING

№3 (15) Май–июнь 2012

Published since 1904

## MBY UK

Motor Boat & Yachting, IPC Media, Blue Fin Building,  
110 Southwark Street, London SE1 0SU  
ISSN: 770027 178204  
Tel: +44 (0)20 3148 4651  
Fax: +44 (0)20 3148 8127  
E-mail: mby@ipcmedia.com

**Website** [www.mby.com](http://www.mby.com)

**Twitter** [mbyipc](https://twitter.com/mbyipc)

## Editorial

**Editor** Hugo Andreae  
**Deputy Editor** Stewart Campbell  
**Art Editor** Neil Singleton  
**Production Editor** Chantal Borciani  
**Technical Writer** Jack Haines  
**Technical Writer** Greg Copp  
**Staff Writer** Sue Goddard  
**Technical Editor** David Marsh  
**Custom Yacht Editor** Alan Harper  
**Chief Photographer** Lester McCarthy  
**Photographer** Graham Snook  
**Editorial Artist** Maggie Nelson  
**Website Editor** Natalie Davies

## Publishing Team

**Publishing Director** Simon Owen  
**Publisher** Steve Kendall  
**Head of Marketing** Richard Shead

## Display Advertising and Trade Enquiries

Tel: +44 (0)20 3148 4900 Fax: +44 (0)20 3148 8523  
**Advertisement Manager** Michael Wills  
**Deputy Advertisement Manager** Stuart Duncan  
**Senior Sales Executive** Bess Cullis  
**Senior Sales Executive** Tim Hanson  
**Sales Executive** Ben Leek  
**Production Supervisor** Paul Quieros  
**Production Executive** Mike Blatchford  
**Sales Administrator** Carole Chandler

**Обложка:** Azimut Magellano 50

Номер подписан в печать 23.04.2012  
Отпечатано в Финляндии.  
Типография Puna Musta Oy.  
P.O.Box 99, Kosti Aaltosen tie 9,  
Joensuu, 80140, Finland  
[www.punamusta.com](http://www.punamusta.com)



CAPTURE THE DREAM.\*



реклама

MAGELLANO  
—50—

AZIMUT  
YACHTS  
R U S S I A

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

*My Voyage™*

**Azimut Yachts Russia\*\*\***

Москва, Ленинградское шоссе 39, стр. 7 «Royal Yacht Club» Тел.: +7.495.980.77.00  
Представители: Нижний Новгород, тел.: +7.831.415.05.05; Санкт-Петербург, тел.: +7.812.331.00.55;  
Украина, Киев +38.044.279.79.99; Черногория, Будва +382.69.170.002

\* - На волнах мечты; \*\* - Вокруг света; \*\*\* - Azimut Yachts Россия



# СОДЕРЖАНИЕ

Май-июнь 2012



36



24



42

## 34 СО СТАПЕЛЯ

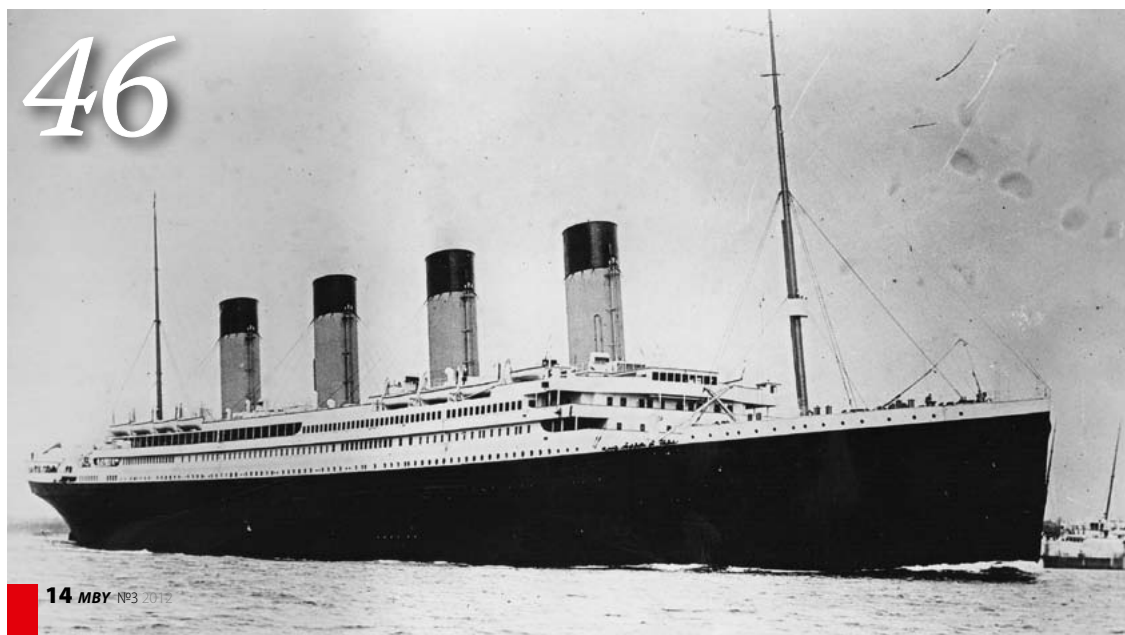
Princess 40M; Monte Carlo Yachts 76; Delphia Escape 800; Laky Verf 23M-06; Nord Star 34 Patrol; Galeon 380 Fly; Bavaria Sport 39; Frauscher 1017GT; Merry Fisher 755 Marlin

## 36 НОВЫЕ СУПЕРЯХТЫ

Couach La Pellegrina; Hanseatic Marine Smeralda; Perini Navi Enterprise; Amels Step One; Palmer Johnson 210 Sport Yacht; BSY 79

## 68 ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ

Опытные моряки рассказывают о новых законах, касающихся маломерного флота, сути такого важного свойства прогулочных яхт, как мореходность, необходимости индивидуальных спасательных комплектов на борту и делятся историями из своей морской практики



46





# Limassol Marina

элитная недвижимость  
яхтинг • рестораны • бутики

## ЖИЗНЬ НА МОРЕ

Откройте для себя неповторимый стиль жизни и наилучшие условия для яхтенного туризма в самом элитном курортном комплексе на берегу Средиземного моря - Limassol Marina.

Под управлением всемирно известной эксплуатирующей организации, Camper & Nicholson's, курорт Limassol Marina предоставляет причалы для 650 яхт длиной от 8 до 115 метров и обеспечивает обслуживание самого высокого уровня.

Выбор уникальных объектов недвижимости с собственными или специально выделенными причалами и панорамными видами на море и гавань включает в себя индивидуальные виллы, роскошные апартаменты и пентхаусы.

Яхтенная гавань, расположенная рядом с центром Лимассола, самого современного города Кипра, будет полностью введена в эксплуатацию до конца 2012 г.

### Подробная информация

Москва  
+7 495 643 1901

Санкт-Петербург  
+7 812 332 7118

Екатеринбург  
+7 343 344 3626  
[limassolmarina.ru](http://limassolmarina.ru)

  
**Cybarco**

  
Camper & Nicholson's  
YACHTING SINCE 1782  
MARINAS

Разработка и строительство проекта – Limassol Marina Ltd.  
Управление проектом – Cybarco Ltd.  
Эксплуатирующая организация гавани – Camper & Nicholson's  
Marinas. Построено компаниями Joannou & Paraskevaides Ltd,  
J&P Avax S.A, Athena S.A и Cybarco Ltd.

РЕКЛАМА



78

94

**46 НОВОСТИ MBY**

Любопытные и знаменательные события в различных сферах нашей жизни

**146 MARQUIS 500 SC**

Роскошное спортивное купе с большим потенциалом

**114 PRINCESS 85MY**

Судно, объединившее достоинства глиссирующих и водоизмещающих яхт

**152 BENETEAU FLYER 49 GT**

Старший флайбриджный круизер линейки Flyer

**128 DOMINATOR 29**

Серийная моторная яхта, построенная по принципу custom

**170 ВЕРФИ MBY**

Прошлое и настоящее известного шведского бренда Nimbus

130

104





F500 | F530 | F570 | F620 | F690 | F720 | F750 | F800 | **F870** | F881 | F881RPH | Altura 840

# КОМФОРТ, СТИЛЬ, ЭЛЕГАНТНОСТЬ И СКОРОСТЬ: ЧЕТЫРЕ СТИХИИ FERRETTI

Вкус безграничной свободы — вот что дает жизнь в море, на борту яхты. Каждый день, вкладывая душу и мастерство в наши яхты, мы делаем все, чтобы вы разделили это чувство. Чистота линий, уникальные технологии... и безбрежный океан перед вами. Есть ли лучший способ сбежать от повседневности?

  
**FERRETTI**  
YACHTS  
a FERRETTIGROUP brand

PREMIUM YACHTS

Представительство Ferretti Group в России и странах СНГ +7 (495) 741 0003 [www.premiumyachts.ru](http://www.premiumyachts.ru)



160



134



222

**176 TERRA NAUTA 40**

Тестируем хорватский круизер, построенный в традициях рыбацких лодок

**182 ATLANTIS VERVE 36**

Лодка, способная удивительным образом поднять настроение

**188 GALEON 340 FLY**

Результат интеграции технологий дизайна и современного производства

**236 LIFE STYLE MBY**

Премиум-модели автомобилей, высокочеловеческие отели и места для отдыха, стильная одежда и еда для гурманов

140



206





МНОГИЕ МЕЧТАЮТ. ДРУГИЕ ЖИВУТ.



PREMIUM YACHTS

Представительство Ferretti Group в России и странах СНГ +7 (495) 741 0003 [www.pershingyachts.ru](http://www.pershingyachts.ru)

**PERSHING**

BOOST YOUR VISION

PERSHING 115' 108' **92'** 80' 74' 64' 58' 50'.1  
NEW

[PERSHING-YACHT.COM](http://PERSHING-YACHT.COM)

a FERRETTIGROUP brand





228



212



236



240



### 262 ЗНАНИЯ МВУ

Как подготовиться к переходу через океан и защитить вашу лодку от грабителей

### 282 ШКОЛА МВУ

Что делать, если кто-то из экипажа оказался за бортом

### 286 ПРОВЕРЕНО МВУ

Полезные мелочи на яхте

### 292 ВТОРЫЕ РУКИ

Выбираем лодку, на которой можно жить

### 292 НАШИ ЯХТЫ

Хаусбот на реке и стальная яхта на пути в Турцию



278

272



ТАМ ГДЕ КРАСНАЯ ДОРОЖКА СТАНОВИТСЯ СИНЕЙ



CL124' | CL112' NEXT | CL100' | CL97' | NAVETTA 33 CRESCENDO | NAVETTA 26 CRESCENDO

Есть мир, где рядом с вами только море, где Custom Line превращает мечты в реальность. Наш стиль — объединять выдающийся дизайн, исключительную элегантность и передовые технологии. Разделите с нами уникальный опыт яхтинга и эмоции, безбрежные как океан



  
**CUSTOM LINE**  
F E R R E T T I  
a FERRETTIGROUP brand

PREMIUM YACHTS

Представительство Ferretti Group в России и странах СНГ +7 (495) 741 0003 [www.premiumyachts.ru](http://www.premiumyachts.ru)





Яхт-клуб Санкт-Петербурга  
представляет



генеральный перевозчик  
паром "Princess Anastasia"



генеральный  
информационный  
партнер

**MOTORBOAT**

информационные  
спонсоры



**КАТЕРА и ЯХТЫ**

**Chief Time**

**КАПИТАН**



05-15 сентября 2012 года

## БАЛТИЙСКАЯ ДЕЛОВАЯ РЕГАТА

Яхт-клуб Санкт-Петербурга  
при содействии  
Яхтенного порта «Геркулес»  
представляет  
ежегодную международную  
бизнес-регалу,  
собирающую под своими флагами  
экипажи из России,  
Эстонии, Швеции и других  
Прибалтийских стран.

Регата стартует  
в Стокгольме  
и финиширует  
в Санкт-Петербурге.  
До Стокгольма  
экипажи  
комфортно добираются  
на пароме  
"Принцесса Анастасия".

Участники  
Балтийской Деловой Регаты –  
это бизнесмены,  
чиновники,  
энергичные  
и состоятельные  
искатели приключений,  
готовые пройти  
500 морских миль  
в условиях  
свежей Балтики  
с 5 по 15 сентября.

При этом  
принять участие в регате  
сможет любой желающий  
и без навыков  
мореплавания –  
организаторы помогут  
сформировать команду  
под управлением  
опытных шкиперов,  
которые  
с пониманием и заботой  
сделают  
из новичков яхтсменов.

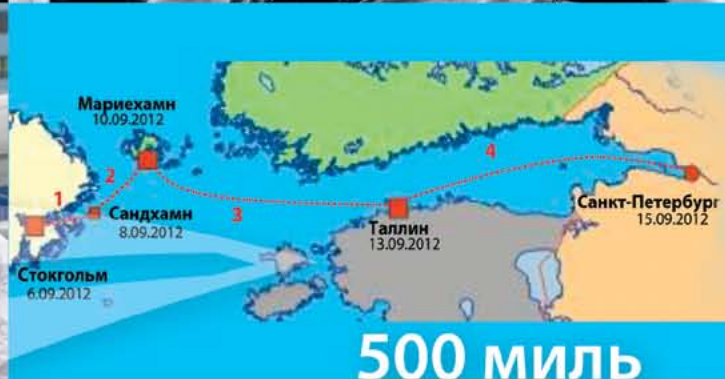


участвовать  
может  
**КАЖДЫЙ**

организаторы







## ПРОВЕРЬ СЕБЯ БАЛТИКОЙ

Флот регаты состоит из трех дивизионов 40-, 44- и 50-футовых яхт, фрахтуемых в Швеции, Финляндии и Эстонии.

Главное судейское судно регаты – легендарная шхуна «Надежда», которая в 2012 году будет праздновать свой 100-летний юбилей.

Маршрут регаты проходит с остановками в городах Сандхамн (Шведский Королевский Яхт-клуб, Швеция), Мариехамн (порт «Västerhamn», Аландские о-ва, Финляндия), Таллин (марина «Old City Marina», Эстония) и Санкт-Петербург (Яхтенный порт «Геркулес»).

В свободное от гонок время запланированы официальные и неформальные мероприятия на берегу, культурная программа.

Сбор состоявшихся и будущих участников 17 мая 2012 года в 20.00 на фрегате «Благодать»

Если Вы хотите стать участником Балтийской Деловой Регаты:  
телефон: +7 (921) 945 64 32, +7 (921) 420 31 71



партнёры







Редактор MBY  
**Ольга Селезнева**  
E-mail: olga.selezneva@mby.ru



## ОСОБЕННОСТИ

- Роскошная мастер-каюта
- Изысканная отделка
- Высокая скорость

## ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 131 ф (40,16 м)  
**Ширина** 26 ф (8,05 м)  
**Двигатели** 2 × MTU (3460 л.с.)  
**Максимальная скорость** 22 узла  
**Стоимость в Европе** от £ 13 568 000

## Princess 40M

**З**авершены ходовые испытания нового 40-метрового флагмана британской верфи Princess Yachts; вскоре яхту по имени *Imperial Princess* представят публике.

Princess 40M — первое трехпалубное судно, построенное Princess Yachts. Чтобы войти в сегмент суперяхт (длина более 100 футов), потребовалось инвестировать £ 35 млн в новые производственные площади. Так у компании появилась верфь South Yard, оборудованная по последнему слову техники.

Princess 40M — самая большая яхта с корпусом из стеклопластика, когда-либо построенная в Великобритании, — рассчитана

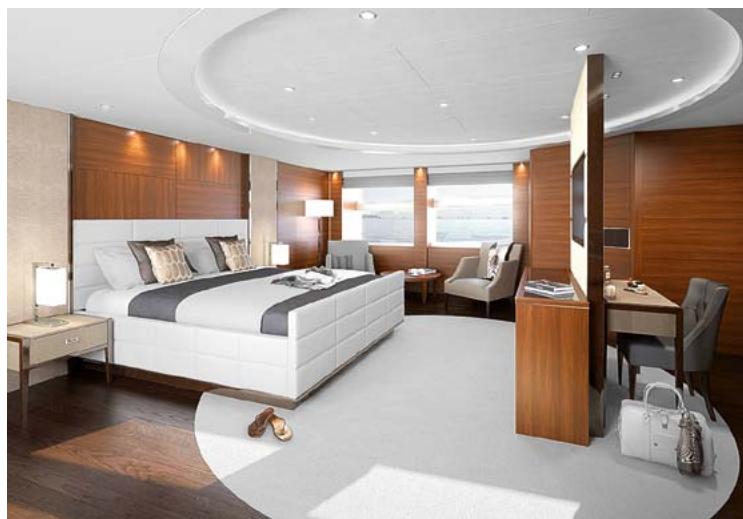
на 12 пассажиров и экипаж из 8 человек. Как утверждают на верфи, объем жилых помещений яхты — наибольший среди судов такого класса. На нижней палубе расположены каюты для гостей, а в кормовой ее части — помещения команды; несколько альтернативных вариантов планировки предлагают также разместить там домашний кинотеатр и тренажерный зал. Апартаменты владельца (собственно каюта, две ванные, две гардеробные плюс отдельное помещение, способное служить гостиной или офисом) занимают носовую часть главной палубы, остальное пространство делят между собой

главный салон (уже в стандартной комплектации здесь предлагаются открытые балконы по обоим бортам), «формальная» столовая и рядом — профессиональный камбуз, оборудованный на уровне лучших ресторанов. В нем, например, предусмотрен даже лифт для доставки блюд в салон верхней палубы, или sky lounge, как его часто называют. Уровнем выше — впечатляющих размеров флайбридж с баром, открытой обеденной зоной и джакузи.

Интерьер *Imperial Princess*, разработанный при участии лондонской дизайн-студии Bannenberg & Rowell, отличается обилием света и разнообразием

фактуры материалов при достаточно сдержанной цветовой гамме. Для отделки использовано сразу несколько видов древесины: венге, орех и черное дерево макассар с выраженными полосами; декоративные панели из металлизированного стекла, несколько видов натурального камня.

Несмотря на впечатляющие размеры и солидный круизный потенциал, Princess 40M — судно достаточно быстроходное: пара двигателей MTU V12 (весом по 9 тонн каждый!) разгоняют яхту до 22 узлов. Осталось только дожидаться мировой премьеры, чтобы увидеть эту суперяхту своими глазами.







# Софрино Банк

Для бизнеса и удовольствия!



**Ваш банк на воде**

**от 12% Кредитование на покупку катеров и яхт**

Генеральная лицензия Банка России № 2972 от 19 мая 2006 года на осуществление банковских операций. Реклама.

 Софрино Банк

**Софрино Банк**

Москва,  
Леонтьевский переулоч, дом 2А, стр.2

**Дополнительный офис «Водники»:**

Долгопрудный, ул.Набережная, 4а, +7 (495) 576-34-86

Единый центр круглосуточного  
обслуживания клиентов:

**+7 (495) 970-17-50**

Управление  
кредитования:

**+7 (495) 970-17-53**

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





**ОСОБЕННОСТИ**

- Интересная планировка
- Комфорт в долгих круизах

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

**Длина** 75 ф (23,05 м) **Ширина** 22 ф (5,65 м)

**Двигатели** 2 × MAN V8 (1200 л.с.);  
2 × MAN V12 (1400 л.с.)

**Максимальная скорость** 31 узел

**Стоимость в Европе** от € 2 625 000

## Monte Carlo Yachts 76

Итальянская Monte Carlo Yachts представила на прошедшем недавно боат-шоу в Майами новую версию модели Monte Carlo 76 с альтернативной планировкой главной и нижней палуб. Нужно заметить, что эта лодка, премьера которой состоялась два года назад, изначально предполагала несколько вариантов «раскроя» пространства на всех палубах. Причем различия эти отнюдь не «косметические», как часто бывает у других верфей, да и все варианты планировки, по сравнению с большинством яхт, выглядят очень небанально.

Построенные прежде корпуса Monte Carlo 76 имели расположение камбуза в кормовой части нижней палубы (с трапом из салона). Новая версия отличается тем, что кухня здесь находится наверху, а стоящая напротив небольшая динетта оборудована диваном на «рельсах». Будучи сдвинутым к столу, диван открывает доступ к трапу, ведущему

в кормовую часть нижней палубы. Освободившимся пространством внизу можно распорядиться по-разному, в зависимости от нужд судовладельца.

Предыдущие версии лодки предусматривали каюту экипажа из двух человек; если нужна более многочисленная команда, на месте бывшего камбуза организуется дополнительная двухместная каюта, а капитан получает отдельную, более комфортабельную каюту. Внизу можно организовать и большое хозяйственное помещение: поставить там стиральную и сушильную машины, а также устроить кладовую с дополнительными холодильниками и шкафами. Учитывая, что в силу своих размеров и характеристик Monte Carlo 76 способна на довольно длительные плавания, второй вариант выглядит весьма привлекательным, позволяя еще больше повысить уровень комфорта на борту.







# Открой новое измерение

Manhattan 73

Wihuri Power Products

Эксклюзивный дистрибьютор Sunseeker в России, Скандинавии и странах Балтии

Тел: +7 812 956 50 59

Тел: +358 20 510 10

[www.powerproducts.wihuri.fi/ru/home](http://www.powerproducts.wihuri.fi/ru/home)

Посетите наш новый офис в Санкт-Петербурге в яхт-клубе Крестовский

Непревзойдённый модельный ряд роскошных яхт от 40 до 155 футов



Sunseeker North





## Laky Verf 23M-06

На Laky Verf закончили работу над шестым корпусом удачного, проверенного временем проекта 23-метровой яхты, спроектированной совместно с голландским бюро известного дизайнера Гвидо де Грута специально для акваторий, где критична высота судна над ватерлинией. Благодаря невысокой надстройке яхта способна проходить под мостами на реках в крупных городах, что является преимуществом перед многими лодками схожей длины. Однако небольшая надстройка не сказывается на объеме помещений: расположенный на промежуточном уровне между главной и нижней палубой салон, как, разумеется, и сама нижняя палуба, занимает всю ширину

корпуса судна (6,2 м), и маленьким его назвать никак нельзя. Помимо уютной зоны отдыха, по правому борту салона расположен обеденный стол на восемь персон, а отлично оборудованный камбуз предусмотрительно скрыт за переборкой.

Невысокая надстройка дает и другие положительные моменты: в погожий день длинная, покрытая тиком носовая палуба становится настоящим частным пляжем, а ходовая рубка, как на суперяхтах, представляет собой отдельное, не совмещенное с салоном помещение. На борту яхты спланированы две роскошные гостевые каюты, одна каюта владельца с украшенными стеклянной мозаикой

санузлами и одна каюта для членов экипажа. Яхта построена не для конкретного владельца, поэтому интерьеры оформлены в нейтральном классическом морском стиле, а в отделке использован «седой» дуб и текстиль из коллекции Robert Allen.

Стальная водоизмещающая яхта оснащена двумя сопряженными с гребными валами двигателями Volvo Penta D12 мощностью 550 л.с. каждый, что позволяет ей совершать переходы до 1000 миль без дозаправки на крейсерской скорости 10 узлов. Яхта имеет сертификат Евросоюза (CE) категории «А», спроектирована и построена под надзором Bureau Veritas. Яхта выставлена на продажу и отличается богатой стандартной комплектацией.



### ОСОБЕННОСТИ

- Низкая надстройка
- Разноуровневая планировка
- Интересный дизайн

### ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 23,3 м **Ширина** 6,2 м  
**Двигатели** 2 x Volvo Penta D12D-E MH (550 л.с.)  
**Максимальная скорость** 12 узлов  
**Стоимость в России** от € 2 500 000





marinayachting.it



MARINA YACHTING





## Delphia Escape 800

**П**ольская верфь Delphia представила новинку в серии моторных водоизмещающих крузизеров Escape. С точки зрения дизайна и концепции 8-метровая Delphia Escape 800 — более компактная версия старших моделей Escape 1050 и 1350, однако ее габариты и водоизмещение (2200 кг порожнем) позволяют перевозить ее на двухосном лодочном прицепе без сопровождения и дополнительных разрешений. При этом, несмотря на скромные размеры, это вполне комфортабельное судно с двумя полноценными каютами (плюс дополнительное спальное место в салоне), санузелом с душем (опционально ставится выделенная душевая кабина) и немаленьким камбузом. Благодаря обилию иллюминаторов в надстройке и бортах

салон нижней палубы получился светлым (опция — панорамное «окно» по правому борту в районе обеденной зоны); «легкий» эргономичный интерьер также добавляет объема.

Delphia Escape 800 оснащается на выбор одним стационарным или подвесным двигателем Volvo, Nanni или Yanmar мощностью до 30 л.с., а небольшой расход топлива обеспечивает дальность хода без дозаправки 200–250 миль при небольшом топливном танке (его емкость 150 л).

Предельно малая осадка (всего 0,45 м) расширяет возможности эксплуатации судна на внутренних водоемах (разрешенная высота волны до 2,5 м), а поставляется оно на российский рынок уже со всеми системами жизнеобеспечения. Большой список опций в части



оборудования и отделки (генератор, второй пост управления на сандеке и т.д.) позволяет индивидуализировать судно и получить на борту этого компактного катера уровень

комфорта, сравнимый с таковым на более крупных яхтах. И все это — за вполне доступные деньги как с точки зрения покупки, так и в отношении дальнейшего содержания и сервиса.



### ОСОБЕННОСТИ

- Доступная цена
- Легкость транспортировки
- Комфорт в компактном размере

### ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 27 ф (3,30 м) **Ширина** 10 ф (2,90 м)  
**Двигатели** 1 x Volvo, Nanni, Yanmar (до 30 л.с.)  
**Максимальная скорость** 6,5 узлов  
**Стоимость в России** от 2 900 000 руб.



VERVE 36 | 38 | 40 | 44 | 48 | 50x4 | 54 | 58











**Еще заметнее.**

## **Новый Panamera GTS.**

СПОРТКАР-ЦЕНТР – первый официальный дилер Porsche в России, предлагает Вашему вниманию новый Porsche Panamera GTS. Настоящий гран-туризмо, сочетающий в себе бескомпромиссную динамику и комфорт.

До 31 июня 2012 года действуют эксклюзивные условия приобретения автомобилей Porsche Panamera для клиентов, которые с нами на протяжении 11 лет, а также специальное предложение для тех, кто впервые открывает для себя мир суперскоростей и новых возможностей вместе с Porsche.

СПОРТКАР-ЦЕНТР – добро пожаловать в мир Porsche.



**PORSCHE**

### **Спорткар-Центр**

Официальный дилер Porsche AG

#### **Автосалон на Кутузовском**

Москва, Кутузовский пр-т, д.7

Телефон: +7 (495) 974 17 14

#### **Порше Центр Алтуфьево**

Москва, ул. Абрамцевская, д.30

Телефон: +7 (495) 937 55 11

#### **Порше Центр Новая Рига**

Московская обл., Новорижское ш.,  
пересечение с МКАД

Телефон: +7 (495) 223 44 33

[www.sportcar-center.com](http://www.sportcar-center.com)





**PORSCHE**

**Спорткар-Центр**

Официальный дилер Porsche AG

+7 (495) 937 55 11



# Bavaria Sport 39

## ОСОБЕННОСТИ

- Много пространства внутри
- Удачный кокпит
- Удобный пост управления

## ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 39 ф (11,80 м) Ширина 13 ф (3,99 м)

Двигатели 2 x Volvo, Merc (260–370 л.с.)

Максимальная скорость 38 узлов

Стоимость в Европе от € 144 500

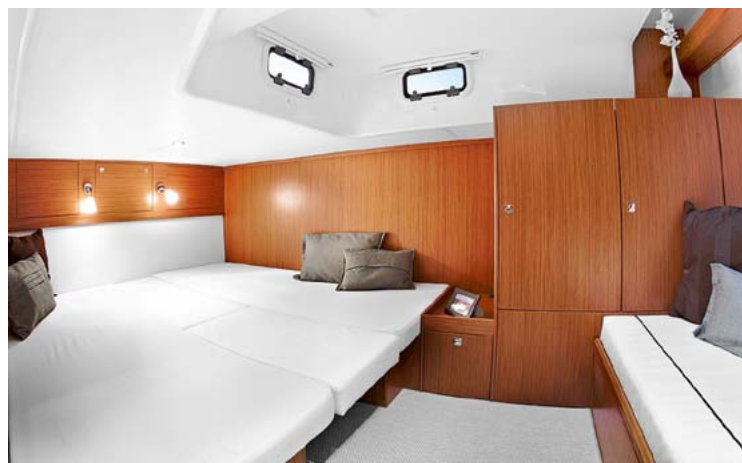
Лодок, достаточно просторных внутри для своих габаритов, немало, но Bavaria 39 — это нечто! Большая ширина корпуса и почти вертикальные выше скулы борта позволили получить впечатляющий по объему салон, солидный не только по площади, но и по высоте. Фактически при росте меньше 1,75 м даже дотянуться до подволока рукой затруднительно. Места столько, что сюда может без проблем ввалиться компания человек в восемь — и вся эта толпа даже не будет мешать приготовлению обеда на расположенном здесь же камбузе

(он, к слову, тоже немаленький и эргономично скомпонованный).

Кают на лодке две, но на них не пожалели полезной площади; особенно впечатляет кормовая, где при помощи закладной подушки две отдельные кровати объединяются в двуспальную, квадратную по форме. Санузел один, зато большой, с выделенной душевой кабиной. Места для хранения вещей тоже полно: куда бы ни упал взгляд, везде найдется какой-нибудь рундук, шкаф или ящик.

Единственным недостатком можно назвать узковатый проход из кокпита

в салон, снабженный, к тому же, почти вертикальным трапом, спуск по ступеням которого может вызвать трудности у детей и пожилых людей. Сам же кокпит хорош: компактный одноместный пост управления, много места даже для большой компании, обилие палубных рундуков. В открытой версии лодка комплектуется тканевыми тентами, при необходимости Bavaria 39 можно заказать и с хардтопом, а также добавить кормовую платформу с гидравлическим приводом. Двигатели — пара дизельных или бензиновых Volvo Penta или MerCruiser.





# Frauscher 1017GT

Австрийская верфь Frauscher, которая с 1927 года строит небольшие, но очень красивые скоростные лодки, наконец созрела до создания первого каютного круизера. Лодка получила настолько динамичные очертания, что, кажется, способна рвануть вперед прямо

с выставочного стенда: корпус с двумя поперечными реданами и вертикальным форштевнем слегка сужается к транцу, напоминая очертаниями торпедный катер. Frauscher 1017 GT можно оснастить парой дизельных или бензиновых двигателей Volvo Penta или MerCruiser

общей мощностью до 860 л.с.; по спецзаказу возможна и большая мощность. Стандартные двигатели обеспечивают лодке скорость до 47 узлов, максимально мощные, как сообщает компания, — до 60 узлов. Каюта, расположенная в носу, выглядит довольно аскетично, однако помимо кровати здесь есть санузел с душем и мини-камбуз. Для круизных целей пригодится бимини-тент

от солнца, убранный под кормовые диваны кокпита. Как и все Frauscher, эта лодка не для слабонервных. Зато смотреть на нее приятно, а еще приятнее, как утверждают на верфи, — оказаться за штурвалом.

## ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 33 ф (10,17 м) Ширина 10 ф (2,97 м)  
Двигатели 2 x (300 – 662 л.с.)  
Максимальная скорость 60 узлов  
Стоимость в Европе от € 250 000



## ОСОБЕННОСТИ

- Оригинальный дизайн
- Поперечные реданы
- Наличие каюты

# Merry Fisher 755 Marlin

Французская Jeanneau готовится спустить на воду новую лодку для отдыха и рыбалки Merry Fisher 755 Marlin. В отличие от еще одной новинки таких размеров — прогулочного катера Merry Fisher 755, Marlin имеет внешность настоящего морского внедорожника благодаря высоким фальшбортам и надстройке с обратным наклоном ветрового стекла. Рубка типа walkaround, как и положено на лодках с «рыбачкой» ориентацией, по бортам имеет выходы на палубу. Благодаря этому можно

выбирать между двумя версиями планировки кормового кокпита: с привычными сдвижными дверями в рубку или без оных, зато с полноценным камбузом и зоной отдыха в корме с диванами и столиком (последние умеют также трансформироваться в лежак). Таким

образом, из этой модели можно фактически сделать две лодки: более комфортабельную для семейных прогулок или настоящий рыболовный катер с большим свободным кокпитом, где может собраться большая компания, не спутав при этом снасти. Ловить рыбу можно не только

но и в носу, удобно устроившись на диванчике. Уровнем ниже — двухместная каюта. Для Merry Fisher 755 Marlin предлагается выбор подвесных двигателей (лодка оснащается одним мотором) мощностью до 150 л.с., максимальный вариант дает скорость до 30 узлов. Также верфь обещает, что свои 285 литров запаса топлива Marlin будет расходовать весьма экономично.



## ОСОБЕННОСТИ

- Разные варианты планировки
- Выбор двигателей

## ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 24 ф (7,40 м) Ширина 9 ф (2,78 м)  
Двигатель до 150 л.с.  
Максимальная скорость 30 узлов  
Стоимость в Европе не объявлена





СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ



*Ничего лучше, только yachting.*



[www.lakyverf.com](http://www.lakyverf.com)



# СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов



Редактор МВУ  
**Антон Черкасов**  
E-mail: ac@mby.ru

## Couach *La Pellegrina*

### ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 162 ф (49,50 м) **Ширина** 30 ф (9,30 м)  
**Двигатели** 2 × MTU 20 V 4000 M93 (5230 л.с.)  
**Максимальная скорость** 28 узлов



Несмотря на смену владельцев, которая произошла после гибели Фабри Виалья, итальянская верфь Couach продолжает активно строить яхты и в начале апреля спустила на воду самую крупную в своей истории суперяхту *La Pellegrina*. Внешний дизайн судна

из стеклопластика относится к собственным разработкам верфи, а дизайн интерьеров принадлежит Жану Пьеру Фантини. На борту трехпалубного судна оборудованы шесть кают для 12 гостей.

При формовке корпуса Couach Super Yacht 5000 Fly, выполненной с применением технологии вакуумной

инфузии, используется материал Glass/Kevlar с карбоновым усилением. В результате яхта длиной почти 50 метров весит всего 290 тонн и развивает крейсерскую скорость 25 узлов.

Сейчас *La Pellegrina* проходит мореходные испытания, а в конце мая ее торжественно передадут заказчику

в Сен-Тропе. Летом яхта будет доступна для чартера на Средиземном море, а в сентябре широкая публика сможет увидеть ее на боат-шоу в Монако.

Вслед за первым корпусом Couach Super Yacht 5000 на стапелях верфи заложены еще два; их строительство завершится в 2013 и 2014 годах.

## Hanseatic Marine *Smeralda*

### ТОЛЬКО ФАКТЫ

**Длина** 252 ф (77,00 м) **Ширина** 32 ф (10,00 м)  
**Двигатели** 2 × MTU 16 V 4000 M90 (3647 л.с.)  
**Максимальная скорость** 30 узлов



Эта суперяхта стала самой крупной из тех, что когда-либо были построены на австралийском континенте. 77-метровая *Smeralda* (верфь Hanseatic Marine, Западная Австралия) выделяется не только габаритами, но и скоростными характеристиками:

ее максимальная скорость составляет 30 (!) узлов, а на 18 узлах она легко пересекает океан (запас хода 4500 миль). *Smeralda* является третьим корпусом серии, начало которой положили суперяхты *Silver* (2007 год) и *Silver Zwei* (2010 год). Современным обликом алюминиевая яхта обязана

известному норвежскому дизайнеру Эспену Ойно, интерьеры разработал немецкий дизайнер Андреас Холнбургер из студии Vain Interiors. Верхняя палуба целиком отведена под апартаменты владельца, а всего на борту *Smeralda* оборудованы девять кают для пассажиров.

Разумеется, судно не обошлось без стандартных «суперяхтенных» атрибутов: вертолетной площадки, объемной джакузи, кинотеатра, ночного клуба, «пляжа» и впечатляющего набора водных игрушек. Передача судна владельцу запланирована на май 2012 года.



GALEON

340 FLY

СУММА ТЕХНОЛОГИЙ



ALPHA YACHTS

Альфа Яхты, Москва: +7 (495) 728 33 33

info@navode.ru | <http://www.navode.ru>





## Perini Navi *Enterprise*

**А**люминиевый кеч длиной 50 метров сошел на воду со стапеля итальянской верфи Perini Navi в Виареджио. *Enterprise* стала вторым корпусом 164-футового проекта и 52-й парусной суперяхтой, построенной этой компанией. Работая над ней, команда дизайнеров Perini Navi сотрудничала

с бюро Ron Holland Design, и если внешне двухмачтовый парусник вполне соответствует традициям верфи, то оформление его интерьеров не похоже на то, что нам представляли ранее. Интерьерным дизайном занималась компания Edge Design Institute из Гонконга, известная своими достаточно необычными

с точки зрения организации пространства проектами.

Общая площадь парусного вооружения *Enterprise* может достигать 1400 м<sup>2</sup>, а высота грот-мачты и бизани составляет 56,7 и 43 метра соответственно. На носовой палубе предусмотрен «гараж» для тендера длиной 19 футов и двух мини-

### ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 164 ф (50,00 м) Ширина 35 ф (10,52 м)  
Двигатели 2 × MTU 8 V 2000 M72 (965 л.с.)  
Максимальная скорость 14,5 узла

катамаранов, на которых можно совершать короткие дневные прогулки.

В мае, после ходовых испытаний, яхту стоимостью € 30 млн передадут заказчику.

## Amels *Step One*

**К**ак показало время, линейка суперяхт Amels Limited Editions оказалась очень успешной и высоко востребованной на рынке. На базе практически одного и того же удачного корпуса верфь имеет возможность создавать непохожие друг на друга лодки с индивидуальными планировками и занимать сильную позицию в нише между проектами semi custom и full custom. *Step One* (ее водоизмещение

составляет 660 рег. тонн) стала первой 55-метровой яхтой Limited Editions. В создании внешнего и внутреннего дизайна приняли участие хорошо известные в индустрии Тим Хейвуд и Лора Сесса, а увидеть результат их работы, скорее всего, можно будет на осенней выставке суперяхт в Монако. Площадь главного салона яхты возросла на треть, и там появился дополнительный бар и зона отдыха. В настоящее время *Step One*

находится на ходовых испытаниях, которые, по словам менеджера проекта Роланда Берревойтса, проходят без сюрпризов, поскольку конструкция надежна и проверена морем. Второй корпус Limited Editions 180 также сойдет на воду в текущем году, а всего Amels сейчас строит на производственных мощностях голландского холдинга Damen 12 лодок, и еще две проходят рефит.

### ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 178 ф (54,30 м) Ширина 29 ф (9,00 м)  
Максимальная скорость 15,5 узла







## ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В СЕМЬЮ

Нет более подходящей семейной лодки для России, чем Nimbus 43 Nova. Три каюты, надежный корпус, богатая комплектация и скандинавская основательность в мелочах. Она уже готова к любым капризам северной природы. Однажды выбрав свою Nimbus, вы не захотите с ней расставаться никогда.



**NIMBUS BOATS**

**Дистрибьютор по СНГ – Nimbus Boats CIS**

Московская область, г. Химки, ул. Панфилова, вл. 19 Яхт-клуб «Кантри Парк» (495) 77-11-700

**Региональные дилеры**

**Москва и Завидово** Grand Marine (495) 995-66-22 **Санкт-Петербург** Nord Star Yachting (812) 32 555 32 **Сочи, Новороссийск, Краснодар** Nautica (8617) 71-34-24  
**Калининград** König Marine (4012) 31-07-84

[WWW.NIMBUSWORLD.RU](http://WWW.NIMBUSWORLD.RU)



**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 208 ф (63,47 м) Ширина 31 ф (9,50 м)  
 Двигатели 2 x MTU 16 V 4000 M93L (4611 л.с.)  
 Максимальная скорость 28 узлов

# Palmer Johnson 210 Sport Yacht

Верфь Palmer Johnson заключила два контракта по проекту 210 Sport Yacht. Две эти суперяхты станут самыми крупными в истории завода, расположенного в североамериканском штате Висконсин. Каждое судно имеет свое кодовое название, и они незначительно различаются длиной корпуса: Project Stimulus — 65,5 метра, а Project Hermes — 64 метра. Производитель пока обнародовал лишь самую общую информацию об этих спортивных суперяхтах с алюминиевыми корпусами и надстройками. Как и прежде, большую часть работы

по проектированию и разработке дизайна для Palmer Johnson выполнили мастера из венецианской студии Nuvolari & Lenard, и во внешности лодок легко узнаются характерные для всех моделей американской верфи черты. На борту будут оборудованы роскошные каюты для 12 пассажиров, кроме того, в носовой части Project Stimulus предполагается второй, более крупный бассейн, который, однако, можно по желанию заменить вертолетной площадкой. Дизельные двигатели MTU суммарной мощностью более 9000 л.с. обеспечат яхтам высокую скорость порядка 28 узлов.



## BSY 79

На Черноморской яхтенной верфи (г. Николаев) спустили на воду экспедиционную яхту длиной 24 м, проект которой разработан Ginton Naval Architects BV. Конструкция судна отличается стальным круглоскулным корпусом и надстройкой из легкого сплава. В архитектуре яхты выделяется крупная надстройка с обратным наклоном лобовых стекол и большой флайбридж с хардтопом. Интерьеры выполнены в классическом стиле,

салон и пять кают отделаны дорогим деревом.

Преимущества высокобортного судна солидного водоизмещения заключены в его высокой мореходности, обусловленной, помимо формы корпуса, также носовым бульбом, снижающим волновое сопротивление, и системой демпфирования качки с плавниковыми стабилизаторами. Высокую дальность плавания — 2200 миль (с запасом 25%) на скорости

девять узлов обуславливает не только большая емкость топливных танков (16,9 т), но и высокая экономичность дизельных двигателей. На судне установлены два Volvo Penta D9 MH по 425 л.с., которые позволяют развивать максимальную скорость 11 узлов.

Яхта построена под надзором Bureau Veritas (Франция) и по мореходности соответствует стандартам класса «А».

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 79 ф (23,90 м) Ширина 21 ф (6,65 м)  
 Двигатели 2 x Volvo Penta D9 MH (425 л.с.)  
 Максимальная скорость 11 узлов



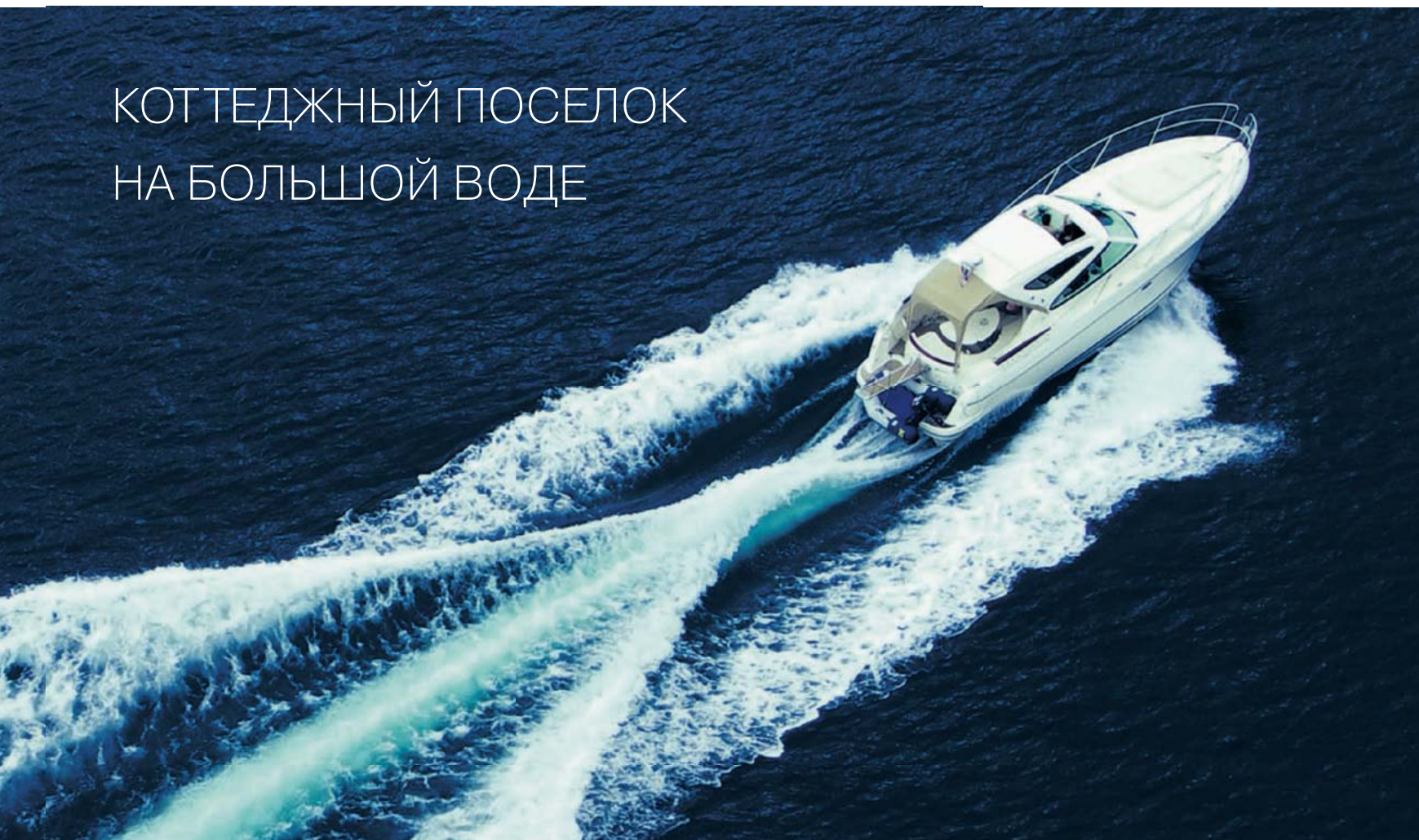


ПОБЕДИТЕЛЬ  
ПРЕМИИ  
ПОСЕЛОК ГОДА  
2011



ПЕСТОВО  
КОТТЕДЖНЫЙ ПОСЕЛОК

КОТТЕДЖНЫЙ ПОСЕЛОК  
НА БОЛЬШОЙ ВОДЕ



Элитный коттеджный поселок на берегу Пестовского водохранилища, в окружении векового леса.

На благоустроенной территории поселка располагается эко-парк, церковь.

Развитая инфраструктура: собственный яхт-клуб, набережная, причал для яхт, фитнес-центр, SPA-центр, рестораны, магазины, пекарня.

Все коммуникации действующие, круглосуточная охрана. Поселок полностью готов к проживанию.



ОПИН  
Девелоперская группа

221-22-44  
Дмитровское шоссе, 22 км







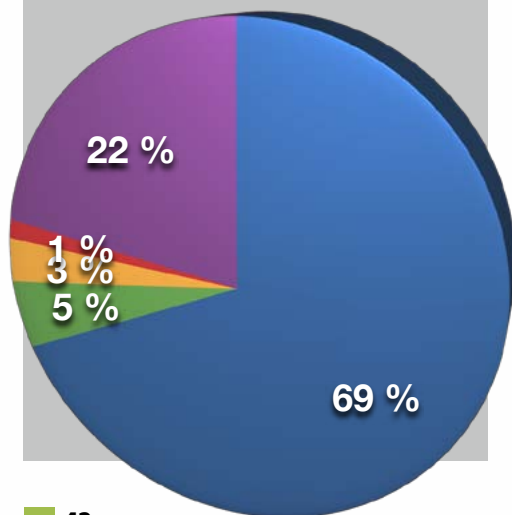
# ТАНЦУЮТ ВСЕ!

В марте в выставочном комплексе «Крокус Экспо» прошло Moscow Boat Show.

Текст **Ольга Селезнева**

## Посетители выставки по регионам России

Москва и МО **69%**  
Санкт-Петербург и ЛО **5%**  
Нижегород и область **3%**  
Тольятти и Самара **1%**  
Другие регионы **22%**



Уже пятая выставка с таким названием завершилась большим, если не сказать оглушительным, успехом. Иного мы и не ждали: масштаб подготовки был беспрецедентным по сравнению с выставками прошлых лет. Но главным фактором успеха стало, пожалуй, отсутствие сомнений: участники и посетители получили определенность. Теперь у нас одно, но большое и представительное весеннее яхтенное событие, собравшее всех, кто так или иначе погружен в яхтенную тему.

В минувшие годы устроители, чтобы компенсировать недостаток профильных экспонентов, нередко привлекали любые компании, работающих в сегменте товаров класса люкс. Ничего плохого в этом нет, хотя, согласитесь, на выставке яхт и катеров хочется в первую очередь увидеть лодки и оборудование, а не джакузи, элитную мебель и каталоги дорогой недвижимости. На этот раз четыре зала площадью 30000 кв. м. были уставлены яхтами, катерами, моторами и прочим оборудованием. Взяли не только числом, но и размером: впервые за много лет в павильонах «Крокус Экспо» стояли по-настоящему большие яхты — Azimut, Princess, Sunseeker, Atlantis, Marquis и др.

В общей сложности на Moscow Boat Show собралось 280 компаний из России и других стран. Все не упомянуть,

скажем лишь, что было много яхт и катеров из Европы — Grandezza, Nord Star, Botnia Targa, Windy, Marex, Delphia, Jeanneau, Sunreef, Elling, из США — Cobalt, Monterey, Chaparral, Four Winns, Crownline... Перечислять можно долго. Зарубежная яхтенная индустрия была задействована предельно полно: львиная доля всех серьезных брендов (в первую очередь моторных) была представлена если не «живыми» лодками, то стендами. Не ограничившись представлением своих брендов через дилеров, выставку лично посетили знаковые фигуры мировой яхтенной индустрии. Мы общались с Магнусом Андерссоном, главой шведской верфи Nimbus, и он рассказал МВУ об истории компании и собственном взгляде на правильные лодки (читайте в этом номере). Посетил выставку и Бард Экер — норвежский яхтенный дизайнер, гонщик и владелец верфи, строящей скоростные катера Hydrolift. На выставке показывали модель C-32 Sun — каютную карбоновую лодку с двумя моторами по 1450 л.с., способную развить 95 узлов. Норвежская пресса сбилась с ног,

*Рынок яхт растет, и Европа не хочет упустить свой шанс*



LAND ROVER  
**3** ГОДА  
ГАРАНТИИ

Великолепный Range Rover. Благородное воплощение роскоши. Автомобиль для тех, кто знает, к чему стремиться. И сейчас — лучшее время, чтобы получить желаемое. Специальное финансовое предложение\*. Средства, достойные цели!



НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

## СРЕДСТВА, ДОСТОЙНЫЕ ЦЕЛИ СПЕЦИАЛЬНОЕ ФИНАНСОВОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ\*

**ОМЕГА**  
*премиум*

г. Санкт-Петербург  
ул. Школьная, 75

**(812) 334-1616**  
[www.omega-premium.ru](http://www.omega-premium.ru)

**RANGE ROVER**

**RANGE  
ROVER**

\* Программа Land Rover Finance (англ. «финансы»). Банки-партнеры: ВТБ 24 (ЗАО), генеральная лицензия ЦБ РФ № 1623, ЗАО «ЮниКредит Банк», генеральная лицензия ЦБ РФ № 1. Подробности в автосалоне «Омега-Премиум» по телефону (812) 334-16-16.



Центр внедорожного вождения Land Rover Experience открыт для всех и предлагает занятия для водителей любого уровня. На сертифицированных трассах полигона под руководством опытных инструкторов Вы получите навыки преодоления сложных препятствий и в полной мере сможете оценить невероятный потенциал автомобилей Land Rover.

Центр работает ежедневно. г. Гатчина, ул. Радищева, д. 4А (N 59°34,125' E O30°07,465'). Запись по телефону 8-800-55555-28. [www.landroverex.ru](http://www.landroverex.ru)

**8-800-200-80-81 — горячая линия Land Rover. Звонок бесплатный.**





## Наплыв посетителей, особенно в выходные, вызвал очереди на стендах с яхтами

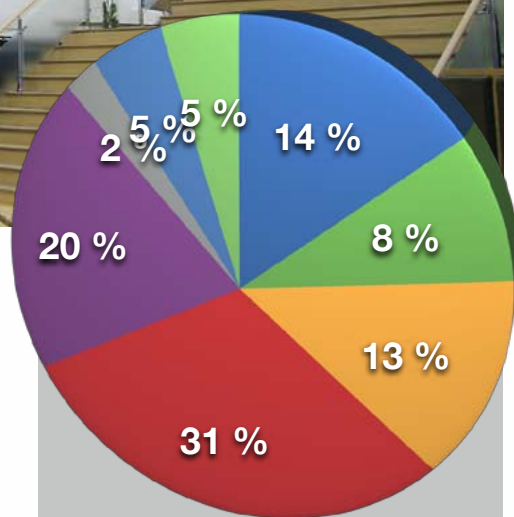
разыскивая Барда на проходившей в те же даты выставке в Осло, и даже обиделась, что национальная легенда оказалась в Москве. Впрочем, ничего личного — только бизнес. Как заявил МВУ Бард Экер, «ваш рынок сейчас хоть и медленно, но растет, и мы с нашими лодками хотим быть его частью».

Весьма достойно выступили на боат-шоу и российские верфи. Интерес публики вызвала новинка казанской верфи Veltette 33 Intelligent. Дерзкому по очертаниям напоминающему черному корпусу с необычным наклоном форштевня еще предстоит проявить свои скоростные качества, хотя, как заявили сотрудники компании, это

прототип и с ним планируются работы по доводке. Впрочем, это не помешало верфи в ходе выставки получить, по слухам, несколько заказов. Достойные экспозиции были и у других российских компаний — Silver, Trident, Pioneer и др.

Парусные лодки, как обычно, были в меньшинстве: доминировали гоночные швертботы, а круизный сегмент был представлен парой компактных Jeanneau и 40-футовой Hallberg-Rassy. Последняя оказалась самым большим парусником Moscow Boat Show и вызвала огромный интерес: на выставке нечасто увидишь океанские яхты с центральным кокпитом, а шведская практичность и скрупулезный подход к деталям не могут не восхищать.

Что же касается тех, для кого эта выставка и организовывалась, то за новый формат боат-шоу люди проголосовали ногами: их наплыв, особенно в выходные, был таков, что при осмотре яхт выстраивались очереди (по данным устроителей, число визитеров составило 28 000 чел.). Многие приходили сюда не только за яхтами: людно было на стендах парусных школ, обучающих управлению парусными и моторными судами (как в России, так и за границей). Чартерные компании предлагали не просто взять яхту в аренду, но и поучаствовать в любительских регатах и флотилиях; путешествие в составе «флота» удобно для новичков, недавно получивших яхтенные права и опасавшихся сразу пускаться в самостоятельное плавание. Российские яхт-клубы и зарубежные марины «мерялись» размерами



Где приобретают журнал МВУ?

Магазины **31 %**  
 Выставки **20 %**  
 Яхт-клубы **14 %**  
 Заправки **13 %**  
 Персональная доставка **8 %**  
 Киоски прессы **5 %**  
 Интернет **5 %**  
 Аэропорты **2 %**

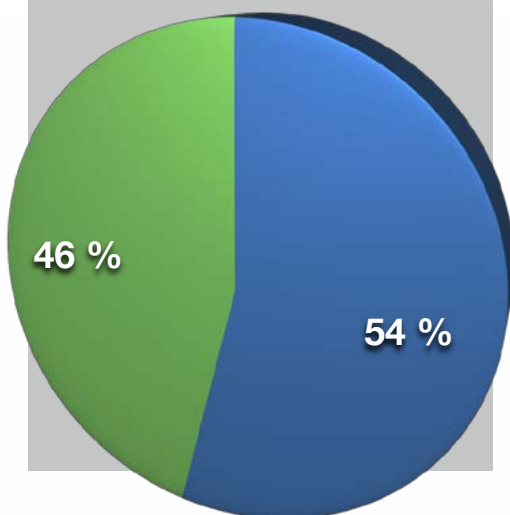
и сервисом, зазывая к себе владельцев судов. Непривычно широкий срез яхтенной инфраструктуры и такая масса посетителей — пока еще редкая картина в нашей яхтенной жизни, особенно если вспомнить торжественно-пустынный павильон прошлогодней апрельской выставки MIBS, где и лодки, и стенды, и тех, кто пришел на все это посмотреть, можно было пересчитать практически по пальцам.

Подготовка следующей выставки, которая пройдет с 19 по 23 марта 2013 года, уже началась. Очередное Moscow Boat Show займет уже целых 40 000 кв. м. павильона № 3 «Крокус Экспо» и, надеемся, снова нас не разочарует. **МВУ**

В опросе приняло участие 566 посетителей выставки. Участники опроса получили бесплатную подписку на журнал

## Среди посетителей выставки владеют собственной яхтой/катером

Да **54 %**  
 Нет **46 %**







**Открытие в мае 2012**



Средиземное море

## ВЫБЕРИ ЛУЧШЕЕ ПОЧУВСТВУЙ ОЧАРОВАНИЕ МАРИНЫ Д'АРЕКИ

Туристический порт в Средиземноморье...  
лучшее место для твоих инвестиций

За ту же самую цену ты приобретешь:

- место для швартовки  
с отличной инфраструктурой  
для морских путешествий и уникальным сервисом
- незабываемый отдых  
в портовом городке, открытом круглый год



Испытай прекрасные мгновения в этом особенном месте между морем и землей, расположенном в Салернском заливе, недалеко от Капри, Амальфи, Позитано и Чилентийского побережья.

Узнай все подробности прямо сейчас:

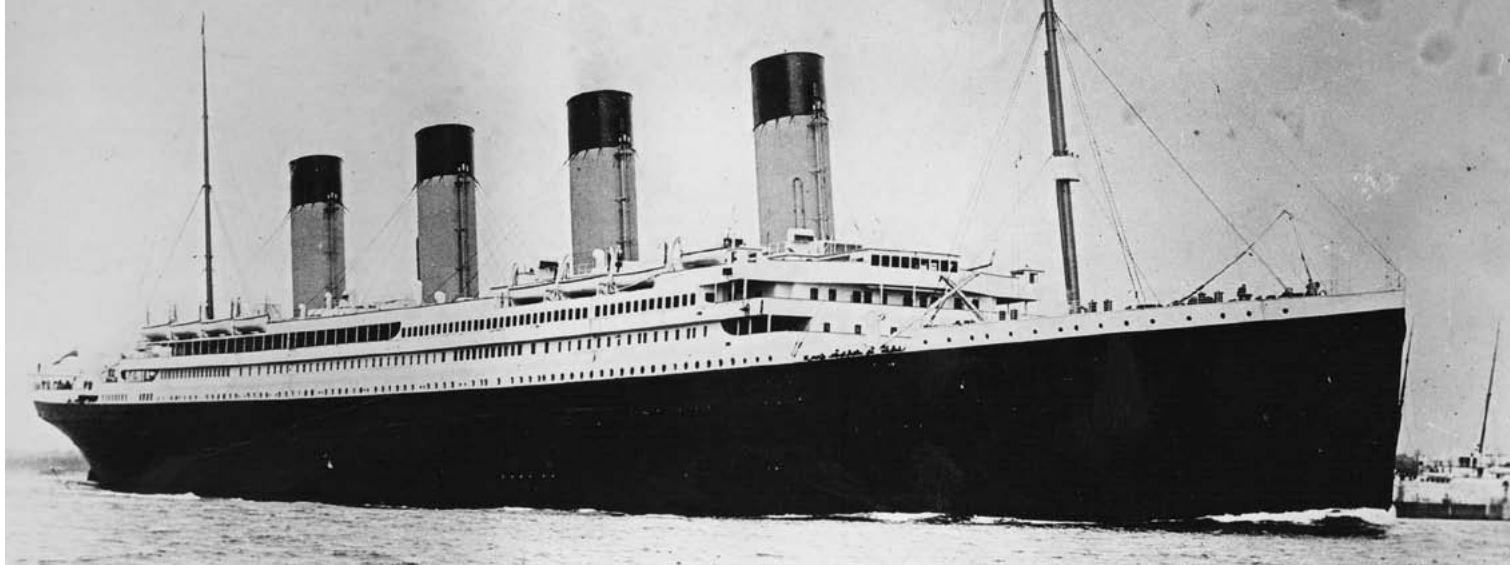
[www.marinadarechi.com](http://www.marinadarechi.com) - [info@marinadarechi.com](mailto:info@marinadarechi.com) - +39 089 2788801





## Титаник: век спустя

Годовщина гибели одного из самых известных лайнеров в истории



К 100-летию со дня гибели одного из самых известных в истории судов, которая произошла 15 апреля 1912 года, были приурочены несколько событий. Во-первых, на сайте [www.ancestry.co.uk](http://www.ancestry.co.uk) для свободного доступа выложили множество документов, включая фотографии, списки погибших, завещания капитана Эдварда Смита и американских магнатов Бенджамина Гуттенхайма и Джона Джекоба Астора IV — самого богатого пассажира «Титаника». Эти и другие документы будут доступны

для чтения до 31 мая, а 14 и 15 апреля состоялись круизы в память трагического события с участием потомков погибших пассажиров. Точно в минуты столкновения судна с айсбергом и окончательного затопления судна над его останками, которые покоятся в Тихом океане на глубине три километра, прошли поминальные панихиды.

Во-вторых, вышла 3D-версия киноленты «Титаник» Джеймса Кэмерона. На перевод картины в трехмерный формат ушло больше

времени, чем на съемки самого фильма, а кассовые сборы по миру перевалили за \$ 60 млн в первую неделю после премьеры. Кстати, рекорд оригинального «Титаника» по сборам в 1997 году (\$ 1,8 млрд) удалось побить пока только блокбастеру «Аватар». Наблюдая за активным обсуждением нового фильма в Twitter, журналисты онлайн-газеты Huffington Post были шокированы тем, что многие люди, посетившие кинотеатры, даже не догадывались, что кинолента основана на реальных событиях!



## 007: Координаты «Скайфолл»

Новая яхта суперагента Джеймса Бонда

Так будет называться очередной кинофильм о приключениях Джеймса Бонда. В течение нескольких месяцев создатели ленты искали парусную яхту, которая была бы достойна присутствия на борту британского суперагента. Изучив 26 суперяхт со всего мира, они выбрали 56-метровое судно *Regina*. Продюсеры не разглашают подробностей сценария, однако предполагается, что исполнитель главной роли Дэниел Крейг снимется на борту яхты в романтических сценах.

*Regina* построена в 2011 году на турецкой верфи Pruva Yachting в Бодруме. Генеральный менеджер

компании Джихана Атика постарался полностью уйти от облика традиционных местных яхт-гулетов и создать серьезное парусное судно для дальних переходов, соответствующее при этом стандартам МСА для чартера. В интерьерах шести роскошных кают использовано красное дерево, природный оникс, их украшают произведения известных скульпторов и живописцев.

В этом году *Regina* вышла в финал престижного международного конкурса World Superyacht Awards, а премьера нового фильма про агента 007 состоится осенью.



Вы можете узнать яхты Continental верфи Wim van der Valk по их характерному дизайну, потрясающему качеству материалов и обворожительной безукоризненности в деталях.

Удовлетворение требованиям заказчика просматривается во всем. Не только в выбранной модели, цвете корпуса и соответствующего двигателя. Но и в самых маленьких деталях.

# ПЕРФЕКЦИОНИЗМ

Continental II 23.00 Flybridge



**СОВЕРШЕНСТВО**  
В КАЖДОЙ  
ДЕТАЛИ



WIM VAN DER VALK  
CONTINENTAL YACHTS

[www.wimvandervalk.com](http://www.wimvandervalk.com)



## Atlantis & Mansory: ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ТЮНИНГ



*Тюнинг яхты от именитого автомобильного ателье*

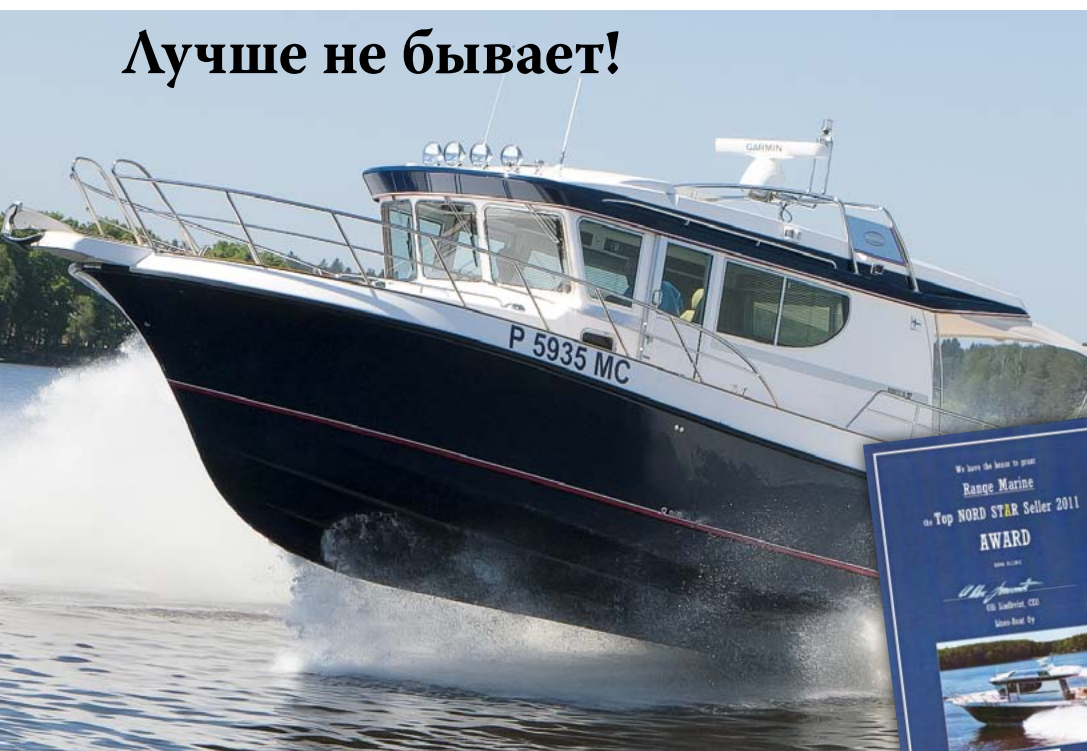
**М**осковская компания S. Marine Yachts, представляющая на российском рынке итальянскую верфь Atlantis Yachts, заключила соглашение о партнерстве с известнейшим немецким дизайнером-ателье Mansory, занимающимся тюнингом автомобилей. В обширном портфолио Mansory — многочисленные проекты с Ferrari, Rolls Royce, Bentley, Maserati, Aston Martin и другими

легендарными автомобильными марками.

В рамках сотрудничества Mansory и S. Marine Yachts будет создана эксклюзивная версия модели Atlantis 48. Очевидно, что спортивные яхты с прозрачным хардтопом и ультрасовременным стилем интерьера подходят для такого тюнинга как нельзя лучше, и, возможно, уже вскоре мы увидим настоящее

произведение современного искусства. Детали проекта пока держат в секрете. Известно только, что завершение работ планируется к концу июля, а уже в начале осени яхта появится на публике.

## Лучше не бывает!



**К**омпания Range Marine, представляющая в России финскую верфь Linex Boat OY, по итогам 2011 года была удостоена награды за лучшие показатели продаж, обогнав такие традиционно сильные регионы, как Франция и страны Северной Европы. (Интересно, что катера Nord Star Patrol, рассчитанные на эксплуатацию в суровых водах, весьма популярны и на Средиземноморье.) Являясь эксклюзивным дистрибьютором Nord Star Patrol на территории России, Украины, Казахстана и стран Балтии, компания получила титул лучшего дилера Linex Boat OY среди европейского сектора дилеров верфи, в том числе и за географию продаж. В минувшем году катера Nord Star Patrol отправились к заказчикам в самые разные регионы страны: от Санкт-Петербурга и Москвы до Байкала и Владивостока, а также в соседнюю Прибалтику. Кроме премии, компанию Range Marine можно поздравить с открытием нового офиса в Москве: он расположен в Royal Yacht Club на территории Водного стадиона.





BENETEAU



**более 20 моделей  
парусных яхт**



 **Трэйд Марин**

Официальный дилер

Санкт-Петербург  
наб. Мартынова, 40  
+7 901 315 07 57  
+7 812 331 00 55  
[www.trademarine.ru](http://www.trademarine.ru)



# Limassol Marina. Уже скоро

*Проект Limassol Marina, эксплуатация которого начнется уже в этом году, давно признан одним из самых грандиозных проектов недвижимости на европейском рынке*

Высокий интерес к элитной жилой недвижимости, большим яхтенным причалам и по-настоящему уникальной среде проекта свидетельствует о широкой международной привлекательности Limassol Marina. Продажа эксклюзивных жилых объектов превзошла все ожидания, а общая стоимость контрактов, подписанных в течение последних 12 месяцев, превысила € 40 млн.

Комментируя эти результаты, Джеймс Прайс, представитель компании Knight Frank, отметил: «Из числа проектов, еще находящихся на стадии строительства и предлагающих к продаже недвижимость «вне плана», лишь немногие показали тот уровень продаж, которого достигла Limassol Marina. Превосходное место, наглядный прогресс строительства, выгодное соотношение цены и качества, а также заслуживающие доверия опытные компании-застройщики стали главными причинами успеха».

Многофункциональный проект, который сделает Кипр одним

из главных пунктов назначения на яхтенных навигационных картах и даст толчок развитию экономики острова, уникален по своей природе и превосходит другие яхтенные гавани благодаря своему выразительному индивидуальному дизайну, прекрасному местоположению по отношению к морю и городу и уникальной концепции, объединяющей особые условия жизни на море с парусным спортом в едином стиле. «Limassol Marina — это единственный новый проект на Средиземном море, который предлагает причалы для яхт, расположенные непосредственно перед частными виллами в рамках специально спроектированного элитного курорта. Это действительно редкое предложение, и мы очень довольны высоким уровнем продаж жилых объектов, который на сегодня достигнут. Учитывая легкий доступ к Limassol Marina из всех стран Европы и Среднего Востока, историческое окружение и обширное коммерческое предложение проекта, а также его близость к круизным маршрутам

Средиземного моря, неудивительно, что покупатели откликнулись на него с таким энтузиазмом», — говорит Курт Фрейзер, один из директоров всемирно известной фирмы Camper & Nicholsons Marinas.

Строительство идет в ускоренном темпе. Подходят к концу мелиорационные работы по насыпке новых участков суши, началось строительство вилл, полным ходом идет разработка коммерческой зоны и приближается к завершению реставрация 200-летнего исторического здания, в котором разместятся школа по обучению навыкам судовождения и культурный центр.

Гавань проекта Limassol Marina будет полностью введена в эксплуатацию в октябре этого года, а сдача первого жилого комплекса под названием Nereids Residences состоится в ноябре. Показательные апартаменты комплекса уже готовы к осмотру.

Для получения более подробной информации направьте запрос по электронному адресу: [info@limassolmarina.com](mailto:info@limassolmarina.com).







# Страхование яхт и катеров

*При покупке первой яхты или катера перед вами неизбежно встанет вопрос страхования судна. С чего начать и на что обращать внимание? На вопросы МВУ отвечает начальник отдела страхования речных судов и яхт ОСАО «Ингосстрах» Елена Федотова.*

## **Давно ли ваша компания страхует яхты?**

С момента своего основания в 1947 году «Ингосстрах» была единственной в СССР компанией, работавшей за рубежом. Она занималась страхованием всего огромного флота страны. С распадом СССР «Ингосстрах», а также вновь образованные российские страховые компании, свободные от опеки государства, начали выходить на иностранный рынок страхования судов. Примерно в тот период появляется немало россиян, чье финансовое положение позволяет купить яхту. Их число растет, и возникает серьезный спрос на страхование такого рода объектов. Наличие достаточного опыта в страховании судов позволило Ингосстраху быстро отреагировать на возникший спрос и первым на российском страховом рынке предложить условия страхования во многом схожие с таковыми на международном рынке. Правда, стоит отметить, что в начале развития данного направления тарифы были довольно высокими.

## **Какое состояние рынка в данный момент?**

Начиная с 2000-х годов рынок яхт постепенно менялся: со стороны страховщика происходила адаптация международных условий к российским реалиям и плавное снижение тарифов, а со стороны клиентов-страхователей — рост интереса к страхованию как инструменту минимизации финансовых потерь.

## **Много ли судовладельцев страхуют лодки?**

Опираясь на данные статистики, взятые из различных источников, и на информацию от российских страховых компаний, смело могу сказать: большинство владельцев яхт предпочитают страховать свое имущество. Уверенность в его сохранности и спокойствие в непредвиденном случае — вот мотивация современного страхователя яхты или катера. Отдельно отмечу ситуацию с яхтами, которые находятся за рубежом: их владельцы уже давно восприняли страхование как необходимый элемент жизни.

## **Стоит ли страховать яхту «от всего»? Как рассчитывать основные риски в зависимости от типа судна, его технического состояния, акватории и других факторов?**

Прежде всего, следует разделять риски КАСКО и ответственности, поскольку КАСКО подразумевает повреждение и гибель вашей яхты, а ответственность относится к ущербу, нанесенному вашей яхтой другим лицам и чужому имуществу. Можно сэкономить, застраховав только КАСКО вашей яхты, хотя мы рекомендуем страховать оба риска,

так как нередко случаи столкновений, наездов, нанесения ущерба людям на воде. Более того, наши страхователи, эксплуатирующие яхты вне России, предпочитают страховать ответственность с лимитом порядка 1 млн евро: требование при нахождении яхты в зарубежных маринах — лимит не менее 500 тыс евро. В российских водах пока таких требований нет. Чтобы не переплачивать за страховку, необходимо сообщить страховщику всю информацию по объекту, как правило, в заявлении на страхование, и затем совместно с ним обсудить все опции. Это позволит избежать лишних расходов и, в случае происшествия с яхтой, быстро получить помощь страховщика.

## **Каковы особенности страхования яхт по сравнению с автомобилями?**

Страхование КАСКО яхты во многом схоже с КАСКО автомобиля, хотя свои особенности есть. Главное отличие — безусловная франшиза, то есть часть ущерба, которую, в случае его возмещения, страхователь всегда компенсирует сам. Это мировая практика в страховании судов и яхт и предусмотрена она для более бережного отношения владельца к своему имуществу. При этом в случае полной гибели яхты франшиза не будет применяться, и возмещение выплатится в полном объеме. Еще специфика — повреждения двигателя в процессе эксплуатации яхты покрываются, в отличие от повреждений мотора автомобиля, исключенных из автомобильного КАСКО.

## **Как быстро можно получить возмещение убытков по страховому случаю?**

Обычно это происходит по окончании ремонта и предоставлении полного комплекта документов, подтверждающих факт его проведения и оплаты. Страховщик выплачивает страховое возмещение в течение двух недель (время на изучение документов, составление сюрвейерского рапорта, оформление документов на выплату возмещения). На практике срок получения возмещения во многом зависит от страхователя: от степени его содействия страховщику в получении необходимых для расследования происшествия сведений, времени постановки судна на ремонт, скорости подготовки и направления страховщику документов по ремонту и его оплате. Отдельно хочу отметить ситуацию с дорогостоящим ремонтом. Если таковой требуется и страхователь обращается с просьбой произвести авансирование ремонтных работ, «Ингосстрах» всегда готов пойти навстречу своим клиентам. После согласования сторонами объема

и стоимости работ «Ингосстрах» может произвести оплату оговоренной суммы напрямую ремонтной компании; окончательная выплата происходит после завершения и приемки работ. Так как «Ингосстрах» имеет налаженные связи с ремонтными компаниями в различных регионах России и за рубежом, ремонт происходит оперативно и качественно. Кроме того, многие из таких компаний предоставляют для страховщика скидки на работы и запчасти.

## **Что не является страховым случаем для яхты или катера?**

Например, если яхтой управлял человек в состоянии алкогольного опьянения или имело место нарушение правил эксплуатации и требований по техническому обслуживанию, установленных производителем. Умысел или грубая неосторожность также не будут покрываться. Хочу порекомендовать владельцам яхт и катеров внимательно ознакомиться со списком исключений из страхового покрытия «Правил страховщика» до момента заключения договора страхования. Это позволит избежать неприятных сюрпризов при происшествии с лодкой. Также стоит поинтересоваться опытом урегулирования убытков и объемами выплат страховщика в данном виде страхования.

## **Какова статистика страховых случаев за минувший год?**

Характер убытков в последнее время претерпел изменения. Раньше преобладали случаи столкновения и убытки, вызванные плохими метеос условиями. В последние годы, когда серьезно увеличилось количество яхт на внутренних водных путях РФ, изменились и типы заявляемых убытков. Характерными стали случаи посадки на мель и наезда на подводные препятствия; повреждения двигателей (в том числе из-за некачественного топлива); нередко случаи пожаров, краж и затопления судов. Так, в 2011 году в связи с пожаром на одной из яхт, застрахованной в «Ингосстрахе», было выплачено возмещение около 30 млн рублей. Что касается убытков в случае повреждения двигателей, то суммы расходов по ремонту в последние годы постоянно растут. Эта тенденция вызвана ежегодным пересмотром ремонтными компаниями стоимости работ и запчастей, что связано с инфляцией и изменением тарифов поставщиков оборудования. В отношении краж яхт и катеров имеющаяся статистика позволяет сказать, что угоны чаще всего происходят по недорогим объектам страхования стоимостью до 1,5 млн рублей.

Департамент корпоративного бизнеса  
Управление страхования судов и ответственности судовладельцев  
Отдел страхования речных судов и яхт  
127994, Россия, г. Москва, ул. Лесная, 41  
тел.: (495) 641-41-24, факс.: (495) 234-36-03  
e-mail.: [yachts@ingos.ru](mailto:yachts@ingos.ru)

**ИНГОССТРАХ**  
*Ingosstrakh*



# Новее нового

Обновленный VW Passat CC



Марка Volkswagen объявила о начале продаж обновленной модели Passat CC. Дебютировавший четыре года назад стильный седан с очертаниями и поведением спорткара стал первым четырехдверным купе в своем классе. У нового Passat CC изменились передняя и задняя части кузова и пороги. Теперь общий стиль автомобиля выверен в новой дизайнерской философии

марки. Колесная база осталась прежней, но обновленный автомобиль стал длиннее и отличается более динамичным обличком.

Обширный перечень стандартного оснащения нового Passat CC дополнен биксеноновыми фарами, статическими фонарями освещения поворотов и светодиодными задними блоками фонарей. Также в стандартную комплектацию включены система

распознавания усталости водителя и аудиосистема RCD 510 с цветным дисплеем и сенсорным управлением.

Для российского рынка будут доступны три бензиновых двигателя мощностью от 152 л.с. до 300 л.с., а также дизельный мощностью 177 л.с. с технологией BlueMotion. Цены на новую модель начинаются от 1 108 000 рублей (с двигателем 1,8 TSI, 152 л.с.).

# Патрульные катера для службы и отдыха

Многоцелевые суда Laky Verf



Федеральная программа строительства многоцелевых катеров для государственных служб и ведомств, стартовавшая полтора года назад, идет полным ходом. После удачного дебюта патрульного катера проекта 13 М на прошлогоднем международном Военно-морском салоне на шлисельбургскую Laky Verf поступило в общей сложности девять заказов от таких организаций, как МЧС, Минтранс и МВД. Сейчас на стапелях

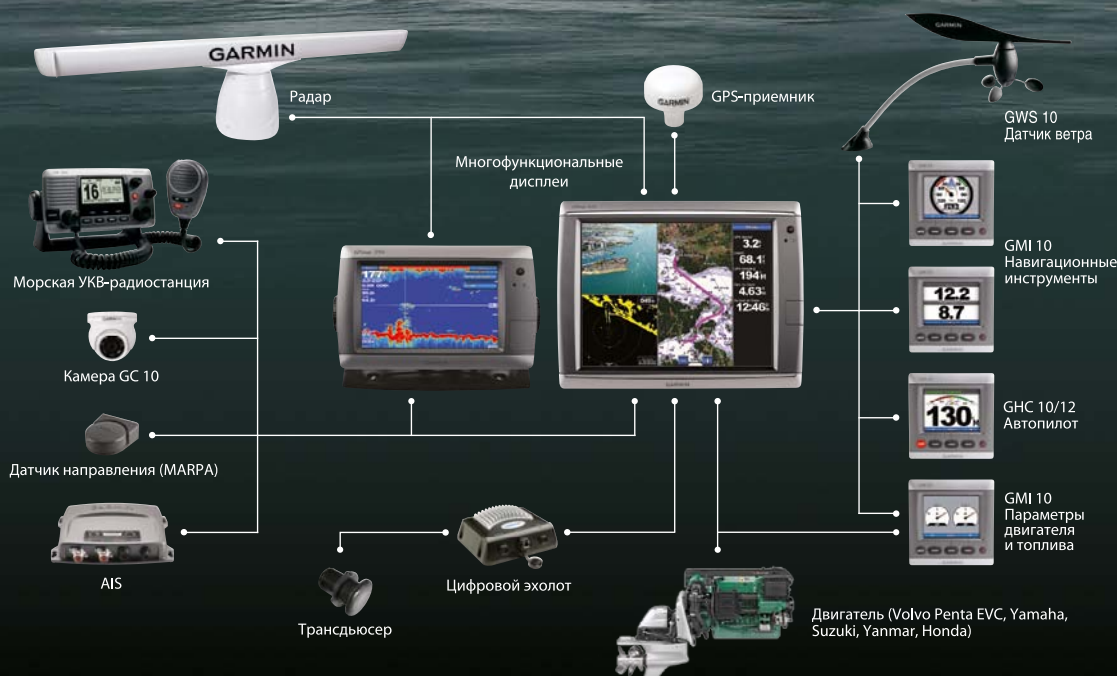
верфи одновременно строятся пять корпусов 13 М, а конструкторское бюро активно работает над модификацией проекта, увеличивая длину и функциональность катера.

Модифицированный катер будет снабжен водометами и специальным оборудованием для проведения водолазных, поисково-спасательных работ и тушения пожаров с воды. Создавая подобные катера в рамках госзаказа, Laky Verf использует

уникальный опыт, полученный при строительстве прогулочных яхт. Нам уже доводилось тестировать «Патрульный-2» (читайте статью в МВУ №5, 2011). Проект 13 М действительно прямо в ходе постройки легко модифицировать в удобный и надежный катер для активного отдыха и рыбалки. Производственные мощности верфи позволяют одновременно строить суда для государства и для частных заказчиков.



# GARMIN®



Реклама. Товар сертифицирован

## Многофункциональное оборудование для катеров и яхт

Сеть из суперсовременных широкоформатных дисплеев в сочетании с мощным радаром, высокоточным рыбопоисковым эхолотом, авторулем для моторных и парусных яхт подарит вам незабываемые ощущения комфортного и уверенного управления.

### Картография

#### • BlueChart® g2 Russia

Карты для профессиональных судоводителей. Включают судоходный водный путь от Финского залива до Каспийского, Азовского и Черного морей.

#### • Дороги России. РФ. ТОПО. Версия 6.xx (бесплатное ежеквартальное обновление)

Карты внутренних водных путей и озёр России на SD или microSD для рыболовов, охотников и туристов. Содержат навигационную обстановку на реках Нева, Волга, Москва, Ока, Кама, Белая, прилегающих судоходных каналах и водохранилищах: озёрах-Ладожском, Онежском, Селигер, Байкал, а также морях Дальневосточного региона.

#### • BlueChart® g2 Vision

Эксклюзивные морские карты зарубежных вод на SD или microSD с высоким уровнем разрешения и 3D-перспективой выше и ниже ватерлинии.

гарантия  
2 года



National Marine  
Electronics Association



# Не просто гвоздь

*Это было особенное видение — это было озарение, ниспосланное свыше: в обычном гвозде Альдо Чипулло узрел символ бытия, достойный воплощения в виде изысканного ювелирного украшения*



В 1970 году Альдо Чипулло и дом Cartier поразили искушенную публику браслетом Love, украшенным изображениями винтиков, с приложением в виде отвертки из позолоченного серебра. Достойная замена обручальным кольцам, знак любви и верности! В этом браслете чувствовалось вольное дыхание нового времени, отзвуки и аромат идей легендарной «Студии 54» в Нью-Йорке. Это был гигантский шаг вперед, и неслучайно появление браслета Love сравнивали с первым шагом

Армстронга по Луне.

Но Альдо Чипулло не собирался останавливаться. Год спустя он подарил людям Nail — гвоздь, ставший предметом высокого искусства, объединившим мир материальный и мир чувственный.

Овал из желтого, белого, розового золота, украшенный бриллиантами и увенчанный элегантной шляпкой, демонстрирует жизненную силу, неукротимую энергию и фантастический дизайн. Это классика и авангард! Это личный

тотем, это смелое заявление о себе, о своем неукротимом «Я». Это отказ от компромиссов, право оставаться самим собой, это индивидуальность, стиль и свобода!

Браслеты Альдо Чипулло опережали свое время. Они принадлежали будущему. Они — из времени нашего. И как же прав дом Cartier, что вернул нам украшения Nail, расширив их гамму и одарив новым названием — Juste un Clou.

Просто гвоздь.  
Легендарный гвоздь Альдо Чипулло!

## TAG Heuer RACER

*Стремление к совершенству*

Можно ли оставаться верным традициям и при этом идти в ногу со временем? Задача сложная, но разрешимая. Доказательство тому — компания TAG Heuer, представляющая смартфон нового поколения, который демонстрирует уникальное сочетание искусства дизайнеров и достижений передовой компьютерной мысли.

150 лет назад возник Часовой Дом TAG Heuer, выпустивший в 1911 году первый в мире хронограф для приборных панелей автомобилей и самолетов. Прошло чуть больше 20 лет, и компания представила бортовой хронограф с 12-часовым счетчиком для гоночных болидов и самолетов. В последующие годы часы TAG Heuer появлялись то на руке брутального Стива Маккуина в фильме «Ле Ман», то на запястьях коронованных особ Европы. Теперь Часовой Дом TAG Heuer решил удивить мир смартфоном, который вобрал бы в себя все достижения компании. И получилось

чудо из титана, карбона, каучука... Все, что впервые было использовано в авиации и на трассе гонок в Ле Мане, воплотилось в смартфоне RACER. Добавим к этому изысканный дизайн, отсылающий к формам автомобилей класса GT. Приплюсуем Швейцарию, где был спроектирован смартфон TAG Heuer, и Францию, где его собирали вручную. Не забудем про новую версию операционной системы Android, 3D-интерфейс, функцию видеозвонка и специальный сервис для защиты личных данных. Упомянем многообразие моделей — от динамичного Sport Classic из нержавеющей стали, покрытой темно-серым каучуком, до уверенной в себе Precious Gold. А в центре этого блестящего ряда — звезда по имени Full Carbon Orange с оранжевой гоночной полосой. TAG Heuer RACER поступит в продажу летом 2012 года и будет доступен в 350 авторизованных точках продаж наряду с предыдущими моделями TAG Heuer LINK и TAG Heuer MERIDIIST.





# ОБЩАЯ ХИРУРГИЯ



Отделение общей хирургии круглосуточно оказывает плановую и экстренную помощь петербуржцам и гостям города.

Мы выполняем все виды операций - от амбулаторных до сложнейших онкологических.

Для Вашего удобства созданы пакеты, которые включают операцию, анестезию, госпитализацию (от 50 000 рублей):

## Неотложная помощь:

- "Лечение острого аппендицита"
- "Лечение острого холецистита"

## Плановая хирургия:

- "Лечение грыжи пищеводного отверстия диафрагмы"
- "Лечение желчнокаменной болезни, калькулезного холецистита"
- "Лечение всех видов грыж живота"
- "Хирургия образований щитовидной железы"
- "Резекция молочной железы"
- "Дезартеризация при геморрое (AMI)"
- "Резекция пищевода"
- "Резекция желудка"
- "Передняя резекция прямой кишки"
- "Лапароскопическая резекция толстой кишки"
- "Лапароскопическая резекция прямой кишки"



**Ельшин Сергей Станиславович**

Зам. Главного врача по хирургии -  
Главный хирург, ведущий хирург,  
онколог, проктолог,  
"Международной клиники МЕДЕМ"

**тел.: +7 (812) 336 33 33**  
**ул. Марата, д. 6, [www.medem.ru](http://www.medem.ru)**

О ВОЗМОЖНЫХ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯХ ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ

Лицензия № 78-01-000843 от 10.07.2009 г.



Современная стоматология зачастую граничит с чудом. Так в Центре стоматологии и имплантологии «Международной клиники МЕДЕМ» возможна реализация сложных имплантологических методик, которые позволяют минимизировать дискомфортные ощущения во время и после операции, и в кратчайшее время (всего за 1 сутки) получить высочайший функциональный и эстетический результат. Реализация данных технологий исполнима только в тесном сотрудничестве с отделениями клиники и невозможна в автономном стоматологическом центре.

Пациент, страдающий полной или частичной адентией, осматривается хирургом-имплантологом, протезистом, анестезиологом и врачом общей практики. Имплантация проводится под общим наркозом.

По окончании операции, пациент остается под наблюдением врачей-анестезиологов - сначала в отделении интенсивной терапии, а после, в комфортабельной палате стационара клиники. За это время (3-4 часа) МЕДЕМ» изготавливаются временные ортопедические конструкции, которые сразу фиксируются к установленным имплантам.

В результате, стоматологическая проблема, формировавшаяся в течение многих лет, решается за несколько часов. Надо отметить, что каждый клинический случай является яркой индивидуальностью, требует тщательного предварительного обследования и может иметь особенности в ходе проведения операции. Но как результат, наши пациенты получают длительную улыбку и полную уверенность в себе.



# СТОМАТОЛОГИЯ



# Новый офис «Вихури»

Компания «Вихури» — это финское многопрофильное предприятие, действующее в сфере производства и торговли. За свою более чем столетнюю историю эта уважающая традиции семейная компания расширилась далеко за пределы Финляндии, превратившись

в международный концерн. В 2011 году оборот «Вихури» составил 1,7 млрд €, а число сотрудников достигло 4 900. Четыре ведущих подразделения концерна «Вихури» — это «Упаковочная Промышленность», «Вихури АО Аарнио» (оптовая торговля), «Техническая Торговля» и «Вихури Авиация».

Предприятие, занимающееся торговлей катерами и яхтами, «Вихури Повер Продактс», относится к подразделению «Техническая Торговля» и более 20 лет является лидирующим импортером

и продавцом яхт и катеров в Финляндии. В список брендов, которыми

занимается компания, входят наиболее высококачественные яхты и катера во всех категориях: английские Sunseeker и Fairline, а также американские Sea Ray и Boston Whaler. К уровню представительских также принадлежат катера Masmar Boats, за архитектуру и строительство которых отвечает непосредственно «Вихури Повер Продактс». Каждая лодка создается под заказ согласно пожеланиям клиента, сочетая качества лучших мировых брендов. Собираются лодки Masmar Boats на заводе «Вихури Повер Продактс» в Маску.

«Вихури Повер Продактс» заслуженно пользуется высокой оценкой среди партнеров по бизнесу и потребителей, поскольку в течение своей долгой деятельности компания целенаправленно развивалась и расширялась, добиваясь лидерских позиций во всех сферах.

На рынке России предприятие действует с 2006 года. В связи с увеличением продаж на Россию было принято решение открыть офис в Санкт-Петербурге для улучшения уровня обслуживания клиентов и расширения дилерской сети в России. Офис расположен в помещении

яхт-клуба «Крестовский» по адресу: Крестовский остров, Южная дорога 4, корпус 1.

Предварительно открытие офиса запланировано на 15 мая 2012 года, официально же его деятельность начнется с 1 июня.







РЕКЛАМА

ПРЕСНЕНСКИЙ ВАЛ, 44 +7 (495) 937 2144  
УЛ. ПЕТРОВКА, 23 +7 (495) 937 4575  
ЛЕНИНСКИЙ ПР-Т, 69 +7 (495) 937 7789  
КУТУЗОВСКИЙ ПР-Т, 18 +7 (495) 933 6140

**UOMO**<sup>®</sup>  
LUXURY

RADISSON ROYAL HOTEL +7 (495) 229 8325  
КУТУЗОВСКИЙ ПР-Т, 2/1  
ГАЛЕРЕИ «ВРЕМЕНА ГОДА» +7 (495) 651 6862  
КУТУЗОВСКИЙ ПР-Т, 48

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



# Премьер-авто

Новый спортивный Porsche Cayenne GTS



На автосалоне в Пекине компания Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG представила новый спортивный Cayenne GTS. Он наделен двигателем увеличенной мощности, более жесткой заниженной подвеской и спортивной комплектацией. GTS не только заполняет пробел между Cayenne S и Cayenne Turbo, но и отличается от остальных моделей неординарным характером. Под его капотом стоит V-образный 8-цилиндровый двигатель 4,8 л с увеличенной до 420 л.с. мощностью, разработанный на основе силового агрегата Cayenne S, и 8-ступенчатая коробка передач Tiptronic S с функцией Start-Stop. Конструкция автомобиля адаптирована для максимально динамичного спортивного движения и обеспечивает резкое ускорение. До 100 км/ч Cayenne GTS разгоняется

за 5,7 с, до 160 км/ч —

за 13,3 с; максимальная скорость — 261 км/ч, расход топлива в цикле NEFZ — 10,7 л на 100 км.

Высокую динамику автомобилю обеспечивает более жесткая настройка ходовой части, которая оборудована системой электронного регулирования жесткости амортизаторов PASM (Porsche Active Suspension Management). Клиренс меньше, чем у Cayenne S, на 24 мм. Благодаря этому новый Cayenne GTS плотнее прижимается к дорожному полотну и движется с присущими спортивным автомобилям уверенностью и маневренностью.

Спортивный характер Cayenne GTS внешне проявляется в таких деталях, как заимствованная у Cayenne Turbo передняя часть, черные полированные

рамки

стекол и декоративные планки, мощная облицовка порогов и расширенные колесные арки, а также характерный двойной спойлер. Отличительная особенность интерьера заключена в спортивной элегантности. В серийной комплектации все GTS имеют кожаный салон с отделкой элементов алькантарой. В стандартную комплектацию нового Cayenne GTS входят также спортивные сиденья с 8-позиционной регулировкой.

Мировая премьера Cayenne GTS только что состоялась, а уже в июле компания «Спорткар-Центр» — первый официальный дилер Porsche в России — представит новинку своим клиентам.

## Новые карты России

Обновление топографических карт для устройств Garmin

Приятная новость для обладателей навигационных устройств Garmin. Компания «Навиком» в мае выпускает обновление топографических карт «Дороги России. РФ. Топо. Версия 6.13». В новую версию, по сравнению с предыдущей, будет добавлена топографическая информация для девяти субъектов РФ: Белгородской, Брянской, Курской, Пензенской областей, республик Марий-Эл, Мордовия, Чувашия, Башкортостана и Еврейского АО.

Для любителей отдыха на воде добавлено много водоемов с информацией об их глубинах. В Центральной части России это акватории Московской области: Шатурские озера (Муромское и Святое), озеро Сенеж и Шалаховское водохранилище. Тверская область — озера Сиг, Коломенское и Шлино. В Северо-Западном округе добавлены озера Красавица и Нахимовское.

Сибирь и Дальний Восток также

насыщены обновлениями. Здесь добавлены карты глубин крупнейших водохранилищ региона: Иркутского и Новосибирского. Обновления коснулись озера Байкал, навигационной обстановки Восточно-Сибирского, Чукотского, Берингова, Японского морей и Тихого океана южнее Алеутских островов (глубины, буи, рекомендованные пути, створы, районы якорных стоянок и многое другое).







Jeanneau NC 9



Jeanneau Merry Fisher 855



Эксклюзивный дистрибьютор катеров Jeanneau (Франция) на территории РФ.

г. Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7

Тел.: +7 (495) 780-44-44

sales@p-y.ru | www.p-y.ru



## Elling – comfort line



Экономическая ситуация последних лет сказывается на яхтенном рынке. Даже верфи с высокой ценовой планкой начинают выпускать относительно бюджетные модели. Многие потенциальные заказчики, еще 3–4 года назад интересовавшиеся моторной яхтой Elling E4 в топовой комплектации за € 650–700 тыс., сейчас такие деньги тратить остерегаются, но желание иметь мореходную яхту, способную пересечь океан, не утратили. Для них верфь Neptune Marine решила выпустить ограниченной серией «бюджетную» 45-футовую яхту Elling — comfort line.

На судне будет все необходимое для дальних походов: мотор Volvo Penta 190 л.с. (скорость до 11 узлов), подруливающее устройство, инвертор 2,5 кВт, электрический якорный шпиль, аудио-видеоцентр, оборудованный камбуз; навигационные системы, GPS/картплоттер, лаг, эхолот, морская УКВ-радиостанция; отопление Webasto, двойное остекление и т. д.

Жилые помещения с интерьером из вишни включают два салона, три двухместных каюты, санузел с душевой кабиной. Безусловно, яхта с прочным, армированным тваром корпусом, с запасом хода до 1400 миль остается

в классе «А» (Ocean). Стоимость судна с двухлетней заводской гарантией — € 389 000 (экспортная цена на верфи). Такой компромисс предложил российский представитель — компания «Адвентор Яхтс». Ограниченность серии comfort line продиктована простым соображением. Яхты Elling всегда позиционировались как престижные комфортабельные суда для серьезных плаваний, и, возможно, кому-то из владельцев более 200 таких яхт будет неприятен ее бюджетный вариант, поскольку внешне яхты практически неразличимы. Подробности на сайте [www.elling-yachting.ru](http://www.elling-yachting.ru).

## Слияние брендов

В 2011 году шведская компания Nord West приобрела бренд Najad, и появилась новая компания Nord West & Najad

Семейная шведская верфь Nord West — одно из самых современных катерных производств Скандинавии. Моторные яхты и круизеры Nord West благодаря своему качеству, мореходности и функциональности давно стали популярными не только на домашнем рынке в Скандинавии или в Европе. Их производят в разных модификациях: Sport, SportsTop, Coupe, Flybridge — в диапазоне длин 37–56 футов. Теперь катерная верфь кардинально изменила спектр выпускаемой продукции, добавив линейку парусных яхт.

Модельный ряд парусников Najad 2012 года включает известные круизеры типов Centre Cockpit, Aft Cockpit и Deck Saloon длиной от 35 до 57 футов. Компания не спешит с новыми проектами: существующие модели Najad имеют вполне современный дизайн и высокую степень безопасности



в любой акватории. Вместо этого ресурсы сосредоточили на повышении качества продукции и эффективности производства.

Моторные Nord West и парусные Najad и прежде строили самые квалифицированные мастера по самым высоким стандартам качества. Теперь уровень оборудования в базовой комплектации стал еще выше, появились интересные детали, и это должно порадовать заказчиков. Что касается эффективности производства,



после реконструкции предприятия по изготовлению матриц и оснащению новейшими технологиями выпуск лодок в Nord West & Najad составит около 80 корпусов в год. Срок поставок первых парусных Najad заказчикам — уже эта весна.

Тем не менее новые модели планируются; их разработкой займутся известные дизайнеры Бенни Мартинссон, а также Юдель и Вролик. А пока компания проводит активный маркетинг, участвуя в главных яхтенных выставках Европы.

Яхтенный рынок отозвался на эти процессы весьма позитивно.



# Новая философия жизни на воде



Очередная модель речной моторной яхты  
в линейке проекта «Отрада»



Возможность насладиться роскошью отделки и современным комфортом средиземноморских океанических яхт на просторах российских рек и озер. Великолепно подходит как для длительных речных путешествий, так и для однодневных круизов.

Общая площадь помещений и палуб для отдыха гостей составляет более 300 м.кв.

Дополнительная информация опубликована на сайте [yaryachting.ru](http://yaryachting.ru)



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
**ФИНСУДПРОМ**  
ФИНАНСИРОВАНИЕ СУДОСТРОЕНИЯ • ИНЖИНИРИНГ • КОНСАЛТИНГ

ЗАО «ВП ФИНСУДПРОМ»  
121099, Россия, Москва, Новинский бульвар, д. 7/1

Тел.: 7.495.605.2008  
Факс: 7.495.605.6987

E-mail: [finsudprom@finsudprom.com](mailto:finsudprom@finsudprom.com)

ОАО «Ярославский судостроительный завод»  
150006, Россия, Ярославль, Корабельная, 1

Тел.: 7.4852.462.505  
Факс: 7.4852.462.387

E-mail: [shipyard@yaroslavl.ru](mailto:shipyard@yaroslavl.ru)  
[www.shipyard.yaroslavl.ru](http://www.shipyard.yaroslavl.ru)



# Waterman. Пишите письма!

Эксклюзивные ручки в индивидуальном стиле

Сегодня мода уже не диктует правила — все решает индивидуальный стиль. Быть модным — значит быть непохожим на других. Альтернатива этому — без оглядки на стереотипы и тренды выбирать ту вещь, которая делает человека уверенным в себе, свидетельствует о его изысканности и вкусе. А истинный вкус — это сдержанность, не допускающая ничего кричащего, и в числе прочего — мягкие телесные оттенки.

В этом смысле коллекция письменных принадлежностей Waterman Expert New Generation — решение идеальное. Остается сделать выбор между серо-коричневым Тауре и темно-коричневым Deep Brown. Выбор трудный, как выбор между «великолепно» и «бесподобно».

Квинтэссенция дизайна моделей Waterman Expert New Generation — классика, сочетающая изящество и деловой стиль. Плюс столь свойственный Waterman дух аристократизма, не чуждый, однако, и новаторству. Округлая ручка, напоминающая сигару, с металлическим

кольцом посередине, дополнена изящным колпачком с кнопкой. Это делает коллекцию Waterman Expert New Generation по-настоящему креативной. Новое оформление пера прекрасно сочетается с буквой «W», традиционно и гордо выгравированной на нем. Поистине, модели новой коллекции Тауре and Deep Brown, изготовленные во Франции, демонстрируют идеальный союз парижского шика и современного делового стиля.

И все же: элегантный и современный Тауре, с цветами чистыми и яркими, или экспрессивный Deep Brown, чей шарм не оставляет шансов черному? Возможно, решение подскажут дополнения в виде моделей Deluxe Black и Deluxe White, Metallic, Black Brilliant Lacquer и Matte Black Lacquer. Но каким бы ни был выбор, он непременно подчеркнет вашу индивидуальность. С Waterman Expert New Generation иначе не бывает.

С новой коллекцией Waterman Expert можно ознакомиться в фирменных бутиках Waterman в Москве.



## «АкваМото». Объять необъятное

Производитель катеров Grizzly открывает в Санкт-Петербурге крупнейший в регионе центр техники для отдыха и спорта

В центре «АкваМото», в Санкт-Петербурге на проспекте Энгельса, 33, на площади свыше 4000 м<sup>2</sup> представлен широкий спектр лучших предложений отечественных и зарубежных производителей яхт, катеров, лодок, аквабайков, мотоциклов, квадроциклов и снегоходов. Благодаря огромной площади и широкому партнерским связям «АкваМото» удалось собрать под одной крышей все, что может понадобиться любителям и профессионалам сферы активного отдыха, водного туризма, мотоспорта, охоты и рыбалки, включая средства

навигации.

«АкваМото» откроется к началу нового сезона в мае, и в центре будут представлены разнообразные товары:

- для отдыха на воде: стеклопластиковые яхты, алюминиевые катера, резиновые лодки, аквабайки, подвесные моторы, навигационные приборы, рыболовное снаряжение;
- для активного отдыха: квадроциклы, снегоходы,

соответствующая экипировка для активных видов спорта, а также всевозможное охотничье снаряжение;

- для мотолюбителей: мотоциклы легендарных брендов, экипировка и аксессуары.

«АкваМото» ([www.akvamoto.ru](http://www.akvamoto.ru)) имеет все шансы стать лидирующим гипермаркетом с подобным ассортиментом в Санкт-Петербурге.







# GANT

WWW.GANT.RU

МОСКВА: СМОЛЕНСКАЯ-СЕННАЯ ПЛ. 27-29 • ГУМ • МЕТРОПОЛИС • ЩУКА • ВРЕМЕНА ГОДА • МЕГА ТЕПЛЫЙ СТАН • КАПИТОЛИЙ НА ВЕРНАДСКОГО  
КАПИТОЛИЙ НА ШЕРЕМЕТЬЕВСКОЙ • КАПИТОЛИЙ НА СЕВАСТОПОЛЬСКОМ • САНКТ-ПЕТЕРБУРГ: П.С. БОЛЬШОЙ ПР-Т 80 • ГАЛЕРЕЯ • КАПИТОЛИЙ УДЕЛЬНЫЙ ПАРК  
АТЛАНТИК-СИТИ • МЕГА ПАРНАС • ГРАНД КАНЬОН • КАЗАНЬ • АРХАНГЕЛЬСК • ВОРОНЕЖ • ВЛАДИВОСТОК • ЕКАТЕРИНБУРГ • ИРКУТСК • КРАСНОДАР  
КРАСНОЯРСК • МАГНИТОГОРСК • ПЕРМЬ • РОСТОВ-НА-ДОНУ • САМАРА • УЛЬЯНОВСК • ЧЕЛЯБИНСК • ЯКУТСК • АСТАНА • КИЕВ • ЛЬВОВ • ОДЕССА • ХАРЬКОВ





## Покоритель впадины

Создатель таких нашумевших блокбастеров, как «Титаник» и «Аватар», режиссер Джеймс Кэмерон в марте совершил погружение в глубоководном аппарате *Deepsea Challenger* на дно Марианской впадины, где провел три часа. До него люди опускались в это самое глубокое место на Земле более 60 лет назад (1960 год) и провели в батискафе всего 20 минут.

На дне Кэмерона встретил «лунный» пейзаж: он не увидел рыб, а из заметных живых существ были только

небольшие, похожие на креветок рачки. Температура за бортом составляла +2 °С, а колоссальное давление даже выгибало стекло иллюминатора. Режиссер не только занимался видеосъемкой, но и попытался собрать образцы грунта и донных осадков для научных исследований, однако неисправность гидравлической системы лишила его возможности управлять манипуляторами — и пробоотборник не удалось закрыть. Несмотря на то что некоторые специалисты, сопоставляя риск и научную значимость погружения, считают его неоправданным, отвергать практическую ценность экспедиции нельзя, ведь погрузиться на глубину

11 километров (и вернуться!) не легче, чем слетать в космос.

Интересно, что во время погружения рядом с островом Гуам находилась 126-метровая суперяхта Пола Аллена *Octopus*, а сам владелец наблюдал за событиями и комментировал происходящее через Twitter. С вертолета *Octopus* проводили видеосъемку всплытия *Deepsea Challenger*, а Пол Аллен, слушая переговоры Кэмерона с поверхностью, восторженно писал в Интернете: «Давление у дна 16 285 фунтов на квадратный дюйм, а предельное давление, которое, по расчетам, способен выдержать батискаф, — 16 500... Черт, это поразительно!»



## Африканская принцесса

£ 37 500 потребовало восстановление одной из самых известных снявшихся в кино лодок. Открытая 30-футовая *African Queen* построена сто лет назад и участвовала в одноименной картине с Хамфри Богартом и Одри Хепберн. Лодка, изначально носившее имя *Livingstone*, была построена на североамериканской верфи Abdela & Mitchell в 1912 г. для Британской Восточно-Африканской железной дороги. На Черном континенте она перевозила грузы и пассажиров на озере Альберт между Угандой и Конго. В 1970-х «королеву» перевезли из Египта во Флориду, и после реставрации используют для речных прогулок.





# BENETEAU



**FLYER**  
**Gran Turismo**  
34 38 44 49

Официальные представители BENETEAU в России.

**Москва**

Компания "Боатмаркет"  
т. +7 (495) 649 6925  
[www.boatmarket.ru](http://www.boatmarket.ru)

**Санкт-Петербург**

ООО "ТРЕЙД МАРИН"  
+7 (812) 331 0055  
[www.trademarine.ru](http://www.trademarine.ru)

**Самара-Тольятти**

компания "ЛТ-МАРИН"  
+7 98482 751375  
[jet-t@mail.ru](mailto:jet-t@mail.ru)

**Новороссийск**

компания "ВИНДЖАММЕР"  
+7 (495) 646 0540  
[www.windjammer.ru](http://www.windjammer.ru)





## Модный сезон начался

*Комфортная одежда для активного отдыха*

**П**рогулки на природе и приятные летние путешествия любителей активного образа жизни предполагают комфортную и качественную одежду, которая не будет сковывать движения.

В дизайне женской одежды от Musto преобладают красный, розовый, оттенки фиолетового и голубого цветов. Топы, футболки, поло с разной длиной рукавов отлично комбинируются с брюками, шортами и бриджами удобных и практичных фасонов. Рубашки и блузы с длинными рукавами защитят вас от солнечных лучей, а пуловеры — от прохладного бриза. Поло, футболки, бриджи и шорты, легкие куртки, оригинальные рубашки позволят мужчинам чувствовать себя комфортно и выглядеть на должном уровне.

Все необходимое в путешествии поместится в стильных и практичных рюкзаках из нейлона. Тем, кто выбирает «золотую середину», подойдет модель большего объема, с выдвижной ручкой и колесиками,

которую позволят взять с собой в салон самолета. Отдельного внимания заслуживает серия непромокаемых сумок и рюкзаков объемом от 1,5 до 57 л, а также чехлы для коммуникаторов, телефонов и фотоаппаратов.

Emporio Armani EA 7 предлагает мужчинам оранжевые и синие поло с коротким рукавом, а также «морскую» серию с полосками в разных цветовых вариантах, к которым подойдут легкие хлопковые брюки с накладными карманами или светлые клетчатые шорты. Женщинам итальянские дизайнеры приготовили разнообразие купальников, оригинальную серию летней обуви, платья и сарафаны из специального тонкого хлопка. Не забыли и об аксессуарах: в коллекции есть стильные и так необходимые у воды непромокаемые кошельки, сумки и несессеры.

Магазины Foxland расположены в ТВЦ «Спорт-Хит» и на территории ССК «Лисья Нора». [www.mustofox.ru](http://www.mustofox.ru).

## Регата классических яхт в Петербурге

*Северная столица принимает этап мировых гонок*

**С**анкт-Петербург с этого года присоединяется к серии гонок классических яхт Baltic Classic Circuit: с 14 по 19 августа здесь пройдет регата Saint-Petersburg Classic Week, которая станет заключительным этапом серии. Другие этапы пройдут в течение лета в Стокгольме и Нюнесхамне (Швеция), Хельсинки, Ханко и Мариехамне (Финляндия), где соберутся винтажные и классические яхты разных типов и классов: 6М, 8М, 12М, «Дракон», «Фолькбот» и др. В числе основных организаторов события — «Яхт-клуб Санкт-Петербурга», Клуб классического яхтинга «Мираме», Scandinavian Classic Yacht Trust.

Saint-Petersburg Classic Week пройдет в акватории Финского залива, вблизи яхтенного порта «Геркулес» (пос. Лахта), где и будет базироваться флот во время регаты-фестиваля. Для иностранных яхт таможенные и пограничные процедуры

будут организованы 14 августа на набережной Лейтенанта Шмидта. На момент сдачи номера свое участие в регате подтвердили 27 яхт, из которых примерно половина из-за рубежа. Всего организаторы события ожидают до 50 яхт-участниц. Судейским судном станет парусно-моторный бриг «Триумф» — постоянный участник празднований Дня города и Дня ВМФ. В ходе Saint-Petersburg Classic Week с 15 по 17 августа будет дан старт восьми гонок в разных классах; одновременно с регатой флота будет проходить Old Windsurfing Cup, а также открытый чемпионат России в классе «Дракон». На 18 и 19 августа запланированы церемония награждения и фестивальная программа, включающая званый костюмированный бал в Атриуме Петропавловской крепости. Попасть туда можно будет только в костюмах прошлых столетий и только по приглашениям Зато посетить яхты, участвующие в регате, смогут в эти дни все желающие.





The Evinrude logo is displayed in a stylized, italicized font.The advertisement is split into two horizontal panels. The top panel shows two men standing on a concrete driveway in front of a house with a large green garage door. Both men are holding fishing rods. The bottom panel shows the same two men on a blue speedboat on a body of water at sunset. The boat has an Evinrude outboard motor and the word 'Ranger' on its side. The background shows a misty lake and trees.

# Больше времени на воде!

## Моторы EVINRUDE E-TEC

- 5 лет (750 моточасов) гарантии от производителя.\*
- Легкие: на 45 кг легче других моторов того же класса.\*\*
- Экономичные: потребляют на 44% меньше топлива и на 50% меньше масла, чем классические моторы.\*\*

\* На модели 2011, 2012 г.

\*\* По данным производителя за 2011 г.

По вопросам предоставления статуса дилера по продукции Evinrude обращайтесь по адресу [evinrude@rosan.com](mailto:evinrude@rosan.com) или по телефонам 8 (812) 702-40-41/42, доб. 623.

**ROSAN** АВТОРИЗОВАННЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР BRP Inc.

Горячая линия BRP в России  
8-800-200-22-90

Информация о дилерах на сайте  
[www.rosan.com](http://www.rosan.com)



“Черт побери, кто-то просто взял и купил нашу яхту! Мы не знали, радоваться или плакать”



## ПРОЩАНИЕ С ЯХТОЙ

**ДЭВИД КРОССЛАНД:** Нелегкое решение продать яхту скрашивали планы прощального путешествия по Адриатическому морю, но непредсказуемость яхтенного рынка помешала их реализации.

Говорят, все хорошее рано или поздно заканчивается, и по прошествии четырех чудных лет на Средиземном море начались перемены. Думаю, не стоит напоминать, что отдых на яхте требует немало времени и средств. К тому же на протяжении долгого времени у нас не было других путешествий, кроме как на нашей *Ortelius*. Настал момент, когда время и деньги понадобились для другого: переезд, поездка к родственникам, которую мы так долго откладывали, и, наконец, целый список интересных мест, куда на лодке не добраться.

С неохотой и сомнениями мы строили план продажи яхты в будущем году, чтобы на несколько лет отвлечься от яхтинга, а затем вернуться к любимому занятию со свежим взглядом. Разумеется, мы понимали, что процесс продажи может затянуться, особенно учитывая ситуацию в Греции, и не надеялись сразу увидеть очередь из покупателей. Наша любимая моторная яхта Haines Atlantic 38 служила нам безупречно, но мы отдавали себе отчет в том, что судно с корпусом переходного типа и кормовой каютой находится далеко не в начале списка самых востребованных на Средиземном море яхт. Оно больше подходит для путешествий в северном климате, по прибрежным и внутренним водам, поэтому мы посчитали, что легче всего будет продать яхту в Голландии, и начали разрабатывать план, как ее туда доставить. Опять везти лодку через Италию и южную Францию не очень хотелось, и мы нашли транспортную компанию, которая специализируется на перевозке судов между Словенией и Нидерландами. Этот вариант оказался самым дешевым способом доставки яхты на север Европы.

Другой положительный момент состоял в том, что следующим летом предстояло приятное прощальное путешествие. Сначала мы думали отправиться в Албанию, чьи акватории ранее были сомнительными и редко посещаемыми, но уже открываются

для гостей. Затем путь пролегал на север Адриатического моря, вдоль сказочных берегов Черногории и Хорватии с заходом в Венецию, куда мы давно собирались, и заканчивался в конце лета в Словении, где лодку погрузят на трейлер и повезут на север. В финале сезона — осенний круиз в Нидерландах, после чего мы отправимся домой в Англию, оставив *Ortelius* хорошему брокеру для поиска покупателей.

С таким планом на 2012 год готовились мы к зиме, а ради интереса решили пока выставить яхту на продажу в Греции. На Ионических островах не оказалось известных международных брокеров, и мы обратились в маленькую компанию Pinnacle Yachts. Она расположена в марине Корфу, где мы базировались, управляет ею британская семейная пара — Колин и Сью.

Колин сразу подтвердил наши сомнения насчет низких шансов продажи на рынке Греции. В тот момент спрос был невелик даже на парусные яхты, а на моторные и вовсе никакой. Тем не менее брокер согласился принять лодку на комиссию, а нам терять было нечего — оставили судно и улетели домой. Втайне мы надеялись, что из этого ничего не выйдет, и продолжали

разрабатывать детали будущего путешествия по Адриатике.

Спустя несколько недель от Колина раздался звонок, и он переадресовал нам список вопросов заинтересовавшегося клиента. Мы испытали двоякое чувство: качество представления лодки с детальными фотографиями на сайте Pinnacle Yachts оказалось высоким, только я не ожидал столь быстрого отклика!

Покупатель сразу заказал проверку корпуса на предмет осмоса. Результат, как я и ожидал, оказался положительным. Затем последовала полная сюрвейерская инспекция и тест-драйв, которые выявили лишь мелкие неисправности, немедленно устраненные Колином. В итоге нам предложили адекватную сумму — и сделка состоялась. Черт побери, кто-то просто взял и купил нашу яхту! Нет прощального путешествия, нет грустного расставания... Мы не знали, радоваться или плакать.

А что наш покупатель? Он оказался голландцем; прилетел в Грецию, заправил лодку, прошел на ней по Адриатическому морю через Хорватию и Черногорию, поднял из воды в Словении и отправил на трейлере в Нидерланды! **MBY**

Новый владелец отвез нашу любимую *Ortelius* обратно в Голландию







Moody DS45



**NORD STAR**  
YACHTING  
[www.nord-star.com](http://www.nord-star.com)

- /// МОТОРНЫЕ ЯХТЫ
- /// ПАРУСНЫЕ ЯХТЫ
- /// КАТЕРА
- /// БРОКЕРАЖ
- /// СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

*Без малого 20 лет Nord Star Yachting продает моторные яхты и катера. А с этого года — еще и парусные яхты. Впрочем, без преувеличения могу сказать — мы помогаем людям, мечтающим о море, встретиться со своей мечтой. Многие клиенты общаются с нами отнюдь не только по поводу обслуживания своих яхт. Ведь мы тоже больны морем, и этим все сказано!*

Борис Лашков,  
Nord Star Yachting





“Стоит только ветру хорошенько задуть, а волнам разгуляться, как вы внезапно начинаете ощущать затруднения в управлении судном”



## ЛОДКА В МОРЕ

**ДЭВИД МАРШ:** В чем суть мореходности и на что следует обращать внимание сегодня, когда современные глиссирующие яхты на удивление неплохо ведут себя в штормовых условиях?

**Н**е так давно мы провели тест Princess 98MY, в ходе которого у меня возник вопрос: что же представляет собой мореходность? Оксфордский словарь говорит следующее: судно должно быть в достаточно хорошем состоянии, чтобы идти по морю, то есть пригодным для плавания. Такое определение слишком размыто, поскольку под него подпадают чуть ли не все суда, способные держаться на воде. Если точнее, под мореходностью следует понимать способность судна сохранять ход и двигаться заданным курсом при определенном волнении.

Но почему этот вопрос возник на 98MY? Общепринятое мнение: если начинает штормить, пора менять глиссирующую яхту на более безопасное и комфортное судно с корпусом переходного типа вроде Fleming или даже на водоизмещающий «тихоход», например, Nordhavn. Так вот, теория теорией, а крупная глиссирующая яхта, несмотря на порывистый 7-балльный ветер и неприятную волну до трех метров, вела себя превосходно. Против ветра, по ветру, лагом к волне лодка шла так же невозмутимо, как и многие Grand Banks, на которых я бывал в шторм. Удивительно, что на курсе против ветра (а это известная ахиллесова пята глиссирующих судов) на 98MY мне было комфортно до скорости 15 узлов. Лагом к волне можно было идти уже 20 узлов, а по ветру и вовсе «лететь» на 27 узлах. Я бы посмотрел на владельцев Fleming или Aquastar, которые из своих лодок выжали бы больше в таких условиях.

Соглашусь: наша 98MY «кивала» носом вверх-вниз больше, чем обычно для лодок с корпусом переходного типа. Тем не менее идти на ней было комфортно, по крайней мере до тех пор, пока мы не отключили стабилизаторы и не началась качка. В этот момент меня осенило: ключевой момент мореходности в том, чтобы сохранять полный контроль над судном. Большинство судов могут при качке идти выбранным



Даже когда волны заливали носовую палубу и лобовое стекло Wind Horse, управляемость судна и его безопасность не вызвали вопросов

курсом, но если она становится слишком сильной, контроль теряется. Мой немалый опыт за штурвалом подтверждает это, даже если речь идет не о шторме.

Неудачная эргономика поста управления может оставаться незаметной в штиль солнечным днем. Но стоит ветру хорошо задуть, а волне разогнаться, как внезапно вы начинаете чувствовать затруднение в управлении транцевыми плитами или наклоном колонок, штурвалом и рукоятками двигателей. Вам приходилось в спешке искать, как включить «дворники» (меню электронной системы управления с сенсорным экраном бывает запутанным)? А если при этом вы управляете 70-футовым спортивным круизером и полным ходом идете среди лодок, спешащих в Майами на боат-шоу? После пережитого стресса вы станете придавать большое значение тому, как включаются стеклоочистители.

То есть, видимость, несомненно, влияя на ощущение контроля. Вспоминаю, как пересекал Лайм Бэй на редакционной Beneteau Monte Carlo 37 в ужасную погоду, когда ветер дул против приливного течения, поднимая крутую волну. Было достаточно тревожно: сумрачно, лил дождь,

а видимость через небольшие и сильно тонированные боковые стекла настолько плохая, что я даже не мог рассмотреть объекты на траверзе, — неотъемлемый элемент контроля отсутствовал.

В то же время я помню расслабленное ощущение, которое испытывал на борту Wind Horse, невероятной лодки Стива и Линды Дэшью. Временами нос этого 65-футового судна уходил под воду до лобового стекла. Благодаря отличному панорамному обзору мы сохраняли чувство полного контроля над лодкой и в итоге легко пережили штормовые условия.

Если бы мне пришлось выбирать яхту для пересечения океана, думаю, это была бы именно Wind Horse. Но, помимо собственно мореходности, есть еще много факторов. Когда речь идет о не столь экстремальных плаваниях, которые предпринимает большинство из нас, вопрос о сути мореходности простирается далеко за грань спора глиссирующих и водоизмещающих корпусов. Здесь дело сводится скорее к продуманному дизайну, который обеспечивает рулевому все необходимое для максимально безопасного и легкого управления судном. **MBY**



  
**GRANDEZZA**



Эксклюзивный дистрибьютор в России

Яхт-клуб «Shore House» Тел: +7 (985) 995 43 33

Яхт-клуб «Алые Паруса» Тел: +7 (495) 995 43 33

Яхт-клуб «Zavidovo Marine Club» Тел: +7 (919) 995 43 33

e-mail: [salon@grandmarine.ru](mailto:salon@grandmarine.ru)

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





“Капитан может отдыхать с гостями лишь тогда, когда убедится, что лодка находится в полной безопасности”



## ВОДНЫЙ МИР

**БОРИС ЛАШКОВ:** *Неоправданные действия команды и отсутствие должного контроля со стороны капитана могут привести к самому неожиданному результату.*

**В**се вы наверняка смотрели увлекательный фильм «Водный мир» с Кевинном Костнером в главной роли. Сюжет мрачный: после катастрофы планетарного масштаба практически вся суша уходит под воду, и выживают только «моряки». Земля, пресная вода и растения становятся конвертируемой валютой, и буквально все персонажи, хорошие и плохие, озабочены только одним: найти сохранившийся клочок земли. Но это кино, а одному моему хорошему знакомому довелось ощутить нечто похожее в реальности...

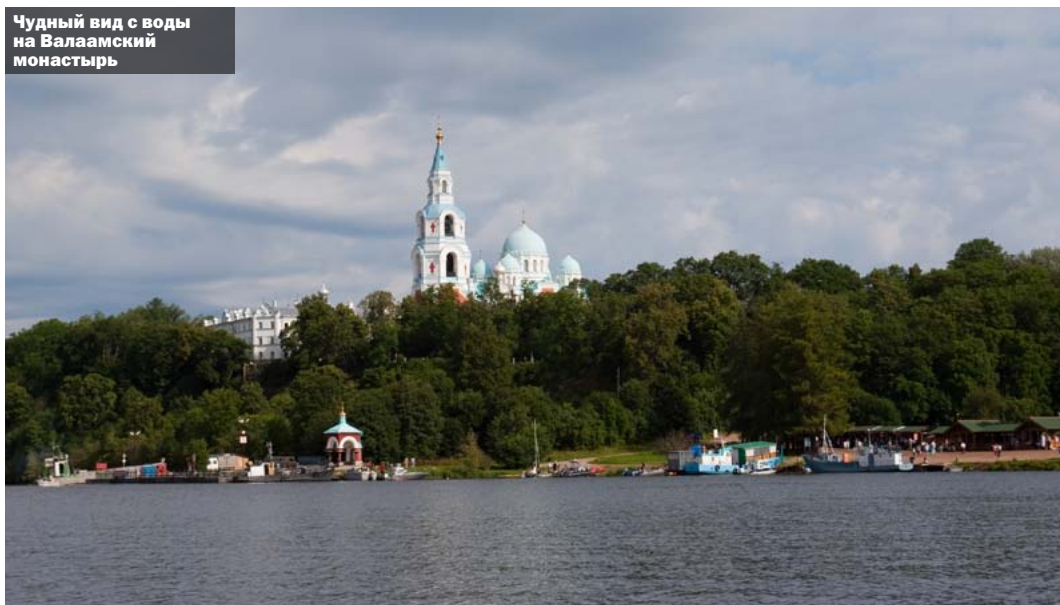
Поход на Валаам не предвещал никаких сложностей. Вышли на моторной яхте ближе к вечеру и по пути завернули в Шлиссельбург, чтобы взять на борт ждавших там пассажиров и зайти в магазин. Пока остальной экипаж ходил за покупками, один из членов команды, который почему-то опасался ночного вояжа, да и вообще не очень хотел в Ладогу, пришвартовал яхту к причалу всеми концами, которые только сумел найти, а для верности еще и отдал якорь — так, на всякий случай. А потом подумал и вообще уехал домой, в Питер, не сказав про якорь никому.

Когда пришло время отходить, владелец судна (он же капитан), чертыхаясь, распутал хитросплетение «макrame» и сразу дал полный газ. Лодка рванула к Валааму, а якорь... Он так и остался лежать у причала в Шлиссельбурге.

Ночной переход по Ладоге оказался слегка утомительным для всех — сказалась общая усталость, обилие еды и напитков, — потому Валаам нашли не с первой попытки. В темноте заскочили в Монастырскую бухту, в знакомом месте по-быстрому, нажав кнопку электрической лебедки, «отдали» отсутствующий якорь и с чистой совестью легли спать.

Первым ближе к полудню проснулся владелец. Он вышел на палубу и, не глядя по сторонам, прыгнул за борт с целью

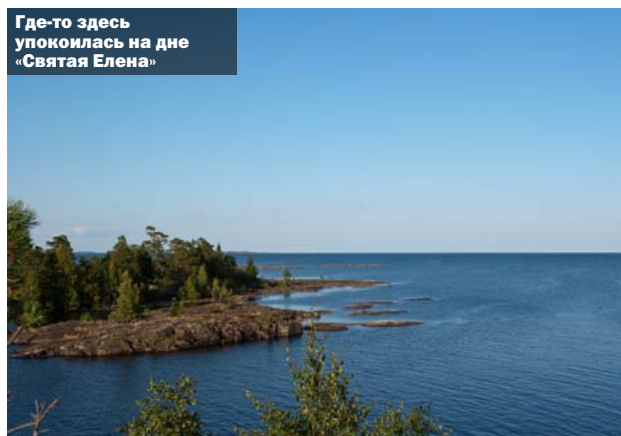
Чудный вид с воды на Валаамский монастырь



освежиться. Вынырнул, забрался на борт и только тут осмотрелся. На озере стоял полнейший штиль, легкая дымка парила над водой, на пронзительно синем небе — ни облачка, а вокруг... А вокруг ничего нет! Ни острова Валаам с его церквями и постройками, ни монастырских и прочих судов, которые еще вчера стояли в гавани, и самой гавани тоже нет... Вообще ничего и никого!

Воспаленный с вечера мозг начал подкидывать различные версии происходящего. В какой-то момент возобладала мысль о всемирном потопе, тут же вспомнился фильм «Водный мир» и герой Костнера... Спустя несколько минут возникла более здравая идея — проверить местоположение лодки. Картплоттер честно показал и нынешнюю ситуацию, и то, что происходило вчера. Оказывается ночью легкий ветерок вынес яхту в озеро достаточно далеко от Валаама. Пройдя по сложному фарватеру, она каким-то чудом миновала камни и скальные цирки на выходе из бухты. А вскоре, когда ситуацию подвергли совсем детальному анализу, выяснилось, что якоря-то нет,

Где-то здесь упокоилась на дне «Святая Елена»



о чем красноречиво свидетельствовал оборванный якорный конец!

Боюсь даже представить себе такое: судно моего везучего знакомого могло повторить судьбу «Святой Елены», которая по вине нетрезвого экипажа навечно упокоилась на дне у входа в Монастырскую бухту. Вывод из этой истории таков: капитан может предаваться веселью с гостями лишь тогда, когда дважды убедится, что лодка в безопасности. **МВУ**





# РАСШИРЕНИЕ ВАШИХ ГОРИЗОНТОВ

Новая моторная яхта траулерного типа и неограниченного района плавания. Помимо высокой мореходности и маневренности отличается большой площадью флайбриджа и кокпита, а также непревзойденным для яхты таких размеров жизненным пространством. Важные опции — гироскопические или крыльевые стабилизаторы качки, дизель-электрическая моторная установка с приводом на 2 днищевые колонки.

|                         |                                                            |
|-------------------------|------------------------------------------------------------|
| ДЛИНА ПОЛНАЯ            | 19,8 м                                                     |
| ШИРИНА                  | 5,6 м                                                      |
| ОСАДКА                  | 1,5 м                                                      |
| ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ           | 68,0 т                                                     |
| ЗАПАС ТОПЛИВА           | 8600 л                                                     |
| ЗАПАС ВОДЫ              | 4000 л                                                     |
| ДВИГАТЕЛИ               | Volvo Penta<br>D9-425 (главный)<br>D2-75 (вспомогательный) |
| СКОРОСТЬ                | 8,5/10,0 узлов                                             |
| АВТОНОМНОСТЬ ПО ТОПЛИВУ | 3000 миль                                                  |
| ВМЕСТИМОСТЬ             | 12 чел                                                     |
| СПАЛЬНЫХ МЕСТ           | 6-8                                                        |
| КАТЕГОРИЯ RCD           | «А»                                                        |



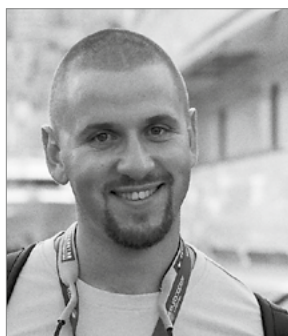
**ООО «Полярная Звезда»**

141500, Московская область, г. Солнечногорск, Ленинградское шоссе, 62 км.

тел/факс: +7 (495) 642-86-46, 994-11-27, 994-13-45

e-mail: [info@polar-star.ru](mailto:info@polar-star.ru) [www.polar-star.ru](http://www.polar-star.ru)





## СПАСИТЕЛЬНАЯ СУМКА

**АНТОН ЧЕРКАСОВ:** *Яхты и спасательные средства становятся все более совершенными, но это не повод позабыть об индивидуальных спаскомплектах.*

**В**ам случалось когда-нибудь серьезно заблудиться в лесу? Не просто свернуть на незнакомую тропинку, а полностью потерять представление о том, где вы находитесь и куда идти?

Согласитесь, ощущение не из приятных, но оно не сравнимо с тем, что испытывает человек, оказавшийся беспомощным в море. Профессиональные моряки, яхтсмены, дайверы, пилоты, словом, все те, кто имеет шанс однажды оказаться в воде вдали от берега, зачастую слишком полагаются на свое судно, находящиеся на нем спасательные шлюпки, плоты и спасжилеты. Недавние происшествия с суперяхтой *Yogi* и крупными круизными паромами красноречиво говорят о том, что беда по тем или иным причинам может произойти с любым, даже очень надежным судном. Не сомневаюсь, что на вашей яхте есть спасательный плот и вы не выходите в море без спасжилета, тем не менее бывают случаи, когда этого

недостаточно. Другими словами, когда чрезвычайная ситуация развивается настолько быстро, что плотом нет возможности воспользоваться и вам не остается ничего другого, кроме как спешно покинуть судно.

Именно для таких случаев руководства по выживанию и здравый смысл рекомендуют членам команды иметь наготове спаскомплект — водонепроницаемую сумку с вещами первой необходимости, которая всегда находится в известном и легкодоступном месте. Такой спаскомплект должен иметься на любой лодке, будь то морской каяк или мегаяхта, а вот его содержимое будет зависеть от того, где, когда и насколько долго осуществляется плавание. Для каждого путешествия комплект будет отличаться: количество еды (печенье, тубики с белковой массой) и пресной воды, портативная рация, фонарь, аварийный буй EPIRB, сигнальное зеркало, фальшфейер, свисток, краситель водной поверхности, лекарства, сотовый телефон... Список можно продолжать.

Доступен ли регион поиска в самой дальней точке маршрута для вертолета? Проходят ли поблизости оживленные судоходные пути? Устойчива ли взятая с собой электроника к воздействию влаги? Полностью ли заряжены батареи? Свежая ли еда в спаскомплекте, на какое время и количество человек ее хватит? На подобные вопросы думающий капитан должен мысленно отвечать себе перед каждым выходом в море, и в зависимости

Такой спаскомплект должен иметься на любой лодке, будь то морской каяк или мегаяхта



от ответов содержимое комплекта будет меняться. Многие шкиперы собирают несколько сумок для разных походов или даже разделяют их по функциям: еда, сигнальные средства, лекарства — чтобы каждая получилась не слишком тяжелой.

Законы большинства стран не требуют обязательного наличия на борту подобных спаскомплектов, и многие надеются на тот стандартный набор, что спрятан в глубине плотов, не задумываясь о серьезности проблемы, пока не столкнутся с ней лицом к лицу. Хороший капитан не только покидает судно последним, но и действует по заранее продуманному плану, в котором индивидуальные спаскомплекты играют первостепенную роль. На некоторых яхтах вы увидите, что во время перехода яркие водонепроницаемые сумки выставляются на палубу по обеим сторонам рубки; они снабжены наклейками с описанием содержимого и тех вещей, которые необходимо добавить (сотовый телефон, рация и т. д.). Если команда состоит из нескольких человек, то стоит назначить ответственного за спаскомплекты и ввести график их проверки.

Этот нехитрый набор предметов может оказаться самой важной вещью на борту, хотя воспользоваться им не хотелось бы никому. «Готовьтесь к худшему и надейтесь на лучшее», — говорят бывалые капитаны, и с ними трудно не согласиться. **МВУ**







## зеленый свет на вашем пути

PONY EXPRESS открывает новые возможности для Вашего бизнеса:

- › экспресс-доставка
- › доставка к определенному дню
- › доставка к фиксированному времени
- › комплексные отраслевые решения
- › логистические решения для интернет-магазинов



“Владелец маломерок, безусловно, радуется, что теперь не нужно возить с собой «ящик с песком»”



## ЛОДКИ В ЗАКОНЕ

**АЛЕКСЕЙ РУЛЕВСКИЙ, яхтенный капитан:** Главное — на радостях не сбрасывать с себя спасательные жилеты. Отмена регистрации не означает отмену правил безопасности на воде.

**В** 1959 году в СССР отменили требование регистрации велосипедов как транспортных средств. Всего 53 года понадобилось стране, чтобы поступить так же по отношению к самым простым маломерным судам. В апреле Госдума приняла в третьем, окончательном чтении Федеральный закон, в соответствии с которым не подлежат государственной регистрации шлюпки и иные плавсредства, являющиеся принадлежностью судна, суда массой до 200 кг и мощностью двигателя (при его наличии) до 8 кВт (10 л.с.), а также спортивные парусные суда без двигателей длиной до 9 м, не оборудованные местами для отдыха.

«Послабление» поможет избавиться от неразберихи, которая до сих пор царила с надувными лодками. «Пороговую» грузоподъемность 225 кг заменили максимальным весом судна (200 кг), что заметно расширит список не подлежащих регистрации моделей, со всеми вытекающими последствиями. Большинству рыбаков-любителей не придется ломать голову, как оборудовать свою надувнушку согласно нормам снабжения, так как подавляющее количество используемых ими лодок теперь освобождены от регистрации. Правда, неясно, что делать с зарегистрированными по старым правилам лодками: идти в ГИМС и сдавать судовые билеты? Также закон не уточняет, для какого типа двигателей действует ограничение 8 кВт. Надеюсь, «подводный камень» тут не заложили, и это относится ко всем моторам, подвесным и стационарным.

Владельцев маломерок, безусловно, радует, что теперь не нужно возить с собой «ящик с песком», проходить техническое освидетельствование и вообще получать права. Главное — не сбрасывать с себя на радостях спасательные жилеты, поскольку отмена регистрации не означает отмену правил безопасности на воде.

А чем обернется новый закон для остальных? Для упрощения регистрации



судов в законе, наконец, разделили понятия маломерного, прогулочного и спортивного парусного судна. Из документа следует:

Маломерное судно — судно, длина которого не должна превышать 20 м, с общим количеством людей на борту не более 12;

Прогулочное судно — судно, предназначенное для отдыха, используемое в некоммерческих целях, общее количество людей на котором не должно превышать 18, в том числе пассажиров не более 12;

Спортивное парусное судно — судно, построенное или переоборудованное для занятий спортом, использующее в качестве основной движущей силы энергию ветра, используемое в некоммерческих целях.

Из определений ушли регистровые тонны, типы и мощности двигателей, классификация стала более понятной, логичной и универсальной, но некоторые вопросы остаются. С одной стороны, парусные школы теперь будут освобождены от финансовых и временных затрат, связанных с регистрацией своих учебных флотов (лодки «Оптимист» и др.). С другой стороны, куда податься владельцу парусного судна длиной более 9 м и без двигателя, если ВФПС регистрирует суда

до 9 м длиной, а ГИМС, руководствуясь внутренним приказом, не имеет права ставить на учет парусные яхты, если они не оборудованы двигателем?

Двусмысленность прослеживается и в отношении прогулочных судов: исходя из действующих правил лицензирования получается, что они в обязательном порядке должны иметь стационарный двигатель. Следует ли ожидать, что после вступления закона в силу появятся права нового образца, где будут отличные от сегодняшних категории? Грядет ли поголовная замена прав и как будут перезачитываться категории, пока тоже остается неясным.

Добавлю, что чиновники упростили процедуру регистрации и полностью возложили ее проведение на капитанов морских портов и ГИМС. Пошлина за регистрацию в реестре маломерных судов для спортивных парусных судов, прогулочных судов и маломерных судов составит 1000 рублей, а судовладельцы получают один документ — судовой билет маломерного судна, в котором будет указан тип маломерного судна, его характеристики, регламент технического освидетельствования. **IMBY**



# CLASS, FIRST

Powered by  
**VOLVO  
PENTA**



#### Награды за удовлетворение нужд потребителя

3 года подряд в категории «катера 16–19 футов» и 2 года подряд в категории «экспресс-круизеры», компания REGAL получает наивысшие оценки за удовлетворение нужд потребителя.

#### Исключительные награды за удовлетворение потребительских запросов (CSI)

По результатам последнего опроса «J.D. Power and Associates» владельцы яхт и катеров Regal поставили компании высший балл ЗА УДОВЛЕТВОРЕНИЕ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ ЗАПРОСОВ. Шесть лет подряд с 2002 по 2007 год компания Regal получала престижную награду Национальной Ассоциации Морских Производителей в номинации «удовлетворение всех нужд клиента». В 2008 году эта награда была получена в номинации «прогулочные катера с колонкой», в номинации «прогулочные катера с каютой и колонкой», за круизеры со стационарным двигателем и за яхты с флайбриджем.



**Спортивные катера** 1900 2000 2100 2200 2250 2300 24FD 2500 2550 27FD 2700 2750 3550  
**Круизеры** 28EX 30EX 35EX  
**Яхты** 35SC 38EX 42SC 46SC 52SC

**46**  
**SPORT**  
**COUPE**

 **REGAL®**

**ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ – ООО «МАРИН ТРЕЙД».** Россия, 115114, г. Москва, Дербеневская наб., д.1/2.  
Телефон: +7 (495) 544-8668. Факс +7 (495) 959-7987. Internet: [www.marinetrade.ru](http://www.marinetrade.ru) E-mail: [info@marinetrade.ru](mailto:info@marinetrade.ru)



# 12 ЯХТ, ИЗМЕНИВШИХ МИР

Эти лодки стали заметными вехами  
в истории суперяхт и повлияли  
на ее современный этап.

Текст **Фрэнсис и Майкл Ховорт**





## MALTESE FALCON

*Радикальное может быть практичным**Рассказывает Кен Фрейвокс, дизайнер интерьера:*

«Яхта продемонстрировала совершенно новую, революционную концепцию того, как нужно ходить на парусных суперяхтах, и не только в отношении технологий, но и по части логистики. Если говорить о дизайне, здесь реализована философия настоящего

судна для путешествий, где тает различие между тем, что снаружи и внутри, и повсеместное выражение совершенства материалов и конструкции проявляет мощь яхты».

**Наше мнение:** Владелец Том Перкинс использовал опыт, накопленный со всеми предыдущими яхтами, включая две лодки производства Perini Navi, чтобы создать самый значительный парусный символ в мире. Парусное вооружение привлекает внимание: концептуальная система DynaRig со свободно стоящими мачтами и жестко закрепленными реями была предложена немецким изобретателем Вильгельмом Прольссом в 1960 году для повышения экономичности грузовых судов. Перкинс приобрел систему и создал программное обеспечение для управления парусами.

**Где яхта сейчас?** Недавно она была продана владельцу хедж-фонда Елене Амброзиадоу за € 67,5 млн. Лодка остается под командованием капитана Криса Гартнера и доступна для чартера через компанию Burgess за € 335 000 в неделю.

**Факты:** Длина 88 м. Верфь Perini Navi, 2002 г. Пассажиры 12 человек. Команда 18 человек.

*В яхте  
реализована  
философия  
настоящего судна  
для путешествий,  
где стирается  
различие между  
внешними  
и внутренними  
формами*





## NABILA

*Яхта, вдохновившая новое поколение владельцев на Ближнем Востоке*



**Рассказывает дизайнер яхты Дональд Старки:**

«*Nabila* строилась для Аднана Кашогги, бизнесмена из Саудовской Аравии, и вызвала большой всплеск заказов на новые яхты среди клиентов на Ближнем Востоке в начале 1980-х годов. У нее, пожалуй, наиболее экстравагантный, полностью сделанный

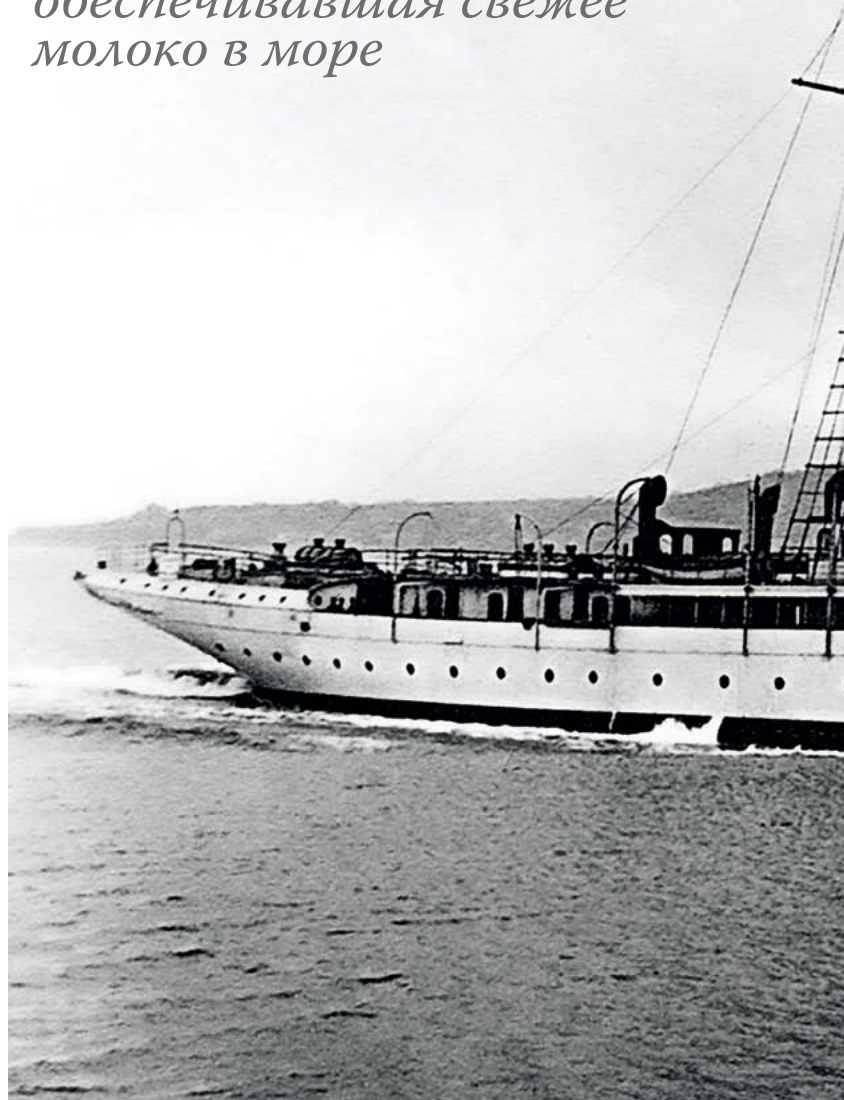
на заказ интерьер, разработанный Луиджи Стурчио. Именно внешний и внутренний дизайн открыл глаза потенциальным покупателям и доказал: если деньги не проблема — возможно всё».

**Наше мнение:** Список владельцев яхты впечатляет. Сначала таковым недолго был султан Брунея, а в 1987 году яхта была продана Дональду Трампу и получила имя *Trump Princess*. Затем ее хозяином стал Его Королевское Высочество принц Саудовской Аравии Аль-Валид ибн Талал ибн Абдель Азиз ас-Сауд, и теперь она называется *Kingdom 5KR*.

**Где яхта сейчас?** Она стала визитной карточкой Антиба и очень редко отходит от своего причала в Международном яхт-клубе.

**Факты:** Длина 86 м. Верфь Benetti, 1980 г. Пассажиры 22 человека. Команда 35 человек.

*На борту был специальный хлев, в котором жила корова породы олдерни, обеспечивавшая свежее молоко в море*



## CYCLOS III

*Парусная суперяхта, отличающаяся не только скоростью, но стилем и комфортом*

**Рассказывает дизайнер интерьеров Эндрю Винч:**

«В 1980-х годах находиться на гоночных

парусных яхтах было не слишком приятно — всегда мокро и очень некомфортно. Конечно, в то время строили и удобные парусные суперяхты, но нормально ходить под парусом они просто не могли. «Я хочу сломать стереотипы, чтобы эта яхта даже в мелочах была столь же стильной, как старые парусники J-Class, но в то же время не похожей на современные суперяхты», — заявил владелец *Cyclos III*. Работавший над оформлением интерьеров Рон Холланд взялся решить эту задачу и создал не только комфортную, но и мореходную лодку. «Я хочу яхту с превосходными ходовыми характеристиками. Идти по ветру скучно, на это способна любая лодка, а по-настоящему интересно ходить против ветра», — так сформулировал свои требования владелец. На нижней палубе он пожелал иметь современный шикарный интерьер с налетом минимализма и без использования дерева, которое весьма часто применялось в отделке яхт того времени. Кроме того, он настоял, чтобы в каютах не было встроенных диванов, поэтому мне пришлось придумывать отдельно стоящую мебель, которая бы не перемещалась при крене!».

**Наше мнение:** *Cyclos III* появилась как раз тогда, когда моду на гонки больших яхт подстегнули регаты в так называемом стиле Bucket, проходившие в атмосфере товарищеского соперничества. Она установила новые стандарты и показала, чего можно достичь на таких дружеских мероприятиях, где во время гонки все выкладываются на 100% и не всегда понятно, кто победил.

**Где яхта сейчас?** В 2007 году она была выставлена на продажу через компанию Burgess, но позже вернулась к своему первому владельцу, который совершил на ней кругосветное путешествие.

**Факты:** Длина 42,2 м. Верфь Royal Huisman, 1990 г. Пассажиры 6 человек. Команда 5 человек.





## LYSISTRATA

Яхта, показавшая миру: больше — значит лучше



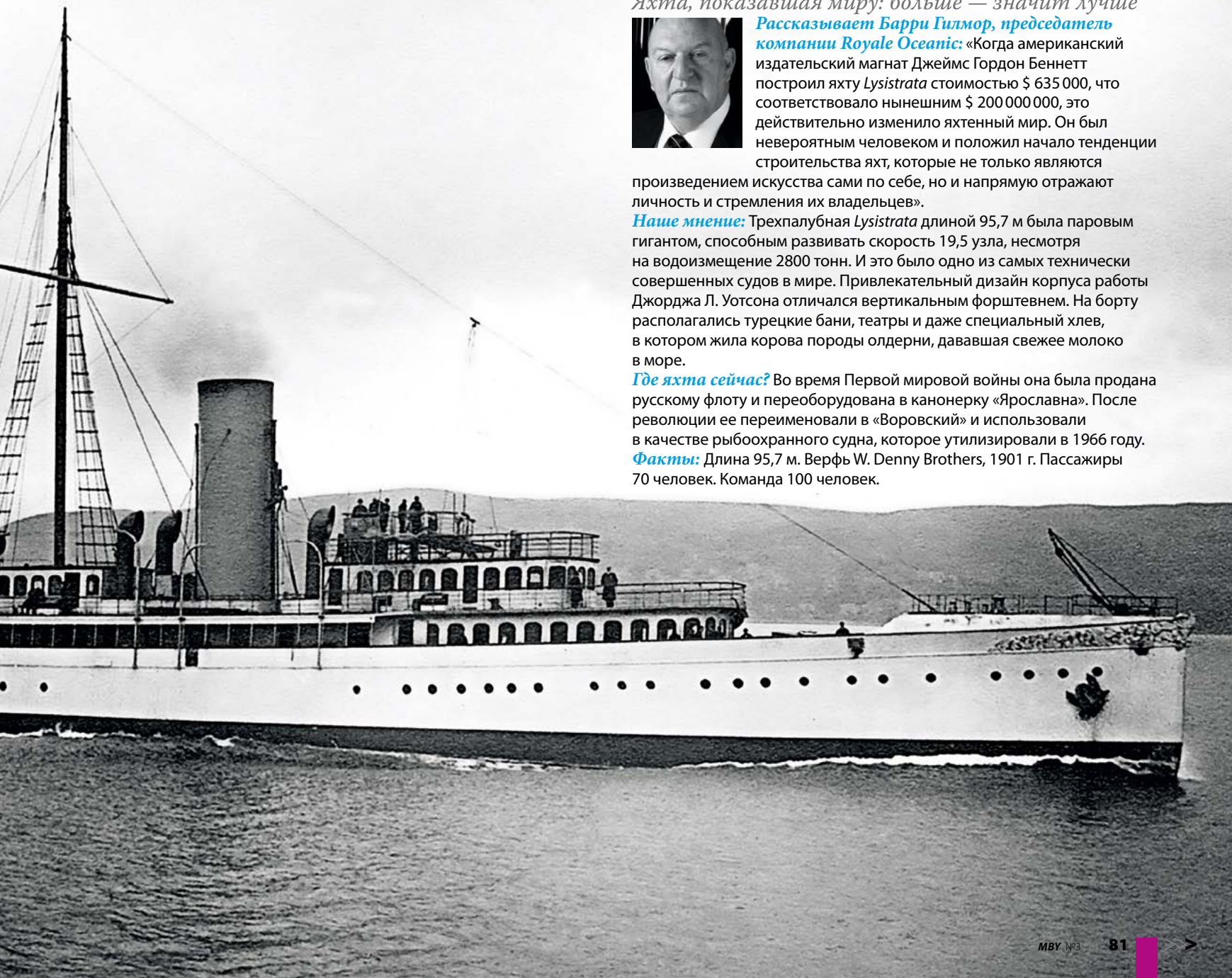
**Рассказывает Барри Гилмор, председатель компании Royale Oceanic:** «Когда американский издательский магнат Джеймс Гордон Беннетт построил яхту *Lysistrata* стоимостью \$ 635 000, что соответствовало нынешним \$ 200 000 000, это действительно изменило яхтенный мир. Он был невероятным человеком и положил начало тенденции строительства яхт, которые не только являются

произведением искусства сами по себе, но и напрямую отражают личность и стремления их владельцев».

**Наше мнение:** Трехпалубная *Lysistrata* длиной 95,7 м была паровым гигантом, способным развивать скорость 19,5 узла, несмотря на водоизмещение 2800 тонн. И это было одно из самых технически совершенных судов в мире. Привлекательный дизайн корпуса работы Джорджа Л. Уотсона отличался вертикальным форштевнем. На борту располагались турецкие бани, театры и даже специальный хлев, в котором жила корова породы олддерни, дававшая свежее молоко в море.

**Где яхта сейчас?** Во время Первой мировой войны она была продана русскому флоту и переоборудована в канонерку «Ярославна». После революции ее переименовали в «Воровский» и использовали в качестве рыбоохранного судна, которое утилизировали в 1966 году.

**Факты:** Длина 95,7 м. Верфь W. Denny Brothers, 1901 г. Пассажиры 70 человек. Команда 100 человек.









## SKAT

*Яхта, показавшая нам, как будут выглядеть лодки в будущем*



**Рассказывает Эспейн Ойно, создавший внешний дизайн Skat:** «На яхте *Skat*, которая сошла на воду в 2002 году, я использовал многие геометрические формы, которые теперь повсеместно распространены в яхтенном дизайне. Этот язык линий нынче нашел свое место в мире суперяхт, и будет честным сказать: *Skat* была «первой ласточкой». Разрабатывая

ее дизайн, мы активно использовали компьютерные программы, что позволило оптимизировать конструкцию и применить больше стекла. Это сыграло важную роль в разработке более смелого дизайна».

**Наше мнение:** Владелец лодки ясно дал понять, что яхта должна выглядеть эффектно. Он добился своей цели, и сегодня уже не требуется, чтобы яхта соответствовала каким бы то ни было стереотипам. «Гены» *Skat* передались лодкам *Predator* и *A*.

**Где яхта сейчас?** В частном пользовании. Яхту неоднократно видели на «зимовке» в Карибском море, а летом она возвращается в Европу.

**Факты:** Длина 70,7 м. Верфь Luerksen, 2002 г. Пассажиры 10 человек. Команда 18 человек.





Когда *Eco*  
пересекала  
Атлантику  
на полном ходу,  
ей был необходим  
танкер  
с топливом для  
дозаправки



## ЕСО

Вдохновение для поколения  
быстроходных суперяхт



**Рассказывает Патрик Ноуэлс из компании Patrick Knowels Design:** «Прогрессивный дизайн и невероятные ходовые характеристики *Eco* вызывали у меня трепет. Учтите тот факт, что все ее изогнутые оконные стекла не дают искажения — этого нелегко добиться даже сегодня. Внешний дизайн лодки достаточно агрессивен, но в то же время формы остаются мягкими и изящными. Линии

переходов от палубы к палубе захватывают дух, а гениальный профиль грамотно маскирует массивность надстройки и длинный корпус.

Думаю, что совместные встречи владельца, дизайнера и судостроителей проходили очень напряженно. Я уверен, что весь процесс создания яхты стал полезным опытом для всех участников».

**Наше мнение:** Дизайнер Мартин Фрэнсис создал лодку не только с потрясающим дизайном, но и с невероятной скоростью. Это была первая яхта с газотурбинными двигателями LM1600 и водометами (следующие три двигателя поставили на *Destriero*, установившую трансатлантический рекорд). Когда *Eco* пересекала Атлантику на полной скорости, достигавшей 28 узлов, на половине пути ей требовался танкер для дозаправки.

**Где яхта сейчас?** Под именем *Eco* яхта была построена для заказчика из Мексики. Затем она перешла к Ларри Эллисону и получила название *Katana*, а сейчас яхта известна как *Enigma*. Лодка находится в собственности у Эйдана Баркляя, сына известного бизнесмена сэра Дэвида Баркляя.

**Факты:** Длина 73,5 м. Верфь Blohm + Voss, 1993 г. Пассажиры 12 человек. Команда 19 человек.



# Целеево Гольф и Поло Клуб

- Уникальное 18-луночное гольф-поле
- Комплекс для конного поло
- Горнолыжный клуб
- Детские академии по горным лыжам, гольфу и конному поло
- 14 резиденций в стиле профессорских дач прошлого века. Все коммуникации, газ, интернет, ТВ.

Клубное Членство в Горнолыжном и Гольф-клубах. Специальные условия.

Московская область, Дмитровское шоссе, 39 км от МКАД п. Целеево +7 (495) 980 63 01







## PARAISO И AZTECA

Две одноклассные яхты, поднявшие планку стандартов



Рассказывает Джордж Николсон, президент компании *Camper & Nicholson's International*:

«Полагаю, что эти две яхты открыли новую эру в качестве отделки. Практически одинаковые суда строили одновременно на двух верфях Feadship — De Vries и Van Lent, — и дух

соперничества стимулировал производителей повышать качество инженерных и отделочных работ. Впервые появилась возможность сравнить две очень похожие лодки. Мы в Camper & Nicholson's считали, что конструктивно немного выигрывала *Paraíso*, а по качеству отделки лидировала *Azteca*. Эти мощные яхты из легкого сплава сошли на воду, будто из эпизода «Звездных войн», и даже сейчас они выглядят современно. После *Carinthia V* это, пожалуй, лучшие работы Банненберга».

**Наше мнение:** Это первые лодки производства Feadship, в создании которых принял большое участие приглашенный дизайнер. Обе лодки входят в число лучших работ Джона Банненберга. Они оказались среди первых яхт, на которые стали ставить мощные двигатели MTU, в тот период отвечавшие военным стандартам и позволявшие развивать скорость около 21 узла. За все время у *Paraíso* и *Azteca* было всего по два владельца.

**Где яхты сейчас?** Обе лодки выставлены на продажу: *Paraíso* продается через офис Camper & Nicholson's в Пальма де Майорке по цене € 5,9 млн, а *Lionwind* (новое имя *Azteca*) — через Burgess за € 8,9 млн.

**Факты:** Длина 46,6 м. Верфь Feadship, 1983 г. Пассажиры 10 человек. Команда 9 человек.



Джон Банненберг (слева) и Джордж Николсон перед *Azteca* на верфи De Vries в Аальсмере

Дух соперничества стимулировал обе верфи повышать качество инженерных и отделочных работ



# OCEAN-TV

Российский телеканал о водном пространстве

океан приходит в каждый дом

Смотрите OCEAN-TV в сетях:



КОНТИНЕНТ



ТРИКОЛОР ТВ  
Национальное спутниковое телевидение



Восточный Экспресс  
Спутниковое телевидение

акадо



Ростелеком

CORBINA TV

нас 10 000 000 зрителей



Мы в социальных сетях:



[www.ocean-tv.su](http://www.ocean-tv.su) e-mail: [oceanTV@yandex.ru](mailto:oceanTV@yandex.ru) (495) 783-47-10

Свидетельство о регистрации СМИ – Эл № ФС 77-48358 от 27 января 2012 года. Лицензия на осуществление телевизионного вещания: Серия ТВ № 15120 от 26 июня 2009 года





## AIR

«Зеленые» технологии, опередившие время



Рассказывает Крис Андраасен, капитан яхты

*Amnesia*: «Правила диктуют нам, что можно, а чего нельзя делать на воде, однако моральная ответственность за то, чтобы вверенная нам яхта наносила минимальный вред экосистемам, должна лежать на нас. *Air* — крепкая, привлекательная яхта — создавалась с целью свести к минимуму негативное влияние на природу. Восемь дизельных

16-цилиндровых электрогенераторов Deutz по 842 кВт заменяют традиционные главные двигатели. Это первая суперяхта, оборудованная винто-рулевыми колонками Azipod; они обеспечивают судну потрясающую маневренность, эффективное потребление топлива плюс возможность использовать динамическую систему позиционирования и «зависать» на одном месте в морских заповедниках, где бросать якорь запрещено. Выхлопные газы проходят через удаляющие сажу фильтры. Эта яхта считается одной из самых экологически чистых на воде».

**Наше мнение:** Над внешним дизайном яхты работал Тим Хейвуд, интерьеры создавал Тэрэнс Дисдейл. Первый владелец *Air* хотел, чтобы она соответствовала всем экологическим требованиям, но лодка не задержалась у него надолго. Вскоре после спуска на воду ее продали российскому бизнесмену Сулейману Керимову, который влюбился в дизайн и концепцию судна и сделал прежнему владельцу предложение, от которого тот не смог отказаться. Инновации на борту *Air* превратились в стандарт для последующих поколений «зеленых» яхт.

**Где яхта сейчас?** Теперь она называется *Ice*, находится в частной собственности, активно используется, но не доступна для чартера.

**Факты:** Длина 90 м. Верфь Lueresen, 2005 г. Пассажиры 14 человек. Команда 27 человек.





## GOLDEN SHADOW

Впервые воплотила идею яхты-спутника



**Рассказывает Марк Робинсон, исполнительный директор компании Carbon Offset:**

«Действительно ли две яхты лучше, чем одна большая? Ответ зависит от того, чем владелец или гости чартерной яхты предпочитают заниматься на борту, и, несомненно, является основополагающим при выборе яхты. Концепция яхты-спутника была внедрена Golden Fleet более десяти лет назад, и у нее есть

реальные преимущества. Пусть флагманом является 76-метровая *Golden Odyssey*, но в действительности обращает на себя внимание именно *Golden Shadow*. Как на всех хороших вспомогательных судах, на ней достаточно места для гидроплана, тендеров и «игрушек». Гости могут заниматься чем угодно, при этом в их распоряжении комфортабельная флагманская яхта».

**Наше мнение:** На яхте могут расположиться 16 человек, поэтому, если компания гостей владельца превысит 12 персон и флагман станет тесноват, есть возможность кому-то перейти на *Golden Shadow*. Яхта принадлежит флоту суперяхт, которым владеет Его Королевское Высочество принц Халед ибн Султан ибн Абдель Азиз из Саудовской Аравии, и является полностью оснащенной океанографическим научно-исследовательским судном. Владелец очень ценит ее: судно может ходить полностью независимо от остального флота, поскольку 320 тонн топлива обеспечивают автономность более 6500 миль.

**Где яхта сейчас?** Лодка находится в частной собственности, ее можно видеть на частной стоянке в торговом порту Ниццы.

**Факты:** Длина 66,8 м. Верфь Campbell Shipyards, 1995 г. Пассажиры 16 человек. Команда 16 человек.



Фото: Lürssen

Сулейман Керимов  
сделал прежнему  
владельцу предложение,  
от которого тот не смог отказаться

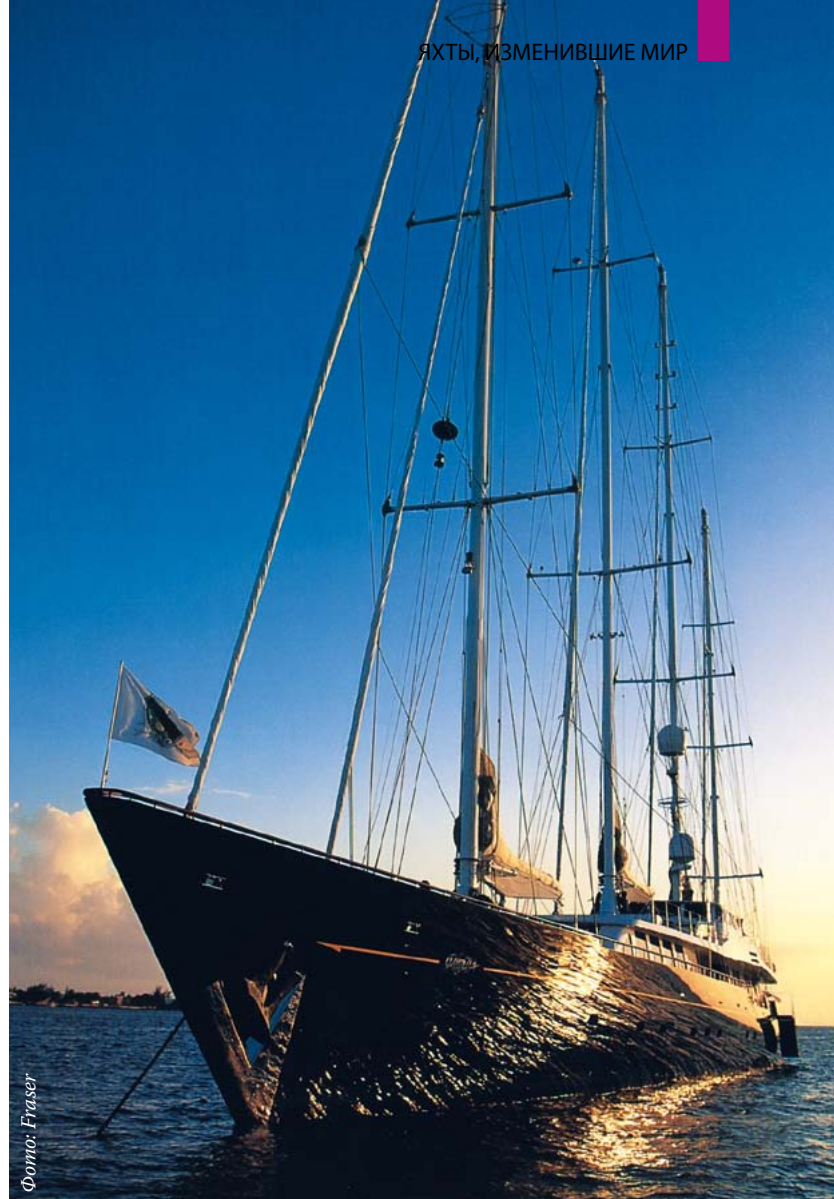


Фото: Fraser

## PHOCEA

Привлекательность большой парусной яхты



**Рассказывает Джонатан Бекетт, президент компании Nigel Burgess:**

«Легендарная *Phocsea* является узнаваемой яхтой и занимает уникальное место в яхтинге. Изначально лодка под названием *Club Mediterranee* была построена для известного французского морехода Алена Кола, чтобы он мог завершить в 1976 году трансатлантическую гонку одиночек OSTAR. На этой массивной

четыремачтовой красавице Ален пересек океан. Позже, сохранив подлинный внешний вид, ее переделали в суперяхту, нарастив длину корпуса, высоту мачт и площадь парусного вооружения. На этом этапе жизни *Phocsea* ее максимальная скорость достигала 30 узлов. Затем последовала дальнейшая трансформация с глубоким рефитом на верфи Lürssen, который превратил ее в одну из самых престижных и роскошных суперяхт своего времени. Другой такой яхты действительно нет».

**Наше мнение:** В 1986 году гоночный этап в жизни лодки закончился, и французский бизнесмен и политик Бернар Тапи превратил ее в парусную суперяхту. Тогда она была известна под именем *La Vie Claire*. Тапи продал ее даме, которая сменила название на *Phocsea* и владеет яхтой до сих пор. Именно она вложила деньги в рефит, начавшийся на Lürssen в 1999 году, где в качестве дизайнера экстерьера выступил Тим Хейвуд, а внутренним оформлением занимался Йорг Бейдербек. Лорд Линли разработал и создал несколько великолепных предметов мебели, которые затем были введены в богатый и изысканный интерьер.

**Где яхта сейчас?** В настоящее время она доступна для чартера через компанию Fraser Yachts, которая также занимается ее продажей.

**Объявленная стоимость** — \$13 336 000.

**Факты:** Длина 75 м. Верфь Decan Toulon, 1976 г. Пассажиры 18 человек. Команда 20 человек.



*На Alfa Nero владелец  
«контролирует» яхту,  
становясь частью  
естественного хода вещей,  
не теряя контакт с морем*



## ALFA NERO

*Яхта, задавшая тон в индустрии  
суперяхт XXI века*



**Рассказывает Карло Нуволари,  
дизайнер, руководитель студии  
Nuvolari & Lenard:**

«Дизайн Alfa Nero пошел вразрез с традициями, которые сложились в индустрии суперяхт к началу века. Архитектурный тренд — новое равновесие между размерами крупной яхты, человеком и морем. Современные

гигантские яхты слишком диспропорциональны, отчего теряется ощущение комфорта: возникает чувство, будто яхта доминирует надо всем за счет своих габаритов и запредельной сложности. На Alfa Nero владелец «контролирует» яхту, становясь частью естественного хода вещей, не теряя контакт с морем, — именно он доминирует над пейзажем и окружением. В любом месте на борту можно визуальнo ощутить энергию форм, которая проявляется во всех архитектурных элементах выше ватерлинии. Эта энергия «стекает» по надстройке к точке кульминации — черной мачте с тремя радарными

площадками. Все это делает Alfa Nero

безошибочно узнаваемой с любого расстояния».

**Наше мнение:** Alfa Nero, пожалуй, можно назвать одной из самых заметных яхт, которые сошли со стапелей за последние десять лет. Она была построена для владельца верфи Oceanco Теодора Ангелопулоса, а реализованные дизайнерские идеи и приемы оказались настолько удачными, что в той или иной форме их заимствовали другие верфи. Помимо характерной формы надстройки, яхту выделяет комовая часть главной палубы, где расположен «универсальный» бассейн: он не только может наполняться морской или пресной водой, но способен служить посадочной площадкой для вертолета. Впоследствии на базе такого же корпуса на верфи Oceanco для Стивена Спилберга была построена яхта Seven Seas.

**Где яхта сейчас?** Alfa Nero находится в распоряжении владельца, украинского бизнесмена, на Средиземном море и недоступна для чартера, хотя часто появляется на публичных событиях вроде боат-шоу в Монако.

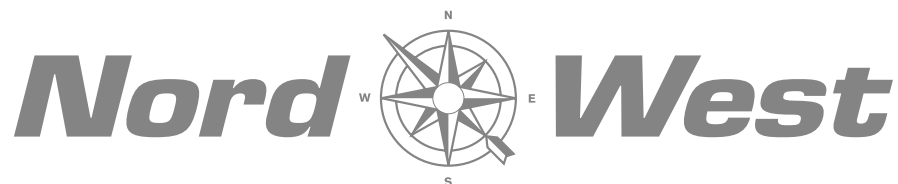
**Факты:** Длина 82 м. Верфь Oceanco, 2007 г. Пассажиры 12 человек. Команда 26 человек.





## Верность лучшим традициям Скандинавии

Короткое лето, суровый климат и удивительной красоты северная природа нашли отражение в философии яхт NordWest выражаясь в высочайшей надежности, безупречном качестве и атмосфере домашнего уюта на борту. Яхта собранная с душой, на семейной верфи становясь верным и надежным другом каждого ее владельца, наполняя каждую минуту путешествия уверенностью, спокойствием и радостью.



Санкт-Петербург, Песочная наб., 18

+7 812 702 47 70 | +7 921 961 98 24 | +7 812 909 56 55

[info@jonacor-marine.ru](mailto:info@jonacor-marine.ru) | [www.jonacor-marine.com](http://www.jonacor-marine.com)



## EXUMA

Удачный симбиоз философии паруса и мотора



**Рассказывает Филипп Бриан, дизайнер:** «Идея проекта Vitruvius, по которому построена *Exuma*, родилась у нас с Верли Батти на якорной стоянке после напряженного дня под парусом. Погода начала портиться, и в ночи пришлось искать новое укрытие.

С парусными яхтами всегда так: погода, а не владелец диктует, куда и когда может пойти судно. Но для путешествий в определенные уголки планеты людям требуется легко управляемое и в меньшей степени зависящее от ветра судно. Значит, моторная яхта — эффективная, крепкая, надежная и при этом с минимальным негативным воздействием на окружающую среду. Концепция сформировалась на одном дыхании, и оставалось только сесть за чертежную доску».

**Наше мнение:** Линейка Vitruvius оказалась «свежим дыханием» в индустрии. Еще бы: моторные экспедиционные яхты в «парусном» корпусе с вертикальным форштевнем сходят со ступеней не каждый день. Изначально первый корпус планировалось строить на верфи Luerssen для заказчика из России, о чем было публично объявлено, однако клиент потерял интерес к проекту. В это же время появился человек, который хотел построить экспедиционное судно для Тихого океана — он влюбился в Vitruvius с первого взгляда. *Exuma* строили на традиционно «парусной» Perini Navi (верфь Picchiotti), и своим появлением судно изменило бытующие представления о том, какой может быть современная моторная суперяхта.

**Где яхта сейчас?** *Exuma* находится в Тихом океане, доступна для чартера на островах Фиджи, в Новой Каледонии и Новой Зеландии.

**Факты:** Длина 50 м. Верфь Picchiotti (Perini Navi), 2010 г. Пассажиры 9 человек. Команда 9 человек.

*Концепция эффективной моторной яхты с минимальным воздействием на окружающую среду сформировалась на одном дыхании*







Яхт-клуб Санкт-Петербурга  
представляет

2012



# САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ НЕДЕЛЯ КЛАССИЧЕСКИХ ЯХТ

SAINT-PETERSBURG CLASSIC YACHT WEEK

14-19 августа / august 14-19

**15-17 августа - РЕГАТА КЛАССИЧЕСКИХ ЯХТ**

Место проведения - акватория Финского залива

Стоянка - Яхтенный порт «Геркулес»

**18-19 августа - ФЕСТИВАЛЬ**

Место проведения -  
пляж Петропавловской крепости

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

e-mail: [a.groshikoff@port-hercules.com](mailto:a.groshikoff@port-hercules.com)

телефон: +7 (965) 033-99-58

генеральный перевозчик  
паром "Princess Anastasia"



организаторы

генеральный  
информационный  
партнер

**MOTORBOAT**

информационные  
спонсоры

ЖУРНАЛ  
**Yacht** RUSSIA

КАПИТАН

**КАТЕРА и ЯХТЫ**

радиостанция  
FM 91.5 MHz

ВОДНЫЙ  
БАД

партнёры  
**GARMIN**

Холмские Ворота

**Red Stars**  
HOTEL

VENEZIA  
MARMIT E GRANITI

ГОГОЛЬ  
РЕСТОРАНЬ

ВЕЗОВЬ



# DETROIT ПРОТИВ ОКЕАНА

Летом 1912 года впервые катер с бензиновым двигателем бросил вызов океану — и победил, оставив за кормой 6 308 миль.

Текст **Сергей Борисов**  
Фото **ЦГАКФД**  
(С.-Петербург) и Библиотека  
Конгресса (США)

**А**тлантический океан издревле был для мореплавателей чем-то вроде горизонта: манящим и недостижимым. Люди выходили в океан на лодках — кто с грузом, кто за рыбой, но пересечь Атлантику рисковали немногие. Каждое такое событие достойно быть занесенным в книгу истории мореплавания, которая пишется давно и, наверное, никогда не будет закончена.

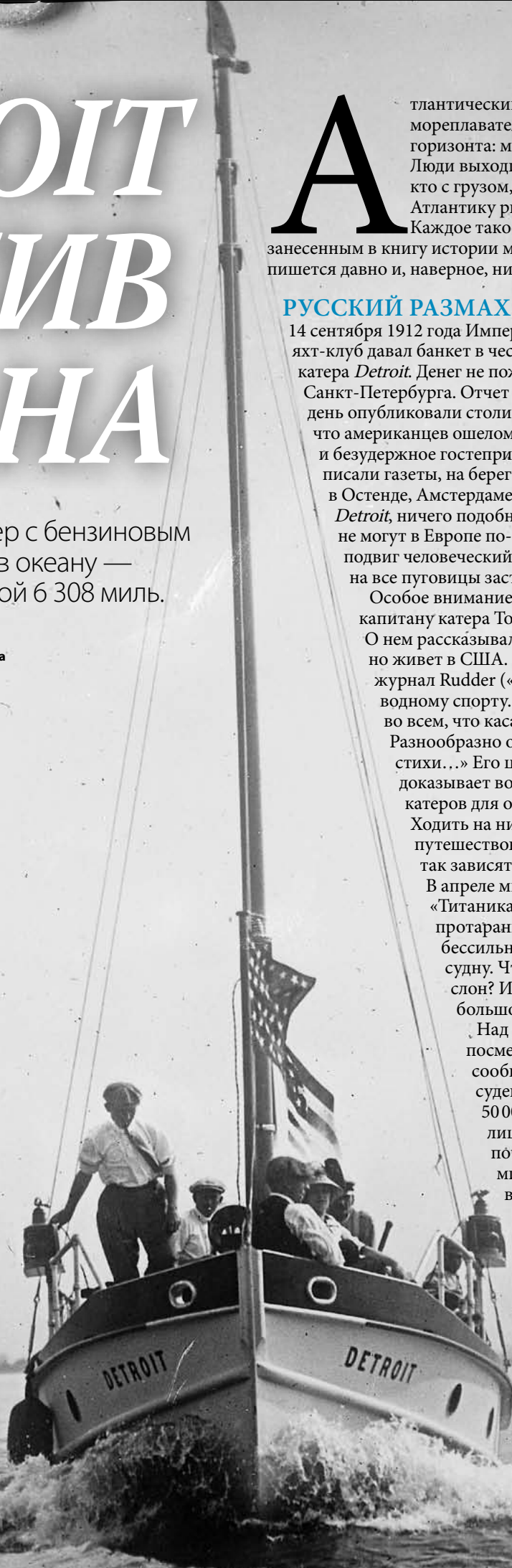
## РУССКИЙ РАЗМАХ

14 сентября 1912 года Императорский Речной яхт-клуб давал банкет в честь гостей — экипажа катера *Detroit*. Денег не пожалели. Был зван весь цвет Санкт-Петербурга. Отчет о событии на следующий день опубликовали столичные газеты. Отмечалось, что американцев ошеломили широта русской души и безудержное гостеприимство. Уже конечно, писали газеты, на берегах Туманного Альбиона, в Остенде, Амстердаме и Киле, куда тоже заходил *Detroit*, ничего подобного не было. Потому как не могут в Европе по-настоящему оценить подвиг человеческий — слишком прагматичны, на все пуговицы застегнуты.

Особое внимание газетчики уделили капитану катера Томасу Флемингу Дею. О нем рассказывали: «Родился в Англии, но живет в США. В 1890 году основал журнал *Rudder* («Руль»), посвященный водному спорту. Большой авторитет во всем, что касается яхт и катеров. Разнообразно одарен и даже пишет стихи...» Его цитировали: «Наш переход доказывает возможность использования катеров для океанских плаваний. Ходить на них даже безопаснее, чем путешествовать на лайнерах, которые так зависят от капризов стихии.

В апреле мир потрясла гибель «Титаника». Заявляю: льдина, протаранившая лайнер, была бы бессильна причинить вред нашему судну. Что может сделать мухе слон? Иногда малые размеры — большое достоинство».

Над ним по-доброму посмеивались. Когда Дею сообщили, что его доблестное суденышко встречали 50 000 человек, обветренное лицо капитана выразило почти испуг. Потребовалась минута, чтобы прийти в себя, после чего капитан в восхищении спросил, почему среди толпы много людей в военной форме. Ему ответили, что командиры частей, размещенных





в Петербурге, вывели подчиненных на набережные Невы, дабы те могли лицезреть истинных героев. Его спрашивали, собирается ли он написать книгу о путешествии. «Конечно, — заверил Томас Дей. — Я расскажу в ней все без утайки».

## НАЧАЛО НАЧАЛ

Книгу Дей написал, и она тут же стала бестселлером. Однако по разным причинам он не сказал в ней того, что, вроде бы, сказать был должен. Дабы не умалить значимости своего рекорда, он не стал акцентировать внимание на том, что *Detroit* был не первым судном с двигателем внутреннего сгорания, одолевшим Атлантику. И право же, отсутствие в книге сведений о первых моторных лодках не кажется столь большим недостатком. А началось все в 1886 году...

С виду это был обычный паровой баркас. Перед его демонстрацией Готтлиб Даймлер озвучил: длина 6 м, ширина 1,5 м, вместимость 11 человек. После этого изобретатель сделал паузу и сообщил: на лодке стоит новый 4-тактный 2-цилиндровый двигатель мощностью 2 л.с. при частоте вращения 800 об/мин, причем частоту эту можно регулировать.

Какой-то опытный моряк скептически заметил: «Уверен, эта швейная машинка не заработает». Но раздался треск, стук, после чего, по словам одного из репортеров, «послышалось шипение» — и баркас стал быстро набирать ход. «Уверен, — после долгого молчания изрек тот же моряк, — с такой швейной машинкой вместо нормальной паровой машины судно никогда не выйдет в море».

В следующем году на Майне был испытан моторный катер компаньона Даймлера инженера Вильгельма Майбаха. А вслед за ним на Шпрее представил катер собственной конструкции Карл Бенц. Уже спустя три года после Даймлера надежность бензиновых моторов возросла настолько, что их начали ставить на рабочие катера, которые с успехом заменяли неповоротливые и тихоходные паровые баркасы. В те годы бытовало мнение, что двигатель внутреннего сгорания будет иметь значительно больший спрос именно для катеров, а не для автомашин. Потому что на берегу «слишком много шума, слишком опасно, лошади пугаются». Даже отцы-конструкторы соглашались с этим, и потому вплоть до «перелома веков» большая часть новых двигателей изготавливалась для катеров.

А что же предсказание моряка — мол, «уж моря-то моторным катерам точно не видать»? Скептик был посрамлен в 1902 году.

## ЗАПАХ КЕРОСИНА

Разумеется, Томас Флеминг Дей знал и о переходе катера *Abiel Abbot Low* через Атлантику за 10 лет до того, как это сделал *Detroit*. Однако, с формальной точки зрения, упрекнуть его не в чем. Часть пути *Abiel Abbot Low* прошел под парусами, да и оснащен катер был убогим керосиновым мотором, изобретенным немецким ученым Теодором Хиршем.



Томас Флеминг Дей родился в Сомерсетшире, Англия, в марте 1861 г. Его родители эмигрировали в США, когда сыну было 7 лет. Рос среди бедняков. Всего в жизни добился сам — своим талантом и невероятным упорством. Будучи редактором журнала

## Когда-то считали: двигатель внутреннего сгорания больше подходит лодкам, чем авто

Своим названием катер был обязан Абелью Лоу, богатейшему человеку, владельцу чайных клиперов, в том числе — крупнейшего в мире *Great Republic*. Его наследник, мистер Лоу-младший, тоже стал предпринимателем. Он верно предугадал будущее двигателей внутреннего сгорания, вот только поставил не на ту лошадь, предпочтя изобретение Хирша конструкции Даймлера.

Созданная Лоу-младшим «Нью-Йоркская компания керосиновых двигателей» была заинтересована в рекламе своего 9-сильного 2-цилиндрового мотора. И тогда был придуман трансатлантический рейс! Вскоре построили специальное судно длиной 11,6 м, шириной 2,6 м с осадкой 1,07 м. В сущности это был обычный двухмачтовый бот с самоотливным кокпитом, скромной рубкой, развитым кормовым свесом и большой седловатостью палубы. На гроте можно было нести приличных размеров рейковый парус, ему в помощь была небольшая бизань.

Что касается мотора, то он был весьма примитивен, а значит — «неубиваем». Запуск начинался с того, что керосиновыми лампами докрасна разогревали калильные шары из чугуна. Затем в цилиндр малыми порциями начинал поступать керосин; он мгновенно превращался в пар, который воспламенялся в цилиндре. При скорости судна в 7 узлов расход горючего составлял 4,54 л/ч. (В одной книге описание принципа действия мотора Хирша заняло... несколько страниц. Такой вот... примитив.)

Катер был готов. Оставалось найти капитана. Желавших рискнуть жизнью как-то не наблюдалось, и тогда мистер Лоу предложил \$ 5000 премиальных за успешный переход в Англию. Соблазнился деньгами бывший капитан парусной яхты семьи Лоу 40-летний Уильям Ньюмен. Чтобы избежать пренеприятнейшей процедуры дележа денег, единственным матросом на борту катера стал 16-летний сын капитана Эдуард.

9 июля 1902 года *Abiel Abbot Low* вышел из Нью-Йорка. В распоряжении мореплавателей было 3630 л керосина, запас провизии на 60 суток, карта Атлантического океана, компас... и безграничная вера в то, что удача им улыбнется. Фортуна была милостива только первые 800 миль, а потом осерчала. Начался шторм, за ним другой. Атлантика бушевала, и ярость ее была неукротима, беспределен гнев. Катер потерял плавучие якоря, бизань не могла удержать суденышко носом к волне, но самое главное — потекли топливные баки. Как-то ночью, проснувшись от резкого запаха, Эдуард обнаружил, что маховик двигателя, заливаемый керосином, разбрасывает его по всей каюте. Матрос бросился к капитану, тот — к бакам, но залатать их как следует так и не удалось...

Катер медленно двигался к цели. Когда мотор останавливали для осмотра, поднимали паруса; когда

Rudder, много сделал для популяризации плаваний на яхтах и моторных судах. Пользовался огромным уважением среди яхтсменов, получив прозвище «Старик». Через четыре года после рейса через Атлантику на катере *Detroit* оставил пост редактора, чтобы целиком посвятить себя проектированию яхт. Над воротами его верфи красовалась надпись «Обрети надежду, всяк сюда входящий». Умер Томас Флеминг Дей 19 августа 1927 года в Нью-Йорке.





### Клуб

Так выглядел водно-моторный клуб Детройта в 1907 г.

двигатель запускали вновь, паруса убирали. Все это давалось Ньюменам с огромным трудом. Из-за паров керосина у них воспалились глаза, распухли руки, началось горловое кровотечение. Им бы отдохнуть, поесть, но о горячей пище не могло быть и речи. Когда мореплаватели увидели два огня на горизонте, то были на седьмом небе от счастья. Маяки! Вдруг огни начали сближаться, слились в один, стали удаляться... Оказалось, пароход. Это была последняя издевка фортуны. Два дня спустя они миновали маяк Бишоп-рок, и 14 августа *Abiel Abbot Low* стал на якорь в Фалмуте, завершив переход в 3105 миль.

### БУДУЩЕЕ ЗА БЕНЗИНОМ

Томас Флеминг Дей был человеком принципиальным. Не отдав должное отцу и сыну Ньюменам, в своей книге он обошел вниманием и собственное плавание через Атлантику в 1911 году на яхте *Sea Bird*.

Изначально это был плоскодонный швертбот водоизмещением 4,8 т и длиной 25 футов, с 3-сильным 2-цилиндровым керосиновым мотором «Нокс». Мотор был довольно громоздким, поэтому пришлось отказаться от швертового колодца и оснастить яхточку килем. Под мотором *Sea Bird* развивала всего 3,5 узла, поэтому основным двигателем были паруса. Между тем Дея интересовала именно возможность использования мотора при длительном океанском плавании, поэтому яхта превратилась в подобие керосиновой лавки. Горючее было повсюду: три бака емкостью 144 л в трюме, две 20-литровые канистры принайтовили к вантам на палубе, 20 бутылей по 4 л уложили в рубке, еще 34 л втиснули в кокпит...

Яхта покинула американское побережье 10 июня 1911 года. Выйти раньше помешали формальности: портовые власти отказывались выдавать судовые документы, поскольку *Sea Bird* не дотягивала до минимально разрешенных 5 тонн водоизмещения.

### Таранившая «Титаник» льдина не смогла бы повредить наше судно

В конце концов редактору журнала *Rudder* удалось убедить чиновников, что он не сумасшедший и отдает отчет в своих действиях. После этого ему был вручен *Material well-being* — документ, свидетельствующий о пригодности судна к плаванию, правда, без указания района плавания. Большого чиновники, увы, сделать не могли — закон не позволял.

Атлантика встретила *Sea Bird* штилем. Яхта шла под мотором, и пустые канистры по одной отправлялись за борт. Чтобы как-то убить время, Дей принялся читать экипажу лекции по навигации: механику Теодору Гудвину и боцману Фредерику Тюрбергу. Когда поднялся ветер, мотор выключили и поставили паруса. Скорость яхты составляла чуть более 5 узлов, и за сутки *Sea Bird* проходила около 160 миль. 28 июня показались острова Корву и Флориш, принадлежащие группе Азорских. Можно было бы зайти, но все шло так хорошо, что Дей отбросил эту мысль и повел судно к берегам Португалии.

Далее были Гибралтар, Испания, Франция, Италия. Там рейс и закончился. Можно было подводить итоги. Главный из них — океанские плавания на малых моторных судах возможны, но мотор должен работать на бензине: решающее значение приобретает вес двигателя, а керосиновый намного тяжелее, да и топлива ему требуется больше. Оставалась самая малость — пересечь океан на катере с бензиновым двигателем. При благополучном исходе плавания вопрос можно будет считать решенным.

По возвращении в Америку капитан Дей со страниц своего журнала предложил организовать гонки через Атлантику на моторных катерах. Если десять лет



# ОТРАЖЕНИЕ ИСТИНЫ



**NORD STAR**  
**PATROL BOATS**

RANGE Marine — эксклюзивный дистрибьютор  
Москва т.+7 (495) 973-72-45  
[www.nordstarpatrol.ru](http://www.nordstarpatrol.ru) [office@nordstarpatrol.ru](mailto:office@nordstarpatrol.ru)  
NORD BOAT — региональный дилер  
Санкт — Петербург +7 (812) 952 79 50  
[www.nordboat.ru](http://www.nordboat.ru) [info@nordboat.ru](mailto:info@nordboat.ru)





На предыдущей странице:  
Обряд крещения  
моторного катера *Detroit*.

Вверху: Томас Флеминг Дей  
с коллегами-яхтсменами  
обсуждает планы  
пересечения Атлантики  
на моторном катере.

назад рейс *Abiel Abbot Low* воспринимался как чистая авантюра, то на сей раз к предложению редактора Rudder отнеслись иначе. Два месяца спустя о согласии помериться силами в таком соревновании заявили 34 экипажа! Все они уже участвовали в гонках «открытого моря», теперь им хотелось большего.

Считается, что первые гонки моторных катеров прошли в 1889 год на Сене, неподалеку от Парижа. Потом были другие состязания, но остановимся на 1903 году. Тогда состоялись гонки в Монако и был разыгран международный «водно-моторный» приз Хармсворта. В том же году гоночная лихорадка достигла США, а годом позже американцы, не желая ни в чем уступать европейцам, провели 330-мильную морскую гонку, а потом еще одну — от Нью-Йорка до Чесапикского залива. Идеологом этих гонок был Томас Флеминг Дей. Он же в 1907 году стал организатором и участником впоследствии традиционной и легендарной 665-мильной гонки по маршруту Ньюпорт — Бермудские острова.

Тридцать четыре заявки! Дей был окрылен, и можно представить, сколь болезненно он воспринял... последовавшие вскоре отказы потенциальных участников. А после того как 14 апреля 1912 года айсберг потопил «Титаник», не осталось вообще никого... кроме него, естественно, Томаса Флеминга Дея. Он ничего не боялся. Не собирался отступать и Уильям Скриппс, обещавший предоставить в распоряжение Дея катер и взявший на себя все расходы. На то у него были свои резоны.

## ДЛИНА И ШИРИНА

Уильям Скриппс был сыном владельца газеты *Detroit News*, однако выбрал себе иную стезю. Он увлекался всяческими техническими новинками: самолетами, автомобилями, мотоциклами, — но более всего любил катера и даже состоял командором водно-моторного

клуба Детройта! А еще Скриппсу принадлежала фирма «Моторы Скриппса», выпускавшая двигатели внутреннего сгорания. Для их продвижения на рынок Скриппс не упускал ни единого повода. Так, на многих катерах, участниках гонки Ньюпорт — Бермуды стояли его двигатели и доставались они спортсменам по специальной цене. Скриппс хорошо понимал роль рекламы в эпоху технического прогресса.

Призыв Томаса Флеминга Дея был для Скриппса подобен манне небесной. Он связался с Деєм и поинтересовался, готов ли тот лично участвовать в гонке. Дей ответил утвердительно, и этого оказалось достаточно. Они встретились, Томас Флеминг Дей и Уильям Скриппс. Им нашлось о чем поговорить.

В те годы скорость моторных катеров была соизмерима со скоростью парусных яхт. Ясно, что сходными были обводы и внешний вид. Инженеры исходили из старого правила — «длина бежит», поэтому катера были длинными и узкими. К примеру, победитель первых гонок Хармсворта, катер *Napier*, имел длину 12 м при ширине 1,5 м. Однако катер, о котором говорили Дей и Скриппс, не мог отвечать этим, казалось бы, каноническим соотношениям. Вместе с тем не шла речь и о глиссировании, поскольку мощности мотора и запаса топлива недостаточно. Нет, им нужно судно, единственной задачей которого будет без оглядки на скорость преодолеть океан, пройти Английским каналом, пересечь Балтику и дойти до Санкт-Петербурга. Рынок бурно развивающейся России казался Скриппсу чрезвычайно перспективным...

Постройку катера доверили компании «Лодки Мэтьюса» в Порт-Клинтоне, Огайо. Скриппс денег не жалел, требуя одного — качественной работы. Того же добивался и Дей, будущий капитан судна.

25 июня 1912 года катер спустили на воду и нарекли *Detroit* — в честь города и главной городской газеты.



# ЛЕГЕНДАРНЫЕ МОТОРНЫЕ ЯХТЫ ELLING

Голландский лидер продаж в Европе и Америке



**Компания «ADVENTOR YACHTS»**

эксклюзивный дилер моторных яхт «Elling» в России и СНГ.

г. Москва, 119571, пр. Вернадского, 92, секц. А3 - 220,

Тел. +7 (495) 998-38-34, +7 (906) 039-77-34

Тел./Факс/Автоответчик +7 (495) 780-80-27

E-mail: elling345@mail.ru, elling-info@yandex.ru

[www.elling-yachting.ru](http://www.elling-yachting.ru)

- Неограниченный район плавания (Категория «А», Океан)
- Дальность плавания до 2400 миль на скорости 7-8 узлов
- Расход топлива:
  - при 7 узлах - менее 1,0 л/милю,
  - при 8 узлах - около 1,4 л/милю,
  - при 15 узлах - около 4,0 л/милю
- Скорость до 18 узлов
- Один главный, (180-435 л.с.)  
1-2 вспомогательных  
ходовых дизеля (30-40 л.с.)  
скорость на одном  
вспомогательном двигателе 5,5-6,0 узлов  
при расходе 0,7-0,8 л/милю
- Запас топлива: 1500 л/2500 л (опция)
- Запас воды: 800 л
- Длина 45 и 49 футов.
- 3 каюты, 2 салона, 2 санузла с душевыми.
- Большой выбор опций  
для дальнего плавания  
(вплоть до кругосветного).

**Голландские моторные яхты в наличии**

**см. раздел «Брокераж из NL» на сайте [www.elling-yachting.ru](http://www.elling-yachting.ru)**

**С 2012 года организован чартер ELLING E4,**

**см. раздел «Чартер и перегон яхт» на сайте [www.elling-yachting.ru](http://www.elling-yachting.ru)**



Нет благороднее искусства,  
чем искусство мореплавания.  
Томас Флеминг Дей



Внешне напоминающий спасательную шлюпку, *Detroit* при длине 10,65 м имел ширину 3,05 м, осадку 1,5 м и водоизмещение 14 т. Нос и корма его были приподняты. Для остойчивости был сделан тяжелый киль, а в трюме уложили балласт. На мачту высотой 7,5 м (потом ее удлиннили) можно было поднять парус площадью 24 м<sup>2</sup>. Однако пользоваться им предполагалось лишь в крайнем случае. Только мотор! От старта до финиша, от первой минуты до последней. Мотор, на который возлагались такие надежды, — 2-цилиндровый бензиновый двигатель «Скриппс» (диаметр цилиндров 140 мм, ход поршня 152 мм), развивавший 16 л.с. при 600 об/мин.

На катере смонтировали 5 топливных баков из стали объемом 4350 л. Два бака пресной воды вмещали 1300 л. Ходовые испытания показали, что с полной нагрузкой и на тихой воде *Detroit* уверенно идет со скоростью 7,8 уз.

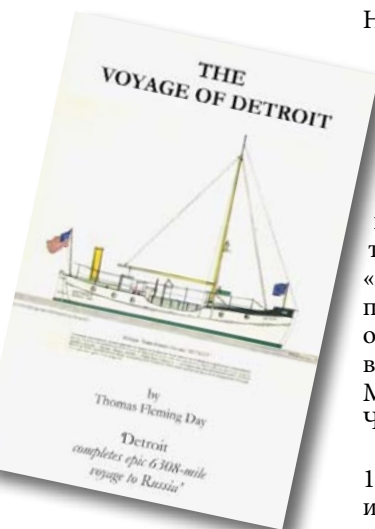
26 июня катер, ведомый Деєм, отправился в Детройт, куда прибыл 2 июля. Здесь на борт погрузили припасы, причем Уильям Скриппс тщательно следил за тем, чтобы все они были «made in Detroit». Родной город следовало представить за границей в лучшем виде! Тогда же окончательно определились с экипажем. В него вошли: Томас Флеминг Дей (капитан), Вальтер Мортон (инженер), Уильям Ньюстед (механик), Чарльз Эрл (матрос).

Трансатлантическому плаванию предшествовал 1000-мильный переход в Нью-Йорк через озера Эри и Онтарио и по реке Гудзон. Занял переход 12 дней, показав, что *Detroit* готов к любым испытаниям.

решила не откладывать на потом, а сразу проверить *Detroit* на прочность во всех смыслах. И нельзя сказать, что катер выдержал экзамен «на отлично», разве что на твердую «четверку». Быстро выяснилось, что киль надо было делать тяжелее, а балласт в трюме крепить намертво. Удары волн были так сильны, что балласт сместился, и это повлекло за собой сильную качку. Через палубу постоянно перекачивались пенные валы, воды в кокпите было по щиколотку, так что экипаж не снимал резиновых сапог. Ели стоя, прямо из банок. Резко похолодало, и люди напялили на себя все, что имели: рубашки, свитера, жилеты, куртки, пальто, плащи — и все равно не могли унять дрожь. Отсутствие горячей пищи, невозможность лечь и заснуть, холод усугубляла морская болезнь, которой оказался особенно подвержен Ньюстед.

В своей книге Томас Флеминг Дей отметит, что он сам, имея за плечами большой опыт, был готов к испытаниям. Чарльз Эрл, 21-летний выпускник Гарварда, по мнению капитана, «просто родился моряком». Вальтер Мортон в свои 29 лет впервые вышел в море, но показал себя человеком «отважным, добродушным, всегда готовым к работе». А вот Билл Ньюстед... Дей писал: «Мне неприятно говорить об этом, но я должен, потому что наш механик, испуганный, раздавленный морской болезнью, лег и отказался подниматься. Я успокаивал его, уговаривал, проклинал — все было бесполезно...»

Рано или поздно все кончается — понемногу унялся и шторм. Только тогда Дей спустился в каюту, чтобы отдохнуть. Его бессонная «вахта» продолжалась 36 часов. На следующий день океан, тихий и ласковый, уже ничем не напоминал себя вчерашнего. Наконец мореплаватели смогли нормально поесть, запивая бобы горячим кофе. Потом Дей накопятил воды и побрился. Позже он признается: «Это был один из самых счастливых дней в моей жизни». Ближе к вечеру он достал



## Книга

«Путешествие *Detroit*» — так называлась книга Томаса Флеминга Дея, в которой он подробно описал свой трансатлантический переход

## ЧЕРЕЗ ОКЕАН

17 июля катер покинул Нью-Йорк курсом на Ирландию. Первые дни погода благоприятствовала мореплавателям. Потом задул ветер, полил дождь, волны украсились белыми воротниками. Атлантика



# СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ на хаусботы в наличии в России

*Thoroughbred*  
Houseboats



Компания «Лодка Хаус»  
г. Саратов, ул. Бахметьевская, 49  
+7 937 225 80 74  
+7 904 706 90 19  
(8452) 37 40 47, (8452) 74 27 74  
[www.tb-houseboats.ru](http://www.tb-houseboats.ru)  
[www.lodkahaus.ru](http://www.lodkahaus.ru)  
[houseboat@lodkahaus.ru](mailto:houseboat@lodkahaus.ru)

Дилер в г. Самара: «Аква Хаус»,  
п. Красная Глинка, 41 км Красноглинского шоссе, д.10  
т. +7 927-260-03-62, (846) 978-54-75  
e-mail: [aquahouse.samara@gmail.com](mailto:aquahouse.samara@gmail.com)  
[www.aquahouse-samara.ru](http://www.aquahouse-samara.ru)

## ХАУСБОТЫ THOROUGHNBRED HOUSEBOATS:

- **Модельный ряд от 12.5 м до 35 м**
- Топливная экономичность
- Повышенная автономность плавания
- Высокая маневренность
- Легкая управляемость
- Осадка 60-80 см
- Многолетний успешный опыт эксплуатации в России

## СПЕЦИАЛЬНО АДАПТИРОВАНЫ ДЛЯ РОССИИ

- Корпус повышенной прочности из морского алюминия
- Бортовая сеть и оборудование на 220В, 50Гц
- Конструктивные решения, предусматривающие многократные подъемы и спуски на воду без ущерба для судна
- Использование отделочных материалов, устойчивых к отрицательным температурам



Компания «Лодка Хаус»  
Эксклюзивный дистрибьютор  
THOROUGHNBRED HOUSEBOATS  
в России

**Приглашаем к сотрудничеству дилеров**

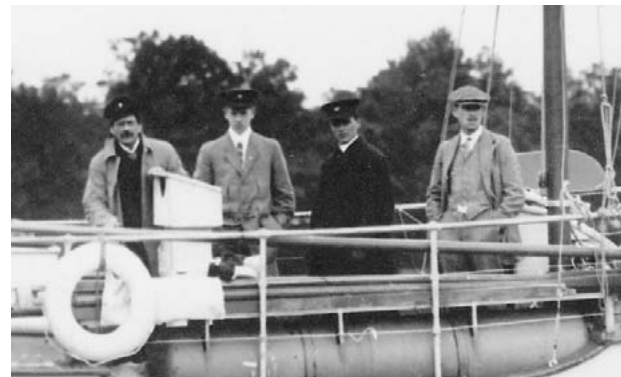
**Регистрация ГИМС**





На предыдущей странице:  
*Detroit* у причала  
Императорского Речного  
яхт-клуба в Санкт-  
Петербурге (1912 г.).

Справа: Томас Флеминг  
Дей с командой *Detroit*  
и гостями  
в Императорском Речном  
яхт-клубе.



секстант, чтобы определить координаты. Оказалось, *Detroit* проходил за сутки более 140 миль. В таких условиях это был отличный результат! Мотор не вызывал нареканий, вот только...

«Удручало, что разговаривать при работающем «Скриппсе» было невозможно — приходилось кричать. Мы затыкали уши ватой — это хоть как-то облегчало наши муки. И как же мы приветствовали минуты, когда Мортон отключал двигатель для ежедневной профилактики! Положительно, моторы на океанских катерах надо снабжать специальными устройствами, чтобы приглушать этот грохот. Тогда жизнь экипажа была бы иной — не существованием, а действительно жизнью».

Прошло несколько дней, и снова заштормило. Махнув рукой на Ньюстеда, экипаж катера встретил непогоду со спокойной уверенностью в свои силы и верой в *Detroit*. Эта уверенность не покидала их до самой Ирландии. Ее не смог поколебать даже вспыхнувший пожар. Сбить пламя удалось при помощи новейшего изобретения — портативного огнетушителя, между прочим, тоже «made in Detroit».

Дей старался прокладывать курс вдали от районов интенсивного судоходства. Он опасался, что ночью какой-нибудь пароход сослепу потопит катер. И все же к западу от Саутгемптона к ним подошла *Amerika* — громадный, высотой с шестизэтажный дом лайнер. Не меньше 2000 человек выстроились вдоль борта корабля-исполина, они кричали, возбужденно жестикулировали. На мостике лайнера появился капитан с рупором. Заметно волнуясь, он призвал находящихся в лодке не беспокоиться и уверил, что их обязательно спасут. Очевидно, их приняли за чудом выживших пассажиров «Титаника». В ответ

Дей закричал, что помощь не требуется, что они идут в Ирландию, единственное, о чем бы им хотелось попросить, так это послать радиogramму в Америку.

— Скажите, что у нас все в порядке!

Радиogramма ушла, и в вечернем выпуске *Detroit News* напечатали: «У них все нормально!»

7 августа 1912 года *Detroit* вошел в гавань ирландского Куинстауна (ныне город именуется Ков), проведя в океане 21 день и 16 часов.

— Откуда вы? — спросили с подошедшего парового катера, из трубы которого валили клубы дыма.

— Из Нью-Йорка.

— Правда, что ли? Ну, тогда проведем бесплатно. С героев денег не берем!

В Куинстауне героический экипаж провел десять дней. Они как следует выспались и отдохнули, насколько позволили газетчики, жаждущие все новых подробностей о трансатлантическом рейсе.

Затем *Detroit* перешел в Саутгемптон, откуда вдоль берегов Северного моря направился к Балтике. Томасу Флемингу Дею не терпелось попасть в Санкт-Петербург, ведь только тогда можно будет сказать, что их переход действительно закончен.

В устье Невы *Detroit* встретили русские военные корабли, которые образовали почетный эскорт. Люди на набережных махали шапками. Несколько шляп взлетели в воздух... Дей снял фуражку, поднял ее над головой и не опускал, даже когда рука затекла до боли.

Гавань Императорского Речного яхт-клуба украшали флаги. Отгремела-отзвенела якорная цепь. Потом... Впрочем, пусть говорит капитан Дей. «Последнее, что я сделал, это спустился вниз, наклонился и поцеловал наш мотор. Потом сказал: «Спасибо и до свидания». Только сделал то, что хотел и должен был сделать, я поднялся на палубу — к солнцу и звукам оркестра».

Вот такой он был, Томас Флеминг Дей, отважный моряк и поэт. MBY

*Лодку нарекли Detroit в честь города и городской газеты*





# СЕМЕЙНЫЕ ТРАДИЦИИ

Рецепты для теплых встреч  
с 19 апреля по 30 мая

## ВЫИГРЫВАЙТЕ

призы, покупая акционные товары  
в супермаркетах «Азбука Вкуса»:

- семейный отдых в Подмосковье
- посещение салона красоты на двоих
- семейный ужин  
в итальянском ресторане
- наборы аксессуаров  
для домашнего уюта
- клубная карта в танцевальную  
студию на двоих

подробности на [www.azbukavkusa.ru](http://www.azbukavkusa.ru)



# ОСОБОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Лодка с большой площадью роскошных палуб, как у 70-футовой яхты, с мореходным потенциалом и эффективной системой стабилизации качки, как у эксплорера, — возможно ли такое?

Текст Дэвид Марш Фото Лестер МакКарти и Azimut







**К**ак можно объективно оценивать лодку, если она уникальная в своем роде? Просто посмотрите на тех двух конкурентов в конце статьи, которых нам пришлось выбрать для соблюдения формата. Один из них — траулерная яхта Skagen 50. В Azimut обычно избегают термина «траулерная яхта», но Magellano 50, обладающая специфическим двухрежимным корпусом, способная идти на скорости 20 узлов, оснащенная высоким фальшбортом и мощным релингом, пригодна для «переходов на длинные дистанции в любых водах и в любую погоду». Все это говорит о близком родстве с траулерами.

Другой конкурент — Sessa 54 — символ итальянского стиля. При всей специфике своей внешности Magellano 50 не менее роскошен внутри, чем любой шикарный итальянский флайбриджный круизер. Если подобное сравнение покажется странным, отметьте сходство планировки и отделки обеих яхт: каюта владельца в центральной части корпуса во всю его ширину, модный итальянский стиль, огромные окна, салон без боковых дверей в рубке и дополнительный внутренний трап на флайбридж, обычно присутствующий на траулерных яхтах.

Следующая отличительная черта — опциональная гибридная моторная установка. Проект предусматривал наличие между дизелями Cummins мощностью по 425 л.с. и их редукторами двух электромоторов по 23 кВт, а также двух генераторов по 20 кВт с набором литий-ионных батарей общей емкостью



21 кВт. Все это оборудование должно было позволить яхте практически бесшумно скользить по воде со скоростью до 7 узлов. Помимо того, предполагался еще один набор батарей общей емкостью 42 кВт, чтобы энергии было достаточно для преодоления дистанции 10 миль, прежде чем севшие аккумуляторы вынудят запустить дизельные двигатели или переключиться на генераторы. Сегодня эту опцию, как и дополнительные батареи, верфь не предлагает в силу сравнительно низкой эффективности и высокой цены.

Однако у Magellano 50 есть и другие детали, выделяющие яхту среди «одноклассников». На носовой палубе судна оборудована изумительная зона отдыха со складным столом и большими удобными диванами, которые можно превратить в огромный лежак для загара. Этим не удивишь на 70-футовых яхтах, но на такой лодке подобное уже в новинку. Если вы причалили кормой, то носовая палуба (в отличие от кокпита) оказывается совершенно закрытой от любопытных, и здесь также можно с удовольствием отобедать или загорать.

Покупатели могут выбрать среди четырех вариантов планировки нижней палубы с различными опциями вроде трансформируемой обеденной зоны, открытой студии, третьей каюты (койки в два яруса) и «прачечной» с откидной койкой. Ни один из серийных 50-футовых круизеров, которые я видел, не предлагал столь богатый выбор. Magellano 50 — без сомнения, уникальная лодка, занимающая особое положение вне существующих категорий яхт.

## НА ПАЛУБАХ

Более всего на Magellano 50 впечатляет палуба. Яхта, как по-настоящему «крутой» траулер, имеет категорию «А» (RCD), и это подчеркивает высокий (68,5 см) релинг на внушительном фальшборте. Если говорить о палубных рундуках, эта итальянская яхта может даже дать фору иным траулерам. Добавьте к большим рундукам в районе зоны отдыха в носу (их четыре) якорный ящик, и вы забудете об утомительной беготне с кранцами и швартовками по боковым проходам.

Верфь Azimut всегда отдавала предпочтение подковообразной форме диванов в кокпите — с одной стороны, такие сиденья более универсальны и склоняют к общению, с другой, требуют много места. Но, вывесив часть дивана над купальной платформой, кокпит удалось сделать весьма просторным, удобным и уютным, как будто это 60-футовая яхта. Несмотря на свес, на широкой платформе хватает места для тендера длиной 2,5 м.

Хотя каюты Magellano 50 рассчитаны на шесть гостей, за любой из тиковых столов в просторных зонах отдыха: будь

то кокпит, носовая палуба, флайбридж или салон — легко можно усадить восемь человек. В плане комфорта посадочных мест это одна из самых универсальных и весьма компанейских 50-футовых яхт.

Конструкторы верфи уделили должное внимание важным практичным деталям. Вдоль кромки купальной платформы стоят три крупные выдвижные утки, к которым удобно швартовать тендер или крепить кранцы. В центре всех тиковых столов устроен выдвижной ящик, который идеально подходит для хранения кремов для загара или мобильных телефонов. А если секции столов сложить, то на их поверхности появляются крепкие стальные поручни. У транца, рядом со швартовными лебедками в углах кокпита расположены по три мощных кнехта; они допускают любой вариант крепления швартовов и на них удобно подвешивать кранцы, если при швартовке надо защитить корму. Чтобы вода быстро уходила с палубы, есть большие шпигаты. Инженеры только не снабдили крышки палубных рундуков пневматическими или пружинными фиксаторами, поэтому петли рано или поздно разболтаются. При всем этом палубное пространство яхты организовано на редкость удачно — это оценят и любители понежиться на солнце, и те, кто предпочитает в компании друзей бороться с водной стихией.

## ДВУХРЕЖИМНЫЙ КОРПУС

Корпус яхты, как и у старшей модели Magellano 74, двухрежимный, разработанный Биллом Диксоном, имеет необычную форму. Она отличается двойной скулой в носу, вертикальным форштевнем, полными носовыми ватерлиниями и выступающей округлой частью днища, сопряженной с фальшкилем. Верфь заявляет, что такой корпус обладает высокой остойчивостью, мягким ходом, меньше подвержен бортовой качке, развивает достаточно высокую скорость 21 узел, легко маневрирует и точнее входит в повороты, а также не создает заметного горба сопротивления при переходе из водоизмещающего режима к глиссированию.

В тот декабрьский день в Савоне ветер разогнал довольно заметную зыбь высотой до трех футов. Это отлично подходило для проверки всех тех утверждений, что были высказаны в отношении ходовых качеств этого Magellano 50. В таких условиях судно легко и без вопросов продемонстрировало мягкий ход любым курсом: по ветру, против ветра и лагом к волне. Лучшие из корпусов с обводами «глубокое V» показали бы похожие результаты, но в случае Magellano 50 при ухудшении погодных условий его носовая часть

Благодаря  
большим шпигатам  
вода быстро уходит  
с палубы



*Ни один 50-футовый круизер из тех, что я видел, не предлагал столь богатый выбор планировок*





Вместительные  
рундуки плюс  
якорный ящик  
позволяют команде  
не таскать концы  
и кранцы из кокпита



**Вверху:** Просторные зоны отдыха на яхте хорошо сочетаются с высоким фальшбортом и боковыми проходами.

В основании стильной мачты радара находится полезный рундук.

**На странице слева:** Аккуратный ветбар на флайбридже неплохо оборудован.

Роскошное кресло рулевого на верхнем посту управления.

**Слева:** Все зоны отдыха хорошо оборудованы; везде имеются складные тиковые столы.

Тень от свеса флайбриджа можно расширить за счет дополнительного тента.





Поручни  
на потолке  
повышают  
безопасность

Современные  
LED-светильники  
снижают расход  
электричества  
и дают приятный  
теплый свет

**Сверху вниз:** Рабочая  
поверхность камбуза  
состоит из отдельных  
блоков; доступна опция  
с цельной столешницей.

Практичный деревянный  
пол можно накрыть  
ковром.

По всей яхте имеются  
надежные поручни.

**На странице справа:**  
Просторная обеденная  
зона в салоне заужает  
проход около поста  
управления.





## Верфь заявляет, что их особенный двухрежимный корпус обладает высокой остойчивостью, мягким ходом и меньше подвержен бортовой качке



с большей вероятностью сохранит нормальное положение без существенного дифферента на корму. Опыт управления классной Corvette 320 и Sea Ranger 448, у которого похожий корпус и тоже Билла Диксона, говорит, что в более сложных условиях ход яхты будет гораздо мягче по сравнению с глиссирующими лодками.

Что касается максимальной скорости, то нам удалось разогнаться до 20,5 узла. На борту было 80% топлива, пять человек экипажа и ничего более. Водяные танки практически пустые, спасательного плота, тендера на купальной платформе и багажа не было, как и опциональной кран-балки грузоподъемностью 400 кг, второго тендера или гидроцикла. Навес из ткани на стальном каркасе над флайбриджем явно не тяжелее конструкции из пластика. На лодке стояли стабилизаторы Seakeeper, посему, если учесть вес перечисленного оборудования (около 4–5 т), он заметно повлияет на дифферент, управление яхтой и скорость. Кто знает, подчиняется ли корпус такой формы обычным законам гидродинамики, но если так, то максимальная скорость упадет на несколько узлов.

А вот в отношении точной и легкой управляемости в поворотах скажу так. Бывают двухрежимные лодки с более четкой реакцией на перекладку штурвала, например, Grand Banks 47 Heritage или Beneteau Swift Trawler 52. Magellano 50, как и его соперник Skagen 50, управляется весьма степенно. И это неплохо — лодка создавалась для спокойных длительных путешествий, а не для гонок с виражами. Что касается неспешных маневров в марине, то здесь Magellano ведет себя весьма предсказуемо, что крайне хорошо, учитывая существенную парусность яхты с большим флайбриджем.

Теперь относительно качки. Во время теста на яхте стояли гироскопические стабилизаторы Seakeeper. По заявлению верфи, они демпфируют до 80% качки, но я бы сказал, что все 100%. На якорной стоянке при ветре система стабилизации почти полностью гасит утомительную качку. Гироскопам в моторном отсеке требуется около получаса, чтобы выйти на рабочий режим. Кроме того, по мере набора скорости эффект стабилизаторов Seakeeper постепенно улетучивался, и когда скорость перевалила за 15 узлов, они уже никак не влияли на поведение судна. Жаль, поскольку Magellano 50 все же немного склонна к качке, хотя в условиях теста это ощущалось не сильно.

Вероятно, поэтому верфь теперь перешла на гидравлические плавниковые стабилизаторы компании The American Wesmar; подобные системы прежде ставили на яхты Azimut большей длины,

а также на водоизмещающие яхты Benetti.

Результаты серии тестов при различных погодных условиях показали, что новая система стабилизации качки обеспечивала Magellano 50 плавный и ровный ход даже при сильном боковом ветре. При ветре силой 5–6 баллов по шкале Бофорта и высоте волны 3 метра яхта имела потрясающую остойчивость и плавный ход с амплитудой бортовой качки  $\pm 4^\circ$  практически во всем диапазоне скоростей, что, безусловно, является серьезным преимуществом.

Также следует иметь в виду, что лодка будет вести себя не так, как более быстрые двухрежимные яхты Grand Banks 47 или Swift Trawler 52. Это не удивительно: динамическая остойчивость зависит от скорости, а при переходном режиме на скорости 15–20 узлов остойчивость относительно невысока у любого корпуса. Возможно, более важно, что у этой добротно построенной лодки слишком много тяжелого стеклопластика в надводной части. Лично я подумал бы дважды, прежде чем добавлять гидроцикл весом 380 кг, 300-килограммовый кран и опциональный хардтоп, которые поднимают центр тяжести и, скорее всего, снижают скорость. Конечно, есть масса неспешных водоизмещающих лодок, которые подвержены качке в большей степени, чем Magellano, поэтому вопрос здесь не столько в безопасности, сколько в индивидуальном комфорте.

Верфь Azimut также утверждает, что при переходе от водоизмещающего режима к глиссированию корпус не создает ощутимого горба: нос просто плавно поднимается. В целом это хорошо, поскольку повышается комфорт для пассажиров и расширяется диапазон крейсерских скоростей (у Magellano 50 этот диапазон действительно широкий). К сожалению, по мере роста скорости на глиссировании носовая часть поднимается настолько, что начинает ухудшаться обзор по курсу. На ходу с задействованными транцевыми плитами (70–100%) у меня не получилось вести лодку, сидя в кресле рулевого, поскольку широкий и высокий нос мешал обзору. И даже если встать на откидную подножку, обзор оставался ограниченным. Представители Azimut предположили, что причиной тому пустой водяной танк, который находится в носовой части и вмещает 700 л. Но ведь есть еще и противовес в виде тендера, кран-балки и аквабайка — все это находится за центром тяжести и нагружает корму.

Относительно поста управления могу сказать, что это не самый лучший вариант из тех, что я видел на яхтах Azimut. Приборная панель слишком мала для







В отделке применен всего один тип древесины, но такого обилия планировок нет ни у одной 50-футовой лодки

лодки с таким круизным потенциалом. Там нет места для карты и всяких мелочей, не поставить дополнительные приборы вроде эхолота, Navtex, еще одного дисплея радара или картплоттера. На Magellano 74 мы видели традиционный для Azimut удобный пост управления, и почему эту лодку не оборудовали таким же, остается загадкой.

## ЖИЛЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ

За создание внешнего вида и планировки Magellano 50 отвечал голландский дизайнер Кор Д Ровер, оформлением интерьеров занималась команда во главе с Федерикой Бертолини. Ей удалось воплотить стиль, в котором угадываются типичные итальянские черты (ничего общего с Grand Banks!), придающие яхте индивидуальность. Интерьеры настолько привлекательные, теплые и комфортные, что в какой-то момент мне даже захотелось забыть про тест, укрыться

внутри и приготовить себе капучино. В общем, я считаю, что интерьеры удались на славу и соответствуют духу этой лодки.

Первый корпус Magellano 50 к моменту нашего теста уже «намотал» 137 часов, и на выставке в Генуе на яхте побывали толпы людей. Тем не менее меня удивило, насколько «поношенной» казалась яхта в некоторых местах. Снаружи она выглядела как новая: внушительная конструкция, массивный стеклопластик, качественный тик. А внутри... Ламинат мебели, фрагменты основания стола и пьедестала кресла рулевого имели царапины, щербин и сколы, хотя крепкие элементы вроде столешницы в салоне не пострадали. Видимо, проблема именно в ламинате, острые кромки которого повреждаются в первую очередь. Разумеется, немногие производители используют в таких местах массив дерева, но края и углы, подверженные ударам, все равно должны быть усилены, а фасады

ящиков, облицовочные панели мебели и дверей уже можно делать из ламината.

Часть деревянной отделки была также выполнена не очень тщательно; но это была первая яхта Magellano 50 на тот момент, и я уверен, что все произошло из-за спешки при сдаче. Верфи стоит обратить внимание и на качество петель. Я никак не ожидал увидеть, что большая тяжелая зеркальная дверца в изголовье кровати владельца закреплена на паре маленьких и уже ослабших петель. Тут напрашиваются минимум четыре или две петли и два пневматических фиксатора.

По-видимому, одна из главных идей при разработке дизайна Magellano заключалась в создании четырех одинаково просторных и удобных зон отдыха. Это почетная задача, и верфь с ней отлично справилась, но все имеет свою цену. Несмотря на существенную ширину корпуса (4,65 м), в салоне между обеденной зоной и сервантом по правому борту достаточно тесно, и я не могу вспомнить ни одной 50-футовой лодки, траулера или обычного круизера, где человеку приходится посторониться или даже присесть, чтобы пропустить проходящих через салон.

*Интерьеры яхты настолько комфортные, что мне даже захотелось забыть про тест, укрыться внутри и приготовить себе капучино*





**На странице слева:**  
По обеим сторонам кровати есть шкафы для одежды, но в ящиках места не так много.

**Сверху вниз:** Туалетный столик в каюте владельца рядом с кроватью.

Дневной туалет с душем, который одновременно выступает санузелом нисовой каюты.

Диван нижнего салона в двухкаютной планировке можно превратить в двуспальную кровать.

Дизайнеры снабдили большими иллюминаторами не только каюту владельца, но и салон на нижней палубе.



## ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ ДЭВИД МАРШ

### НОСОВАЯ ПАЛУБА

Мягкие диваны можно превратить в большой лежак. Опционально предлагается большой стол. Использовать оборудование для швартовки будет удобнее, если оно на постаменте.



### ХРАНЕНИЕ ТЕНДЕРА

Кран-балка на флайбридже — опция; тендер 2,9 × 1,6 м можно хранить в свободной нише на корме. Там обеспечен легкий доступ к тендеру, а такой диван увеличивает площадь кокпита.



### РУНДУКИ НА НОСОВОЙ ПАЛУБЕ

Рядом с сиденьями есть четыре полезных вместительных рундука: пара по внешнему борту (на фото) и пара перед сиденьями (видны на общей фотографии).



### МОТОРНЫЙ ОТСЕК

На типичной глассирующей 50-футовой яхте здесь стояли бы 700-сильные дизельные моторы, поэтому относительно небольшие двигатели Cummins мощностью по 425 л.с. занимают мало места и в просторном помещении проблем с сервисом не возникает. Опциональная гибридная система (электромоторы и батареи) займут какой-то объем, но вряд ли сильно затруднят доступ к важным узлам. Верстак (слева) находится над стабилизатором Seakeeper (тоже опция). Обратите внимание, что удобные корзины для крацев расположены рядом с люком.







Навес на флайбридже может быть из ткани на стальном каркасе или из стеклопластика

Даже с транцевыми плитами ходовой дифферент на корму ограничивает обзор рулевого

Тонировка стекла поглощает 99% ультрафиолета и на 20% снижает нагрузку на кондиционер

Характерные для траулеров высокий фальшборт и основательный релинг

Якорь заметно выступает за корпус; визуально определить, что он занимает штатное положение, сложно

## ДОСЬЕ





Камбуз расположен на главной палубе, рядом с кокпитом, и его планировка крайне удобна как для повседневного использования, так и для особых случаев. Отсюда легко сервировать столы в салоне, кокпите, на флайбридже и носовой палубе. Это ключевое место: на время вечеринки камбуз можно превратить в огромный бар и командовать отсюда помощниками, накрывающими столы. Обратная сторона — относительно небольшие размеры. На яхте посуда, приборы и стаканы хранятся в серванте, но обычно кухонные принадлежности занимают много места, поэтому одного верхнего ящика недостаточно. Когда камбуз находится на главной палубе, «шеф» непременно стремится занять побольше места для хранения всего и вся в салоне. Только на Magellano 50 занимать особо нечего, если не принимать во внимание необычный шкафчик наверху, под верхним постом управления. Да и он не слишком удобен для повседневного использования.

## В Magellano 50 скрыто сильное внутреннее очарование, превышающее просто сумму достойных характеристик

### ВЕРДИКТ

Так как же оценивать уникальную в своем роде лодку? Возможно, стоит просто взвесить все плюсы и минусы. На мой взгляд, ключевой идеей Magellano 50 является инновационная палуба. Яхта сочетает серьезные мореходные качества, характерные для траулеров, и просторные комфортные зоны отдыха, до которых большинство 50-футовых круизеров просто недотягивают. Как мы выяснили, часть смелых заявлений Azimut относительно способностей «нового двухрежимного корпуса» слегка преувеличена. Но это не столь важно: корпус хорошо справляется с задачами, возложенными на него. На мой взгляд, кого-то в этой лодке с серьезным мореходным потенциалом разочарует скудная приборная панель

и ограниченный обзор с места рулевого на полном ходу. Внутри дизайнеры предложили отличные помещения и беспрецедентно широкий выбор планировки. Все это прекрасно работает, разве что яхтсменам, которые предпочитают долгие путешествия в компании друзей, придется распределять гостей по зонам отдыха, чтобы в салоне не ощущать тесноты. В отношении Magellano 50 часто употребляют слова «современный, не устаревающий стиль», и как бы лодку ни называли, она выглядит невероятно привлекательной — внутри и снаружи. Несомненно, в этой яхте скрыто сильное внутреннее очарование, превышающее просто сумму характеристик; несмотря на ряд особенностей судна, этому соблазну трудно противостоять. **IMBY**

### ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



### ХАРАКТЕРИСТИКИ

**ДВИГАТЕЛИ** 2xCummins QSB 5.9, 425 л.с. при 3000 об/мин, 6 цилиндров, дизель 5,9 л

| РЕЖИМЫ            | ECO  |      |      |      | FAST |       |       |       | MAX |
|-------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-----|
| ОБ/МИН            | 1000 | 1500 | 2000 | 2200 | 2400 | 2600  | 2800  | 3010  |     |
| СКОРОСТЬ          | 6,0  | 8,8  | 11,0 | 12,4 | 14,0 | 16,0  | 18,2  | 20,5  |     |
| ДИФФЕРЕНТ         | 0,0° | 1,0° | 2,0° | 3,0° | 3,5° | 4,0°  | 4,0°  | 4,0°  |     |
| РАСХОД            | 10,0 | 24,6 | 56,8 | 78,2 | 93,2 | 106,4 | 130,5 | 156,8 |     |
| МИЛЬ/Л            | 0,60 | 0,36 | 0,19 | 0,16 | 0,15 | 0,15  | 0,14  | 0,13  |     |
| ДАЛЬНОСТЬ         | 1440 | 859  | 465  | 381  | 361  | 361   | 355   | 314   |     |
| УРОВЕНЬ ШУМА, дБА |      |      |      |      |      |       |       |       |     |
| КОКПИТ            | 69   | 73   | 77   | 78   | 78   | 79    | 80    | 81    |     |
| САЛОН             | 59   | 62   | 67   | 69   | 70   | 71    | 72    | 72    |     |
| ФЛАЙБРИДЖ         | 65   | 69   | 72   | 73   | 75   | 76    | 77    | 78    |     |

### ЦЕНЫ И ОПЦИИ

|                                          |           |
|------------------------------------------|-----------|
| Стоимость в Европе (2 × 425 л.с.) от     | € 875 000 |
| Система стабилизации качки Seakeeper     | € 79 600  |
| Плавниковые стабилизаторы Wesmar         | € 50 000  |
| Реверсивный кондиционер (60 000 BTU)     | € 35 000  |
| Дополнительный дизель-отопитель          | € 6100    |
| Генератор (13 кВт, 50 Гц)                | € 15 400  |
| Тиковое покрытие кокпита                 | € 9200    |
| Два 12-дюймовых картплоттера E120        | € 10 500  |
| Электрические лебедки в кокпите          | € 4350    |
| Тент в кокпите                           | € 5800    |
| Раскладной стол на флайбридже            | € 2700    |
| Кормовое подруливающее устр-во (6,5 кВт) | € 11 400  |

= Опции на тестовой лодке

### КОНКУРЕНТЫ

#### SKAGEN 50

СТОИМОСТЬ ОТ € 825 000

Траулерная яхта с сопоставимой максимальной скоростью и потреблением топлива. Выгодно отличается бортовыми дверями в рубке.



#### SESSA 54 FLY

СТОИМОСТЬ ОТ € 920 000

Если вам не нужен траулер, но хочется быстрый круизер в итальянском стиле, то эта лодка вполне подходит.



Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 80% топлива, незначительное количество воды, 5 человек на борту, багажа, тендеров и кран-балки нет. Температура воздуха +2 °C, высота волн 60 см, сила ветра при скоростных заездах 3 балла, транцевые плиты использованы на 70%.



# ДЕЛАЙ ЧТО ХОЧЕШЬ!

Может ли одно судно объединить достоинства глиссирующих и водоизмещающих яхт? Да, если у вас есть Princess 85 MY и одна полезная опция.

Текст Алан Харпер Фото Princess







Сегодня, когда кризис, вроде бы, давно закончился, а экономическая стабильность пока и не думала начинаться; когда цены на нефть и, соответственно, на горючее для двигателей только растут; когда пребывание в море, требующее времени, обходится все дороже, многие начинают пересматривать свои яхтенные приоритеты. Так ли необходимо, например, быть в Портофино ровно к пяти вечера, если для этого надо нестись, «положив» ручки двигателей и стремительно опустошая топливные танки? Или можно распорядиться временем с большей пользой, наслаждаясь простыми вещами: шумом моря, спокойствием, обычными, но от этого не менее приятными занятиями в неторопливом круизе? Среди моих знакомых уже немало тех, кто считает, что пережитые нами в последнее время экономические потрясения приведут к смене не только привычек, но и всей жизненной философии. Применительно к яхтам мы наверняка будем куда тщательнее считать деньги, экономя не только на топливе, но и на дорогостоящих и не всегда нужных опциях. Вопрос в том, как отличить условно необходимое от действительно важного.

Возьмем, например, систему TracStar, которой оснащена яхта Princess 85 MY. Это интегрированная гидравлическая система управления плавниковыми стабилизаторами и подрульками. Стоит она недешево — £ 137 940 (согласно прайс-листу), но, как заявляют на верфи Princess, эта опция не из разряда «прикольная штучка — давай возьмем»: по словам специалистов компании, она меняет характер поведения лодки принципиально. Это мы и решили проверить на тест-драйве. Сразу оговорюсь: необычно спокойная для ноября погода не дала возможности устроить системе стабилизации полноценную проверку, тем не менее мы все же получили достаточно полное представление относительно ее эффективности.

Есть область, в которой большие яхты Princess обычно превосходят многих своих конкурентов родом со Средиземноморья, — это управляемость. Дело в том, что знаменитый яхтенный дизайнер и инженер Бернард Олесински («автор» корпуса Princess 85 MY) всегда придерживается простого правила: лодка не только должна двигаться туда, куда вам нужно, но и делать это так, чтобы находиться на борту было приятно.

Циркуляцию на 360° на полном ходу, без снижения скорости, яхта совершает с очень небольшим радиусом и без обычного крена — такое редко происходит с лодками аналогичных размеров. Она не кренится ни наружу, ни внутрь (совсем как водоизмещающее судно) — яхта просто входит в поворот так же уверенно и спокойно, как выезжающий из депо лондонский двухэтажный автобус. Довольно необычное ощущение и прекрасная иллюстрация действия системы TracStar — именно так она и работает, оправдывая не только само свое существование, но и стоимость. Можно расслабиться и оставить недопитый бокал на столе — он не сдвинется ни на дюйм.







*Система TracStar эффективно гасит качку: оставьте бокал с вином на столе, и он не сдвинется ни на дюйм*

**Вверху:** Салон, просторный и светлый, занимает всю кормовую и центральную часть главной палубы. В носовой части сконцентрированы «рабочие» зоны — рубка и камбуз. Оттуда предусмотрены отдельные выходы на палубу правого и левого борта, что удобно для экипажа.

**На странице слева:** В рулевой рубке рядом с постом управления есть собственный мини-салон с диваном и столиком.

**Справа:** Столовая и камбуз расположены в двух шагах друг от друга, что удобно для сервировки еды, однако кухня скрыта от глаз пассажиров за переборкой.





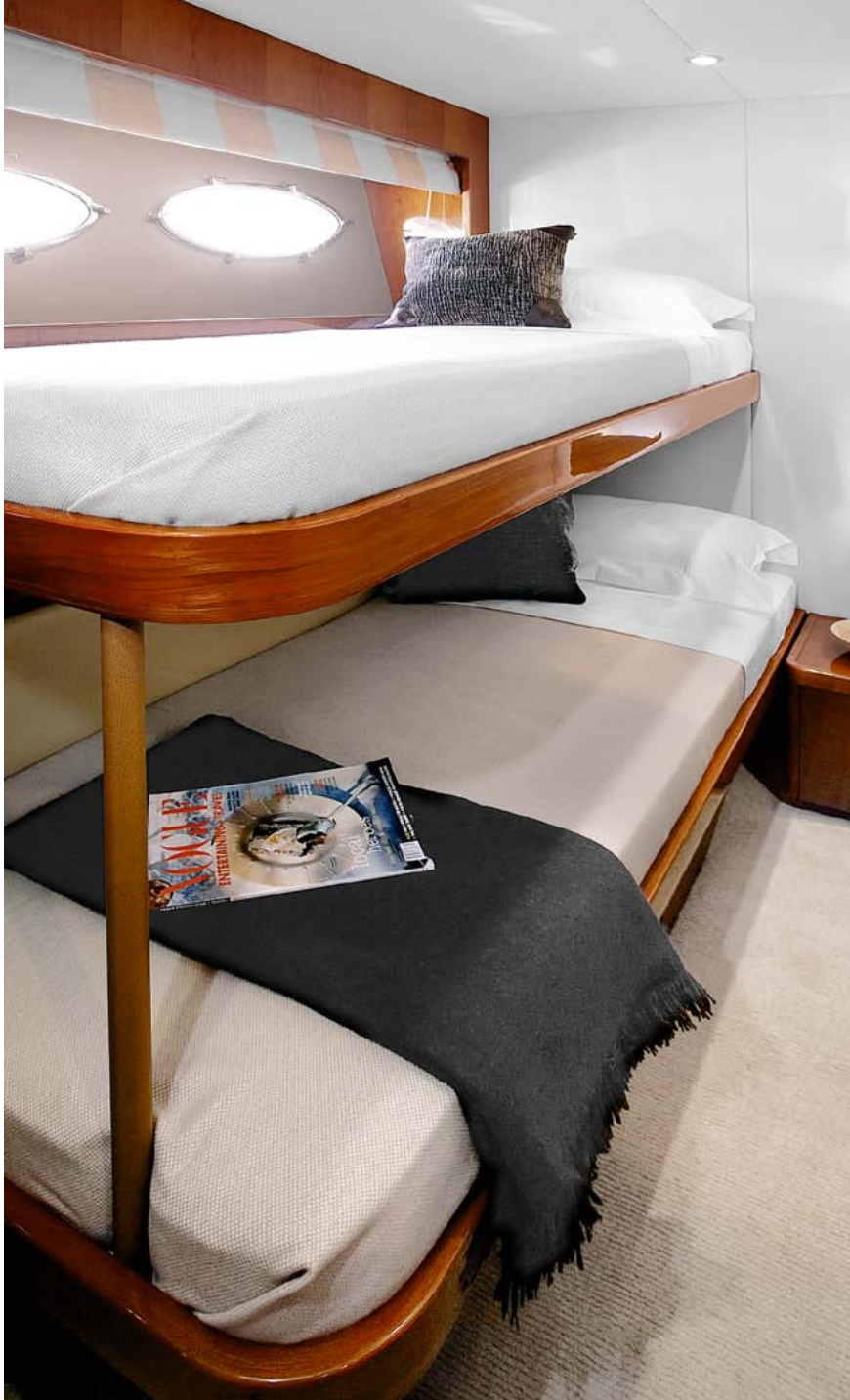
Система TracStar создана для существенного уменьшения амплитуды качки судна без хода и делает стоянку на якоре гораздо более комфортной. Однако на верфи также утверждают, что система полностью убирает качку и на ходу, на скорости до 12 узлов. Наш тест-драйв показал, что это действительно так.

Показатель 12 узлов в этом смысле довольно примечателен. Судно, созданное для скоростей глиссирования, едва ли будет хорошо вести себя в водоизмещающем режиме; к тому же, из-за погоды полное глиссирование не всегда возможно — оно может быть утомительно для пассажиров и обременительно для кошелька. Что ж, похоже, Princess расширила свои горизонты и сделала скоростную яхту, также способную неспешно и экономично двигаться на скорости 12 узлов без какого-либо намека на качку. Теперь, чтобы перекусить, не придется искать тихую бухту: это можно сделать прямо в море и не хвататься судорожно за стол и посуду. Экипаж может спокойно сервировать обед на ходу, вести яхту в сумерках и даже ночью, пока пассажиры мирно спят в своих каютах, чтобы на рассвете уже оказаться где-нибудь милях в ста пятидесяти от исходной точки.

Можно смело заявить: такая эффективная система стабилизации дает вам лучшее из двух не пересекающихся миров яхтинга: быструю глиссирующую лодку, когда вы торопитесь, и надежное, солидное водоизмещающее судно, когда в ваших планах — расслабиться и никуда не спешить. Исходя из этого, систему TracStar, конечно, стоило бы включить не в список опций, а в перечень стандартного оборудования судна.

Есть у TracStar и недостаток — увеличение сопротивления. Два больших «плавника», какими бы высокотехнологичными и обтекаемыми они ни были, все-таки несколько тормозят поток воды, обтекающий корпус. По словам проектировщиков, они отнимают у лодки около полутора узлов. Добавлю, что на нашей тестовой яхте была еще одна опция, полезная, но имеющая аналогичное «тормозящее» свойство. Это хардтоп над флайбриджем. Прибавим полные танки воды и топлива, что составило еще примерно семь тонн; тендер Williams длиной 3,85 м и весом 340 кг; наконец, семь человек на борту... Учитывая серьезный лишний вес, думаю, не стоит слишком полагаться на составленную мной таблицу скоростей. Тем не менее полученные нами 25 узлов я лично считаю впечатляющим результатом; без всех этих «отягчающих обстоятельств» максимальная скорость составила бы, по моим прикидкам, узлов 28, а то и больше. И, что еще важнее, Princess 85 имеет широкий диапазон круизных режимов на глиссировании — на скорости от 16 узлов и выше. То есть практически в любых обстоятельствах и погодных условиях на борту будет комфортно.

Планировку нижней палубы можно назвать традиционной в том смысле, что она удобна и проверена практикой. Мастер-каюта с большой кроватью, динеттой, туалетным столиком, отдельной гардеробной и просторной ванной расположена на миделе — сложно придумать лучшее использование приличной ширины корпуса яхты.







*Мастер-каюта  
с отдельной гардеробной  
и просторной ванной комнатой  
расположена на миделе во всю  
внутреннюю ширину корпуса*



**На странице слева,верху:** Стандартная планировка Princess 85 MY предполагает в одной из гостевых кают «пульмановские» койки (на фото), а в другой — двухспальную кровать. Альтернативный вариант — сделать каюты одинаковыми, с парой раздельных спальных мест.

**Внизу:** Носовая VIP-каюта для гостей.

**Вверху:** В мастер-каюте — обилие света благодаря большим бортовым иллюминаторам.

**Внизу:** Ванная комната мастер-каюты оборудована двумя мраморными раковинами — «для него» и «для нее».



VIP-каюта, также с гардеробной, находится в носу. Ну а пространство между этими каютами-люкс можно раскроить по-разному: спланировать здесь пару симметричных кают с отдельными кроватями либо перераспределить объемы, получив большую каюту правого борта с двуспальной кроватью и напротив нее — более компактную, с «пультмановскими» койками (на нашей тестовой лодке был как раз второй вариант). При желании можно вообще ограничиться тремя каютами, соорудив на месте меньшей каюты левого борта мини-офис или кабинет, при этом здесь можно будет и поспать — откидная койка сохранится. В отделке интерьера использован лакированный светлый дуб, хромированные детали, текстиль и кожа темных тонов. Подволок — из светлой замши с контрастными лакированными акцентами. Для экипажа предусмотрены две каюты: двухместная, с койками в два яруса, и капитанская, с большой кроватью; доступ в отсек экипажа — из кормового кокпита или с транца.

В моторном отсеке нашей лодки утеснились два двигателя MTU V12. Высота потолка здесь 1,83 м, и все хорошо организовано: компрессоры системы кондиционирования — по левому борту, вся гидравлика — по правому, оборудование для фильтрации и доочистки топлива — вдоль транца.

Палубные проходы, широкие и безопасные, ведут в превосходную зону отдыха на носу. Помимо лежака, здесь есть диван, над которым опционально ставится бимини-тент. Ну а основная открытая зона — флайбридж. Владелец «нашей» Princess 85 MY решил не загромождать флайбридж установкой джакузи, а сделал здесь большую свободную площадку с баром, огромным тиковым столом и основательным диваном. В корме — место для тендера и кран грузоподъемностью 600 кг. Дополнительную водную технику можно хранить на опускаемой гидравликой кормовой платформе, которая выдерживает нагрузку до 500 кг.

Я так и не нашел, к чему придраться ни на нижней, ни на верхней палубах. Что же касается главной палубы, то здесь кроется основной сюрприз. Ее кормовую и центральную часть традиционно занимают просторный светлый салон и столовая, в носовой же части пространство распределено просто мастерски. Ключевой пункт удачной планировки — центральная лестница, вокруг которой скомпоновано все остальное. Камбуз, расположенный в двух шагах от столовой, скрыт от гостей, но открыт к рубке, что удобно для команды. Сама же рубка может похвастаться отличным обзором, хорошо организованным постом управления, выходами на палубу обоих бортов (экипаж может свободно перемещаться по судну, не тревожа пассажиров). Но самое интересное — еще один мини-салон у лобового стекла. С ним у команды появляется дополнительная причина любить ночные переходы, пока пассажиры почивают в каютах. Но, боюсь, за этот салон скорее разгорится нешуточная конкуренция с участием гостей. В общем, суперудачная планировка: такой уровень комфорта для всех можно обнаружить разве что на яхтах гораздо большего водоизмещения. MBV



**Вверху:** Огражденная высоким прочным релингом тиковая палуба на полном ходу остается сухой.

**Справа:** Моторный отсек напихан различными системами, агрегатами и оборудованием, но обслуживание двигателей не составит проблемы.





*Princess 85 MY одинаково хорошо  
выступает в роли быстрой  
гליссирующей яхты и солидного  
водоизмещающего судна*



## ДОСЬЕ



**ДЛИНА** 85 Ф (25,9 М)  
**ШИРИНА** 20 Ф (6,3 М)  
**ОСАДКА** 5 Ф (1,6 М)  
**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ** 79 Т (ПОЛНОЕ)  
**ЗАПАС ТОПЛИВА** 8400 Л  
**ЗАПАС ВОДЫ** 1500 Л  
**ДВИГАТЕЛИ**  
 2 × MTU 12V 2000 M93 (1822 Л.С.)  
 2 × CATERPILLAR C32 A (1825 Л.С.)  
 2 × CATERPILLAR C32 A (1925 Л.С.)  
**СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ**  
 ОТ £3 635 000  
**ДИЗАЙН** БЕРНАРД  
 ОЛЕСИНСКИ/PRINCESS YACHTS

## ХАРАКТЕРИСТИКИ

**ДВИГАТЕЛИ** 2 × MTU V12 2000 M93, 1822 л.с.

| РЕЖИМЫ            | ECO  |      |      |      |      | FAST | MAX  |
|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| ОБ/МИН            | 1000 | 1250 | 1500 | 1750 | 2000 | 2250 | 2370 |
| СКОРОСТЬ          | 9,8  | 12,0 | 13,6 | 16,1 | 18,9 | 23,3 | 24,8 |
| РАСХОД            | 66   | 125  | 221  | 338  | 463  | 614  | 677  |
| ДАЛЬНОСТЬ         | 1006 | 592  | 518  | 326  | 281  | 252  | 252  |
| УРОВЕНЬ ШУМА, ДБА |      |      |      |      |      |      |      |
| РУБКА             |      |      | 65   |      |      | 75   | 77   |
| САЛОН             |      |      | 67   |      |      | 78   | 80   |
| МАСТЕР-КАЮТА      |      |      | 69   |      |      | 76   | 78   |

Скорость в узлах, расход в л/ч, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва. Загрузка: 100% топлива, 100% воды, 7 человек на борту, тендер 3,85 м. Температура воздуха +4 °C, температура воды +7 °C, волнение 1 балл, сила ветра 2 балла.







**Н**еобычная лодка грозного, слегка неземного вида застыла у ветхого заправочного причала в глубине бухты Бока. Art of Kinetik Hedonist поражает воображение: предельно угловатые формы образовали подлинный шедевр яхтенного дизайна, выполненный из полированной древесины и сверкающей нержавеющей стали. Взмах загорелой руки — это призыв на борт, а секунду спустя появляется и голова Бориса Ивановича, директора верфи Art of Kinetik, который вместе с экипажем собирается устроить нам прогулку из старинного черногорского Котора в хорватский Сплит. Молодой, учтивый Борис принадлежит к тому типу предпринимателей, проекты которых отличает высокий уровень интеллекта. Два

года назад мы уже видели Hedonist с хардтопом на боатшоу в Монако, но сейчас собираемся проверить, насколько хорошо подходит для морских путешествий открытая версия лодки. Сможет ли судно, на фоне которого Pershing выглядит как «разумная целесообразность», пожирать мили так же непринужденно, как Princess V62? Или все же перед нами эффектная яхта, не способная на морские походы, чей удел — привлекать внимание зевак красивыми острыми линиями?

Попасть на борт лодки — само по себе уже испытание. Мы попросили членов команды забросить наши вещи на судно и ступили на груды наполненных пластиковыми гранулами мешков-подушек, сложенных перед яхтой на набережной. Этот шаткий «пьедестал» был единственным способом попасть на палубу

СМОТРИТЕ ВИДЕО



mby.com/kin

# КИНЕТИКА ЭКСТАЗА

Затейливые линии Art of Kinetik Hedonist могут свести с ума выросших мальчишек. Но подходит ли столь необычная лодка для настоящих морских прогулок? Выяснять это Джек Хейнс отправился в Черногорию.

Текст Джек Хейнс Фото Джек Хейнс и Art of Kinetik



*Фотографии не способны передать очарования лодки, но могу признать, что это одна из самых потрясающих яхт, что мне доводилось видеть*





На странице слева:  
Сверху вниз:  
Известный остров  
Богородицы на Рифе  
неподалеку от Котора.

Салон и каюта Hedonist  
совмещены,  
а на кровати после  
шумной вечеринки  
запросто улягутся  
трое.

На борту много  
изготовленных  
по заказу ненавязчиво  
стильных деталей,  
таких, как якорный  
роульс.

Борис Иванович,  
директор Art of Kinetik  
(в центре) и Джек  
Хейнс (справа)  
на широкой носовой  
палубе Hedonist.

Внизу:  
Пост управления  
хорошо подошел бы  
космическому  
кораблю, а высокие  
кресла обеспечивают  
отличный обзор.

Hedonist: забраться наверх, перешагнуть фальшборт и спуститься по раскладным ступеням в кокпит. Борис без стеснения признает, что на лодке немало мест, где функция принесена в жертву форме. «Хочу, чтобы все выглядело красиво и было выполнено определенным образом. Попадать на борт таким манером приходится для того, чтобы не страдал исключительный профиль яхты, — поясняет он. — Например, мы не смогли найти поставщика нужных петель для крышек лючков, скрывающих швартовное оборудование в корме, и пришлось делать их самим. Такой подход позволил достичь того, о чем мы мечтали». Стремление к совершенству заметно и в дизайне, и в самой конструкции Art of Kinetik Hedonist. Борис не жалел времени и денег, изготавливая недоступные у поставщиков детали своими силами, чтобы воплотить собственные идеи в жизнь.

## ПРЕЛЕСТЬ НОВОГО МИРА

Наш капитан запустил три 800-сильных двигателя MAN, и водометы Rolls-Royce KaMeWa превратили спокойную воду у кормовой платформы в бурлящую пену. Используя джойстик, мы отошли от неопрятных колонок заправочного понтона и направились в Которскую бухту — крупнейший фьрд Южной Европы. Эта область Черногории невероятно красива: старинные города гордятся многовековой историей, а подножья величественных гор усыпаны фантастическими домиками в венецианском стиле. Здешние горы стали немymi свидетелями непростой истории страны, о чем напоминают пещеры в скалах, некогда служившие укрытием для военных кораблей. Но именно такое неспокойное прошлое отчасти сформировало идеологию верфи. «Эта часть мира пользуется определенной репутацией, — рассказывает Борис, — и у многих она ассоциируется только с затяжными военными конфликтами. Мы хотели изменить этот стереотип и показать, что местные жители обладают знаниями и навыками для создания привлекательных и хорошо спроектированных вещей».

Мы неспешно покидаем фьрд, и Hedonist наконец готов проявить себя в полную силу во время

перехода на север, к Дубровнику. По команде водометы начинают засасывать воду, и аморфный бурлящий котел за кормой превращается в плотную белую и толстую струю. Лодка мягко разгоняется и выходит на глиссирование, а рык двигателей и шум водометов сливаются в общую мелодию, создающую приподнятое настроение.

Центральный водомет неподвижный, тогда как бортовые отвечают за маневрирование, подчиняясь электронной рулевой системе. Для меня она оказалась слишком чувствительной, поскольку даже легкое касание штурвала заставляло лодку крениться то на один борт, то на другой. В спокойной воде это не проблема, но на волне более тугий ход рулевого колеса значительно облегчил бы жизнь. Если не обращать на это внимания, то пульт управления Hedonist трудно с чем-то сравнить — такие, наверное, стоят в рубках космических кораблей. Верфи понадобились два месяца на разработку возвышающихся у поста управления кресел и еще девять — на их изготовление. Усилия потрачены не зря — сидя в кресле и окидывая командорским взглядом острый штевень лодки, ощущаешь себя просто фантастически. Электронные приборы Boving управляют всеми бортовыми системами судна — от навигации до диагностики. Борис признает: выбор на Boving пал потому, что они производят лучшее оборудование, которое потрясюще выглядит и часто используется на суперяхтах, а это поднимает престиж компании.

Hedonist полностью поглощена переходом и непринужденно «бежит» по курсу на крейсерской скорости 38 узлов. Не стоит забывать, что длина лодки превышает 62 фута. Подобные динамические характеристики весьма впечатляют, учитывая широкий диапазон крейсерских скоростей (фактически — от 20 до 38 узлов). Несмотря на острый нос и обратный наклон форштевня, Hedonist не протыкает волны. На скорости корпус скользит по воде, как и другие глиссирующие лодки, и встреча с высокой волной изредка сопровождается подрагиванием. Однако деревянный корпус прощает гораздо больше, чем жесткий стеклопластик, и ход ощущается более приятным и комфортным.

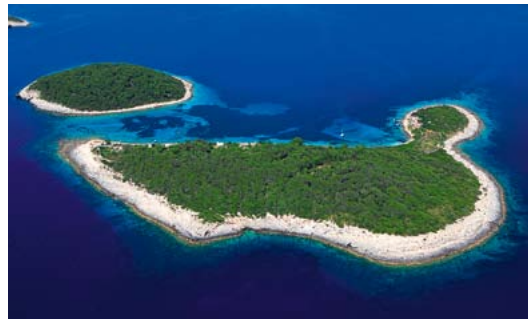




## МАГИЯ СОБЛАЗНА

Оставим пост управления и обратим внимание на кокпит. Широоченные проходы по обеим сторонам от лежака для загара, который соперничает по площади с вертолетной площадкой и вызывает к релаксации. На диване улягутся человек шесть, еще несколько могут сесть на подковообразный диван впереди, и, что удивительно, между ними расположен холодильник для шампанского с небольшим камином. Поскольку кокпит достаточно глубокий, пассажиры остаются защищенными от ветра и брызг даже при отсутствии тента. Чтобы размять ноги и осмотреться, решили остановиться чуть южнее Дубровника, в порту Кавтат. Любые шансы затаиться тут для короткой передышки улетучиваются, когда лодку замечают с набитого туристами парома. Несмотря на окружение из огромных яхт, все внимание обращено на Art of Kinetik Hedonist: на нас указывают пальцами, фокусируют объективы камер. Капитан швартуется кормой к причалу рядом с суперяхтой; ее команда тоже повисла на фальшборте, чтобы лучше рассмотреть лодку. Hedonist — яхта явно не для тех, кто стремится избежать внимания публики!

После короткой прогулки и чашки кофе в Кавтате мы отправляемся на север, а хорватское побережье не устает удивлять нас красотами: разнообразие бухт, заливов и островов просто поражает. На маленьком острове Млет мы выбрали одну из многочисленных закрытых гаваней, отдали якорь из нержавеющей стали и принялись купаться. Потревоженная вечерним



**Справа сверху:**  
Необычное сочетание спиртового камина и холодильника для шампанского: наверху мерцает романтический огонь, а рядом остывает бутылка Crystal.

**Слева сверху:**  
Даже в начале сезона хорватские острова потрясают своей красотой.

**Слева в центре:**  
Туристы и команды суперяхт одинаково живо интересовались Hedonist.

**Внизу:**  
Под V-образным диваном в кокпите хранится тендер — копия «судноносителя», способная развивать 50 узлов.

бризом Hedonist покачивается, и солнце бликует на полированном дереве и стальных деталях. Фотографии не способны передать очарования яхты, но могу признать, что это одна из самых потрясающих лодок, которые мне доводилось видеть.

Уже начинало смеркаться, когда двигатели вновь ожили, а водометы окатили набережную водой. Экраны и приборы на пульте управления светились, усиливая ощущение рубки космического корабля. Мы покинули Млет в стусившихся сумерках, и Hedonist принялась привычно рассекать гладкую поверхность воды.

Если просто задаться вопросом, подходит ли Hedonist на роль круизной яхты, ответ будет положительным. Эта лодка с хорошо защищенным кокпитом может идти быстро и мощно в широком диапазоне крейсерских скоростей. Что-то в ней просто замечательно, что-то удивляет. Станный способ попасть на борт, практически отсутствующие боковые проходы, всего одна кровать, если не считать вызывающую клаустрофобию каюту экипажа под палубой кокпита, — согласитесь, странный набор для 62-футовой яхты. Однако прежде чем закончить путешествие в Сплите, мы заглянули в Хвар. Это своеобразный хорватский Монако, приют суперяхт, кишасий ночными клубами и коктейль-барами. У причалов и на рейде доминировали суперяхты, но именно Hedonist, выписывавший пируэты в центре бухты, оказался под прицелом фотокамер, и люди проталкивались поближе, чтобы запечатлеть на память необычного деревянного «зверя». Это говорит само за себя: да, у Hedonist есть слабые с практической точки зрения места, но кому до этого дело, если лодка выглядит столь необычно?! МВУ







# Lavola

YACHT-CLUB



## Добро пожаловать в яхт – клуб «LAVOLA» !

Мы находимся на входе в Сайменский канал в 10 –ти км от Выборга.

Месторасположение очень удобно для путешествующих водой из Петербурга в Сайму.

Комфортабельное место отдыха на пути из Петербурга в Финляндию и отличное место для рыбалки , охоты и отдыха на природе в любое время года.

Мы предлагаем Вам:

- стоянка для яхт и катеров
- заправка водой , электричеством
- **заправка топливом !!!**
- отель, коттеджи
- ресторан
- прокат гидроциклов, лодок
- сауна, бильярд
- душевые



г. Выборг ЛО, поселок Раппатилы, ул. Фарватерная, 4

+7 931 2103832  
www.lavola.ru

+7 931 2103833  
info@lavola.ru







# ОЧАРОВАНИЕ МЕЧТЫ

Линейка итальянских моторных яхт Dominator 29M носит название Dream (мечта). Для одних мечта — владеть такой яхтой, для других — хотя бы прокатиться на ней. Вторая, маленькая мечта, у меня сбылась: я видел лодку в Каннах и даже выходил на ней в море.

Текст **Денис Громов** Фото **Dominator**







*Каждая деталь интерьера  
служит его украшением  
и несет функциональную  
нагрузку*

**Р**ассказать о серийной моторной яхте не так уж сложно. Внешний вид понятен, планировка известна, как известны отделка, базовая комплектация и возможные опции. Остается собрать все факты воедино, добавить немного личных ощущений-переживаний, придумать название — и статья готова.

С яхтами категории custom тоже все понятно. Особенности проекта, комплектация, лирическое отступление об уникальном корпусе и раритетном ковре, слухи о заказчике — и... можно публиковать. К сожалению, все эти известные приемы совершенно нельзя применить к моторной яхте Dominator 29M.

Dominator 29M — серийная моторная яхта, которая построена по принципам... яхт типа custom. Притом что все яхты бренда Dominator относятся к категории semi custom, то есть лодки строят в унифицированном корпусе, а варианты компоновки и отделку выбирает заказчик. Но в случае с Dominator 29M даже корпуса различаются. Такая вот странная «серийность». Попробуем разобраться в этом парадоксе.

Разрабатывая технологию постройки этой яхты, на верфи матрицу сделали с изменяемой геометрией; за счет вставок она применима для формовки трех разных моделей: 29M, 35M и Dominator 885. Весьма ловкий технологический прием! Следуя доброй традиции делать чуть больше и лучше, нежели предписано инструкциями, для 29M на верфи также создали несколько матриц надстройки, чтобы варьировать ее элементы. Про силовые элементы

конструкции и расположение переборок, влияющее на планировку, думаю, можно не говорить.

Вот с помощью таких матриц верфь Dominator предложила новый, можно сказать, класс моторных яхт — серийный custom. Уже готовится к спуску на воду четвертый корпус модели 29M, и все корпуса отличаются друг от друга. Каждый владелец такой яхты может смело утверждать, что его лодка уникальна. Ведь каждая из них не только имеет свой вариант корпуса — для нее подобраны свои силовые установки, своя отделка и раритетные ковры.

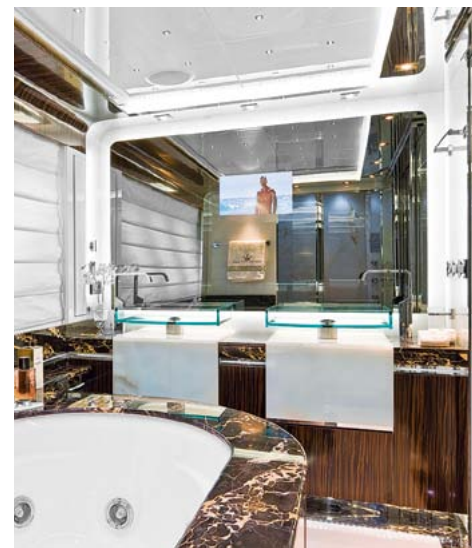
Кстати об отделке. Верфь Dominator для своих яхт всегда предлагала большой выбор вариантов отделки. Хотите «точно такой же, но с перламутровыми пуговицами»? Это именно та верфь, где вам все найдут и все поставят. Правда, есть кое-что общее для всех корпусов, а именно — принцип формирования стандартной комплектации яхт. Впрочем, назвать ее стандартной можно только формально, поскольку все это оборудование входит в базовую стоимость. Двумя генераторами, кормовой платформой и трапом на гидравлике уже мало кого удивишь. А как насчет гидравлической плавательной платформы при мастер-каюте? Такую опцию можно встретить только на некоторых мегаяхтах. Стоит ли говорить, что электронные системы навигации, климат-контроль, снабженные гидравликой кресла рулевого, телевизоры, DVD, посудомоечные машины и еще тысяча и одна мелочь входят в ту самую стандартную комплектацию? Казалось бы, никакого простора для творчества...



## **Каюта**

Интерьер уютной двухместной гостевой каюты выполнен в общей стилистике яхты





На странице слева: Такая конфигурация салона позволяет максимально использовать выгоды большой ширины корпуса.

Сверху вниз: Превосходно оформленные мастер-каюта, двухместная гостевая VIP-каюта в носу и туалетная комната мастер-каюты.

Интерьеры разработали художники студии Team4Design (Альберто Манчини и Энрико Гобби).

Но покупатели моторных яхт Dominator — люди непростые. Первый корпус 29M щеголял отделкой из редкого сорта природного мрамора с золотыми прожилками и эбенового дерева макассар. Обивка и отделка из текстиля, постельное белье и полотенца второго корпуса были изготовлены на заказ из тканей производства Armani. Третий корпус насытили причудливым сочетанием ценных пород дерева и натурального камня с фирменной дизайнерской подсветкой. Четвертый... О нем говорить еще рано. Верфь готова исполнить любой каприз заказчика и с этой целью плотно сотрудничает с разными поставщиками и контрагентами.

Вернер Шильд, генеральный директор верфи, так комментирует политику компании в данном вопросе: «Мы действительно заказываем много разнообразных аксессуаров, тканей и даже мебели у самых известных фирм. Наши клиенты — чрезвычайно требовательные люди. Они привыкли к самому высокому качеству без компромиссов и имеют на это право. Садясь за стол с заказчиком, чтобы обсудить интерьеры, мы готовы создать для него именно такой интерьер, где он будет чувствовать себя как дома. Для этого привлекаем специальных дизайнеров. Никаких готовых вариантов, штампов и шаблонов. Если бы мы делали всю мебель и отделку сами, то это не только бы удорожало процесс, но и негативно отразилось на качестве. К тому же никогда не знаешь, что именно потребует заказчик: один захочет тропический интерьер, а следующему окажется по душе скандинавский стиль. Страшно подумать, какое

количество материалов нам бы пришлось держать на складе!»

Чтобы рассказ о моторной яхте Dominator 29M получился более полным, надо упомянуть о каютах. Но как скажешь, сколько их на борту? В стандартной планировке на яхте четыре каюты для владельца и гостей и две каюты команды. Однако это ничего не значит: захотите — будет восемь. В стандартной планировке мастер-каюта находится на миделе, но можно заказать жесткий верх с полным остеклением и организовать каюту владельца на флайбридже с круговым обзором в 360°. Но при всех раскладах сохранится архитектурный стиль яхты, очень естественный и предельно выразительный. Его формируют резкие и даже агрессивные линии больших панорамных боковых окон надстройки и штевня, наклон окон на борту, силовая балка флайбриджа... Благодаря этому даже стоящая у причала яхта выглядит рвущейся со швартовов.

На подобных суперяхтах скорость не имеет такого значения, как на спортивных круизерах. Но я обязательно хочу сказать о впечатлениях от Dominator 29M на ходу. Был роскошный вечер в Каннах. Вопреки всем нормам и традициям мы выходили на тест-драйв яхты почти в полночь.

**Удивительно, что на ходу работающие двигатели почти не слышны**





*Dominator для своих  
яхт всегда предлагает  
большой выбор  
вариантов отделки*



На борту собралось человек тридцать: дилеры, клиенты, журналисты, просто гости. Вывести яхту из плотно забитой лодками марины во время выставки — занятие достойное: к счастью, я был только наблюдателем, иначе бы семь потов сошло и голова наполовину поседела. Как бы то ни было, мы вышли. Удивило, что двигателей я почти не слышал. На кормовой платформе их работу, конечно, ощущаешь; в кокпите значительно меньше; в салоне удивительно тихо, а каютах и на флайбридже можно даже представить, что вы неспешно рассекаете волны на парусной лодке.

На этой яхте я впервые прочувствовал работу стабилизаторов. На ней стояли и гироскопы, и плавники, и мы могли опробовать обе системы. При ветре около 5 узлов и метровой волне плавниковые стабилизаторы на ходу полностью гасили качку. Когда мы остановились, плавники заметного эффекта не показали. Зато когда запустили гироскопы, яхта будто встала. Вокруг нас волны, качки почти нет — полное ощущение, что мы стоим пришвартованными в спокойной гавани.

Подтвердился факт, что плавники «крадут узлы». С двигателями MTU 16V 2000 M94 (2 × 2600 л.с.) вместо заявленных верфью 33 узлов мы получили только 31 узел. Впрочем, напомним: метровая волна, на борту около 30 человек (при разрешенных пятнадцати), и все это тоже могло повлиять на скорость. Расчетный запас хода на круизной скорости 27 узлов достигает 650 миль. С двигателями меньшей мощности, с которыми скорости будут соответственно 28 и 24 узла, этот показатель увеличится почти на 100 миль.

Dominator 29M нужно видеть, а еще лучше — провести на этой моторной яхте хотя бы пару дней. Но есть один способ получить более или менее яркое представление о яхте. Дайте волю фантазии. Представьте себе идеальную для вас лично моторную яхту длиной почти 30 метров и чуть менее 7 метров шириной. Представьте, какую вы хотите иметь на борту стилистику интерьера: дерево, ткани... И будьте уверены: что бы вы ни придумали — верфь Dominator найдет способ воплотить эти чудесные мечты в реальность. Так уже бывало не раз. **MBY**



### **«Балкон»**

За откидывающейся на гидравлике платформой при мастер-каюте устроена водонепроницаемая дверь





**На странице слева,верху:** Отличная организация пространства флайбриджа, где есть все, включая диваны, ветбар и даже джакузи.

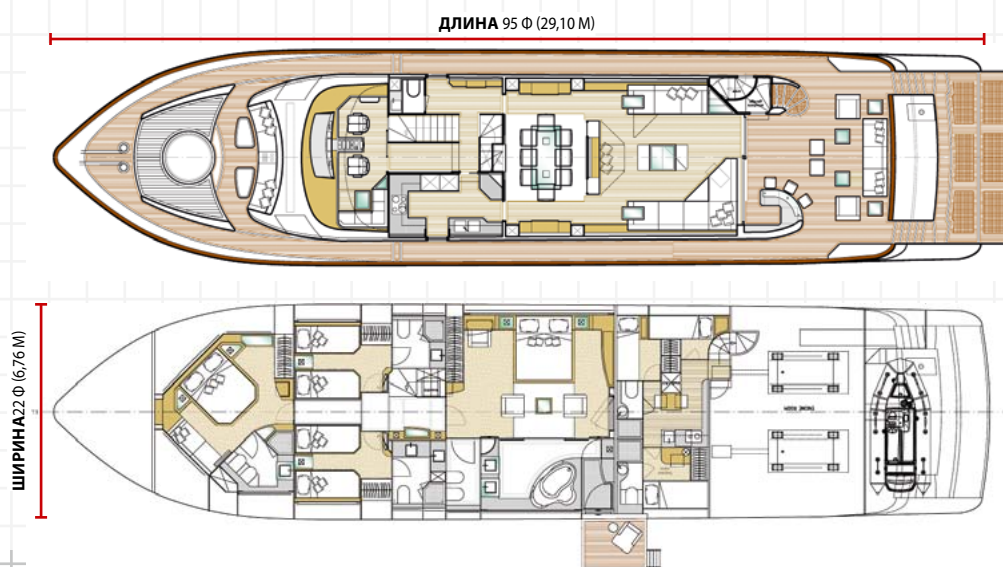
**Внизу:** Большая купальная платформа на гидравлике уже стала обязательной для солидных яхт.

**Вверху:** Яхта не только выглядит совершенной в плане аэро- и гидромеханики, но и фактически довольно быстроходная.

**Слева:** Такой флайбридж — прекрасное место и днем, и на время приватной вечеринки.

Серьезная яхта подразумевает и самое современное приборное оснащение.

## ДОСЬЕ



**ДЛИНА**  
95 Ф (29,10 М)

**ШИРИНА**  
22 Ф (6,76 М)

**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ**  
99,8 Т

**ЗАПАС ТОПЛИВА**  
16 000 Л

**ЗАПАС ВОДЫ**  
3000 Л

**ДВИГАТЕЛИ**  
MTU 12V 2000 M94 2 × 1920  
MTU 16V 2000 M94 2 × 2600

**ГЕНЕРАТОРЫ**  
2 × 35 КВТ

**ЦЕНА С ДВИГАТЕЛЯМИ**  
12V 2000 M94  
€ 7 884 000



# Возвращение в Эдем

*Я приглашаю на борт своих  
русских друзей. Я немного устал  
от иностранцев.*  
Эрик Краус





Б али встретил шумом и суетой. И музыкой. Динамики причудливо смешивали немецкий техно-поп и русский шансон — лишнее свидетельство тому, что наши соотечественники надолго облюбовали этот остров. С окружающим примирился, что через час мы поднимемся на борт *El Aleph*, прозвучит команда, взмоют ввысь паруса шхуны, и мы покинем эти слишком шумные, насквозь цивилизованные места, чтобы на неделю остаться в приятной компании: мы и море, девственные острова и тишина. Скажете, так не бывает? Бывает! Я попробовал это счастье на вкус и на цвет и теперь точно знаю, куда вернусь... Я лежал в ванне, и этой ванной было море. Легкие волны нежили меня, как руки массажистки в спа-салоне. Потом наступила очередь точечного массажа. Меня предупреждали, что рыбки-клоуны с забавными смеющимися мордашками любят пощипать за пятки, но я не представлял, что это настолько приятно. Надо мной раскинулось небо, голубизну которого не осмеливались тревожить облака. Так было и вчера, и позавчера. Здесь вообще удивительная погода: чаще всего она предсказуемо хорошая.

### *Эту типичную индонезийскую шхуну построили мастера с острова Сулавеси*

Кто-то легонько цапнул за мизинец. Щекотно! Я перевернулся на живот и увидел на песке поднос и два бокала. Это для меня! Вот еще доказательство того, что в команде *El Aleph* собрались волшебники. Они умеют растворяться в воздухе и возникать в ответ на твой негромкий призыв. А порой откликаются даже не на слова — на мысли. Вот как сейчас. Стоило подумать, что неплохо бы выпить стаканчик баджитура (кокосовое молоко с рисом и пальмовым сахаром) или эс качанга (молотый лед с сахарным сиропом и бобами), как они тут же материализовались. И это при том, что на пляже никого, следов на белом песке — и тех не видно.

Извините, рыбки, пить хочется. Стакан приятно охладила руку. Вид шхуны ласкал взгляд. У бушприта с подозрительной трубой стоял «Джек Воробей», рядом с ним возвышался «боцман Гиббс», он же — капитан шхуны Пол Дин, автор книги *Land of Water*, последние 15 лет бороздящий воды Индонезии.

Я помахал рукой сыну. Но какое дело бравому разбойнику до какого-то туземца на берегу, пусть даже это его отец? Сын прав: *El Aleph* действительно напоминает «Черную жемчужину» из «Пиратов Карибского







## Постройка корпуса El Alerph из векового тика и железного дерева заняла год

моря». Ну хотя бы тем, что паруса у нее черные. Но здесь это традиция. Вообще, *El Alerph* — это национальная индонезийская шхуна пиниси, только больше: ее длина 40 метров при 350 тоннах водоизмещения. И строили ее здешние мастера из деревни Тана Биру на острове Сулавеси по заказу биржевого аналитика Эрика Крауса. Создавали с любовью, вкладывая душу в каждую деталь. Отсюда эта благородная простота, плавно переходящая в роскошь.

Год ушел только на корпус из векового тика и железного дерева. А что вы хотите — ручная работа! Потом наступил черед 3D-моделирования, работы специалистов по интерьерам, которые ориентировались на этностиль — предметы национального искусства и местные древности. Параллельно шхуну оснащали всевозможной техникой: от кондиционеров, спутникового телефона и доступа в Интернет до аккумуляторов такой емкости, что шхуна может идти на них, не нарушая тишину работой мотора. Хотя двигатель на шхуне, конечно, есть: дизель Nissan обеспечивает яхте круизную скорость в 10 узлов. Про это мы узнали на сайте [www.elalephcruising.com/rus](http://www.elalephcruising.com/rus), а потом все увидели сами.

Баджитур был хорош, эс качанг еще лучше. Мысли мои текли лениво, как и полагается на отдыхе, когда стоишь по пояс в теплой воде, а в руке бокал с чудесным напитком. Впрочем, мои друзья, оставшиеся на яхте, уверены, пребывают в таком же блаженном состоянии на палубе шхуны, погрузившись в лаунж-диваны.

Нас три семьи при двух детях — 12 человек, полный





комплект для *El Aleph*, которую мы взяли в чартер на неделю. Место нашего жительства — Петербург и Москва. Взаимоотношения — дружеские, почти родственные. Наши желания — быть вместе, и чтобы рядом никого. Хотите покрасоваться — отправляйтесь на Сардинию, а нам нужно другое: чтобы без мельтешения лиц и экстрима. Адреналина всем хватает дома — нам бы расслабиться. При этом мы понимали, что волшебное безделье может наскучить, поэтому из всего многообразия маршрутов выбрали тот, который предусматривал заходы на острова Флорес и Комодо, находящиеся на юге Малайского архипелага.

О этот Флорес! Край несорванных цветов и дурманящих ароматов! Мы не могли упустить шанс полюбоваться на местное чудо и потому отправились к вулкану Келимуту. Вулкан высотой 1639 метров в конце позапрошлого века пробудился, и после извержения в его кратере образовалось три озера: Заколдованное озеро, озеро Мальчиков и Девочек и озеро Стариков. Хотя «заколдованы» все эти озера, поскольку вода в них разного цвета. Почему — никто не знает. Жители деревни Мони, прилепившейся к подножию вулкана, считают, что в озерах обитают души умерших, и если вода темнеет, значит предки гnevаются. Ученые, разумеется, имеют на этот счет свою точку зрения: изменением цвета от черного до бирюзового озера обязаны минералам, поступающим из подземных источников.

Обсудив, кто больше прав, мы пришли к выводу, что, наверное, все же ученые, зато легенды красивее.

Потом мы отправились в городок Лабуан Баджо — мимо рисовых полей, сквозь тропические заросли, вдруг обрывающиеся горным плато... В окрестностях городка есть пещеры со сталактитами и сталагмитами. Там же мы посетили жемчужную ферму Мутиара — на этом настояли дамы. Наведались мы (по их же требованию) и в деревню Сикка, знаменитую саронгами ручной выделки. Вряд ли надо говорить, что и с жемчужной фермы, и из центра древнего ткачества

наши женщины отбыли не с пустыми руками.

Пребывание на острове Флорес мы завершили посещением городка Баджава, где расположены знаменитые мегалиты и деревни племени наге. Это племя живет на склонах гор в домах на сваях, окруженных каменными стенами. Вся одежда наге — полоска ткани. Для мужчин это набедренная повязка, для женщин — вроде парео, которое они крепят над грудью. Женский стиль понравился мне, мужской — жене, а сын заявил, что ему больше подходят шорты. И вообще, он хочет в море!

Прежде чем отправиться к острову Комодо, чтобы поглазеть на тамошних драконов, мы несколько дней посвятили блаженному безделью. Хотя это не то слово. У берегов острова Бидадари мы занимались дайвингом и снорклингом. Кристально прозрачная вода, а в коралловых садах — немыслимое изобилие рыбы самых немыслимых расцветок. Когда гигантский скат, словно наложница опалом, накрыл меня своим крылом и величественно удалился прочь — это было непередаваемо! Жаль, рифовых акул мы не видели, а другие здесь не водятся. Вот бы покормить этих застенчивых рыбешек, несправедливо причисляемых к хищникам.

Пока мужская часть гостей *El Aleph* меняла маску с трубочкой на акваланги и обратно, дети катались на моторной лодке Hyperlion, на «банане» и вейкборде, а женщины пытались освоить водные лыжи и, надо

Сверху вниз: Остров Флорес — край несорванных цветов и дурманящих ароматов, где до поры спит вулкан Келимуту.

Пестрый мир подводных обитателей, манящий своими красками.

Эти сохранившиеся до наших дней ящеры выглядели, наверное, так же и миллион лет назад.



## Компас

На идеальной классической шхуне даже детали должны соответствовать ее облику

*Это был фантастический круиз среди пленительной природы райских островов*



Парусами *El Alerph* напоминала  
«Черную жемчужину» из фильма  
«Пираты Карибского моря»



сказать, делали успехи. На шхуне было все, чего бы мы ни пожелали, а желалось то одно, то другое. Мы даже как-то подумали: а пикничок на берегу необитаемого острова — смогут? Смогли: и остров такой нашелся, и пляж на милю вправо-влево пустынный, и костер пылал... Даже шашлыки были!

Шеф-повар *El Alerph*, прежде работавший на самых роскошных курортах Бали, решил нас удивить и приготовил сате — маленькие шашлычки из мяса, которые подают с пикантным соусом. Пусть на меня не обижаются, но они мне понравились даже больше, чем знаменитый nasi goreng — приправленный чили жареный рис с тонко нарезанным мясом, жареным луком и кусочками омлета. По слухам, это одно из любимых кушаний Барака Обамы.

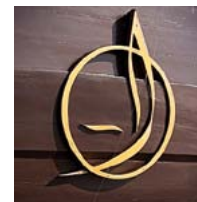
В смысле поесть нас вообще баловали. Свежая рыба, морепродукты, кухня азиатская и средиземноморская, мясо белое, парное, мраморное... Жена-вегетарианка тоже не оказалась обиженной — у нее было свое меню.

Но я отвлекся от шашлычков... Дамы изволили запивать их местным рисовым вином (брэм), а мужчины не отказали себе в паре-тройке рюмок пальмовой водки арак. Когда все было съедено, но не все выпито, очередь дошла до пива туак, сваренного из пальмовых цветов.

Короче, это были дни неги и блаженства. Но нас ждали вараны, и в сопровождении стаи дельфинов *El Alerph* направилась к острову Комодо. О них уже столько сказано-написано, об этих доисторических

драконах, но мы хотели убедиться, что все это правда. Нам организовали специальную экскурсию, и вот проводник с рогатой палкой (надо полагать, чтобы в случае чего «придержать» чудовище) ведет нас к зарослям, где самка варана недавно отложила яйца. Он опускается на колени — мы тоже, он ползет между какими-то растениями — мы за ним. Без женщин и детей — им обещано другое зрелище. И вот поляна. Проводник протягивает руку, и я вижу гигантскую ящерицу, не меньше двух метров в длину. Она поднимает угловатую голову, разевает пасть, и я понимаю, что не ящерица это — ящер! Из пасти, полной зубов, напоминающих иззубренные лезвия ножей, выскакивает раздвоенный язык. Черные глянцево-голубые глаза смотрят на меня, и мне становится не по себе. Назад, назад... Когда мы выбрались из зарослей, проводник спросил, чего мы испугались. Ведь это безопасно! Ага, а как же рогулька? И рассказ про американку, которая сдуру решила поцеловать варана, чтобы потом весь год Дракона хвастаться фотографией. Варан ее так цапнул — сразу все глупости из головы улетучились. Нет, лучше мы со стороны...

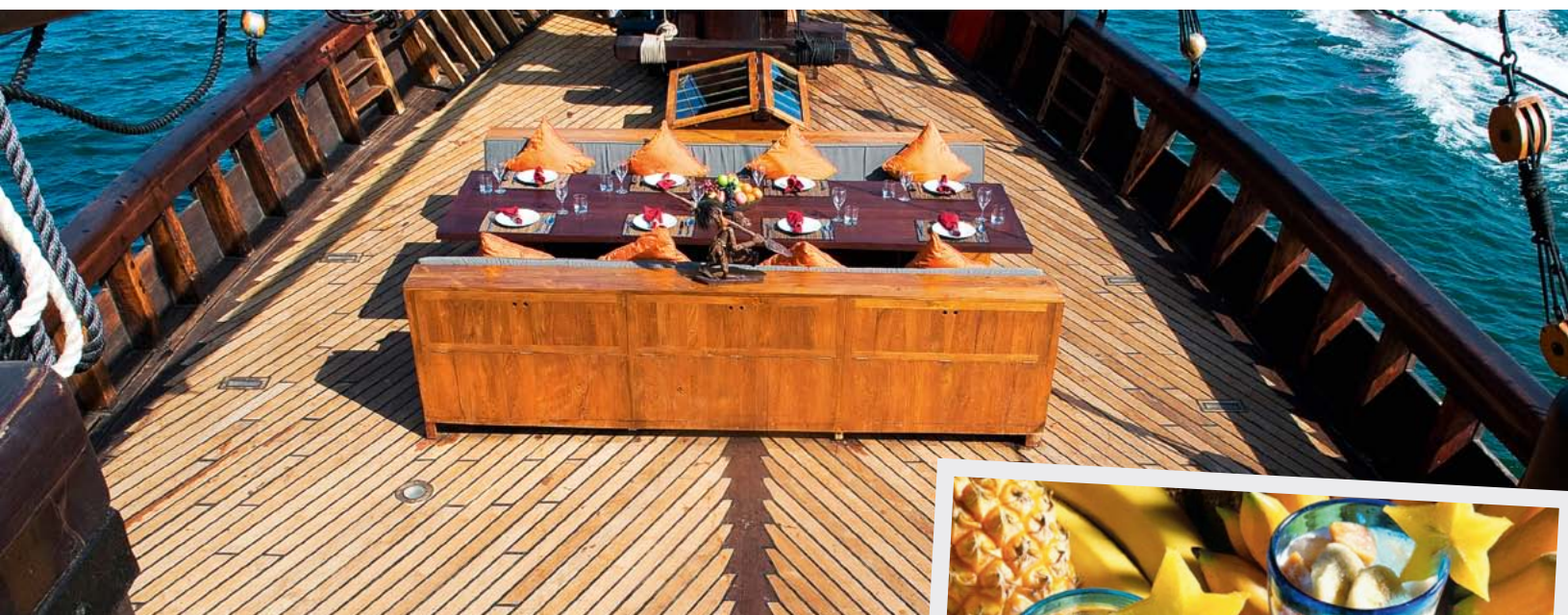
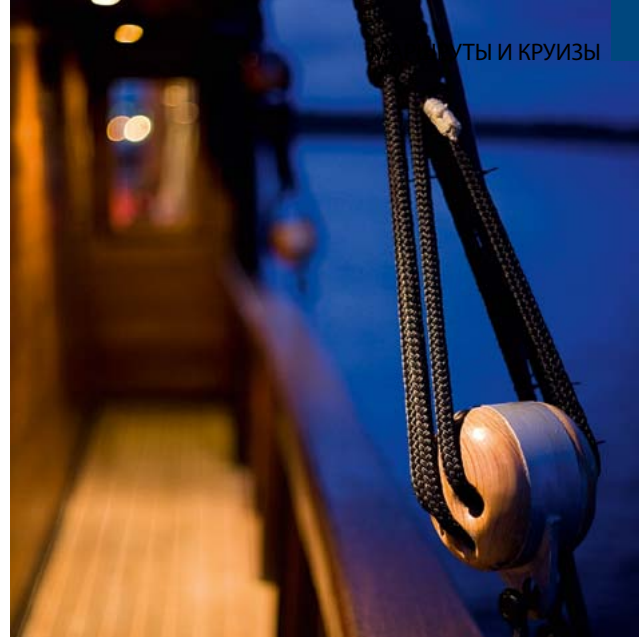
Этим мы и занимались следующие несколько часов. Наблюдали. Как спят вараны, словно в кольчугу, закованные в бугорчатую кожу. Как они охотятся, как, извините, вкушают свежую козлятину. Правда, детей от последней картины мы уволили, а женщины сами ушли. И правильно, наверное. Хотя интересно, конечно.



### Символ

Стилизованное изображение буквы «алеф» — первой буквы алфавита ряда восточных народов — стало символом судна





Вверху слева: Декор кают *El Aleph* в национальном стиле немного яркий, только их уют от этого не страдает.

Внизу: На палубе все готово для дружеского застолья.

Стаканчик баджитура — кокосового молока с рисом и пальмовым сахаром — это очень приятно.

## В эти райские места можно приезжать снова и снова, и мы непременно вернемся сюда

Оставалось несколько дней нашего фантастического круиза среди волшебного моря и пленительной природы райских островов. Общее собрание решило провести их у какого-нибудь острова — в Индонезии их более 17 000, на всех хватит.

*El Aleph* уверенно резала волны. Качки не было — шхуна на редкость остойчивая. Паруса над нами ловили ветер, снасти звенели, как... Кстати, о комарах. На островах нечего опасаться малярийных комаров и прочего гнуса. Это в глубине москитам вольготно, а моря они боятся не меньше, чем мы их.

Мы бросили якорь. Я взял каяк и отправился на берег... И вот я сижу, допиваю эс качанг и думаю о том, что сегодня — прощальный вечер. Завтра *El Aleph* возьмет курс на Бали. Представляю, как это будет. Мы соберемся на палубе, отведаем очередного экзотического блюда, которое из сострадания к нам шеф-повар делает не таким жгучим и острым. Потом... Может быть, посмотрим фильм на огромном экране, но, скорее, будем просто болтать под южным небом, усыпанным мириадами звезд. И сожалеть, что все хорошее когда-нибудь кончается. А я возьму



из корабельной библиотеки книгу Хорхе Луиса Борхеса «Эль Алеф» и попробую понять, почему Эрик Краус позаимствовал у писателя название для своей шхуны. Хотя, кажется, уже догадываюсь. *El Aleph* по-арабски — «первый». Кроме того, это первая буква в алфавите иврита, которая употребляется в написании имени Бога... Может, я и не прав, но Эрик Краус пригласил меня в Эдем.

Что же в отношении неизбежного окончания всего хорошего, это не совсем так. *El Aleph* готов нас, как и всех других своих гостей, доставить на остров Бутон, в залив Манадо, на острова Банда... Мы увидим дворец Гованских королей, форт Вреденбурн, султанский дворец Кедатон... Мы посетим деревенские праздники, примем участие в мистических церемониях, погуляем в папуасском дождевом лесу...

Мы обязательно это увидим. Мы обязательно вернемся, дайте срок! **МВУ**







# РАДИКАЛЬНАЯ ПЛАСТИКА



Получив новый флайбридж и спортивную внешность, Jeanneau Prestige 60S стала не только более привлекательной, но и сравнительно быстрой яхтой.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Jeanneau**





*Люк создает в салоне атмосферу открытой лодки, наполняя его светом и морским воздухом*

**Д**ва года назад мы проводили тест Jeanneau Prestige 60 и достаточно подробно рассказали о ней нашим читателям (МВУ № 5, 2010). Появление этой лодки во многом оказалось знаковым не только для самой французской верфи, но и для всего европейского рынка флайбриджных круизеров.

Во-первых, судно положило начало отдельной линейке Prestige Yachts и долгое время оставалось единственным ее представителем, задавая тон в плане наружного и внутреннего дизайна всем последующим моделям Prestige. Во-вторых, яхта установила высокую планку по соотношению качества и цены, одновременно убив двух зайцев: интерес публики к Prestige 60 подкрепили хорошие продажи, а конкуренты были вынуждены придумывать ответные шаги. Причем яхту оценили не только средиземноморские яхтсмены — несколько корпусов уже эксплуатируются и в России. За два года новый модельный ряд Prestige получил интенсивное логическое развитие в сторону уменьшения длины,

но флагман все это время оставался неизменным. Верфь не скрывает, что активно ведется работа над 80-футовой яхтой, однако дело это не быстрое, а рынок требует обновления не только младших моделей. Поэтому, чтобы оптимизировать производственные расходы, не затягивая паузы, Jeanneau представила измененную Prestige 60S. Однако в данном случае индекс «S» означает не просто Sport, а Sportfly, с чем нам и предстоит детально разобраться.

Яхта построена в том же корпусе, что и Prestige 60, полностью сохранила планировку нижней и главной палуб, оборудована теми же моторами и приводами (Volvo Penta IPS900), то есть на 95% осталась прежней. Три гостевые каюты на нижней палубе отличаются той же качественной отделкой и оборудованы собственными санузлами, а четвертая, капитанская, в корме за моторным отсеком, настолько хороша, что в нее без зазрения совести на несколько дней можно поселить еще двух человек. Уместный вопрос: в чем же идея новой модели? Отсылая читателя к полному обзору Prestige 60 (на сайте [www.mby.ru](http://www.mby.ru)), позволю себе остановиться лишь на тех моментах,





**На странице слева:** Высота панорамного остекления в салоне немного уменьшилась, однако широкий люк с двумя окнами с лихвой это компенсирует.

**Вверху:** За штурвалом на флайбридже возникает ощущение, будто лодка гораздо длиннее, чем 20 метров.

**Слева внизу:** В закрытом положении люк надежно изолирует салон от внешней среды.

**Справа внизу:** Общая площадь флайбриджа уменьшилась, но находиться там и общаться стало намного приятнее.

которыми 60S отличается от предшественницы. Итак, надстройка, точнее — верхняя ее часть: теперь вместо классического флайбриджа с массивной радарной аркой там появилась гибридная конструкция, в которой элементы спортивного купе совмещены с уменьшенным и облегченным верхним мостиком. Что это дает? В отношении дизайна облик яхты, безусловно, изменился в лучшую сторону: более сглаженный и динамичный профиль наделяет ее спортивной внешностью и, на мой взгляд, воспринимается намного гармоничнее. В отношении практичности все тоже очень хорошо: часть крыши надстройки, находящаяся ближе к носу, оборудована широким автоматическим люком с двумя иллюминаторами, который великолепно играет свою основную роль — создавать в салоне атмосферу открытой лодки, наполнять его светом и морским воздухом. Можно обратить внимание на то, что высота панорамных иллюминаторов бортового остекления стала чуть меньше, однако благодаря люку этого просто не замечаешь. Хотя французы окрестили проект яхты с компактным и смещенным в корму флайбрижем благозвучным именем Sportfly, не стоит

## Облик яхты, безусловно, изменился в лучшую сторону благодаря более сглаженному и динамичному профилю

полагать, что все преимущества верхнего мостика на 60S принесли в жертву ради нового дизайна и появившегося люка. Общая площадь флайбриджа сократилась, но функционально он потерял совсем немного, и то лишь за счет лежаков для загара, ветбара да свободного (читайте — пустого) места. Здесь по-прежнему присутствует стол с тиковой столешницей и просторный диван для компании из 5–6 человек, который с помощью складных подушек несложно превратить в мини-пляж. Но главная привлекательность «спортбриджа» 60S заключается в том, как на нем организован пост управления. Приборная консоль больше не жмется сиротливо к левому борту: пост управления (а значит, и капитан!) занимает на Sportfly центральное положение. Перед пультом стоят три удобных кресла,



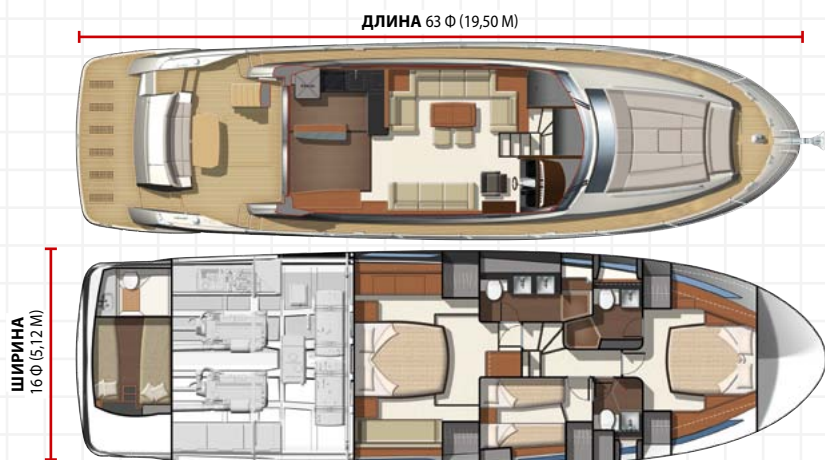
Пост управления удобно  
расположен по центру  
флайбриджа, а на последующих  
корпусах будет стоять более  
высокий ветроотбойный козырек

Открытый люк позволяет  
общаться людям  
в салоне и на флайбридже

Между трапом  
и столом остается  
не слишком много  
места, если в кокпите  
стоят стулья,  
но проход остается

Кормовая  
каюта снабжена  
иллюминатором  
на транце  
и подойдет  
не только для  
капитана

## ДОСЬЕ



|                            |                                                                                |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| ДЛИНА                      | 63 Ф (19,50 М)                                                                 |
| ШИРИНА                     | 16 Ф (5,12 М)                                                                  |
| ОСАДКА                     | 4 Ф (1,32 М)                                                                   |
| ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ              | 22,5 Т (ПОРОЖНЕМ);<br>31,1 Т (ПОЛНОЕ)                                          |
| УГОЛ КИЛЕВАТОСТИ НА ТРАНЦЕ | 17°                                                                            |
| ЗАПАС ТОПЛИВА              | 2800 Л                                                                         |
| ЗАПАС ВОДЫ                 | 800 Л                                                                          |
| КАТЕГОРИЯ RCD              | «В» (14 ЧЕЛОВЕК)                                                               |
| ДИЗАЙН                     | GARRONI DESIGN<br>MICHAEL PETERS DESIGN<br>PRESTIGE ENGINEERING<br>JP CONCEPTS |



развернув которые, можно легко присоединиться к общему столу. Мало того что во время перехода сидящие у поста управления не оторваны от общества, им можно даже позавидовать, поскольку управлять яхтой с флайбриджа — сплошное удовольствие. Он довольно сильно отнесен в корму, и за штурвалом складывается ощущение, будто рулишь судном длиной не 20, а все 30 метров! Словом, ощущения незабываемые! Оптимально расположенные органы управления позволяют полностью сконцентрироваться на происходящих вокруг событиях. Пожалуй, лишь один элемент флайбриджа нуждается в доработке: низкий и не слишком широкий ветроотбойный козырек рассчитан только на рулевого, да и то практически не прикрывает его от набегающего воздушного потока. В солнечный весенний день это не доставило больших неприятностей, но в прохладную погоду при движении на крейсерской скорости около 30 узлов ветер неминуемо сгонит с флайбриджа даже тепло одетых людей. Верфь обещала изменить форму козырька уже на втором корпусе 60S. В остальном могу с чистой совестью заключить, что «спортбридж» на Prestige 60S — лучший из тех, что мне случалось видеть за последнее время.

Можно было бы решить, что при общих незначительных изменениях в новой модели нет смысла повторять тест с измерением скорости, расхода топлива и других параметров. Корпус, двигатели и приводы остались прежними, а масса судна снизилась всего на тонну (менее 5%), и стоит ожидать, что максимальная скорость вырастет от силы на узел-полтора. Но иногда практически идентичные яхты могут выдавать совершенно разные результаты, поэтому я решил перепроверить предоставленные верфью данные, основанные на пересчете показателей Prestige 60, и, как оказалось, не зря.

Два года назад флайбриджная яхта выдала максимальную скорость 28,8 узла и показала нам «тихоходной»; новая 60S при близкой загрузке без труда перевалила отметку 32 узла, чем приятно удивила. Разгон с места до максимальной скорости занимает 42 секунды, причем до 25 узлов лодка разбегается всего за 18 секунд. Во время скоростных

## Ощущения от управления яхтой с отнесенного в корму флайбриджа незабываемые!

замеров мы намеренно не использовали транцевые плиты: при выходе на глиссирование дифферент на корму доходит до 9°, но довольно быстро возвращается к 4°. При этом с главного поста управления сохраняется прекрасный обзор, а кратковременный дифферент не привносит дискомфорта.

Пытаясь разобраться, по каким причинам 60S показала максимальную скорость на три с лишним узла больше, могу предположить, что здесь имеет место сочетание нескольких факторов. Во-первых, мы тестировали ее практически в штиль и без использования транцевых плит, которые, безусловно, помогают в определенных ситуациях, но неизбежно повышают сопротивление. Кроме того, перекомпоновка и облегчение флайбриджа, видимо, привели к некоторому смещению центра тяжести в корму, что благоприятно сказалось на динамических характеристиках. Также показательно, что 60S потребляла при одинаковых оборотах двигателей в среднем на 10–20 л топлива в час меньше, чем Prestige 60. Пусть на первый взгляд это пустячная экономия, но при частых путешествиях за два-три сезона она выльется в немалую сумму.

У меня нет сомнений в том, что подтянутая спортивная 60S, даже при столь небольшом объеме изменений, превзойдет по востребованности флайбриджную модель. Перед нами тот случай, когда в не самых благоприятных финансовых условиях компания осторожно просчитывает каждый шаг и производит яхты, которые заведомо обречены на успех. В ноябре, когда на верфи в Лез-Эрбе проходила презентация Prestige 550 и 60S (мы писали об этом в прошлом номере MBY), а первый корпус новой 60S еще не был даже завершен, приглашенные VIP-клиенты верфи уже делали на нее заказы. Сейчас, когда первая лодка едва коснулась воды, мастера Jeanneau уже вовсю трудятся над завершением шести проданных Sportfly. А ведь сезон только начинается! **MBY**

### ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta IPS900, 700 л.с. при 2350 об/мин, 6 цилиндров, дизель 11 л

| РЕЖИМЫ            | ECO  | FAST | MAX  |
|-------------------|------|------|------|
| ОБ/МИН            | 600  | 1000 | 1400 |
| СКОРОСТЬ          | 6,3  | 9,7  | 12,5 |
| РАСХОД            | 9    | 34   | 85   |
| МИЛЬ/Л            | 0,68 | 0,28 | 0,14 |
| ДАЛЬНОСТЬ         | 1567 | 672  | 329  |
| УРОВЕНЬ ШУМА, дБА |      |      |      |
| ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ   | 63   | 67   | 70   |
| МАСТЕР-КАЮТА      | 60   | 66   | 69   |

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 55% топлива, 50% воды, 4 человека на борту, два спасательных плота. Температура воздуха +22 °C, легкая рябь, сила ветра при скоростных заездах 1 балл.

### ЦЕНЫ И ОПЦИИ

|                                              |             |
|----------------------------------------------|-------------|
| Стоимость в Европе от                        | € 1 010 000 |
| Корпус цвета «шампань»                       | € 26 960    |
| Система динамического позиционирования Volvo | € 19 820    |
| Тик в боковых проходах                       | € 12 650    |
| Бимини на флайбридже                         | € 4 775     |
| Опреснитель (100 л/ч)                        | € 12 630    |
| Система кондиционирования                    | € 30 090    |
| Генератор (17,5 кВт)                         | € 5 640     |
| Гироскопические стабилизаторы Seakeeper      | € 86 730    |
| Генератор льда                               | € 2 770     |
| Гидравлический трап                          | € 23 350    |

### КОНКУРЕНТЫ

#### SEALINE T60 AURA

Яхта лишена люка в крыше надстройки, но по-прежнему конкурирует с Prestige 60S, которая достигла с ней паритета по скорости.

#### AICON 58

Итальянский круизер с четырьмя каютами, чуть меньшей максимальной скоростью и неограниченным районом плавания.





# СПОРТ-КУПЕ КЛАССА «А»

Неожиданный тест еще более неожиданного  
спортивного круизера Marquis 500 Sport Coupe  
с неограниченным районом плавания.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Marquis**







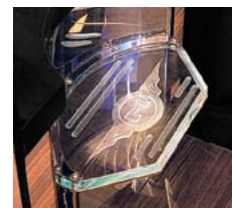




*Наиболее ярко индивидуальность  
яхты проявляется в салоне:  
подобным остеклением не может  
похвастаться ни один конкурент*

**Т**естировать этот интересный спортивный круизер мне довелось во время выставки в Монако. Порт Геркулес был под завязку забит суперяхтами всех мастей, и в перерыве между запланированными визитами мне предложили познакомиться с Marquis 500 SC. Время позволяло, я согласился — и, как выяснилось потом, не зря. После баснословно дорогих и невообразимо роскошных гигантских яхт почти любой относительно небольшой 50-футовый круизер мог показаться простеньким катером, но только не Marquis. Издалека пришвартованное в яхт-клубе судно вроде бы ничем особенным не отличается, но стоит оказаться рядом — и начинаются сюрпризы. Известно, что родина «Маркизов» — США, а точнее — северный штат Висконсин, что соседствует с Великими озерами, и на американской яхте никак не ожидаешь встретить подобный внешний вид. Облик Marquis 500 SC придумывали итальянские мастера яхтенного дизайна из венецианской студии Nuvolari & Lenard — отсюда «неамериканская» внешность, множество приятных глаз и в то же время практичных деталей. Судите сами: бортовое остекление надстройки из трех смещенных друг относительно друга секций

напоминает веер, а на самом корпусе, на первый взгляд, беспорядочно рассыпаны круглые иллюминаторы. Боковые проходы на агрессивно заостренном и энергично наклоненном транце, помимо привычных дверок, сверху закрыты откидывающимися панелями: когда необходим проход, они поднимаются к диаметральной плоскости, а на ходу не только обеспечивают дополнительную безопасность находящихся в кокпите людей, но играют важную роль с точки зрения дизайна. Одни только эти панели настолько необычны, что делают лодку характерной и узнаваемой. На этом функциональные особенности в кокпите не заканчиваются: весь кормовой диван с частью транца нажатием кнопки «уезжает» в корму, увеличивая площадь и без того немаленького кокпита. Сейчас рынок этим, конечно, не удивишь, но на момент появления Marquis 500 SC такое конструктивное решение было встречено на ура. Справедливости ради скажу, что даже сегодня «подвижные» диваны попадают на одной лодке из десяти, если не реже. А жаль, поскольку конструкция эта эффектная и полезная, ведь жертвовать ничем не приходится, что доказывают сохранившиеся под сиденьями 500 SC объемные рундуки.



### **ДЕТАЛИ**

Невероятно высокий уровень детализации отделки — традиционный козырь яхт Marquis. Чего стоит хотя бы стеклянная ступень на посту управления!





#### На странице слева:

В погожий день границы салона будто растворяются, и он сливается с окружающим пространством.

**Вверху:** По периметру столешницы камбуза пущена мощная ограничительная планка, выполняющая функцию поручня.

**Внизу:** В носовой мастер-каюте четыре иллюминатора и световой люк.

Наиболее ярко индивидуальность яхты проявляется из салона: осознанно возвращаясь к этому моменту, поскольку подобным остеклением не может похвастаться ни один конкурент. Я насчитал в салоне 20 иллюминаторов плюс две форточки — неслабо! Плавные изогнутые линии силовых конструкций надстройки, образующие элегантные дуги, внезапно расширяются или сходятся под острыми углами. Крыша, целиком состоящая из прямоугольных люков, снабжена автоматической сдвигающейся секцией и выглядит изнутри потрясающе, тогда как плотная тонировка вместе с черным пластиком хорошо «маскируют» ее снаружи. Разумеется, инженеры применили непроницаемое для ультрафиолетовых лучей стекло, но если солнце все-таки вам надоедает, это всегда можно исправить шторками. Кстати, верфь предлагает три варианта системы кондиционирования для разных климатических зон под кодовыми названиями «Север» (включена в базовую комплектацию), «Тропики» и «Пустыня» мощностью от 48 000 до 70 000 BTU.

Наконец, еще один примечательный момент остекления связан с дверями кокпита: две створки складываются гармошкой к левому борту, частично заслоняя ветбар, а третья — основная и самая

### Атмосфера в интерьере располагает к удовольствию от легких коктейлей

широкая — открывается к правому борту, как обычная дверь. Функционирует такая конструкция безупречно и рассчитана, вероятно, на то, что людям гораздо привычнее пользоваться традиционными дверьми, чем сдвижными.

Обстановка и интерьер салона более всего располагают к вечернему распитию легких коктейлей где-нибудь на якорной стоянке французской Ривьеры. Уютный П-образный диван со столиком на наклоненной телескопической штанге с электроприводом (фирменная штучка Marquis), пара дизайнерских кресел, рассеянная светодиодная иллюминация, шкафчик с бокалами и пульт управления мультимедийными системами под рукой — что еще нужно для погружения в средиземноморскую нирвану? Нет смысла перечислять виды древесины и тканей, использованных в отделке тестовой лодки, поскольку все яхты Marquis строятся semi custom и в отношении материалов заказчик волен выбирать все, что душе





## Кстати, на любой скорости в салоне не слышно звона посуды, стуков и натужного скрипа пластика

удотно. Некоторые верфи, выпуская на рынок новую модель, действуют по принципу «всем не угодишь — запустили и забыли», но ребята из Висконсина не перестают оптимизировать проект даже спустя годы после премьеры лодки. Например, с начала продаж служба, взаимодействующая с владельцами, получила определенное количество отзывов касательно недостаточной высоты потолка при входе в VIP-каюту. Без промедления конструкторы изменили конфигурацию пространства под постом управления, сделав его более компактным, и все последующие корпуса уже были лишены этого недостатка. Подобный подход неминуемо приносит дивиденды — на недавней выставке в Майами Marquis продала 14 яхт, опередив всех ближайших конкурентов.

Верфь предлагает европейским покупателям на выбор оборудовать лодку тремя Volvo Penta IPS 500 по 370 л.с. или более мощными IPS 600 по 435 л.с. На тестовой яхте были установлены самые мощные моторы, однако они еще не прошли полную обкатку, поэтому капитан попросил не превышать 3000 об/мин. Полный тест из-за этого провести не удалось, но оценить возможности лодки временное ограничение не помешало.



«Лучше сидеть, чем стоять» — гласит китайская мудрость, которой, по всей видимости, руководствовались специалисты, разработавшие пост управления Marquis 500 SC. Широкое, оббитое кожей сиденье с электрическими регулировками, множество приборов, практически фортепьянная клавиатура из длинного ряда клавиш под левой рукой, удобные «столики» с органами управления по бокам от штурвала, отличный обзор — о таком рабочем месте капитан может только мечтать; даже подстаканники присутствуют. Но одна сложность все же обнаружилась: управлять лодкой, стоя за штурвалом, у меня не вышло, поскольку впереди прямо на уровне глаз оказывается массивная стеклопластиковая «балка», от которой никуда не деться. Возможно, невысоким людям будет проще, но, подозреваю, инженеры намеренно поступили таким образом. Швартовке это мешает не сильно благодаря маневренности с IPS и джойстику (дополнительный, кстати, можно установить в кокпите), но вот на управлении яхтой в штормовом море вполне может сказаться негативно, хотя во многом здесь дело вкуса и привычки.

«После IPS я никогда не вернусь к транцевым колонкам, — с энтузиазмом рассказывает наш капитан Пьер Роша, пока я пытаюсь поймать чью-нибудь кильватерную волну, ибо других в тот день просто не было. — Они позволяют добиваться от лодки невероятных результатов без особого труда. На Marquis 500 SC центральная «нога» установлена неподвижно на плоском участке днища в ДП, а за маневрирование отвечают колонки по бортам».

Слева сверху: Двухместная гостевая каюта по правому борту оборудована отдельными койками.

Слева внизу: Потолок VIP-каюты за счет многоуровневости не затрудняет перемещение.

Справа: Санузлы на Marquis 500 SC не уступают таковым в первоклассных апартаментах.



Три днищевые колонки Volvo Penta IPS600 обеспечивают высокую скорость и маневренность

Такая интенсивность остекления корпуса и надстройки резко отличает Marquis от конкурентов

Откидные панели повышают безопасность в кокпите и отлично смотрятся

Трудно не согласиться, поскольку три подобных пропульсивных установки вкупе со специально рассчитанной геометрией корпуса обеспечивают, помимо мощности и скорости, четкое прохождение поворотов без избыточного крена.

Вес яхты в среднем на 30% больше, чем у близких «одноклассников», за счет большей толщины корпуса и прочной силовой «рамы» из алюминиевых стрингеров. Подобная усиленная конструкция характерна для всех моделей Marquis и позволяет уверенно ходить даже в суровых условиях открытого моря. Выход на глиссирование 500 SC происходит в диапазоне 2000–2200 об/мин (около 14 узлов). Учитывая, что лодка была прилично загружена: 75% топлива, полные баки воды, спасательное оборудование и 9 человек на борту, — на разрешенных максимальных оборотах она разогналась до 28 узлов. Независимые

тесты 500 SB с IPS 500 показали максимальную скорость более 33 узлов, и я вполне могу представить, что после обкатки лодка без труда сможет развивать заявленные 37 узлов. Кстати, во всем диапазоне скоростей в салоне не слышно звона посуды и натужного «кряхтения» пластика, а пассажиры могут общаться свободно, не надрывая связки.

С той выставки уже прошло достаточно времени, и едва ли сейчас я смогу вспомнить в деталях все яхты, на которых тогда побывал. Обычное дело: во время боат-шоу все надстройки, салоны, интерьеры мелькают с калейдоскопической скоростью, сливаясь под конец в сплошное яркое кино, но «стоп-кадр» с Marquis 500 SC отложился в памяти очень хорошо. Мимо этого необычного круизера сложно пройти не оглянувшись, а однажды побывав на борту, забыть его вы точно не сможете! **МВУ**



## КОНСОЛЬ

С позиций эргономики приборы и органы управления на панели 500 SC расположены весьма удачно



**ПЬЕР РОША, председатель Le'Mon Group; капитан на тестовой яхте:**

На своем опыте я уже неоднократно убеждался, что самые показательные тест-драйвы, как ни странно, проводят дети. Пустите вашего десятилетнего

ребенка к штурвалу, предварительно объяснив, где что находится; не отвлекайте его и посмотрите, как он справляется с яхтой на ходу. Из увиденного можно сделать выводы о том, насколько легко вам будет управляться с этой лодкой.

## ДОСЬЕ



|                        |                                              |
|------------------------|----------------------------------------------|
| ДЛИНА                  | 49 Ф (15,09 М)                               |
| ШИРИНА                 | 15 Ф (4,70 М)                                |
| ОСАДКА                 | 4 Ф (1,14 М)                                 |
| ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ          | (ПОЛНОЕ) 20,2 Т                              |
| ВЫСОТА НАД ВАТЕРЛИНИЕЙ | 16 Ф (4,88 М)                                |
| ДВИГАТЕЛЬ              | 3 × VOLVO PENTA IPS 500 (370 Л.С.)           |
| ИЛИ                    | 3 × VOLVO PENTA IPS 600 (435 Л.С.)           |
| ЗАПАС ТОПЛИВА          | 1915 Л                                       |
| ЗАПАС ВОДЫ             | 605 Л                                        |
| ДАЛЬНОСТЬ ХОДА         | 280 МИЛЬ НА 28 УЗЛАХ<br>С УЧЕТОМ 20% РЕЗЕРВА |
| КАТЕГОРИЯ RCD          | «А»                                          |
| СТОИМОСТЬ В США ОТ     | \$ 1 107 925                                 |



# ФЕНОМЕН ТУРИСТИЧЕСКОГО «ФЛАЕРА»

Знакомимся с новым круизером  
линейки Gran Turismo от Beneteau.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Антон Черкасов, Beneteau**









*Светлые материалы создают на борту легкое, приподнятое настроение*



**Е**сли вы когда-то увлекались научной фантастикой, то наверняка встречали в повествованиях о космосе упоминание флаеров — планетарных челноков всевозможных типов. Фантасты наделяют эти летательные аппараты будущего технологиями антигравитации, невероятной скоростью, способностью генерировать защитные силовые поля и творить прочие чудеса. Трудно сказать наверняка, почему несколько лет назад компания Beneteau выбрала название Flyer Gran Turismo для моторных круизеров, известных прежде как Monte Carlo. Может, пошли простым путем и использовали название младшей линейки катеров, снабдив его популярной в автомобильном мире аббревиатурой GT? Однако хочется верить, что без влияния фантастических романов тут не обошлось. Как бы там ни было, вместе со сменой имени французы поставили задачу вывести свои лодки на иной качественный уровень и если не заставить их летать, то по крайней мере значительно развить успех на рынке.

На традиционные весенние тест-драйвы для прессы Beneteau привезла среди прочих яхт два новых «флаера»: спортивный 44 GT, о котором мы расскажем в следующих выпусках, и флайбриджный круизер

49 GT Fly. Яхта ждала нас в небольшом портовом городке Ла-Сьота (родина братьев Люмьер) неподалеку от Марселя, но штормовой ветер, дувший с моря, едва не спутал все планы. Несмотря на солнечную погоду, в заливе было весьма беспокойно, а мористее острова Верт высота волн превышала два метра. Пока сотрудники верфи переживали за сохранность яхт, журналисты с нетерпением ждали выхода в море — далеко не на каждом тесте выдается случай оценить поведение судна в таких условиях.

Первыми на «проверку» ушли парусники, а я воспользовался небольшим затишьем, чтобы осмотреть 49 GT Fly и составить первое впечатление о лодке. Вполне типичный круизер обладает уже привычным для современного покупателя набором характеристик, дизайном в ключе мейнстрима и простой, но функциональной планировкой палуб. Первое, что радует на борту, — легкая и воздушная атмосфера в салоне. Белый пластик конструкций



## **ФУРНИТУРА**

Верфь не попустилась на качественные петли, дверные ручки и мебельные замки, что положительно сказывается на восприятии яхты в целом

*Любое потенциально пригодное пространство использовано для шкафчиков*





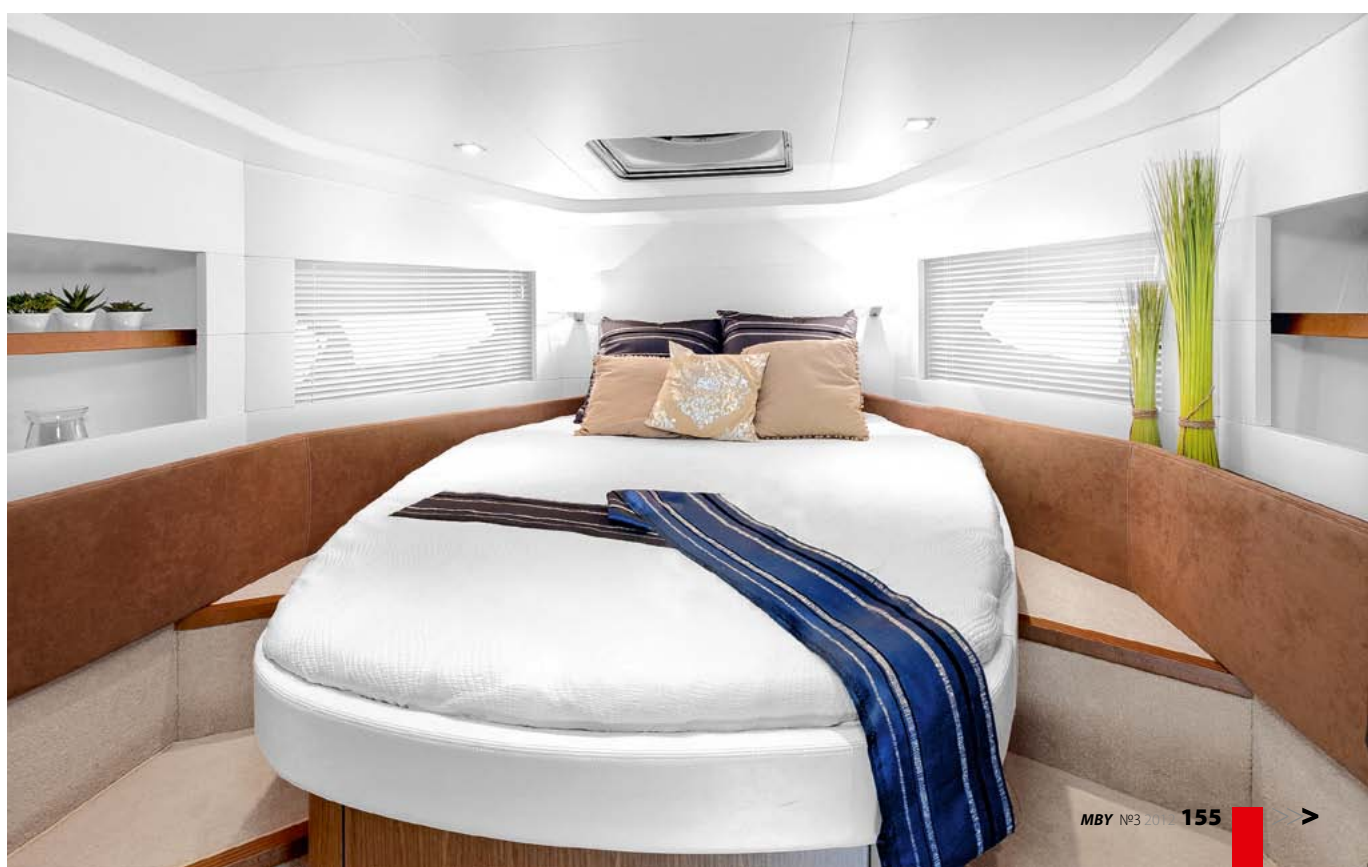
**На странице слева:**  
Обеденная зона в салоне  
рассчитана на 4–6 человек.

**Вверху:** Каюта владельца  
во всю ширину корпуса  
располагается  
в кормовой части судна.

**В центре слева:** Камбуз  
имеет открытую  
планировку и хорошо  
оснащен.

**Справа:** Вместо нижнего  
салона можно оборудовать  
двухместную каюту.

**Внизу:** Носовая VIP-каюта.





надстройки, кремовые ковры и обивка, белые фасады мебели (ламинат) и весеннее солнце создают настроение, с которым на яхте хочется провести хоть неделю. Немалую роль в этом играет и белый камбуз с полом из высветленного дуба, а все сомнения по поводу маркой цветовой гаммы можно отодвинуть на второй план. Оборудован камбуз, кстати, на уровне; присутствует даже посудомоечная машина (за нее придется доплатить € 1435). На нижней палубе приятно удивляешься высоте потолков: везде под два метра (196 см), и лишь в кормовой мастер-каюте нужно не пропустить ступеньку, чтобы уберечь голову. Но главный сюрприз — в обилии шкафчиков для вещей. Любое потенциально пригодное пространство разработчики использовали для полочки или ящика, пусть даже их полезный объем не везде велик. Фурнитура тоже хороша: неожиданно удобными оказались замки-«лягушки» на верхних торцах дверок, жаль только, что сделаны они не из металла, а из достаточно простого черного пластика.

На тестовой лодке напротив камбуза находился небольшой нижний салон, однако это не единственный вариант планировки. Вместо салона верфь предлагает третью каюту с двумя койками — удачный вариант для больших путешествующих семей или компаний. Также в мастер-каюте предоставлена возможность выбрать на свое усмотрение шкаф или кушетку по левому борту. Первое на круизной яхте значительно практичнее, тем более что специфическая кушетка с Z-образной поверхностью вряд ли сойдет за дополнительное спальное место — скорее на ней можно почитать или расслабиться после обеда, созерцая море. Двух санузлов вполне хватает для обоих вариантов планировки: помещения достаточно просторные, чтобы с комфортом принять душ и привести себя в порядок, а все те же светлые материалы отделки гармонично продолжают дизайн салона.

Подниматься на флайбридж по такому надежному трапу не страшно даже во время качки. Наверху все устроено достаточно просто и очевидно: кормовую часть занимает П-образный диван и раскладной тиковый стол, а перед люком почти по центру располагается верхний пост управления. На панели никаких излишеств, только самое необходимое для управления яхтой, а мультифункциональный дисплей и дублирующий джойстик IPS можно установить опционально.

Наконец добро на выход в море получено и можно устроиться в кресле рулевого, чтобы оценить лодку на ходу. Основной пост управления Flyer GT 49 Fly не только приятно оформлен, но и вызывает доверие с профессиональной точки зрения. На приборной панели из коричневого матового пластика уложены темно-серые фигурные подложки, в которые врезаны приборы и органы управления. Капитанское место хорошо сбалансировано, нет переизбытка аналоговых приборов и кнопок, а два многофункциональных дисплея Raymarine 120-й серии (один входит в базу, второй — опция) находятся прямо перед глазами и не отвлекают от управления. По обоим бортам предусмотрены аккуратные форточки, однако на нашем судне они были лишены электропривода и закрывались с определенным усилием. Работать

*Лодка, с учетом ее габаритов, массы и мощности, достаточно быстроходна*



за штурвалом оказалось удобно: невзирая на не слишком большую площадь остекления, у рулевого нет откровенных слепых зон, хотя крутить головой все равно приходится. Единственное неудобство, которое выявилось в ходе теста, состоит в том, что в кресле при опущенной подушке чувствуешь нехватку места между правым коленом и рулевым колесом, которое из-за этого приходится часто перехватывать. Более остро этот недостаток ощущается на флайбридже, и ноги порой там просто некуда деть, особенно если в соседнем кресле кто-то сидит. В остальном нареканий к посту управления нет: французы даже предусмотрели рядом полезный ящик с крышкой, внутри которого удобно хранить документы и карты, а поверхность можно использовать как своеобразный штурманский столик.

Когда мы вышли из старого порта Ла-Сьоты, который прикрывает от морского ветра грандиозная скала Бек-де-л'Эгль, началось самое интересное. Спрятавшись за островом Верт, мы измерили время, которое требуется лодке для разгона до максимальной скорости. Flyer GT 49 Fly оборудована Volvo Penta IPS 600 (два дизеля D6 по 435 л.с. каждый) и в тестовых условиях при средней загрузке набирала максимальные 28,6 узла за 32 секунды. Учитывая парусность высокой флайбриджной яхты, сильный ветер и волнение, результат получился ожидаемым; в штиль время разгона должно сократиться на 4–5 секунд. На GT 49 Fly не используется примененная в младших «флаерах» с транцевыми колонками технология Air Step подачи атмосферного воздуха под днище для снижения трения. Лодка и так получилась достаточно быстроходной, если учесть ее габариты, массу и мощность, а организация



## ВЕТБАР

Бар с грилем, мойкой и холодильником снабжен крышкой из цельного тика и удобен для сервировки кокпита







**Вверху:** На посту управления флайбриджа можно продублировать джойстик IPS и многофункциональный дисплей.

**Внизу:** Гидравлическая опускаемая купальная платформа входит в список дополнительного оборудования.

**Слева:** Удобный винтовой трап на флайбридж.



## ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

АНТОН ЧЕРКАСОВ

### ТРАП НА ФЛАЙБРИДЖ

Над конструкцией трапа инженеры хорошо постарались. Широкие тиковые ступени они сделали немного вогнутой формы, чтобы не соскользнула нога. Удобная винтовая конструкция подкреплена надежным поручнем.



### ГАРАЖ

Под палубой кокпита оборудован гараж (длина 3,15 м, высота 0,62 м), в котором, помимо тендера (до 2,85 м длиной), можно хранить мокрые швартовы и кранцы. Блок управления «воротами» гаража расположен в кокпите по левому борту.



### ШКАФЫ И ЯЩИКИ

На борту привлекает обилие шкафчиков, рундуков и ящиков. Любое потенциально подходящее пространство приспособлено для хранения вещей, пусть даже места внутри не так много.



### МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Для ежедневных проверок двигателей и в чрезвычайной ситуации быстро попасть в моторный отсек можно через люк в кокпите, расположенный на правом борту. Внутри, как и у всех яхт схожей длины с гаражом для тендера, не слишком много места, поэтому производить многие манипуляции через люк будет не очень удобно. Однако для масштабного сервиса хороший доступ к двигателям имеется через другой широкий люк в гараже.







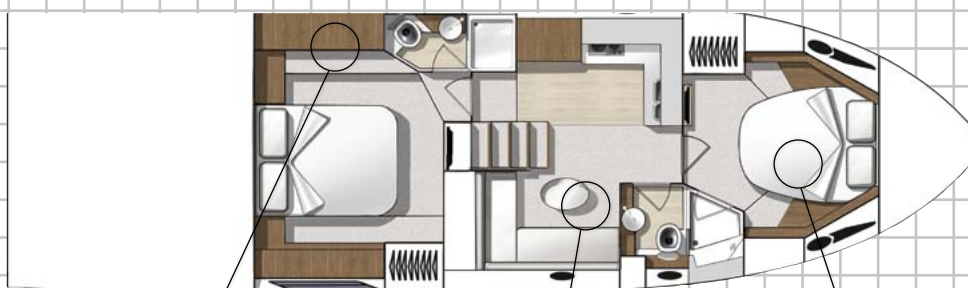
Остекление надстройки рассчитано удачно, поэтому рулевой не страдает от слепых зон обзора

Небольшие сиденья установлены близко к панели приборов, и места для ног не очень много

## ДОСЬЕ

ШИРИНА  
14 Ф (4,30 М)

ДЛИНА 51 Ф (15,60 М)



По левому борту в мастер-каюте можно оборудовать кушетку или дополнительный шкаф для вещей

Вместо нижнего салона верфь предлагает оборудовать третью гостевую каюту

В основании кровати предусмотрены два глубоких выдвижных ящика

ДЛИНА 51 Ф (15,60 М)  
ШИРИНА 14 Ф (4,30 М)  
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОРОЖНЕМ) 12,5 Т  
ОСАДКА 3 Ф (1,10 М)  
ЗАПАС ТОПЛИВА 1300 Л  
ЗАПАС ВОДЫ 640 Л  
КАТЕГОРИЯ RCD «В» (14 ЧЕЛОВЕК)  
ДИЗАЙН BENETEAU POWER BOATS/P. ANDREANI



Радар вынесли вверх на высоких опорах, что позволило сделать арку менее массивной

Инженеры изменили конструкцию гаража, и теперь при его открытии палуба кокпита остается неподвижной

вентиляции днища с IPS требует серьезных конструктивных проработок, чтобы на смещенных к миделю и обращенных в нос гребных винтах не возникла кавитация. Помимо прочего, воздушные каналы съедают полезный обитаемый объем.

В море, в условиях волнения, GT 49 Fly чувствовала себя весьма уверенно (то же самое могу сказать и про себя). На двухметровой волне при движении против ветра, конечно, приходилось сбрасывать обороты, но в целом корпус с килеватостью на транце 16° отработывал хорошо. Днищевые колонки в таких условиях, на мой взгляд, имеют некоторое преимущество перед транцевыми в отношении управляемости и отзывчивой реакции на переключку штурвала — яхта послушна, предсказуема и внушает доверие. Французам пока не удалось найти способ победить все слышные на борту скрипы и потрескивания пластика, которые проявляются, стоит только корпусу встретиться с волной. Эта проблема присуща многим производителям, однако на GT 49 Fly она, к счастью, выражена не очень явно.

К новым «флаерам» можно относиться по-разному, но, безусловно, в их дизайне читается наследие линейки Monte Carlo: концепцию этих яхт производители фактически не изменили.

## Яхта послушна, предсказуема в маневрах и внушает доверие в условиях неспокойного моря

Flyer GT 49 Fly — это фактически прошедший легкий рестайлинг Monte Carlo 47 Fly, на котором верфь, как прилежный ученик, провела «работу над ошибками». Но вместе с тем многие элементы стали современнее и удобнее, лодка получила более широкую и удобную купальную платформу, немного изменилась зона отдыха в кокпите, по-другому стал открываться «гараж» (палуба кокпита теперь остается неподвижной). Если тенденция сохранится, то, возможно, в отдаленном будущем над океанами станут курсировать высокотехнологичные челноки с эмблемой Beneteau на бортах. А если говорить о насущной реальности, — важно, что Beneteau сумела сохранить привлекательную стоимость яхты — чуть менее полумиллиона евро. Правда, за эти деньги вы получаете практически «голое» судно. Чтобы хорошенько «упаковать» его, потребуются еще сто, а то и двести тысяч. Но ведь, с другой стороны, это честный подход, и в случае GT 49 Fly вам не придется платить за ненужные опции. **МВУ**

### ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Форточку без электропривода нетрудно открыть рукой, но обратное действие требует некоторого усилия

На консоли нет переизбытка аналоговых приборов, и пользоваться всем оборудованием удобно

### ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 x Volvo Penta IPS 600, 435 л.с. при 3500 об/мин, 6 цилиндров, дизель 5,5 л

| РЕЖИМЫ            | ECO  | FAST | MAX  |
|-------------------|------|------|------|
| ОБ/МИН            | 1000 | 2000 | 3000 |
| СКОРОСТЬ          | 6,3  | 10,4 | 14,6 |
| РАСХОД            | 6,0  | 21,0 | 45,0 |
| МИЛЬ/Л            | 1,05 | 0,41 | 0,23 |
| ДАЛЬНОСТЬ         | 1092 | 426  | 240  |
| УРОВЕНЬ ШУМА, дБА | 63   | 65   | 70   |
| ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ   | 63   | 65   | 70   |

### ЦЕНЫ И ОПЦИИ

|                                          |           |
|------------------------------------------|-----------|
| Стоимость в Европе от                    | € 472 900 |
| Генератор (220 В, 7 кВт)                 | € 14 260  |
| Кондиционер воздуха (43 000 BTU)         | € 19 440  |
| Гидравлический трап-сходня               | € 19 700  |
| Гидравлическая купальная платформа       | € 19 530  |
| Кожаная мебель салона                    | € 3930    |
| Джойстик IPS в кокпите                   | € 3845    |
| Нестандартный цвет корпуса               | € 3315    |
| Генератор льда                           | € 2780    |
| Тиковый стол с электроприводом в кокпите | € 4645    |

### КОНКУРЕНТЫ

#### JEANNEAU PRESTIGE 500

Флайбриджный круизер с четырьмя каютами, но без гаража для тендера



#### SEALINE T50

Мореходная яхта с тремя каютами, валами и максимальной скоростью более 30 узлов



Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 94% топлива, 50% воды, 6 человек на борту, спасательный плот, багажа и тендера нет. Температура воздуха +10 °C, волнение 2-3 балла, сила ветра при скоростных заездах 4 балла, измерение шума производилось при закрытых дверях кокпита.



# Балеарский ритм

Испанские острова Майорка, Менорка, Ибица (он же — Ивиса) и Форментера — отличный маршрут для летних путешествий на яхте. Как избежать людных туристических мест и найти свои тихие, уединенные бухты?

Текст Питер Камбелидж  
Фото Питер Камбелидж, Alamy, Corbis









**Б**алеарские острова, повидав за свою историю немало захватчиков, стали поистине морским перекрестком. В начале XIX века в упорной борьбе их присоединила к себе Испания, и жители вернулись к привычным занятиям: фермерству, рыболовству. Так продолжалось до 1960-х годов, когда произошел взрывной рост

туризма, а самобытные прибрежные деревеньки стали теряться среди бетонных отелей и вилл. В 1970-х годах активизировалось строительство марин, а на рубеже веков его темпы спали из-за повышенного внимания к окружающей среде. Заполненные марины означают постоянный рост цен и даже ненавязчивый сервис — неизбежность в условиях высокого спроса. В Испании следят за уплатой налогов владельцами иностранных яхт, постоянно находящихся в стране, и в последнее время я встречал немало яхтсменов, которые покинули Балеарские острова в поисках более спокойных мест.

И все же острова сохранили свою привлекательность. В бухтах Майорки, Менорки и Ибицы еще можно стать на якорь в райском окружении, посетить деревеньки, где почти не бывают туристы. В этом рассказе я хочу, в первую очередь, уделить внимание местам, которые отличают эти острова от других регионов, и показать, чем именно они так притягательны.

## МАЙОРКА

Главный яхтенный центр Майорки — бухта Пальма Бэй, впечатляющий рейд шириной 9 миль, в глубине которой расположены столица и порт. На горизонте высятся заметный с моря величественный собор Пальмы. В маринах Пуэрто де Пальма оборудованы тысячи причальных мест с отличной инфраструктурой; еще 700 мест есть в Пуэрто Порталс, одной из самых привлекательных марин Средиземноморья. В Пальме интересен интригующий Мавританский квартал с переплетением улочек, сводами галерей и тихими внутренними дворами за красивыми воротами. Кроме того, там полно отличных ресторанов.

Большинство марин сосредоточено в южной части Майорки. Ровное юго-восточное побережье изобилует небольшими бухтами, но летом там может быть столь желюдно, как и в любой другой туристической мекке. Северный берег, напротив, демонстрирует дикие ландшафты, где высокие горы почти отвесно уходят в воду. На этом фоне вы будто переноситесь в прошлые века и можете почувствовать характер острова. Местные жители все еще вспахивают небольшие полоски земли на оспах — некоторые возделывают одну и ту же делянку всю свою жизнь. Чтобы познакомиться с этой изумительной стороной Майорки, нужны хорошая погода и удобная база. Западный берег в 20 милях от Пальмы — неплохое место для старта.

*В бухтах Балеарских островов все еще можно встать на якорь в идиллическом окружении природы*







Вверху: Живописный остров Драгонера.

На странице слева: Бухта Камп де Мар рядом с Андрачем.

Справа: Великолепный Кала Мондраго бывает тихим даже летом.

Яхтенный рай у берегов Майорки.

Пуэрто де Андрач.

Солнце одаривает сияющим ореолом Пальму, столицу Майорки.

## ЗАПАДНОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ

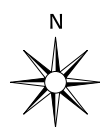
**Пуэрто де Андрач:** Чуть севернее мыса Де-са-Мола расположена одна из самых привлекательных бухт Майорки. В окружении скал с поросшими соснами склонами и прибрежной долиной она поднимается к старому городу Андрач. Кажется, число дорогих вилл вокруг порта ежегодно растет, но величие бухты от них не страдает и она сохраняет сравнимую с Ривьерой привлекательность. Марина принимает суда длиной до 25 м и часто заполнена; яхты швартуются к набережной рядом с подъемником.

Время в этой рыбацкой бухте будто остановилось, а вид на Андрач напечалит, как несколько веков назад при появлении пиратов островитяне прятались за городскими стенами. Чтобы погулять по мощеным улицам среди известняковых построек городка, туда можно съездить на автобусе. Несмотря на признаки времени вроде электромобилей и уличных вывесок, город насквозь пропитан историей.

**Драгонера:** На западной оконечности Майорки над темно-голубым морем «плывет» эффектный силуэт острова. Его зубчатый гребень достигает в высоту 365 м, а на внутреннем берегу есть несколько маленьких и достаточно пустынных бухт, где в тихую погоду можно встать на якорь. Южная бухта Кала Льебейч побольше, а Кала Льядо, что на милю севернее, кажется более гостеприимной. Катера из Андрача прибывают на крохотный причал за скалистым мысом, и на берегу вы можете прогуляться по извилистой тропе среди вереска и разнотравья.

## ЯРКИЕ МЕСТА СЕВЕРНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ

Хотя скалистая северная часть Майорки кажется достаточно голой, она во многом порождает магию Балеарских островов. Величественные мысы местами покрыты низким кустарником, цепляющимся за отвесные утесы, над которыми более чем на километр тянутся к небу потрескавшиеся на солнце горы. Во время сильного северного ветра этот длинный подветренный берег леденит кровь, но в летний штиль на быстроходных лодках можно легко добраться до самых чудных якорных стоянок Средиземного моря. Глядя вниз с обрывов, можно разглядеть сотни стоящих на якоре яхт — издали они выглядят игрушечными.



## БАЛЕАРСКИЕ ОСТРОВА

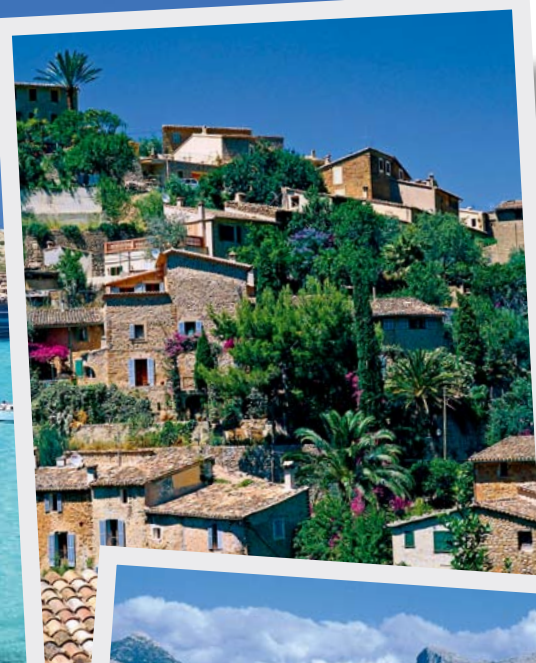


Средиземное море

0 10 20 30  
морские мили







**Полуостров Да-ла-Форадада:** где-то в трети пути к северному побережью (20 миль от Андрача) в море уходит узкий полуостров, похожий на перевернутый сапог. На его носке в скале зияет отверстие, которое напоминает глаз слона. В тихую погоду можно бросить якорь у выветрившейся скалы, где «глаз» и скалистый берег создают почти мистическую атмосферу. Высоко над яхтенной стоянкой расположена вилла, а на берегу процветает поместье Son Marroig; в XIX веке им владел австрийский эрцгерцог Людвиг Сальватор. Резиденцию украшают растущие у скал сады, павильоны, пагоды, смотрящие на море балконы. Эрцгерцог увлекался моторными яхтами и в 1870-х годах путешествовал по Балеарским островам на своей 170-футовой паровой *Nixe II*. Судно часто стояло на рейде у Son Marroig и, видимо, было первой суперяхтой у берегов Майорки.

**Кала Дейя:** В миле отсюда, за мысом находится чудная якорная стоянка — бухта Кала Дейя. С моря она похожа на секретное место, однако туда пробирается немало туристов. В куту бухты есть скалистый пляж, несколько кафе и рыбацких лачуг, напоминающих дни, когда лодки вытаскивали на берег руками. Осмотревшись и последовав за грузовичком, сонно ползущим среди оливковых зарослей, можно лицезреть течение жизни, еще недавно обычной для многих островных бухт.

**Деревня Дейя:** Ее каменные постройки вокруг холма рядом с горами Тейкс гармонируют с ландшафтом. Над поселением высится церковь XVI века, между домами внизу зеленеют миндальные и лимонные деревья, и все это божественно мерцает в полуденной жаре. Роберт Грэйвс, поэт, жил в Дейе с 1929 года и до самой смерти в 1985 году. Он переехал сюда «из-за климата, хорошего вина и честных, дружелюбных людей». Его изданную в 1965 году книгу *Mallorca Observed* с рисунками Пола Хогарта интересно почитать, если, конечно, найдете.

**Пуэрто де Сольер:** Расположенную в трех милях к северу величественную естественную полукруглую бухту окаймляют горы и мыс Са Креу. Приходящие

яхты могут швартоваться в марине или бросить якорь в бухте, а сам Пуэрто де Сольер отличается от прочих мест Майорки: гавань отделена горами и извилистыми дорогами. За ней раскинулась долина с апельсиновыми рощами. В глубине бухты находится пляж, за ним выстроены отели. Выше марины лесистые холмы покрыты постройками — они поднимаются почти до одинокой дозорной башни. В сельский городок Сольер можно добраться на трамвае (две мили вглубь острова), а с Пальмой его соединяет линия железной дороги начала 1900-х годов — путешествие в прошлое длиной 16 миль с поразительными видами. Непременно прокатитесь на такси до ресторана Bens d'Avall с видом на море между Пуэрто де Сольер и Дейей. Майорка порадует вас современными блюдами и виртуозно приготовленными местными дарами моря. Ланч здесь может растянуться почти на целый день!

**Кала де Калобра:** В 6 милях восточнее Пуэрто де Сольер среди скалистых утесов лежит бухта Калобра. Из узкого крутого ущелья в куту к морской песчаной лагуне стекает ручей. Тут расположен отель и пляжные кафе. Сюда заходят лодки из Сольера, но, несмотря на большую популярность Калобры, здесь тоже можно почувствовать истинный дух Майорки.

## БУХТА ПОЛЬЕНСА

Полуостров Форmentor на северо-востоке Майорки вдается в море на шесть миль и образует бухту Польенса — одну из самых величественных на острове. Под палящим солнцем Форmentor имеет первозданный вид, а в местном пейзаже доминирует маяк. Бухточки северного берега окаймляют утесы и гавань Кала Фигуэра, в которой стоит деревня XIV века. Южный берег выглядит по сравнению с темно-голубой бухтой

**Вверху:** Скалистый остров Ведро на Ивисе считают островом сирен, о котором писал Гомер.

Расположенная на холмах живописная деревня Дейя.

Соблазнительный Пуэрто де Сольер.

**На странице слева:**  
**Вверху:** В лазурных водах Кала Комте, бухты на Ивисе, лодки спокойно стоят на рейде.

**Внизу:** Тихие прозрачные воды Кала Мондраго.



менее контрастно, и там расположена чудная Кала де Энгоссаубас с блестящей полоской пляжа без следов цивилизации. Популярная марина в Польенса обустроена в северо-западном углу бухты, напротив многолюдного, но приятного курорта. На южном берегу в окружении утопающих в зелени вилл находится более тихая гавань Пуэрто де Бонейр.

## ДВА СОКРОВИЩА ЮЖНОГО БЕРЕГА

**Кала Мондраго:** Юго-восточный берег между Пунто Салинас и Кабо Пера известен гаванями, бухтами и скальными пещерами. Особенно красивые места переполнены туристами, но Кала Мондраго (8 миль к северо-востоку от Пунто Салинас) часто остается пустынной и тихой. Утесы вокруг нее не слишком высокие, и сюда стоит приехать хотя бы ради того, чтобы искупаться. Бесподобно!

**Эс Трэнк:** Длинный, почти карибский пляж лежит в 23 милях от Пальмы в бухте Рапита. Не тронутый строительством, окруженный дюнами с ароматными соснами Эс Трэнк стал одним из главных сокровищ Майорки. Якорная стоянка здесь тянет на миллион долларов, и, судя по обилию яхт, так считаю не я один.

## МЕНОРКА

Остров в 30 милях восточнее бухты Польенса является популярным для яхтинга местом, в первую очередь, из-за спокойствия. Не так развитый, как остальные острова, он еще и ниже по сравнению с большей частью Майорки, а его берега менее яркие. Южный вполне ровный, изобилует отличными пляжами и бухтами. Более суровая северная часть подвержена влиянию трамонтаны (местный ветер), хотя в спокойную погоду



*Величественные мысы Майорки местами поросли низким кустарником, цепляющимся за отвесные утесы*



там есть где встать на якорь. На восточной оконечности острова в природной бухте расположена столица — Пуэрто де Маон. Колоритная гавань Сьюдадела находится в западной части бухты, а марина Аддайя оборудована в эстуарии живописного ручья на северо-восточном берегу. Напоминает залив на Гебридах, только больше солнца, голубая вода и много вилл!

### ПОРТ МАОН

В грандиозном фьорде длиной три мили надо побывать. Финикийцы пришли сюда на галерах-квинквиремах; в 1708 году его захватили британцы, позже фьорд сдали французам... Идя узким проливом за островом Лазарето, понимаешь, почему глубокая естественная бухта имела стратегическое значение: там на якорь могли стоять сотни кораблей. Теперь даже мегаяхты попадают здесь в подобающее им окружение. Городская набережная имеет налет 70-летнего колониального британского правления. На южном склоне холма стоит вилла Джорджия — резиденция адмирала Коллингвуда времен наполеоновских войн. Высоко на северном берегу в аристократической вилле Гасиенда де Сан Антонио бывал адмирал Нельсон.

Два причала у острова Пинто могут принимать суда длиной до 25 м. Многие моторные яхты идут в марину Эстрелла в северной части города, где есть дилерский центр Sunseeker. За портом начинается старый Маон с лабиринтом узких улочек, изящными постройками и тенистыми площадями, а по мере углубления в город красивые виды на бухту меняются. Здесь везде найдется кафе или бистро, но мой любимый ресторан, «Каза Сексто», находится дальше, на Калле Вассало. Рай традиционной испанской кухни, чего не скажешь с виду, и особенно хороша там рыба и моллюски.

Главная якорная стоянка Маона — Кала Таулера — расположена у входа во фьорд на восточной стороне острова Лазарето. Там часто дует бриз, а с берега доносится аромат мирта и розмарина. Утром, пока прохладно, стоит высадиться на пляж и прогуляться по мысу Ла Мола и стоящему на нем форту.

### ЖИВОПИСНЫЕ БУХТЫ МЕНОРКИ

Береговая линия Менорки длиной 80 миль славится роскошными пляжами и обилием бухт — их хватит на все лето.

**Остров Колом:** На восточном берегу в шести милях от Ла Мола есть пустынный частный остров Колом, покрытый низкорослым кустарником, через который проложены песчаные тропинки. Вы можете бросить якорь в юго-западной части, в мелководной бухте со стороны Менорки, где прозрачная вода по цвету сравнится с той, что на рифах Багамских островов.

**Кала Прегонда:** Бухта находится в трех милях от мыса Кавальерия на юго-запад и никогда не бывает полна, хотя место для якорной стоянки тут популярное. Живописное окружение и манящая вода соблазняют посвятить здесь безделью больше чем один день.

**Кала Морель:** В западной части северного побережья находится тихая закрытая гавань, которую стоит посетить ради ланча на якорь. По ее восточному берегу рассеяны белые виллы, а в куту оборудован небольшой причал и есть маленький пляж.

Из бара-ресторана в деревне открывается приятный вид на бухту — советую туда заглянуть.

**Кала Турквета:** Красивая бухта на юго-восточном побережье обрамлена возвышающимися над известняком алеппскими соснами, а в самой глубине расположен пляж с чистым белым песком. К середине дня сюда прибывают туристические

Сверху вниз:  
Спокойные проливы  
вокруг острова Колом.

Голубая бездна: бухта  
Кала Турквета  
на Майорке.

Ночные огни старого  
города над гаванью  
Сьюдадела.



*Полный жизни Маон расположен в одной  
из лучших естественных бухт  
Средиземного моря*





# Park Inn by Radisson\*

## Невский, Санкт-Петербург



50 метров  
от Московского  
вокзала



Бронируйте  
заранее  
и экономьте 20%\*\*



РЕКЛАМА

\* Парк Инн от Рэдиссон

\*\* Более подробная информация и условия на сайте: [www.parkinn.ru/hotel-stpetersburg](http://www.parkinn.ru/hotel-stpetersburg)

**Park Inn by Radisson Невский, Санкт-Петербург**

89 Невский пр. / Гончарная ул. 4А

191036 Санкт-Петербург, Россия

Т: +7 812 406 73 10, Ф: +7 812 406 73 11

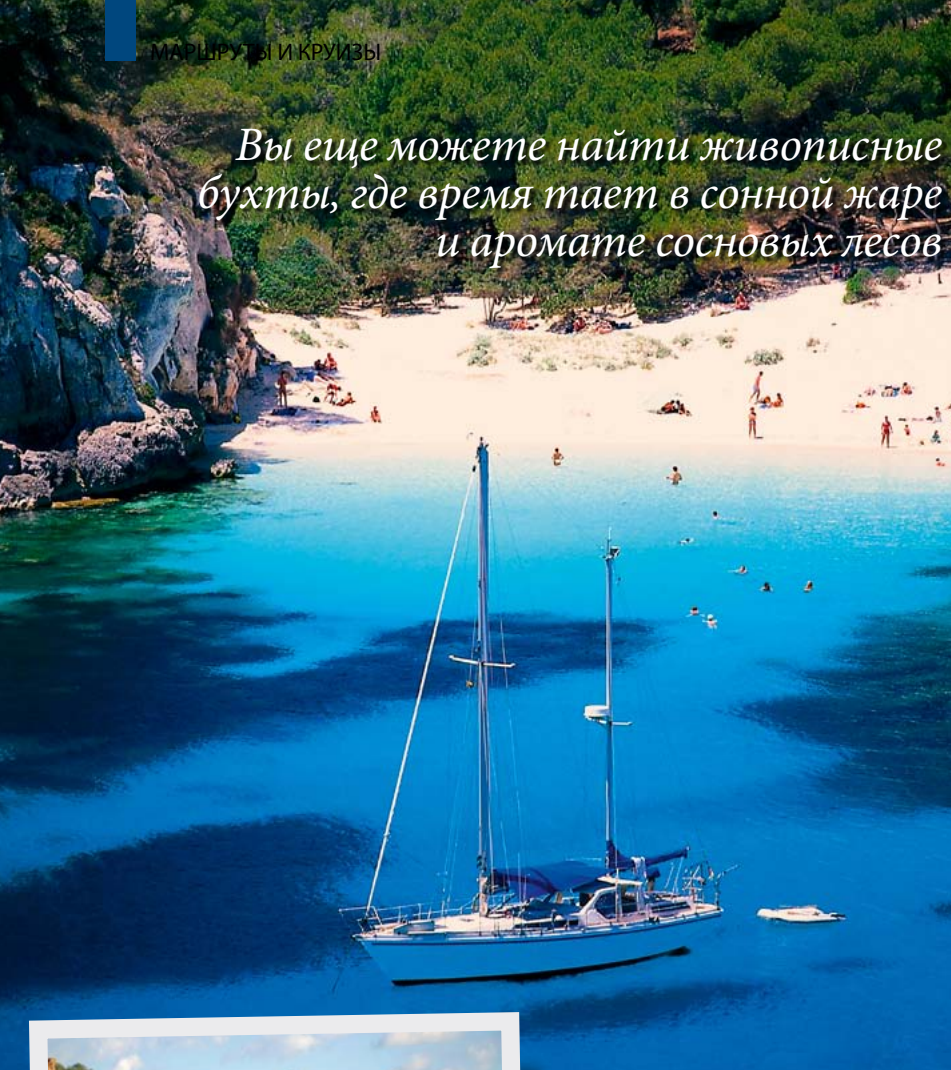
[reservations.ledpn@rezidorparkinn.com](mailto:reservations.ledpn@rezidorparkinn.com)

[parkinn.com/hotel-stpetersburg](http://parkinn.com/hotel-stpetersburg)

**park inn**  
by Radisson



*Вы еще можете найти живописные бухты, где время тает в сонной жаре и аромате сосновых лесов*



Вверху: Манящие воды Кала Бланки на Ибице.

Центр жизни на Ибице — пляж.

Справа: Якорная стоянка на острове Форментера.

суда из Сьюдаделы, но по утрам и вечерами здесь царит далекая от XXI века атмосфера. Можно хорошо выкупаться и на динги исследовать прибрежные гроты.

**Кала Ковас:** В восточной части южного побережья в дюжине миль от Маона великолепный фьорд врывается в крутые, изъеденные

пещерами утесы. В куту бухта разделяется: якорь лучше бросить у входа в левую протоку, а в правую отправиться на динги. Там можно высадиться на защищенный от волн пляж, откуда начинается дорога через густой кустарник маквис вглубь острова.

## ИБИЦА

Самый западный из Балеарских островов летом полон туристов, но вы еще можете найти там живописные бухты, где время растворяется в сонной жаре и аромате сосновых лесов. Марины располагаются в Пуэрто де Ивиса и Санта Эулалия на восточном побережье и в Сан Антонио на западном. Пуэрто де Ивиса — дорогое и людное место; марина в Санта Эулалия более гостеприимная, а стоянка в Сан Антонио расположена в симпатичной бухте и тоже, как правило, переполнена. Меня яхтинг на Ибице, прежде всего, привлекает якорными стоянками на изрезанном побережье, которые пока не обезобразили шрамы белого бетона. Во многих популярных бухтах полно мертвых якорей с буйами, но есть и такие, где можно насладиться истинной Ибицей — островом сибаритов.

## ЛУЧШИЕ ЯКОРНЫЕ СТОЯНКИ ИБИЦЫ

**Кала де Порт Рои:** На южной стороне острова есть бухта, напоминающая формой подкову, обрамленная меловыми утесами. По рыбацким лачугам на восточном берегу можно судить о жизни аборигенов до эры



туризма. Как-то я бросил здесь якорь после тяжелого перехода из Мореиры и чудно отдохнул в тихой бухте.

**Кала Бланка:** На северо-западном берегу несколько милых гаваней, но более всего в спокойную погоду мне нравится Кала Бланка, расположенная в двух милях восточнее северного мыса Ибицы — Пунта Москарте. Бирюзовая вода и песчаное дно соблазняют бросить якорь, что удобнее сделать, остановившись в бухте немного восточнее ее середины. Это превосходное место для того, чтобы бездельничать, купаться, пообедать и затем снова бездельничать.

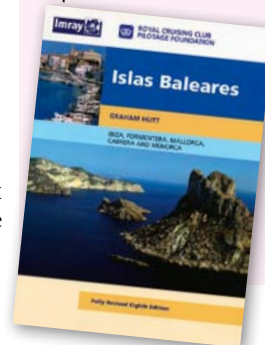
**Кала Мастелья:** На северо-восточном побережье Ибицы рядом с Тагомаго расположены несколько интересных для яхтинга местечек и среди них прелестная бухта Мастелья в миле западнее Кабо Рои. От воды поднимаются буйно поросшие маквисом склоны, в которых затеряна пара деревушек, чьи сады имеют светло-сиреневый цвет от обилия цветущих палисандров. В куту бухты вы найдете небольшой пляж и киоск с напитками. На восточном берегу притулился ресторанчик с морепродуктами под названием El Bigote, что значит «Усы», который держит рыбацкая семья. Кухня здесь традиционная и качественная. Меню отсутствует: блюдо дня — рыба, пойманная утром. Место нужно бронировать за день и лично, что делает посещение этого ресторана уникальным событием. Кувшины местного вина быстро пустеют, а усатый хозяин — олицетворение старой Ибицы.

## ФОРМЕНТЕРА

В нескольких милях от южной оконечности Ибицы расположен низкий песчаный остров, напоминающий на карте туфельку на высоком каблучке. Эту странную форму опоясывают мили белых пляжей, а вокруг в изобилии якорные стоянки. Летом в выходные дни Форментера будто медом намазана для туристов, но в будни вы можете насладиться ее приятной томностью в относительном уединении, проводя здесь бесконечно долгие часы. На верхней оконечности «туфельки» узкая полоса дюн, пляжей и прозрачных отмелей соединяется с маленьким островком Эспальмадор, на южном побережье которого находится потрясающая якорная стоянка. Это место чрезвычайно популярно, однако его не стоит пропускать из-за прекрасной возможности поплавать с маской и трубкой над серебристым песком и подводными скалами. Приходите сюда рано утром, пока здесь еще достаточно пустынно. **IMBY**

## НОВАЯ ЛОЦИЯ БАЛЕАРСКИХ ОСТРОВОВ

Новая редакция книги, изданная RCC Pilotage Foundation, содержит аэрофотоснимки Патрика Роача и детально описывает все гавани, бухты и марины на Балеарских островах. Автор книги Грэм Хатт очень хорошо знает эти острова.







*Выводим на орбиту*



Marketing Solution Group

[www.msg4you.ru](http://www.msg4you.ru)

EVENTS

|

EXPO

|

DIGITAL

|

MICE

|

PR

**Москва**

Улица 1812 года, д.1  
+7(499) 148-62-25

**Берлин**

Рарпелалее 24,  
+49(0) 30 44 65 00 02

**Санкт-Петербург**

Ул. Профессора Попова, 23, оф. 310  
+7(812) 603-23-97



# Правильные лодки

Генеральный директор верфи Nimbus Boats  
Магнус Андерссен — об истории компании,  
правильных лодках и бизнесе по-шведски

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Nimbus**



История шведской верфи Nimbus началась в 1968 году и связана она с людьми, имевшими прямое отношение к другой известной шведской компании — Volvo Penta. В то время Volvo Penta уже выпускала для прогулочных лодок небольшую линейку бензиновых и дизельных судовых двигателей скромной по нынешним временам мощности до 100 л.с., и Харальд Виклунд, президент Volvo Penta, глядя на тогдашнюю весьма неплохую экономическую ситуацию в Швеции, здраво рассудил: рынок судов для отдыха будет расти, а значит, пора строить для своих двигателей собственные лодки. Тем более что чуть раньше таким же образом поступили конкуренты из компании Albin Motor, запустив производство семейного катера Albin 25 (длина 7,5 метров)

с 20-сильным дизельным двигателем, который уже отхватил немаленький кусок рынка.

Также к тому времени Volvo Penta разработала совершенно новый тип привода — транцевые поворотные колонки. Это позволяло получить заметное преимущество в компоновке катеров за счет высвобождения внутренних объемов, добиться более выгодной центровки, большей скорости и маневренности катеров, но требовало изменений в конструкции корпуса. При всем этом мало кто из производителей яхт горел желанием оставить старые добрые валы ради нового изобретения, да и покупатели лодок поначалу отнеслись к колонкам настороженно.

Проект катера был заказан дизайнеру и яхтсмену Пелле Петерсену, а тот, чтобы новый заказ не затерялся в кипе других чертежей (Петерсен занимался дизайном всего, что приводилось





в действие при помощи мотора, в том числе и автомобилями Volvo), взял да и написал на ватмане слово «Nimbus», случайно дав имя не только лодке, но и — в будущем — одной из лучших шведских верфей.

В сентябре 1969 года в Карлстаде на воду спустили Nimbus 26. Лодка была чуть больше конкурента — Albin 25, к тому же, как утверждают на верфи, практичнее и красивее. Но самое главное — она была быстрее. Нам, привыкшим к тому, что яхты длиной под сотню футов сегодня летают со скоростью 40 узлов, впору смеяться,

*Nimbus* обычно покупают опытные судовладельцы, сменившие две-три лодки



Рабочие верфи с первыми корпусами Nimbus 26, построенными в 1969 году





но тогда скорость 8 узлов для семейной прогулочной лодки с мотором 36 л.с. была в порядке вещей, да еще имелась возможность поставить 63-сильный двигатель! В первый год планировали построить 112 корпусов Nimbus 26, но фактически все они были проданы за несколько месяцев. Харальд Виклунд оказался прав.

А еще в наше «быстрое» время сложно понять, как можно успешно вести бизнес, выпуская одну и ту же модель длительное время: Nimbus 26, построенный «тиражом» более 1000 корпусов, успел отметить свой восьмой день рождения, когда сыновья Харальда Виклунда основали Nimbus Boats; до этого компания, выпускавшая Nimbus 26, называлась Combex AB.

Смена имени ознаменовалась появлением новой модели — Nimbus 800. Ее выпустили в 1979 году, и лодка стала буквально легендой (не в последнюю очередь — благодаря «первой ракетке мира»). Теннисист Бьерн Борг не только купил себе Nimbus 800 Turbo, но и стал на пять лет лицом Nimbus Boats. Это было почти гениальное решение. По словам одного из основателей Nimbus Boats Ханса Виклунда, финансовая сторона вопроса выглядела весьма скромно, при этом фотография довольного Бьерна Борга за штурвалом буквально взорвала рынок и активизировала продажи. И это не было рекламой в сегодняшнем ее понимании, когда известная персона зачастую не имеет к рекламируемому товару никакого отношения. Бьерн Борг действительно любил свою лодку и, уверена, любовь эта была взаимной: лодка не подвела его ни разу.

Тема эта известная: с самого начала и по сию пору у любого человека, хоть раз имевшего дело с лодками Nimbus, не было ни малейшего шанса усомниться в качестве их постройки. Немало тех самых, первых Nimbus 26, и сейчас, спустя 40 лет, благодаря удачному

дизайну, отличному оборудованию и отделке, мастерству судостроителей и прогрессивным технологиям продолжают верно служить своим владельцам, хотя большинство стеклопластиковых судов в столь почтенном возрасте уже покоятся где-нибудь на дне или свалке. Достаточно сказать, что компания Nimbus Boats среди первых начала применять вакуум при формовке стеклопластика: технология вакуумного впрыска связующего (смолы) позволяет снизить вес и повысить прочность конструкций. Сегодня, говоря о качестве стеклопластиковых корпусов, термин Vacuum Infusion как мантру повторяют на каждой верфи, где работают по этой технологии (чем похвастаться могут далеко не все).

Со времен первых «Нимбусов» много воды утекло и много новых лодок было построено. Сегодня верфь Nimbus Boats выпускает 4 линейки судов длиной

*У любого, кто хоть раз имел дело с лодками Nimbus, не было шанса усомниться в качестве*





В 1980 году теннисист Бьерн Борг стал обладателем Nimbus и лицом компании



от 7 до 13 метров. R-series — это спортивные катера с носовой каютой; Coupe Cruisers — каютные круизеры с закрытой рубкой; Commander — серия семейных яхт с флайбриджем. Однако самая интересная, пожалуй, линейка моделей — Nova, которую как раз и представляли на прошедшем недавно Moscow Boat Show.

О модели 43 Nova мы уже писали в прошлом выпуске MBY, однако еще одна экскурсия по лодке в компании генерального директора Nimbus Boats Магнуса Андерссона открыла мне глаза на не замеченные ранее детали. Собственно, наш разговор на Moscow Boat Show не раз касался качества. В какой-то момент, видимо, поняв, что слов недостаточно, Магнус решительно поднялся со стула и направился в сторону соседнего стенда. Пары секунд ему хватило, чтобы сориентироваться: «Вот, посмотрите», — произнес он, ткнув пальцем в декоративный молдинг на корпусе весьма недешевого катера известной верфи. В длинном ряду саморезов, которыми крепился этот молдинг, нашелся один, вкрученный криво. Расстроила господина Андерссона и уплотняющая прокладка между корпусом и рамой ветрового стекла: резинка торчала на полсантиметра. Недовольно подергав за нее, Магнус предсказал, что спустя некоторое время она размочалится и будет выглядеть ужасно.

**Слева сверху:** Салон Nimbus 365 Commander.

**В центре:** Лодки Nimbus R-series. Отличные скоростные данные сочетаются с высочайшей для этого класса катеров безопасностью.

**Справа сверху:** «Когда я выбираю лодку, то беру лучшую». Под словами Бьерна Борга, сказанными более 30 лет назад, готовы и сегодня подписаться владельцы Nimbus.



**МАГНУС АНДЕРССОН, генеральный директор Nimbus Boats**

Качества хорошей лодки всегда связаны между собой. Думаю, Nimbus пользуется успехом на рынке благодаря комбинации двух вещей: скорости и современного скандинавского дизайна. Как бы его описать? Он довольно простой, без излишеств, очень функциональный. Это дизайн, который долго будет актуальным. Если взглянуть, к примеру, на автомобили Volvo, то в сравнении с американскими или японскими машинами они выглядят... Я бы не стал говорить, что старомодно, но это традиционный, классический дизайн, направленный на функциональность и, в первую очередь, безопасность. У нас практически такой же подход. Что понимать под безопасностью? Ясно, что это не только безопасность на судне как таковая. Мы всегда пытаемся осмыслить, что будет происходить с лодкой потом, когда она окажется на вторичном рынке. Будет ли она безопасной спустя годы? Еще одна важная для нас вещь — комфорт, а он напрямую связан с функциональностью и все тем же дизайном. Наконец, наш самый главный, объединяющий все принцип — это качество. Здесь мы никогда не идем на компромисс.





Не буду еще раз описывать достоинства модели Nimbus 43 Nova, скажу лишь о деталях, незаметных на первый взгляд, но много говорящих тем, кто имеет опыт эксплуатации судов. Палуба, выполненная в одном уровне; удобно расположенные поручни (они стоят ровно там, где нужно, и это понимаешь, когда представляешь, что нужно пройти по лодке в сильную качку); конструкция якорного устройства — все это повышает безопасность и снижает вероятность травм. Удобные смотровые люки и легкий доступ к узлам для обслуживания систем и механизмов; множество вариантов трансформации мебели (не знаешь — ни за что не догадаешься!), бездонные палубные рундуки для полезных и лишних вещей, безукоризненная отделка, практичность, возведенная в квадрат... Все это, разумеется, делает лодки Nova, да и другие модели Nimbus весьма недешевым приобретением. Но, как заметил Магнус Андерссон, истинная цена судна — не та, за которую вы его покупаете, а та, по которой вы его продаете спустя время. Неслучайно покупатели лодок Nimbus — это чаще всего люди с опытом владения и управления лодками.

Работа с клиентами, понимание их предпочтений — отдельная и обширная тема, к которой в Nimbus Boats относятся крайне серьезно и не жалеют денег на исследования, чтобы попасть точно в цель. Все взвешивается до грамма с учетом всех факторов: акватория использования, семейные нужды, тяга к практичности или, наоборот, к имиджу, когда лодку рассматривают как статусную игрушку (каковой она действительно является для многих). Все это с истинно шведской педантичностью сопровождается обилием графиков и схем. Один такой тетрадный листок, изрисованный Магнусом во время нашей беседы, я, пожалуй, сохраню на память — очень



## Проверено!

Сертификат Det Norske Veritas означает, что лодка соответствует требованиям более высоким, чем принятые в Европейском союзе стандарты безопасности RCD







**Слева сверху:** Катера Nimbus R-series.

**В центре сверху:** Опытный яхтсмен заметит не только девушку, но и гидравлическую кормовую платформу Nimbus 43 Nova.

**Внизу:** Скоростная «флотилия» Nimbus 35 Nova.

## Некоторые детали заметишь не сразу, но они много говорят опытным судовладельцам

помогает понять позицию, на которую может претендовать на рынке та или иная яхта. Иногда подобные исследования приводят к забавным результатам. «Думая об опциях, — говорит Магнус Андерссон, — мы скорее поставим на 43 Nova не стиральную машину, а отдельный холодильник для шампанского, и дополнительные спальные места в салоне тоже пригодятся. Да, лодка способна на долгие переходы и в суровую погоду, но, как показывает практика, наши клиенты чаще используют ее для выездов большой компанией на уикенд. А что для этого нужно? Чтобы лодка была просторная, комфортабельная, тусовочная и обязательно модная».

Последнее мне кажется явным противоречием всей идеологии скандинавского и вообще северного яхтенного дизайна. Большинство считает «нордические» лодки надежными, мореходными, практичными, но слишком скучными и brutальными. Это отчасти справедливо, и в этом смысле Nimbus Boats — красноречивое исключение из правила. Здесь строят быстрые лодки, что же касается дизайна, то они, по меткому выражению Магнуса, не «передизайнены». В результате через несколько лет вам не придется втягивать голову в плечи в какой-нибудь шикарной марине, внезапно осознав, что ваша лодка безнадежно отстала от моды. Все это вкупе с уже упомянутой надежностью, мореходностью, качеством материалов и сборки — даже не ключ, а универсальная отмычка ко многим привередливым сердцам. **МВУ**









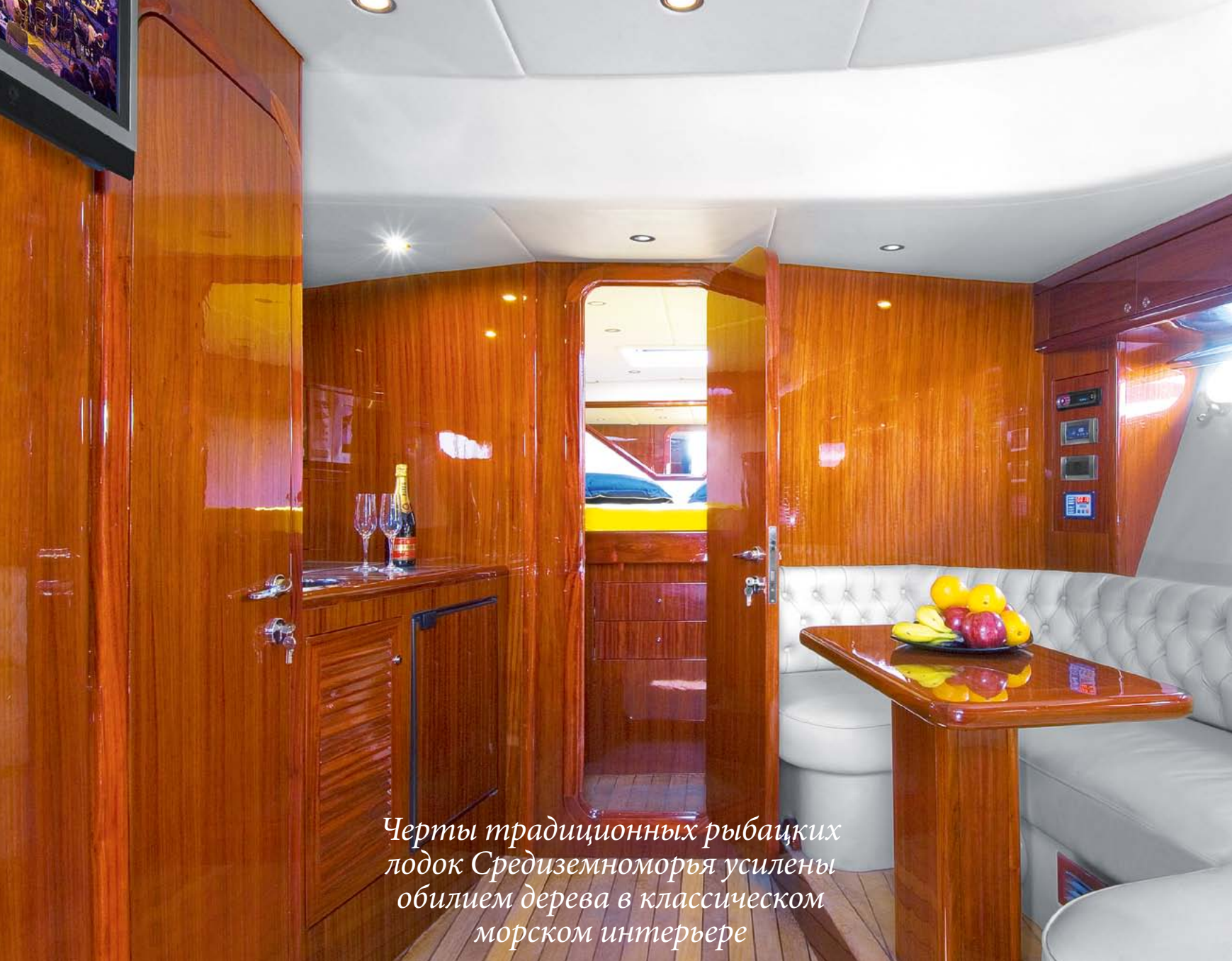


# ОТКРЫТИЕ СЕЗОНА

Тестируем 40-футовый круизер хорватской верфи Terra Nauta: традиции рыбацких лодок Средиземного моря, скорость, маневренность, удовольствие от управления... Пряная смесь качеств и неожиданные открытия.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Terra Nauta**





*Черты традиционных рыбацких  
лодок Средиземноморья усилены  
обилием дерева в классическом  
морском интерьере*

**В** мире современных моторных яхт, где бал правят итальянцы, англичане и отчасти скандинавы, лодки родом из других мест не то чтобы редкость, но повод «протереть глаза» и рассмотреть альтернативу известным маркам. Поэтому приглашение на тест 40-футовика Terra Nauta вызвало законный интерес, перелет в Загреб и двухчасовое путешествие на машине до курортного городка Опатъя возле порта Риека.

Как водится, у нас с лодкой уже состоялось предварительное знакомство по Интернету. Первое впечатление — крепко сбитый открытый круизер, сделанный по мотивам традиционных рыбацких лодок Средиземноморья. Стеклопластиковый корпус с легким скруглением транца и расширенной в носу «лобстерной» палубой сделан с имитацией реечной обшивки, придающей лодке такого стиля надлежащую винтажность. Типичная внешность подчеркнута обилием дерева, в частности тика, в интерьере и экстерьере. Остальное предстояло выяснить на натуре. Самым интригующим моментом была скорость: несмотря на заверения верфи и владельца, как-то не верилось, что столь тяжелая (9,5 тонн) лодка может быть еще и быстрой.

Большая удача, когда для тест-драйва предлагают

не сияющую «дебютантку» только что с верфи, а уже похोдившую лодку. Можно трепетно оберегать «свою красавицу», но при эксплуатации обязательно вылезет все, что было плохо прикручено, скверно приклеено или небрежно покрашено; все ошибки в выборе отделочных материалов, все, на чем сэкономили или на что махнули рукой. «Наша» Terra Nauta 40 к моменту тест-драйва отходила 205 моточасов. Тщетно ищу «боевые шрамы». Их нет ни на пластике, ни на дереве: тик на палубе (отличного качества и превосходно уложен), широкий тиковый планшир и декоративная накладка на корпусе выглядят как новенькие. «Главное — регулярно чистить и обрабатывать тиковым маслом», — объясняют мне. Теперь посмотрим, что предлагает Terra Nauta 40 в плане обитаемости.

Кормовая платформа делает честь любому 40-футовому: она широкая и касается воды (а не висит над ней, как на некоторых других моделях), что удобно при купании и спуске на воду тендера. Немного удивили вертикальные трапики, по которым нужно перелезть через транец. Впрочем, труда это не составляет, а солидно сойти на берег в марине можно по выдвижному трапу-сходне. Зато такое решение позволило сделать широкое сиденье вдоль транца. В немаленьком кокпите легко встают большой складной стол и стулья, что позволяет без проблем

**Вверху:** Столик в салоне можно установить на стойку, регулируемую по высоте. В этом случае, при помощи закладной подушки здесь получается дополнительное спальное место.

**На странице справа:**  
**Вверху:** Носовая каюта с двуспальной кроватью.

**Внизу, слева направо:**  
Санузел на борту один, но просторный и высокий.

В корме — две идентичные гостевые каюты с раздельными кроватями.





## КОКПИТ

Компактная и удобная барная стойка при входе в кокпит: здесь устанавливается мойка, гриль или дополнительная плита. Опционально можно добавить льдогенератор

разместиться компанией из 6–8 человек. Хотя для большой трапезы на воздухе подойдет и носовая палуба — ровная и неопишимо большая для лодки таких размеров. На верфи прикинули, что здесь уместилась бы BMW 3-й серии: площадка в носу имеет размеры примерно 4 на 4,5 м. Находиться там и вообще передвигаться по лодке абсолютно безопасно: релинг высокий, поручни расположены там, где нужно, проходы разумной ширины.

Центральную часть кокпита, когда погода прохладная, можно «упаковать» в ходовой тент, который крепится к ветровому стеклу и радарной арке; ежели требуется только защита от солнца, с этим справится бимини-тент. Есть ветбар с грилем и обеденная зона по левому борту; стол можно поставить на телескопическую «ногу» и устроить дополнительное спальное место. Впереди, по правому борту, — рулевая консоль с комфортабельным креслом. Расположение приборов, экрана GPS/картплоттера, радиации очень удобное; обзор отличный, ничего не бликует. И главное — пост управления не испугает даже не очень искушенного капитана: здесь все максимально просто и понятно, включая расположенную слева панель управления бортовыми системами.

Пожалуй, единственный недостаток кокпита — мало палубных рундуков для кранцев, веревок

## На лодке длиной 40 футов редко встретишь три такие полноценные каюты

и прочего. Пара таких имеется в спинке дивана кокпита, плюс — небольшие ниши для мелочей под сиденьем вдоль транца. Но места для рундуков есть: например, под сиденьями дивана в обеденной зоне.

Ступени слева от поста управления ведут вниз, туда, где расположены камбуз и каюты. Такая компоновка, довольно редкая на лодках подобных размеров, заимствована у парусных яхт: носовая каюта, две кормовых, между ними — небольшой салон, камбуз и один, но вполне комфортабельный санузел. Недостатком планировки можно считать то, что в кормовых каютах над кроватями невысокий потолок (сверху расположен кокпит). Но при входе высоты хватает, и беречь голову от коварных выступов не приходится. В салоне и санузле высота потолка вообще 2,15 м, так что даже очень высоким обеспечен приличный запас над головой.

Что касается интерьера, то здесь правильным описанием будет такое: «дерево, дерево и... опять дерево» — как раз для ценителей классического морского стиля, простого и понятного. Выбирать можно между вишней, дубом и красным деревом.





Абсолютно ровная,  
большая по площади  
носовая палуба  
не только удобна для  
отдыха, но и снижает  
вероятность травм

В кокпит с платформы  
приходится  
перелезать по трапу,  
что не всем удобно

Цвет корпуса  
может быть  
белым, синим  
или другим —  
по выбору  
заказчика

Бортовые  
иллюминаторы  
изготовлены из особо  
прочного стекла  
и отлично смотрятся

Большая кормовая  
платформа удобна для  
купания и дайвинга





## ПАЛУБА

Ее размеры позволяют поставить здесь стол, кресла и расположиться, как на дачной террасе

Впрочем, верфь обещает исполнить любые капризы по части интерьера, поскольку производство у Terra Nauta не массовое; доля ручной работы здесь высока. Производственные площади верфи расположены в Загребе, а корпуса привозят из Италии.

Но вот лодка подготовлена, и мы отходим от причала, не задействуя подрульки. Все маневры — на двигателях. Лодка укомплектована парой Volvo Penta D4 по 300 л.с. с угловыми колонками DPH. Самый «заряженный» вариант — два Yanmar 8LV по 370 л.с. со своими колонками, дающий, как меня заверили, скорость 43 узла. Что ж, посмотрим, на что способна «наша» лодка.

Условия тест-драйва были идеальными для определения скорости и хуже некуда — для понимания того, как лодка поведет себя на волне. Проще говоря, на море — полный штиль. Нарезая круги, мы пытались «взболтать» воду и хотя бы попрыгать на собственной волне — безуспешно: Terra Nauta 40 отказывалась гнать волну. Факт свидетельствует о том, что корпус спроектирован грамотно, ибо крутая волна под скулой и буйство брызг в кильватере — признаки высокого сопротивления и впустую потраченного топлива. Terra Nauta 40 топливо потребляет весьма скромно и едет, как по рельсам, «без шума и пыли»; звук двигателей деликатный, и зафиксированные децибелы произведены ими лишь частично, остальное добавило море — лодка-то открытая. Мы проверили все

На странице слева: На полном ходу лодка ведет себя безукоризненно, проходя волну без прыжков и ударов.

Справа: Люк в моторный отсек опционально оборудуется электроприводом, а его немаленькие размеры обеспечивают удобный доступ к двигателям и другому оборудованию.

Приборная панель поста управления не пугает даже новичков: все понятно и под рукой.



## ДОСЬЕ



**ДЛИНА** 40 Ф (12,17 М)  
**ШИРИНА** 13 Ф (4,00 М)  
**ОСАДКА** 3 Ф (1,05 М)  
**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОЛНОЕ)** 9,5 Т  
**ЗАПАС ТОПЛИВА** 960 Л  
**ЗАПАС ВОДЫ** 300 Л  
**ДВИГАТЕЛИ** 2 x VOLVO PENTA D4 (300 Л.С.)  
**КАТЕГОРИЯ RCD** «В» (12 ЧЕЛ.)  
**ДИЗАЙН** TERRA NAUTA  
**СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ** ОТ € 350 000

## ХАРАКТЕРИСТИКИ

**ДВИГАТЕЛИ** 2xVolvo Penta D4-300, 300 л.с. при 3500 об/мин; 4 цилиндра, дизель 3,7 л  
 Угловая транцевая колонка DPH

| РЕЖИМЫ            | ECO  | FAST | MAX  |
|-------------------|------|------|------|
| ОБ/МИН            | 1000 | 1400 | 1800 |
| СКОРОСТЬ          | 6,1  | 8    | 10,3 |
| РАСХОД            | 5,8  | 17,4 | 46   |
| ДАЛЬНОСТЬ         | 909  | 397  | 193  |
| УРОВЕНЬ ШУМА, ДБА | 69   | 73   | 77   |
| ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ   | 69   | 73   | 77   |
| НОСОВАЯ КАЮТА     | 60   | 62   | 68   |
| КОРМОВАЯ КАЮТА    | 70   | 73   | 81   |

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 10% резерва, расход топлива в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 75% топлива, 100% воды, 3 человека на борту. Температура воздуха +15 °C, температура воды +11 °C, волнение 0 баллов, сила ветра при скоростных заездах 1 балл.





# ФАКТОРЫ ВДОХНОВЕНИЯ

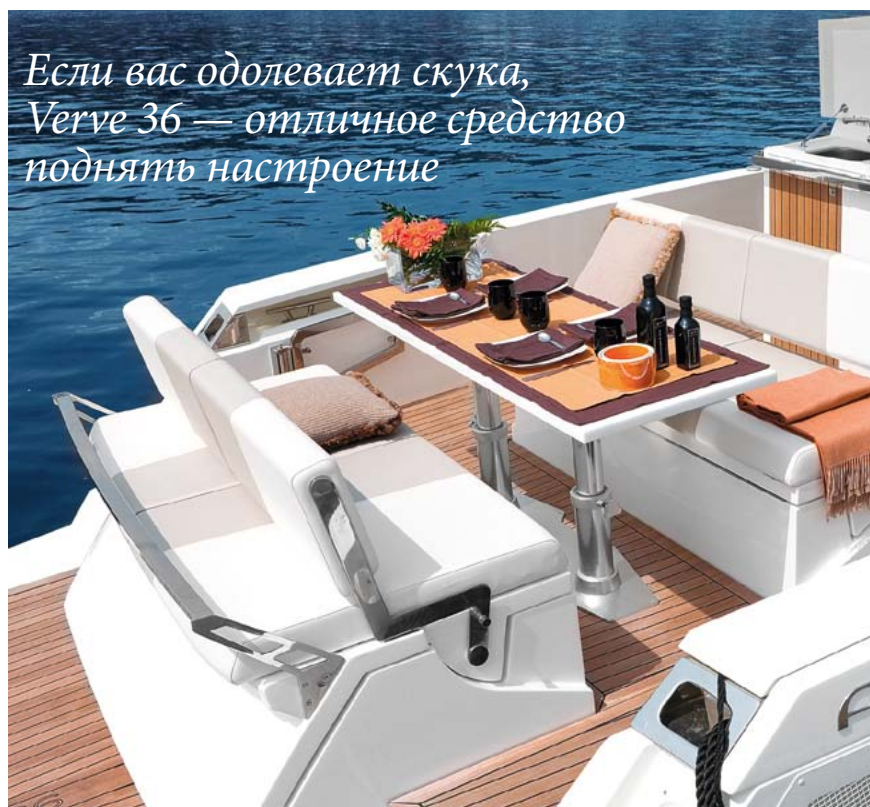
Эта совершенно неожиданная для Atlantis 12-метровая модель называется Verve (вдохновение). Возможно, она вызовет у вас улыбку, но ее уверенный ход на высокой скорости — еще не все, чем лодка может удивить.

Текст Дэвид Марш Фото Atlantis, Лестер МакКарти и Дэвид Марш









*Если вас одолевает скука,  
Verve 36 — отличное средство  
поднять настроение*

**Ч**то вы хотите получить от лодки? Комфортабельные каюты? Скорость и управляемость? Изящные формы или массу лежанок для загара, по одной на каждого пассажира? Или список ваших приоритетов возглавляют такие скучные, но жизненно важные аспекты, как инжиниринг? Смею заверить: самое главное в лодке, чтобы она доставляла удовольствие. Если этого не происходит всякий раз, когда вы на борту, зачем вам лодка?

### **ФАКТОР УЛЫБКИ**

Нам с Лестером было не до улыбок, когда мы отдали швартовы и вышли из Савоны (Северная Италия). Начало декабря — сыро, мрачно, печально, и 40 узлов ожидаемой скорости обещали превратить фактические плюс четыре по Цельсию в минус четыре по ощущениям. Но как только мы покинули акваторию порта, разогнались и закрутили первую циркуляцию, улыбка уже не покидала наши лица вплоть до посадки на самолет в Генуе, которым мы возвращались домой.

Думаю, многие разделят наши эмоции относительно этой лодки. Если она доставляет удовольствие в адский холод, как было во время нашего теста, представьте, какое удовольствие вы получите в жару! Солнце светит, в холодильнике стынет шампанское...

Главное достоинство Verve 36 — ее великолепный корпус. Он напомнил мне, насколько важны на мощной 40-узловой лодке такие качества, как управляемость и ходкость. С посредственным корпусом она покажется всего-то забавным катерком со странными формами. Но отличный корпус не только неизмеримо повышает удовольствие от управления — с таким плохая погода не пугает и не заставит ретироваться. Он также позволяет энергичным и опытным людям предпринимать вполне серьезные переходы.

### **ФАКТОР СКОРОСТИ**

Ко всем достоинствам этой лодки типа walk around надо добавить и то, что ею легко управлять. Она вознаградит вас скоростью, если вы настроите оптимальный дифферент, простит вам небрежность или невнимательность — такой вот покладистый





Несложная трансформация диванов и столика в кокпите в большой лежак

Помимо обилия поручней в кокпите, безопасность повышают стойки жесткого навеса

Широкие бортовые проходы позволяют перемещаться по лодке легко и безопасно

#### На странице слева:

Из динетты получится вполне удобное спальное место.

У расположенной по центру рулевой консоли стоят три классных кресла.

Рундук кормового дивана легко вместит кранцы и швартовы.

Заправочные горловины, выдвижная утка и динамики смонтированы на фальшборте.

Стол регулируется по высоте, что удобно и детям, и взрослым.

#### Вверху этой страницы:

В каюте выдвижных ящиков нет, но кровать скрывает большой рундук под ней.

Здесь много шкафов и большая столешница, а плита и мойка находятся в кокпите.

Перекинув спинку, вместо сидения получаете возможность лежания.

зверь с мягкими манерами. С другой стороны, если вы решите на воде немного похулиганить, лодка вам позволит и это. На полной скорости она способна на такие крутые виражи, что единственным ограничением будет ваша осторожность. Конечно, в таких условиях скорость падает: благодаря корпусу и великолепным колонкам Volvo Penta Duoprop, в повороте лодка «цепко держится» за воду и неизбежно тормозит.

Приличная ширина корпуса позволяет добиться хорошей обитаемости в жилых помещениях, заметно лучшей, чем иногда встречается на некоторых моделях. Снимаем шляпу перед Atlantis за их мастерство в проектировании таких корпусов, как этот, отлично проявивший себя во время теста.

Двигатели — два средних по мощности дизеля Volvo Penta D6 по 330 л.с. каждый с угловыми колонками — разогнали лодку до скорости 38,1 узла. По расчетам, мощные моторы в 370 л.с. дадут 40,3 узла, а Volvo Penta D4 мощностью 300 л.с. — 36,3 узла. Однако пара моторов D4 весит на 174 кг меньше, чем D6, так что скорость с D4 будет, вероятно, даже больше. При этом не стоит забывать о центровке: с тяжелыми D6–330

лодка выглядела настолько удачно сбалансированной, что еще надо посмотреть в этом плане на Verve 36 с двумя D4–300. Но в любом случае я не отказался бы опробовать лодку с D6–370 на скорости 40 узлов.

## ФАКТОР КОМФОРТА

Мне нравится, когда рулевая консоль расположена посередине лодки, — это всегда ощущается удобным. На высокой скорости меня обдувало сильнее, чем я ожидал, но, возможно, по причине зимнего холода. Дизайнеры сильно постарались над мелкими, но практичными деталями. Но я бы разнес управление откидкой колонок и транцевыми плитами. А еще — я противник любой тонировки лобовых стекол: они хоть выглядят стильно, но в темноте видимость заметно ухудшается. Весьма эффективное и безопасное средство против яркого солнца — солнцезащитные очки с поляризационными стеклами.

При всем при этом Verve 36 — штука хорошая. Справа от приборной панели есть место для карт, лоций и всякой нужной мелочи, держатели стаканов, розетка. Отличные кресла оборудованы



поднимающимися bolsterами, внизу — подножки, к основанию сидений прикреплены поручни. Поручней полно: у поста управления, у кухонного модуля позади кресел, на носовой палубе и транце. Опоры навеса над кокпитом успешно служат той же цели в районе миделя. Добавим к этому просторную тиковую палубу walk around, высокий фальшборт, свободную транцевую платформу (через нее удобно попасть на борт) — и получим лодку, по которой предельно легко и безопасно перемещаться. Если где-то вы ощутите себя более защищенным, вероятно, вы находитесь на борту Nordhavn.

## ЕЩЕ ФАКТОРЫ

На большой открытой спортивной лодке, предназначенной для дневных прогулок, обычно не так много места для разных предметов, особенно габаритных. В этом плане Verve 36 — приятное исключение. Два довольно глубоких рундука, куда поместится спасательный плот или складной велосипед, устроены по бортам от рулевой консоли. Довольно емкий рундук в основании кресел вместит спасательное оборудование или даже запчасти к моторам. Сдутый тендер и подвесник к нему можно положить под кормовым сиденьем.

Для меня это столь же важные обстоятельства, как и классный в отношении гидродинамики и прочности корпус Verve 36, позволяющие предпринимать на лодке путешествия более продолжительные и смелые, нежели прогулки по выходным.

Практичная конструкция и оригинальный дизайн положительно проявились еще в одном аспекте — организации моторного отсека и доступа к двигателям. Удивительно, но к моторам можно добраться двумя путями: через люк в палубе (для обслуживания вспомогательных механизмов) и если поднять электроприводом вместе с фрагментом палубы кормовое сиденье. Все просто и надежно: танки закреплены металлическими стяжками через резиновые прокладки, для шумоизоляции установлены демфирующие звук панели, ступени трапа из нескользящего пластика. Палубные люки снабжены газовыми амортизаторами и резиновым уплотнением по периметру, исключая громыхание крышек. Verve 36 — лодка не дешевая, но, как видим, для такой цены оснований достаточно.

## Летя на Verve 36, вы почувствуете прилив адреналина, и ваш пульс участится

### ВЕРДИКТ

Управляя Verve 36 абсолютно непринужденно, так, как позволяет эта лодка, вы можете ощутить, что от удовольствия голова идет кругом, а улыбка не сходит с вашего лица. Даже когда мы с Лестером мчались по ледяной декабрьской воде, наши лица сияли. Это действительно круто, и удовольствия больше, чем на каком-нибудь другом 40-узловом спортивном круизере.

Эта Verve 36 — одна из тех особенных лодок, которые принимаешь сразу после первого виража. Ее корпус с превосходными обводами обеспечивает мягкий ход и спокойное управление, как мощной совершенной машиной на хорошей дороге. Verve 36 не стоит рассматривать просто как дорогую игрушку. Отличная организация палубного пространства приятно удивляет практичными деталями и обилием рундуков; бесспорно, палуба обеспечивает отличные условия в плане безопасности и свободного захода на борт. И когда мощные двигатели отдыхают, она вся предоставлена для отдыха и общения на борту.

Если вы привыкли к роскошным интерьерам других моделей круизеров бренда Atlantis, интерьер Verve 36 вам может показаться излишне скромными. Тем не менее тиковая отделка, дополнительные зеркала, цветные ткани и посуда, бесспорно, оживят и кокпит, и каюты. Однако в функциональном плане все это работает безупречно, с обилием места для вещей, высоты в помещениях и просторным галльюном. Каюта всего одна, из динетты получается еще одно спальное место, что типично для спорткруизера, ориентированного на относительно короткие путешествия. И в этой роли Verve 36 великолепна. Только я считаю, что для смельчаков эта лодка walk around с неожиданной для Atlantis архитектурой имеет гораздо больший потенциал, позволяющий не только пересекать Канал (Ла Манш. — Прим. ред.), но без страха пускаться на ней в более серьезные плавания, даже с элементами приключения. **МВУ**



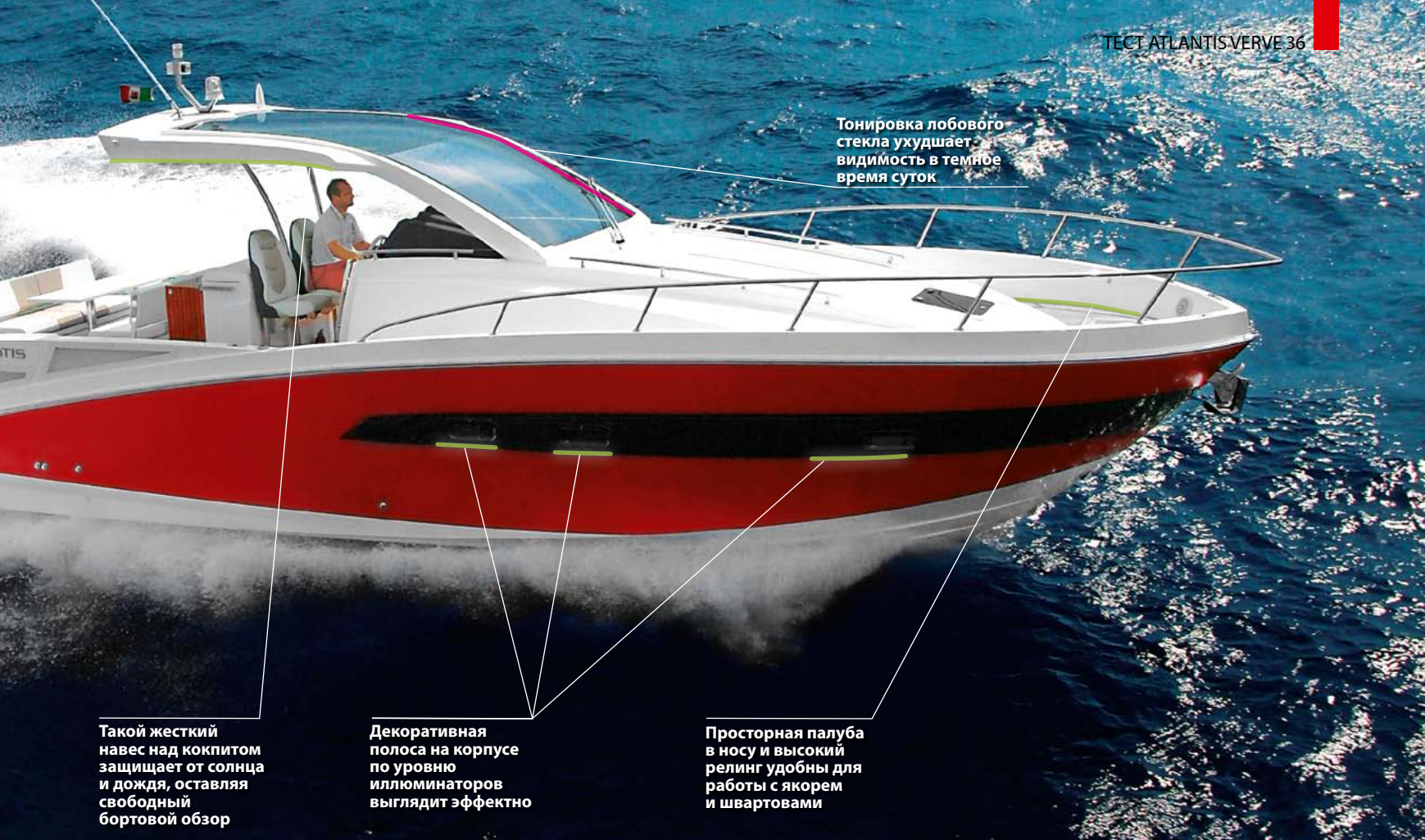
Внизу: Просторная и незагроможденная носовая палуба удобна для работы и отдыха.

Справа: В моторный отсек есть большой люк в кокпите и еще один, ведущий к агрегатам в носовой части отсека.

Рулевая консоль отличная: эргономичная, интуитивно понятная, с удобным расположением приборов и органов управления.







Тонировка лобового стекла ухудшает видимость в темное время суток

Такой жесткий навес над кокпитом защищает от солнца и дождя, оставляя свободный бортовой обзор

Декоративная полоса на корпусе по уровню иллюминаторов выглядит эффектно

Просторная палуба в носу и высокий релинг удобны для работы с якорем и швартовыми



## ДОСЬЕ



ДЛИНА 39 Ф 2 Д (11,93 М)  
 ШИРИНА 12 Ф 7 Д (3,84 М)  
 ОСАДКА 3 Ф (0,95 М)  
 ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОЛНОЕ) 9,2 Т  
 ЗАПАС ТОПЛИВА 800 Л  
 ЗАПАС ВОДЫ 250 Л  
 КАТЕГОРИЯ RCD «В» (ДЛЯ 12 ЧЕЛ.)  
 ДИЗАЙН NAVAL DESIGN & ATLANTIS  
 ЦЕНА ОТ € 268 000 БЕЗ НДС (D4-300)

## ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2xVolvo D6-330 с колонками DPH, 330 л.с. при 3500 об/мин, 6 цилиндров, 5,5 л дизель

| РЕЖИМЫ            | ECO  | FAST | MAX  |
|-------------------|------|------|------|
| ОБ/МИН            | 2000 | 2300 | 2600 |
| СКОРОСТЬ          | 13,5 | 18,5 | 23,9 |
| ДИФФЕРЕНТ         | 5,0° | 5,0° | 3,5° |
| РАСХОД            | 30,9 | 45,0 | 61,0 |
| МИЛЬ/Л            | 0,44 | 0,41 | 0,39 |
| ДАЛЬНОСТЬ         | 280  | 263  | 251  |
| УРОВЕНЬ ШУМА, дБА |      |      |      |
| ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ   | 80   | 80   | 80   |
| КОКПИТ            | 80   | 80   | 81   |

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 30% топлива, 60% воды, 4 человек на борту, спасательное оборудование. Температура воздуха +4 °С, высота волн 60 см, сила ветра при скоростных заездах 3-4 балла.



# СУММА технологий

Флайбридж  
неожиданно большой  
при этой длине,  
ветровой козырек  
хорошо соответствует  
своей миссии

Прочное лобовое  
стекло позволяет  
обойтись без  
центральной стойки

Полные в носу  
ватерлинии  
обеспечивают  
круизеру хорошую  
всхожесть на волну

«Сумма технологий» — так называлась книга польского фантаста Станислава Лема о путях технологической эволюции цивилизации. Так можно назвать и подход к созданию моторных яхт, суть которого в объединении потенциала дизайнера Тони Кастро, производственных мощностей верфи Galeon и мирового опыта постройки катеров из стеклопластика.





**П**ольская верфь Galeon столь часто обновляет линейку своих судов, что за новинками уследить не успеваешь. Так, своевременно не попал на страницы MBY круизер Galeon 340 Fly, который появился, чтобы сменить популярный, но слегка устаревший 330 Fly. Появился и сразу удивил: верфь принимала заказы на новую модель всего пару месяцев, а оказалась загруженной на год вперед. Так что же такого удивительного сочинил Тони Кастро, а Galeon построил?

### ВНЕШНЕ

Galeon 340 Fly — это не рестайлинг предыдущей модели, но абсолютно новая яхта. Внешне корпус изменился серьезно. Прежде немного пузатый и чрезмерно высокий силуэт вытянулся и стал изящнее. Полоса на корпусе ниже уровня палубы, почти во всю его длину, — коварный дизайнерский ход: она зрительно удлиняет корпус, делая круизер крупнее. Свою роль в этом сыграло и остекление, площадь которого существенно выросла. Даже может показаться, что надстройка сделана преимущественно из стекла. В ответ на мой вопрос, не опасно ли это, на верфи только рассмеялись. На всех яхтах Galeon стоит закаленное стекло — конечно, не пуленепробиваемое, но не многим уступающее корпусу по прочности. Это позволяет обойтись без центральных стоек на лобовом остеклении. Но вот что сохранилось, так это качество стеклопластика: монолит корпуса и сэндвич надстройки.

### КОКПИТ

На борт Galeon 340 Fly удобно попасть через большую транцевую платформу. Предлагаются три варианта: стандартная платформа (ширина 600 мм), расширенная (1,2 м) и она же — с гидравликой. Душем здесь мало кого удивит, но важно отметить, что он входит в стандартную комплектацию.

Шаг вперед — и вы в просторном кокпите, где стоит диван на троих. Если его разложить и перекинуть спинку, то получается огромный лежак (тоже на троих), на котором можно принимать солнечные или

туманные ванны — как пожелаете. Палуба кокпита поднимается электроприводом (тоже стандарт), и тогда можно попасть в моторный отсек.

### САЛОН

В салоне, отгороженном от кокпита стеклянной сдвижной дверью, по правому борту устроены неплохо оборудованный камбуз, по левому — обеденная зона. Она включает стол и объемный диван; его передняя спинка перекидывается легким движением руки из «обеденного» положения в штурманское. А если стол опустить и накрыть мягкой вставкой, получим спальное место.

На посту управления в носовой части салона (правый борт), где стоит очень удобное, почти гоночное кресло для капитана, давайте задержимся.

### *Метровая волна лодке нипочем при ходе любым курсом к ней*

Если на Galeon 340 Fly и можно что-то еще улучшить, то это явно не рулевая консоль. Приборной панели, более плотно уставленной циферблатами, экранами, ручками-джойстиком, кнопками-клавишами и т. д., я еще не видел. Но она хороша, черт побери, с черным рулем и фигурными асимметричными «спицами». Здесь все самое важное в пределах досягаемости, и 12-дюймовый multifunctional картплоттер Raymarine расположен удачно. Обзорность отсюда отличная: лобовое стекло без стоек вместе с остальным остеклением позволяет контролировать ситуацию на 360° (бывает полезно), а два больших стеклоочистителя избавят от брызг и дождевой воды. Боковые окна снабжены подъемниками — вентиляция, вербальная связь с берегом при швартовке, и можно выглянуть, оценить ситуацию.

### КАЮТЫ

Одна из главных задач при разработке нового корпуса состояла в сохранении компоновки с тремя каютами: заказчики с большими семьями часто предпочитают пусть не самые роскошные, но отдельные места для сна в максимальном количестве. Скептики заметят, что на яхте можно сделать и 4 каюты. Конечно, кают накроить

Рулевая консоль  
на флайбридже







## *Galeon 340 Fly — это не рестайлинг предыдущей модели, но абсолютно новая яхта*

несложно, но как в них потом находиться? На Galeon 340 Fly все три спальные зоны (две двухместные каюты за дверями и открытое спальное место на одного) приличные, особенно носовая каюта. Полные ватерлинии в носу позволили увеличить ее полезный объем; она светлая за счет иллюминаторов, обильно снабжена LED-светильниками, и шкафов хватает. На этой лодке много нестандартных решений, в том числе галюн и душ. Они разделены, что считаю правильным: больше возможностей для использования, ведь на борту допускается пребывание восьми человек. Можно было бы сделать два галюна, но они были бы тесными, а так каждое помещение приличное по размерам (высота 1,85 м) и удобству.

На борту Galeon 340 Fly примечателен современный дизайн, включая варианты отделки (основные: венге, орех, красное дерево), цветовую схему и не менее искусно организованное внутреннее

освещение: комбинации ламп и линий светодиодов. В салоне и каютах достаточно места для вещей и всяких предметов, чтобы они не летали на ходу.

### **ФЛАЙБРИДЖ**

Чуден флайбридж при тихой погоде: и виды оттуда классные, и обзор для навигации превосходный (когда непогода, рулишь вниз). Понятно, что на большой яхте и места больше, и хардтоп можно поставить для защиты, но и здесь неплохо. Флайбридж продлили прилично в корму, на левом борту поставили диван с перекидывающейся спинкой, как внизу: хочешь — высматривай землю по курсу, хочешь — любуйся пенным следом за кормой. Приборная панель поста управления в центре немного угловатая, но кресла отличные, с боковой поддержкой, а не просто пластиковые стулья. Лежак в кормовой части преобразуется в сиденье, чтобы можно

было подсесть за стол. Не хотите? Стол убирается в рундук, и почти весь флайбридж (разумеется, кроме пульты управления) становится ритуальным местом поклонения богу Солнца.

### **СКОРОСТЬ**

На Galeon 340 Fly возможна одномоторная дизельная установка или двухмоторная; минимальная мощность 370 л.с., максимальная 600 л.с. Марки моторов — Volvo Penta или VW Marine. Какую установку выбрать — вопрос бюджета и модели использования лодки. Базовой версией считается D6-370 с угловой колонкой DPH. Стоимость двигателя и текущие затраты на эксплуатацию минимизированы, тем не менее расчетная скорость достигает 28 узлов (3500 об/мин). Корпус начинает глиссировать при 2700 об/мин (около 18 узлов); чтобы ускорить выход на режим, стоит задействовать транцевые плиты. Уровень шума ниже среднего — на полном ходу всего 77 дБА. Метровая волна лодке нипочем при ходе любым курсом, полные ватерлинии в носу обеспечивают хорошую





**На странице слева:**  
Традиционная компоновка салона выглядит намного эффектнее с отделкой деревом венге.

**Вверху:** Носовая каюта явно предназначена владельцу, что следует из ее расположения, размеров и уровня отделки.

Практичность камбузного модуля проявляется в материале рабочей поверхности, обилии шкафчиков и таких деталей, как ограничители на полках.

Насыщенность рулевой консоли приборами и органами управления опытного капитана не пугает.

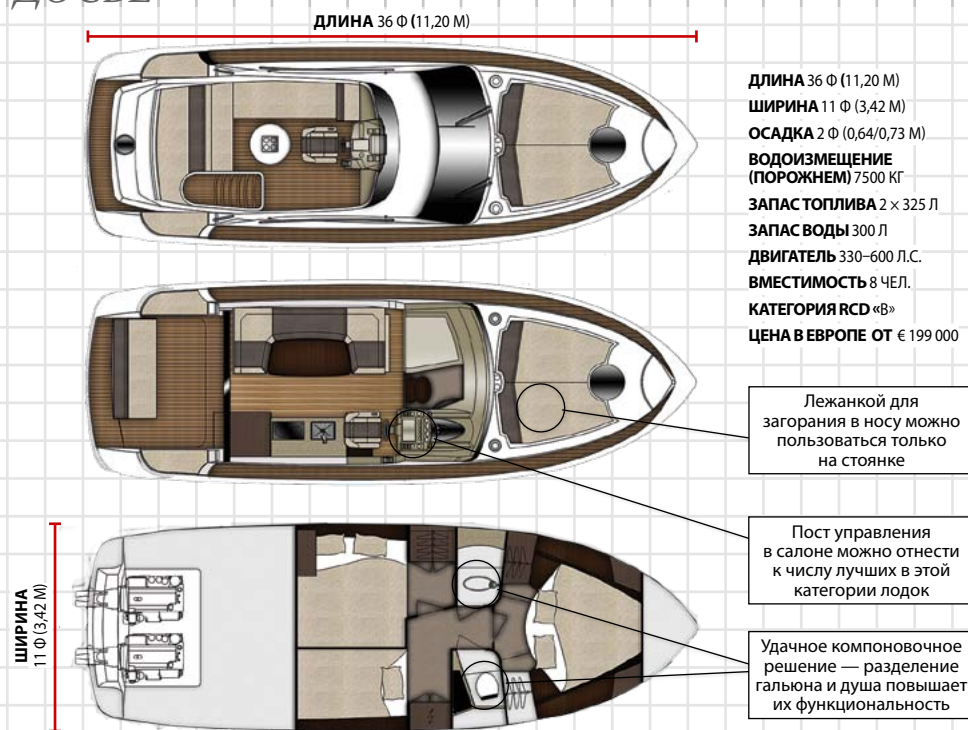


всхожест на волну. Однако при сильном волнении запаса мощности одного мотора может не хватать, почему многие предпочитают спаренную моторную установку: она мощнее, надежнее, но при этом тяжелее и дороже. С двумя Volvo Penta D4-260 или D4-300 катер окажется значительно живее: расширится диапазон круизных скоростей, ускорится разгон с полной нагрузкой, повысится управляемость. Предельно «накаченный» мощностью Galeon 340 Fly (два D4-300) должен выдать скорость за 35 узлов. А одинокий D6-370 больше подойдет при умеренной нагрузке и спокойном море, хотя с ним на круизной скорости 24–25 узлов (3100 об/мин) запас хода превышает 300 миль.

## ИТОГ

Вот такая получается сумма проектных и производственных технологий. Вот такой круизер — трехпалубный, трехкаютный, с флайбриджем и большими возможностями: и днем приятно покататься, и в путешествие можно сходить. Молодцы, поздравляем! **MBY**

## ДОСЬЕ





# ПОБЕДИТЕЛЬ



**СМОТРИТЕ  
ВИДЕО!**

[mby.com/bt32](http://mby.com/bt32)



Лодка для суровых акваторий и свежей погоды.  
Тестируем Targa 32 — победителя конкурса  
за обладание престижным титулом  
Motor Boat of the Year – 2012

Текст Дэвид Марш Фото Лестер МакКарти







**П**ремьерный показ Targa 32 финской верфи Botnia Marin состоялся осенью 2011 года в Саутгемптоне, о чем мы уже писали. Новинка получила

авансом немало похвал: за удачную планировку и особенно — за возможность оснастить ее двумя пропульсивными установками с дизелями разных брендов, в том числе новыми Volvo D6-400. Это потенциально позволяло считать Targa 32 самым быстрым из всех катеров линейки Targa — расчетная скорость достигает 42 узла. В общем, мы просто не смогли пройти мимо возможности провести тест этой лодки.

Немало яхтенных журналистов могут похвастаться тест-драйвами чуть ли не всех катеров Targa, а вот на моем счету одиноко числилась Targa 23.1 — самая маленькая, но, пожалуй, самая популярная и даже легендарная модель, находящаяся в постройке аж с 1992 года и по сию пору. Я счел это прекрасной возможностью оценить новую лодку как таковую, не оглядываясь на другие модели и репутацию верфи. И, раз уж многие безоговорочно поддаются обаянию этих «морских внедорожников», попытаться понять, что выделяет эту 32-футовую лодку типичной для своей категории внешности среди напичканных инновациями современных катеров подобных размеров.

### ОДА ПРАКТИЧНОСТИ

Первое, что нужно сделать, когда отправляешься смотреть лодку, — «понять» ее внешность. У правильного судна не должно быть хаотичных, непонятно откуда начатых и небрежно брошенных формообразующих линий. Например, у Targa 32 присутствует наклон задней кромки бортовых иллюминаторов надстройки и, если приглядеться, можно заметить небольшой диагональный срез их нижнего угла. Зачем? Ведь сложные формы — больше работы. Но кромка зрительно поддерживает скос надстройки, а срез имеет как стилистическое, так

и конструктивное объяснение: он повторяет линию ребра жесткости надстройки и снимает концентрацию напряжения в углу. Этот небольшой штрих — свидетельство продуманного дизайна, где каждая линия имеет поддержку и логику.

О дизайне Targa 32 сказать можно многое — своеобразная эстетика брутальных, чистых линий сочетается здесь с массой практичных решений. Палуба — «глубокая» и безопасная — защищена фальшбортом. По всему периметру высокий, почти по пояс, релинг с тиковым планширом в кормовой части. На таких «северных» лодках, как правило, не делают лежаков для загара; здесь таких тоже нет, зато есть сразу два кокпита. Носовой, с удобными сиденьями по периметру, хорошо подходит для трапез на свежем воздухе. Съемный тиковый столик, который кажется слишком красивым, чтобы просто за ним сидеть, опирается на выступ надстройки (над носовой каютой). Когда стол не нужен, он убирается в рундук рядом.

Кормовой кокпит оставлен практически свободным, а потому может использоваться как многофункциональная площадка для дайвинга, рыбалки или в качестве открытой зоны отдыха — достаточно выставить сюда пару шезлонгов. Двойная закрывающаяся «калитка» на транце обеспечивает безопасность на ходу и удобный проход на купальную платформу, когда лодка на якорю. Сама платформа чрезвычайно большая, что еще раз подтверждает практичность лодки. По периметру ее охватывает толстый резиновый привальник; такой же, но более изящный, есть выше ватерлинии. Также инженеры Botnia Marin предусмотрели в центре платформы смотровой люк, который дает легкий доступ к винтам колонок: если на винты намоталась сеть, с проблемой справиться легко.

Отлично проработана проблема хранения всего необходимого: под каждым сиденьем в носу и корме есть рундук. Для кранцев сделаны специальные «гнезда» ниже поста управления

*Мощная и надежная конструкция судна, установленное на борту оборудование и отделка легко дают понять, на что потрачены деньги*



## Двойное «штурманское» сиденье по левому борту снабжено перекидной спинкой, что позволяет «присоединить» его к дивану обеденной зоны

на флайбридже. Другие удобные детали: отпорный крюк, который крепится специальными держателями, окантовка и уплотнение боковых дверей — и таких «изюминок» на Targa 32 немало. Все шкафчики, полочки и ящички внутри, какими бы маленькими они ни были и что бы в них ни хранилось, снабжены бортиками и стопорами. Поручни установлены везде, где только можно, даже на надстройке, несмотря на высокий фальшборт.

### ИДЕМ ВНУТРЬ

Практичность доминирует и в рубке-салоне, куда вы попадаете через сдвижную дверь правого или левого борта. Деревянная отделка, пожалуй, больше чем, в сауне — и все превосходного качества. А дверцы шкафов закрываются, кажется, с характерным мелодичным щелчком, выдающим прямо-таки инженерную проработку вопроса. По сравнению с предыдущими моделями (Targa 31 и Targa 33) изменения планировки невелики, но удачны. Двойное «штурманское» сиденье по левому борту снабжено перекидной спинкой, что позволяет «присоединить» его к дивану обеденной зоны. Сиденье рулевого тоже разворачивается, так что в общей сложности за обедом в салоне могут собраться человек шесть. Раскладной стол демонстрирует обычный для всех Targa фокус, двигаясь вверх, вниз и вращаясь вокруг пиллерса, на котором он закреплен. Это действительно толковое инженерное решение, дающее массу вариантов «настройки» стола: его легко убрать «с дороги», когда нужно пройти по салону, можно поднять повыше и использовать как еще один штурманский стол для карт во время перехода.

Некоторые изменения коснулись кают, одна из которых расположена в носу, другая — в корме. Доступ в первую — у поста управления, через двустворчатую дверь и поднимающуюся панель, снабженную газовыми амортизаторами. Теперь внизу лестницы можно стоять в полный рост не сутулясь. Каюта хороша, только вот койки при избыточной, пожалуй, длине немного узковаты. Шкафчики в изголовье имеют полки и отделения для вешалок: они вполне удобны для футболок, шорт и непромонов, но костюм от Armani лучше оставить дома (хотя зачем он на лодке?).

Ночью из носовой каюты, пардон, в «удобства» придется бегать через салон, зато санузел на лодке достойный: высокий потолок (еще одно улучшение по сравнению с предыдущей Targa 31), большой иллюминатор и шкафчики. Насадка душа вытягивается из смесителя;

есть крючки для мокрых непромонов. В кормовой каюте организованы три спальных места: большая кровать на двоих и еще койка за трапом. Последнюю не назовешь слишком удобной, но она может оказаться полезной, особенно для ребенка. А вот вещей здесь можно разместить куда больше, чем в носовой каюте: есть полноценный шкаф с вешалками и пара глубоких ящичков.

### НА ХОДУ

Несмотря на некоторое разочарование, что на тест-драйв нам не досталась Targa 32 с мощными Volvo Penta D4-400 (наша лодка предназначалась для скандинавского рынка, а там готовы жертвовать многим во имя окружающей среды), я обнаружил, что даже с двумя Volvo Penta D4 по 260 л.с. лодка даст фору многим спортивным круизерам. На тесте мы сделали 36 узлов, и, что самое главное, момент выхода на глиссирование зафиксировать практически не удалось: судно мгновенно отзывается на малейшее движение рукояток газа.

С погодой нам «не повезло»: море было абсолютно спокойным. Чтобы проверить, как 32-я проявит себя на волне, пришлось немножко «взболтать» его с помощью судна поддержки — флагмана Targa 44. Даже принимая на полной скорости волну скулой, Targa 32 не скакала, не гремела и не вибрировала, хотя мы намеренно использовали самые неуклюжие манеры вождения и совершали всевозможные ошибки. Так что на эту лодку можно смело положиться, даже если погодные условия не самые благоприятные. Единственный недостаток, слегка омрачающий удовольствие от фантастической управляемости лодки, — плоские сиденья верхнего поста управления (не лучший вариант для столь резвого и маневренного судна). Опционально можно установить здесь глубокие «пилотские» кресла с регулировками «вперед-назад»; на мой взгляд, это просто необходимо. Считывать показания тахометров было бы намного проще, если бы они располагались на плоской части приборной панели, ближе к компасу, а не на наклонной секции, где сейчас. Впрочем, нужно признать, что верхний пост управления все же дает много преимуществ: управлять лодкой оттуда удобнее как на скорости, так и при швартовке, — корма просматривается отлично.

А вот в компоновке основного поста управления я не нашел ни единого изъяна. Приборы и картплоттер читаются великолепно, кресло рулевого снабжено всеми регулировками и отлично амортизирует при прыжках по волнам, когда такое случается. Как на всех катерах







## ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

ДЖЕК ХЕЙНС

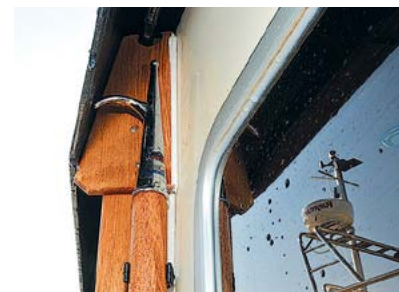
### КАМБУЗ

Везде шкафы, ящички и ограничители (чтобы ничего не упало во время качки). Плита и мойка накрываются тиковой крышкой, и на ходу здесь даже можно разложить карту.



### ОТПОРНЫЙ КРЮК

Кажется, мелочь, но отпорник, сделанный из того же дерева, что использовано в отделке интерьера, удобно устроился возле двери поста управления: быстро достать его не составит труда.



### ПРОВОДКА

В моторном отсеке все удобно и надежно, работает здесь легко. Провода собраны в пучки, скреплены с интервалом чуть ли не в дюйм и аккуратно протянуты по периметру отсека.



### МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Для контроля каждого двигателя предусмотрены отдельные открывающиеся смотровые люки. Оставив один люк закрытым, можно беспрепятственно передвигаться по кокпиту. Двигатели размещены безукоризненно, с удобным доступом с каждой стороны, на пайолах мягкое покрытие. Даже если установить здесь более мощные моторы, мучиться с их обслуживанием не придется.



**Вверху:** Стол можно зафиксировать в любой позиции относительно стойки-пиллерса. Кресла рулевого и «штурмана» можно развернуть к центру рубки.

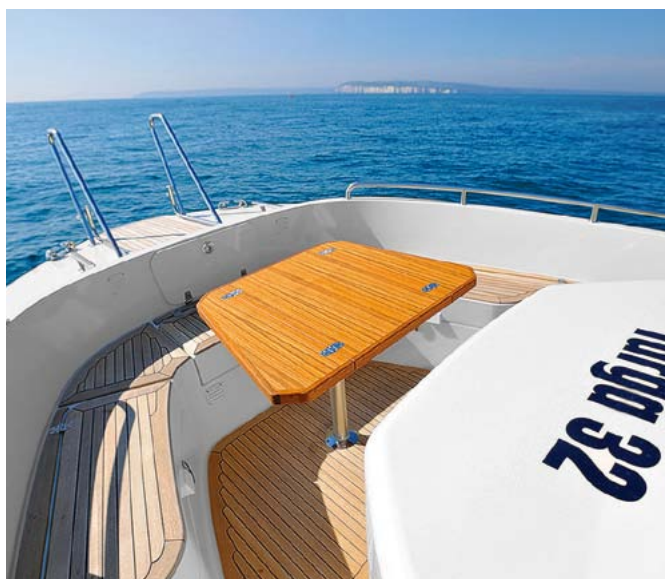
**На странице слева:** Выход из кокпита на кормовую платформу весьма удобный.

В кормовой каюте устроена двухместная кровать, по другую сторону трапа — еще одно спальное место.

**Справа:** Расположиться на обед лучше на палубе в носу.

В носовой каюте можно стоять во весь рост.

**Внизу:** Просторный санузел рядом с кормовой каютой.







Тиковый планшир не только великолепно выглядит, но и дает ощущение безопасности

Фары, возможно, не понадобятся часто, но выглядят они серьезно

Люк невелик, но есть возможность врезать люк больших размеров или даже два

## ДОСЬЕ

ШИРИНА  
11 Ф (3,37 М)

ДЛИНА 35 Ф (10,78 М)



Санузел в полный рост, с удобными шкафчиками и крючками для сушки мокрых непромов

Дополнительное спальное место, не самое комфортабельное, но определенно полезное

Места в носовой каюте не слишком много, зато здесь высокий потолок и удобно переодеваться

ДЛИНА 35 Ф (10,78 М)  
ШИРИНА 11 Ф (3,37 М)  
ОСАДКА 3 Ф (1,10 М)  
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОРОЖНЕМ) 6,2 Т  
ЗАПАС ТОПЛИВА 800 Л  
ЗАПАС ВОДЫ 120 Л  
КАТЕГОРИЯ RCD «В»  
(ДЛЯ 10 ЧЕЛОВЕК)  
ДИЗАЙН BÖTNIA MARIN



## Проходя волну на максимальной скорости 36 узлов, Targa 32 совсем не скакала, не гремела и не вибрировала

Везде, где возможно, предусмотрены поручни, даже перед ветровым стеклом

Targa, панель, где помещены штурвал и рукоятки газа, поворотная для удобства управления лодкой стоя или сидя. Мне удобнее (если погода не слишком свежая) рулить все-таки из кресла, с комфортом откинувшись на его спинку, — в таком положении основные приборы все равно под рукой. Здорово открыть боковую сдвижную дверь и наслаждаться свежим воздухом; если рубку «задраить», то даже на скорости 25–30 узлов вы поймете, что такое по-настоящему тихая лодка.

### ВЕРДИКТ

В «британской» спецификации Targa 32 указана цена примерно £ 285 000, и это,

черт возьми, вовсе не мало для судна таких размеров и комплектации. Однако люди покупают подобные лодки вполне осознанно. Вам не потребуется много времени, чтобы оценить, что скрывается за ее специфической, хотя и типичной для этого класса внешностью. Установленное на судне оборудование, отделка, мощная, надежная конструкция легко дают понять, на что потрачены деньги. Конечно, способов избавиться от такой суммы немало, но если вы хоть раз выйдете в море на Targa 32 в свежую погоду, то скоро все поймете, и рука сама потянется к «паркеру», чтобы подписать контракт с верфью. **MBY**

### ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

Отличное расположение контрольных приборов: данные легко считывать



На этой поверхности удобно работать с картой, когда лодка на ходу

Поворотный блок пульта управления позволяет регулировать положение штурвала и рукояток газа. Отличная идея!

Трубку VHF логичнее расположить ближе, на верхней панели приборов

Большие шпигаты гарантируют, что вода с палубы будет уходить мгновенно

### ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta D4-260, 260 л.с. при 3400 об/мин, 4 цилиндра, дизель 3,7 л. Угловая транцевая колонка DPH

| РЕЖИМЫ            | 2000 | 2200 | 2400 | ECO 2600 | 2800 | FAST 3000 | 3200 | MAX 3400 |
|-------------------|------|------|------|----------|------|-----------|------|----------|
| ОБ/МИН            | 2000 | 2200 | 2400 | 2600     | 2800 | 3000      | 3200 | 3400     |
| СКОРОСТЬ          | 12,4 | 15,4 | 21,1 | 24,5     | 26,9 | 29,3      | 34,0 | 35,9     |
| РАСХОД            | 35   | 44   | 49   | 55       | 61   | 70        | 80   | 102      |
| ДАЛЬНОСТЬ         | 229  | 223  | 275  | 287      | 282  | 267       | 272  | 225      |
| УРОВЕНЬ ШУМА, дБА |      |      |      |          |      |           |      |          |
| ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ   | 71   | 70   | 73   | 74       | 75   | 75        | 78   | 77       |
| КОКПИТ            | 84   | 86   | 86   | 88       | 87   | 90        | 89   | 89       |
| САЛОН             | 76   | 75   | 78   | 78       | 79   | 80        | 80   | 85       |

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20% резерва, расход топлива в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 57% топлива, 100% воды, 3 человека на борту. Температура воздуха +12 °C, волнение 0 баллов, сила ветра при скоростных заездах 1 балл.

### ЦЕНЫ И ОПЦИИ

|                                             |           |
|---------------------------------------------|-----------|
| Стоимость в Европе (1 × D6, 370 л.с.) от    | € 198 000 |
| Стоимость тестовой лодки (2 × D4, 260 л.с.) | € 223 400 |
| Носовое подруливающее устройство            | € 4350    |
| Кормовое подруливающее устройство           | € 5690    |
| Дизельная система обогрева Eberspracher     | € 3950    |
| Тиковый планшир в кокпите                   | € 600     |
| Тик на кормовой платформе                   | € 2270    |
| LED-подсветка в рубке и на трапах           | € 720     |
| Бимини-топ                                  | € 1770    |
| Нестандартный цвет корпуса                  | € 2690    |

— Опции на тестовой лодке

### КОНКУРЕНТЫ

#### NIMBUS 31 NOVA S

Стоимость в Европе от € 209 684  
Корпус с продольными реданами и вентилируемым днищем. Скорость 33 узла с одним двигателем Volvo D6.



#### PARAGON 31

Стоимость в Европе от € 227 000  
Корпус «глубокое V» (24,5° на транце). Скорость 36 узлов с одним двигателем Volvo D6. Отличное качество постройки.





# БАЛАНС возможностей

Даже плотно сотрудничая с яхтенными журналами и часто проводя тесты лодок, должен признать: на всех не прокатишься! Но разве это мешает понять и оценить лодку на берегу, если ты вооружен нужными знаниями?

Текст Алексей Максимов Фото Grandezza

Сдвижной люк в крыше надстройки дает воздух, свет плюс дополнительное удобство при управлении лодкой

Конструкция релинга с фланцами стоек снаружи корпуса расширяет бортовые проходы

Мощная скула и продольные реданы обеспечивают высокую скорость и устойчивый ход





Премьера Grandezza 27 OC состоялась в прошлом году в Хельсинки, но тогда я на выставку не попал и увидел этот круизер уже теперь, на Moscow Boat Show. Он скромно стоял рядом с топовой моделью линейки Grandezza 39, на которой постоянно толпились посетители. Я зашел на борт 27 OC и не пожалел, поскольку лодка эта приятно меня удивила своей сбалансированностью. Позже, глянув на результаты тестов, я только утвердился в своем мнении.

Архитектура Grandezza 27 OC соответствует новому стилю, уже реализованному на флагмане Grandezza 39. Внешне лодка привлекает пропорциональностью мощного корпуса и изящной надстройки с массой эффектных штучек: тонированное боковое остекление, темные детали на светлых поверхностях, блестящий металл на глянцевом пластике. Силуэт невысокий, и поначалу кажется, что внутри придется сгибаться, но позже опасения рассеиваются.

### *Grandezza 27 OC относится к той категории лодок, на которые стоит оглянуться*

Кокпит устроен просто и логично. Два кресла (рулевой и штурман) впереди; за рулевым находится динетта, за штурманом — кухонный модуль. Этот модуль (левый борт) — скромный, но интересно придуманный: мойка и плита стационарные, а деревянная рабочая поверхность ставится поверх заваленного вперед кресла. Есть холодильник и ящики, чтобы хранить непортящиеся продукты. Динетта приподнята: так и видно с диванов лучше, и подпалубный объем больше. Стол довольно большой и опускается, чтобы получилась лежанка. К двигателю добираться через большой люк на гидравлике, который поднимается вместе с диваном и столом. Аварийного люка нет, но этот, основной, можно поднять вручную. Проход

посередине кокпита немного утоплен, что позволило получить высоту под хардтопом два метра (вот как достигнута умеренная высота силуэта).

У рулевой консоли отличный дизайн. Приятное на ощупь покрытие панели, есть место для комбинированного картплоттера и дополнительных приборов. Сюрприз — крышка консоли открывается, как у пианино, и под ней можно держать альбомы навигационных карт, логции, бинокль. В капитанском кресле чувствуешь эргономику рулевой консоли, обзор отсюда прекрасный. Стоя у штурвала, удобно выглянуть через крупный люк в хардтопе



Вариант открытой версии Grandezza 27 с радарной аркой



*Даже небольшая лодка может доставить своему владельцу огромное удовольствие*



(сдвигается вручную), когда хочется или необходимо при сложной швартовке. Свес хардтопа до самого транца хорошо защищает кокпит от капризов погоды, а если кокпит зачехлить тентом с прозрачными боковинами, получишь закрытое помещение, где уютно вечером или в дождь, особенно с отопителем.

Ширины бортовых проходов 150 мм вполне достаточно, чтобы пройти из носа в корму и обратно: фланцы стоек релинга опираются на корпус снаружи, и проходы стали шире. По бортам даже сделаны деревянные потопчины, а на транце устроены рундуки для кранцев и швартовов, что позволяет поддерживать порядок на палубе. И радует, что повсюду поручни: на кормовой кромке хардтопа снаружи и внутри, вдоль крыши рубки, на транце, у рулевой консоли и перед креслом штурмана.

Было бы странно ожидать при такой длине катера внизу салон, но место для двух спальных мест нашлось, и получилось все неплохо. В носу — ложе по диагонали на двоих и диванчик при нем; высота здесь 1,7 м. Вторая двухместная лежанка находится на правом борту под палубой кокпита (высота более 0,5 м). Обе кровати немаленькие по площади, практически 2 × 1,2 м. Помимо электрического освещения, есть потолочный люк и иллюминаторы. Пусть не получится пригласить на борт с ночлегом много народа, зато не надо возиться, раскладывая



### **Камбуз**

Так при помощи деревянной столешницы формируется большая рабочая поверхность

складывая диваны. Некоторой приватности «кают» можно достичь, зашторив кормовую лежанку. Но вот в туалете особенно не развернешься — тесновато (высота 1,5 м), что, впрочем, встречаешь на всяком спорткруизере этого типоразмера. Интерьер в целом весьма практичен. Удачно подобраны материалы: орех под деликатным лаком выглядит очень достойно.

Прежде чем начать разговор о скорости, затрону тему оборудования. Приятно было увидеть практически все нужное или полезное в стандартной поставке, включая тик на палубе. Многие вещи большинство из нас уже давно рассматривает как обязательные на борту. А вот на швартовную лебедку и носовую подрульку придется раскошиться дополнительно.

Лодку уже тестировали некоторые журналы, в том числе наши коллеги из Motor Boats Monthly. Результаты весьма впечатляющие, причем с разными моторными установками. С Volvo Penta D4-260 (260 л.с.) и колонкой DPH максимальная скорость достигла 34 узлов (3500 об/мин). С D3-220 (угловая колонка DPS) скорость превысила 32 узла (3950 об/мин). А с двигателем наибольшей мощности D4-300 получилось 39,5 узлов. Почти 40-узловой ход на такой лодке — отлично! Судя по данным ходовых испытаний, Grandezza 27 ОС устойчиво глиссирует уже при скорости 16–18 узлов. Дальность плавания





**На странице слева:** Компоновка кокпита при всей своей кажущейся безальтернативности выглядит достаточно свежей и предельно функциональной.

**Вверху:** Наличие выгороженного туалета, даже небольшого, — это явное преимущество.

**Вверху справа:** Пульт управления, не обремененный излишними приборами, выглядит довольно солидно (внизу справа расположен ГРЩ).

Вполне удобное спальное место на двоих, рядом с которым стоит диванчик и небольшой шкаф.



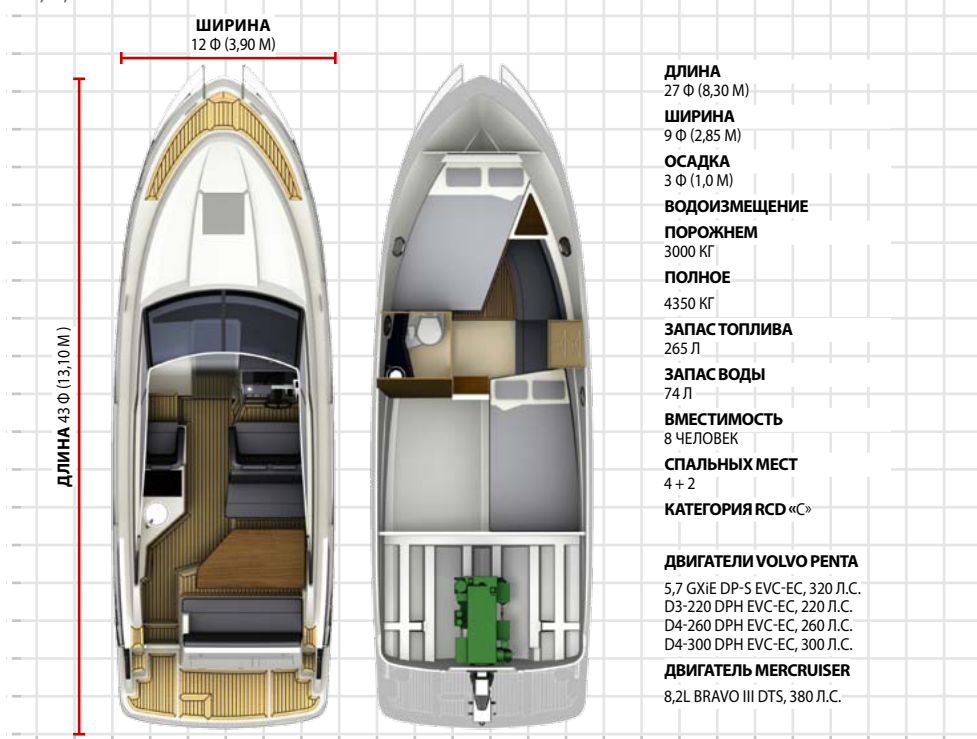
даже с двигателем максимальной мощности при крейсерской скорости 35 узлов превышает 180 миль (с учетом запаса топлива 10%).

На видеотесте MBM хорошо видно, как лодка мощно режет полуметровую волну, хорошо маневрирует и вообще чувствует себя на воде, как в родной стихии. Собственно, так и должно быть! А честная категория «С» при килеватости корпуса на транце 20° вызывает к финской верфи двойное уважение. Я уже писал где-то, что мне доводилось видеть гораздо менее солидные и не столь хорошо оборудованные лодки с категорией «В», и это вызывало вопросы.

Итак, Grandezza 27 OC — лодка удачно сбалансированная. Имеется в виду не только центровка, но баланс объемов и обитаемости, веса, мощности и скорости, наконец, пропорциональность силуэта. Не берусь судить о балансе удовольствия и цены — вопрос этот пусть каждый решает сам. Но возможности каждого вектора привлекательности в этом балансе использованы по максимуму.

Побывав на борту Grandezza 27 OC, я пожалел только об одном — что не видел лодку раньше. Потому как, оценивая одни модели, непременно сравниваешь их с другими. А в этом типоразмере я смело назову Grandezza 27 OC среди тех лодок, на которые стоит оглянуться. **МВУ**

## ДОСЬЕ





# CUTWATER 28

Интересный и необычный катер  
с тихоокеанского побережья США

Текст Антон Черкасов Фото Cutwater Boats



Плоский срез форштевня  
позволяет надежно  
зафиксировать якорь  
и спрятать его под  
бушпритную площадку



Солнечная панель  
на крыше рубки —  
весьма полезная опция

Обитают на побережьях тропических морей необычные птицы — водорезы. По своей конституции они напоминают знакомых всем чаек, но отличаются длинным, сплюснутым с боков клювом, который позволяет им охотиться особым образом. Водорез летит над самой поверхностью воды, опустив крупное подклювье в воду, и едва к нему прикасается добыча, клюв мгновенно захлопывается, намертво захватывая рачка или мелкую рыбешку. Проводя параллель с этими необычными птицами, североамериканская компания Fluid Motion назвала свою новую линейку катеров Cutwater (водорез), а в ее логотипе при желании даже можно разглядеть очертания птичьего клюва. Cutwater — марка молодая, она появилась на рынке США всего год назад. Однако компанией Fluid Motion владеет семья Ливингстон, которая понимает, что значит хорошая лодка. Дело в том, что эта верфь с 1958 года строит известные рекреационные «минитраулеры» Ranger Tug, а состоящая пока из двух моделей линейка Cutwater стала новым направлением развития.

*При мощности всего 260 л.с. эта лодка выдает хорошую скорость — более 27 узлов*

Высокий  
металлический  
релинг на кормовой  
платформе служит  
дополнительной мерой  
безопасности

Лодки Cutwater довольно интересны конструктивно. Во-первых, Cutwater 28 оснащен внушительной кормовой платформой с мягкими элементами-демпферами, которые обеспечивают защиту при швартовке кормой или буксировке тендера. Далее — стеклопластиковый корпус. В нем совместили элементы глиссирующего и переходного типов, поэтому он получился не совсем обычным. Задача проектантов состояла в том, чтобы добиться максимальной скорости при минимальном расходе топлива, обеспечив при этом требуемую остойчивость и мягкий ход на волне. Помимо продольных реданов, в районе миделя у Cutwater 28 расположен вентилируемый поперечный редан (почти как на сверхскоростных болидах). В корме на днище установлен телесный фальшкиль: он повышает курсовую устойчивость, демпфирует качку и в значительной степени защищает гребной винт. В направлении носа киль расширяется и переходит в скеги; благодаря им двигатель опущен глубоко в корпус (вал выходит под углом 6°). Это позволяет иметь довольно низкий центр тяжести судна, что



## Несмотря на небольшие размеры лодки, на Cutwater 28 довольно уютно

повышает остойчивость, и сохранять высокие потолки в помещениях (1,9 м) без увеличения надстройки. Почти отвесный форштевень удлинит ватерлинию, положительно влияя на потребление топлива, и бодро режет волну.

Если вы не уверены, что сможете справиться с Cutwater 28 в марине, не беспокойтесь: стандартная комплектация включает подруливающие устройства в носу и корме, и после непродолжительной практики вы легко с ним управитесь. Наконец, 28-футовая модель встает на прицеп-трейлер; ее можно буксировать по дорогам общего пользования (масса катера 2,9 т), и лодка не привязана к конкретной акватории или марине. Кстати, в отличие от многих производителей, Fluid Motion указывает в индексе модели длину корпуса по ватерлинии: габаритная длина Cutwater 28 вместе с кормовой платформой более 32 футов.

Верфь предлагает в качестве моторной установки дизель Volvo Penta D4 (260 л.с.). С двумя пассажирами на борту катер развивает максимальную скорость 27,2 узла. На круизной скорости 20 узлов расход топлива не превышает 45 л/ч, а запас хода с учетом 20% резерва составляет около 140 миль. Интересно, что дальность плавания практически не меняется в верхней части диапазона оборотов, так что при выборе скорости про горячее — «хватило бы дойти» — можно не думать и заботиться, руководствуясь состоянием моря, лишь о желаемом комфорте и... кошельке. Уровень шума в рубке на максимальной скорости составляет всего 75 дБА.

Если планировку главной палубы Cutwater 28 можно назвать вполне стандартной, то нестандартных или, скорее, непривычных для российского яхтсмана вещей на борту более чем достаточно. Кокпит, как и весь катер, ориентирован на семейный отдых по-американски, поэтому здесь много держателей для стаканов (а где вы видели американские автомобили или яхты без «капхолдеров»?!). Присутствует глубокий рундук, где хранится гриль и кулер для напитков; имеется мойка, а удобный двухместный диван на транце легко перекидывается в сторону кормовой платформы. На катере с таким кокпитом очень хочется уйти в живописную бухту, встать на якорь, приготовить ароматное барбекю и в приятной компании с бокалом вина созерцать тонущее за горизонтом солнце.

Остекление салона Cutwater 28 выполнено замечательно: высокие панорамные иллюминаторы, прозрачная дверь в кокпит и четыре открывающихся световых люка в потолке — большего желать просто неприлично. Кстати, на крыше надстройки можно установить опциональную солнечную панель (\$ 1200) для заряда аккумуляторов.

При знакомстве с катером у меня сложилось впечатление, что он должен понравиться людям, любящим... вкусно поесть. Помимо гриля в кокпите, в салоне помещен отлично оборудованный камбуз (холодильник, микроволновая печь, мойка и плита на дизельном топливе). Его дополняет расположенная напротив (правый борт) уютная динетта. Если для воплощения кулинарных изысков потребуются большая рабочая поверхность, всегда можно откинуть вперед расположенное рядом с постом управления кресло и освободить еще пару десятков сантиметров столешницы. Обратим внимание, что



### Штурвал

Консоль пульта управления в кокпите, помимо штурвала и рукоятки двигателя, несет еще и мойку

сиденье рулевого — тоже трансформер: спинка-раскладушка изящно перекидывается от поста управления в сторону динетты.

Пост управления достаточно простой: на почти вертикальной деревянной панели разместились только самые необходимые приборы, однако при необходимости сюда можно врезать дополнительный многофункциональный дисплей картплоттера, благо места на консоли достаточно. Чтобы не разделять рулевого и отдыхающих в кокпите пассажиров, верфь предусмотрела там второй пост управления (только штурвал и рукоятка двигателя), хотя при швартовке вы, скорее всего, будете пользоваться главным.

Вообще на Cutwater 28, должен заметить, очень уютно. В носовой каюте оборудован небольшой буфет с микроволновой печью, кофеваркой и столиком, так что утром можно позавтракать, не вылезая из кровати. В отделке использована «теплая» древесина; довольно просторный санузел, который дизайнеры постарались максимально приблизить к домашнему, вполне удобен. Даже расположенная под динеттой маленькая вторая двухместная каюта воспринимается как полноценное помещение для сна.

В поиске путей развития Fluid Motion выбрала не самое легкое направление, ведь рынок катеров этого типоразмера весьма насыщен и агрессивен. Но судя по тому, каким получился Cutwater 28, верфь не стала прибегать к бездумному тиражированию типичных моделей — она создала весьма интересный, нерядовой продукт и, что важно, продает его по разумной, не вызывающей возмущения цене. **MBY**





**Вверху:** Достаточно большой и удобный салон с динеттой и кухонным блоком имеет вполне традиционную планировку и может похвастаться достойной отделкой с большим количеством натурального дерева.

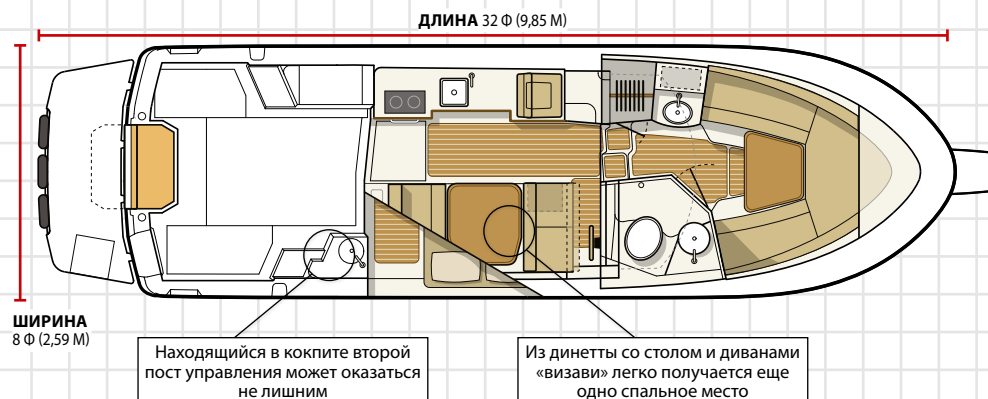
**Сверху вниз:** Уютная носовая каюта оборудована небольшим «буфетом», где можно приготовить кофе и разогреть готовую пищу.

Вторая каюта небольшая, но для пары ночевок ее достаточно.

**Справа:** На борту очень много элементов-трансформеров: передние кресла могут откидываться, а динетта без труда превращается в широкое и длинное спальное место.



## ДОСЬЕ



**ДЛИНА**  
32 Ф (9,85 М)

**ШИРИНА**  
8 Ф (2,59 М)

**ОСАДКА**  
2 Ф (0,71 М)

**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ**  
2,9 Т (ПОРОЖНЕМ)

**ЗАПАСОПЛИВА**  
378 Л

**ЗАПАСВОДЫ**  
151 Л

**ДВИГАТЕЛЬ**  
VOLVO PENTA D4 (260 Л.С.)

**СТОИМОСТЬ В США**  
ОТ \$ 169 937



# ВОСПРИЯТИЕ СМЫСЛА

Третий круизер линейки Sense вызвал у публики оживленную реакцию — одни хвалили его, другие критиковали. Чтобы составить собственное мнение, мы прошли под парусом Sense 55 на юге Франции.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Антон Черкасов, Beneteau**











Среди обилия типов прогулочных парусных яхт прочно закрепилась концепция deck saloon (приподнятая рубка). Производители отлично понимают: далеко не все любители яхтинга видят себя капитанами спортивных гоночных яхт и готовы испытывать дискомфорт, гоняясь под парусом. Людям хочется отдыхать — если не в предельно комфортных условиях, то хотя бы так, чтобы не приходилось переступать друг через друга или думать о том, как занять единственное удобное место на следующие несколько часов перехода.

Такие парусники выпускает французская верфь Beneteau. Среди них есть и лодки для пересечения Атлантики или рекордной кругосветки, но линейка Sense адресована именно тем, кто предпочитает спокойные размеренные путешествия в кругу семьи или друзей. Новинкой модельного ряда стала Sense 55. Две предыдущие модели — Sense 43 и Sense 50 — отлично прижились на рынке, в том числе и на чартерном, поэтому французская верфь решила пойти дальше.

Впервые Sense 55 показали зимой в Париже, где она привлекла нешуточное внимание публики. Там же компания обрела первых покупателей. Мы увидели

новый флагман в Дюссельдорфе, а «обкатать» его представилась возможность этой весной на юге Франции, под Марселем.

Ориентированная на размеренный отдых в компании яхта в первую очередь привлекает внимание площадью кокпита. Шесть, семь... восемь человек могут без труда рассесться на банках вдоль бортов и рядом со штурвалами и при этом чувствовать себя вполне комфортно (главное, чтобы шкипер не допускал экстремального крена судна). Высокая переборка между салоном и кокпитом вместе с доджером надежно защищает сидящих от ветра и брызг, а на стоянке мягкие подушки с обивкой из стойкого к соленой воде материала превращают самоотливной кокпит в уютную и, главное, просторную гостиную под открытым небом. Позавтракали за широким раскладным столом из тика и хотите позагорать? Перебираться на раскаленную от солнца носовую палубу не обязательно, достаточно опустить стол, накрыть его теми же подушками — и пляж готов. Желаете освежиться в океане? Стоит откинуть банки у штурвалов к бортам (они поднимаются на газовых упорах), опустить трап на кормовой платформе — и можно начинать купание. Ясный день сменился ненастьем — опциональный мягкий тент



## НАВИГАЦИЯ

В салоне у переборки кокпита по левому борту оборудовано удобное место штурмана с картплоттером и панелью управления электронными системами





## *Верфь создавала лодку преимущественно для частных владельцев, а не для чартерного флота*

на застежках-«молниях» полностью закроет кокпит (для этого потребуются установка второй арки на корме) и не даст дождю испортить праздник. Места хватит всем и всегда — эту задачу проектировщики Sense 55 решили на «отлично». Яхта рассчитана на длительное пребывание на борту шести человек, но в чартерном варианте в ней поместится и капитанская каюта. За дополнительные € 1500 на верфи переоборудуют пространство под палубой кокпита по левому борту в небольшое помещение с иллюминатором, куда попадаешь через люк в банке. Это же помещение, как и симметричное по другому борту, можно использовать в качестве кладовых, куда поместится, к примеру, стиральная машина плюс множество полезных вещей и оборудования.

В салоне и каютах Sense 55 дизайнеры развили опробованный на двух младших моделях подход. По замыслу эти помещения должны, во-первых, догнать по объему свободного пространства

моторные яхты сходной длины, а, во-вторых, по комфорту и обитаемости не отставать от... первоклассных апартаментов современного отеля. В этом направлении французы сделали очень многое: на яхте приятно находиться и, уверен, даже жить. В первую очередь, верфь создавала лодку для частных владельцев, а не для чартерного флота, поэтому выбор планировки ограничен тремя каютами, к каждой из которых приписан свой санузел. Правда, слово «ограничен» здесь не совсем уместно — к высоким светлым и просторным помещениям оно никак не относится. Четвертая каюта, «украденная» у салона Sense 55 изрядный кусок, не дала бы лодке особого выигрыша.

Салон условно разделен пополам стойкой, которая служит «гаражом» для ЖК-телевизора, а также имеет откидывающееся сиденье. Пространство по правому борту отведено под камбуз. Места и шкафчиков здесь в избытке, поэтому при желании легко можно приготовить ужин для десяти и более человек, а уж для семейного путешествия камбуз просто роскошен: удобно, просторно. И светло: обилие удачно расположенных прямоугольных иллюминаторов и световых люков исключает «сумеречные» зоны, и лодка буквально утопает в естественном свете.

**На странице слева:**

В центре салона оборудована стойка, которая служит одновременно сиденьем и «гаражом» для телевизора.

**Вверху:** За раскладным обеденным столом на телескопической штанге можно посадить хоть десять гостей.

**Внизу:** Носовую мастер-каюту соединяет с салоном коридор, по обе стороны от которого расположены гостевые каюты.

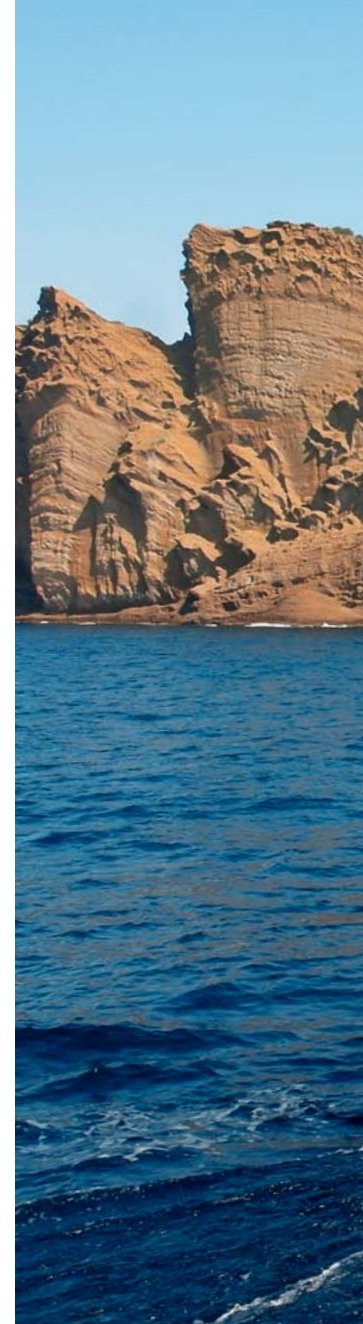




**Вверху:** Проводка фалов сделана очень грамотно — на палубе и в кокпите под ногами нет ничего лишнего.

**Внизу:** У Beneteau, бесспорно, получилась очень красивая яхта, которая выглядит дороже своей фактической стоимости.

**Слева:** Sense 55 у подножия скалы Бек-де-л'Эгль.



По левому борту, напротив, расположен подковообразный диван (на тестовой яхте мебель имела кожаную обивку, с которой салон выглядит богато), регулируемый по высоте раскладной стол и рабочее место штурмана у переборки кокпита. Тут сосредоточены навигационные приборы, главный распределительный щит, пульт управления стереосистемой, светодиодная лампа и полезные ящички. Я бы предпочел увидеть здесь больше двух розеток 220 В, поскольку это удобное место определенно будет притягивать к себе все мобильные телефоны, планшеты и ноутбуки на борту во время стоянки и в море.

Под откидным трапом в кокпит скрыт дополнительный доступ в моторный отсек (главный люк находится в кокпите), через который быстро можно оценить состояние мотора. Во время теста выявилась проблема с трапом — он «дышал» и постоянно норовил подняться на газовых опорах. В результате при запущенном двигателе в салоне становилось шумно, а спуск на нижнюю палубу

вызывал легкое опасение. Уверен, устранить эту мелочь верфи не составит труда.

Выскользнув из гавани старого порта Ла-Сьоты, мы направились через пролив между островом Верт и материком в море, чтобы оценить Sense 55 на ходу и провести фотосессию. Концепция семейного парусника для отдыха требует, в первую очередь, максимально облегчить управление судном и работу с парусами. Две пары электрических лебедок Harken, автоматическая скрутка стакселя и не так давно разработанная Beneteau система Dock & Go (о ней дальше) максимально упрощают задачу капитана и команды. Конечно, справиться самому с парусным судном такой длины не всегда возможно, но с одним или двумя помощниками проблем не возникнет, причем от них вовсе не потребуются навыки «морских волков». Два поста управления, которые вынесены достаточно далеко в корму, обеспечивают рулевому прекрасную видимость при любом крене. Единственная заминка, возникшая на ходу, касалась проводки гика-шкота — на Sense 55 она лишена погона и осуществляется через подпружиненные блоки на арке доджера. Перекрутившийся фал не позволял гик свободно перемещаться, поэтому, чтобы устранить проблему, пришлось срубить грот. Полагаю, это случайность.

Воспользовавшись свежим западным ветром, капитан выбирал оптимальные галсы, чтобы



## DOCK & GO

На посту управления правого борта, рядом с ручкой двигателя расположен массивный джойстик, который синхронизирует работу днищевой колонки и носового подруливающего устройства

*Sense 55 с корпусом цвета  
черный «металлик»  
смотрится как  
миниатюрная суперяхта*





разогнать лодку до предела. На незагруженной яхте с экипажем из пяти человек на борту мы смогли развить максимальную скорость чуть менее 12 узлов, и этот результат для прогулочного судна говорит сам за себя. Одна только мысль о предстоящей швартовке крупной парусной яхты у кого-то может вызывать дрожь в коленях, но только не на Sense 55. Манипулируя джойстиком Dock & Go, вы можете перемещать судно на малом ходу в любом направлении: носовое подруливающее устройство и днищевая колонка (sail drive), способная поворачиваться на 360°, сопряжены друг с другом посредством электронного «мозга» и в паре работают изумительно. За последние годы система Dock & Go завоевала столь высокую популярность, что переключалась из списка опций, где значилась у Sense 50 (дополнительные € 22 000), в базовую комплектацию 55-й модели. Соглашусь с таким решением верфи, ведь экономия на подобных устройствах для 17-метрового парусника неуместна.

Завершая рассказ о Sense 55, я бы еще посоветовал не пожалеть денег на корпус цвета черный «металлик». С ним лодка смотрится как миниатюрная суперяхта — настолько колоритно цвет усиливает привлекательность современного дизайна яхты. Конечно, почти € 17 000 за покраску могут показаться излишеством, но посмотрите на фотографии — она того стоит! MBV

## ДОСЬЕ



**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОРОЖНЕМ)** 18,56 Т  
**МАКСИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА** 78 Ф (23,91 М)  
**ОСАДКА С ДЛИННЫМ КИЛЕМ** 8 Ф (2,35 М)  
**МАССА ДЛИННОГО КИЛЯ** 4900 КГ  
**ОСАДКА С КОРОТКИМ КИЛЕМ** 6 Ф (1,90 М)  
**МАССА КОРОТКОГО КИЛЯ** 5450 КГ  
**ДВИГАТЕЛЬ** YANMAR 4JH4-TE (75 Л.С.)  
**ЗАПАС ТОПЛИВА** 830 Л  
**ЗАПАС ВОДЫ** 970 Л  
**ПЛОЩАДЬ ГРОТА** 74 М²  
**ПЛОЩАДЬ ГЕНУИ (105%)** 78,5 М²  
**ПЛОЩАДЬ АСИММЕТРИЧНОГО СПИНАКЕРА** 208,3 М²  
**ДИЗАЙН** BERRET RACOUPEAU YACHT DESIGN/NAUTA DESIGN

## ЦЕНЫ И ОПЦИИ

|                                             |                  |
|---------------------------------------------|------------------|
| <b>Стоимость в Европе от</b>                | <b>€ 335 000</b> |
| <b>Пакет оборудования Inspiration</b>       | <b>€ 26 080</b>  |
| <b>Пакет оборудования Sensation</b>         | <b>€ 31 290</b>  |
| <b>Опреснитель (60 л/ч)</b>                 | <b>€ 11 590</b>  |
| <b>Дополнительный топливный бак (415 л)</b> | <b>€ 1870</b>    |
| <b>Дополнительный бак для воды (330 л)</b>  | <b>€ 950</b>     |
| <b>Корпус цвета «металлик»</b>              | <b>€ 16 900</b>  |
| <b>Кондиционер воздуха (30 000 BTU)</b>     | <b>€ 19 000</b>  |
| <b>Короткий киль</b>                        | <b>€ 1550</b>    |
| <b>Кожаная обивка салона</b>                | <b>€ 3130</b>    |
| <b>Каюта в корме</b>                        | <b>€ 1520</b>    |
| <b>Дополнительная арка на транце</b>        | <b>€ 20 820</b>  |
| <b>Система водяного отопления</b>           | <b>€ 8320</b>    |





# БАЛТИЙСКИЙ КАЛИБР

Яхты редко строят для конкретных акваторий, однако новая Hanse 415 кажется особенно подходящей для круизов по Балтийскому морю.

Текст Константин Иевлев Фото Hanse









Обратить на себя внимание новая Hanse 415 заставила совсем не потому, что на крупнейшей европейской яхтенной выставке в Дюссельдорфе в этом году состоялась ее мировая премьера. Зачастую немецкие производители выдают за новинки яхты, отличающиеся от прежних моделей лишь цветом салона, лишней ручкой на камбузе или натяжным потолком. Посему знающие журналисты, слышавшие «медные трубы» помпезных презентаций и бывавшие на реальных тестах, уже давно не ведутся запросто на такого рода «наживку». Честно говоря, задачи специально посетить «остров» Hanse у меня не было, и я забежал туда скорее из чувства долга, дабы поставить галочку: «Hanse видел, всё по-прежнему...»

И тут вдруг прозвенел звонок отбоя: я буквально усталый на кокпит яхты с баннером «Welt Premier». Ничего не по-прежнему! Меня поразило отсутствие пресловутого полированного ящика из нержавеющей стали для картплоттера с острыми углами, изорвавшими,

думаю, не один десяток шорт, штанов и других деталей одежды любителей лодок Hanse. Этот ящик уже несколько лет упорно ставят на некоторые модели, забывая о здравом смысле и морской практике. Видно здравый смысл на верфи возобладал, и эта лодка действительно может быть любопытной, коли немцы отказались от своего «фетиша».

На лодке была толпа, поэтому, пока представитель компании, управляющий людским потоком, освобождал пространство для очередной группы алчущих пощелкать ящичками и потыкать кнопочки в салоне, я принялся разглядывать лодку снаружи уже совсем заинтересованно. Что ж, первый взгляд сверху на палубу обнаруживал, что Hanse 415 действительно избавилась от многих «родимых пятен» предыдущих моделей. Плоттер перекочевал из пресловутого ящика в аккуратную пластиковую коробку с заваленными углами, а коробка переместилась выше на столешницу и стоит на внушительном шарнире, позволяющем поворачивать плоттер к рулевому на галсе. Стол по центру кокпита снабдили довольно симпатичными поручнями из гнутой нержавеющей трубы.





На странице слева: Видны типичные яхтенные детали салона — «крылья» стола (экономия места), держатели посуды (удобно при крене), подъемный трап, за которым находится моторный отсек.

Вверху: Вполне достойная по объему и оформлению носовая каюта.

Слева: В гальюне душевой отсек с сиденьем отгорожен стеклянной дверью.

Рядом: Штурманский столик на такой круизной яхте и в этом интерьере выглядит совершенно не обязательным.

Такой камбузный блок выглядел бы достойно и на яхте существенно большей длины.



## КОКПИТ

Компоновка кокпита весьма удачная — в отношении управления лодкой в любую погоду и просто приятного нахождения там

## Салон, хотя и не блещет новациями, очень практичный и демонстрирует отличную меблировку

Архитектура кокпита также несла следы движения в сторону здравого смысла. Во-первых, компоновка избавилась от приставки flash (конструкция кокпита, характерная для океанских гоночных яхт). Во-вторых, стало заметно, что дизайном палубы занимался моряк: до сих пор я считал, что весьма уважаемые Юдель и Вролик — знаменитые немецкие яхтенные конструкторы, прославившиеся еще в прошлом веке своими гоночными яхтами (к примеру, их одноклассник Pinta выиграл «Адмиральский Кубок») — отдавали разработку дизайна этой части парусников Hanse непонятно кому. Кокпит Hanse 415, за исключением мелких огрехов, стал уже совсем пригодным для выходов в море в плохую погоду. Оба места рулевого допускают длительную релаксацию в положении спиной

к борту, причем панели приборов, на мой взгляд, довольно удачно интегрированы в комингс кокпита. Под сиденьями рулевого остроумно (по-другому не скажешь!) спрятаны ящики для фалов и шкотов. Сами фаловые лебедки вместе со стопорами унесены с крыши рубки также на комингсы, поближе к шкотовым, так, чтобы, как я понимаю замысел архитектора, удобнее было справляться в одиночку. Правда, упоры для ног сидящего рулевого отсутствуют, но это для круизно-чартерной яхты уже мелочи, как, впрочем, и процесс аврального распутывания клубка из фалов и шкотов под пятой точкой кормчего (а нечего их туда пихать!).

Пространство для палубной жизни изобилует приятными сюрпризами типа «сухих» полостей для телефонов и прочих мелочей. Комингс рубки избавлен от «зацепных» фланцев, а палубные люки, что весьма отраднo, выполнены без громоздких рамок и заподлицо с тиковым покрытием. Словом, видно, что дизайнерам-инженерам-строителям Hanse уже не удастся, как говорят сами немцы, почивать на лаврах внезапно распухшего бизнеса и сидеть нога





*Нансе 415 несет почти 90 м<sup>2</sup>  
лабиринтных парусов — для  
такой яхты это явная  
претензия на скорость*





**Вверху:** Картплоттер в пластиковом боксе поднят на столешницу, установлен на шарнире и может поворачиваться к рулевому в ту или другую сторону в зависимости от крена.

на ногу, подобно господам из Mercedes, в свое время проморгавшим инновационные рыбки BMW и VW. Если хочешь, чтобы твоя продукция оказалась в числе наиболее прогрессивной и востребованной, приходится «включать голову».

Разглядывая «морячки» и просто приятные палубные мелочи 415-й, я подумал: а не вызван ли явный прогресс в корпоративной голове Hanse недавним приобретением концерном знаменитой своими инновациями парусной верфи Dehler? Так это или нет, никто теперь не признается, но факты, как видим, на палубе.

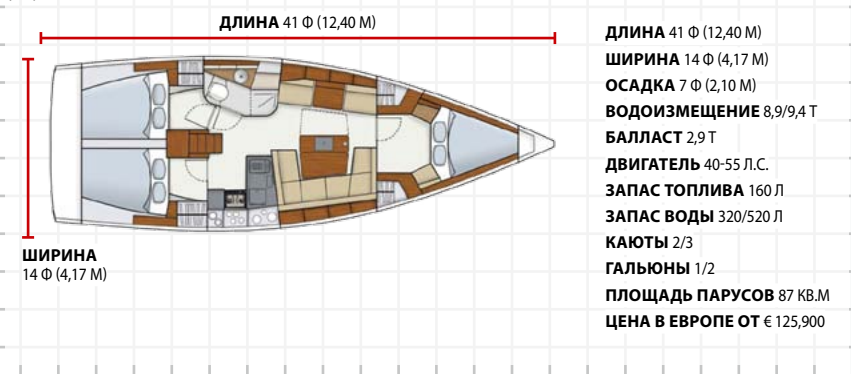
Что дальше? А дальше, распутив посетителя большой фотокамерой и карточкой «Пресса», я пошел в салон. Как понимаете, уже совсем с другим настроением и ожиданиями. Салон, блистающий качеством исполнения мебели, архитектурно меня не поразил. За исключением опять же таких практичных мелочей, как отсутствие травмоопасных углов и наличие удобно расположенного поручня. А штурманский стол «спиной к проходу», учитывая насыщенность лодки навигационной электроникой, на таком круизере вообще кажется лишним.

При всем этом по техническим параметрам лодка сделана достаточно добротно. Как по-другому объяснить приличный сухой вес почти в 9 тонн при широко разрекламированной сэндвичевой конструкции яхты на виниловой смоле? Реально

## Ящики для шкотов и фалов остроумно спрятаны под сиденьями рулевого

крепкие флоры, призванные удерживать Т-образный бульб-киль, внушали уважение. Как поведет себя эта модель на воде, я мог лишь предполагать, разглядывая подводную часть корпуса. Юдель и Вролик снабдили лодку весьма широкой в корме и длинной (по сравнению с моделями-предшественницами) ватерлинией. С одной стороны, это увеличило смоченную поверхность, но с другой, вкупе с бульб-килем, повысило остойчивость. Думаю, поэтому Hanse 415 несет почти 90 м<sup>2</sup> лавировочных парусов с гротом на гике 5,57 метров. Для такой яхты это заявка на скорость! Вспоминая проводки стаксель-шкотов и стаксель-автомат Hanse на крыше рубки, хочется в это верить. Как и в то, что, судя по всему, кризис благотворно повлиял на мировоззрение создателей лодок Hanse: эта Hanse 415 отлично подойдет небольшому семейному экипажу, например, на Балтике — подойдет по мореходности, по автономности и габаритам. Такая безусловно удачная модель семейного круизера двигает продукцию концерна в сторону здравого смысла. Куда и всем нам дорога! **МВУ**

## ДОСЬЕ



### БОРИС ЛАШКОВ, яхтенный капитан:

Трудно ожидать от новой серийной модели чего-то особенного, тем более, что Hanse 415 пришла на смену 400-й, и стала просто логичным развитием линейки. Среди новаций стоит отметить удачную эргономику палубы,

просторный кокпит (больше чем на 445-й модели), удобную проводку шкотов и фалов. В салоне вряд ли что-то можно было принципиально улучшить, учитывая размеры лодки. Hanse 415 получила более «ходкий» корпус: теперь, участвуя на ней в регатах, можно всерьез побороться за победу.



# Неолимпийские ИГРЫ



Кашкайш, Португалия. Ветер за 25 узлов, длинная, пологая, но приличной высоты волна, временами почти скрывающая мачты соседних яхт. Экипаж теснится на самой корме, не давая яхте зарыться в попутную волну. Скорость килевой яхты 20 узлов, и она глиссирует! Подобного я не испытывал со времен швертботной юности. От верхнего знака до нижнего проносишься всего за 4 минуты. Весело и как-то не страшно: пару раз полежали на боку, отдали оттяжку гика и помчались дальше...

Текст **Андрей Петров (Nord Star Yachting)**





**А** началось наше знакомство с яхтой Laser SB3 летом 2010 года, в задушенной смогом Москве и без особых эмоций. В Royal Yacht Club почти каждые выходные проводились дежурно-показательные гонки, самой значимой из которых были старты «Звездной регаты» с участием персон шоу-бизнеса. Тогда-то я и решил: удачная это идея — маленькая простецкая килевая яхта, которой можно управлять без помощи пассажиров и не опасаясь, что лодка перевернется. Ветра на крохотной акватории было мало, так что мы грациозно «ползали из угла в угол»...

*Все, кто собрался в этом классе, во главу угла ставят удовольствие от гонок*

Как же я был приятно удивлен, когда на чемпионате России в Санкт-Петербурге выяснилось: Laser SB3 может идти быстро и гоняются на нем вполне серьезно. И планы строят тоже серьезные. Все лето расписано: гонки через выходные, затем открытый чемпионат России, потом чемпионат Европы в Голландии... Кое-кто всерьез подумывает о поездке в Австралию, где в декабре этого года состоится чемпионат мира. Невероятно: вот так просто взять и поехать! В годы моей парусной юности попасть на чемпионат СССР было целой проблемой.

Как это здорово, когда класс яхт может развиваться абсолютно независимо от государственных денег и планов.

Несколько энтузиастов, каждый из которых воплощает собственные идеи и реализует амбиции, небольшие вложения в организацию соревнований — и вот Laser SB3 уже становится самым динамично развивающимся неолимпийским классом в нашей стране. Он собирает тех, кто прошел все доступные детские и юношеские классы и завязал с парусным спортом, и тех, кто еще долго после ходил на крейсерских яхтах, и даже новичков, впервые решивших попробовать парусные гонки. И каждая новая регата усиливает всеобщий интерес к гонкам.

В мире около 1000 яхт Laser SB3. На чемпионаты Европы и мира, куда







*Laser SB3 становится самым динамично развивающимся в России неолимпийским классом*

доступ свободный, собирается более сотни экипажей из десятков стран. Среди тех, кто гоняется на SB3, много бывших яхтсменов самого высокого уровня, ушедших с олимпийских классов, но не потерявших гоночного куража. Не удивлюсь, если по итогам крупных регат некоторые наши экипажи выполнят нормативы МС или МСМК. Однако большинство выбрали этот класс не ради наград и званий. Это идеальная гоночная лодка для тех, кому за... За много! Легкая (всего 600 кг), транспортируемая даже за легковушкой, относительно недорогая, абсолютно монотипная, что исключает «гонку вооружений», и демократичная — в том смысле, что атлетизм выведен за скобки запретом откренивания. В итоге взрослые получили возможность гоняться и даже ездить на серьезные регаты. А ведь для каждого, кто вышел в море под парусом, как бы он ни отнекивался, важно оказаться быстрее и ловчее других.

Минувшая зима стала определяющей для класса. Была создана Ассоциация во главе с Олегом Жеребцовым, который меньше чем на победу в регатах любого уровня, включая чемпионаты

Европы и мира, не согласен. Благодаря его увлеченности состоялась зимняя серия сборов в Португалии, последним этапом которых стал первый зимний чемпионат российской Ассоциации, где участвовали семь наших экипажей.

Олег пригласил гонщиков с мировыми именами на очередной чемпионат России. Что еще важно — активные международные контакты способствовали включению России в международную Ассоциацию: ссылка на наш сайт [www.Lasersb3.ru](http://www.Lasersb3.ru) находится на главной странице международного сайта класса среди ссылок десяти самых активных Ассоциаций. И наш чемпионат включен в международный календарь, что является важным результатом: всегда хочется видеть себя, свои соревнования частью большего процесса.







На первом развороте  
внизу: Первая лавировка  
на старте гонки.

На странице слева: За эти  
мгновения мы и любим  
парусный спорт.

Олег Жеребцов, Анна  
Степанова и Родион Лука,  
экипаж Team Russia —  
лидеры российского флота  
Laser SB3.

Вверху: Плотная борьба  
на лавировке.

Слева: Гонки в океане  
бывают и очень  
спокойными.

Справа: Постановка  
геннакера — все  
происходит стремительно.

## Ассоциацию класса Laser SB3 в России возглавляет известный яхтсмен Олег Жеребцов

Борис Лашков, хорошо знакомый многим, кто имеет отношение к моторным яхтам, вспомнил о своей молодости на катамаране «Торнадо» и развил бурную деятельность в Ассоциации класса. Во многом его стараниями в минувшую зиму без малого 10 лодок класса Laser SB3 были куплены и привезены в Москву и Санкт-Петербург. Кроме того, Борису удалось создать информационный «торнадо», и этот вихрь вовлек десятки людей, которые когда-то ходили под парусами или только мечтали о яхтах. Или, как Евгений Кочман, глава компании Nordmarine, давно занимаются яхтами, только моторными.

Приход в гонки энергичных и состоявшихся людей создает еще один феномен — социальный. Уже принято решение: несколько участников чемпионата России сделают спонсорские взносы на формирование

призового фонда. Понятно, что этим никого не удивишь, только собранные средства пойдут на покупку «Оптимистов» и призы чемпионов получат право распределить эти маленькие швертботы по детским школам, которые, по мнению членов Ассоциации, делают больше других для развития парусного спорта. Красивая идея?! Безусловно!

В числе других идей — гонки на SB3 в рамках Экономического форума, а также регата, где силами померяются те, кто продает в России моторные яхты. Такая вот Регата дилеров.

Вообще, все, кто собрался в этом классе, во главу угла ставят удовольствие от парусных гонок. Красивые яхты, позитивные люди, готовые порадовать себя и других. Они рвутся в море в любую погоду, сражаются на гоночной дистанции, а после напряженной баталии на воде рады обняться с соперником и выпить бокал вина на брудершафт. И пусть эти гонки не кругосветные, а лодки Laser SB3 не олимпийские, — это спорт настоящий и по-настоящему парусный! МВУ







# Верхом в будущее

Об этой машине можно говорить по-разному. Например, сделать акцент на мощности, скорости и адреналине, восхититься фонтанами брызг и кажущейся достижимостью горизонта... Но эти восторги в той или иной степени справедливы по отношению к любому аквабайку, а посему взглянем на новый двухместный аппарат Sea-Doo RXP-X 260 линейки 2012 года с позиций инженерии и реальных его возможностей и попытаемся понять, как далеко в будущее умчал нас известный бренд.

Текст **Алексей Максимов** Фото **BRP**





**А**квабайк и катер имеют немало общего. И тот и другой относятся к категории водной техники, проектируются с оглядкой на одни и те же физические закономерности и оцениваются по одинаковым параметрам — непотопляемость, остойчивость, скорость, маневренность... Только добиваются их высоких значений по-разному.

## КОРПУС

Ступенчатый корпус Sea-Doo RXP-X 260, состоящий из сложно сопряженных граней, выглядит футуристически эффектно. Проект носил кодовое название «Акула», однако в облике аппарата ничего рыбьего не прослеживается, разве что какие-то линии напоминают жаберные щели. И все же от акулы в нем ощущение мощного хищника и свойственная ему проворность; только рождена она не природой, но инженерным гением.

Задавшись целью создать быстроходный аппарат с фантастической маневренностью, разработчики предложили новую форму композитного корпуса.

*В седле этой машины кажется, что меняется метрика времени и пространства*

Его назвали ТЗ — Tight Turning T-shape: первые два слова означают резкое маневрирование, а по поводу T-shape... Если смотреть на корпус с транца, он действительно напоминает стилизованную букву. Ее образуют две широкие опорные плоскости глissирования по бортам наверху и одна узкая внизу. Первые также отвечают за остойчивость на малом ходу, а центральная площадка на днище (она имеет небольшую площадь и сложную форму, повторяющую обводы корпуса) позволяет аквабайку двигаться на высокой скорости. Корпус также отличает скругление скулы в оконечностях, что не мешает аквабайку при крене в поворотах цепко «держаться» за поверхность воды. Скула в передней части корпуса препятствует задиранию носа (разгон) и его заныряванию (торможение) и неплохо отбивает брызги. Много внимания разработчики уделили наклону штевня и тому, как он режет воду.

Кроме того, есть несколько устройств, повышающих ходовые качества и управляемость болида. В корме предусмотрены нерегулируемые транцевые плиты. Они увеличивают площадь глissирования и, следовательно, скорость, препятствуют избыточному дифференту на волнении, повышают поперечную и продольную остойчивость RXP-X 260. Еще одна конструкция — спонсоны. Они спроектированы для облегчения вхождения в поворот, чтобы предотвратить срыв потока, замывание скулы и воспрепятствовать опрокидыванию в критической точке. Тема известная,





### «Пятка»

Опорная (гλισсирующая) пластина, водозаборник новой конструкции и поворотное сопло водомета

**Вверху:** По своим маневренным качествам, способности выполнять предельно крутые виражи этот RXP-X 260 находится в авангарде.

**Внизу:** Сложный футуристический дизайн нового аппарата хорошо отражает его скоростные и маневренные возможности.

## Дизайн спортивного болида больше соответствует машине спецназа ВМС

однако большинство подобных конструкций не имеют регулировки, а здесь при помощи гаечного ключа спонсоны несложно опустить — чем ниже, тем агрессивнее возможно управление. Помимо того, эффективность спонсонов повышает «крылышко», похожее на киль лыжи для водного слалома, только горизонтальное... Как видим, посредством транцевых плит и регулировки спонсонов управление аппаратом можно подстроить под себя для выполнения практически любых виражей в разных ситуациях.

### МЕХАНИКА

На RXP-X 260 реализована масса других интересных технических решений. Корпус водомета изготовлен из алюминия, импеллер из нержавеющей стали имеет четыре лопасти на ступице

большого диаметра, спрямляющий аппарат 10-лопастной. Осевой одноступенчатый водомет работает от 4-тактного двигателя 1503 XHO Rotax 4-ТЕС (1494 см<sup>3</sup>) с нагнетателем и интеркулером.

Каждый цилиндр (диаметр 100 мм, ход поршня 63,4 мм) имеет по четыре клапана и распределенный впрыск топлива. Рекомендуется бензин с октановым числом 98, но двигатель будет работать и на 95-м бензине. Опоры защитной решетки водозаборника водомета выполнены под углом, чтобы снизить потери на входе в канал. Сопло водомета

поворотное: на руле есть кнопка VTS (Variable Trim System), позволяющая







## ПРИБОРЫ

Многофункциональный дисплей (цифровой по центру и два аналоговых циферблата по бокам) дает массу информации.

На цифровом осуществляется индикация турбонаддува (boost, наверху), дифферента (слева), уровня топлива (справа);

аналоговые циферблаты — это спидометр и тахометр. Есть также компас, часы, датчик уровня топлива, давления и критического уровня масла, время и расстояние до опустошения бака, другие необходимые или полезные параметры.

Дополнительные особенности управления включают еще ряд систем. Электронная гашетка позволяет использовать режим Touring (прогулка) или более агрессивный режим Sport (предельная мощность); быстрое переключение с одного режима на другой происходит с помощью кнопок на руле. Digitally Encoded Security — противоугонное устройство, позволяющее спокойно оставлять машину на пляже или в марине. Еще «фишка» — O.T.A.S (Off Throttle Assisted Steering). Эта система дает дополнительный контроль при управлении на малых скоростях. В спецификации отмечен режим ECO. Сие означает, что настройками можно добиться оптимального расхода топлива. Полагаю, все оценят их по достоинству.

## ИТОГ

Вот такую машину создали инженеры компании BRP — завершенно маневренную и быстроходную. Новая модель RXP-X 260 развивает достаточно высокую скорость. По отчетам, она превышает 100 км/ч, а разгон до 50 км/ч занимает буквально пару секунд. Также отмечалось, что аппарат на волне ведет себя отлично и предсказуемо, уверенно рассекая волны. А то, что дизайн спортивного болида соответствует больше машинам спецназа ВМС или даже аппаратам для путешествий во времени, какими их иногда показывают в фантастических фильмах, так это даже хорошо. RXP-X 260 — это и есть машина для таких путешествий: в ее седле кажется, что метрика времени и пространства меняется. **MBY**



## Вираз

Опорная (гидрирующая) пластина, водозаборник новой конструкции и поворотное сопло водомета

## Ряд устройств повышают управляемость и ходовые качества этого аквабайка

регулировать угол наклона оси сопла. Над соплом устроена ниша для тормозной заслонки системы iBR (интеллектуальная система торможения и реверса); ее рычаг находится на руле. Система позволяет заметно сократить тормозной путь гидроцикла и, помимо того, делает более точным управление на малых ходах при швартовке.

## СИДЕНЬЕ

На его разработку создатели RXP-X 260 потратили немало времени. В отличие от широкого и прямого седла (на большинстве аквабайков), вынуждающего водителя сильно напрягать ноги и корпус для балансировки при маневре, это, с тонкой «талией» и мягкими валиками в районе коленей, напоминает песочные часы. Внизу расположены скошенные подножки, которые позволяют надежно зафиксировать голень и усилить захват сиденья внутренней частью бедра и коленями. На этой модели присутствует и система A.E.S. (Adjustable Ergonomic Steering) — регулировка угла наклона руля и расстояния между рукоятками. Все эти компоненты вместе и составляют систему Ergolock, обеспечивающую смещенную вперед, оптимальную для движения и эргономики посадку водителя — как на двухколесном мотоцикле. Она много удобнее: не приходится чрезмерно напрягать туловище и руки. Помимо прочего, действие центробежной силы в повороте ощущается не так явно. По рассказам тех, кто уже успел опробовать новый аппарат, он позволяет гоняться с комфортом. Вдавлив колени в валики, расклинив ноги между ними и подножками, можно выписывать на воде на высокой скорости практически любые траектории, даже совершать «полицейский» разворот. Понятно, что эргономика сиденья подогнана под среднестатистического седока, но даже рослому человеку в седле будет удобно.

Вверху: Дисплей гидроцикла имеет цифровую и стрелочную индикацию многих параметров.

На странице справа: Форма сиденья в плане напоминает песочные часы; вместе со скошенной подножкой и регулируемым рулем оно составляет систему Ergolock.

Широкоугольные (сферические) регулируемые зеркала входят в стандартную комплектацию.

Фронтальные конструкции аквабайка не только придают ему эффектный вид, но и снижают воздушное сопротивление.

Сиденье для пассажира снабжено удобными рукоятками.







**Длина** 3,32 м  
**Ширина** 1,23 м  
**Высота** 1,15 м  
**Сухой вес** 368,3 кг  
**Тип двигателя**  
 1503 XHO Rotax  
 4-TEC  
**Рабочий объем**  
 1 494 см³  
**Диаметр цил./**  
**ход поршня**  
 100/ 63,4 мм  
**Степень сжатия**  
 8,4:1  
**Система впуска**  
 Нагнетатель  
 с интеркулером,  
 диаметр дросселя  
 60 мм  
**Система**  
**охлаждения**  
 С закрытым  
 контуром  
**Топливный бак**  
 60 л  
**Вместимость**  
 2 чел.  
**Объем багажных**  
**отсеков** 117 л  
**Стоимость**  
 799 000 руб.



#### ДРУГИЕ НОВИНКИ SEA-DOO

##### GTR 215

**СТОИМОСТЬ** 659 000 руб.

Легкий в управлении, мощный и экономичный трехместный аппарат.

Двигатель 1503 SC Rotax 4-TEC

##### GTX S 155

**СТОИМОСТЬ** 699 000 руб.

Уникальная система подвески этого трехместного аквабайка обеспечивает повышенный комфорт.

Двигатель 1503 NA Rotax 4-TEC





# ИХ ОСТАЛОСЬ ДВОЕ

Пятый этап кругосветки Volvo Ocean Race  
прошел, как по сценарию знаменитого  
детектива Агаты Кристи «Десять негрят»:  
флот редел на глазах...

Текст Ольга Селезнева Фото Yann Riou/Groupama Sailing Team/Volvo Ocean Race; Paul Todd/Volvo Ocean Race; Nick Dana/Abu Dhabi Ocean Racing; Amory Ross/PUMA Ocean Racing/Volvo Ocean Race





**Т**ретий и четвертый этапы Volvo Ocean Race — Абу-Даби (ОАЭ) — Санья (Китай) и Санья — Окленд (Новая Зеландия) — прошли на удивление спокойно, без особых происшествий. Более того, переход в Новую Зеландию оказался крайне удачным для французской Grouper, принес ей наконец первую победу. До тех пор каждый из этапов неизменно выигрывала Telefonica, что обеспечило ей серьезный отрыв от остального флота по очкам и уже позволяло пророчить команде победу в общем зачете. Вероятность этого и вправду высока, тем более что на Volvo Ocean Race давно существует примета: кто выиграл первый этап — выигрывает всю гонку. Однако впереди еще почти половина дистанции, на которой может случиться все, что угодно, и прогнозы пока не сильно отличаются от гадания на кофейной гуще, да и желающие подышать лидеру в спину уже нашлись.

### *Volvo Ocean Race в самом разгаре: впереди еще почти половина дистанции*

Неожиданно удачным оказался четвертый этап и для невезучей Team Sanya. Они, конечно, дошли последними — большего никто и не ждал, но все-таки дошли, что само по себе прекрасно, учитывая приключения команды на первых этапах. Причем путь в Окленд длиной 5200 миль Team Sanya осилила с 30-минутным отставанием от ближайшего соперника Abu Dhabi Ocean Racing. Разрыв по времени финиша с победителем — Grouper — также был невелик: он составил 15 часов.



*Продвижение к мысу Горн: ветер более 40 узлов, семиметровые волны и леденящий холод*



От пятого этапа никто не ожидал ничего хорошего. На пути из Окленда в бразильский город Итажаи яхтам предстояло обогнуть мыс Горн, пробившись через «ревушие сороковые» и «неистовые пятидесятые», где сила ветра практически постоянно превышает 40 узлов. Этот традиционно самый тяжелый кусок гонки становится настоящим испытанием и для людей, и для лодок. Здесь команды ждала не только тяжелая работа в экстремальных условиях, но и холод — настоящий, пронизывающий, 24 часа в сутки. Фактически лодки должны были пройти вдоль «ледовой границы»: оргкомитет гонки обозначил пределы, за которые заходить запрещено из-за опасности столкновения с айсбергами.

Первые дни после старта метеорологи предрекали просто адскими: встреча системы низкого давления, сформировавшейся к северо-востоку от Окленда, с холодными водами южной части Тихого океана обещала ветер силой до 50–60 узлов. Неприятности начались сразу. Спустя всего шесть часов после старта Abu Dhabi Ocean Racing приняла решение вернуться в Окленд из-за проблем со штормовым стакселем J4. Шкипер Йен Уокер таким образом задумал убить двух зайцев сразу: отремонтировать лодку и переждать шторм, чтобы вернуться в гонку позже. Уокера можно назвать везунчиком: как и в случае с потерей мачты сразу после старта гонки из Аликанте, нынешний инцидент произошел вблизи берега, а не посреди

океана — можно было быстро вернуться, решить проблему и стартовать заново. Команда рассчитывала потратить на это сутки. Тем более что остальные едва ли могли уйти далеко в этих условиях: фактически в режиме выживания они пытались обогнуть зону низкого давления с севера, борясь с шестиметровыми волнами. Средняя скорость флота составляла не более 11–12 узлов.

Впрочем, когда береговой команде Abu Dhabi Ocean Racing удалось все починить за 12 часов, Йен Уокер ждать передумал и ринулся в море, где, по его словам, получил удар под дых — ветер более 60 узлов, из-за чего было решено провести несколько часов в более или менее закрытом заливе Хаураки. Остальным пришлось хуже. По словам шкипера Camper Криса Николсона, передвигаться по палубе можно было разве что на четвереньках, а осуществление любой задачи походило на подвиг. С лодки Puma сообщили, что триммер Томас Йохансон вывихнул плечо, а боумена Кейси Смита большая спина приковала к койке. У Team Telefonica тоже не обошлось без «драмы»: триммер Хаби Фернандес, не отличающийся хрупким телосложением, нечаянно проломил койку.

Впрочем, койки на скорость не влияют, и Telefonica продолжила лидировать, хоть и с небольшим отрывом. Пять лодок держались достаточно кучно, с расстоянием в 40 миль от первой до последней (Abu Dhabi Ocean Racing после ремонта все еще





Вверху: Огибание мыса Горн — не только самая сложная часть Volvo Ocean Race, но и серьезный пункт яхтенной «карьеры» для новичков и даже опытных яхтсменов, делавших это не раз. На борту яхты Groupama знаменательное событие решили отметить фотосессией. Однако радоваться оставалось недолго. Деля на этом этапе лидерство с Puma, Groupama Sailing Team так и не смогла вкусить победы. Когда до финиша в Бразилии оставалось менее 700 миль, когда, казалось, что все самое сложное позади, яхта потеряла мачту, а с ней и надежду на первое место в пятом этапе.

отставала на 400 миль). Стихия тем временем слегка утихомирилась. До мыса Горн оставалось 3500 миль, и у команд еще было время подготовиться к «лучшему в мире яхтингу».

Неожиданно для всех Team Sanya вырвалась в лидеры, немного, на 10 миль, опередив следующую за ней Groupama. Радость была неопишуемой, но недолгой. В тот же день 22 марта, бодро двигаясь на скорости 25 узлов, лодка повредила перо руля: по непонятной причине оно «вдвинулось» внутрь, застряв между корпусом и палубой, из-за чего в кормовой отсек пошла вода. Команде удалось заделать дыру при помощи карбоновой пластины, однако 3–4 тонны набранной воды затормозили ход, не говоря уже о том, что команда лишилась кормового отсека и паруса теперь предстояло складывать на палубе. В тот же день было принято горькое решение возвращаться в Новую Зеландию. Забегая вперед, сообщим, что Team Sanya выпала из гонки аж на два этапа: повреждения были такими, что команда сочла за благо доставить яхту кораблем в Майами, чтобы вернуться в бой на этапе Майами — Лиссабон. Итак, в строю осталось пять лодок. Ненадолго.

Тяжелое продвижение к мысу Горн продолжалось: ветер более 40 узлов, волны высотой минимум 7 метров и леденящий холод. Яхту Telefonica дважды накрыл 10-метровой вал, сбив с ног всех, кто работал на палубе. Впечатляющие кадры, снятые камерой,

## Шкиперу Groupama впору задуматься — а нет ли у него грехов перед Посейдоном?

закрепленной на корме, можно посмотреть на сайте [www.volvooceanrace.com](http://www.volvooceanrace.com). Groupama достались 60 узлов ветра и снежная буря. Своеобразно «повезло» только Abu Dhabi Ocean Racing — у них была спокойная погода с минимумом ветра, но она же привела к тому, что разрыв между яхтой Azzam, сделавшей «рестарт», и остальным флотом к 26 марта составлял уже более 1000 миль.

За 800 миль до мыса Горн сложности возникли у Camper. 25 марта с яхты сообщили о проблемах в носовой оконечности корпуса. Решить задачу своими силами не удалось, и команда двинулась в Пуэрто-Монт на побережье Чили для ремонта, который по расчетам должен был занять три дня. Пару дней спустя похожая проблема заставила Telefonica устроить «пит-стоп» 30–31 марта в самом ближнем к южному полюсу городе мира — Ушуйе (Аргентина). Это еще больше должно было укрепить лидерские позиции Groupama и Puma, которые «ноздря в ноздю» шли уже на сотни миль впереди остальных, готовясь начать стратегически важную битву при огибании заветного мыса. Забавно, что в это же самое время виртуальные гонщики (см. Volvo



*Team Telefonica по-прежнему лидирует overall, но у подиума уже становится тесновато*



Ocean Race Game на сайте гонки) обошли реальные команды почти на 500 миль. Возглавил виртуальный флот российский игрок под ником pbsom II (он же и выиграл впоследствии этап, обогнав настоящую регату более чем на двое суток). Не стоит, правда, забывать, что совершать кругосветку, сидя дома, гораздо проще, чем в океане. Впрочем, страсти тут тоже кипят довольно серьезные: помимо законной гордости, победителю достанется новая Volvo XC60.

Abu Dhabi Ocean Racing, и так идущей на последнем пятом месте, пришлось еще замедлиться из-за возникших проблем с корпусом. «Снизу» сообщили о странных звуках, означающих повреждение внутренних слоев сэндвича. Следовало срочно снизить нагрузку на корпус и укрепить его изнутри. Ну а Team Telefonica внезапно решила отказаться от захода в Ушуайю и продолжить борьбу за место на подиуме, где уже становилось тесновато: будучи лидером overall, Telefonica опережала Groupama всего на 15 очков, и это уже начинало нервировать Айкера Мартинеса. Вместо этого для экономии времени было решено ремонтироваться прямо на пустынном берегу одного из островов национального парка Кабо де Орнос (так по-испански именуют мыс Горн). Звучит фантастически, но береговая команда Team Telefonica сумела найти подходящее место для ремонта и выдвинуться туда на 50-футовой стальной парусной лодке из Ушуайи. Местом оказалась скальная пещера на острове Эршель. Там же команда рассталась с боуменом Антонио Куэрвас-Монс, который так и не оправился после травмы спины и нуждался



в медицинской помощи. Потратив на ремонт 17 часов, 31 марта Telefonica кинулась вдогонку лидерам — Puma и Groupama, которые шли уже буквально борт о борт (на 3 апреля их разделяло около 400 метров). Telefonica, которой на протяжении гонки сопутствует редкая удача, поднажала, сократив к 3 апреля отрыв от лидеров до 100 миль, а днем позже — до 50.

Собственно, в гонке к тому моменту и оставались только эти три яхты: 4 апреля Йен Уокер, шкипер Abu Dhabi Ocean Racing, принял нелегкое решение идти, как и Camper, в Пуэрто-Монт, чтобы отправить оттуда лодку кораблем в Итажаи. Сильное отставание и необходимость ремонта лишили команду шансов на достойный финиш, и Уокер решил сэкономить силы для пятого этапа, Итажаи — Майами.

Французской Groupama, в отличие от Telefonica, не просто не везет — не везет как-то особенно издевательски. Трижды команда оказывалась в шаге от победы — и каждый раз виктория буквально уходила из-под носа. Шкиперу Франку Камма впору задуматься: нет ли у него каких грехов перед Посейдоном? Если на первом и втором этапе лодка





## РЕЗУЛЬТАТЫ ГОНКИ

(по состоянию на 17.02.2012)

| МЕСТО                      | I               | II          | III                   | IV                | V                      | VI         |
|----------------------------|-----------------|-------------|-----------------------|-------------------|------------------------|------------|
| КОМАНДА                    | Team Telefonica | Camper ETNZ | Groupama Sailing Team | Puma Ocean Racing | Abu Dhabi Ocean Racing | Team Sanya |
| ОЧКИ                       |                 |             |                       |                   |                        |            |
| ВСЕГО                      | 147             | 119         | 127                   | 113               | 55                     | 25         |
| Этап 2/Абу-Даби – Кейптуан | 29              | 24          | 18                    | 19                | 10                     | 5          |
| Портовые гонки/Абу-Даби    | 2               | 4           | 5                     | 3                 | 6                      | 2          |
| Этап 3/Абу-Даби – Санья    | 27              | 18          | 24                    | 17                | 14                     | 5          |
| Портовые гонки/Санья       | 6               | 3           | 2                     | 5                 | 4                      | 1          |
| Этап 4/Санья – Окленд      | 20              | 15          | 30                    | 25                | 10                     | 5          |
| Портовые гонки/Окленд      | 1               | 6           | 4                     | 5                 | 2                      | 3          |
| Этап 5/Окленд – Итажаи     | 25              | 15          | 20                    | 30                | 0                      | 0          |

На странице слева:

Вверху: Пятый этап Volvo Ocean Race начался с сильнейшего шторма. На фото Team Telefonica во время смены парусов на старте этапа в Окленде.

В центре: Вахтенный начальник Крейг Саттерсуэйт (Abu Dhabi Ocean Racing) инспектирует результаты аврального ремонта на ходу. Из-за огромных нагрузок в сложных погодных условиях у яхты начались серьезные проблемы с корпусом.

Вверху: На борту яхты Puma. Во время этапа, пролегающего через Южный океан, на палубе всегда мокро и холодно. А после захода солнца становится еще холоднее.

внезапно лишалась всякого ветра, то на пятом кара низверглась на них в виде рухнувшей 4 апреля мачты: хорошо никто не пострадал. 677 миль до финиша команда при удачном стечении обстоятельств могла легко покрыть за пару дней. Вместо этого французам пришлось отправиться на ремонт в уругвайский порт Пунта дель Эсте, благо до него было всего 60 миль. Это, впрочем, не лишило их надежд на третье место — занять его больше никому, а установка запасной мачты занимает обычно не более 12 часов.

Тем временем Puma, внезапно обретя вместо Groupama нового соперника, делала отчаянные попытки оторваться: Telefonica буквально клала зубы у нее на хвосте. «Мы настигаем их», — кровожадно заметил рулевой испанцев Пабло Аррарте, выжимая на всего лишь 13-узловом ветре скорость 11 узлов. По сравнению со скоростями Южного океана это выглядит прогулкой, но накал страстей, в том числе и в комментариях болельщиков, неописуемый.

Я пишу этот текст сейчас, в ожидании финиша, когда Puma и Telefonica разделяет меньше двух миль! Не восхищаться мастерством и волей к победе Айкера

## Путь к победе в Volvo Ocean Race командам известен — это маршрут гонки

Мартинеса просто невозможно. Многие другие на его месте давно бы сдались. Telefonica же, несмотря на вынужденную остановку и серьезное отставание в начале пятого этапа, буквально выгрызала себе победу, методично, день за днем сокращая разрыв.

Выиграла пятый этап все-таки Puma, но финишная дуэль между ней и Telefonica точно войдет в историю Volvo Ocean Race: разница на финише составила всего 12 минут! Третьей, решив проблему с мачтой, финишировала Groupama. Четвертое место, очевидно, достается Camper: на момент сдачи номера команда еще не финишировала, но оставшиеся соперники вышли из гонки. Puma можно поздравить с первой победой в этапе, ну а лидерство по очкам сохраняется за Telefonica. Надолго ли? Ведь, по словам ее шкипера Айкера Мартинеса, «дверь к победе в Volvo Ocean Race всегда открыта для любой команды». МВУ



# Здесь вам рады

*Московский яхтенный порт на сегодня самый крупный порт в Подмосковье. Расположен он буквально «под боком» столицы — в семи километрах от МКАД по Дмитровскому шоссе.*

История яхтенного порта начиналась, как это часто бывает, отнюдь не с яхт. Весной 1937 года открылся для навигации Канал имени Москвы — 128-километровая искусственная водная артерия, которая соединила изрядно обмелевшую к тому времени Москву-реку с верховьями Волги. Если бы не эта стройка, сравнимая по масштабам с сооружением пирамид, то никакого яхтинга в Подмосковье сегодня точно не было бы. Канал дал столице не только большую воду, но и большой флот, который необходимо ремонтировать и обслуживать. Для этого и был одновременно создан Хлебниковский машиностроительно-судоремонтный завод (ОАО ХМСЗ).

В начале 1990-х годов огромный завод столкнулся с теми же трудностями, что и многие государственные предприятия, и постепенно начал заниматься ремонтом маломерного флота. Однако в 2000 году руководством ОАО ХМСЗ совместно с Московским речным пароходством (ОАО МРП) было принято решение развивать с ориентацией на яхтинг территорию и акваторию, как нельзя лучше под-

ходящие для обслуживания флота — и большого, и малого. Спустя четыре года здесь появилась дюжина современных причалов и полная инфраструктура для стоянки и технического обслуживания 250 судов длиной от 4 до 130 метров. Ну а с 2006 года Хлебниковский завод продолжил свою деятельность под брендом «Московский яхтенный порт».

Любому судовладельцу и его судну нужен индивидуальный подход. Это касается и летней стоянки, и зимнего хранения, и сезонного обслуживания с ремонтом. В Московском яхтенном порту в период навигации яхты стоят у причалов с доступом к воде и электричеству. Зимой можно выбирать между хранением судна на открытой площадке с подключением бортового питания или без. Важно отметить, что с этого года яхты можно хранить и в теплом эллинге площадью 5700 кв. м и высотой 12,5 м. Поскольку яхт-клуб постоянно расширяется, то и площади для стоянки на воде и зимнего хранения на суше тоже растут, позволяя принимать все новые яхты. Для подъема и спуска судов на воду в клубе есть кран грузоподъемностью 160 т, прово-





дятся все необходимые сезонные работы по подготовке яхт к зиме и началу навигации. Разумеется, доступны ремонт любой сложности, дооборудование и тюнинг яхт и катеров: на территории круглый год базируется около 20 сертифицированных сервисных компаний.

Все, что необходимо вашему судну, от топлива и расходных материалов до запчастей и аксессуаров, также можно приобрести на территории порта. Здесь функционирует круглосуточная заправочная станция на воде, где можно заправить лодку качественным бензином Аи-95, Аи-92 и дизельным топливом. Здесь же решается и другая, не менее важная проблема — сбор содержащих нефтепродукты льяльных вод у катеров и яхт.

Впрочем, Московский яхтенный порт — это не только грамотно обустроенный дом для Вашей яхты, но и территория для отдыха. Ресторан на воде, с многолетней историей и роскошными интерьерами, предлагает легкую европейскую кухню и блюда, приготовленные на открытом огне, изысканные десерты и коктейли... Все это можно попробовать не только в самом ресторане, но и заказать на борт яхты.

Новая территория яхтенного порта — мыс «Стрелка» — идеально подходит для проведения мероприятий любого формата в весьма живописной обстановке. «Стрелка» — это 3 га лесопарковой зоны с видом на Канал имени Москвы и акваторию пяти яхт-клубов, с набережной, песчаным пляжем, летней верандой для банкетов и пикников, детскими и спортивными площадками.

Одно из главных ежегодных событий Московского яхтенного порта — летняя ярмарка яхт и катеров «Водный мир»; в наступающем сезоне она пройдет с 5 по 8 июля. Цель «Водного мира» — сделать рынок вторичных продаж более доступным и цивилизованным. На ярмарке любой желающий имеет возможность самостоятельно выставить на продажу свое судно или, наоборот, подобрать подходящую яхту или катер. Здесь же можно получить консультации дилеров верфей и специалистов ведущих компаний в области сервиса и страхования судов, сравнить цены, сделать предпродажную подготовку. Все покупатели могут на специальных условиях произвести диагностику судна, попробовать его на воде, оформить кредит и страховку. Собственно, продать или купить судно в Московском яхтенном порту можно круглый год: специалисты компании «Водный мир» профессионально занимаются подбором и продажей судов на специализированных площадках.

В любой стране цивилизованный яхтинг начинается с цивилизованной инфраструктуры: Московский яхтенный порт — это полноценная марина, не уступающая по уровню оснащенности и сервиса европейским яхтенным портам. Это территория профессионалов, где каждому клиенту гарантированы безупречное обслуживание и индивидуальный подход.



МОСКОВСКИЙ  
ЯХТЕННЫЙ ПОРТ

141703, МО, г. Долгопрудный,  
ул. Якова Гунина, д. 1  
телефон: (495) 626-96-96  
[www.mrport.ru](http://www.mrport.ru)





# Спортивный туризм

В семействе Porsche Panamera прибавление: между версиями S4 и Turbo появилось исполнение Panamera GTS. Аббревиатура Grand Turismo Sport понятна без перевода, а похожие модификации есть и у спорткара Porsche 911, и у внедорожного Cayenne.

Текст **Анатолий Буянов**

Рецепт создания «спортивно-туристического» автомобиля всегда один: заниженная подвеска и тормоза от более мощной версии Turbo, но в паре с классическим атмосферным мотором, который отличается лучшей эластичностью и более сочным звуком. В этом плане Panamera GTS не стала исключением. При ее создании инженеры уделили особое внимание акустической настройке V-образной «восьмерки» объемом 4,8 л. Перенастроив систему впуска, отдачу мотора удалось увеличить с 400 до 430 л.с., также немного вырос и крутящий момент, но ценнее то, что звук работы мотора стал еще более глубоким. Кажется, что здесь потрудился настоящий специалист в области стерео, — так тщательно настроен звук мотора. При спокойной езде о возможностях двигателя можно только догадываться, но стоит стрелке тахометра перевалить за 3500 об/мин, как открываются дополнительные впускные клапаны, которые улучшают наполнение





*Полный привод и широкие  
19-дюймовые колеса гарантируют  
уверенный штурм поворотов*

цилиндров, позволяя мотору вздохнуть «полной грудью» и огласить окрестности раскатистым баском.

В паре с форсированным мотором трудится 7-ступенчатый робот PDK, который удовлетворит любые водительские амбиции в области разгонной динамики. Ускорение до сотни занимает 4,5 с, а максимальная скорость достигает 288 км/ч. Неважно, катаешься на Porsche Panamera GTS по городу или форсируешь трек — достаточно под собственное настроение выбрать стандартный или спортивный режим работы коробки, и о наличии подрулевых лепестков можно не вспоминать: алгоритм работы коробки, кажется, сканирует все пожелания водителя и даже опережает их. Полный привод и широкие 19-дюймовые колеса гарантируют запас сцепления и уверенный штурм поворотов. Причем настройка





управляемого электроникой полного привода позволяет при желании немного пошалить. При входе в поворот Panamera GTS автоматически переходит в заднеприводный режим, что позволяет лучше чувствовать машину и не мешает передним колесам передавать поперечное ускорение. Но стоит случиться заносу, как мгновенное подключение передней оси выправляет ситуацию. Впрочем, если запастись шириной дороги и полностью отключить систему стабилизации, несмотря на серьезные габариты и цепкие колеса, Panamera вполне способна прописать дугу в скольжении, причем электроника точно понимает желание водителя и обеспечивает стабильную работу полного привода, отдавая водителю полный контроль над машиной.

При желании Panamera GTS можно оснастить карбон-керамическими тормозами, активными стабилизаторами и задним дифференциалом, также под управлением электроники. Но даже к штатным тормозам от более мощной версии Turbo претензий нет, а вот настраиваемая подвеска и дифференциал — это уже деликатесы, доставляющие изысканное удовольствие, получать которое лучше всего на ледяной площадке или гоночном треке. Зато уже в базе GTS оснащается пневмоподвеской с возможностью изменения дорожного просвета, что оказывается весьма кстати в городских условиях, во время заезда на парковку или при преодолении сугробов.

Продолжаются спортивные нотки Panamera GTS и в интерьере. В качестве опции можно заказать отделку сидений и даже руля алькантарой, а центральную консоль украсить вставками из карбона, который не только великолепно выглядит, но и позволяет несколько снизить массу машины. Еще одна возможность для снижения расхода топлива — система выключения двигателя Stop/Start, которая входит в список стандартного оснащения. Впрочем, о ее наличии можно только догадываться по движению стрелок: остановка и запуск двигателя происходят практически незаметно. К тому же зимой в городских условиях мотор останавливается совсем нечасто — электроника заботится о полном прогреве двигателя и поддержании запаса энергии в аккумуляторе.

О технических подробностях Panamera GTS можно рассказывать долго и с упоением. Кажется, любая деталь или механизм этого автомобиля, созданные в недрах компании Porsche, — произведение инженерного искусства. А собранные в единое целое, они фактически превращают автомобиль в произведение искусства, которое сложно описать словами. Лучше сесть за руль и отправиться в спортивное путешествие! **MBY**



*Спортивный стиль Panamera GTS  
хорошо прослеживается  
в интерьере салона автомобиля*









# С ЛЮБОВЬЮ, Крит

Идеальный отель — тот, которым управляют люди, посвятившие этому всю свою жизнь. Мы нашли несколько таких на греческом острове Крит.

Создание Elounda Hotels & Resort — это история любви. Любви друг к другу основателей этой небольшой сети — Спироса и Элианы Кокотос и любви каждого из них к своему делу. Эта семейная пара (он — архитектор, специализирующийся на проектировке отелей, она — дочь владельца и управляющего собственной сети) стояла у истоков туризма на Крите. Открытый ими в 1982 году Elounda Mare Hotel стал родоначальником новой концепции первоклассных курортов. Сегодня гости таковых с удовольствием бронируют бунгало с собственным бассейном, а в начале 1980-х их можно было найти, пожалуй, только на Крите, в гавани Элунда.

Начав развивать концепцию частного отдыха, чета Кокотос постоянно работала над своим курортом: закупались новые земли, строились новые бунгало и другие объекты. Сегодня Elounda Mare Hotel — это классика на все времена.

*Elounda Peninsula All Suite Hotel — один из лучших в Европе, а отель Elounda Mare включен в сеть аристократических курортов Relais & Chateaux*







*Даже если вы прибыли на Крит самолетом, то можете воспользоваться моторной или парусной яхтой здешних отелей*



Вверху: Peninsula All Suites Hotel — море, солнце, собственный пляж.

Слева: Спа-центр отеля Elounda Mare. Рядом: ресторан Oil Mill в отеле Elounda Mare.

Слева внизу: Пляж отеля Porto Elounda De Luxe Resort. Гольф-клуб, на поле которого могут сыграть гости любого из трех отелей.

Справа: Elounda Peninsula All Suite Hotel. Вид на частный бассейн одного из сьютов.

В 1987 году отель вошел в Relais & Chateaux, и владельцы очень гордятся тем, что их отель единственный на Крите был принят в эту престижную ассоциацию.

Отелям и курортам Elounda передалась основная черта семьи Кокотос — постоянное стремление к развитию. Так в гавани в Элунде в 1992 году появился второй отель — Porto Elounda De Luxe Resort. Чтобы угодить тем гостям, которые не находили в Elounda Mare Hotel всего необходимого для своего стиля отдыха, Porto Elounda был задуман как гольф-курорт и место, куда можно приехать отдыхать с детьми. Комплекс Children's World (общий для Porto Elounda De Luxe Resort и Elounda Peninsula All Suite Hotel) увлечет детей от полугодика до 17 лет игровыми площадками, студией для рисования и, самое главное, собственным аквапарком и футбольной школой клуба «Арсенал». А частные бассейны на террасах номеров стали фирменным знаком отеля и его отличительной чертой.

А поскольку аристократичный вид спорта должен соседствовать с изысканными удовольствиями, в Porto Elounda De Luxe Resort открыли роскошный спа-центр Six Senses SPA. Соседство полей для гольфа, изысканных апартаментов с персональными бассейнами и спа-центра привлекало на курорт все больше гостей. Для наиболее требовательных из них в 2002 году недалеко от Porto Elounda De Luxe Resort открылся Elounda Peninsula All Suite Hotel.

Этот отель стоит в ряду самых лучших в Греции. Все сьюты и виллы имеют вид на море и располагают очень большими бассейнами. Собственно, это единственный отель в Европе, предлагающий гостям каждого номера собственный бассейн и прямой выход на пляж. Тем, кто не представляет себе отдыха без изысканных гастрономических ужинов в сопровождении благородных вин, без ухода за собой и занятий спортом, без увлекательных мероприятий для детей и новых впечатлений (таких как коктейль на берегу моря за стойкой бара, расположенного прямо в скалистом

гrote), стоит тут побывать, даже если вы уже спланировали свой летний отдых. Все отели сети работают с ранней весны до поздней осени. Единственный в Греции Six Senses SPA, признанный «World's Best Spa», — прекрасный повод, чтобы приехать сюда до начала сезона отпусков. К услугам тех, кто увлечен гастрономией, рестораны критской, французской, итальянской, средиземноморской кухни, а в этом году открывается еще и ресторан для любителей паназийских блюд.

Местечко Элунда, в 10 минутах езды от которого расположены отели, объединяет три живописные деревни. Из деревушки Скизма открывается вид на Венецианскую крепость острова Калидон. Века назад ее возвели для защиты бухты от пиратов, а в XX веке здесь был оборудован лепрозорий (стационар для больных проказой). До крепости можно добраться на лодке и побродить по ней с экскурсоводом. Обязательно найдите время, чтобы съездить погулять и пообедать в рыбацкие деревушки, которых в округе множество.

Крит, как любой греческий остров, — прекрасное место для яхтинга. Если вы выбрали отели Elounda как остановку в своем яхтенном путешествии, обязательно расспросите его сотрудников о том, какие бухты выбрать для купания, — вокруг Элунды множество уединенных пляжей. Даже если вы прибыли на Крит как обычный турист, вы можете воспользоваться моторной или парусной яхтой отелей. Они регулярно отвозят своих гостей на самые красивые пляжи. Ведь Греция без яхтинга невозможна. И это радужные Спирос и Элиана Кокотос тоже учли. MBY

**КОНТАКТЫ:**  
eloundapeninsula.com  
eloundamare.com  
portoelounda.com



# GANI линия моря

В этом сезоне тема коллекций  
одежды Gant — идеальное  
путешествие, в том числе  
по морю





**Т**радиционная для Gant яхтенная коллекция мужской и женской одежды в сезоне «весна/лето – 2012» называется Navy Nautical. Ее создателей вдохновила стилистика торгового флота 1930-х годов. Лейтмотивом коллекции является ссылка на рабочую форму моряка, а основная ставка сделана на деним и отчасти на его брутальность.

Несмотря на это, умелая интерпретация темы делает женскую коллекцию достаточно изящной и даже утонченной. Темно-синие широкие джинсы с завышенной талией, футболка с длинным рукавом сливочного цвета и голубая джинсовая рубашка, завязанная узлом, создают озорной и оттого столь желанный образ. Свитера грубой вязки идеально сидят, подчеркивая достоинства фигуры, а белые короткие

шорты оттеняют морской загар. Как и подобает яхтенной коллекции, ее главным орнаментом стала полоска, узкая и широкая, на футболках и платьях. Цветовая палитра выстроена на основе традиционных морских цветов: синего, голубого и белого в различных оттенках — от теплого сливочного до цвета яичной скорлупы.

В мужской коллекции присутствуют рваные джинсы и брюки с заплатками и потертостями, удобные шорты. В сочетании с полосатыми футболками и свитерами они создают образ опытного моряка, не раз попадавшего в передраги. Ну и, конечно, особого внимания заслуживает верхняя одежда, созданная по всем канонам яхтенной моды и практики: она защищает и от ветра, и от дождя. Классическая морская палитра белого и синего цветов линии в новом сезоне разбавлена ярко-желтым и изумрудным цветами. MBY



# *Итальянцы в России*

Из панорамных окон  
петербургского ресторана  
«Мансарда» открывается  
ошеломительный вид —  
Исаакиевский собор стоит  
предо мной во всей своей  
строгой величественной  
красе и космической  
монументальности.



Над дизайном внутреннего пространства ресторана трудились архитекторы из студии Piuarch, известной благодаря своему сотрудничеству с Dolce & Gabbana. Но для любого подобного заведения гораздо важнее, чем вид из окна и даже интерьеры, люди, которые там работают. Ведь именно они способны сделать из очередного модного места действительно уникальный ресторан.

Перейдем на личности. В «Мансарде» самый выдающийся шеф-повар среди шефов всех ресторанов Северной столицы. Есть, конечно, более знаменитые и даже титулованные мастера, обладатели рекордов и звезд Michelin, вот только никто из них не работает в своих ресторанах в России, а Максимилиано Атсори буквально живет здесь, в «Мансарде». Он постоянно в общении, здоровается за руку со всеми гостями, знает большинство по именам — подход, которому многим современным «звездам кулинарии» стоит поучиться. А ведь поводов для «звездной болезни» у этого итальянца более чем достаточно. Судите сами. Карьера Максимилиано началась на Сардинии, в самом сердце светской жизни. В Порто Черво он занимался организацией частных ужинов и закрытых вечеринок для звезд Голливуда и первых лиц государств (достаточно упомянуть Николя Саркози и Брюса Уиллиса). Звезды и президенты улетали на своих самолетах, а Макс оставался встречать новых гостей. И так снова и снова, каждый вечер, каждое лето, несколько сезонов подряд.

После блеска и суеты Порто Черво Максимилиано отправляется в Тунис, затем в Пуэрто-Рико, работает в самом роскошном — без преувеличения! — отеле Карибского архипелага El San Juan Hotel and Casino. Место новое, гости те же. Далее Макса приглашают в Египет. В качестве личного шеф-повара Хосни Мубарака он проработал 8 лет. Одновременно с работой на египетского лидера Максимилиано участвует в открытии Dream Park в Каире (один из крупнейших в мире развлекательных комплексов), где в его обязанности входит контроль качества кухни в 22 ресторанах.

Продолжение карьеры не менее впечатляющее — в Африке, в качестве личного повара премьер-министра Конго Жозефа Кабилы. Следующим работодателем Максимилиано стал олигарх из первой десятки российского списка Forbes — работа чуть менее опасная, чем в Африке, но уж точно не менее напряженная. Ну и, наконец, после еще десятка проектов в Москве и Италии, после бесчисленных мероприятий для представителей мировой элиты Максимилиано открывает ресторан «Мансарда».

В Петербурге его ждало новое и непредвиденное испытание — «искушенная» российская публика, готовая учить шеф-повара правилам приготовления всевозможных блюд. Удивляясь отсутствию «Цезаря» в меню, гости ресторана демонстрировали богатые познания в итальянской гастрономической культуре.

Что ж, мы не сомневаемся, что Максимилиано справится и с этим. Потому что ко всем гостям у этого шеф-повара подход абсолютно одинаковый: каждый посетитель ресторана заслуживает его личного внимания и особого отношения. **IMBY**





# Новый адрес



В столице стало одним модным местом  
больше: распахнул свои двери новый  
бутик итальянской марки мужской одежды  
Uomo Collezioni.



Все самое лучшее из мира мужской моды, от элегантных костюмов ручной работы до повседневной одежды в стиле casual, можно найти по адресу: Ленинский проспект, 69. Пространство бутика проектировали специально для Uomo Collezioni ведущие дизайнеры Италии. В оформлении интерьера использованы текстурные материалы, богатая цветовая палитра, изготовленная по эксклюзивному заказу мебель и элементы модного экодизайна.

В чем же секрет этого бутика на Ленинском проспекте, который привлекает людей с отменным вкусом и заставляет их возвращаться сюда снова и снова? Он прост, и три его составляющие — это прекрасная атмосфера, отличный сервис и замечательный персонал, который действительно заинтересован в том, чтобы клиенты оставались довольны своим визитом.

И действительно, шопинг приятно отвлекает от городской суеты здесь, в салоне с искусственным водопадом и стенами, оформленными натуральным мехом, с VIP-комнатами, свободным пространством и современным интерьером. За обсуждением модных тенденций клиентам предложат выпить чашечку кофе, бокал шампанского или коньяка, выкурить сигару.

Широкий ассортимент готовых предметов гардероба из коллекций впечатлит ценителей стиля, а для тех, кто предпочитает что-то действительно особенное, в салоне представлен огромный выбор тканей для индивидуального пошива.

Добро пожаловать в новый салон Uomo Collezioni!

### Коллекция «Весна/лето – 2012» от Uomo Collezioni

В коллекции представлена как элегантная деловая одежда, так и одежда в стиле casual. Классика сочетается с динамичным дизайном и создает образ современного успешного мужчины.

Особое внимание уделено легким тканям. Для летних костюмов и пиджаков используются смешанные материалы, обеспечивающие комфорт и прохладу в теплое время года. Классические плащи и пальто дополнены вставками из экзотической кожи.

Коллекция неформальной одежды представлена блейзерами, облегающими силуэт трикотажными пиджаками, шелковыми и хлопковыми

поло с элементами морской тематики, трикотажем ярких расцветок, джинсами и брюками.

Отличительная особенность марки Uomo Collezioni — внимание к деталям. Мелкие элементы отделки, обработанные вручную петли и стежки выполнены с удивительной тщательностью. Дополняет коллекцию бренда обувь ручной работы и разнообразные аксессуары: сумки и портмоне, очки и запонки. MBY





# Пестово — дом для яхтсмена

На состоявшейся в марте выставке яхт и катеров «Московское Боат Шоу» (MBS) можно было увидеть не только лодки, но и... идеальный дом для яхтсмена.

С подробной презентацией такого дома всех интересующихся знакомили на стенде коттеджного поселка «Пестово». Поселок расположен в 22 километрах от Москвы по Дмитровскому шоссе, на берегу уютной гавани Пестовского водохранилища. Первая очередь домов уже сдана, а весной была запущена вторая очередь проекта — «ПЕСТОВО life».

В поселке «ПЕСТОВО life» можно приобрести участки земли по более доступным ценам, при этом владельцы домов в гавани получают возможность пользоваться развитой инфраструктурой «Пестово». В полном распоряжении тех, кто эксплуатирует яхту в Подмоскovie, оказываются такие востребованные объекты, как яхт-клуб, причалы, широкая набережная и благоустроенный пляж. В первом поселке «Пестово» работают и магазины, и рестораны, и детский сад; есть большой парк для прогулок. То есть жизнь в «Пестово» одинаково комфортна и для яхтсменов, и для тех, кто предпочитает хождению под парусом спокойный отдых на берегу, рыбалку и прогулки у воды.

*Яхтсмены проводят на лодке много времени. Но даже им нужен дом на берегу — красивый и уютный*

По словам Натальи Картавцевой, заместителя генерального директора ОАО «ОПИН» (девелопер «Пестово»), сославшейся на авторитетные источники, спрос на яхты в московском регионе за последние годы вырос более чем в 5 раз. Ежегодно российский флот малых моторных судов для отдыха пополняют до 500 корпусов различных классов. Около 40% их покупателей — жители столицы и Подмоскovie. Многие судовладельцы сегодня перевозят свои яхты со Средиземноморья в подмосковные яхт-клубы. «Если девелопер предлагает не только дома у воды, но и аренду причалов, когда есть возможность жить и отдыхать на воде, такой поселок пользуется очень большим спросом», — утверждает Наталья Картавцева.

Навигация в «Пестово» открывается в мае, но уже заранее жители поселка получили возможность арендовать причал на полгода — с мая по сентябрь. 









An aerial photograph of a resort town nestled on a lush green peninsula surrounded by a large body of water. A large, multi-decked cruise ship is docked at a pier. The town features several buildings, including a prominent one with a blue roof and another with a yellow roof. The surrounding area is densely forested with tall evergreen trees. The sky is blue with scattered white clouds. In the foreground, there are more buildings and a parking area. The overall scene depicts a peaceful and scenic vacation spot.

# На яхте из Ладоги в Онегу



Верхние Мандроги — это туристическая деревня, аналоги которой в мире найти трудно. Несколько причалов, обеспеченных подводом электропитания и артезианской воды, подойдут для стоянки различного типа яхт. Остановиться в Мандрогах можно в избах, гостиницах в русском стиле со всеми удобствами или в настоящей дворянской усадьбе со своим причалом для яхт.

Развлечения здесь предлагаются на любой вкус и возраст. Занятно просто прогуляться по дерев-

Путешествуя на яхте из Москвы в Санкт-Петербург или в обратном направлении, вы обязательно пройдёте через Ладожское и Онежское озера и по соединяющей их реке Свирь. Маршрут этот становится все более популярным для моторных яхт в связи с появлением плавучих заправочных станций.

Но есть на Свири одно интересное местечко, где можно не просто заправиться и некоторое время отдохнуть от реки и шума двигателей, но сделать это с максимальным комфортом.

не, окунуться в историю и познакомиться с русским бытом XIX в., посетив крестьянские дома, перевезенные в Мандроги из других северорусских деревень; зайти в Ремесленную слободу, чтобы понаблюдать за работой мастеров и приобрести их уникальные изделия. Увлекательно попробовать своими руками смастерить куклу, вырезать и расписать деревянную игрушку, выковать гвоздь, поработать с глиной или стеклом. А еще можно отправиться на телеге на пикник или прямо из деревни вертолетом — на Валаам.



Или на своей яхте посетить интересные места неподалеку: Старую Ладугу, Александро-Свирский монастырь. В деревне гостям помогут составить интересный маршрут и организуют экскурсионные программы на стоянках.

Отдельная тема — «Музей русской водки», коллекция которого насчитывает более 2800 сортов этого популярного в России напитка (некоторые из них вам даже позволят попробовать). Для любителей верховой езды на территории деревни находится конюшня на 18 лошадей и пони (для маленьких наездников). Можно потренироваться в манеже или выехать в поля. Детям особенно интересно будет переправиться на пароме на остров Лукоморье. Там они встретят многих персонажей сказок Пушкина и увидят небольшой зоопарк с животными — обитателями здешних мест.

Мужчины могут половить карпа и карася в деревенском пруду, попробовать себя в спортинге — популярном виде стрельбы по летящим мишеням, имитирующей охоту на пернатую дичь, или попариться в банях прямо на берегу реки.

Ресторан «Мандрог» славится блюдами русской кухни, приготовленными по старинным рецептам; для их приготовления используют натуральные продукты собственных ферм (кроличьей, перепелиной, молочной). Особой популярностью у приезжающих пользуются знаменитые мандрожские пирожки. Пока мужья рыбачат или занимаются стрельбой, женщины могут получить мастер-класс по изготовлению выпечки.

Вот такие сказочные Верхние Мандроги. Здесь бывали президент России В. Путин, известные политические деятели, среди которых М. Касьянов и М. Шаймиев, звезды спорта и шоу-бизнеса А. Аршавин, С. Журова, Т. Буланова, И. Олейников, Л. Якубович. И это тоже свидетельство популярности деревеньки на водном тракте из Ладого в Онегу.





# ИСТОРИЯ МВУ

Прошлое, настоящее, будущее



## ЖЕТОНЧИК НА ПАМЯТЬ

*Что связывает между собой море, корабли и французские жетоны?*

Текст и фото Сергей и Антон Черкасовы

Не знакомый с жетонами человек легко может принять их за монеты: сделаны они из тех же металлов и сплавов, нередко несут на аверсе (лицевая сторона) или реверсе (оборотная сторона) гербы и портреты, имеют указания года выпуска и сильно напоминают традиционные металлические деньги. Но жетоны лишены главного свойства денег — номинала, изображение которого у обычных монет присутствует на реверсе.

Изначально жетоны создавались с другой целью — не как платежное средство, а в качестве инструмента для ведения счета. В XIII веке в Европе циркулировали всевозможные монеты из различных металлов, и практически повсеместно «бухгалтеры»

использовали для конвертации и вычислений счетные доски (абакус) и жетоны, выполнявшие функцию кругляшков на счетах. Слово «жетон» происходит от французского глагола «jeter» (бросать, кидать), поскольку при подсчетах жетоны обычно бросали на счетные доски.

Первые упоминания металлических жетонов датированы XII веком и связаны с Италией и Францией. Старейший итальянский жетон относят к 1190 году и приписывают одному из финансистов короля Ричарда Львиное Сердце —

болонскому банкиру Джулиано Арарди или генуэзцу Андреа де Ривегно, у которых король брал деньги на Третий крестовый поход. Самый старый из известных французских жетонов отчеканили в 1218 году для двора королевы Бланш Кастильской.

Когда на смену римским цифрам пришли арабские, а бухгалтерию начали вести на бумаге, нужда в жетонах отпала: их стали использовать как ценные памятные подарки, связанные с тем или иным местом, человеком или событием.

Иногда жетоны применяли в качестве свидетельства об уплате налога, фишек в карточных играх или рулетке, в редких случаях ими выплачивали зарплату или выдавали сотрудникам в виде поощрения по окончании года. Гораздо чаще жетоны получали занимающие высокие посты чиновники и акционеры корпораций.

До XV века основными материалами, из которых производили жетоны, оставались медь и латунь; затем их сменило серебро, а вот золотых жетонов за всю историю было отчеканено сравнительно мало. Известны английские, немецкие и другие европейские жетоны, но после утраты их основного предназначения производство сконцентрировалось во Франции и Нидерландах.

**Франция придавала жетонам большое значение даже тогда, когда остальная Европа списала их со счетов**





Наполеон III (1852-1871). Парижская компания морского страхования «Эол». На аверсе изображен сын Посейдона Эол, повелитель ветров, которые дуют в корабельные паруса



Наполеон III (1852-1871). Парижская морская страховая компания «Нептун». На аверсе изображены Нептун и Меркурий, плывущие на гиппокампусе



Людовик XVI (1774-1793), Нормандия, Гавр. Страховая компания Гавра. На аверсе изображен парусник в лучах восходящего солнца



Наполеон III (1852-1871). Парижская страховая компания «Предусмотрительность». На аверсе изображена фигура Предусмотрительности, защищающая рукой парусник



Наполеон III (1852-1871). Парижская компания морских агентов страхового общества «Мелюзина». На аверсе изображена Мелюзина с зеркалом



Людовик XVI (1774-1793), Нормандия, Гавр. Страховая компания Гавра. На аверсе изображен Геркулес, идущий навстречу Провидению

Диаметр жетонов составлял 10–50 мм (в среднем 28–32 мм), и с момента их возникновения в средние века они всегда были так или иначе декорированы. Главный элемент дизайна — «картинка» на реверсе — мог содержать любое изображение, но оно в обязательном порядке имело тот или иной подтекст. Нередко встречаются жетоны с религиозными сценами, аллегорическими фигурами и даже с политическими посланиями и прославлением деяний правителя, во времена которого жетоны чеканили. Именно эти изображения зачастую определяют историческую, коллекционную и художественную ценность жетонов.

Во Франции, чью историю можно сравнить с увлекательным романом,

## Заключив договор страхования судна или груза, владелец получал в подарок серебряный жетон

придавали жетонам большое значение даже тогда, когда остальная Европа уже списала их со счетов. В XVI–XIX веках французские жетоны чеканили преимущественно для королевской семьи, администрации короля, городского департамента Парижа, армии, различных институтов, академий, колоний, провинциальных учреждений и муниципалитетов. Еще одна категория, причем весьма многочисленная, включает жетоны, связанные с флотом, мореплаванием и, как ни удивительно, страхованием.

Страховое дело, в том числе морское страхование, во Франции получило развитие в XVIII веке в эпоху Людовика XV. Так, например, заключив договор страхования судна или перевозимого товара, его владелец, помимо официальных документов, получал небольшой памятный подарок — серебряный жетон страховой компании. На аверсе таких жетонов изображали портовые города или связанных с морем мифических персонажей, например, Мелюзину — фею и дух воды из средневековых, в частности, кельтских легенд, — или

древнегреческого владыку ветров Эола. У каждой страховой компании был свой герб и декор, а разработкой дизайна будущих жетонов занимались гравёры при монетных дворах. Кстати, в те времена профессия гравёра была весьма престижной, имена мастеров чеканились на полях жетонов и многие из них вошли в историю.

Традиция выпуска памятных жетонов во Франции сохранилась и в XX веке, но, к сожалению, страховые компании следовать ей перестали. Это можно понять: судовладельцев-страхователей теперь стало несоизмеримо больше. Однако, согласитесь, как было бы приятно получить вместе с договором страхования собственной яхты такую милую и необычную безделушку. МВУ



# ЖИЗНЬ МОРЯ

Мировой океан и его обитатели



Редактор МВУ  
**Антон Черкасов**  
E-mail: aс@mbu.ru

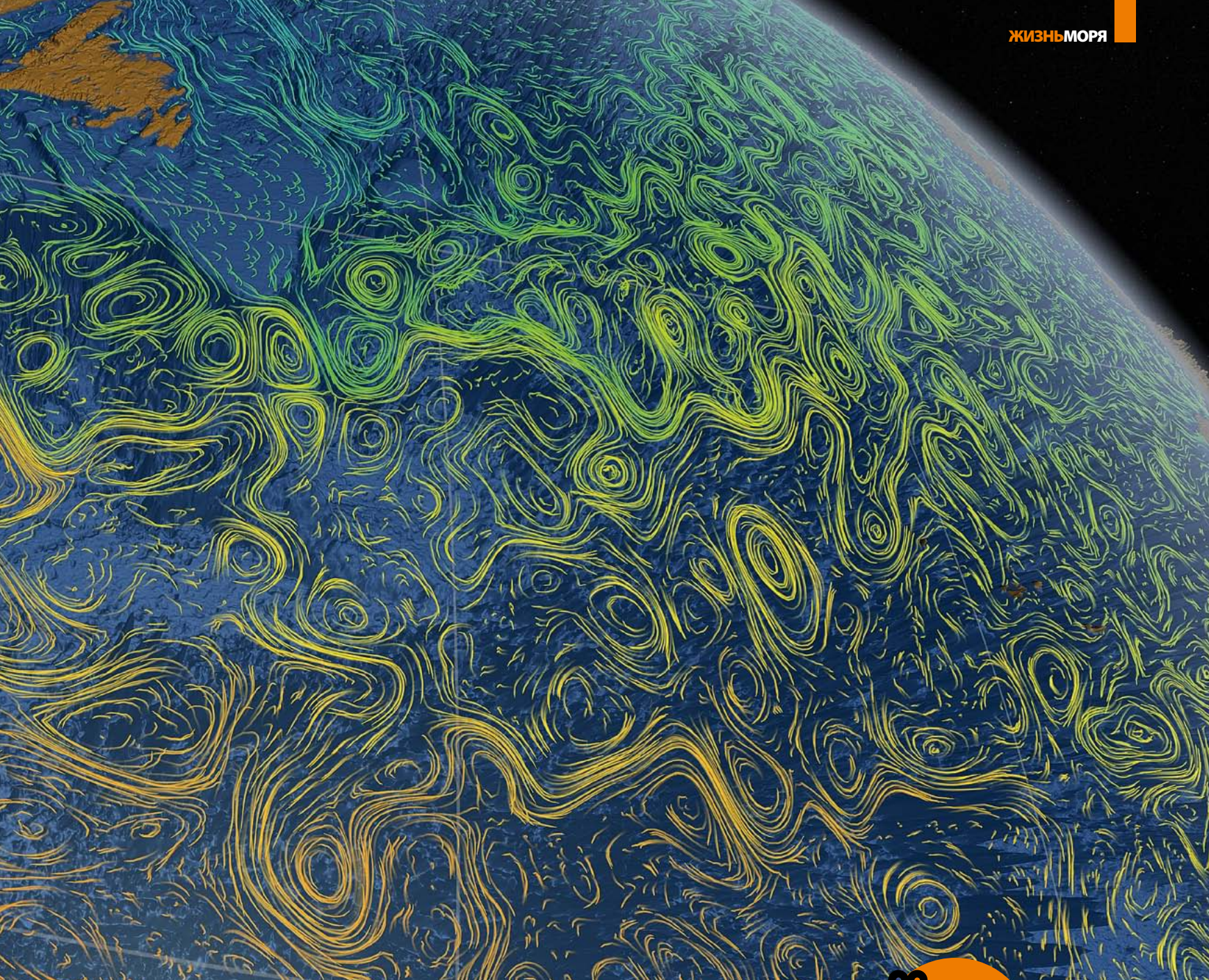
## ГРЕЛКА ДЛЯ ЕВРОПЫ

*Бескрайние морские просторы производят в штиль обманчивое впечатление — кажется, что вода неподвижна. Но на поверхности и в глубине океан постоянно находится в движении: в нем кишат невидимые глазом колоссальные вихри и текут гигантские реки. Самое известное течение Атлантики — Гольфстрим — таит в себе много загадок и во многом определяет климат Европы.*

Текст **Николай Колдунов**

Фото **Oceanographers.ru, NASA, Библиотека Конгресса (США), GeoEye**





**И**з Мексиканского залива через «бутылочное горлышко» Флоридского пролива проходит огромная масса воды, дающая начало самому знаменитому течению на планете — Гольфстриму. Здесь, в месте своего рождения, этот мощный поток перемещает со скоростью 3–4 узла на поверхности в 30 раз больше воды в секунду, чем все вместе взятые реки мира. К северу от острова Большая Багама Гольфстрим, избавившись от естественной границы Багамского архипелага, расширяется и замедляется, но объем переносимой им воды утраивается за счет захвата вод Саргассова моря. Примерно на 35° с. ш. у мыса Гаттерас Гольфстрим отходит от побережья США, сворачивая на восток, и, пересекая Атлантику, разделяется на Азорское и Северо-Атлантическое течения. Именно последнее приносит теплые воды южных широт к берегам Европы,

частично обуславливая ее мягкий морской климат.

Первым европейцем, наткнувшимся на начало Гольфстрима, считается Хуан Понсе де Леон — испанский конкистадор. В поисках источника вечной молодости он в 1513 году открыл Флориду. Возвращаясь на юг вдоль восточного побережья Флориды, его небольшой флот из трех кораблей встретил сильнейшее течение, которое, несмотря на попутный ветер, тащило суда назад. Один из кораблей унесло из поля видимости, и два дня о нем не было вестей. Испанцы оказались людьми предприимчивыми и сразу приспособили течение для транспортировки награбленных товаров на родину. В начале

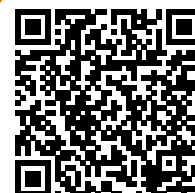
путешествия к берегам Старого Света оно увеличивало скорость на несколько узлов, однако капитаны зачастую сворачивали на восток слишком рано и попадали в так называемые «конские широты», где ветра слабы и часто случается штиль.

Новый этап изучения Гольфстрима начинается с появлением на исторической арене главного почтмейстера североамериканских колоний Бенджамина Франклина — того самого, со сто долларовой купюры. Находясь в Лондоне по делам службы, он услышал от начальства нечто странное: почтовым кораблям, идущим из Англии в Нью-Йорк, требовалось на две недели (!) больше времени, чтобы достичь цели, чем торговым кораблям, следующим

**Предприимчивые испанцы приспособили течение для транспортировки награбленных товаров на родину**



**СМОТРИТЕ  
ВИДЕО!**  
[goo.gl/inLzf](http://goo.gl/inLzf)



Океанические вихри можно сравнить

с циклонами в атмосфере, только масштабы последних более грандиозны. К началу XXI века математические модели стали достаточно совершенными, чтобы воспроизвести развитие вихрей в структуре течений океана. В созданном NASA ролике проказан результат работы подобной модели в районе Гольфстрима. Графическое представление позволяет наглядно показать отделяющиеся от основного «ствола» вихри, температура которых падает по мере приближения к Европе.





Князь Монако Альбер I составил собственную карту Гольфстрима

до Ньюпорта (Род-Айленд), находящегося немногим севернее будущего «Большого яблока». Позже капитан Тимоти Фолгер, кузен Франклина, объяснил ему, что капитанам торговых судов известно о существовании мощного, направленного на восток течения, и они стараются его избегать, тогда как капитаны почтовых судов идут

напролом и теряют скорость. Потратив два года на работу с судовыми журналами пересекавших Атлантику кораблей, Франклин опубликовал первую в истории карту Гольфстрима с рекомендациями по улучшению морского почтового сообщения. Однако бюрократы в госучреждениях карту, равно как и рекомендации, проигнорировали, и капитаны почтовых судов продолжали пересекать Атлантику так, как им было привычнее, то есть против течения.

До конца XIX века оставалось неясным, что же происходит с Гольфстримом после того, как течение отворачивает на восток от североамериканского континента. Кто-то полагал, что оно вообще не пересекает Атлантику; другие считали, что разделяется на два рукава: один возвращается на юг, а другой продолжает движение на север. К изучению вопроса приложил руку князь Монако Альбер I (1848–1922 гг.). Вместе со своим другом профессором-натуралистом Жоржем Пуше он выпустил в воды Северной Атлантики 1675 запечатанных бочонков, стеклянных сфер и бутылок с записками, в которых на 10 языках

повторялась просьба нашедших эти емкости сообщить о том, где именно они были обнаружены. В результате эксперимента подтвердилась гипотеза, согласно которой Гольфстрим разделяется на рукава, а князь Альбер I не терял интереса к океанологическим исследованиям до конца жизни, публикуя научные отчеты о своих экспедициях и основав Музей океанологии в Монако.

Только к концу первой половины XX века, с развитием теоретической океанологии, ученым удалось окончательно понять природу возникновения Гольфстрима и выявить факторы, обуславливающие его огромную — по океанским меркам — скорость. Если обратиться к карте океанических течений, то легко заметить, что основные поверхностные потоки воды образуют огромные круговороты. Главная причина их существования — господствующие системы ветров. Гольфстрим является западной частью субтропического круговорота Северной Атлантики, сформированного дующими на запад пассатами в южной части круговорота и западными ветрами умеренных широт, дующими на восток в его



Ponce de Leon.

## Капител VIII.

Florida.

Первооткрыватель Флориды и Гольфстрима, испанский конкистадор Хуан Понсе де Леон





До конца XIX века не знали, приходит ли течение в Европу

## Положение и скорость Гольфстрима непостоянны: они особенно изменяются после поворота у мыса Гаттерас

северной части. В этот круговорот также входят уже упоминавшиеся Азорское и частично Северо-Атлантическое течения, пересекающие Атлантику с запада на восток. Далее они переходят в Канарское течение, идущее на юг вдоль берегов Африки, которое, в свою очередь, заворачивает на запад, становясь Северным экваториальным течением, переходящим в конечном итоге опять в Гольфстрим.

Гольфстрим иногда называют «рекой в океане», но подобное сравнение весьма условно. Представьте реку с расходом воды 140 млн кубометров в секунду в самом полноводном месте, которая постоянно меняет положение своего русла, извиваясь и меандрируя самым причудливым образом! Время от времени изгибы (меандры) становились бы настолько большими, что отделялись в виде замкнутых «озер» диаметром до 300 километров с круговым течением. На суше подобную реку представить сложно,



Бенджамин Франклин опубликовал первую карту Гольфстрима (слева)

но именно так выглядит Гольфстрим в океане. Его положение и скорость непостоянны; особенно изменчиво течение после поворота на восток от североамериканского континента у мыса Гаттерас — не зря прилегающий к нему район называют «кладбищем Атлантики». Здесь Гольфстрим встречает относительно холодное, спускающееся с севера течение, при этом создаются условия для образования многокилометровых отмелей из наносного песка, которые постоянно меняют положение. Добавьте сюда периодические ураганы — и вы получите одно из самых опасных мест для навигации в Атлантике. На «кладбище Атлантики» в период с 1866 по 1945 год упокоились около 230 кораблей водоизмещением более 50 тонн, однако дурная репутация этих мест осталась в прошлом. Благодаря развитию современных средств навигации ни одно крупное судно со второй половины XX века в этом районе не затонуло.

Миновав Гаттерас, Гольфстрим

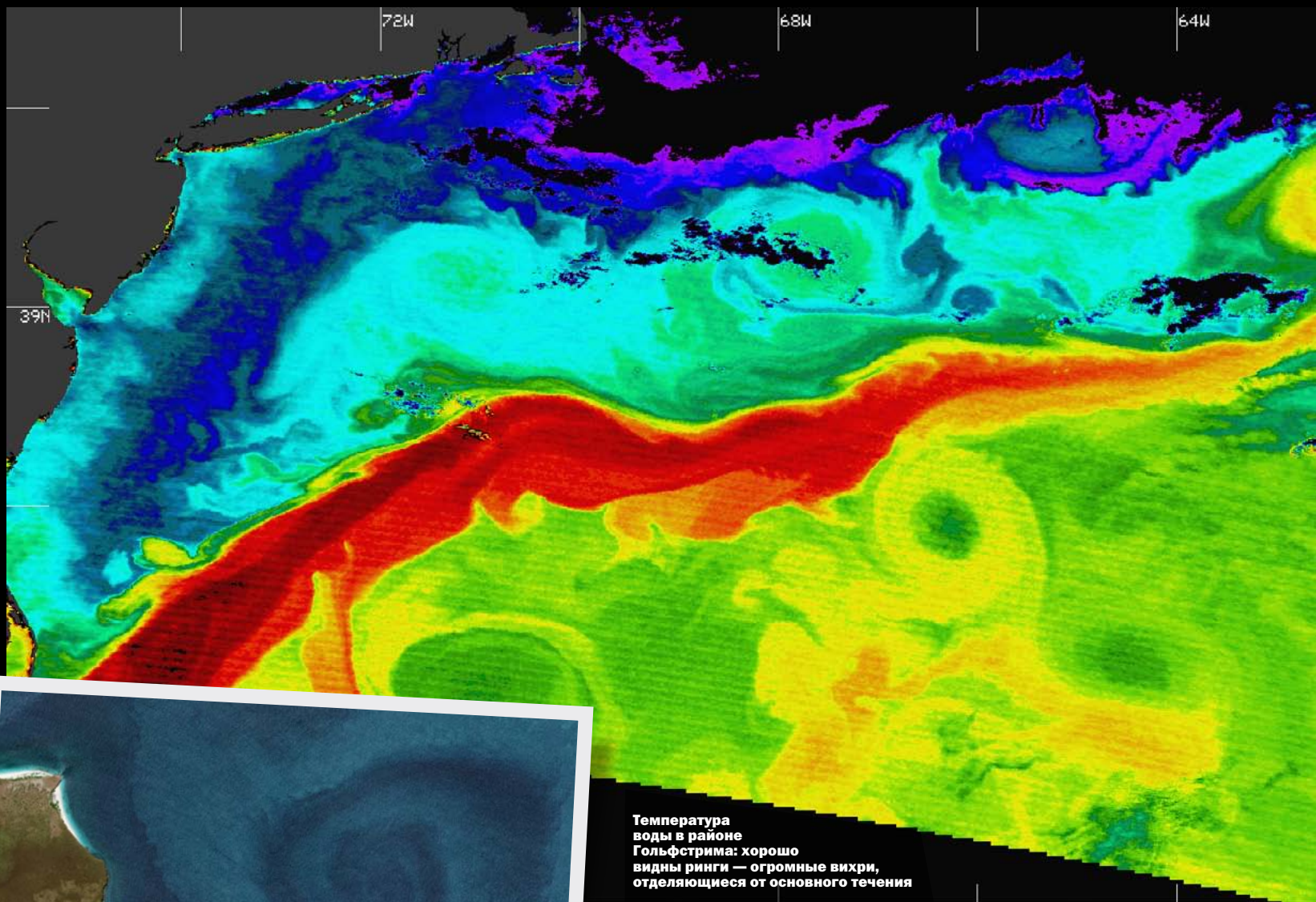
## БУТЫЛОЧНАЯ ПОЧТА

Океанические течения не только определяют климат в том или ином регионе, но и выступают в роли «глобальных почтальонов», перенося между континентами заключенные в сосуды послания. Считается, что первым исследователем, обратившимся к «бутылочной почте», был греческий философ Теофраст. В III веке до н.э. он бросил в море за Гибралтаром несколько запечатанных сосудов с записками, чтобы доказать, что вода в Средиземное море поступает из Атлантического океана. Спустя месяцы один из сосудов был найден на Сицилии. После Теофраста ученые неоднократно проводили «бутылочные» эксперименты, порой отправляя в плавание десятки тысяч сосудов с одинаковым посланием. В последнее время в связи с развитием спутниковых систем слежения использование «морской почты» океанологами практически прекратилось: бутылки уступили место радиобуям. Однако научные институты и лаборатории продолжают выплачивать вознаграждение тем, кто сообщает о найденных «гидрографических бутылках». Течение Гольфстрим неоднократно доставляло в Старый Свет известия с другой стороны

Атлантики — иногда они были приятными, иногда нет. В 1956 году к причалу ирландского порта Квинстаун волна вынесла бутылку, в которой обнаружилось письмо следующего содержания. «Если нашедший эту бутылку — женщина, у которой в голове нет седины, которая не ворчит, хорошо готовит и не возражает выйти замуж за матроса, большую часть времени проводящего в море, или если человек, нашедший эту бутылку, знает такую женщину, то пусть напишет Джеймсу Глизону — моряку, который бросил эту бутылку в море с парохода «Виктория» посреди Атлантики 29 марта 1895 года». Поначалу складывалось мнение, что это мистификация, однако вскоре выяснилось: в XIX веке действительно существовал такой пароход, который затонул в шторм у мыса Гаттерас 3 мая 1900 года. В списке погибших был холостяк Джеймс Глизон!







**Температура воды в районе Гольфстрима: хорошо видны ринги — огромные вихри, отделяющиеся от основного течения**



**Кроме различий по температуре, океанские вихри можно обнаружить по распределению фитопланктона**

начинает сильно меандрировать. От него время от времени отделяются огромные океанские вихри диаметром 100–300 километров с холодными (если меандр был справа по течению) или теплыми (меандр слева) водами внутри, которые, постоянно вращаясь, отходят от главного потока и существуют сами по себе иногда по несколько лет, чтобы позже снова влиться в породившее их течение. Гольфстрим даже больше похож не на реку, а на огромный живой организм, пульсирующий, дышащий, своенравный, переносающий теплую и относительно соленую воду южных широт к северу. Отворачивающий к Европе рукав Гольфстрима — Северо-Атлантическое течение — доставляет эту воду на север

Атлантики, где тепло передается в атмосферу и смягчает климат Старого Света. Остывающая вода становится тяжелее и опускается на глубину. Происходит это всего в двух сравнительно небольших по площади районах: в Лабрадорском море к западу от Гренландии и восточнее нее, в Норвежском море. Эти холодные тяжелые воды формируют Северо-Атлантическую глубинную водную массу, которая медленно движется на юг, достигая Антарктики.

Предположим, у нас есть возможность проследить дальнейший путь небольшого объема воды из этой массы, условившись, что он никогда не покинет океан за счет испарения. Мы увидим, что эта вода побывает во всех океанах планеты, проведет

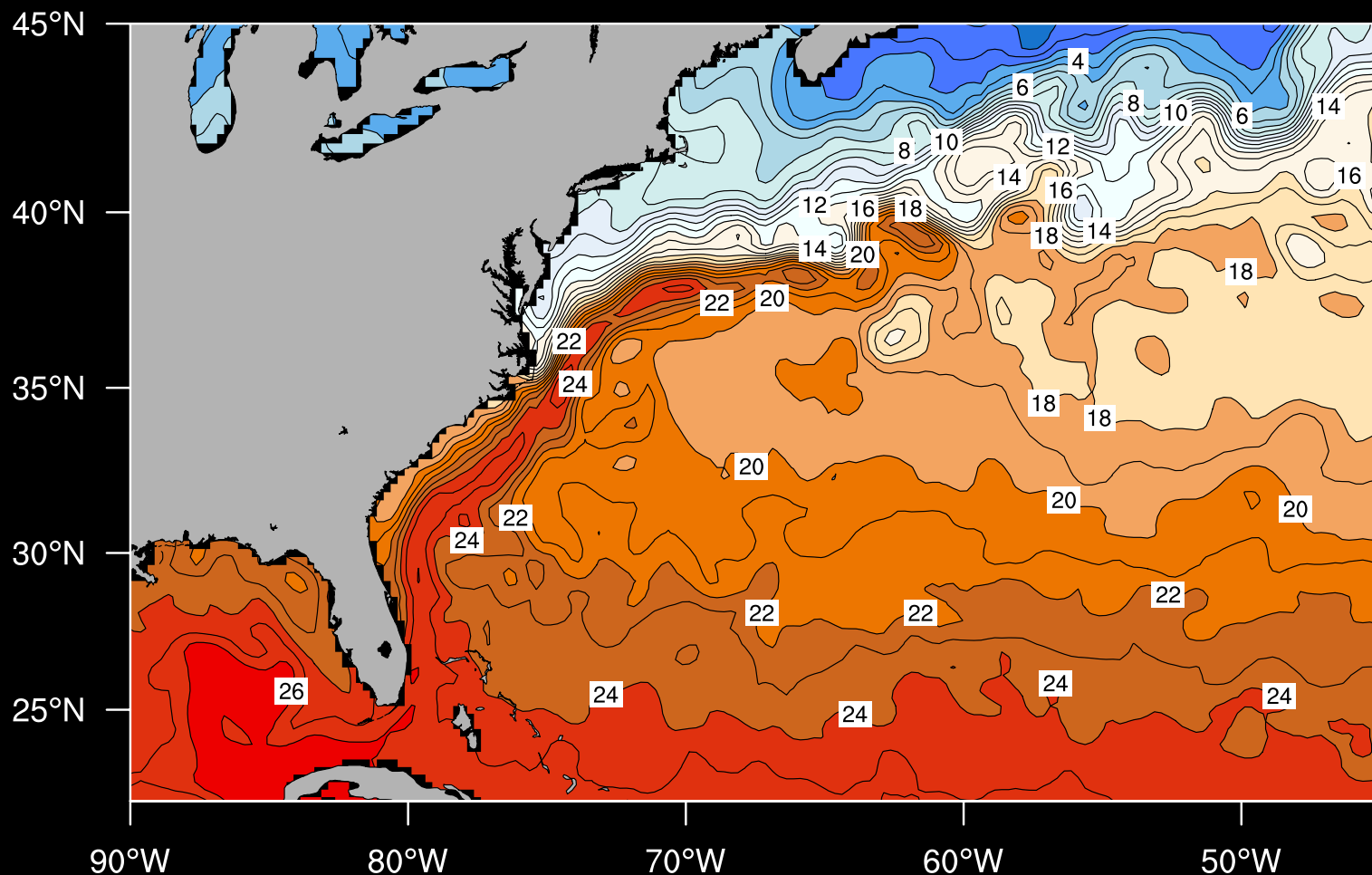
довольно много времени, наматывая круги в Антарктическом циркумполярном течении, но в итоге, возможно, через тысячи лет, снова окажется в Атлантическом океане, пройдет вместе с Гольфстримом вдоль побережья США, повернет на север в составе Северо-Атлантического течения и погрузится в пучину океана в Лабрадорском или Норвежском море. Эта цикличность обуславливается так называемой глобальной термохалинной циркуляцией, которая за счет разницы температур и солености воды связывает все океаны в глобальный океанический «конвейер». Тонущие холодные воды «тянут» за собой Северо-Атлантическое течение и Гольфстрим, обеспечивая дополнительное усиление этих течений, но не являясь их основной движущей силой.

Разобравшись с тем, как рождается и живет Гольфстрим, стоит обратиться

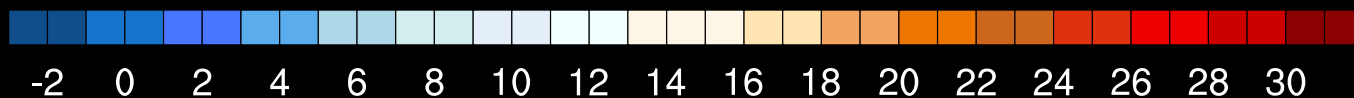
к весьма популярному в XXI веке вопросу: грозит ли этому течению остановка, которая может обернуться для Европы серьезными последствиями? В обозримом будущем достаточно сложно представить причины исчезновения пассатов и западных ветров в умеренных широтах, так что эта движущая сила никуда не денется. А вот вероятность временной остановки термохалинной циркуляции не так уж мала, и это уже происходило в прошлом. Буквально недавно по геологическим меркам (около 8200 лет назад) огромное ледниковое озеро Агассис, находившееся на территории современной Канады, в короткий срок буквально «вылилось» в океан через реку Нельсон, распреснив поверхностные воды на севере Атлантики. В итоге сформировавшиеся распресненные и потому легкие массы в Лабрадорском и Норвежском

***Гольфстрим похож на огромный живой организм — пульсирующий, дышащий, своенравный***

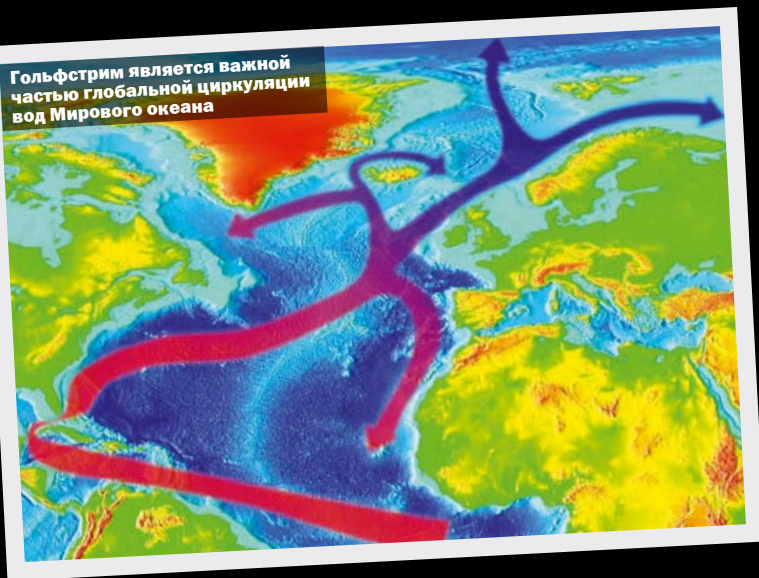




Температура воды на поверхности в районе Гольфстрима 26 марта 2012 г., °C



Гольфстрим является важной частью глобальной циркуляции вод Мирового океана



морях оставались у поверхности, перестали тонуть и «тянуть» глобальный океанический «конвейер», а термохалинная циркуляция остановилась. Гольфстрим при этом, разумеется, никуда не делся, поскольку сохранилась его основная движущая сила — пассаты и западные ветры продолжали крутить колесо субтропической циркуляции.

Однако Гольфстрим ослаб, а Северо-Атлантическое течение уже не делало такого крутого поворота на север и перестало приносить туда тепло южных широт. Ослабление термохалинной циркуляции может произойти и в будущем по причине глобального потепления. Увеличение количества атмосферных осадков, стока рек и таяние ледового щита Гренландии понизит соленость воды

## Авария на буровой платформе Horizon не повлияла на силы, вызывающие и контролирующие Гольфстрим

в северных морях и затруднит ее погружение. Однако полного исчезновения «тянущей» Гольфстрим силы ждать в этом веке, скорее всего, не стоит. Современные математические модели предсказывают вероятное ослабление термохалинной циркуляции в Атлантике на 25%, которое может быть вызвано изменением климата за последующие сто лет. Это может снизить темпы потепления в Северной Атлантике, а вот быстрые катастрофические изменения термохалинной циркуляции в текущем веке признаются маловероятными.

После аварии на нефтедобывающей платформе в Мексиканском заливе два года назад в прессе появились многочисленные заметки об остановке Гольфстрима, которую якобы может спровоцировать разлив нефти. Полная спекуляция: авария никак не повлияла на силы, вызывающие и контролирующие

Гольфстрим. По той же причине любые другие техногенные катастрофы, кроме совсем уж масштабных и невероятных, вряд ли смогут нарушить океанические механизмы, доставляющие тепло из южных широт к берегам Европы. Однако модели показывают, что человеческая деятельность, в частности выброс парниковых газов, в долгосрочной перспективе косвенно скажется на всей системе течений Мирового океана.

Океан крайне сложно и дорого изучать. Сегодня люди знают о его рельефе даже меньше, чем о рельефе Луны. Гольфстрим, как одно из самых известных течений, уже не раз удивлял исследователей, и в будущем, несомненно, преподнесет им немало сюрпризов. Но одно можно сказать наверняка: в ближайшие тысячелетия внезапная остановка этому знаменитому течению не грозит. **МВУ**



# ЗНАНИЯМВУ

Мы знаем ответы на все вопросы

## СИГНАЛ ТРЕВОГИ

Выясняем, какие меры помогут уберечь вашу яхту, тендер и другое оборудование от воров.

Текст Тим Бартлетт

● REC 04:22 25-12-11

CAMERA: WHARF 3



**Я** бы никогда не оставил свою машину на несколько недель

или даже месяцев просто привязанной к дереву или фонарному столбу. Но, когда речь идет о яхтах, выясняется, что многие поступают именно так. Лодки весьма уязвимы для воров, поскольку зачастую хозяева оставляют их на долгий срок с минимальной защитой. Неудивительно, что количество преступлений в морском секторе растет, и полицейские отчеты это подтверждают. Однако собственно лодки крадут не так уж часто. Европейская полиция совместно

со страховыми компаниями публикует список украденных судов и оборудования на сайте [www.stolenboats.org](http://www.stolenboats.org) — в год там появляется около сотни записей, в том числе касающихся моторных яхт, катеров и RIBов. Интересно, что средняя длина украденных лодок (в основном — трейлерных) составляет чуть более 5 метров, и «уводят» их, что характерно, на собственных трейлерах.

Гораздо более распространены кражи ценных вещей и оборудования, причем наибольшей популярностью пользуются подвесные моторы и бортовая электроника. На том же сайте [stolenboats.org](http://stolenboats.org) ежемесячно появляются данные о примерно 40 украденных моторах, при этом «заказные» кражи составляют лишь небольшую часть. Подобных официальных источников в СНГ и России нет, однако существуют любительские ресурсы (в основном форумы), где потерпевшие оставляют описание украденных моторов, включая особые приметы и серийные номера.

#### Как я могу защитить собственность?

Полицейские советуют максимально усложнять вынос вещей с лодки: все



Крышку подвесного мотора, чтобы снизить его привлекательность для воров, можно заменить водонепроницаемым чехлом

надежно закрывать, метить и снабжать сигнализацией.

#### Достаточно ли надежны замки на моем судне?

Наиболее уязвимы крышки люков и сдвижные форточки. В двери лучше врезать сувальдные замки, но если это не слишком удобно, то хорошей альтернативой станет прочная задвижка со скобой и мощным навесным замком.

#### Что по поводу тендеров, подвесных моторов и трейлеров?

Оптимальной защитой для трейлера станет цепь, пристегнутая к бетонному блоку или другому береговому «якорю». Такие цепи можно найти среди товаров для мотоциклов и прицепов-кемперов. Если вы используете съемное сцепное устройство (главное, не забывайте снимать его!) и откручиваете колеса трейлера, то практически любой вор пойдет искать более легкую добычу, если только у него нет задачи навредить именно вам. Тендеры можно пристегивать надежными замками для велосипедов или мотоциклов, а навесные замки со встроенной сигнализацией стоят не намного дороже обычных

и отлично подходят для вещей, которые остаются без присмотра в публичном месте.

#### Стоит ли доверять специальным замкам для подвесных моторов?

В целом они справляются с задачей, однако защитить мотор от серьезного вора очень сложно: случалось, что похитители просто вырезали кусок транца и уносили двигатель вместе с ним. Другая стратегия состоит в том, чтобы отбить интерес воров к вашему мотору. Например, можно выкрасить капот в необычный яркий цвет или вообще снять, заменив водонепроницаемым пакетом. Этот простой трюк оказался настолько действенным, что полиция некоторых стран даже продает специальные матерчатые чехлы, которые можно натягивать на мотор вместо крышки. Идея проста: покупатели краденого вряд ли захотят брать такой мотор, а значит, меньше вероятность того, что ваш двигатель украдут.

#### Как пометить свою собственность?

По словам полицейских, каждый год они находят множество вещей на значительную сумму, однако вернуть их владельцам невозможно, в первую очередь, из-за того, что те не в состоянии их опознать. Для маркировки можно использовать микрочипы, микродиски с информацией (микродоты) или просто написать на вещи свой индекс и номер дома несмываемым маркером. Также полезно переписать серийные номера оборудования и хранить эти сведения дома.

Если вы решите использовать микродоты, то для отпугивания воров стоит на видном месте поместить наклейку с предупреждением, что все вещи помечены. Можно также использовать комбинацию явных и скрытых меток: надписи маркером хорошо видны и могут отпугнуть, но если похитители смогут удалить



Пометив какую-либо вещь микродотами или каплями краски, вы сможете идентифицировать ее в случае кражи





не стоит тратить на дорогостоящие сложные системы с различными датчиками, но надежный замок и GPS-трекер обойдутся всего в пару сотен фунтов. Стоимость охранных систем на базе GPS для более крупных яхт начинается от £ 300, а за £ 500–1000 уже можно приобрести достаточно сложную сигнализацию. К подобным вариантам стоит присмотреться тем владельцам, кто оставляет свои лодки без присмотра на долгое время. Если в охране задействованы спутниковые коммуникации, не забывайте вовремя оплачивать услуги компаний-провайдеров.

### Есть ли что-то еще, о чем нужно позаботиться?

Полицейские давно

советуют: не оставляйте ценные вещи в коопите или на палубе. Если вы надолго покидаете яхту, заберите все, что возможно, домой. Кроме того, стоит держать ключи от двигателей и дверей отдельно, а также, уходя с судна, опускать жалюзи и закрывать занавески. Неплохо бы забирать с собой документы на лодку, но это не всегда удобно, и мы советуем установить в один из рундуков или шкафов небольшой сейф. Однако лучший совет нам дали в полиции Корнуэлла, где рассказали, что многим ворах сопутствует удача, поскольку они ведут себя так, будто лодка принадлежит им. «Тактическое предложение помочь незнакомцу, — говорят полицейские, — отпугнет вора и придется к месту для настоящего владельца». MBY

## Охранные системы могут присылать сообщения о низком заряде аккумулятора или появлении воды в трюме прямо на ваш смартфон

их, ваши вещи можно будет узнать по скрытым микродотам.

### Что собой представляют микродоты?

Это наклейки размером с булавочную головку, несущие закодированную информацию о владельце. Микродоты видны невооруженным глазом, но когда их много и они наклеены в различных труднодоступных местах такой непростой вещи, как, например, подвесной мотор, обнаружить их непросто.

### Сегодня кто-нибудь обращает внимание на сигнализацию?

Как раз взломщики и обращают! Простая предупреждающая наклейка способна отпугнуть злоумышленника, даже если сигнализации на борту вообще нет. Незамысловатые, работающие от батареек звуковые «пугачи» лучше, чем ничего. Их легко деактивировать, просто оторвав и выкинув за борт, но даже кратковременно работающая сирена мощностью 110 дБА вполне может отвлечь похитителя и сбить его с толку, одновременно привлекая внимание свидетелей. Лучше всего, если в этот момент вор будет уверен в том, что обезвредил сигнализацию, и не удосужится проверить наличие другой, более сложной скрытой охранной системы.

### Какие существуют виды сигнализации для лодок?

Самая простая сигнализация состоит

из датчика, например, такого, который срабатывает при открывании двери, и блока управления, не позволяющего взломщику выключить сработавшую систему. Более сложные варианты подразумевают датчики нескольких типов, а также возможность автоматического дозвона или отправки сообщения на указанный номер. Если вы предпочтете такую сложную сигнализацию, убедитесь, что связь осуществляется через спутники или по каналам сотовой связи. В домашних сигнализациях часто используются пассивные инфракрасные датчики, но, поскольку они реагируют на тепловое излучение, перемещающиеся по рубке или салону солнечные лучи вызовут ложное срабатывание. Менее распространены датчики давления (можно установить под крышку люка на носовой палубе) и поводки (как в магазинах электроники), повреждение которых приводит к срабатыванию сирены. Другой удачный вариант — заменить несколько обычных застёжек



Микродот представляет собой диск диаметром 1 мм, на который нанесена закодированная информация о владельце

«кнопку» кормового обвеса на датчики сигнализации. Применяв фантазию, такими средствами можно защитить все судно или отдельную вещь.

### Что в отношении GPS-трекеров?

Функция геофенсинга (контроля выхода объекта за границы заданной области через систему GPS) идеально подходит для защиты судна. Подобные системы не только отслеживают местоположение яхты — они позволяют дистанционно наблюдать за некоторыми ключевыми параметрами лодки, присылая сообщения, например, о низком заряде аккумулятора или появлении воды в трюме прямо на ваш смартфон.

### В чем разница между функциями геофенсинга и трекинга?

В первом случае встроенный в объект GPS-приемник контролирует местоположение судна и активирует сигнализацию, когда оно выходит за границы обозначенной области. В случае трекинга GPS-приемник не связан с сигнализацией, а лишь регулярно отправляет координаты объекта на указанный номер телефона, адрес электронной почты или специальный сайт.

### Похоже, все это недешево. Стоит ли тратить, если у меня небольшой катер?

Маленькие лодки наиболее уязвимы в плане кражи, поэтому лучше не экономить на защите. Возможно,







# БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ФЕСТИВАЛЬ

**31.05 - 03.06**  
**САНКТ-ПЕТЕРБУРГ 2012**

**Белые ночи! Паруса! Скорость!**



**ВЫСТАВКА ЯХТ И КАТЕРОВ**



**СПОРТ, ТУРИЗМ, РЫБАЛКА**



**ВОДНАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ**



**ВОДНЫЙ ЭКСТРИМ**



**СОРЕВНОВАНИЯ**



**МУЗЫКАЛЬНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ**

Тел: +7 812 240 40 40  
[boatshow@expoforum.ru](mailto:boatshow@expoforum.ru)  
[www.boatshow.expoforum.ru](http://www.boatshow.expoforum.ru)  
[www.expoforum.ru](http://www.expoforum.ru)

  
**EXPOFORUM**  
ОРГАНИЗАТОР

**МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ**  
**САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**  
**ЛЕНЭКПО**  
**Большой пр. В.О., 103**



# ПРОГУЛКА ЧЕРЕЗ ОКЕАН



*Если в ваших жизненных планах есть место пересечению океана на яхте, то подготовка к подобному путешествию должна быть весьма серьезной.*

Текст Андрей Тимофеев

Кто не знает, что большая часть кругосветных путешествий начинается с плавания через Атлантику? Да и само по себе такое плавание является заветной мечтой многих капитанов-любителей. Но вот недавно в одной статье мне довелось прочитать такой текст (цитирую): «Владельцы даже небольших катеров не сомневаются, что смогут обогнуть земной шар и покорить все моря». Не знаю, где взял это автор, но если его утверждение мало-мальски отражает действительность, такое не может не насторожить. Посему рекомендую отважным владельцам лодок любого калибра прочесть эту статью и оценить свои силы. В ней уделено внимание общим вопросам, которых так или иначе будут касаться всех, кто задумал осуществить подобное плавание. И поскольку

универсальных рецептов не бывает, да и объять необъятное невозможно, некоторые темы мы едва затронем в формате постановки задачи, ведь правильно задать вопрос — уже не так мало.

## Яхта

Стоит заметить, что на парусной яхте пересекать Атлантику значительно проще, чем на яхте моторной. Доказательством тому — статистика. На сотни, тысячи переходов, осуществленных на парусных яхтах, приходится один-два под мотором. Парус использует даровый ветер, а мотор требует немало топлива, которое придется запасти на борту. Действует и чисто психологический аспект: у парусной яхты мотор обычно есть, но у моторной паруса не бывает.

Парусные лодки для океанского плавания — вопрос особый: через Атлантику ходили самые различные по размерам, материалу корпуса, числу мачт и типу парусного вооружения яхты. С моторными судами дело обстоит сложнее, и если говорить о выборе моторного судна для такого плавания, стоит коснуться некоторых важных вопросов.

Казалось бы, какие проблемы, если яхта по требованиям ЕС (RCD, Recreational Craft Directives) имеет категорию «А», что соответствует неограниченному району плавания? Но... Глиссирующему судну такое плавание практически не по силам — слишком велик расход топлива, не напасешься (какие уж дозаправки в океане!). Да и пересекать океан в режиме глиссирования, скорее всего, окажется команде не по зубам

в буквальном смысле. На малом ходу на океанском волнении такое судно будет выглядеть куда бледнее, чем судно, изначально спроектированное для водоизмещающего режима плавания. Почему? Очень важным обстоятельством является остойчивость. Глиссирующие суда из-за своей формы и конструкции имеют высокую начальную остойчивость, в силу чего на большой волне возникнет неприятная, резкая качка. Период бортовой качки может оказаться так мал, что экипаж будет испытывать серьезный дискомфорт.

Другое дело — экспедиционная яхта, где мы, скорее всего, увидим другое соотношение длины и ширины судна, специфическую архитектуру и форму корпуса, экономичность по топливу, щадящий режим работы двигателя, компоновку, рассчитанную



# ОТ БЕРЕГА ДО БЕРЕГА

**СЕРГЕЙ БОРИСОВ:** Никто не знает, кто, когда и зачем первым пересек Атлантический океан, но современная история богата интересными и необычными рекордами.

Возможно, прав Тур Хейедал, и между континентами плавали еще древние египтяне. Что такой переход в принципе возможен, он доказал экспедициями на папирусных лодках «Ра» и «Ра-II». Более вероятно все же, что это были предки нынешних скандинавов. И ученый-этнограф Тим Северин плаванием на «скроенной» из бычьих кож лодке «Святой Брендан» доказал, что это осуществимо. При этом весь мир по-прежнему пребывает в уверенности, что регулярные плавания через океан начались с Христофора Колумба. А так ли важно, кто был первым? Да, важно!

## КРУПНЫЕ МОТОРНЫЕ СУДА И «ГОЛУБАЯ ЛЕНТА АТЛАНТИКИ»

**ПЕРВЫМ СУДНОМ-ТРАНСАТЛАНТИКОМ**, использовавшим паровой двигатель, стала «Саванна», построенная как парусник в 1818 году в Нью-Йорке. Спустя год Уильям Скарбороу «со товарищи» установил на судно два паровых котла, одноцилиндровую машину в 72 л.с.

и гребные колеса. 22 мая 1919 года «Саванна» отправилась в рейс через океан. Большую часть пути она шла под парусами, но к «седым британским берегам» подошла под парами — престижа ради. После стоянки в Ливерпуле «Саванна» отправилась на Балтику и бросила якорь в Санкт-Петербурге.

Корабль собирались предложить российскому самодержцу Александру I, однако император интереса к заморской диковине не проявил. «Саванна» вернулась в США и 5 ноября 1821 года затонула близ южного побережья Лонг-Айленда.



**В 1838 ГОДУ** два английских парохода — «Сириус» и «Грейт Вестерн» — соревновались между собой, кто быстрее придет в Соединенные Штаты. Победил «Сириус» с результатом 18 суток. А 4 июля 1840 года пароход «Британия» вышел уже в первый регулярный рейс, который продолжался 10 дней. Вскоре его владелец Сэмюэл Кунард ввел для судов своей компании символический приз скорости «Голубая лента Атлантики».

**В 1851 ГОДУ** «Голубую ленту Атлантики» завоевал американский пароход «Пасифик», и в дальнейшем она множество раз переходила из рук в руки. Ею владели англичане, американцы, немцы, итальянцы, французы. Среди кораблей, завоевывавших «ленту», некоторые стали легендарными, например, «Мавритания» (Mauretania), владевшая призом 20 лет, или «Нормандия» (Normandie), признанная одним из самых красивых лайнеров за всю историю мореплавания.

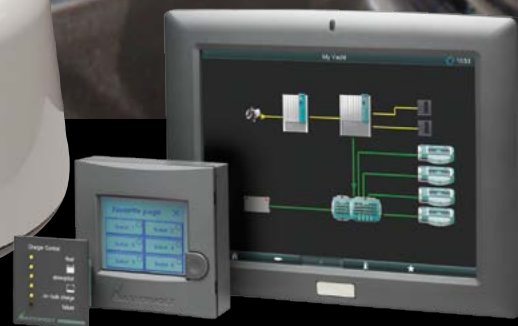
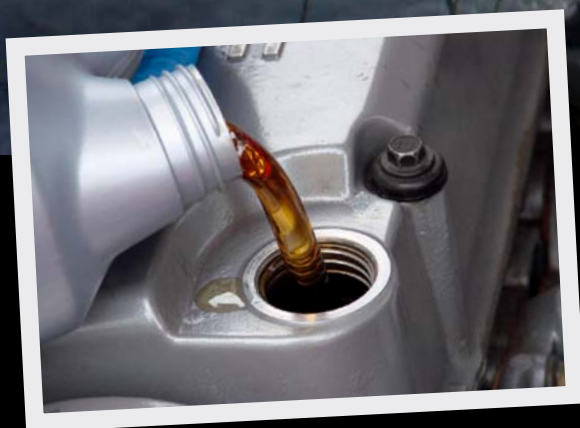
**В 1934 ГОДУ** был создан международный комитет по определению условий для завоевания первого места по скорости среди конкурирующих судов в Атлантике. Тогда же англичанин Гарольд Хейлз заказал ювелирам серебряную фигуру, которая должна была символизировать приз «Голубая лента Атлантики». Фигура была передана международному комитету. Дополнительный приз Hales

*Пересекать океан в режиме  
глиссирования окажется команде  
не по зубам в буквальном смысле.*

на довольно высокий комфорт жизни в условиях длинного круиза. При этом яхты такого типа не обязательно должны быть огромными — переходы через океан совершали траулерные яхты длиной немногим более 12 м. Также известны случаи успешного пересечения Атлантики небольшими двухрежимными яхтами. В 2008 году сразу три 15-метровые лодки Elling предприняли такое плавание, для чего, правда, им пришлось основательно запастись бочками с топливом, закрепленными в кокпитах.







### Топливо

Не много найдется небольших моторных яхт, цистерны которых вместят то количество топлива, что необходимо для трансатлантического перехода. Выход — разного рода дополнительные емкости: пластмассовые бочки, канистры, специальные мягкие емкости. Раскрепить их на борту достаточно сложно — моторную яхту в океане валяет нещадно, посему креплению этого груза надо уделить особое внимание. Под бочки, стоящие на палубе, необходимо сделать прочные жесткие гнезда, сами бочки туго обтянуть тросами или ремнями и раскрепить

на надежные палубные конструкции. Мягкие

емкости для крепления имеют специальные «уши». Проблема в том, что жидкость в них живет своей жизнью, постоянно переливаясь из стороны в сторону, и такая цистерна кажется живой. От этого концы, которыми обвязана емкость, могут перетереть ее. Необходимо об этом помнить и обматывать ветошью места соприкосновения поверхности емкости и крепящих концов. В идеале — изготовление жесткой рамы с бортиками, чтобы емкость вставить туда перед заполнением. Крепления и обвязку необходимо постоянно проверять. Естественно, размещенное на палубе топливо должно быть использовано в первую очередь. И позаботьтесь о помпе для перелива топлива из емкостей в бак.

Расчет запаса топлива тоже не так прост, как может показаться. В океане нет места прямолинейности, поэтому недостаточно измерить расстояние между точками А и Б по карте: ваш путь будет отличаться от прямой линии, как бы вы ни стремились держать курс. Судно

будет рыскать, обыгрывая волну, да и профиль пути определит волна — океан редко бывает спокойным. Все это следует учесть. Не забудьте о питании генераторов (если они есть на борту), плит и нагревательных приборов на дизельном топливе.

### Приборы и устройства

Нет сомнений в пользе всех приборов, которые обеспечивают безопасность судовождения. Понятно, что ныне вряд ли кто сунется в океан без GPS, картплоттера, радара и прочей электроники. Но некоторые устройства хотелось бы выделить: в первую очередь, автопилот. Без него во время океанского перехода может обойтись лишь большой экипаж, где людей хватает, чтобы распределить по вахтам для круглосуточного управления судном. Но океан часто пересекают малые по численности экипажи, и вот тут без автопилота никак. В пассивном плавании, конечно, на парусной яхте автопилот не так актуален — есть много схем проводки

стаксельных шкотов на румпель для следования выбранным курсом с попутным ветром, есть замечательные схемы и опробованные модели ветровых автопилотов. Но вот на моторном судне, с его небольшим пером руля, автопилот жизненно необходим. Попутная волна постоянно стремится изменить курс, и работать рулем приходится очень активно. Буквально час-два такой «рулежки» выматывают напрочь, и тут на помощь придет авторулевой. Смотреть на его работу в океанских условиях очень интересно: он постоянно в деле, без устали переключает руль с борта на борт. Очень нужное устройство: на некоторых лодках его даже дублируют!

Во время своего трансокеанского перехода я оценил и возможности приемника AIS. Он помог обнаружить больше судов, чем показывал радар или определял глаз. При небольшом экипаже этот прибор будет полезен для несения вахты по обнаружению



**Тактика пересечения Атлантики отшлифована поколениями моряков, и в северной ее части давным-давно устоялись два маршрута**



## ИЗ ЛИЧНОГО ОПЫТА



**АНДРЕЙ ШАРКОВ,**  
президент  
Русского  
крейсерского  
клуба:

Пересечение  
Атлантики для меня

лично оказалось, пожалуй, самым скучным плаванием в моем парусном опыте и одновременно с этим — одним из самых ярких и запоминающихся. Рулить в пассатах большинство яхтсменов смогут без труда, и за три недели это может попросту надоесть. Но для каждого океан в каком-то смысле — это challenge! Вызов в первую очередь самому себе, обстоятельствам, своей привычной жизни, и только потом — вызов стихии, пусть и звучит это парадоксально. Вопрос даже не в том, чтобы найти на плавание свободный месяц в личном графике, хотя в современной жизни чаще всего — это тоже задача. К плаванию нужно

готовиться! Я не про техническую подготовку лодки, навигацию, закупку продуктов и тому подобное. К Атлантике нужно готовить себя внутренне! Нужно понимать, что придется две-три недели с экипажем идти к цели. Только вы и экипаж. И все! Больше никого вокруг! Это серьезное испытание даже для проверенной, старой дружбы, поверьте. Поэтому главное, что сейчас рекомендую друзьям и знакомым, кто собирается, например, в гонку ARC: помните о терпимости! Будьте готовы внутренне одернуть самого себя, если вдруг обнаружите, что ваш товарищ с предыдущей вахты не закрепил, как вам показалось, должным образом свободный конец фала, и это вас раздражает. Закрепите сами, посчитайте про себя до десяти и спокойно принимайте вахту. Уверен: именно от этого в первую очередь зависит, пойдете вы дальше через океаны или нет. И с кем пойдете...

судов, когда по тем или иным причинам на палубе никого не будет. Еще можно сказать о тепловизоре, опреснителе, спутниковой связи... Да мало ли полезных устройств? Не на каждой лодке все поместятся...

### Маршрут и сезон

Тактика пересечения Атлантики отшлифована поколениями моряков, и в северной ее части давным-давно устоялись два маршрута: «южный», ведущий к берегам Америки через Канарские острова, и «северный», в Европу, примерно по 40° с.ш. через Азорские острова. Эти маршруты пролегают в зонах с популярными преимущественно ветрами, и потому «набиты» парусниками. Однако удобны они и для трансатлантических переходов на малых моторных судах.

Если ваше судно в состоянии совершить переход протяженностью в 3000 миль, то вы сможете пересечь Атлантику в обоих направлениях:

- Канарские острова — Малые Антильские острова, 2700 миль;
- Малые Антильские острова — Бермудские острова, 1000 миль;
- Бермудские острова — Азорские острова, 1850 миль;
- Азорские острова — Европа (Гибралтар), 980 миль.

Благоприятным сезоном для столь рискованного плавания

являются такие периоды: из Европы обычно стартуют в конце ноября, обратно — с января по апрель.

Спутниковый телефон, а значит, спутниковый Интернет поможет всегда знать прогноз погоды. По сравнению с прочими затратами при подготовке океанского плавания это не самая большая статья расхода.

### Еда

Ну, с пищей на время перехода ныне все хорошо. Консервы, сублимированные продукты доступны и разнообразны. Питание на борту может быть организовано так, как того желает экипаж. Кто-то предпочтет обходиться калорийной пищей, для приготовления которой нужна лишь горячая вода, кто-то решит готовить полноценные обеды и ужины. Здесь многое будет зависеть от погоды, самочувствия членов экипажа, привычки для них обстановки большого перехода или, наоборот,



Trophy присуждался в случае, если за время перехода не осуществлялась дозаправка, поэтому небольшие спидботы имели возможности посягнуть на эту престижную награду.

**ПОСЛЕ II МИРОВОЙ ВОЙНЫ** «Голубую ленту Атлантики» завоевал американский лайнер *SS United States*, показавший среднюю скорость около 35 узлов и награжденный призом в 1952 году.

**В 1984 ГОДУ** из Нью-Йорка к островам Силли отправился катамаран *Virgin Atlantic Challenger*. В 130 милях от финиша он натолкнулся на плавающий предмет и затонул. Год спустя *Virgin Atlantic Challenger-II*, 23-метровый однокорпусный катер, все-таки установил рекорд, отыграв два часа у *SS United States*. В 1989 году американский спидбот *Gentry Eagle* улучшил рекорд еще на 18 часов.

**В 1992 ГОДУ** итальянская 67-метровая моторная яхта *Destriero* преодолела Атлантику за два с половиной дня при средней скорости 53 узла.

**В 1998 ГОДУ**, в июне и июле, катамараны, построенные компанией INCAT (Тасмания), дважды обновили рекорд. Сейчас он составляет 41,284 узла в течение двух дней, 20 часов и 9 минут. По идее, «Голубую ленту Атлантики» следовало передать катамарану, но помешало то, что катамараны шли порожними, а должны с пассажирами. Поэтому было принято решение сделать копию приза. Так что формально сейчас существует два обладателя «Голубой ленты» — давным-давно дряхлеющий на приколе *SS United States* и катамаран *Cat Link*.

## «МАЛЫШИ», ОДИНОЧКИ И ЭКСТРЕМАЛЫ

**24 ИЮЛЯ 1958 ГОДА** в Нью-Йорке закончился 10-дневный рейс через Атлантику моторной лодки *Coronet Explorer*, вышедшей из Копенгагена.

6366 километров были пройдены со средней скоростью 16,2 узла, которую обеспечивали два 50-сильных подвесных мотора. Во время штормов лодку с командой поднимали на борт корабля сопровождения. В общей сложности *Coronet Explorer* пробыл на борту судна-базы 54 часа.



**20 ЛЕТ СПУСТЯ** на моторке с подвесником пересек Атлантику с востока на запад финский мореплаватель Сеппо Маруйя. А с запада на восток на надувной лодке с двумя подвесными моторами и тоже в одиночку океан покорил американец Энда О'Койнин.

**ПЕРВЫМ ЧЕЛОВЕКОМ**, в одиночку пересекшим под парусом Атлантику, стал американец датского происхождения Альфред Енсен. На доре *Centennial* 16 июня 1876 года он отплыл из Глостера и через 46 дней ступил на берег Британии в районе мыса Сент-Дэйвидс.

**В 1891 ГОДУ** состоялась первая гонка одиночек через Атлантику. Из Бостона в море вышли Джошуа Лоулор и Уильям Эндрюс. Победил Лоулор, Эндрюс вынужден был отказаться от борьбы, в шторм потеряв всю оснастку и продовольствие.

**СЕЙЧАС** пересечь Атлантику под парусом уже не считается чем-то выдающимся. Даже в одиночку. Чтобы заявить о себе, теперь это надо сделать на чем-нибудь таком, для океанских плаваний абсолютно не предназначенном. И вот уже француз Ален Бомбар пересекает Атлантику на надувной лодке. Немец Ханнес Линдеманн плывет через океан сначала на африканском каноэ, а потом на серийной



## ИЗ ЛИЧНОГО ОПЫТА



**АЛЕКСЕЙ  
РУЛЕВСКИЙ,  
яхтенный капитан:**

В плавании через  
Атлантику  
на моторной яхте  
на борту

совершенно необходим полный комплект инструментов, с помощью которых можно отремонтировать любое оборудование. Также, в зависимости от типа и размеров лодки, обязательно следует иметь запас расходных материалов (фильтры, ремни, масло и др.). Для общего спокойствия, помимо умеющих управлять судном, нужен хотя бы один разбирающийся в механике человек.

Следующий аспект — спасательные средства. Чтобы не повторять известных вещей, добавлю лишь то, что прочувствовал сам. На моторной яхте крайне полезен плавучий якорь. Без него в случае остановки двигателей будет неудобно производить в море ремонт. При плавании малым экипажем (2–3 человека) желательно иметь браслеты, подающие сигнал «Человек за бортом»; в этом случае подвахта будет спокойней. Даже на моторной яхте иногда требуются страховочные леера; с ними при сильной волне гораздо безопаснее передвигаться по лодке, если надо что-то закрепить или отремонтировать снаружи.

**На долгий переход нужно настроиться: он проще дается «созерцателям», но может быть совершенно невыносим для гиперактивных людей**

обостренности чувств у тех, кому все окажется в новинку. Во всяком случае, советы, которые можно дать по этому поводу, очевидны: по возможности больше овощей и фруктов, орехов, шоколада, всяких вкусняшек. Кончились фрукты — не забывайте о витаминах. На вахте кому-то хороши ржаные сухарики, смеси сушеных фруктов и орехов и, да простят меня диетологи, чипсы. Тут уж дело вкуса, а вот о некоторых хитростях стоит сказать особо.

Овощи и фрукты покупайте на переход разной степени зрелости, тогда есть шанс, что удовольствие от них удастся растянуть. Старайтесь хранить их в местах с хорошим воздухообменом. Идеал — подвесные сетки, так как в полиэтиленовых упаковках все быстро портится. Плоды (например, яблоки) хорошо завернуть в бумагу — это позволит быстрее определить подгнивающие фрукты и овощи и хоть в какой-то мере защитить от них соседей. Проверяйте, перебирайте их. Даже вне холодильника хорошо хранятся яйца; для пущей сохранности их скорлупу рекомендую смазать вазелином. Современные хлебобулочные изделия тоже долго не портятся. Единственное, при покупке обязательно посмотрите на срок их годности; покупайте тот хлеб, что только привезли из пекарни в магазин. Если банка консервов своим внешним видом вызывает сомнение, выбрасывайте ее без жалости. Хорошо, если перед погрузкой продовольствия на борт будет удалена лишняя тара — мусор

на борту и так быстро скапливается. Кстати, не выбрасывайте его за борт, особенно полиэтилен! Всякого рода пленки и упаковки удобно запихивать в освободившуюся банку из-под воды. Они легко прессуются там, а крышка защищает от возможного неприятного запаха из этого импровизированного мусорного контейнера.

### Вода

Не кладите все яйца в одну корзину! В том смысле, что вода на переходе должна быть в разных емкостях. Даже если встроенные цистерны надежны и имеют достаточный объем, сделайте большой запас воды в бутылках и полиэтиленовых канистрах. Соки в упаковках, лимонады —

это тоже стратегический запас для утоления жажды. Если на судне нет опреснителя, стоит сразу довести до сведения экипажа, что вода для гигиенических нужд лимитирована. Подойдите к этому вопросу серьезно: многие люди, избалованные водным изобилием, могут не задумываться над этим. Среднее количество необходимой воды определяется обычно из расчета 2,5–3 литра на человека в сутки. Если на борту есть «водохлебы», увеличивайте его. Расчет времени перехода лучше принять самый пессимистический, тогда уж точно вы не умрете от жажды.

### Аптечка

Лекарств на борту должно быть с избытком. Кроме самых привычных «от головы и живота», необходимо взять антибиотики, различные противовоспалительные средства. Позаботьтесь о том, чтобы у членов экипажа, имеющих специфические медицинские проблемы, были соответствующие лекарства. Ушибы, ссадины, порезы, растяжения — обычное дело на борту судна в море. Влажный воздух, соленая вода не способствуют их заживлению, поэтому пластыри, бинты, мази должны быть в достаточном количестве.







Хорошо, если в аптечке к лекарствам будут приложены инструкции со схемами применения, для чего неплохо получить необходимую консультацию у специалиста еще на берегу.

#### Косметические и гигиенические средства

Да-да, косметические средства на борту необходимы, даже если весь экипаж составляют мужчины. Солнце в этих широтах может наделать много бед, поэтому не пренебрегайте солнцезащитными кремами, гигиенической помадой. Всякого рода защитные, смягчающие кремы для рук тоже будут полезны. Совершенно необходимо иметь на борту достаточное количество влажных гигиенических салфеток. Они помогут держать тело в чистоте даже при дефиците пресной воды. Не стоит забывать и о традиционных способах поддержания чистоты. Например, вода, в которую добавлено небольшое количество уксуса, является отличным гигиеническим средством.

#### Разное

За рамками изложенного осталось немало вопросов, таких, например, как страховка. Будьте готовы к тому, что с учетом плавания яхты через океан страховая компания вдвое увеличит премию. Трансатлантическое плавание — это не увеселительная прогулка. Уже хотя бы потому, что занимает приличное время. К этому тоже надо быть готовым. Следует

заранее обдумать даже такие вопросы, как, например, «чем занять свой досуг». На долгий переход нужно настроиться. Он проще дается «созерцателям», но может быть совершенно невыносим для гиперактивных людей. Об этом тоже приходится помнить.

Важно иметь благожелательный настрой к членам своего экипажа, не допускать мелочных ссор, с пониманием относиться к проблемам окружающих. Вообще психологический климат в команде, настроение экипажа — вопрос крайне важный, и разрешение конфликтов также ложится на плечи капитана.

Плавание через океан — не повод что-то кардинально менять в своей жизни. К примеру, не стоит пытаться бросить курить из-за того, что негде среди океана купить сигареты. Вы можете сильно мучиться от этого и стать невыносимым для своих друзей. А если уж такая идея есть, все равно возьмите необходимый запас и бросайте на здоровье.

#### Заключение

Если уж решение пересечь океан принято, то надо как следует подготовиться к такому приключению. Готовность судна, благоприятные погодные условия и хороший экипаж — вот составляющие успеха для трансатлантического плавания. Это испытание, которому себя стоит подвергнуть хотя бы раз. И оно, без сомнения, оставит у вас самые незабываемые впечатления. **МВУ**

байдарке. Братья-близнецы французы Эммануэль и Максимилиан Берк плывут на лодке, сделанной по образцу древних бретонских судов, а Хью Вайман одолевает океан на яхточке длиной всего 1,78 м.



**В 1982 ГОДУ** Атлантика покорилась и виндсерферу.

23-летний француз Фредерик Жиралди прошел от острова Иерро на Канарах до острова Гваделупа за 27 суток. Тем самым он опередил своего негласного соперника Христиана Марти. Однако о чистой победе здесь говорить трудно: Жиралди поднимался на борт судна сопровождения, тогда как Марти не покидал доску, на время сна надувая резиновый «кокон».

**В 1896 ГОДУ** впервые Атлантику пересекла весельная лодка. Норвежские рыбаки Джордж Гарбо и Фрэнк Сэмюэлсен на 5,5-метровой лодке «Фокс» за 55 дней и 13 часов прошли от Нью-Йорка до Англии. Рекорд продержался 114 лет. Лишь в 2010 году четверо британцев прошли на 7-метровой лодке маршрут норвежцев почти на 12 суток быстрее.



**В 2010 ГОДУ** «Общество океанских гребцов» учредило приз «Голубая лента океанской гребли». Тогда же состоялась гонка по «тропическому» маршруту. Победителем стала 11-метровая лодка *Sara G*, которая стартовала в порту Тарфия (Марокко) и финишировала в Сент-Чарльз (Барбадос), показав среднюю скорость 3,9 узла.

**В КНИГЕ РЕКОРДОВ ГИННЕСА** значатся имена двух одесситов — Теодора и Павла Резвых, сына и отца. В 2001 году Теодор Резвой стал первым украинцем, который в одиночку пересек Атлантику, а три года спустя тем же маршрутом прошел его отец Павел, в свои 66 лет ставший «самым старым человеком», в одиночку пересекшим океан на веслах.

**ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ** Атлантику одолел пловец в 1998 году. Бенуа Леконт переплыл океан из Массачусетса во Францию (6400 километров за 73 дня). Днем Леконт плыл, ночью отдыхал на борту сопровождавшей его яхты. Спустя 11 лет то, что сделал мужчина, повторила женщина. 56-летняя Дженифер Фиге переплыла Атлантику — от островов Кабо-Верде до Британских Виргинских островов. Каждое утро Фиге покидала яхту сопровождения и... плыла под защитой антиакульей сетки.



**В 1988 ГОДУ** 39-летний француз Реми Брика пересек Атлантику...

пешком. Он двигался на специальных лыжах-поплавках, помогая себе двухлопастным веслом. Платформу, на которой он отдыхал, спал и ел, Брика тащил за собой на тросе. У него не было сопровождающего судна и рации, питался он в основном планктоном, пил опресненную воду. В 60 милях от острова Тринидад его подобрало японское торговое судно. Мореплаватель-экстремал был изможден и находился на грани помешательства. Тем не менее год спустя он установил рекорд скорости «хождения по воде», и его имя было занесено в Книгу рекордов Гиннеса.





Эксперт МВУ  
**Григорий Коноп**  
E-mail: editor@mby.ru

## ПЕРВЫЙ СРЕДИ РАВНЫХ



**Три новых модели дизельных двигателей: MerCruiser Diesel TDI 3.0 (265 л.с.), Volvo Penta D3 (220 л.с.) и Yanmar 6 BY2 (260 л.с.) — вступили в борьбу. Какой приз? Право называться «королем мощности» в море.**

Текст Нил Биарт МВМ, февраль 2012 (печатается с сокращениями)

**П**роизводители лодок часто предлагают двигатели на выбор — с разным расходом топлива или мощностью. Гораздо реже можно встретить для одной и той же лодки разные варианты моторов с одинаковым или близким расходом или мощностью от различных производителей. В итоге обычно не представляется возможным сравнить моторы через сопоставимые их характеристики в одинаковых условиях. Теперь такая возможность появилась. Впервые в нашем распоряжении оказались три идентичных корпуса, оборудованные тремя близкими по характеристикам моторами, которые мы смогли протестировать в течение одного дня. Когда мы получили предложение поучаствовать в таком тесте, то сразу поняли: тест этот будет особенным. Вооружившись блокнотами, GPS,

секундомерами и шумомерами, мы погрузились на спортивные круизеры Aquador 23HT и отошли от причала финской компании Bella Boats, выпускающей лодки Aquador. Курс — в архипелаг.

Далее вы прочтете, как каждый мотор проявил себя, и сможете сами сравнить результаты тестов, проведенных на идентичных корпусах. Цифры говорят сами за себя, хотя, помимо них, есть еще зависящие от опыта ощущения от управления лодкой, которые не менее важны. Мы сравнили моторы между собой: показания приборов на рулевой консоли, компоновку моторного отсека и преимущества в управлении среди «конкурсантов». В конце мы затронули и всегда спорный вопрос технической эксплуатации и сервиса. Не удивляйтесь, если результаты окажутся неожиданными.



## ЛОДКА

**Aquador 23HT**

Длина 7,15 м Ширина 2,56 м  
Осадка 0,86 м  
Вес (без двигателя) 1900 кг  
Запас топлива 200 л  
Спальных мест 3 + 2  
Категория RCD C  
Цена от € 65 280 без НДС  
(с мотором MerCruiser 4.3 MPI  
220 л.с. и колонкой Alpha I)

Aquador 23HT, как и другие модели бренда, проектировал шведский дизайнер Рольф Элиассон. Прочный и легкий корпус — многослойная структура (дивинисел-сэндвич), рубка открыта в сторону кормы. Компактный быстроходный катер обладает изрядной вместимостью и практичностью компоновочных решений. Пять спальных мест позволяют предпринимать довольно продолжительные путешествия; комфорт на борту повышают камбузный модуль и отдельный галлюн. Безопасность обеспечивают организация палубного пространства и высокий прочный релинг. Полный тент на кокпит позволяет расширить закрытое хардтопом пространство и, установив отопитель, значительно продлить навигацию.

## УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕСТА



Испытания проходили при температуре воздуха плюс 12–16 °C и скорости ветра до 15 узлов. Все лодки имели одинаковую загрузку в отношении топлива, воды, экипажа и оборудования, после чего проводилось измерение скорости, уровня шума, расхода топлива и ускорения. Данные фиксировались во всем диапазоне оборотов, начиная с холостого хода до максимума с интервалом 500 об/мин. Также измерялось время разгона до скорости 20 и 30 узлов. Для точности скорость

определялась как средняя по двум галсам.

**ПРИМЕЧАНИЕ:**

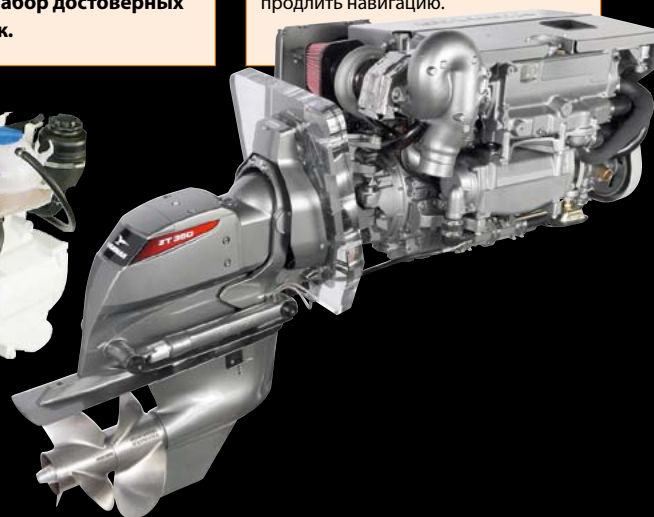
Приведенные результаты относятся исключительно к тестируемым лодкам и конкретным условиям. Другие корпуса могут иметь другие значения скорости и производить другой шум. Однако в качестве прямого сравнения между двигателями — лидерами рынка этот тест дает уникальный набор достоверных характеристик.



**Volvo Penta D3-220/DPS (220 л.с.)**  
Конфигурация рядный, 5 цилиндров  
Вес (с колонкой) 363 кг  
Объем цилиндров 2400 см<sup>3</sup>  
Наддув турбоагнетатель переменной геометрии  
Цена € 35 000 с НДС



**MerCruiser Diesel TDI 3.0/Bravo III (265 л.с.)**  
Конфигурация V-образный, 6 цилиндров  
Вес (с колонкой) 392 кг  
Объем цилиндров 3000 см<sup>3</sup>  
Наддув VTG турбоагнетатель переменной геометрии  
Цена € 35 460 с НДС



**Yanmar 6BY2/ ZT370 (260 л.с.)**  
Конфигурация рядный, 6 цилиндров  
Вес (с колонкой) 427 кг  
Объем цилиндров 2993 см<sup>3</sup>  
Наддув турбоагнетатель с интеркулером  
Цена € 33 420 с НДС



## Volvo Penta D3-220/DPS



### РУЛЕВАЯ КОНСОЛЬ

Возможно, этот пульт управления лучшего качества и лучшей эргономики по сравнению с остальными лодками в тесте. Он оснащен цифровыми приборами с индикацией, в частности, расхода топлива, эргономичной рукояткой управления двигателем с кнопками контроля угла откидки транцевой колонки.

### МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Дизель D3 плотно вписан в моторный отсек по ширине. Фильтр и горловина для заливки масла легко доступны, как



и остальные узлы, которым требуется ежедневный контроль. Перед двигателем достаточно свободного места, чтобы добраться до надоевших всем ременных передач. Некоторое беспокойство вызывает процедура замены стартера (если придется).

## MerCruiser Diesel TDI 3.0 V6/B III



### РУЛЕВАЯ КОНСОЛЬ

Этот пульт управления можно оборудовать дисплеем SmartCraft и, соответственно, модными приборами и устройствами. Между тем, пока мы видим простенькую



приборную панель, но цифровая индикация на тахометре позволяет фиксировать текущий расход топлива. Превосходная рукоятка газа снабжена кнопкой управления откидкой колонки. Она находится там, где надо: прямо под большим пальцем руки.

### МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Двигатель MerCruiser V6 по размерам именно такой, чтобы поместиться в моторном отсеке, вследствие чего пространства для его обслуживания почти не остается. Приводные ремни упрятаны между узлами двигателя впереди, а воздушный фильтр находится сзади, и непонятно, как



до него добраться. Хорошо еще, масляный фильтр расположен спереди. Все это, конечно, затрудняет обслуживание двигателя. Хотя моторный отсек имеет дополнительные панели звукоизоляции, по уровню шума этот

## Yanmar 6BY2/ZT370



### РУЛЕВАЯ КОНСОЛЬ

Эргономичная рукоятка газа имеет встроенные кнопки управления дифферентом, хотя расположены они не самым удобным образом — перед рукояткой, а не сбоку. Кнопки на основании выглядят слегка старомодными, а кнопку нейтрали можно запросто случайно нажать. Это приведет к появлению шума и потере хода при разгоне. Тахометр имеет цифровую индикацию всех показаний двигателя, включая текущий расход топлива.



### МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Запихать этот 6-цилиндровый рядный двигатель в моторный отсек лодки, видимо, было непросто, и для его

рис. 1 СКОРОСТЬ

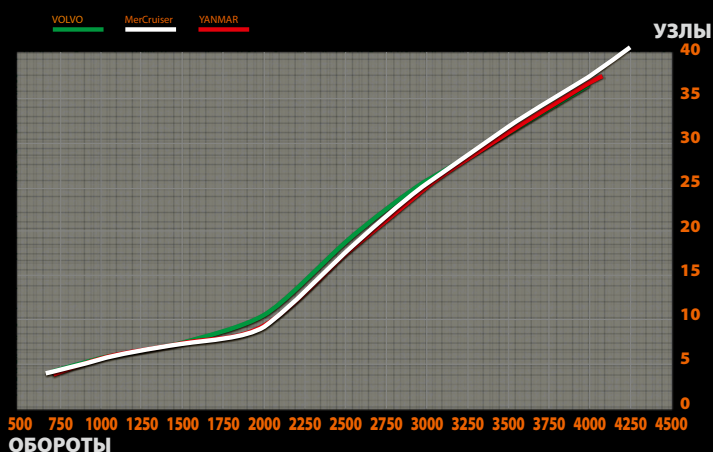
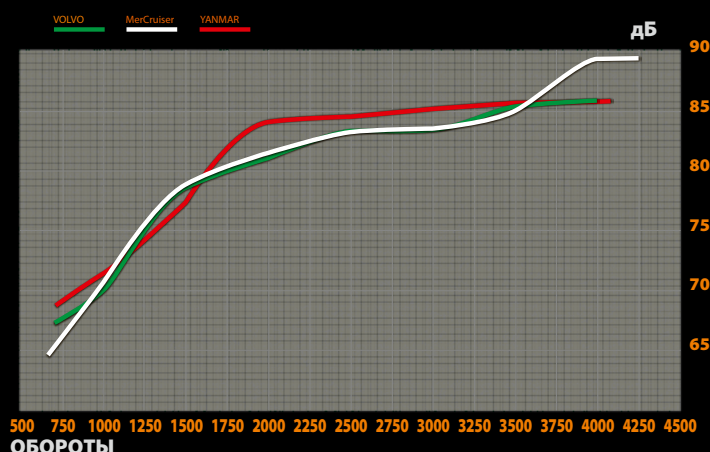


рис. 2 УРОВЕНЬ ШУМА





**НА ХОДУ**

На холостых оборотах D3 производит заметную вибрацию корпуса; при повышении оборотов до 900 об/мин это явление практически исчезает. Включение передачи сопровождается неприятным приглушенным звуком, и лодка начинает двигаться со скоростью 4,2 узла. Скорость кажется немного высокой, но лодка при этом очень маневренна. Неплохо, не так ли? Добавляем оборотов, двигатель начинает работать мягче и обеспечивает хорошее ускорение



до средних и высоких скоростей между 2000 и 4000 об/мин. Лучшее тяга двигателя ощущается на режиме после 3000 об/мин. D3 отличается заметной задержкой включения турбины, и при времени разгона 12 с до скорости 20 узлов турбина работала только вторую половину периода, «оживая» на 2000 об/мин. По сравнению с конкурентами, D3 обеспечивал лучшую круизную экономичность. При мощности на 40 л.с. меньше и меньшим по сравнению с конкурентами объемом

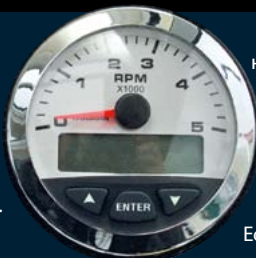
двигатель превосходит остальные, и тихая работа не входит в число его достоинств.

**НА ХОДУ**

Включение редуктора сопровождается мягким приглушенным звуком. До 2000 об/мин отмечается некоторый шум и вибрация, но они скоро исчезают, и обнаруживается секрет двигателя: он превосходно соответствует лодке. Положите рукоятку управления — и после двухсекундной паузы (период раскрутки турбины) лодка выстреливает, как ракета. Ускорение феноменальное, и при любом

положении рукоятки свыше 2000 об/мин вас вжимает в кресло, когда взрывная мощь ускоряет лодку. Круизный режим на 3000 об/мин, и отзывчивость двигателя такая, как ни на одной другой лодке из предоставленных на тест. Вы разогнались до 20 узлов, а спустя всего 3 секунды понимаете, что скорость уже 30 узлов — средний уровень мощности для MerCruiser V6. Последняя пара сотен оборотов занимает некоторое время, чтобы выжать из лодки еще скорость, но когда на лаге уже 37 узлов, это не выглядит проблемой. MerCruiser оказался на тесте самым шумным

обслуживания слева места нет. Другие узлы расположены удобнее находящихся сзади воздушных фильтров — не видных и недоступных.



начинает работать турбина, и дальше дело идет гораздо живее. Фактически ускорение 20–30 узлов немногим меньше, чем у MerCruiser. Если вам требуется немедленный отклик двигателя,

**НА ХОДУ**

Включение трансмиссии колонки ZT350 происходит мягко, если не делать это слишком быстро (тогда слышен приглушенный, но сильный звук). Ускорение до противного вялое, пока не достигнуты 2500 об/мин; тогда

нужно развить по крайней мере 3000 об/мин: здесь начинается наиболее экономичный скоростной режим. Уровень шума такой же, как у Volvo, хотя на этой лодке завывание турбины было особенно заметным.

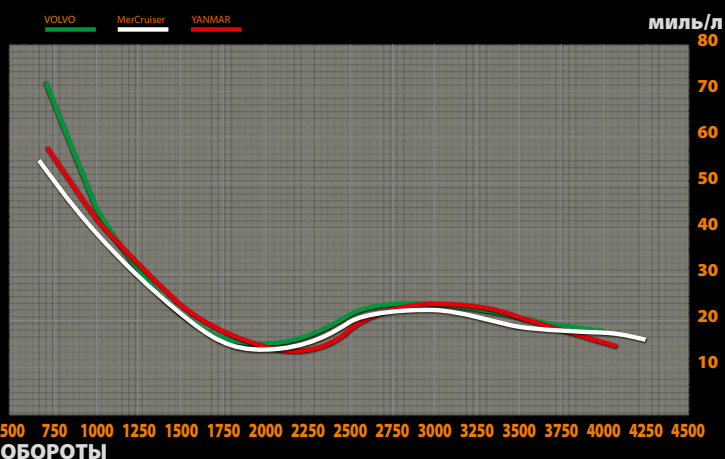
| Режим, об/мин | Скорость, уз | Расход (л/ч)/(миль/л) | Шум, дБ |
|---------------|--------------|-----------------------|---------|
| 700           | 4,2          | 1,23/3,42             | 67,4    |
| 1000          | 5,7          | 2,54/2,24             | 70,1    |
| 1500          | 7,4          | 7,37/1,00             | 78,3    |
| 2000          | 10,4         | 14,17/0,73            | 81,6    |
| 2500          | 18,5         | 18,48/1,00            | 83,5    |
| 3000          | 26,2         | 24,21/1,08            | 83,5    |
| 3500          | 31,3         | 34,40/0,91            | 85,3    |
| 4000          | 37,3         | 46,49/0,80            | 86,2    |

цилиндров, установка выглядит очень мощной, но стоит помнить о скорости на минимальных оборотах.

| Режим, об/мин | Скорость, уз | Расход (л/ч)/(миль/л) | Шум, дБ |
|---------------|--------------|-----------------------|---------|
| 650           | 3,9          | 1,51/2,58             | 64,8    |
| 1000          | 5,3          | 2,86/1,85             | 71,2    |
| 1500          | 7,0          | 6,97/1,00             | 78,5    |
| 2000          | 9,1          | 14,49/0,63            | 81,8    |
| 2500          | 17,6         | 19,92/0,88            | 83,2    |
| 3000          | 25,6         | 24,92/1,03            | 83,8    |
| 3500          | 32,1         | 37,14/0,86            | 85,1    |
| 4000          | 37,3         | 46,99/0,79            | 89,0    |
| 4250          | 40,2         | 58,90/0,68            | 88,9    |

двигателем, но шум этот не был раздражающим или надоедливым.

| Режим, об/мин | Скорость, уз | Расход (л/ч)/(миль/л) | Шум, дБ |
|---------------|--------------|-----------------------|---------|
| 670           | 3,7          | 1,34/2,76             | 68,7    |
| 1000          | 5,4          | 2,68/2,02             | 71,8    |
| 1500          | 7,1          | 6,59/1,08             | 77,2    |
| 2000          | 9,4          | 14,59/0,64            | 84,2    |
| 2500          | 17,2         | 19,90/0,86            | 84,8    |
| 3000          | 25,1         | 23,47/1,07            | 85,2    |
| 3500          | 31,6         | 33,44/0,95            | 85,4    |
| 4000          | 37,0         | 46,88/0,79            | 86,0    |
| 4130          | 37,5         | 48,54/0,77            | 86,2    |

**рис. 3 РАСХОД ТОПЛИВА**

| Мотор       | Макс скорость, уз | Время разгона, с |         |
|-------------|-------------------|------------------|---------|
|             |                   | 0–20 уз          | 0–30 уз |
| Volvo Penta | 38                | 12,0             | 16,6    |
| MerCruiser  | 41                | 8,8              | 12,1    |
| Yanmar      | 38                | 13,7             | 17,3    |

**РИС. 1** Близкое расположение кривых не дает предпочтения какому-то из двигателей.

**РИС. 2** На круизной скорости Yanmar немного шумнее остальных моторов.

**РИС. 3** Преимущество Volvo Penta заметно только на малых оборотах.

**ОБСЛУЖИВАНИЕ****Каковы стандартные гарантии по двигателям и как развить их сервис?**

Мы запросили компании относительно действующих стандартных гарантий и стоимости пяти распространенных расходных материалов по моторам и приводам.

**VOLVO PENTA D3/DP-S**

Гарантия: один год, с продлением еще на год  
 Воздушный фильтр: € 103,0  
 ИмPELLер: € 91,2  
 Масляный фильтр: € 21,1  
 Сильфон вала колонки: € 77,0  
 Аноды колонки (цинк): € 57,3

**MERCUISER DIESEL TDI 3.0/BRAVO III**

Гарантия: два года  
 Воздушный фильтр: € 32,3  
 ИмPELLер: € 126,2  
 Масляный фильтр: € 15,7  
 Сильфон вала колонки: € 118,0  
 Аноды колонки (цинк): € 85,1

**YANMAR 6BY2/ZT370**

Гарантия: два года (2000 моточасов)  
 Воздушный фильтр: € 150  
 ИмPELLер: € 40  
 Масляный фильтр: € 54  
 Сильфон вала колонки: -  
 Аноды колонки (цинк): € 185

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Редкая возможность сравнить в одинаковых условиях сильные и слабые стороны каждого двигателя и привода позволили сделать следующие выводы. Ни одна двигатель-двигательная установка не проявила себя совершенной во всех аспектах. Конечно, было бы прекрасно взять по чуть-чуть от каждой системы — приборы управления, экономичность и моторный отсек от Volvo, глубокий утробный рык и мощь MerCruiser, плавный ход и привлекательную цену Yanmar... Получился бы идеальный пропульсивный комплекс, но... Оставим мечты и обернемся к фактам. Но это мечты. По факту Volvo Penta D3 действительно выглядит наиболее экономичным двигателем и поставляется с более умными приборами контроля и управления. Двигатель MerCruiser TDI, созданный на базе мотора Volkswagen, обеспечивает более высокие ходовые характеристики. Yanmar отличается мягкой работой редуктора и доступной мощностью. Объективно двигатель Volvo Penta можно считать победителем, но урчащая мощь MerCruiser Diesel, который мог бы стать предпочтением для скоростных судов, вызывает сильное желание обладать этим мотором.





# Спасательный плот Crewsaver ISO

*Надежное средство спасения по хорошей цене*

**П**редставленный на лондонской выставке новый плот Crewsaver ISO Ocean Liferaft отличается хорошим набором обеспечивающих безопасность характеристик и невысокой стоимостью. Все модели этой линейки были разработаны и сертифицированы в соответствии со стандартом ISO 9650-1, что подразумевает более высокий уровень безопасности по сравнению с большинством обычных плотов.

Crewsaver ISO является плотом типа А, и его можно использовать при температуре в диапазоне от  $-15$  до  $+65$  °С. В отличие от моделей типа «В», его днище имеет термозащиту, что очень важно в высоких широтах. Основная теплопотеря у человека в море происходит от контакта с холодной водой, поэтому термоизоляция в спасательных средствах является первостепенной задачей. В соответствии со стандартами он оборудован стробоскопической вспышкой (требование SOLAS) и аварийным набором на сутки или более. «Долгоиграющий» набор дороже на £ 500, однако разница в цене напрямую отражает его более богатое содержание. Поскольку все входящие в него продукты производитель изготавливает самостоятельно, наценка получается минимальной.

Crewsaver ISO Ocean Liferaft доступен в пяти размерных вариантах, самый большой из которых рассчитан на команду до 12 человек. Упакованный вакуумом плот помещен в компактный легкий контейнер или водонепроницаемую сумку. Активированный плот самостоятельно надувается и имеет прямоугольную (емкость 4–8 человек) или шестиугольную (10–12) форму. Его внешний периметр сформирован находящимися друг над другом надувными баллонами, а «крыша» образована надувной штангой, к которой крепится внешнее и внутреннее освещение, и водонепроницаемым тентом. Для придания дополнительной устойчивости по бортам плота расположены балластные «карманы» для воды, а посадку облегчает специальный скос.

Crewsaver ISO Ocean Liferaft рассчитан на открытый океан, но мы полагаем, что ему найдется место на любой лодке, пусть даже она ходит вдоль берегов. Все плоты имеют годовую гарантию и раз в три года должны проходить сервисное обслуживание. Их стоимость начинается от £ 899 за модель для четырех человек, а самый крупный плот обойдется в £ 1629.

**ИНТЕРНЕТ:** [www.crewsaver.co.uk](http://www.crewsaver.co.uk)

## Трансмиссия Hydrodrive

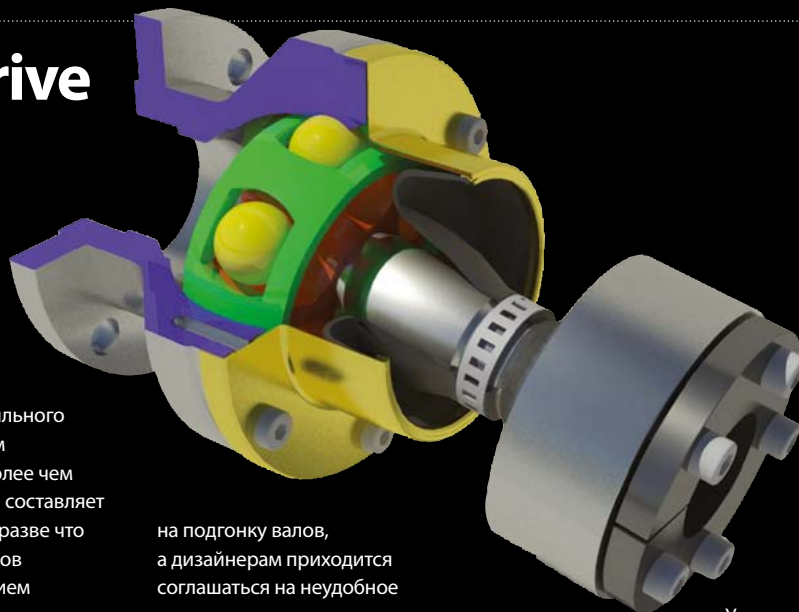
*Новое предложение для лодок при замене двигателя или вала*

**Н**ydrodrive — это муфта, обеспечивающая надежное гибкое соединение валов и позволяющая облегчить процесс точного сопряжения гребного вала с двигателем на новых или ремонтирующихся судах. Здесь применен тот же принцип, который используется для передачи усилия на колеса переднеприводного автомобиля, и трансмиссия позволяет работать при отклонении от соосности до 8°.

Производитель предлагает Hydrodrive шести различных типоразмеров для двигателей разной мощности. Type 700, большая из трансмиссий, может быть установлена на моторы до 700 л.с. Однако чем больше угол, тем меньше

допустимая скорость вращения вала. Например, при наклоне 2° максимальная угловая скорость не должна превышать 4000 об/мин — для 700-сильного двигателя с передаточным отношением 1,5:1 этого более чем достаточно. Для 8° предел составляет 700 об/мин; это подойдет разве что для водоизмещающих судов с передаточным отношением 4 или 3:1.

Без Hydrodrive даже самое незначительно отклонение от соосности валов может вызвать вибрацию, повышенный шум и расход топлива и даже усталость металла. В итоге верфи тратят уйму времени



на подгонку валов, а дизайнерам приходится соглашаться на неудобное местоположение двигателя, которое жестко диктует угол наклона вала.

Интересно, что в скандинавских странах, равно как и в Голландии, эту норвежскую разработку применяют уже лет тридцать для коммерческих судов и все чаще — для прогулочных.

Учитывая потенциальные преимущества такого решения, непонятно, почему оно не распространено в остальной Европе.

**ИНТЕРНЕТ:** [www.h4marine.com](http://www.h4marine.com)



# Сигнальный фонарь Odeo MkII

Улучшенная и более мощная версия

Выпустив вторую версию электрического лазерного сигнального фонаря, компания-производитель заявила о том, что теперь его намного лучше видно. Действительно, в новой «реинкарнации» фонарь стал мощнее, а испускаемый в полусфере свет видно практически под любым углом, тогда как у предшественника MkI было ограничение — 20° по обе стороны от горизонтальной плоскости. MkI был заметен лишь с высоты менее 500 м, а значит, поисковые вертолеты могли его пропустить.

За счет появления пятого лазера у MkII не только расширился угол

светоиспускания — на максимальной рабочей дистанции три мили его стало лучше видно. При этом лазеры спроектированы так, чтобы яркие случайные вспышки имитировали горение обычного пиротехнического осветительного патрона. В фонаре используются три «пальчиковых» батарейки (AA), которые обеспечивают его работу в течение пяти часов. Яркий пластиковый корпус устойчив к действию бензина, солянки и морской воды; оказавшись в воде, он держится на плаву в вертикальном положении. В отличие от пиротехнических патронов, такой фонарь можно перевозить в самолете, и он не угрожает зависшему над головой вертолету. Обычные алкалиновые элементы питания могут «жить» в фонаре до семи лет, однако производитель советует ежегодно менять их, используя старые в менее важных приборах. Стоимость Odeo MkII в Европе составляет около £ 150.

ИНТЕРНЕТ: [www.odeoflare.co.uk](http://www.odeoflare.co.uk)



# Поднять и застропить

Регулируемый подъемный строп для тендера



Британская компания Tops & Straps предложила яхтсменам универсальную обвязку-строп для подъема тендеров на кормовую платформу. Благодаря использованию 25-миллиметровой синтетической тканой ленты (доступны разные немаркие цвета) и храповиков из нержавеющей стали обвязку можно регулировать под размеры конкретной лодки. Строп

достаточно легкий и гибкий, чтобы с ним справился один человек, но при этом выдерживает нагрузку от 500 кг до полутора тонн в зависимости от модели. Приятный момент заключается еще и в том, что при смене лодки вы легко можете перенести обвязку на новое судно. Изделие сопровождается пожизненной гарантией.

ИНТЕРНЕТ: [www.topsandstraps.com](http://www.topsandstraps.com)



## ЗАБОТА О ВАШЕЙ ЯХТЕ НАША РАБОТА

ЗИМНЕЕ ХРАНЕНИЕ

СЕРВИС

РЕМОНТ

РЕФИТ

МЕЖДУНАРОДНАЯ МАРИНА

ПРОДАЖА ЯХТ

Kotka, Finland  
Tel. +358 5 225 0044  
Email. office@kotkayachtstore.fi  
[www.kotkayachtstore.fi](http://www.kotkayachtstore.fi)

Kotka  
YACHT STORE





Эксперт MBY  
**Тим Бартлетт**  
E-mail: editor@mby.ru

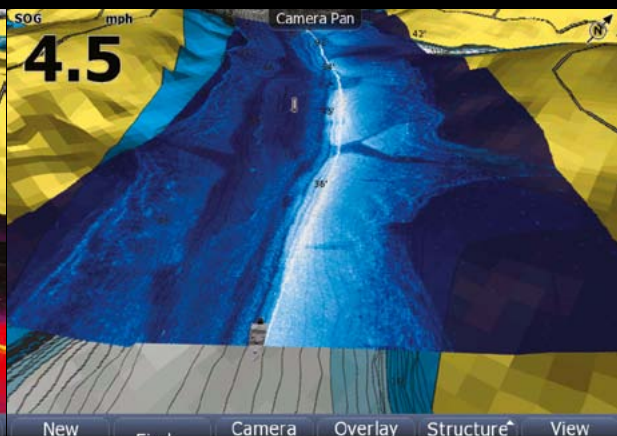
## Рельефная карта: ВИДИМ ЛУЧШЕ

*Наложение на карту изображения от сонара дает ясную картинку морского дна*

Три года назад Lowrance представила серию многофункциональных устройств HDS (High Definition Series), а теперь усовершенствовала их за счет более мощных процессоров, ярких, четких дисплеев и увеличенной памяти. При этом все характеристики и опции оригинальных HDS сохранились. В них по-прежнему есть функции StructureScan (боковая и вертикальная гидролокация), SonicHub (аудиосистема) и Broadband Radar, однако добавилась совершенно новая



потрясающая функция StructureMap, доступная на комбинированных устройствах, где совмещается картография и эхолокация. StructureMap использует картинку



эхолота StructureScan, накладывает ее на карту (см. иллюстрацию) и выводит изображение поверхности дна вокруг движущегося судна. Устройства HDS второго поколения доступны с дисплеями тех же размеров, что и у предшественников

(диагональ от 5 до 10,4 дюймов), и по таким же ценам. Стоимость 5-дюймового прибора составляет £ 519, а флагманский комбинированный картплоттер с эхолотом HDS-10 обойдется в £ 264. [ИНТЕРНЕТ: www.lowrance.com](http://www.lowrance.com)

## Первый радар Humminbird

*12-дюймовый малыш plug-and-play*

Когда большинство производителей остановили продажи очень маленьких радаров, Humminbird решила выйти на этот рынок и занять вакантную нишу. В каталоге продуктов компании на 2012 год появился 12-дюймовый радар мощностью 2 кВт, который легко подключается кабелем Ethernet к многофункциональным дисплеям (МФД) серии 800, 900 или 1100. Бесплатное обновление программного обеспечения позволяет включить его в систему, а для тех, кому пучок излучения шириной 7° покажется чрезмерным,

Humminbird предлагает более мощную 21-дюймовую версию (4 кВт) с лучом 4°.

Стоят эти радары £ 1499 и £ 2149 соответственно, но мы советуем поискать выгодные предложения комплектов с многофункциональными дисплеями. Например, 12-дюймовый радар и 8-дюймовый МФД можно приобрести за £ 1800.

[ИНТЕРНЕТ: www.humminbird.com](http://www.humminbird.com)



## Гидролокатор Furuno

*Ищем рыбу от поверхности до дна*

Furuno представила двухчастотный 600-ваттный эхолот для рыбалки FCV-627 с цветным 6-дюймовым экраном. Конечно, при стоимости более £ 700 без трансдюсера это далеко не самый дешевый прибор в своем классе, особенно учитывая, что на технику Furuno редко бывают большие скидки. Но за эти деньги вы получаете одну интересную функцию: работающий на двух частотах прибор сравнивает полученные сигналы, определяет тип дна под судном (скала, гравий, песок, ил) и даже рассчитывает вероятность собственной ошибки. FCV-627 оснащен отдельными клавишами управления, что уже стало редкостью в век моды

на сенсорные экраны, и использует цифровую обработку сигналов.

[ИНТЕРНЕТ: www.furuno.com](http://www.furuno.com)





# Радиостанции ICOM

Две насыщенные функциями  
новые модели



На январской выставке в Лондоне ICOM представила две радиостанции:

портативную и стационарную — с комментарием, что «они устанавливают новую планку для будущих моделей морских раций». Что ж, посмотрим... А пока известно, что этот весьма популярный производитель радикально пересмотрел компоновку панелей управления, совместив четырехпозиционную клавишу с программными кнопками соответствующими обозначениям на ЖК-экране.

IC-MD19D заняла место на вершине модельного ряда портативных раций ICOM (стоимость £ 349) и обладает всеми фирменными функциями вроде Tri-watch, ATIS, Aquaquake (удаляет воду с динамика) и микрофона с шумоподавлением. Водонепроницаемое устройство не тонет в воде, а если на него попадает влага, подсветка клавиатуры начинает мигать. К тому же это первая портативная рация ICOM, в которой появился приемник GPS и DSC, а также возможность зафиксировать время

и положение судна в ситуации «человек за бортом».

IC-M423 — компактная стационарная рация стоимостью £ 299 с похожими органами управления, оснащенная микрофоном с системой шумоподавления и мощным динамиком на 10 Вт. Если подключить ее к внешнему громкоговорителю, то можно использовать в качестве мегафона или для подачи сигналов в тумане. К рации также можно подключить второй микрофон и использовать его в качестве второго поста — раньше этой функции в компактных ICOMax не было.

**ИНТЕРНЕТ:** [www.icom.co.jp](http://www.icom.co.jp)



## Бюджетная рация вступает в борьбу

УКВ-рация за £ 100

Главный соперник ICOM — компания Standard Horizon — также представила новинку на лондонском боат-шоу, но при стоимости £ 99,95 ориентирована она на другую категорию покупателей. Конечно, в рознице HX290E будет чуть дороже, но ее возможности все равно делают эту рацию очень привлекательной с точки

зрения соотношения цены и качества. В водонепроницаемой HX290E есть все функции, которые стоит ожидать от портативной рации, плюс отличное качество звука и возможность использования простых «пальчиковых» батареек (AA) на случай, если вы забыли зарядить литий-ионный аккумулятор емкостью 1170 мАч.

HX290E определенно стоит своих денег и может служить в качестве запасной рации на случай чрезвычайной ситуации на борту.

**ИНТЕРНЕТ:** [www.standardhorizon.com](http://www.standardhorizon.com)



## ВРЕМЯ И ЦЕНЫ

**ТИМ БАРТЛЕТ:** Яхтенная электроника дешевеет, но где же недорогие лодки, на которые ее устанавливать?

Четверть века назад я начал работать в редакции Motor Boat & Yachting в качестве технического редактора. Первой лодкой, которую мне довелось тестировать, оказался 24-футовый французский прогулочный катер Gib 74 ценой менее £ 30 000. Вторая яхта была значительно солиднее — флагман Marine Projects стоимостью £ 250 000 (сейчас это £ 590 000).

В те времена электроника значила в жизни гораздо меньше, чем сегодня. В редакции стояли два компьютера Amstrad, но почти все статьи мы печатали на пишущих машинках. В коридоре еще был факс, но секретарь издателя охраняла его, как зеницу ока, позволяя пользоваться им только при крайней необходимости. Навигационная электроника находилась на похожем уровне: за несколько сотен фунтов можно было приобрести УКВ-рацию — обычную, не водонепроницаемую; простенький эхолот стоил £ 60. Для определения координат применяли приемник Navstar Decca (£ 400), а если позволял бюджет, то за £ 1000 судно можно было оборудовать прибором Shipmate RS4100: на его графическом экране отображались грубый контур береговой линии и крестик — положение судна. Сегодня, с учетом инфляции, эта штука обошлась бы в £ 2300 — что соответствует

стоимости 10- или 12-дюймового цветного картплоттера с детальной картографией. Цена на радары в те времена начиналась от £ 2000, то есть от £ 4600 в нынешних ценах. Нет нужды брать с полок старые журналы, чтобы убедиться в том, что электроника за это время стала не только умнее, но и дешевле. Однако меня беспокоит другое: всего за £ 400 можно купить эхолот и картплоттер, но где производители

**За четверть века электроника явно «поумнела» и стала дешевле**

недорогих катеров, для которых это оборудование бы наилучшим образом подходило? Интересно, как сложилась судьба того, моего самого первого Gib 74 — стал ли он выгодным приобретением для опытного яхтсмена на вторичном рынке или первым судном для новичка? Анализируя современные тенденции, понимая, что лодки меняют гораздо реже, чем оборудование на них, я был бы рад увидеть старого знакомого, вооруженного новейшими электронными системами. Ведь лодки, старые и новые, ходят по одним и тем же морям, и уж точно требования безопасности к ним не должны различаться.



# ВАШЕ РЕШЕНИЕ

Советуют эксперты и читатели МВУ



## КУРС НА СТОЛКНОВЕНИЕ

*Парусная яхта без команды разворачивается на якоре, и возникает угроза столкновения с вашей лодкой*

### ПРОБЛЕМА

Утром вы встали на якорь в устье реки — популярном среди местных яхтсменов месте — и забронировали на вечер столик в ресторане. Но днем пришла парусная лодка и отдала якорь рядом с вами, чуть выше по течению. По мере ослабления отливного течения ваша лодка начала разворачиваться носом по ветру, дующему к берегу, и вскоре стало ясно, что столкновения с новым соседом не избежать. Команда парусной яхты уже отбыла на берег, а поблизости не осталось свободных причалов и мест, куда можно было бы перейти; к тому же, лоция не рекомендует входить или выходить из устья реки в течение двух часов до и после малой воды. Каковы ваши действия?

### СОВЕТУЮТ ЧИТАТЕЛИ МВУ:

**mikemcgregor:** Если мобильный телефон у вас под рукой, позвоните в ресторан, где вы забронировали столик, объясните ситуацию и поинтересуйтесь, не там ли сидит капитан соседней яхты.

**benjenbav:** Самое простое — заранее по прибытии второй яхты сказать капитану, что вы обеспокоены возможностью столкновения из-за разного поведения ваших яхт под воздействием ветра и течения, помочь ему перебраться в другое место, а потом вместе выпить чайку.

**mikef:** Следовало поговорить с капитаном парусной яхты, пока он не сошел на берег. Я часто оказываюсь в подобных ситуациях на Средиземке и никогда не стесняюсь сказать людям, что они рискуют моим и своим судном, останавливаясь слишком близко. Поэтому я считаю, что тот, кто первый встал на якорь, вправе попросить остальных переместиться на безопасное расстояние.

**rb\_stretch:** Некоторые яхтенные стоянки переполнены, и яхты

оказываются намного ближе друг к другу, чем хотелось бы их капитанам. Пока люди остаются на борту, я не напрягаюсь, но едва они собираются оставить свои лодки без присмотра, обязательно вмешиваюсь.

**Nick\_H:** Стоит рассмотреть вариант, при котором обе лодки можно пришвартовать друг к другу.

**Firefly625:** Мы пробовали швартоваться, хотя ситуация немного отличалась, поскольку якорь другой лодки не держал. На борту никого не было, и она медленно и грациозно подошла к нашему борту. Нам оставалось только вывесить кранцы и закрепить ее концами. Самое забавное: когда вернулся капитан, он сначала хотел объяснить нам, что швартоваться к стоящей на якоре лодке — дурная манера.

Я с удовольствием поведал ему, как все обстояло на самом деле.

**DAKA:** привяжите к каждой лодке по плавучему якорю (например, ведро на пятиметровом конце); этого должно хватить, чтобы траектория движения изменилась. Для подобных ситуаций у меня всегда с собой моток дешевой полипропиленовой веревки. Также я держу про запас надувные кранцы и соглашусь с идеей Ника пришвартовать яхты друг к другу. Однако стоит иметь в виду, что при сильном ветре один якорь может не удержать такой тандем.

### МНЕНИЕ МВУ:

На забитых якорных стоянках парусные яхты — нежелательные соседи: обычно они встают носом к течению, тогда как моторные лодки держатся носом к ветру. Плавучий якорь частично решает проблему, однако ситуацию надо держать под контролем. В данном случае стоит пришвартовать яхты друг к другу, но, собираясь что-то делать с чужой лодкой, лучше предупредить владельцев или привлечь независимых свидетелей, заранее объяснив им, что и почему вы хотите предпринять. **МВУ**

*Собираясь что-то делать с чужой лодкой, предупредите владельцев или привлечите независимых свидетелей*



# Интерактивная электронная версия **Motor Boat & Yachting** на вашем компьютере или планшете

## **ПРЕИМУЩЕСТВА ЭЛЕКТРОННОЙ ВЕРСИИ:**

*Вы экономите время и первыми  
получаете журнал до его выхода  
в продажу*

*Живые ссылки на видеоролики,  
фотографии и тематические  
сайты*

*Удобная навигация по номеру  
и масштабирование контента*

*А главное — ваш любимый  
журнал всегда остается с вами*



Электронная версия доступна на сайте журнала

**[www.mby.ru](http://www.mby.ru)**

Команда МВУ желает Вам приятного чтения!





### УРОК №10

МВУ публикует серию материалов для тех, кто хочет улучшить свои шкиперские навыки и сдать экзамен на международные права RYA.

«Человек за бортом» — ситуация, представляющая угрозу жизни. Нужно точно знать, что предпринять, пока не случилось самое худшее



СМОТРИТЕ  
ВИДЕО!  
[mby.com/ym12](http://mby.com/ym12)



# Yachtmaster: человек за бортом

Как спасти выпавшего за борт человека?

Текст Джон Мендес Фото Лестер МакКарти

Ситуация «Человек за бортом» так или иначе рассматривается практически во всех курсах по управлению маломерным судном. И хотя в жизни она, к счастью, случается редко, быть к ней готовым и знать порядок действий необходимо, ведь речь идет в прямом смысле о спасении чьей-то жизни.

Конечно, идеальный вариант — делать все возможное, чтобы за борт у вас вообще никто не выпал. Многие здесь зависят от типа судна. На крупной моторной яхте вероятность такого развития событий невелика: если нет каких-то технических проблем, выходить на палубу требуется разве что во время отдачи якоря или швартовки в марине. А вот на небольших и открытых судах риск оказаться за бортом, поскользнувшись или потеряв равновесие на большой волне, намного выше.

#### НЕСКОЛЬКО ПРОСТЫХ РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА ХОДУ:

- Перед выходом на воду проинструктируйте всех присутствующих на борту в отношении того, что от них требуется.
- Во время движения судна по возможности лучше сидеть.
- Собираясь резко повернуть/сменить курс, предупредите команду о маневре.
- Если впереди большая волна или кильватерный след крупного судна, также сообщите об этом.
- Когда кому-то необходимо выйти на палубу, замедлите ход.
- Детям и неловким/неопытным людям может потребоваться помощь. Заранее предупредите остальных об этом.
- Убедитесь, что на всех надеты спасательные жилеты.

Конечно, выходить на палубу время от времени все же приходится: помните, что выпасть за борт очень легко как раз тогда, когда вы сконцентрированы на другой работе: вывешиваете кранцы, собираетесь отдавать якорь или стоите наготове со швартовыми.

#### В ЛЮБОМ СЛУЧАЕ КОМАНДУ РАЗУМНО ПРОИНСТРУКТИРОВАТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНО:

- Всегда помните правило «одна рука для лодки, другая — для себя» и обязательно держитесь.
- Не пытайтесь в одиночку носить по палубе слишком и объемные и тяжелые вещи.
- Работая с концами и кранцами, старайтесь делать все, что можно, внутри кокпита и попросите кого-нибудь следить за вами.
- В свежую погоду, выходя на палубу, используйте страховочную обвязку.

#### Человек за бортом: что делать?

Порядок действий в ситуации «Человек за бортом» зависит от того, где произошел инцидент. В забитой гавани или марине может оказаться сложно подвести судно к выпавшему за борт. На открытой воде, напротив, основная задача — не потерять его из виду. Именно поэтому, обнаружив, что кто-то упал в воду, первое, что вы должны сделать, — как можно громче крикнуть «Человек за бортом!», чтобы привлечь внимание остальных членов команды. И не просто указать рукой место, где, по вашему мнению, это произошло, а продолжать стоять, следить и показывать. В том, что это реально важно, легко убедиться.

Недавно мне довелось проводить занятия в свежую погоду: на большой волне мы потеряли из виду манекен, изображавший человека за бортом, буквально за пару секунд. И даже лишились бы его совсем, если бы один





При выполнении какой-то работы на палубе всегда существует вероятность потерять равновесие



Даже если нет волны, легко потерять упавшего за борт человека из виду. Убедитесь, что кто-то из команды все время следит за ним

из нас не стоял все время «на страже», указывая направление.

**Я бы разделил ситуацию «Человек за бортом» на три части:**

- возврат на исходную позицию;
- маневр с подходом;
- подъем человека из воды.

#### А) ВОЗВРАТ НА ПОЗИЦИЮ

Есть три рекомендованных приема, которые можно использовать для возврата к месту, где вы услышали сигнал «Человек за бортом». На моторных лодках чаще всего применяется маневр, именуемый «поворот Вильямсона». Он годится для любых погодных условий и может использоваться даже ночью.

#### ПОВОРОТ ВИЛЬЯМСОНА (РИС. 1)

Услышав крик «Человек за бортом!», выкрутите штурвал примерно на 60°, чтобы сделать поворот. Делать это нужно быстро, но равномерно, не меняя скорости лодки. Если начальный курс был, допустим, 180°, то, прибавив к нему 60°, мы получим 240° (я предпочитаю переключать штурвал на правый борт, поскольку мне, как и большинству людей, проще складывать градусы, чем вычитать). Как только стрелка компаса достигнет 240°, таким же быстрым равномерным движением переключайте штурвал влево до исходного положения, чтобы компенсировать поворот. Этот маневр позволяет быстро развернуть судно в обратную сторону (на 180°), и новый компасный курс будет 0°. Если вы совершили поворот сразу после «сигнала тревоги», то выпавший за борт окажется у вас прямо по курсу.

Для успешного выполнения этого маневра в реальной ситуации нужно

хорошо чувствовать свою лодку и, конечно, практиковаться. Одни лодки поворачивают настолько быстро, что штурвал нужно выкручивать меньше чем на 60°. Другим, с меньшими по площади рулями, требуется почти 100°, так что вам действительно надо понимать, как управляется именно ваше судно.

#### БОЛЬШАЯ ПЕТЛЯ (РИС. 2)

Альтернативой «Повороту Вильямсона» служит разворот по кругу большого радиуса (см. Рис. 2). Прием эффективен на большинстве скоростных лодок, когда условия позволяют ясно видеть человека за бортом. Однако в свежую погоду, при волнении есть вероятность взять неправильный обратный курс и потерять спасаемого из виду. И «поворот Вильямсона», и «большая петля» обычно выполняются без изменения исходной скорости лодки, той, с которой судно двигалось до инцидента. И в этом, на мой взгляд, заключен серьезный недостаток: когда вы подходите подобрать человека из воды, вас нагоняет собственная волна, созданная при повороте, и она может добавить проблем.

#### ПОВОРОТ С ОСТАНОВКОЙ (РИС. 3)

Лично я в большинстве случаев предпочитаю использовать другой очень простой маневр. Как только вы услышали крик «Человек за бортом», заметьте компасный курс, дайте команду всем на борту за что-нибудь держаться и полностью сбросьте скорость. Когда лодка, пройдя по инерции какое-то расстояние, остановится, разверните ее на месте и, взяв обратный курс, медленно возвращайтесь к упавшему

за борт. Ситуация и так достаточно нервная, чтобы усугублять ее скоростью и спешкой, а этот прием позволит вам спокойно дать инструкции команде в отношении дальнейших действий.

#### Б) МАНЕВР С ПОДХОДОМ

В спасении человека за бортом ключевую роль играют погодные условия, особенно ветер. Влиянием течения, если оно есть, в данном случае можно пренебречь, поскольку сносит оно и яхту, и упавшего за борт примерно одинаково. Однако судно, каким бы оно ни было, имеет гораздо большую парусность, нежели человек в воде, поэтому, если лодка находится с наветренной от спасаемого стороны, лодку начнет сносить к нему.

#### ВЫБОР ПОЗИЦИИ (РИС. 4)

Есть несколько жизненно важных вещей, которые необходимо помнить при подходе к человеку за бортом и подъеме его на лодку:

- Подходить необходимо бортом; лодка не должна двигаться вперед или назад; рукоятка двигателя — в нейтральном положении.
- Судно должно быть расположено под углом 90° к ветру.
- Приближаться необходимо частью судна с большей осадкой, чтобы, поднимаясь и опускаясь на волне, корпус не придавил человека.
- Располагайте лодку так, чтобы

человека было удобнее ухватить.

Когда человек находится в воде совсем близко, держать в голове все эти правила бывает непросто, поэтому главное — не торопиться и удерживать судно на некотором расстоянии от спасаемого до тех пор, пока у вас не будет ясного плана, каким образом поднять его на борт. Спешка оправдана, только если человек находится в воде лицом вниз или очевидно травмирован. Если он в состоянии помахать вам рукой, то едва ли получит переохлаждение за те лишние две минуты, которые понадобятся вам на выработку правильного порядка действий. Помните: для человека за бортом судно в данный момент представляет наиболее опасный объект (будет не слишком здорово, если вы еще и ударите спасаемого корпусом).

#### ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВЕТРА (РИС. 5)

В зависимости от силы ветра и парусности вашего судна вам необходимо подвести его так, чтобы расстояние до спасаемого было от половины длины корпуса до шести его длин (в очень свежую погоду — баллов семь по шкале Бофорта — может потребоваться и большая дистанция). Таким образом, вы получаете время на то, чтобы остановить лодку и дать ветру возможность доделать остальную работу за вас. Также, когда яхту будет сносить, ее корпус даст спасаемому

РИС. 1  
ПОВОРОТ  
ВИЛЬЯМСОНА

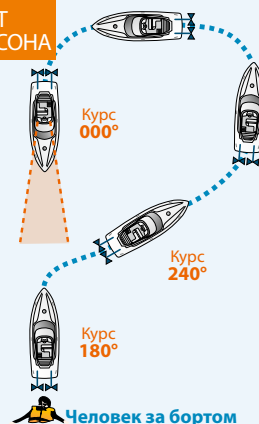


РИС. 2  
БОЛЬШАЯ ПЕТЛЯ

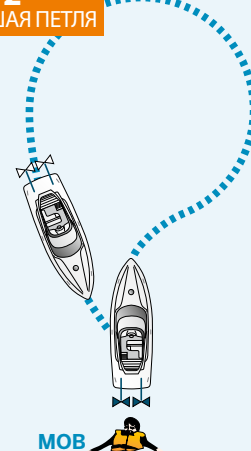
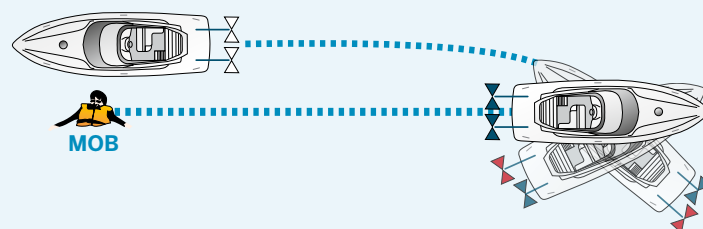


РИС. 3  
ПОВОРОТ С ОСТАНОВКОЙ







Свяжитесь с береговой охраной или нажмите кнопку подачи сигнала бедствия



Кнопкой MoB на картплоттере зафиксируйте координаты места падения за борт



Подходите осторожно, чтобы кормовая платформа не ударила человека по голове

дополнительную защиту от ветра и волн.

На большинстве моторных яхт удобнее всего начинать подъем человека на борт в районе кокпита, где палубные проходы достаточно низкие, чтобы можно было наклониться и зацепить спасаемого за одежду при помощи багра. Только имейте в виду, что на некоторых судах боковой ветер по разному воздействует на носовую и кормовую часть судна (иногда нос разворачивается от ветра буквально за секунды), поэтому неплохо заранее знать, как именно поведет себя лодка.

#### В) ПОДЪЕМ ЧЕЛОВЕКА ИЗ ВОДЫ

Приходится признать, что в данной ситуации размеры имеют значение, равно как и физическая форма. Ловкий подросток с гораздо большей вероятностью сможет сам взобраться по трапу на кормовую платформу после внезапного купания в холодной воде, чем какой-нибудь взрослый. Даже если вода относительно теплая, а человек успокоился, собрался с духом и силами после падения, выбраться самостоятельно бывает непросто. Еще сложнее — вытягивать упавшего, особенно если на нем не надето что-либо, за что можно зацепиться (типа ремней спасжилета).

На многих судах кормовая платформа с трапом — единственное низко расположенное место, куда можно выбраться из воды. Только платформа представляет и опасность,

### Влиянием течения можно пренебречь, потому что оно сносит судно и человека за бортом примерно одинаково

поскольку на большинстве яхт она находится на уровне поверхности воды: при волнении человек может попасть под платформу и, что еще хуже, получить удар по голове.

Если упавший за борт не может выбраться самостоятельно, а у вас не получается его вытащить (в холодной воде силы спасаемого быстро иссякают), необходимо попытаться привязать его веревкой или пристегнуть при помощи страховочной обвязки — так вы хотя бы не потеряете человека и сможете помочь ему держать голову на поверхности. Хорошо бы иметь на борту блок и лебедку, которые позволят вытянуть человека из воды. Это определенно полезное дополнение на флайбриджных яхтах, и я всегда советую владельцам таких судов устанавливать специальную проушину на свесе флайбриджа как раз для этой цели.

#### ПОДАВАТЬ ЛИ СИГНАЛ БЕДСТВИЯ?

«Человек за бортом» — ситуация, в любом случае представляющая угрозу жизни, поэтому непременно нажмите кнопку MoB (Man Overboard) на картплоттере, чтобы знать точные координаты и сообщить их спасателям



Ухватившись за борт, человек сможет продвинуться к корме

и властям на случай потери упавшего за борт из виду. Если вы можете самостоятельно найти и спасти человека в кратчайшие сроки — отлично! Но помните: в данной ситуации время работает против вас.

Подача сигнала бедствия (Mayday) как минимум позволяет поднять по тревоге береговые службы и запросить немедленной помощи; всегда можно дать отбой, если ваша спасательная операция завершилась успешно без посторонней помощи. В реальности нужно оценить, на какую помощь и в какие сроки можно рассчитывать, исходя из вашего местоположения. Если есть какие-то сомнения, обязательно подавайте сигнал бедствия.

## ПОМЕДЛЕННЕЕ!

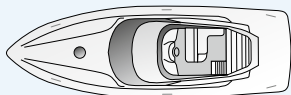
В ходе экзамена RYA ситуация «Человек за бортом» обязательно будет смоделирована. Но, как и в случае с другими маневрами, здесь однозначного правильного решения нет. Многое зависит от ситуации и ваших действий на конкретной лодке. Лодка — самая большая опасность для человека в воде после падения за борт (если он не разбил голову и не хлебнул воды). На экзамене моделировать пострадавшего будут кранцы. Как инструктор и экзаменатор, скажу, что нередко видел их под лодкой и даже намотанными на винты. Отчего-то, когда кранцы летят за борт, экзаменуемые забывают, чему их учили, и впадают в некое драйверское иступление, опасное для «подопытных» кранцев и людей на борту. Помедленнее, пожалуйста! Главное, что требуется от вас на экзамене, — умение сохранять спокойствие, мыслить ясно и действовать разумно.

#### КАКОВО ЭТО — ОКАЗАТЬСЯ ЗА БОРТОМ?

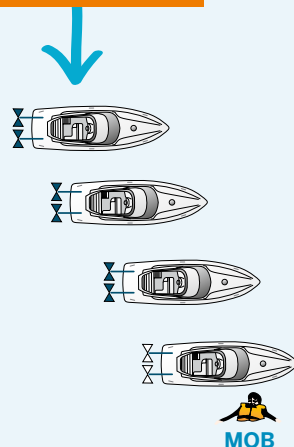
О спасении человека за бортом пишут много. О том, каково им быть, гораздо меньше. С позиции человека, неоднократно выполнявшего эту роль в ходе практических яхтенных курсов, могу заявить: это очень страшно! Даже идя на это по собственной воле, морально подготовленный и соответствующим образом одетый, я чувствовал себя абсолютно потерянным, шагнув за борт судна, идущего на скорости более 20 узлов. Несмотря на всю подготовку, почти невозможно держать рот закрытым, чтобы тут же не нахлебаться воды. Смог бы я сохранять присутствие духа, вывалившись за борт совершенно неожиданно? Скорее всего, нет. Помните, что спасаемая вами несчастная жертва обстоятельств может пребывать в гораздо худшем состоянии, чем вы предполагаете. При внезапном падении за борт в холодных северных водах один только температурный шок способен лишить вас возможности хоть сколько-нибудь содействовать вашему собственному спасению. Если вас угрозало упасть за борт, все эксперты советуют не пытаться немедленно плыть; примите компактную позу, обхватив руками колени: в таком положении тело успешнее адаптируется к резкой смене температуры. Правда, справедливости ради, надо признать: сказать это в данном случае гораздо легче, чем сделать. MBV

#### РИС. 4 ВЫБОР ПОЗИЦИИ

1. Подходить нужно бортом; лодка не должна двигаться вперед или назад; ручка газа — в нейтральном положении
2. Судно должно быть расположено под углом 90° к ветру
3. Располагайте лодку так, чтобы человека было удобнее ухватить
4. Приблизиться необходимо той частью судна, которая имеет большую осадку, чтобы, поднимаясь и опускаясь на волне, корпус не придавил человека



#### РИС. 5 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВЕТРА





# ПОРТ ДУБРОВКА

## СВЕТЛОЕ, ТЕПЛОЕ, ПРОСТОРНОЕ ОБЩЕЖИТИЕ ДЛЯ КАТЕРОВ И ЯХТ

Специальные цены  
на летний сезон!



[WWW.PORTDUBROVKA.RU](http://WWW.PORTDUBROVKA.RU) • [INFO@PORTDUBROVKA.RU](mailto:INFO@PORTDUBROVKA.RU)

187340, РОССИЯ, ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛ. КИРОВСК, НАБЕРЕЖНАЯ УЛ., 20 Б  
+7 (812) 96-390-96, +7 (812) 318-14-50, +7 (812) 430-25-02

**MARINETEK**  
СПБ

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ДИЛЕРОВ В РЕГИОНАХ

### ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ПРИЧАЛЫ MARINETEK НА РЕКАХ, ОЗЕРАХ И ВОДОХРАНИЛИЩАХ

- Деревянные понтоны на пластиковых поплавках
- Деревянные понтоны на бетонных поплавках
- Бетонные понтоны
- Освещение, сервисные колонки, лестницы для купания, буи, швартовные пальцы, утки и кнехты

от 1 600 Евро\*

от 4 200 Евро\*

от 7 700 Евро\*

\* Индивидуальные причалы включают понтон и переходный трап.  
Указанная цена включает НДС. Условие поставки – склад в Санкт-Петербурге

ЗАО «Маринетек СПб»  
Санкт-Петербург, Средний пр. 88  
БЦ «Балтис Плаза», офис 335  
Тел./факс (812) 438 777 8

[RUSSIA@MARINETEK.NET](mailto:RUSSIA@MARINETEK.NET)  
[WWW.MARINETEK.NET](http://WWW.MARINETEK.NET)



# ПРОВЕРЕНО MBV

Тестируем яхтенное оборудование и снаряжение

## eXplorist 710 GPS

Стоимость £ 500

Топовый навигатор Magellan адресован путешественникам всех категорий: пешеходам, велотуристам, автомобилистам, рыбакам, яхтсменам. В базовом варианте в устройство уже загружено немало карт, но за дополнительные деньги можно добавить, например, картографию Navionics для выбранных акваторий, куда включена информация о приливах, маринах, доступном на берегу сервисе и другие полезные сведения. Как и некоторые современные смартфоны, eXplorist 710 умеет создавать фотографии (встроенная камера 3,2 Мп), видеоролики и голосовые заметки с привязкой к текущим координатам. В аппарате также присутствуют барометрический высотомер, компас, сенсорный экран и правильные кнопки, а водонепроницаемый корпус соответствует стандарту IPX. Наконец, это самый компактный и тонкий карманный картплоттер

из тех, которые мне доводилось держать в руках.

Однако яхтсменам придется столкнуться с некоторыми трудностями при использовании этого аппарата. Magellan заявляет, что «карты Navionics позволяют сделать eXplorist 710 основным навигационным устройством на борту». На мой взгляд, крошечный экран с разрешением 400×240 точек просто не способен отображать всю основную навигационную информацию, которая нужна на ходу. А если предположить, что аппарат используется просто как запасной приемник GPS для работы с бумажными картами в дополнение к основному картплоттеру, то его стоимость уж слишком высока по сравнению с аналогичными более простыми устройствами за £ 10. Если необходимо сделать снимки с геотегами, то с этим гораздо лучше справится мой смартфон HTC



ОЦЕНКА MBV ★★★★★  
СТОИМОСТЬ ★★★★★

с камерой 8 Мп и отличным экраном 800×480 точек, а для специальных задач больше подойдут водонепроницаемые «мыльницы» Olympus TG810 или Sony Cyber-Shot HX7V со встроенным приемником GPS (обе камеры стоят около £ 220).

В общем, в качестве модного «комбайна» для охоты-туризма-

рыбалки eXplorist 710 вполне сгодится, но для яхтсменов существуют гораздо более экономичные и эффективные способы получить все эти возможности для навигации. **Дэвид Марш**  
[ИНТЕРНЕТ: www.magellangpc.com](http://www.magellangpc.com)



ОЦЕНКА MBV ★★★★★  
СТОИМОСТЬ ★★★★★

## «Безупречная нержавейка»

Стоимость £ 25,99 за 0,47 л

Обычные полировочные составы для металла хорошо подходят для тех участков, куда легко добраться. Но как быть с углами и щелями на небольших изделиях вроде петель или опор релинга? Именно в этих открытых местах появляются первые признаки коррозии — и Spotless Stainless здесь, по заявлению производителя, оказывается незаменимым. Достаточно просто нанести гель на поврежденный участок, и он мягко «съест» поверхностную ржавчину, не затрагивая металл.

Я испытал средство на изрядно поржавевшем купальном трапе старой Boston Whaler своего приятеля, оставив состав «работать» на полчаса (так сказано в инструкции). Ополоснув трап водой, я убедился: ржавчина пропала, а из-под нее показалась блестящая поверхность металла. На сайте производителя рекомендуют провести повторную обработку, чтобы убрать оставшиеся рыжие точки, но, учитывая превосходные первичные результаты, я решил не тратить ценный гель на чужую лодку! **Хьюго Андреа**  
[ИНТЕРНЕТ: www.rochemarine.co.uk](http://www.rochemarine.co.uk)



До...



...После



# Осушители Pingi

Стоимость £ 8 (мешок),  
£ 20 (осушитель)

**М**ешок-поглотитель влаги Pingi содержит гранулы диоксида кремния и, по заявлению производителя, является революционным способом снижения влажности. Идея неплохая: вам нужно лишь повесить мешочек в том месте, где необходимо удалить влагу, и следить за цветом пингвина: изменение с голубого на розовый означает, что химвлагопоглотитель насытился. В этом случае его необходимо пять минут прогреть в микроволновой печи — и можно вешать снова.

Мы опробовали этот способ в галюнах, но, к сожалению, видимого эффекта не последовало: окна так и оставались запотевшими. Лучшие результаты показал осушитель i-Dry: мы оставили его на ночь в салоне, где на иллюминаторах к утру скапливается много конденсата. В отличие от аналогичных приборов, требующих постоянного питания, i-Dry работает от аккумуляторов и на одной зарядке может функционировать до четырех недель.

Из-за своих небольших размеров такой осушитель больше подходит для платяных шкафов (в комплекте идет крепление к вешалке), буфетов и ящиков. Если на борту есть небольшое замкнутое



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★  
СТОИМОСТЬ ★★★★★

пространство с нежелательной высокой влажностью и плохой вентиляцией, то i-Dry вполне справится. Единственное, что не помешало бы, — яркий индикатор насыщения, поскольку сейчас три небольших маркера синего, фиолетового и розового цветов плохо читаются. **Чантал Борчиани**  
[ИНТЕРНЕТ: www.unifit.co.uk](http://www.unifit.co.uk)

# Складной чайник

Стоимость £ 30

**Д**олжен признаться, что немного скептически отнесся к появившемуся на моем столе складному чайнику. Я не ученый, но вряд ли бы выбрал гибкий силикон в качестве материала для кипячения воды на открытом огне — это как сделать чашку для чая из шоколада. Однако инструкция убедила меня, что стальное дно подходит для использования на газовых, электрических и индукционных плитах, а силикон выдерживает температуру до +230 °C.

В нормальном состоянии высота чайника составляет 14 см, его объем — 1,1 л. Я испытал его на лодке своего приятеля, и вода вскипела без намека на запах гари или жженой резины. Удивительно, но даже носик функционировал нормально, и кипятков не капал нам



Стальное дно позволяет использовать чайник на любой плите



Высота чайника в сложенном состоянии всего 5,5 см

ОЦЕНКА МВУ ★★★★★  
СТОИМОСТЬ ★★★★★

на колени. Если на вашей лодке мало места и вам необходимо запихнуть чайник в ящик высотой 5,5 см, то смело могу рекомендовать это изделие. В других случаях я бы предпочел обычный металлический

чайник — он тоже хорошо справляется с задачей.

**Хьюго Андреа**

[ИНТЕРНЕТ: www.wackypracticals.com](http://www.wackypracticals.com)

## ЛУЧШЕЕ:

### Жилетки

#### NORTH FACE

Жилетка Nuptse Vest 2 у них на сайте Nuptse 2 Vest стала менее объемной, но благодаря гусиному пуху по-прежнему сохраняет отличные согревающие свойства в холод. Нам понравился шнурок, стягивающий жилетку в талии, глубокие карманы и цена. Стоимость £ 110.

[ИНТЕРНЕТ: www.thenorthface.com](http://www.thenorthface.com)



#### HENRI LLOYD PILOT

Крепкая, качественная, легкая жилетка с водоотталкивающим покрытием, которое позволяет каплям дождя и брызг скатываться с ткани. Дополнительный нагрудный карман на «молнии» удобен для хранения мобильного телефона и ключей. Помимо черного, доступен желтый цвет. Стоимость £ 87,50.

[ИНТЕРНЕТ: www.henrilloyd.com](http://www.henrilloyd.com)



#### MUSTO EVOLUTION

Из всех легких и мягких жилеток эта пришлась нам по вкусу больше всего. Как следует из ее названия, Windjammer прекрасно «держит» ветер. Свернутая жилетка легко помещается в любую сумку, что удобно летом в регионах, где погода может резко измениться.

Стоимость £ 130.

[ИНТЕРНЕТ: www.musto.com](http://www.musto.com)



#### CREW GBR GILET

Симпатичный и практичный жилет с глубокими внешними и внутренними карманами, с теплым, отороченным флисом воротником. В качестве наполнителя использован утиный пух и перо, из-за чего жилет довольно объемный, зато теплый.

Стоимость £ 145.

[ИНТЕРНЕТ: www.crewclothing.co.uk](http://www.crewclothing.co.uk)



#### HH STRAND DOWN

Эта теплая и удачно скроенная жилетка вполне может заменить куртку на яхте и в городе. Водоотталкивающий материал защищает от дождя и снега, а высокий воротник, переходящий в капюшон, надежно закрывает шею и голову от ветра.

Стоимость £ 150.

[ИНТЕРНЕТ: www.hellyhansen.com](http://www.hellyhansen.com)





# НАШИ ЯХТЫ

Делимся опытом эксплуатации

## THOROUGHbred HOUSEBOATS



# ДОМ ПОПЛАВА!

*Если ты любишь свой дом и не хочешь его покидать надолго, отправляйся в отпуск вместе с домом и получи двойное удовольствие. Суда Thoroughbred Houseboats позволяют это. Обычно в рубрике «Наши яхты» выступают владельцы или капитаны яхт. Я позволил себе нарушить правило, чтобы поделиться своим взглядом на эту тему.*

Наверное, каждый человек, за редким исключением, любит свой дом, каким бы он, этот дом, ни был. Большим или маленьким, особняком или только квартирой в набитом людьми «муравейнике». Мы возвращаемся в свой дом после работы, отпуска или командировки, прибираем в нем, украшаем его, чтобы стало комфортнее, и часто используем для сравнения, говоря «уютно, почти как дома». Такие слова употребляют и в отношении моторных яхт, понимая, что это все же судно, однако стараясь подчеркнуть уровень обитаемости на борту. Но отчего «почти»?.. А если хочется «совсем как дома»?!

Прошлым летом я гостил в таком доме на Волге, в предместье Саратова. Те несколько дней, проведенных в благодатном спокойствии, на воде, но с ощущением, что ты в доме,

запомнятся надолго. Это было небольшое путешествие по реке, со стоянками в приглянувшихся местах, девственно чистых (благо есть еще такие на тамошних берегах), с долгими застольями в приятной компании, с обсуждением важнейших тем текущего момента, включая преимущества владения такими лодками. Разговоры вызвали у всех присутствующих живой интерес, особенно в сочетании с только что выловленной и здесь же на борту приготовленной рыбой и вином.

Преимуществ оказалось немало:

- вместимость; на таком судне при равной с моторной яхтой длине полезная площадь больше на 25–30%;
- форма корпуса позволяет получить практически домашний интерьер, дающий реальный комфорт;
- верхняя палуба по площади и насыщению оборудованием

сопоставима с флайбриджем яхты много большей длины;

- высокая автономность по запасам топлива и снабжения;
- предельно малая осадка дает высокую проходимость без ущерба остойчивости (она обеспечена массой и шириной корпуса);
- отсутствие утомляющей качки при невысокой волне, а на приличной — иная качка по периоду, амплитуде и воздействию на организм.

Дополнить перечень своими фактами могут десятки и сотни владельцев таких лодок-домов из США и других стран, где культура использования этих своеобразных судов во внутренних акваториях весьма развита. По договоренности они собираются в определенных местах и на время формируют целые поселения, после расходясь своими маршрутами. Правда, там нет зимы,

но у нас своя правда и понимание: как видим, стали появляться такие суда и в России: по Волге они ходят довольно давно — с 2007 года.

Судно, на котором я гостил, заказала в США на известной верфи Thoroughbred Houseboats саратовская компания «Лодка Хаус»; потом оно пришло на борту судна-перевозчика в Санкт-Петербург, потом — своим ходом в Саратов. А прошлым летом компания «Лодка Хаус» организовала в Саратове свою верфь Thoroughbred Houseboats. В короткие сроки возвели эллинги, соорудили коммуникации, оснастили новейшим оборудованием; сотрудники верфи прошли обучение в США и получили сертификаты. Работа началась в конце января, соблюдение технологических процессов постоянно контролируют специалисты из США. Модельный ряд включает суда длиной от 12,5 до 35 м.





Сборочно-сварочные работы на саратовской верфи



Сейчас на этапе сборки находятся два корпуса: длиной 15,5 и 19,8 метров (первый будет готов уже в июне). Сообщают, что, не уступая по качеству и оснащению плавучим домам из Америки, саратовские будут лучше адаптированы к российским условиям. Имеется в виду материал корпуса — морской алюминий высокой прочности; конструкция, допускающая многократные подъемы и спуски; материалы, устойчивые к отрицательным температурам; бортовая сеть 220 В.

Какая у этих судов будет планировка и отделка? Конструкция допускает при данной длине иметь индивидуальный

проект по принципу custom. Какие вспомогательные плавсредства будут на борту? Как я уже писал, прошлым летом на судне-коттедже меня просто восхитили салон с мягкими диванами, барной стойкой и кухней, отлично устроенные каюты, верхняя палуба с большим столом, диванами и плетеными креслами, газовым грилем и джакузи. Интерьеры оформлены отлично по качеству и стильно по дизайну: кожа, дерево (шпон и массив), интересные ткани, ковры, натуральный камень... Что касается рыбы, которую мы поймали, то с борта этого плавучего дома ловить, конечно, можно для развлечения. Для серьезной рыбалки на борту, помимо

аквабайка, был еще и катер. Вот на нем мы и ходили в плавни — в узкие петляющие протоки между поросшими травой и тростником островками, куда входа нет любой лодке посolidнее.

На мой взгляд, такой плавучий дом — отличное судно для внутренних водоемов по многим критериям, позволяющее организовать отдых по-другому хотя бы потому, что на борту достаточно места для шумной вечеринки. Готовя прошлую статью, я мучился с названием для типа такого судна: речная яхта, плавдачка... Назвал семейным ковчегом, но сейчас думаю, что английское house boat (по-нашему — плавучий дом) — самое подходящее. Дом, милый

дом (на английском — sweet home), с которым даже в отпуске можно не расставаться. И это справедливо: по гражданскому праву РФ яхта относится к недвижимости, тем более такая, хотя она может двигаться и у нее целых два поста управления. И если вы задумались о приобретении чего-то другого, большего, нежели обычный круизер, советую обратить внимание на такой «дом» с названием Houseboat.

А летом меня пригласили на перегон такого судна из Санкт-Петербурга в Саратов. Вроде бы работа, а по сути — отдых и небольшое приключение. Жду с нетерпением!

**ЗАРИЙ ЧЕРНЯК**

*Полезная площадь такого судна при равной с моторной яхтой длине заметно больше, там легче формировать любые интерьеры*





BSY-57

# СКВОЗЬ ШТОРМ

*Спор между сторонниками яхт из стеклопластика и стальных начался не вчера и закончится не завтра. В этом споре я на стороне стали. И не потому, что эта технология мне привычнее: в преимуществах стальных лодок в непредсказуемом море мне доводилось убеждаться неоднократно.*

**Н**оябрь. В Николаеве сумрачно и зябко. Хотелось к солнцу, да и яхта наша застоялась. Солнце было в Мармарисе, и выставка там же — хороший повод сходить и показаться во всей красе. Вот что мы в Николаеве на яхтенной верфи делаем! Извольте видеть. Между прочим, свои ходом дошли, в отличие от некоторых.

Искушение было велико, но попасть в Турцию следовало до 14 ноября, а на дворе 9-е... Успеем ли? Прогноз скверный, как бы не пришлось по портам прятаться. Стоит ли огород городить? Посоветались. Дойдем? Проскочим? Тут последнее слово за капитаном. Задумался капитан всерьез, на небо посмотрел, будто совета просил, и наконец изрек:

— Должны, — и, словно уговаривая себя, добавил. — Всего тысяча миль. Вышли 10 ноября с утра пораньше. На борту четверо: я, капитан и еще два

человека. Не сказать чтобы море спокойное, но и не вчерашнее, когда на него только с берега смотреть хотелось. Отсюда настроение прекрасное, и метровая волна никак на нем не сказывается.

Без надобности не гнали. Скорость держали в среднем 8,5 узлов (до 1200 об/мин), лишь иногда давали 20 узлов (2200–2500 об/мин), чтобы оба наших Volvo Penta D9 по 575 л.с. на разных режимах опробовать. Промежуточными режимами не увлекались: яхта вылезает на «горб сопротивления», гонит волну... В общем, старается, а резона особого нет: прибавка всего в узел, а расход топлива — как в песне: «Все выше, и выше, и выше!» В итоге решили: идем со скоростью 100 долларов в час — и ни цента сверху. Забегая вперед, скажу, что за переход сожгли мы топлива без малого тонну, что выглядит вполне по-божески.

Вот так, собой и яхтой довольные, шли мы себе и шли весь день. Наутро тоже все неплохо было, хотя волны круче стали. Я, когда вахту сдавал, сказал капитану:

— Ох, чуёт сердце, что-то будет.

Что именно будет, я, понятно, уточнять не стал, чтобы не сглазить. Да и капитан сам все видит, понимает. Ближе к вечеру подошли к Босфору. Навстречу танкер. Как не поговорить, тем более что речь русская, родная. Я посоветовал в эфир:

— Выходили — нормально было, а сейчас раскатило волну.

В ответ смехок:

— Вы еще не знаете, что такое «раскатало».

И что? Заходим в Босфор, а там волны уже под три метра. А ветер... Не было у нас анемометра, упущение наше, но ветер дул так, что шапки рвал с головы, а голову с плеч. Но мы бодрились и, может, на этой бодрости

и прошли Босфор лихо, с ветерком, будь он неладен.

Однако требовалась передышка. Не моторам и не яхте, — что с ней станется? — нам. Остановились переночевать возле заправки. Тихо, чудно, и тут капитан говорит:

— А не отключить ли нам стабилизатор качки?

Чего же не попробовать? Отключили мы наш Seakeeper 8000 и тут же поняли, что не так уж тихо вокруг и вовсе даже не чудно. Так раскачивать стало — только держись! На этом мы испытания своей вегетативной нервной системы прекратили, стабилизатор включили и спать легли. К слову сказать, система стабилизации нам и дальше неоценимые услуги оказывала: в Дарданеллах сильный ветер постоянно дул в борт, волны били то в одну скулу, то в другую, а качки сильной не ощущалось. Жить можно!



В спокойном море  
о стабилизаторах качки  
не вспоминаешь, однако  
на волнении они незаменимы



**Magic Light** в море  
на полном ходу

**Александр Сагайдаков,**  
генеральный директор  
Черноморской яхтенной  
верфи



**Открытая с кормы яхта**  
справлялась с попутной волной



Сон наш в ту ночь был, как у младенцев. А утром заправщики попросили сфотографироваться с нами. А потом, неожиданно — спрашивают, хотя по лицам читается «И как вас только выпустили?»

Тут-то мы и сообразили, что не просто так они с нами фотографируются. На память... Признаюсь, как-то не по себе сделалось, но праздновать труса мы не стали — отчалили. И получили сполна! В Мраморном море волна за три метра, шквалы пену с гребней срывают, все словно в тумане. Смотрим по АИСу — суда кучкуются за островами, и только редкие монстры, которым и ураган не страшен, идут навстречу. А нашим курсом — мы одни.

Тут звонок из Мармариса: — Вы еще не утонули? Ну-ну...

Что за шуточки? Зашли на сайт погоды, а в нашем районе все желтое, местами даже оранжевое. Капитан объясняет: «Хочешь — верь, хочешь — нет, а ветер сейчас 40 узлов и шторм 9 баллов по Бофарту». Тут я задумался: шторм, значит, есть, отчего же нет страха? Да потому что идем нормально, уверенно и гордо, судно справляется, лишь иногда корму заносит. Но мы уже приновились: как начинает заносить — добавляем оборотов на одном из двигателей, и все хорошо.

Тихо-мирно дошли мы до острова Лесбос и встали за островом на якорь. Стоим, будто в марине: спокойно, ровно. А все стабилизатор, спасибо ему, потому как зыбь кое-какая и у берега есть. Позвонили в Николаев — там, наверное, уже волнуются... В ответ: «Срочно уходите от Лесбоса к ближайшему острову (это

не меньше 18 миль), а дальше идите под прикрытием берега...»

Зря послушались. У того берега так дуло, что чертям позавидовать впору. Повернуть бы, спрятаться, да некуда. Остается идти вперед! Яхта у нас стальная, мореходная — должна справиться.

Так и шли мы по Эгейскому морю, как по пустыне, одни. Потом огромный балкер навстречу, и оттуда что-то нам по-английски говорят. Отвечаем вежливо, и вдруг слышим родную речь:

— Так вы русские? Тогда понятно. Вы себя со стороны не видели! Смотреть жутко!

— Так то со стороны... А у нас нормально все!

Пересекли мы море, пошли под прикрытием берега, а температура воды +25 °C — и это 14 ноября! Искупались, конечно, а за полночь уже были в гавани Мармариса.

Там нас ждали русские капитаны

яхт — не спали, еды наготовили.

В глазах встречающих читалось уважение, любопытство, сомнение...

Пришлось пригласить на борт яхты: если не словам, так глазам поверьте!

На *Magic Light* царил идеальный порядок: ни осколка, ни соринки. И это после всего, что нам пришлось испытать. Потому что яхта такая! Не пластик — сталь! Такую бей — не сломаешь, гни — не согнешь. Ну и команда не подкачала, конечно.

Стали нас спрашивать: как же нам удалось сквозь такой шторм пройти, когда морские «грузовики» предпочли не рисковать и попрятались, и яхту не изуродовать? Может, кто и ждал, что мы о счастливой звезде и отваге говорить станем, но мы по-другому ответили: «Лодка у нас хорошая, понимаете?» И все всё поняли.

На яхте из пластика все могло быть иначе. Если лодка надежная, да еще ее хорошо чувствуешь — тогда она не подведет.

**АЛЕКСАНДР САГАЙДАКОВ**

**Надежная лодка, опытный капитан  
и команда — обязательные составляющие  
любого успешного плавания**



# ВТОРЫЕ РУКИ

Выбираем поддержанную лодку



Эксперт МВУ

Грег Копп

E-mail: editor@mby.ru

## Для жизни на борту

*Мы выбрали на вторичном рынке три круизера с возможностью проживания на борту в «домашних» условиях. Попытаемся выяснить, какой из них лучше.*

Цены на топливо постоянно ползут вверх, и каждому, естественно, хочется использовать свою яхту по максимуму. Круизеры, на которых владелец может жить на борту практически в домашней обстановке, обладают довольно высокой мореходностью, имеют достаточно обитаемого пространства, рундуков и всего, что необходимо для длительных путешествий. Они способны месяцами оставаться на воде, служа в качестве жилья, и экономить средства владельца. Мы решили изучить вторичный рынок и найти такие круизеры для небольшой семьи или пары, на которых они могли бы жить и путешествовать полгода или

дольше. Сейчас много интересных ценовых предложений и лодок, вписывающихся в небольшой бюджет, но те модели, что мы выбрали, по стоимости соответствуют новым небольшим катерам. Однако на них можно проводить гораздо больше времени, чем пару выходных, и открывать новые горизонты, путешествуя, например, из Северной Европы на Средиземное море.

Для меня ключевыми критериями хорошего круизера, пригодного для долгого пребывания на борту, служат высокие мореходные качества, просторные жилые помещения, обилие практичных деталей и свободный доступ к двигателям. За шесть месяцев можно оставить

за кормой немало миль, и, если только судьба не благоволит вам особенно, чтобы отводить шторма, выбранные нами претенденты должны отличаться отменным поведением в море.

Учитывая, что многие популярные для яхтинга регионы, вроде Голландии, стран Балтийского и Средиземного моря, подразумевают переходы по каналам, высота над ватерлинией также имеет немалое значение.

Если все пойдет по плану, половину времени вы проведете, отдыхая на живописных якорных стоянках, значит, в список приоритетов попадает комфорт жилых помещений. Здесь лидируют лодки с кормовой каютой, и многие яхтсмены предпочитают иметь отдельные туалет

и полноразмерную душевую кабину. При этом носовая каюта тоже должна быть просторной, да и от третьей каюты глупо отказываться. Другие важные характеристики — практичность и легкость доступа к двигателям, поскольку, когда открываешь люк в моторный отсек, всегда хочешь видеть в зоне досягаемости фильтры заборной воды и топлива. Широкие бортовые проходы и другие облегчающие команду жизни детали особенно значимы для тех, кто планирует путешествовать вдвоем.

Вооружившись этим списком, мы провели серьезный поиск среди представленных на рынке судов. Подобные круизеры попадаются разнообразных типов и размеров, но три наших призера обладают лучшим потенциалом для проживания на борту, и на каждом из них нам захотелось отправиться в море.





Цена  
£ 279 950

СМОТРИТЕ ВИДЕО



mby.com/a444



**Atlantic 444** выглядит монолитной. Ее глиссирующий корпус с небольшим килем ведет себя отлично на любом режиме, а небольшая высота над ватерлинией позволяет проходить под низкими мостами каналов

## КРУИЗЕР С ОТКРЫТОЙ ПЛАНИРОВКОЙ САЛОНА

# Atlantic 444

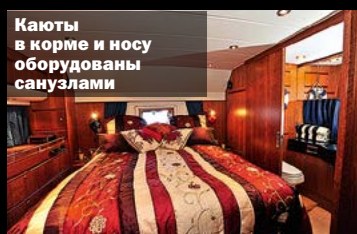
На борту Atlantic 444 внимание сразу привлекает открытая планировка палуб. Здесь нет разделения между низкой динеттой и верхним салоном, и повсюду просторно. Легко представить наполненный людьми, располагающий к общению салон. На камбузе много шкафчиков, но рабочая поверхность не очень большая.

В этой модели присутствуют три каюты. Существует еще двухкаютная версия, где площадь динетты еще больше, но мы предпочитаем третью каюту, которую можно использовать как кладовую, тем более что она не занимает много места на борту. Поскольку две основные каюты разнесены друг от друга и имеют собственные санузлы, хозяева и гости при желании могут найти уединение. В кормовой каюте Atlantic 444 галюнь и душ разделены и по размерам не уступают тем, к которым

мы привыкли дома. Носовая каюта и санузел лишь немногим меньше, поэтому гостям тоже будет удобно. Легко представить, как в таких условиях можно неделями жить на борту.

За 10 лет эта Atlantic 444 находила 600 моточасов, однако признаков старения или износа нет. В 1998 году такая новая лодка стоила £ 300 000 — гораздо больше многих конкурентов, но 14 лет спустя ее можно продать за £ 240 000. Высокая остаточная стоимость для качественных малосерийных моделей!

Палуба у спроектированного Джоном Беннетом круизера первосортная. Ширина боковых проходов варьируется от 25 до 35 сантиметров, и реллинг ощущается незыблемым. Любители флайбриджа посетуют на отсутствие такового, однако находящийся в корме на возвышении пост управления создает ощутимую связь между верхней и нижней палубой, чего флайбриджные лодки лишены. Доступ на палубу здесь гораздо легче и безопаснее, а на ходу удобно перемещаться между камбузом и рубкой. Кроме того, такая компоновка позволяет иметь большой пост управления с обилием приборов.



**Каюты в корме и носу оборудованы санузлами**

Вопреки ожиданиям, Atlantic 444 имеет корпус не переходного типа, но глиссирующий, с небольшим килем, повышающим устойчивость на курсе. Угол килеватости днища на транце составляет 17°. На тесте Atlantic 444 в 1998 году мы определили, что лодка глиссирует на 15 узлах с дифферентом всего 4°, поэтому перегрузки на волнении не будут слишком утомительными для вашего позвоночника. Atlantic 444 способна развивать 24 узла и идти в экономичном водоизмещающем режиме, что делает ее достаточно универсальной. С такими жилыми помещениями, мореходностью и высотой над ватерлинией 3,4 м она идеально подходит для путешествий по Европе.

## ДОСЬЕ

**Тип** круизер с двумя или тремя каютами

**Корпус** глиссирующий с килем

**Год постройки** 2002

**Длина** 45 ф (14,0 м)

**Ширина** 14 ф (4,5 м)

**Осадка** 4 ф (1,2 м)

**Водоизмещение**

(порожнем) 16 т

**Запас топлива** 1800 л

**Запас воды** 670 л

**Максимальная скорость**

(по тесту MBV в 1998 г.) 24 узла

с двигателями Volvo Penta

TAMD63P (370 л.с.)

**Запас хода** 260 миль на 18 узлах

с учетом 20% резерва

**Открытая планировка задействует каждый сантиметр площади, и это явно ощущается**







На корме установлена платформа для перевозки автомобиля Smart Car

СМОТРИТЕ ВИДЕО



mbv.com/vdv50



Цена  
£ 199 950

СТАЛЬНАЯ ЯХТА С АВТОМОБИЛЕМ НА БОРТУ

## Van der Valk Comfort 50

Да, на корме этой стальной лодки водоизмещением 25 тонн вы видите платформу с автомобилем Smart Car, который, кстати, включен в стоимость. Мы впервые встретили круизер с собственной машиной — владелец Beau Jolie оснастил его гидравлической платформой для перевозки «смарта». Неоценимое дополнение, если вы долго живете на борту. Этому электромобилю нужно всего лишь береговое питание, а платформа снабжена откидной аппарелью, поэтому, прибыв в пункт назначения, он может съехать прямо на причал. Конечно, не стоит забывать, что соленая вода провоцирует коррозию, но автомобиль укомплектован специальным защитным чехлом.

Van der Valk Comfort 50, особенно с машиной на борту, больше подходит для путешествий по внутренним водным путям. С судна легко сойти на высокий берег канала, автоматически опускающаяся радарная арка, как и у многих других

голландских яхт, позволяет проходить под низкими мостами. На первый взгляд корпус кажется глиссирующим, однако он водоизмещающий, с выраженной скулой. Он способен выходить на глиссирование с более мощными двигателями и увеличенными винтами, но два Volvo Penta TAMD61P разгоняют его до 10 или чуть более узлов. Потенциально яхта может развить и 15 узлов, но с автомобилем на платформе это вряд ли получится. Комфортная крейсерская скорость составит 8–9 узлов, а все, что выше, будет уже не экономично и дорого. Недавно владелец заменил винты, валы, электрические носовые подруливающие устройства (по 16 л. с.). В отличие от стеклопластика, сталь требует повышенного ухода, особенно если судно эксплуатируется в соленой воде.

Просторная кормовая палуба идеально подходит для отдыха или трапезы. При использовании тентов она фактически становится продолжением внутренних жилых помещений. Большой пост управления хорошо оснащен электроникой. Кресло рулевого не прикреплено к палубе, из чего можно заключить, что владельцам не приходилось ходить в шторм.

Жилые помещения на нижней палубе — высшего класса. В салоне вокруг стола перед телевизором

могут легко уместиться семь человек, а на динетте, ближе к носу, напротив камбуза разместятся еще четверо. Обилие иллюминаторов и светлая отделка салона создают ощущение пространства. В кормовую мастер-каюту попадаешь через коридор, рядом с которым расположена еще одна двухместная каюта по левому борту, а также стиральная и сушильная машины. Просторная каюта владельца имеет большой санузел и душ. Как и в случае с Atlantic, на этой яхте нет нижнего поста управления, но из кокпита открывается отличный обзор, и необходимости в дополнительном посту управления нет. Его отсутствие может негативно сказаться, если только вы планируете ходить по холодным морям вроде Балтики.

Те 199 950 фунтов, что просят за Van der Valk Comfort 50, — хорошая цена

## ДОСЬЕ

**Тип** круизер с тремя каютами  
**Год постройки** 1994  
**Корпус** водоизмещающий с острыми скулами  
**Длина** 50 ф (15,2 м)  
**Ширина** 15 ф (4,6 м)  
**Осадка** 4 ф (1,3 м)  
**Водоизмещение** (порожном) 25 т  
**Запас топлива** 2300 л  
**Запас воды** 1000 л  
**Максимальная скорость** 10 узлов, учитывая наличие автомобиля на платформе  
**Запас хода** 360 миль на 8 узлах с учетом 20% резерва

для 50-футовой лодки. Это универсальное судно, вместе с которым отдадут электромобиль, так и подталкивает отправиться путешествовать. Его практичная угловатая внешность может не всем прийтись по вкусу, но она никак не влияет на потенциал для длительного нахождения на борту.

В кормовой каюте высокий потолок и много места для вещей



Светлые и просторные жилые помещения на нижней палубе





Цена  
£ 225 000

СМОТРИТЕ ВИДЕО



mby.com/t535

Традиционный дизайн и просторные жилые помещения за небольшие деньги являются сильной стороной Trader 535

## ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ КРУИЗЕР

# Trader 535

В апреле 1999 года мы тестировали круизеры с корпусом переходного типа и пришли к соглашению, что в случае Trader за относительно небольшие деньги можно купить огромную лодку. Тринадцать лет спустя ситуация не изменилась. На самом деле, изначально этот Trader 535 Signature был выставлен на продажу за £ 325 000 и с тех пор подешевел до £ 225 000. Начальная цена была немного нереальной, а нынешняя выглядит очень привлекательной.

Из трех рассмотренных лодок у Trader 535 лучший салон. Благодаря огромным иллюминаторам он очень светлый и ощущается более просторным, так как выполнен в одном уровне. Это единственная лодка с нижним постом управления и флайбрижем, что для кого-то может стать решающим фактором. С нижнего поста открывается удивительно хороший обзор не только по курсу и по бортам, но и в корму — редкость для яхт с кормовой каютой.

Trader 535 имеет необычную планировку с камбузом на нижней палубе. Это удобно, когда утром вы выходите из каюты и хотите сварить себе кофе, но менее практично в течение дня. Конфигурация компактного камбузного модуля выглядит не совсем привычно; два встроенных холодильника дополняет целый набор мелкой бытовой техники.

Однако перемещаться по короткому крутому трапу на верхнюю палубу на неспокойной воде не слишком безопасно. В кормовой каюте высокий потолок, длинная двуспальная кровать и большой санузел с миниатюрной ванной. На лодке достаточно места для вещей, и мастер-каюта не исключение. Просторная носовая каюта также имеет двуспальную кровать и множество шкафчиков, а в третьей каюте по левому борту оборудованы две койки. В санузле для гостей предусмотрена отдельная душевая кабина.

Палуба Trader 535 радует: фальшборт, высокий прочный релинг и широкие боковые проходы дают безопасно перемещаться на ходу даже детям, пожилым людям и домашним питомцам. Флайбридж отделяют от кокпита всего четыре ступени, а на крыше кокпита устроена зона для загара. Помимо того, крыша создает тень и служит креплением для тента, который позволяет объединить с кокпитом салон.

Лодки Trader известны своими внушительными моторными отсеками, и 535-я модель не разочаровывает. Попастись внутрь можно через люк под трапом камбуза или через два люка в салоне. Trader 535 оборудована двумя двигателями Caterpillar 3126 по 420 л.с. и способна развивать 19 узлов, когда новая. Поскольку на нее не стали устанавливать слишком мощные двигатели, места в моторном отсеке более чем достаточно и следить за техникой просто. Если вы планируете проводить много времени за пределами Европы, стоит иметь в виду, что проблем

с запчастями Caterpillar обычно нет. Единственный недостаток этой лодки заключается в ее высоте, которая ограничит движение по каналам. Если это не очень важно, то перед вами подходящее для теплого и холодного климата судно с традиционной отделкой, которое можно считать превосходным вариантом.

## ДОСЬЕ

**Тип** круизер с тремя каютами  
**Год постройки** 1997  
**Корпус** переходного типа  
**Длина** 55 ф (16,7 м)  
**Ширина** 16 ф (4,9 м)  
**Осадка** 4 ф (1,2 м)  
**Водоизмещение** (порожном) 19,3 т  
**Запас топлива** 2500 л  
**Запас воды** 820 л  
**Максимальная скорость** 20,2 узла (2хCaterpillar 3126 по 420 л.с.)  
**Запас хода** 250 миль на 16 узлах с учетом 20% резерва

## ЧТО ВЫБРАТЬ?

Все три лодки представляют собой отличные круизеры, на которых можно жить, поэтому пришлось крепко подумать, прежде чем сделать выбор. Мне бы хотелось перейти из Англии в Средиземное, а затем в Эгейское море. Путь лежит через Бискайский залив или по каналам Франции через Гаронну. Во втором случае Trader 535 отпадает из-за высоты. Учитывая это, из-за большей длины, привлекательной цены и автомобиля на борту фаворитом становится Van der Valk. Однако, проведя некоторое время на Atlantic 444, я счел ее наиболее подходящей для длительных путешествий. Это качественно сделанное судно чуть короче конкурентов, значит, содержать его будет дешевле, да и место для швартовки найти легче. Кроме того, высокая максимальная скорость позволит уйти от непогоды и справиться с волнами. Atlantic 444 наиболее дорогостоящий вариант, но и перепродать ее в будущем будет легче. Голосу за нее!

Просторная кормовая каюта с высокой детализацией в отделке



Для круизера с кормовой каютой здесь очень хороший круговой обзор





# ДОМУМОРЯ

Лучшая недвижимость на берегу в пригороде Петербурга



## Отдых без границ

Суходольское озеро под Санкт-Петербургом будто специально создано природой для чудесного отдыха на воде. С Ладогой его соединяет река Бурная — неглубокая, быстрая и с каменистым дном. Но само озеро идеально подходит для активной езды на катерах и аквабайках или плавания на небольшой парусной яхте, которую к берегу легко доставить на трейлере, чтобы провести на борту отпуск. Режим плавания — короткие переходы и стоянки в привлекательных местах: по берегам Суходольского озера тянутся дикие пляжи — песчаные косы. В Суходольском озере в изобилии водится рыба. Пожалуй, это самое рыбное из озер Карельского перешейка.

В одном из таких живописных мест находится Загородный клуб «Дача». Это единственный отель уровня 4\* на всем Суходольском озере. Здесь есть все для отличного отдыха: территория более 50 га с реликтовыми соснами, спа-центр, крытый бассейн, 10 бревенчатых коттеджей и «финские» дома, 28 гостиничных номеров с дизайнерскими интерьерами, несколько ресторанов и баров. Постройки расположены так, чтобы обеспечивать проживающим спокойный отдых и максимальное уединение.

К услугам гостей: фитнес-зал, теннисные корты, собственный оборудованный пляж, эллинг и слип. Последнее вносит приятное разнообразие в привычный яхтсменам и владельцам катеров досуг: можно спустить свое судно на воду и отправиться в круиз по акватории озера, из которого на катере несложно выйти в Ладогу, а затем вернуться в клуб. 70-й км. Приозерского ш. тел. +7 (812) 457 01 01

**ИНТЕРНЕТ:** [www.dacha-ozero.ru](http://www.dacha-ozero.ru)



## МОРСКИЕ ТЕРРАСЫ

**ЦЕНА:** от 200 000 рублей/сотка.

Коттеджный поселок на берегу Финского залива, 70 км от СПб. Земля в собственность. Все коммуникации: магистральный газ, электричество, централизованное водоснабжение. Охраняемая территория. Спортивные площадки, кафе, оборудованный пляж. «Лэнд Аспект» +7 (812)331-51-21

**ИНТЕРНЕТ:** [www.m-terrace.ru](http://www.m-terrace.ru)



## РЕПИНО

**ЦЕНА:** по запросу.

Квартира в новом жилом комплексе (50 м от Финского залива) в поселке Репино. Апартаменты площадью до 114 кв. м с захватывающим видом на залив. Охрана, подземный паркинг.

Агентство недвижимости «Аркада»  
Фёдор Бакулин, тел. +7 (812) 995-01-91

**ИНТЕРНЕТ:** [www.agency-arcade.ru](http://www.agency-arcade.ru)



## ВЫБОРГСКИЙ РАЙОН

**ЦЕНА:** 19 500 000 рублей.

Коттеджный поселок в Выборгском р-не, в 3 км от Финского залива, вид на озеро Красное и лес. Дом (310 м2) из калиброванного бревна, дизайнерский ремонт, мебель. Участок 22 сотки, вода, газ, охрана, служба эксплуатации.

Агентство недвижимости «Аркада»  
Фёдор Бакулин, тел. +7 (812) 995-01-91

**ИНТЕРНЕТ:** [www.agency-arcade.ru](http://www.agency-arcade.ru)





ЭЛИТНЫЙ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС  
**ЛЕОНТЬЕВСКИЙ  
МЫС**

*Восхищена!*

ПЕТРОГРАДСКАЯ СТОРОНА, ЖДАНОВСКАЯ УЛ., 45

- Уникальные панорамные виды на Малую Невку, Крестовский остров и Финский залив.
- Рядом с историческим и деловым центром города, в тихом уединенном месте в окружении воды.
- Дизайн лобби, входных групп, всех общественных зон от знаменитой студии YOO inspired by Starck.
- 600 метров благоустроенной набережной с прогулочными зонами и яхт-клубом.
- Трехуровневый подземный паркинг на 700 машиномест с выделенной VIP-зоной и автомойками.
- Высота потолков от 3 до 5 метров. Площадь квартир от 50 до 500 кв.м.
- Ресепшн, частный детский сад, фитнес-центр с бассейном, стоматология, рестораны.
- Самые современные системы инженерного обеспечения, скоростные лифты класса люкс.
- Многоуровневая система охраны, контроль доступа.
- Закрытый внутренний двор с детскими площадками.

**ЛЕОНТЬЕВСКИЙ МЫС  
- ЭТО КОМФОРТ  
И РОСКОШЬ,  
ПРОДУМАННЫЕ  
ДО МЕЛОЧЕЙ  
ВО ВСЕМ**

**999 4400**

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

КВАРТИРЫ С ВИДОМ НА МАЛУЮ НЕВКУ,  
КРЕСТОВСКИЙ ОСТРОВ  
И ФИНСКИЙ ЗАЛИВ

ООО «Леонтьевский Мыс»  
Строительство ведется по 214 ФЗ,  
с проектной декларацией можно  
ознакомиться на сайте [www.lmspb.ru](http://www.lmspb.ru)



Эксклюзивный  
брокер  
проекта  
[www.colliers.com](http://www.colliers.com)



**БФА**  
БАНК

Финансовый  
партнер  
проекта  
[www.bank.bfa.ru](http://www.bank.bfa.ru)

Открытое акционерное общество  
«Банк Балтийское  
Финансовое Агентство»  
(ОАО «Банк БФА»)



Дизайн  
интерьеров  
от студии YOO  
[www.yoo.com](http://www.yoo.com)



# Балтийская жемчужина

Компания «Балтийская жемчужина» открыла продажи в новом малоэтажном квартале премиум-класса «Duderhof Club». Современный квартал в скандинавском стиле возводится вдоль благоустроенной набережной Дудергофского канала, в окружении живописных дворцово-парковых ансамблей Стрельны, Петергофа и Пушкина.

Среди преимуществ «Duderhof Club»: просторные светлые квартиры продуманной планировки,

лоджии и террасы с безрамным остеклением, современные инженерные системы, высокий уровень безопасности на территории и в зданиях, подземный паркинг, отсутствие коммерческих помещений на территории первой очереди. Конфигурация домов позволяет обеспечить большинство квартир живописным видом на воду и парк. В рамках 1-й очереди

предусмотрено возведение девяти малоэтажных кирпично-монолитных домов на 98 квартир площадью от 68 до 337 м² и 4 таунхауса (317 м²). Их строительство планируется завершить в III квартале 2013 г. Тел.: +7 (812) 457-17-77

**ИНТЕРНЕТ:** [www.bpearl.net](http://www.bpearl.net)

# Гавань Капитанов

Компания «Лидер Групп» объявила о скором старте продаж во втором доме проекта «Гавань Капитанов», возводимом на намывных территориях. Этот новый микрорайон станет продолжением Васильевского острова. Дом «Артур Грей», фасад которого будет развернут к Финскому

заливу, станет визитной карточкой Петербурга: заходящие в Морской порт пассажирские лайнеры начнут знакомство с городом с созерцания именно этого здания. Жилой квартал включает еще три объекта, названные в честь знаменитых мореплавателей: «Капитан Немо», «Магеллан», «Колумб».

Тел. (812) 336-0-336

**ИНТЕРНЕТ:** [www.lidgroup.ru](http://www.lidgroup.ru)







АЛЕКСАНДРИЯ

ЭЛИТНЫЙ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС

НОВГОРОДСКАЯ, 23

«Александрия» —  
элитный жилой комплекс  
в центре Петербурга,  
обращенный фасадом к Смольному собору

Богатая инфраструктура дома  
Квартиры от 40 м<sup>2</sup> до 200 м<sup>2</sup>  
Благоустроенный внутренний двор - терраса  
Подземный отапливаемый паркинг  
Панорамные виды на Смольный и Неву  
Эксклюзивный дизайн холлов



## Изысканная архитектура в Петербурге

*Собрание*

ДОМ БЛАГОРОДНЫХ СЕМЕЙСТВ

Большая Посадская, 12

Дом благородных семейств «Собрание» —  
здесь создается история, рождаются  
и одновременно продолжают традиции,  
строится будущее, которое из этих стен  
уверенно шагает в большую жизнь.

Квартиры с видом на Петропавловскую крепость  
Исторический центр (500 м от м. «Горьковская»)  
Квартиры с террасами и мансардами  
Двухуровневый отапливаемый паркинг с лифтом  
Охраняемый внутренний двор  
Возможность свободной планировки



RBI  
*The art of real estate*

Санкт-Петербург, В.О., Малый пр., д. 22 А, БЦ «Соверен»

Тел.: 320 7676 [www.rbi.ru](http://www.rbi.ru)

ХОЛДИНГ RBI  
основан в 1993 г.

Реклама. ООО «Новгородская», ООО «Прайм-Инвестмент». Проектные декларации на сайте: [www.rbi.ru](http://www.rbi.ru). СРО №0006-2009-7825005179-С-3 от 11.02.2010г.



# ДОСТАВКА ЖУРНАЛА

Позвоните по телефону +7 (495) 225 62 03 или + 7 (921) 973 87 12  
и закажите курьерскую доставку следующих номеров журнала «Motor Boat & Yachting»  
к себе домой или в офис.

## ПРЕИМУЩЕСТВА КУРЬЕРСКОЙ ДОСТАВКИ:

- ◆ Вы получаете журнал сразу же, как только он выходит из типографии
- ◆ Вы не пропустите ни одного номера
- ◆ Курьер привозит журнал домой или в офис
- ◆ Цена журнала с учетом доставки не дороже, чем в розничной продаже: стоимость доставки 6 номеров журнала составляет всего 1800 рублей
- ◆ Вместе с журналом Вы получаете приглашения на закрытые мероприятия МВУ и наших партнеров

1. Выберите один из двух вариантов подписки:  
• на год (6 выпусков) — 1 800 руб.  
• на 2 года (12 выпусков) — 3 600 руб.  
2. Заполните квитанцию и оплатите ее в любом отделении Сбербанка.  
3. Сообщите нам об оплате по телефону + 7 (812) 244 24 07 или по электронной почте info@mby.ru

ИЛИ

1. Зайдите на сайт [www.mby.ru](http://www.mby.ru)  
2. Заполните анкету в разделе "Подписка".  
3. Наш менеджер свяжется с Вами и уточнит варианты подписки, а также удобный способ оплаты (можно оплатить через Сбербанк, со счета юр. лица, либо наличными).

Вы также можете заказать подарочный сертификат  
на подписку, позвонив нам по тел. +7 (812) 244 24 07

Внимание! Если Вы оплатили данную квитанцию,  
то для своевременной доставки следующего  
выпуска журнала отправьте, пожалуйста, письмо  
на электронную почту info@mby.ru с указанием  
почтового адреса (с индексом), ФИО  
и контактного телефона получателя журнала.

**PONY  
EXPRESS**  
Доставка  
осуществляется

|                                                                                                                                                                                                                |                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| <b>ООО «Мотор Боат Медиа»</b><br><b>ИНН 7813458270, КПП 781301001</b><br>р/с 40702810120460450901 в С.-Петербургском ф-ле ОАО «Промсвязьбанк»<br>г. Санкт-Петербург<br>к/с 30101810300000000714, БИК 044030714 | <b>ИЗВЕЩЕНИЕ</b> |
| (Ф.И.О. плательщика, адрес)                                                                                                                                                                                    |                  |
| (дата платежа)                                                                                                                                                                                                 |                  |
| <b>Подписка на журнал</b><br><b>«Motor Boat &amp; Yachting» на 6 выпусков</b><br><b>(с выпуска 4/2012 по выпуск 3/2013)</b>                                                                                    |                  |
| (наименование платежа) (сумма в руб. коп.)                                                                                                                                                                     |                  |
| С условиями приема банком суммы, указанной в платежном документе, ознакомлен и согласен                                                                                                                        |                  |
| (подпись плательщика)                                                                                                                                                                                          |                  |
| <b>ООО «Мотор Боат Медиа»</b><br><b>ИНН 7813458270, КПП 781301001</b><br>р/с 40702810120460450901 в С.-Петербургском ф-ле ОАО «Промсвязьбанк»<br>г. Санкт-Петербург<br>к/с 30101810300000000714, БИК 044030714 | <b>КВИТАНЦИЯ</b> |
| (Ф.И.О. плательщика, адрес)                                                                                                                                                                                    |                  |
| (дата платежа)                                                                                                                                                                                                 |                  |
| <b>Подписка на журнал</b><br><b>«Motor Boat &amp; Yachting» на 6 выпусков</b><br><b>(с выпуска 4/2012 по выпуск 3/2013)</b>                                                                                    |                  |
| (наименование платежа) (сумма в руб. коп.)                                                                                                                                                                     |                  |
| С условиями приема банком суммы, указанной в платежном документе, ознакомлен и согласен                                                                                                                        |                  |
| (подпись плательщика)                                                                                                                                                                                          |                  |



# marineproof



**ГАРАНТИЯ  
ПОЖИЗНЕННАЯ!**

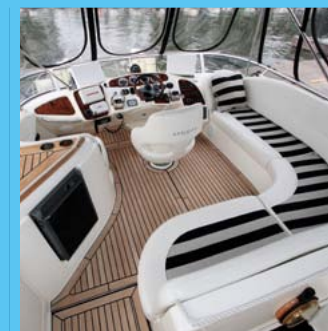
## Система подвески тендера SNAP DAVITS™

SNAP DAVITS™

- Обеспечивает легкое и надежное крепление тендера
- Экономит место на транцевой платформе
- Не портит эстетику внешнего вида яхты
- Изготовлена в США полностью из высокопрочной нержавеющей стали

Официальный дистрибьютор в России Компания Marineproof  
[WWW.MARINEPROOF.COM](http://WWW.MARINEPROOF.COM)

## Яхта Meridian 459



Длина габаритная: **15 метров**  
Ширина: **4.37 метров**  
Осадка: **1.17 метров**  
Скорость максимальная:  
**36 узлов**  
Пассажировместимость:  
**15 человек**

Число спальных мест: **6**  
Год выпуска:  
**2007**  
Местоположение –  
**Москва**  
Наработка двигателя –  
**500 часов.**

Идеальное состояние, напольное покрытие из палубного тика, навигационная система «Furuno» и многое другое.

**ЦЕНА: 650 000 \$ USD.**  
Тел.: **8 (495) 210-13-68**



# ПРОДАЕТСЯ МОТОРНАЯ ЯХТА “ЛИЗА”



Год постройки: .... 1995  
Материал корпуса: .... сталь  
Длина: .... 19,8 м.  
Ширина наибольшая: .... 5,5 м.  
Мощность  
главного двигателя: .... 150 л.с.  
Скорость максимальная: .... 10 узлов  
Скорость  
экономичного хода .... 8 узлов  
Запас хода: .... 1100 миль

Две каюты,  
просторный салон,  
камбуз, сауна, душевая,  
11 спальных мест.

По вопросам приобретения:  
**+7 (921) 938 78 78**  
**+7 (921) 935 10 10**

Цена 2 999 000 руб  
(торг)

Официальный дистрибьютор морских электронных  
навигационных карт формат C-MAP NT, C-MAP NT MAX.

## Расширяем сеть DPS-дилеров\*

### НОВЫЕ УЧАСТКИ LOCAL

- Река Волга от Рыбинска до Н.Новгорода
- Река Волга от Н.Новгорода до Чебоксар
- Река Волга от Чебоксар до Балаково
- Река Волга от Балаково до Волгограда
- Река Кама от Нижнекамска до Ижевска
- Река Кама от Ижевска до Соликамска
- Река Ока от Коломны до Калуги
- Река Ока от Коломны до Н.Новгорода
- Рыбинское водохранилище
- Ивановское водохранилище
- Река Москва
- Белое море
- Ладожское озеро
- Онежское озеро
- Финский залив
- Волго-Донской канал NEW oct 2011
- Беломорско-Балтийский канал NEW oct 2011

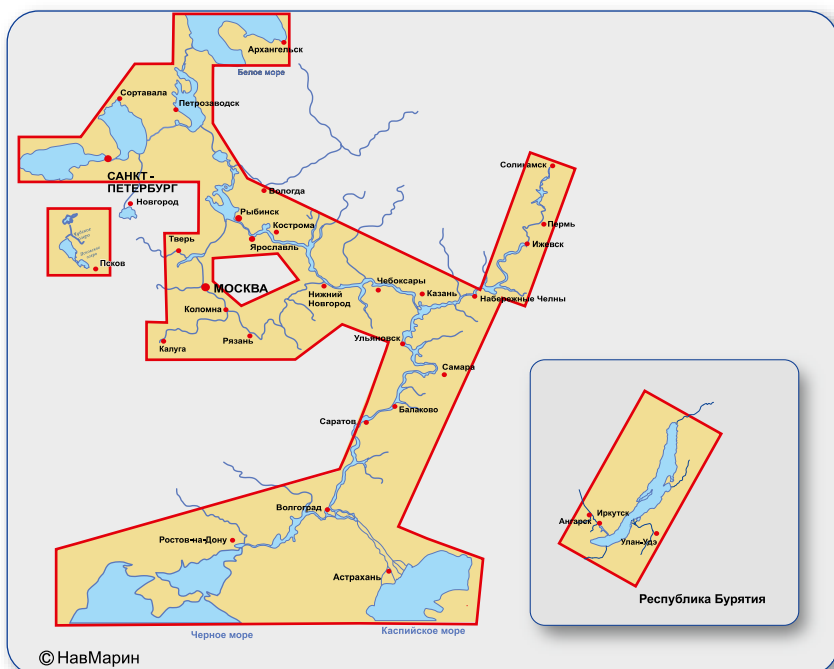
### НОВЫЕ УЧАСТКИ WIDE

- Волго-Балтийский канал и Рыбинское водохранилище
- Тверь, Дубна, Углич и Рыбинское водохранилище
- Рыбинское водохранилище и река Волга от Рыбинска до Чебоксар
- Волго-Донской канал и Азовское море NEW oct 2011
- Беломорско-Балтийский канал и Белое море NEW oct 2011

### НОВЫЕ УЧАСТКИ MEGAWIDE

От Рыбинска через Москву и реку Ока до Нижнего Новгорода

\*DPS-дилер имеет право на самостоятельную запись картографического продукта





# С НАМИ ЛЕГКО!



ДОБАВЬТЕ ВАШЕМУ ДВИГАТЕЛЮ  
СОВРЕМЕННЫЕ ФУНКЦИИ:  
РЕЖИМ ОДНОЙ РУКОЯТКИ,  
РЕЖИМ «МАЛЫЙ ХОД»,  
ПОМОЩНИК «POWER TRIM»,  
КРУИЗ КОНТРОЛЬ И ДРУГИЕ.  
ЗАКАЖИТЕ ИХ У ВАШЕГО  
ДИЛЕРА VOLVO PENTA.  
УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ДОГОВОР



## **VOLVO PENTA**

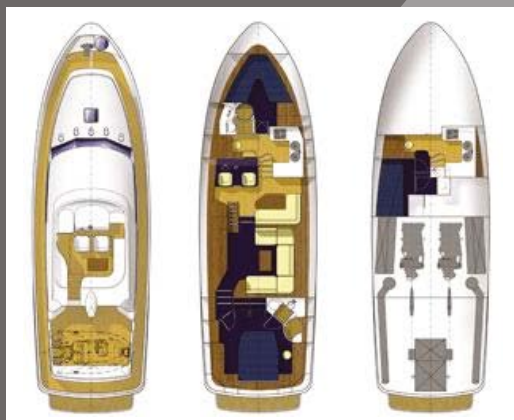
[www.volvopenta.ru](http://www.volvopenta.ru)



**Hardy 50** 2008г. 590 000 GBP (Спб).растаможена  
наработка 680 моточасов. Отличное состояние.



|                         |                      |
|-------------------------|----------------------|
| Длина                   | 14.95 м              |
| Ширина                  | 4.90 м               |
| Осадка                  | 1.40 м               |
| Вес                     | 25.0 т               |
| Цвет корпуса            | синий                |
| Двигатель               | Twin MAN R6- 800 л.с |
| кол-во двигателей       | 2                    |
| Мощность                | 2 x 800 л.с.         |
| запас топлива           | 3657 л               |
| запас воды              | 600 л                |
| Максимальная<br>корость | 30-32 узла           |
| каюты                   | 3                    |
| Спальные места          | 6                    |
| Hardy 50 2008г.         | 590 000 GBP (Спб)    |



#### Hardy 50 - образец экспедиционной яхты океанского класса А.

- Полуглиссирующий мореходный корпус
- Острые обводы носовой части
- Высокая скорость (2 двигателя по 800 л.с.)
- Два независимых водонепроницаемых отсека (кормовой отсек, моторный отсек)
- Мягкий привальный (удобство шлюзования и швартовки)
- Фальш-борт (безопасный выход на палубу)
- Усиленный корпус
- Низкая площадка и кран для тендера (безопасный спуск/подъем в любую погоду)
- Океанский класс А
- Остекление всех иллюминаторов двойное с обогревом
- Каюта владельца в корме
- Две гостевые каюты
- Большой камбуз
- Специальный отсек для хранения провизии

Яхта приспособлена к эксплуатации в самых суровых погодных условиях.  
Подробная спецификация и фотографии на сайте:

[www.princess-brokerage.ru](http://www.princess-brokerage.ru)

тел.+7 (812) 32-555-32

**PRINCESS**  
BROKERAGE



# SUNSEEKER PREDATOR 52'

Год постройки: **2009 (новая)**  
Длина: **17.60 м.**  
Ширина: **4.63 м.**  
Осадка: **1.26 м.**

Двигатели: **2 x Caterpillar 715 л.с.**  
Флаг: **Cook Islands**  
Цена: **800 000 €**  
Яхта находится в Финляндии

По вопросам приобретения:  
**+7 (911) 92 961 92**





ЯХТА ПОСТРОЕНА!



Длина **45 м**  
Ширина **8,83 м**  
Водоизмещение **437 тонн**  
Двигатели **2 x MTU 1800 л.с.**  
Топливо **63 150 л**  
Пресная вода **11 520 л**  
Материал корпуса **Сталь**  
Цена **Меньше, чем вы думаете**

## ОДИН ИЗ НЕМНОГИХ НАСТОЯЩИХ ЭКПЛОРЕРОВ НА РЫНКЕ **HORIZON EXPLORER 45M**

*Любая экспедиционная яхта — это компромисс между творчеством дизайнера и работой морских инженеров. Когда побеждает дизайнер, рождается красота и комфорт, когда побеждает инженер, появляются надежность и высокие мореходные качества. Большая редкость, когда эти противоположности находятся в балансе и гармонии. Но только так рождаются яхты, которые действительно уникальны!*

**Классификация – Class I (Bureau Veritas). Ледовый класс – Ice Class 1D.**

**Соответствие МСА. Запас хода – свыше 4200 миль на скорости 9,5 узлов.**



\* Верфь Horizon входит в SYBA (Международная Ассоциация Строителей Суперяхт). В 2011 году верфь Horizon вошла в ТОП-10 верфей в мире по числу реализованных проектов более 80 футов (по данным журнала Show Boats, USA).

**Jonacor**  
marine

197022, Санкт-Петербург,  
Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н,  
+7 (921) 961 98 24 +7 (812) 702 47 70  
info@jonacor-marine.ru  
www.jonacor-marine.ru





# МЫ УСТАНАВЛИВАЕМ СТАНДАРТЫ



[www.grizzly-marine.ru](http://www.grizzly-marine.ru)

Санкт-Петербург: Октябрьская набережная, д. 15;  
пр-т Энгельса, д. 33, ТМ «Светлановский».

Москва, Сколковское шоссе, д 31, ТК «Спорт-Хит».

7 (812) 955-49-54      +7 (812) 407-74-45



# ПЕРВАЯ ЯХТЕННАЯ КОМПАНИЯ



Денисов Денис Юрьевич

*Первая Яхтенная Компания, с филиалами в Москве, Санкт-Петербурге и на юге России, создана для удовлетворения любых Ваших потребностей в сфере яхтинга.*

## Мы предлагаем вам:

- Катера – от недорогих рыбацких до роскошных скоростных катеров для отдыха на воде.
- Моторные яхты luxury-класса и водоизмещающие яхты для спокойной и комфортабельной жизни на воде.
- Парусные яхты как для начинающих яхтсменов, так и для искушенных капитанов, – яхты, с которыми вы сделаете весь мир доступным для путешествий и жизни!

Яхты, которые окажутся для Вас оптимальными как по размеру, возможностям и комфорту, так и доступными по цене приобретения; а главное, мы сделаем владение Вашей яхтой необременительным и приятным.

Мы основываем выбор катера и яхты для Вас еще и на возможности последующей продажи на вторичном рынке. Наш выбор производителей не нуждается в дополнительном представлении, все они имеют феноменальную популярность и спрос как на первичном, так и брокеражном яхтенном рынке.

## Особое значение мы уделяем обслуживанию Ваших яхт:

- › сервис и ремонт
- › модернизация и дооснащение
- › стоянка и хранение
- › подбор капитанов и команды
- › обучение и практика

В нашей команде каждый имеет яхтенный опыт с детства и может встать за штурвал Вашей яхты. Мы обеспечим для Вас разработку, организацию, подготовку, снабжение и содействие в Ваших путешествиях.

## У НАС ВЫ НАЙДЕТЕ ВСЕ!



Телефон в Москве +7 964 5 333 888 | Телефон в Санкт-Петербурге (812) 715 3 888

Следующим публичным шагом эксклюзивного дилера станет представление верфи DELPHIA YACHTS на Балтийском Морском Фестивале в Санкт-Петербурге с 31 мая по 3 июня.

На фестивале компания представит водоизмещающие яхты

Delphia Escape 1050 (на воде – место С3-1) и Delphia Escape 800 (на трейлере – место В18).

Также посетители смогут увидеть здесь трейлерную версию яхты Delphia 26 swing.

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



**DELPHIA**

[www.delphiayachts.ru](http://www.delphiayachts.ru)  
(812) 715 3 888 info@DelphiaYachts.ru



# Б Р О К Е Р А Ж

**Azimut 55 2006 г.**



длина - 17,51 м  
ширина - 4,75 м  
двигатель - 2 x Caterpillar C 12 Diesel ( 2 x 710 л.с.)  
Специальная цена! Звоните!

**Monte Carlo 47 Fly 2011 г.**



длина - 14,8 м  
ширина - 4,30 м  
двигатель - 2 x VOLVO IPS600 435 л.с.  
наработано - 200 моточасов  
Специальная цена! Звоните!

**Beneteau Antares 12, 2008 г.**



длина - 12,62 м  
ширина - 3,99 м  
двигатель - VOLVO D6-370 дизель 370 л.с.  
наработано - 100 моточасов  
цена - 370 000 €uro

**Beneteau Antares 12, 2005 г.**



длина - 12,62 м  
ширина - 3,99 м  
двигатель - VOLVO D6-370 дизель 370 л.с.  
наработано - 618 моточасов  
цена - 260 000 €uro

**Monte Carlo 37 HT 2010 г**



длина - 12,10 м  
ширина - 3,77 м  
двигатель - 2 x Volvo D4-300 с  
джойстиком управления (2 x 300 л.с.)  
цена - 300 000 €uro

**Beneteau Antares 8, 2009 г.**



длина - 8,36 м  
ширина - 2,95 м  
двигатель NANNI T4-200 дизель с  
тролинговым клапаном  
наработано - 40 моточасов  
цена - 100 000 €uro

**Beneteau Anaters 7.60**



НОВЫЙ!  
длина - 7,60 м  
ширина - 2,78 м  
двигатель - NANNI T4-200 дизель с  
тролинговым клапаном  
цена - 80 000 €uro

**Crownline 250 CR, 2005 г.**



длина - 8,0 м  
ширина - 2,59 м  
двигатель - Mercruiser 5.7 MPI B3 320 л.с.  
наработано - 250 моточасов  
цена - 2 200 000 Руб.

**Stingray 250 CS, 2008 г.**



длина - 7,60 м  
ширина - 2,59 м  
двигатель - Volvo 5.7 Gi DP 300 л.с.  
наработано - 50 моточасов  
цена - 85 000 USD

 **Трэйд Марин**

**Санкт.-Петербург, наб. Мартынова, 40**  
**Тел. +7 901 315 07 57, Тел. +7 812 331 00 55**  
**[www.trademarine.ru](http://www.trademarine.ru)**



185 LX / LS



длина, м 5,60  
ширина, м 2,16  
двигатель 135 л.с.  
цена, руб от 999 900

195 RX **NEW**



длина, м 5,90  
ширина, м 2,31  
двигатель 135 л.с.  
цена, руб от 1 140 000

195 LS



длина, м 5,90  
ширина, м 2,31  
двигатель 135-225 л.с.  
цена, руб от 1 200 000

195 LX



длина, м 5,90  
ширина, м 2,31  
двигатель 135-225 л.с.  
цена, руб от 1 221 000

195 FX



длина, м 5,90  
ширина, м 2,31  
двигатель 135-225 л.с.  
цена, руб от 1 290 000

195 CS



длина, м 5,90  
ширина, м 2,31  
двигатель 135-225 л.с.  
цена, руб от 1 254 000

195 CX



длина, м 5,90  
ширина, м 2,31  
двигатель 135-225 л.с.  
цена, руб от 1 263 000

204 LR **NEW**



длина, м 6,20  
ширина, м 2,50  
без двигателя  
цена, руб от 1 188 000

208 LR



длина, м 6,30  
ширина, м 2,50  
двигатель 190-225 л.с.  
цена, руб от 1 548 000

214 LR **NEW**



длина, м 6,60  
ширина, м 2,57  
без двигателя  
цена, руб от 1 470 000

215 LR



длина, м 6,70  
ширина, м 2,57  
двигатель 220-270 л.с.  
цена, руб от 1 914 000

215 CR



длина, м 6,70  
ширина, м 2,57  
двигатель 200-270 л.с.  
цена, руб от 1 962 000

225 LR



длина, м 7,00  
ширина, м 2,54  
двигатель 200-320 л.с.  
цена, руб от 1 719 000

225 CR



длина, м 7,00  
ширина, м 2,54  
двигатель 200-320 л.с.  
цена, руб от 1 812 000

225 SX



длина, м 7,00  
ширина, м 2,44  
двигатель 200-320 л.с.  
цена, руб от 1 827 000

235 LR



длина, м 7,30  
ширина, м 2,57  
двигатель 200-320 л.с.  
цена, руб от 2 049 000

235 CR



длина, м 7,30  
ширина, м 2,57  
двигатель 200-320 л.с.  
цена, руб от 2 100 000

250 LR



длина, м 7,60  
ширина, м 2,59  
двигатель 200-320 л.с.  
цена, руб от 2 232 000

250 CR



длина, м 7,60  
ширина, м 2,59  
двигатель 200-320 л.с.  
цена, руб от 2 298 000

250 CS



длина, м 7,60  
ширина, м 2,59  
двигатель 200-320 л.с.  
цена, руб от 2 856 000





**Hallberg-Rassy 54**

Год постройки 2009 Длина 16,74 м Ширина 4,70 м Осадка 2,30 м Двигатель Volvo Penta 132 kW (179 л.с.) Категория А, Ocean  
Количество кают 4 (3 санузла) Спальных мест 6 Паруса Elwstrom EPEX с гидравлическими скрутками. Геннакер. Полный комплект  
навигационного оборудования, радар, автопилот, спутниковая связь. Место стоянки Словения Цена € 915'000

**Hallberg-Rassy 310**



Год постройки 2010 Длина 9,42 м Ширина 3,18 м  
Двигатель Yanmar 22 л.с. Количество Кают 2 Место стоянки  
Набережные Челны Флаг Россия, растаможена Цена € 220'000

**Hallberg-Rassy 40**



Год постройки 2010 Длина 12,4 м Ширина 3,82 м  
Двигатель Volvo Penta D2 55 Количество кают 2 Спальных мест 6  
Место стоянки Турция Флаг Мальта Цена € 375'000



**Nimbus 42' Nova**



Год постройки 2007 **Длина** 12,5 м **Ширина** 3,9 м  
**Двигатели** 2 x Volvo Penta 257 kW (350 л.с.)  
**Место стоянки** Турция **Цена** € 275'000

**Nord West 370 Coupe**



Год постройки 2012 **Длина** 11,8 м **Ширина** 3,5 м  
**Двигатели** 2 x Volvo Penta D4 EVC (300 л.с.) колонки с джойстиком! **Место стоянки** Швеция **Цена** € 443.794



**Horizon 54'**

Год постройки 2012 **Длина** 16,48 м **Ширина** 4,8 м  
**Двигатели** 2 x Volvo Penta IPS900 700 л.с.  
**Место стоянки** Майорка **Цена** € 1'100'000



**Elegance 98' Dynasty**

Год постройки 2008 **Длина** 30 м **Ширина** 7,7 м  
**Двигатели** 2 x MTU Diesel 16V 2400 л.с.  
**Место стоянки** Майорка **Цена** € 3'750'000



**Bandido 90'**

Год постройки 2010 (новая) **Длина** 27,9 м **Ширина** 7,65 м  
**Двигатели** 2 x MAN Diesel 1100 л.с.  
**Место стоянки** Турция **Цена** € 5'900'000



**Horizon Explorer 45M**

Год постройки 2012 **Длина** 45 м **Ширина** 8,83 м  
**Двигатели** 2 x MTU 2V4000 M60 1800 л.с.  
**Гостевые каюты** 6 **Цена** Меньше, чем вы думаете





323

Длина 10.59 м  
Ширина 3.23 м  
Mercruiser 8.2  
HO BRAVO 3  
2•430 (Hp)



303

Длина 9.60 м  
Ширина 3.02 м  
Mercruiser 8.2  
BRAVO 3  
2•380 (Hp)



**NEW**



273

Длина 8.79 м  
Ширина 2.59 м  
Mercruiser 8.2  
HO BRAVO 3  
430 (Hp)



276

Длина 8.38 м  
Ширина 2.59 м  
Mercruiser 8.2  
HO BRAVO 3  
430 (Hp)



**NEW**



243

Длина 7.29 м  
Ширина 2.59 м  
Mercruiser 8.2  
HO BRAVO 3  
430 (Hp)



**NEW**



26SD

Длина 8.38 м  
Ширина 2.59 м  
Mercruiser 8.2  
BRAVO 3  
430 (Hp)



**NEW**



**A28**

Длина 8.68 м  
Ширина 2.59 м  
Mercruiser 8.2  
HO BRAVO 3  
430 (Hp)



**A25**

Длина 7.77 м  
Ширина 2.59 м  
Mercruiser 8.2  
HO BRAVO 3  
430 (Hp)



**230  
WSS**

Длина 7.31 м  
Ширина 2.59 м  
Mercruiser 8.2  
HO BRAVO 3  
430 (Hp)

Офисы продаж:

ROYAL YACHT CLUB. Москва, Ленинградское ш., вл 39. Телефон: + 7 495 940 77 14  
ЯХТ КЛУБ СПАРТАК. г.Долгопрудный, улица Набережная 4а. Телефон: +7 903 539 83 41  
МАРКЕТ МАРИН. г.Долгопрудный, Старо-Дмитровское шоссе, д.1. Телефон: + 7 495 579 22 02  
Веб сайт: [www.cobaltboats-rus.ru](http://www.cobaltboats-rus.ru), e-mail: [cobaltboats@yandex.ru](mailto:cobaltboats@yandex.ru)

**START**  
MARINE



# AQUATECHNICA

## AZIMUT 38



|                 |                                |
|-----------------|--------------------------------|
| Год             | 2011 (Новая)                   |
| Местонахождение | Москва                         |
| Общая длина, м  | 12,00                          |
| Ширина, м       | 3,80                           |
| Осадка, м       | 1,12                           |
| Каюты           | 2                              |
| Двигатели       | 2 x Cummins QSB 5.9, 355 л.с.  |
| Моточасов       | 0                              |
| Цена            | €550 000 • <del>€610 000</del> |

## AZIMUT 48



|                 |                                    |
|-----------------|------------------------------------|
| Год             | 2011 (Новая)                       |
| Местонахождение | Москва                             |
| Общая длина, м  | 14,90                              |
| Ширина, м       | 4,50                               |
| Осадка, м       | 1,35                               |
| Каюты           | 3+1                                |
| Двигатели       | 2 x Cummins QSB 8.3, 600 л.с.      |
| Моточасов       | 0                                  |
| Цена            | €1 050 000 • <del>€1 224 500</del> |

## AZIMUT 43S



|                 |                                      |
|-----------------|--------------------------------------|
| Год             | 2008                                 |
| Местонахождение | Москва                               |
| Общая длина, м  | 13,37                                |
| Ширина, м       | 4,22                                 |
| Осадка, м       | 1,20                                 |
| Каюты           | 2                                    |
| Двигатели       | 2 x Volvo D6-370 IPS Diesel 435 л.с. |
| Моточасов       | 370                                  |
| Цена            | €580 000                             |

## BENETTI TRADITION



|                 |                                |
|-----------------|--------------------------------|
| Год             | 2009                           |
| Местонахождение | Италия                         |
| Общая длина, м  | 30,20                          |
| Ширина, м       | 7,15                           |
| Осадка, м       | 1,79                           |
| Каюты           | 4+экипаж                       |
| Двигатели       | 2 x Caterpillar C18, 1015 л.с. |
| Моточасов       | 740                            |
| Цена            | € 5 350 000                    |

## MONTEREY M5



|                                                           |        |               |
|-----------------------------------------------------------|--------|---------------|
| <b>Monterey M5</b><br>с Volvo - Penta 5,7 GXi DP 320 л.с. |        | от \$124 157* |
| Год                                                       | 2012   |               |
| Местонахождение                                           | Москва |               |
| Длина, м                                                  | 7,90   |               |
| Ширина, м                                                 | 2,59   |               |
| Осадка макс., м                                           | 1,04   |               |

## AZIMUT 46



|                 |                               |
|-----------------|-------------------------------|
| Год             | 2003                          |
| Местонахождение | Иркутск                       |
| Общая длина, м  | 14,90                         |
| Ширина, м       | 4,36                          |
| Осадка, м       | 1,05                          |
| Каюты           | 3+1                           |
| Двигатели       | 2 x CAT 3126 B DITA, 457 л.с. |
| Моточасов       | 700                           |
| Цена            | 21 000 000 руб.               |

## SESSA C32



|                                                             |  |              |
|-------------------------------------------------------------|--|--------------|
| <b>Sessa C32</b><br>с 2 x Volvo - Penta 5,0 GXI DP 270 л.с. |  | от €230 000* |
|-------------------------------------------------------------|--|--------------|

|                 |        |
|-----------------|--------|
| Год             | 2012   |
| Местонахождение | Москва |
| Длина, м        | 9,75   |
| Ширина, м       | 3,00   |
| Осадка, м       | 0,80   |
| Каюты           | 2      |

## SESSA KEY LARGO 27



|                                                                  |  |          |
|------------------------------------------------------------------|--|----------|
| <b>Sessa Key Largo 27, 2011</b><br>с 2 x Yamaha 150 FTL 150 л.с. |  | €127 500 |
|------------------------------------------------------------------|--|----------|

|                 |        |
|-----------------|--------|
| Год             | 2011   |
| Местонахождение | Москва |
| Длина, м        | 7,80   |
| Ширина, м       | 2,64   |
| Осадка, м       | 0,60   |
| Каюты           | 1      |

## MONTEREY 264FSC



|                                                              |  |               |
|--------------------------------------------------------------|--|---------------|
| <b>Monterey 264FSC</b><br>с Volvo - Penta 5,7 Gi DP 300 л.с. |  | от \$116 512* |
|--------------------------------------------------------------|--|---------------|

|                 |        |
|-----------------|--------|
| Год             | 2012   |
| Местонахождение | Москва |
| Длина, м        | 8,10   |
| Ширина, м       | 2,59   |
| Осадка макс., м | 1,04   |
| Каюты           | 1      |

\* - цена в базовой комплектации с указанными двигателями с учетом доставки до Москвы и таможенной очистки



## CUTWATER 28 ('32)

цена в Москве, базовая комплектация 7 150 000 руб.\*

|                             |      |
|-----------------------------|------|
| Длина, м                    | 9,85 |
| Ширина, м                   | 2,59 |
| Осадка, м                   | 0,71 |
| Запас топлива, л            | 378  |
| Запас воды, л               | 151  |
| Количество<br>спальных мест | 4+2  |



## CUTWATER 26 ('30)

цена в Москве, базовая комплектация 5 990 000 руб.\*



|                             |      |
|-----------------------------|------|
| Длина, м                    | 9,16 |
| Ширина, м                   | 2,59 |
| Осадка, м                   | 0,71 |
| Запас топлива, л            | 302  |
| Запас воды, л               | 151  |
| Количество<br>спальных мест | 4+2  |

\* При 1 USD = 29 руб.



## FORMULA 300 Cruiser

цена в Москве от 6 600 000 руб.\*



|           |      |                          |     |
|-----------|------|--------------------------|-----|
| Длина, м  | 9,03 | Запас топлива, л         | 405 |
| Ширина, м | 2,92 | Запас воды, л            | 100 |
|           |      | Количество спальных мест | 4   |

## FORMULA 330 Cruiser

цена в Москве от 8 950 000 руб.\*



|           |       |                          |     |
|-----------|-------|--------------------------|-----|
| Длина, м  | 10,08 | Запас топлива, л         | 681 |
| Ширина, м | 2,92  | Запас воды, л            | 189 |
|           |       | Количество спальных мест | 4   |

## FORMULA 290 FX4

цена в Москве от 6 600 000 руб.\*



|           |      |                          |     |
|-----------|------|--------------------------|-----|
| Длина, м  | 8,84 | Запас топлива, л         | 462 |
| Ширина, м | 2,74 | Запас воды, л            | 79  |
|           |      | Количество спальных мест | 2+2 |

## FORMULA 353 FasTech

цена в Москве от 11 600 000 руб.\*



|           |       |                          |     |
|-----------|-------|--------------------------|-----|
| Длина, м  | 10,74 | Запас топлива, л         | 564 |
| Ширина, м | 2,51  | Запас воды, л            | 72  |
|           |       | Количество спальных мест | 2   |

## FORMULA 270 Sun Sport

цена в Москве от 4 350 000 руб.\*



|           |      |                          |     |
|-----------|------|--------------------------|-----|
| Длина, м  | 8,23 | Запас топлива, л         | 379 |
| Ширина, м | 2,59 | Запас воды, л            | 53  |
|           |      | Количество спальных мест | 2   |

## FORMULA 240 BR Sport

цена в Москве от 3 530 000 руб.\*



|           |      |                  |     |
|-----------|------|------------------|-----|
| Длина, м  | 7,32 | Запас топлива, л | 227 |
| Ширина, м | 2,59 | Запас воды, л    | 38  |

\* При 1 USD = 29 руб.



**ATLANTIS VERVE 36** от 270.000 €\*



|           |       |                          |     |
|-----------|-------|--------------------------|-----|
| Длина, м  | 11,93 | Запас топлива, л         | 800 |
| Ширина, м | 3,84  | Запас воды, л            | 250 |
| Осадка, м | 0,95  | Количество спальных мест | 2+2 |

**ATLANTIS 38** от 262.000 €\*



|           |       |                          |     |
|-----------|-------|--------------------------|-----|
| Длина, м  | 11,63 | Запас топлива, л         | 760 |
| Ширина, м | 3,55  | Запас воды, л            | 180 |
| Осадка, м | 0,95  | Количество спальных мест | 4   |

**ATLANTIS 44** от 435.000 €\*



|           |       |                          |     |
|-----------|-------|--------------------------|-----|
| Длина, м  | 13,43 | Запас топлива, л         | 900 |
| Ширина, м | 4,25  | Запас воды, л            | 350 |
| Осадка, м | 1,18  | Количество спальных мест | 4+2 |

**ATLANTIS 48** от 535.000 €\*



|           |       |                          |      |
|-----------|-------|--------------------------|------|
| Длина, м  | 15,94 | Запас топлива, л         | 1700 |
| Ширина, м | 4,35  | Запас воды, л            | 420  |
| Осадка, м | 1,18  | Количество спальных мест | 4+2  |

**ATLANTIS 50x4** от 650.000 €\*



|           |       |                          |      |
|-----------|-------|--------------------------|------|
| Длина, м  | 15,56 | Запас топлива, л         | 1100 |
| Ширина, м | 4,35  | Запас воды, л            | 445  |
| Осадка, м | 1,4   | Количество спальных мест | 4/6  |

**ATLANTIS 58** от 975.000 €\*



|           |       |                          |      |
|-----------|-------|--------------------------|------|
| Длина, м  | 18,89 | Запас топлива, л         | 3000 |
| Ширина, м | 4,89  | Запас воды, л            | 650  |
| Осадка, м | 1,4   | Количество спальных мест | 6+2  |

\* Цена Ex.Works. Приведенная цена не включает в себя дополнительные опции, таможенное оформление и доставку.



**MARQUIS 420 Sport Bridge** от 769 665 \$\*



|           |      |                          |      |
|-----------|------|--------------------------|------|
| Длина, м  | 13,3 | Запас топлива, л         | 1136 |
| Ширина, м | 4,2  | Запас воды, л            | 530  |
| Осадка, м | 1,09 | Количество спальных мест | 6    |

**MARQUIS 420 Sport Coupe** от 690 015 \$\*



|           |      |                          |      |
|-----------|------|--------------------------|------|
| Длина, м  | 13,3 | Запас топлива, л         | 1136 |
| Ширина, м | 4,2  | Запас воды, л            | 530  |
| Осадка, м | 1,2  | Количество спальных мест | 6    |

**MARQUIS 500 Sport Bridge** от 1 188 635 \$\*



|           |      |                          |      |
|-----------|------|--------------------------|------|
| Длина, м  | 15,9 | Запас топлива, л         | 1915 |
| Ширина, м | 4,7  | Запас воды, л            | 605  |
| Осадка, м | 1,0  | Количество спальных мест | 8    |

**MARQUIS 500 Sport Coupe** от 1 107 925 \$\*



|           |      |                          |      |
|-----------|------|--------------------------|------|
| Длина, м  | 15,9 | Запас топлива, л         | 1915 |
| Ширина, м | 4,7  | Запас воды, л            | 605  |
| Осадка, м | 1,14 | Количество спальных мест | 8    |

**MARQUIS 690** от 2 827 280 \$\*



|           |      |                          |      |
|-----------|------|--------------------------|------|
| Длина, м  | 21,3 | Запас топлива, л         | 4542 |
| Ширина, м | 5,5  | Запас воды, л            | 757  |
| Осадка, м | 1,6  | Количество спальных мест | 8+1  |

**MARQUIS 720** от 3 491 250 \$\*



|           |     |                          |      |
|-----------|-----|--------------------------|------|
| Длина, м  | 22  | Запас топлива, л         | 4921 |
| Ширина, м | 5,5 | Запас воды, л            | 757  |
| Осадка, м | 1,5 | Количество спальных мест | 8+2  |

\* Цена Ex.Works в США. Приведенная цена не включает в себя дополнительные опции, таможенное оформление и доставку.





# CHAPARRAL



330 Signature

11 527 740 руб.



310 Signature

8 627 520 руб.



290 Signature

7 265 000 руб.



Длина, м: 10,21 Топливо, л: 662  
Ширина, м: 3,20 Спальных мест: 6  
Двигатель: Twin Volvo 5,7 GXI  
EVC JOYSTICK DP (2x320 л.с.)

Длина, м: 9,45 Топливо, л: 473  
Ширина, м: 3,05 Спальных мест: 6  
Двигатель: Twin Volvo 5,0 GXI DP  
(2x270 л.с.)

Длина, м: 9,35 Топливо, л: 435  
Ширина, м: 3,05 Спальных мест: 6  
Двигатель: Twin Volvo 4,3 GXI DP  
(2x225 л.с.)



## АДМИРАЛ МАРКЕТ МАРИН



Эксклюзивный дистрибьютор на территории России  
[www.admiral-group.ru](http://www.admiral-group.ru) (495) 925-77-06 [www.shopmarine.ru](http://www.shopmarine.ru)



## HARBERCRAFT

#1 Premium Aluminum Boat in Canada



## CROWNLINE



370 AFT Cabin Cruiser

от 440 000 €



3025 KingFisher

от 175 000 \$



320 LS

6 590 000 руб.



Длина, м: 11,37 Вместимость: 9 чел.  
Ширина, м: 3,50 Топливо, л: 650  
Двигатель: Volvo Penta D6 - 370 (370 л.с.)

Длина, м: 9,27 Вместимость: 10 чел.  
Ширина, м: 2,9 Топливо, л: 606  
Под подвесной двигатель  
(максимально 500 л.с.)

Длина, м: 9,89 Вместимость: 12 чел.  
Ширина, м: 2,95 м Топливо, л: 526  
Двигатель: 350 MAG MPI BRAVO III,  
(2x300=600 л.с.)





Experience  
the fly

## 290 FLY | 2012

Длина: 9,43м  
Ширина: 3,00м  
Осадка: 0,73м  
Топливо: 400л  
Вода: 200л  
С. Мест: 2+2

Скоро в Москве!

## 340 FLY | 2012

Длина: 11,32м  
Ширина: 3,46м  
Осадка: 0,73м  
Топливо: 650л  
Вода: 330л  
С. Мест: 5+2

Скоро в Москве!



Freedom  
to fly



Mediterranean  
style

## 390 FLY | 2012

Длина: 11,76м  
Ширина: 3,72м  
Осадка: 0,77м  
Топливо: 1000л  
Вода: 500л  
С. Мест: 5+2

На верфи

## 390 HT | 2012

Длина: 11,76м  
Ширина: 3,72м  
Осадка: 0,77м  
Топливо: 1000л  
Вода: 500л  
С. Мест: 5+2

На верфи



Mediterranean  
hardtop



## 420 FLY | 2012

Длина: 13,50м  
Ширина: 4,16м  
Осадка: 0,80м  
Топливо: 1200л  
Вода: 450л  
С. Мест: 6+2

Скоро в Москве!

## 550 FLY | 2012

Длина: 17,15м  
Ширина: 4,80м  
Осадка: 1,00м  
Топливо: 2400л  
Вода: 500л  
С. Мест: 6+2

На верфи



## 700 RAPTOR | 2012

Длина: 21,95м  
Ширина: 5,25м  
Осадка: 1,16м  
Топливо: 2500л  
Вода: 1000л  
С. Мест: 6+2

На верфи

## 780 CRYSTAL | 2012

Длина: 24,50м  
Ширина: 5,80м  
Осадка: 1,30м  
Топливо: 5500л  
Вода: 1800л  
С. Мест: 8+2

На верфи



260 CRUISER | 290 FLY | 325 HARDTOP SPORT | 325 OPEN | 340 FLY | 350 HARDOP COUPE | 385 HARDTOP SPORT | 385 OPEN

390 FLY | 390 HARDTOP | 440 FLY | 530 FLY | 530 HARDTOP | 640 FLY | 700 RAPTOR | 700 SKYDECK | 780 CRYSTAL



# УВЕРЕННОСТЬ В УНИКАЛЬНОСТИ

Модельный ряд: 21' 23' 25' 26' 28' 32' 33' <sup>NEW!</sup> 35'



AQUADOR 25 Ce



AQUADOR 28 C



AQUADOR 32 C

Мореходные качества, автономность, классическая архитектура, включающая закрытый пост управления, широкие бортовые проходы, боковые сдвижные двери, прекрасная эргономика и отделка салона — все это в сочетании делает катера Aquador узнаваемыми и востребованными.



Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ

Санкт-Петербург, тел.: (901) 315-4578, (911) 743-4181,  
(921) 771-1779, факс (812) 421-1225  
[www.aquadorboats.fi](http://www.aquadorboats.fi), [www.htmarine.ru](http://www.htmarine.ru), [htmarine@mail.ru](mailto:htmarine@mail.ru)







  
**WHALE  
YACHTS**

Liberty instinct.



СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Marquis 720 Bridge  
\$4,160,000 \$3,600,000

2011  
21.30 m



Dominator 780 Fashion Style  
€4,800,000

Яхта будет представлена на выставке в Порторож 8-13 Мая

2012  
24.00 m



Trinity T56  
\$32,000,000

2014  
51.20 m



Whale International **Luxembourg**  
270, route d'Arlon  
L-8010 Strassen  
LUXEMBOURG  
Phone : +352 26 11 82

Whale Yachts **Russia**  
Bazhova st, 18  
Moscow  
RUSSIA  
Phone : +7 495 739 0910

Whale Yachts **Cyprus**  
163 Leontiou Str, Clerimos Bld.  
GroundFloor, 3022  
Limassol, CYPRUS  
Phone : +357 25 81 76 46

[www.whaleyachts.com](http://www.whaleyachts.com)



## Baraka

58,2 м (190,1 фута) | Proteksan Turquoise | 2010  
Стоимость аренды в неделю от 322 000 евро

Размещение: 12 гостей в 6 каютах  
Команда: 12 человек



## Raasta

47 м (154,2 фута) | Heesen | 2008  
Стоимость аренды в неделю от 185 000 евро

Размещение: 12 гостей в 5 каютах  
Команда: 10 человек



# BURGESS

СТРОИТЕЛЬСТВО | ПРОДАЖА | АРЕНДА | УПРАВЛЕНИЕ

Для получения дополнительной информации об этих и других яхтах из флота BURGESS, доступных для аренды, Вы можете связаться с нашим офисом в Москве.



Выберите яхту своей мечты **вместе с BURGESS**

## Sierra Romeo

41,5 м (136,1 фута) | Mondomarine | 2007  
Стоимость аренды в неделю от 126 000 евро

Размещение: 12 гостей в 6 каютах  
Команда: 8 человек



## Force India

49,9 м (163,8 фута) | Mangusta (Overmarine) | 2007  
Стоимость аренды в неделю от 196 000 евро

Размещение: 10 гостей в 5 каютах  
Команда: 9 человек

MONACO F1  
GRAND PRIX



Москва +7 495 220 24 02  
Лондон +44 20 7766 4300  
Монако +377 97 97 81 21  
Мумбаи +91 2266 391900

Нью-Йорк +1 212 223 0410  
Майами +1 305 672 0150  
Сиэтл +1 206 285 4561  
Афины +30 6932 408 285

Пальма-де-Майорка +34 672 179 008  
Санта Моника +91 2266 391900

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

[email: moscow@burgessyachts.com](mailto:moscow@burgessyachts.com)



МЕНЕДЖМЕНТ ЯХТ

УПРАВЛЕНИЕ  
СТРОИТЕЛЬСТВОМ

КУПЛЯ-ПРОДАЖА

ЧАРТЕР

**ARKLEY**  
450 000 ЕВРО

ДЛИНА 60м  
ВЕРФЬ Lürssen  
ГОД 2009  
СКОРОСТЬ 16 узлов  
КАЮТЫ 6  
ГОСТИ 12  
КОМАНДА 15

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



**BEL ABRI**  
275 000 ЕВРО

ДЛИНА 52м  
ВЕРФЬ Amels  
ГОД 2010  
СКОРОСТЬ 16 узлов  
КАЮТЫ 5  
ГОСТИ 11  
КОМАНДА 12

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



**MANIFIQ**  
140 000 ЕВРО

ДЛИНА 41м  
ВЕРФЬ Mondo  
Marine  
ГОД 2010  
СКОРОСТЬ 19 узлов  
КАЮТЫ 5  
ГОСТИ 10  
КОМАНДА 7

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



imperial







Princess 95MY (ref. 016), 2009



|               |            |           |                      |
|---------------|------------|-----------|----------------------|
| Длина         | 29.42 м    | Двигатель | 2 x Caterpillar C32A |
| Ширина        | 7.06 м     | Мощность  | 2 x 1825 л.с.        |
| Осадка        | 1.83 м     | Наработка | 2000 м.ч.            |
| Каюты         | 4 + 2 crew | Стоимость | 3.400.000 GBP        |
| Спальных мест | 8 + 3 crew |           |                      |

Яхта находится в Италии.

Timmerman 25M Exodus (ref. 010), 2010



|               |          |           |                               |
|---------------|----------|-----------|-------------------------------|
| Длина         | 25.65 м  | Двигатель | 2 x Caterpillar C7 DI-TA SCAC |
| Ширина        | 6.56 м   | Мощность  | 2 x 315 л.с.                  |
| Осадка        | 1.64 м   | Наработка | 0 м.ч.                        |
| Каюты         | 4+2      | Стоимость | 3.750.000 EUR                 |
| Спальных мест | 8+4 crew |           |                               |

Российский флаг. Яхта находится в Германии.

Bandido 75 (ref. 009), 2009



|               |            |           |                |
|---------------|------------|-----------|----------------|
| Длина         | 23.67 м    | Двигатель | 2 x MAN Diesel |
| Ширина        | 6.47 м     | Мощность  | 2 x 560 л.с.   |
| Осадка        | 1.93 м     | Наработка | 400 м.ч.       |
| Каюты         | 4 + 1      | Стоимость | 2.550.000 EUR  |
| Спальных мест | 7 + 1 crew |           |                |

Яхта находится в Испании.

Princess 85MY (ref. 021), 2010



|               |         |           |                      |
|---------------|---------|-----------|----------------------|
| Длина         | 25.93 м | Двигатель | 2 x Caterpillar C32A |
| Ширина        | 6.30 м  | Мощность  | 2 x 1825 л.с.        |
| Осадка        | 1.65 м  | Наработка | 722 м.ч.             |
| Каюты         | 6       | Стоимость | 3.000.000 GBP        |
| Спальных мест | 12      |           |                      |

Яхта не растаможена.

Apremare Maestro 65 (ref. 007), 2007



|               |            |           |               |
|---------------|------------|-----------|---------------|
| Длина         | 20.16 м    | Двигатель | 2 x MAN V12   |
| Ширина        | 5.70 м     | Мощность  | 2 x 1550 л.с. |
| Осадка        | 1.55 м     | Наработка | 40 м.ч.       |
| Каюты         | 2          | Стоимость | 1.690.000 EUR |
| Спальных мест | 4 + 1 crew |           |               |

Английский флаг. Яхта находится в Италии.

Sunseeker Predator 72 (ref. 008), 2008



|               |            |           |                 |
|---------------|------------|-----------|-----------------|
| Длина         | 21.4 м     | Двигатель | 2 x MAN V12 CRM |
| Ширина        | 5.04 м     | Мощность  | 2 x 1550 л.с.   |
| Осадка        | 1.65 м     | Наработка | 260 м.ч.        |
| Каюты         | 3 + 1 crew | Стоимость | 1.900.00 EUR    |
| Спальных мест | 6 + 2 crew |           |                 |

Российский флаг. Яхта находится в России.



ООО «ЯХТ-Трейд»

Москва, Ленинградское шоссе, 39

тел.: +7 (495) 727 11 00, +7 (985) 201 01 01

www.nordmarine.ru, brokerage@nordmarine.ru

**ПРОДАЖА** | **TRADE IN**



Princess 21M (ref. 034), 2005



|               |            |           |                    |
|---------------|------------|-----------|--------------------|
| Длина         | 21.56 м    | Двигатель | 2 x MAN D2842LE404 |
| Ширина        | 5.55 м     | Мощность  | 2 x 1050 л.с.      |
| Осадка        | 1.57 м     | Наработка | 1300 м.ч.          |
| Каюты         | 4 + 1 crew | Стоимость | 2.300.000 USD      |
| Спальных мест | 7 + 2 crew |           |                    |

Российский флаг. Яхта находится в России.

Princess 58 (ref. 040), 2008



|               |         |           |               |
|---------------|---------|-----------|---------------|
| Длина         | 17.83 м | Двигатель | 2 x Volvo D12 |
| Ширина        | 4.83 м  | Мощность  | 2 x 775 л.с.  |
| Осадка        | 1.27 м  | Наработка | 230 м.ч.      |
| Каюты         | 4       | Стоимость | 1.100.000 GBP |
| Спальных мест | 8       |           |               |

Российский флаг. Яхта находится в России.

Princess 54 (ref. 164), 2011



|               |         |           |               |
|---------------|---------|-----------|---------------|
| Длина         | 16.57 м | Двигатель | 2 x Volvo D13 |
| Ширина        | 4.57 м  | Мощность  | 2 x 900 л.с.  |
| Осадка        | 1.27 м  | Наработка | 20 м.ч.       |
| Каюты         | 4       | Стоимость | 1.310.000 GBP |
| Спальных мест | 7       |           |               |

Российский флаг. Яхта находится в России.

Princess V42 (ref. 007), 2007



|               |         |           |                          |
|---------------|---------|-----------|--------------------------|
| Длина         | 13.15 м | Двигатель | 2 x Volvo Penta D6-350DP |
| Ширина        | 3.73 м  | Мощность  | 2 x 350 л.с.             |
| Осадка        | 0.92 м  | Наработка | 140 м.ч.                 |
| Каюты         | 2       | Стоимость | 10.900.000 RUB           |
| Спальных мест | 4       |           |                          |

Российский флаг. Яхта находится в России.

Jeanneau Prestige 36 (ref. 008), 2008



|               |         |           |                 |
|---------------|---------|-----------|-----------------|
| Длина         | 11.13 м | Двигатель | 2 x Volvo Penta |
| Ширина        | 3.84 м  | Мощность  | 2 x 370 л.с.    |
| Осадка        | 0.93 м  | Наработка | 400 м.ч.        |
| Каюты         | 2       | Стоимость | 300.000 EUR     |
| Спальных мест | 4       |           |                 |

Российский флаг. Яхта находится в России.

Pershing 50 (ref. 005), 2005



|               |            |           |                  |
|---------------|------------|-----------|------------------|
| Длина         | 15.83 м    | Двигатель | 2 x MAN + ASD 11 |
| Ширина        | 4.35 м     | Мощность  | 2 x 900 л.с.     |
| Осадка        | 1.3 м      | Наработка | 550 м.ч.         |
| Каюты         | 3 + 1 crew | Стоимость | 490.00 EUR       |
| Спальных мест | 6          |           |                  |

Российский флаг. Яхта находится в России.





# Против Большой Белой

**КАПИТАН БРАУНИ:** Когда на тебе лежит ответственность за судно, простой которого обходится в кругленькую сумму, приходится работать, несмотря на опасного соседа.

**В** августе прошлого года от нападения большой белой акулы на Сейшелах погиб турист, купавшийся там во время медового месяца. Факту, что такой хищник патрулирует столь теплые тропические воды, удивились многие, но не я. Мне известно не понаслышке: отдельные экземпляры годами могут оставаться рядом с этими островами.

Некоторое время назад мне предложили работу сменного капитана на нефтебуровом судне Golden Dragon. Мы должны были вести разведку на Сейшельском плато, которое поднимается в Индийском океане с глубины почти шесть километров. Однажды, когда я работал в рубке, до меня донесся шум с палубы. Наш кок-китаец поймал на крючок крупную тигровую акулу, а остальные члены команды теперь пытались вытащить ее на палубу, предвкушая сочные стейки на ужин. Стальной крюк из прута диаметром полдюйма почти разогнулся, и наш водолаз Скотти уже было собрался прыгнуть в воду, чтобы накинуть петлю на хвост рыбы.

Изо рта трехметровой акулы текла кровь, а ее хвост молотил так, что вода вокруг напоминала шипящий розовый коктейль. Пока я пытался объяснить Скотти, что лезть сейчас в море — идея не из лучших, поверхность воды разверзлась, в воздух взметнулась зубастая пасть, отсекла от тигровой акулы метра полтора и погрузилась обратно в пучину. От испытанного шока мы, отпрянув, едва не завалились на спины. За бортом курсировала огромная черная тень, напоминающая миниатюрную субмарину. Затем я заметил промелькнувший спинной плавник высотой больше метра. Эта тварь оказалась столь огромной, что по поверхности воды перед ее мордой даже шла волна. Сомнений не оставалось: это могла быть только большая белая — мать всех акул.

Неудивительно, что после этого водолазы отказались от погружений. Это грозило остановкой работ и потерей заработка. Моей главной задачей как капитана оставалась безопасность экипажа, но когда каждый день пребывания судна в море стоит миллион долларов, начинаешь испытывать определенное давление. Акула не отходила от корабля уже двое суток, и мы решили пойти



Несколько дней акула циркулировала вокруг судна, и тогда у экипажа возник план

*Мы решили пойти на крайние меры — нашпиговать наживку взрывчаткой и скормить ее неприятелю*

на крайние меры — нашпиговать взрывчаткой наживку и скормить ее неприятелю. В ожидании результата провели целый день, однако акула так и не притронулась к мертвой рыбе. Кто-то предложил, чтобы один из водолазов опустился за борт и помахаив миной-ловушкой перед носом хищника. Тогда это прозвучало не слишком безумно, поскольку ранее мы уже установили на дне целый лес труб, которые могли бы послужить импровизированной клеткой. Единственным человеком, добровольно согласившимся пойти на это, оказался тот же Скотти. Поскольку из всех остальных только я имел должную водолазную квалификацию и серьезный стимул лезть в воду, мне не оставалось ничего другого, как присоединиться к нему. Команда не преминула радостно сообщить, что если что-то пойдет не так, скучать по мне, сменному капитану, никто не будет!

Мы со Скотти опустились под воду. Прячась за трубами и наблюдая, как массивная акула

нарезает вокруг нас круги, мы чувствовали себя будто на платформе метро, когда не успеваешь увидеть начало и конец проносящегося поезда — такая это была огромная рыба. Никогда не забуду пустой взгляд ее глаз!

Мы попытались заинтересовать ее приманкой, но она продолжала отталкивать ее, словно выманивая нас из норы. Полчаса этой игры нас порядком утомили, и мы решили подняться на поверхность. Ребята стали предлагать различные идеи: соорудить огромный гарпун или вызвать военный флот, — но акула вдруг исчезла так же внезапно, как и появилась.

Сейчас я живу на Сейшелах и ныряю с аквалангом на великолепных коралловых рифах, однако не перестаю оставаться начеку и в готовности к появлению заклятого врага. Как показал случай с несчастным британским туристом, одна из родственниц той гигантской акулы все еще держится где-то рядом. **MBY**



# Targa®

The 4x4 of the sea

## Морские внедорожники – лучшие в своем классе



Престижные международные премии



**HARDTOP**  **MARINE**  
St. Petersburg Russia 1998

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ:  
Санкт-Петербург, тел. (901) 315-4578, (911) 743-4181,  
(921) 771-1779, факс (812) 421-1225  
[www.targaboats.ru](http://www.targaboats.ru) [www.targa.fi](http://www.targa.fi)

Модельный ряд

23'

25'

27'

31'

32'

35'

37'

42/44'



110  
л.с.



ЗНАК ОТЛИЧИЯ



Реклама

ПРОСТОРНЫЙ, КАК ВАШ КАБИНЕТ  
**ТОЛЬКО ГОРАЗДО БЫСТРЕЕ**

## Cadillac ESCALADE

Он внушает уважение не только своим величественным видом. Шикарный салон ручной работы создан для тех, кто не привык отказывать себе в личном пространстве и комфорте. Мощный 6,2-литровый двигатель V8 обеспечивает разгон до 100 км/ч всего за 6,7 секунд, при этом расходуя на трассе всего 11,3 л на 100 км. В Cadillac Escalade нет места компромиссам.

Escalade от 2 600 000 руб.  
Escalade Hybrid от 2 915 000 руб.



Горячая линия Cadillac: +7 800 100 1011, [www.cadillac.ru](http://www.cadillac.ru)



[www.cadillac.ru/special](http://www.cadillac.ru/special)