

MOTORBOAT & YACHTING



СИЛА ТЫСЯЧИ ЧЕРТЕЙ

Formula 353 FAS³Tech

ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

SUNSEEKER 28M

AZIMUT 64

MARQUIS 630 SY

PRIVATEER 60

JEANNEAU PRESTIGE 550

THOROUGHbred

HOUSEBOAT

BENETEAU FLYER GT 44

NORD STAR 37 PATROL FLY

MINOR OFFSHORE 36

PIONEER K43

AQUADOR 35 C

NAJAD 440 CC

ТЕМЫ НОМЕРА

ОТ ЗАКАЗЧИКА ДО ВЛАДЕЛЬЦА

Кто покупает яхты в России?

UST' LUGA CUP

Бизнес под парусом

ЯХТСМЕН И ПАРТИЗАН

Эрнест Хемингуэй против
субмарин Третьего рейха

ISSN 2077-8236



9 772077 823783

12007



>



КОЛЛЕКЦИЯ CONSTELLATION CANDY
ОДНО ПРИКОСНОВЕНИЕ, И ВЫ
В ПЕРВЫХ РЯДАХ НА ПОКАЗАХ НЕДЕЛЬ МОДЫ.

VERTU.COM

*Жизнь прекрасна. Особенно, когда предусмотрено все.

Реклама. Товар сертифицирован.



LIFE BEAUTIFULLY ARRANGED*

VERTU

МОСКВА, УЛ. ПЕТРОВКА Д. 18, +7 495 970 01 01, ТД «ГУМ», КРАСНАЯ ПЛОЩАДЬ Д. 3, +7 495 995 92 98
КУТУЗОВСКИЙ ПР-Т Д. 35, +7 495 995 45 45, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ТАЛИОН ИМПЕРИАЛ ОТЕЛЬ, НЕВСКИЙ ПР-Т, Д. 15, +7 812 458 87 88



NORDMARINE ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ PRINCESS YACHTS В РОССИИ · www.princess.ru
Москва, Рочдельская ул., 11/5 стр. 1; тел.: +7 (495) 727-11-00; e-mail: 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: "H2O", +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: "Автораун", +7 (727) 315-05-05

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

M CLASS




PRINCESS

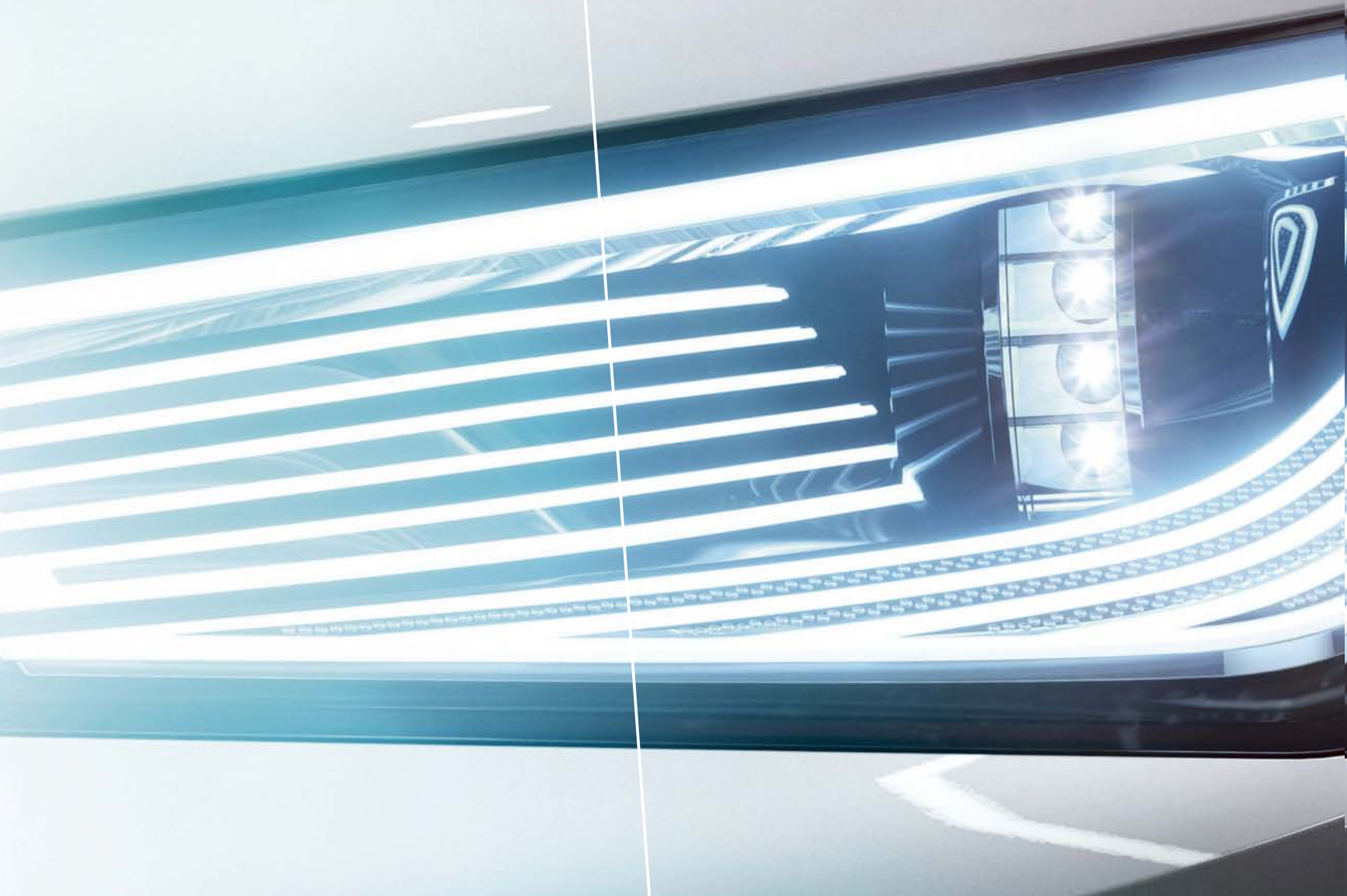
Audi design

Формы автомобильного будущего



Электрический магнетизм

Ярко, стильно, эффективно:
прогрессивный дизайн освещения Audi.
Подробности на сайте
www.audi.ru/vorsprung-durch-technik



Audi
Vorsprung durch Technik



Реклама * Дизайн





MARQUIS



www.smarine-yachts.com



S. MARINE
YACHTS

Офис в Москве:

KONIG MOTOR CLUB,
Россия, Москва,
3-ий Силикатный пр. д.4,
+7 (495) 510-51-51

Офис в Монако:

Le Cimabue, 16,
Quai Jean-Charles Rey,
98000 Monte Carlo, Monaco
Office: +(377) 97 70 49 51

NEW 630 Sport Yacht

420SC | 420SB | 500SC | 500SB | 520FLY | 560FLY | 600FLY | 630FSY | 690FLY | 720FLY | 720TRI



Презентация новой яхты MARQUIS 630 SPORT YACHT
на лучшей вечеринке Каннского Боут Шоу 11-16 сентября 2012!
Приглашения по телефону в Москве: +7 (903) 564-36-52
в Монако: + (377) 97 70 49 51



Oris Maldives L.E. –

впечатляющая новинка в дайверской коллекции.

Создана в сотрудничестве с организацией NGO Bluepeace, выступающей более 20 лет в защиту морской флоры и фауны Мальдивских островов. Бренд Oris вносит свой вклад и перечисляет 20 франков от продажи каждого часов Oris Maldives L.E. Неповторимый мир Мальдив символизирует скат Манта – «Морской Дьявол», достигающий в ширину 7 м, он изображен на обратной стороне часов.

Автоматический механизм, многокомпонентный титановый корпус, вращающийся верхний безель с синим керамическим покрытием, синий циферблат с темно-оранжевыми люминесцирующими стрелками и метками, сапфировое стекло с внутренним антибликовым покрытием, автоматический гелиевый клапан, водонепроницаемость 300 м/30 ATM, лимитированная серия 2000 экз.

real watches **for** real people*

* Настоящие часы для настоящих людей.



ORIS
Swiss Made Watches
Since  1904

Единый справочный телефон: +7 (495) 989 1054. Информация об официальных точках продаж: www.oris.ch

Клуб «Бизнес Авиация»

Эксклюзивные возможности
и безупречный сервис



заказ самолета

покупка/продажа
самолета

регистрация
самолета

Генеральные партнеры:

Gulfstream®

 **AgustaWestland**
A Finmeccanica Company

 **Legenda**
MEDIA

Карты клуба



730 75 55

телефон в Москве

105064, Россия, Москва,
 Яковлевопостольский пер., д. 7, стр. 1
www.businessaviationclub.ru

управление
самолетом

продажа
летных часов

подбор
персонала

консалтинг

Официальные партнеры:



Главный капитал



К ЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

Уже не первый год, но в последнее время все чаще всплывает тема неизбежного вытеснения бумажных носителей электронными. Да, выступать сегодня против электроники просто смешно: она настолько глубоко проникла в нашу жизнь, что ее — жизнь — уже невозможно представить без всех этих модных девайсов и гаджетов.

Но есть нюансы! Как сказала одна умная первоклассница, «а как же без запаха книжек?!» Да и относительно сроков полного отказа от бумаги не все ясно. Эти разговоры я слышал еще 20 лет назад. Прямо как в фильме «Москва слезам не верит», где один из героев на протяжении тех же 20 лет пророчит полную и окончательную победу телевидения над всем: театром, кино и радио. Однако этого не случилось и до сих пор!

Пока же наблюдается приятно удивляющий рост читательского интереса к нашему МВУ — как бумажному, так и существующему уже полтора года электронному (последний можно найти на www.mby.ru и www.zinio.com), заметно увеличилось число подписчиков и авторов... В общем, плавание продолжается, господа! И есть у меня подозрение, что однозначного победителя в соревновании между «бумагой» и «цифрой» мы не увидим еще долго.

Тем не менее естественные, объективные процессы нельзя не замечать — можно только в них включиться. Посему даже в бумажном МВУ становится все больше публикаций со ссылкой на видео в Интернете... Но главное во всем этом — качество, как принято сегодня говорить, контента: реальные тест-драйвы, профессиональные обзоры, правильная морская терминология, интересно поданные путешествия, любопытные исторические экскурсы. Именно качество материалов особенно важно для тех, кто интересуется морем и лодками — что в журналах, что в Сети. А уж его-то мы вам гарантируем!

До встречи!

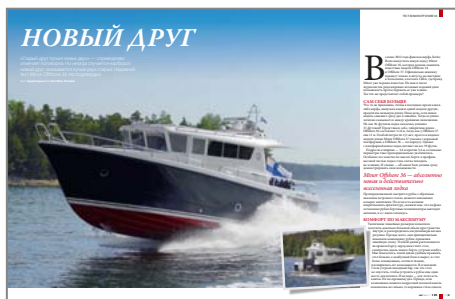
Главный редактор
Зарий Черняк



*Не представляю, как
в глобальном мире
электроники мы будем
жить без запаха
книжек!*

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Тест-драйвы лодок, особенно хороших, могут оказаться весьма интересными.
с. 74



О сложной морской технике можно говорить простым и понятным языком.
с. 236

Регаты бывают разные — классические, любительские, кругосветные. Но парус всегда прекрасен.
с. 184



Интересные и небанальные яхтенные маршруты по Европе и не только.
с. 112



РЕКЛАМА



Nord West

NAJAD

nordwest-najad.se

SE +46(0)304 34960

UK +44(0)1256698006

DE +49(0)5115406447

OPEN YARDS

at Orust





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

№4 (16) Июль–август 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

Twitter [mby_russia](https://twitter.com/mby_russia)

Электронная версия 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, Евгения Бакунова, Илья Белов, Сергей Борисов, Чантал Борчиани, Илья Вытяжнов, Сью Годдард, Алексей Дмитриев, Ольга Жила, Константин Иевлев, Арина Качалина, Грег Копп, Матвей Краснополянский, Стюарт Кэмпбелл, Дэвид Марш, Мария Мошкина, Андрей Петров, Майкл Пирсонс, Михаил Романов, Алан Харпер, Джек Хейнс, Пол и Рэйчел Чандлер, Петр Шестаков

Колумнисты Антон Долотин, Николай Колдунов, Борис Лашков, Дэвид Марш

Фотографы Евгения Бакунова, Кари Вилен, Лестер МакКартти, Гуиди Кантини, Ян Риу, Йен Роман, Богдан Парфенюк, Пол Тодд

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-й 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

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.

CAPTURE THE DREAM.*



реклама



* - На волнах мечты; ** - Азимут Яхтс Россия

120SL

AZIMUT
YACHTS
R U S S I A

www.azimutyachts.ru

AZIMUT
Grande
YOUR CREATION

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, тел.: +38.044.279.79.99; Черногория, Будва, тел.: +382.69.170.007

MOTORBOAT & YACHTING

№4 (16) Июль-август 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

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: Formula 353 FAS³Tech

Номер подписан в печать 22.06.2012
Отпечатано в Финляндии.
Типография Puna Musta Oy.
P.O.Box 99, Kosti Aaltosen tie 9,
Joensuu, 80140, Finland
www.punamusta.com



Страхование яхт и катеров

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



Реклама

ОАО «Ингосстрах». Лицензия ФССН №0928-77
*в соответствии с условиями договора страхования

(495) 956 55 55
www.ingos.ru

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*

СОДЕРЖАНИЕ

Июль-август 2012

28



СО СТАПЕЛЯ

Prinsess 56
Azimut 55S
Bering B20 Coastal
Bering 60
Bavaria Virtess 420
Sessa Key Largo 27 Inboard
Grandezza 33
Sealine F48



СУПЕРЯХТЫ

Codecasa 42 Vintage
Wally Better Place
Sunseeker 155

38



42

62

НОВОСТИ

Интересные события, факты и сюжеты из мира лодок и не только

ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ

Сведущие люди — Антон Долотин, Дэвид Марш, Николай Колдунов, Борис Лашков и Антон Черкасов — рассказывают о яхтенном рынке, странностях дизайна, причудах морских течений и многом другом



НЕ ИЗМЕНЯЙ СЕБЕ

Jeep® является зарегистрированной торговой маркой Chrysler Group LLC.

Встречайте модельный ряд Jeep® 2012

Только следуя своей природе, мы по-настоящему живем.

Grand Cherokee, Compass, Wrangler, Wrangler Unlimited, Liberty, Cherokee.

Телефон горячей линии: 8-800-100-81-82

Jeep®



86

ОБЗОРЫ
И ТЕСТЫ

74 Azimut 64

82 Sunseeker 28 M

86 Marquis 630 SY

98 Privateer 60

104 Jeanneau
Prestige 550122 Beneteau Flyer
Grand Turismo 44128 Nord Star 37
Patrol Fly

142 Minor 36 Offshore

150 Formula 353
FAS³Tech

178

154 Верфь
Chararral164 Aquador 35
Cabin

168 Pioneer K43

178 Najad 440 CC

МАРШРУТЫ
И КРУИЗЫ

112 По Европе на яхте

158 Окинава — другая
Япония172 Петербург —
Москва — Саратов

74



134

Новые
факты
биографии
ХемингуэяПортрет
заказчика
на фоне яхты

92



RASCHINI



реклама

ул.Никольская д.10
+ 7 495 662 64 85
Новинский бульвар д. 31
+7 495 543 91 08

112



184

ПАРУСНЫЕ РЕГАТЫ

184 Кругосветная гонка Volvo Ocean Race близится к завершению

188 Panerai Classic Yachts Challenge — регата классических яхт в Антибе

192 America's Cup: за кулисами самой дорогой в мире регаты

198 UST' LUGA CUP '12 Российский бизнес под парусом на Балтике

LIFE STYLE

204 Limassol Marina: яхтсмен и его лодка должны жить вместе!

206 Jeep — вчера, сегодня и... всегда

210 Волшебная Швейцария

214 Автомобиль простого канцлера

218 Идем в ресторан на яхте

244 Дом у моря: выбираем жилье рядом с водой



188



192

LAND ROVER
3 ГОДА
ГАРАНТИИ

RANGE ROVER EVOQUE

СИЛА ПРИТЯЖЕНИЯ



НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

Приглашаем на тест-драйв.

ОМЕГА
премиум

г. Санкт-Петербург
ул. Школьная, 75

(812) 334-1616
www.omega-premium.ru



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 030°07,465'). Запись по телефону 8-800-55555-28. www.landroverex.ru

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

214



218



ЗНАНИЯ МВУ

220 Как отмыть яхту до блеска

224 Типичные ошибки при покупке лодки

226 Дети на борту!

230 Школа МВУ

236 Механика

240 Навигация

242 Проверено МВУ

264 День из жизни



242

204



198



THE SUNSEEKER PORTOFINO 48

THE LATEST IN A RANGE OF PERFORMANCE SPORTS CRUISERS
FROM SUNSEEKER INTERNATIONAL



Wihuri Oy Power Products

Эксклюзивный дистрибьютор Sunseeker в России, Скандинавии и странах Балтии

Тел: +7 812 956 50 59

Тел: +7 921 787 24 37

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

40 **48** 53 54 60 64 74 80 84 92 Sport 28M 30M 34M 115 130 40M 155



Sunseeker North



Яхт-клуб Санкт-Петербурга
представляет



генеральный перевозчик
паром "Princess Anastasia"



генеральный
информационный
партнер

MOTORBOAT

информационные
спонсоры



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





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

- Камбуз на верхней палубе
- 3 каюты + отсек экипажа
- Новейшая разработка корпуса

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 59 ф (18,11 м) **Ширина** 15 ф (4,76 м)

Двигатели 2 x Cat (715 л.с.);
2 x Volvo Penta (800 л.с.)

Максимальная скорость 33 узла

Стоимость в Европе от £ 735 000



Princess 56

Британская верфь Princess Yachts представит на осенних европейских выставках новую флайбриджную яхту Princess 56, которая займет место уходящей 54-футовой модели.

Новинки регулярно делаются «по мотивам» предыдущего корпуса, только не в этом случае. Корпус у Princess 56 абсолютно нового дизайна и значительно крупнее: несмотря на индекс модели, его длина не 56, а 59 футов. Существенно отличается и планировка, прежде всего тем, что камбуз решили вынести на верхнюю палубу. Это позволило увеличить каюты и дать возможность тому, кто будет заниматься приготовлением пищи, не выпадать из компании.

Собственно, эти две причины (более крупный корпус и перенос кухни наверх) доходчиво объясняют, почему в новой модели комфорт помещений нижней палубы куда выше. Лучше всего это заметно в мастер-каюте, расположенной на миделе во всю ширину корпуса. Еще стоит сравнить ванные комнаты: на 54-й модели «удобства», включая небольшую круглую душевую кабину, умещались в одном помещении. Теперь душ в каждом из двух санузлов отделен стеклянной дверью, да и места там стало значительно больше.

Для гостей предназначены

носовая VIP-каюта и еще одна двухместная каюта с отдельными кроватями по правому борту. Каюта капитана в корме достаточно хорошо оснащена, чтобы в случае аншлага на борту ее было не стыдно предложить кому-то из гостей (попасть туда можно из кокпита). Сам кокпит выполнен традиционно: диван на транце плюс обеденный стол. Все это может быть «конвертировано» в лежак для загара. Основной салон визуально разделен на две зоны: гостиная с диванами, кофейным столиком и медиацентром примыкает к кокпиту, столовая (в центре) поставлена на подиум и помещена напротив кухни, впереди по правому борту — двухместный пост управления.

На флайбридже, как обычно, есть второй, идентично оборудованный пост управления, только уже по левому борту. Остальное пространство занимают бар, диваны и обеденная зона.

Внешне лодка выглядит свежо и необычно. Стоит обратить внимание, например, на линии остекления надстройки и его площадь. Дизайн и конструкция корпуса, как заявляет верфь, также инновационные: технология вакуумного впрыска позволяет получить корпус прочный, но легкий, что снижает расход топлива, увеличивает скорость и, наоборот, снижает минимальную скорость



гליссирования. Также нам обещают совершенную звукоизоляцию и новейшую систему отвода выхлопных газов. В моторном отсеке Princess 56 устанавливают два двигателя Cat по 715 л.с. или более мощные Volvo Penta по 800 л.с. Первые обеспечивают максимальную скорость 29 узлов, вторые — все 33 узла.



Designed for freedom



Continental II | 23.00 | Flybridge



100 % Bespoke

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.

Wim van der Valk Continental Yachts
The Netherlands

A: Industrieweg 47a
5145 PD Waalwijk

T: +31(0)416 651 562
F: +31(0)416 650 566

E: info@wimvandervalk.com
I: www.wimvandervalk.com


Wim van der Valk
CONTINENTAL YACHTS

Azimut 55S

ОСОБЕННОСТИ

- Три IPS600
- Каюта экипажа в носу
- Необычный дизайн

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 54 ф (16,85 м) **Ширина** 15 ф (4,70 м)
Двигатели 3 x Volvo IPS600 (435 л.с.)
Максимальная скорость 35 узлов
Стоимость в Европе не объявлена

Что нужно сказать о выходящем осенью Azimut 55S прежде всего? То, что он вообще не похож ни на какой другой Azimut. Причем и снаружи, и изнутри. Необычное остекление, прозрачный хардтоп, шкиперская каюта в носу (!), вертикальный форштевень и, наконец, три пропульсивные установки Volvo IPS600. Последнее совсем уж необычно для Azimut, учитывая преданность верфи традиционным вальным приводам. Да, IPS обеспечивают лодке разгон до 35 узлов и при этом увеличивают дальность хода (оптимизация расхода топлива), однако есть подозрение, что

истинной причиной использования IPS-приводов стала их компактность, позволившая урезать объем моторного отсека в пользу обитаемого пространства.

Внутри яхты места действительно много, начиная от светлого — благодаря прозрачной крыше — салона и заканчивая каютами. Мастер-апартаменты, устроенные традиционно от борта до борта, снабжены квадратными панорамными «окнами» в стилистике Azimut. В каютах для гостей также нельзя пожаловаться на недостаток света — спасибо стреловидному бортовому остеклению (от миделя практически

до носа). К каюте владельца, разумеется, прилагается собственный санузел, гостям же придется делить один.

К сожалению, планы палуб Azimut 55S пока не представлены, поэтому неясно, как будет выглядеть шкиперская каюта и каким образом решен доступ в нее. А вот над каютой расположилась весьма примечательная носовая открытая зона отдыха: помимо лежака для загара, обычного для яхт таких размеров, здесь, как на более крупных судах, помещен еще и диван. Отличное решение для переполненных марин Средиземноморья: пришвартовавшись кормой, не обязательно сидеть в кокпите у всех на виду.



ОТРАЖЕНИЕ ИСТИНЫ



NORD STAR
PATROL BOATS

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

Bering B20 Coastal



ОСОБЕННОСТИ

- Современный дизайн
- Небольшая осадка
- Невысокое потребление топлива

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 65 ф (20,00 м) **Ширина** 18 ф (5,50 м)
Двигатели 2 × 200–1200 л.с.
Максимальная скорость до 30 узлов
Стоимость в Европе от € 1 300 000

Американская компания Bering Yachts в сотрудничестве с австралийским бюро Sabdes Design представляет новую линейку, получившую рабочее название Coastal Cruisers. Это яхты современного дизайна, с корпусом из стали или легкого сплава и стеклопластиковой надстройкой, разработанные с акцентом на экологичность и топливную экономичность. «Первая ласточка» серии длиной 20 м (65 ф) и водоизмещением 45 т пока названа B20 Coastal, но по мере разработки других моделей (процесс уже идет) Bering Yachts намеревается дать всей линейке новое имя.

Основной, но далеко не единственной особенностью яхты станет гибридная силовая установка системы ReGen Nautic, предусматривающая использование в море дизельного топлива, а при заходе в порты — только электромоторов. Батареи подзаряжаются во время работы дизельных двигателей, а также от установленных на крыше рубки солнечных панелей площадью 3,5 м². С минимальной энерговооруженностью (пара двигателей по 200 л.с.) B20 Coastal сможет ходить со скоростью до 12 узлов, но по запросу клиента верфь готова обеспечить этой модели скорость до 30 узлов, что достигается не только установкой более мощных двигателей

(Cat 2 × 1200 л.с.), но и изменением конструкции кормовой части корпуса.

Что касается обитаемости, то B20 Coastal может предложить три пассажирские каюты (каждая с собственным санузелом), одноместную шкиперскую каюту, просторный салон с круговым остеклением, флайбридж и много открытого пространства на палубах. Приятным сюрпризом является предельно малая для такого типа судов осадка — можно без опаски ходить по мелководью в прибрежных зонах и внутренних водах. Наконец, Bering B20 отличается еще и очень разумная цена — строительство ведется на верфях в Китае и Турции.

Bering 60

Еще одна новая модель, разработанная Bering Yachts, — стальная экспедиционная яхта Bering 60 длиной около 18 м и водоизмещением 90 т — уже запущена в производство. Внешность у нее более традиционная по сравнению с новой линейкой Coastal Cruisers, и, как все суда такого класса, Bering 60 — лодка неторопливая: круизная скорость 8 узлов, максимальная — до 10,6 узла. Зато по назначению это уже не судно прибрежного плавания, а полноценный эксплорер, способный автономно пройти более 5000 миль. Bering 60 оснащается «коммерческими» двигателями John Deere и несет значительный запас топлива — более 17000 л. Воды тоже немало — свыше 1500 л плюс, разумеется, высокопроизводительный опреснитель. Помимо трех просторных кают, на борту спланировано большое подсобное помещение, полезное в долгих путешествиях: здесь уместились стиральная и сушильная



машины, холодильники, морозильники, шкафы для запасов и нужных вещей. Ну а уютный салон и просторный двухуровневый флайбридж (где в том числе размещены тендер и кран) позволяют приятно проводить время на борту в любую погоду.

ОСОБЕННОСТИ

- Высокая автономность
- Мореходность
- Внутренний объем

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 61 ф (18,75 м) **Ширина** 20 ф (6,10 м)
Двигатели 2 × John Deere (230 л.с.)
Максимальная скорость 10,6 узла
Стоимость в Европе от € 1 500 000



BENETEAU



Swift Trawler 44

Официальные дистрибьюторы BENETEAU в России.

Москва
компания Боатмаркет
т. +7 (495) 649 6925
www.boatmarket.ru

Санкт-Петербург
компания Трейд Марин
+7 (812) 331 0055
www.trademarine.ru

Самара-Тольятти
компания JT-марин
+7 98482 751375
jet-t@mail.ru

Новороссийск
компания Винджаммер
+7 (495) 646 0540
www.windjammer.ru

**ОСОБЕННОСТИ**

- Просторный флайбридж
- Три каюты
- Угловые колонки или IPS

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 45 ф (13,60 м) **Ширина** 13 ф (4,21 м)

Двигатели 2 x Volvo Penta D6 (370–400 л.с.);
2 x Volvo IPS 500/600 (370–435 л.с.)

Максимальная скорость 33 узла

Стоимость в Европе от € 299 000

Bavaria Virtess 420

Вavaria Yachts теперь будет выпускать не только спортивные, но и флайбриджные моторные яхты. Компания представила новую серию Virtess, первую модель которой — Virtess 420 — впервые покажут в сентябре в Каннах. Флайбридж у новой лодки сделан подчеркнуто длинным — до транца, что позволило укомплектовать его весьма щедро, как на более крупных яхтах. Здесь есть двухместный пост управления,

внушительный лежак, бар с грилем, холодильником и льдогенератором, а также трансформируемая еще в один лежак обеденная зона на шестерых. Именно на такое число пассажиров рассчитана Virtess 420, поскольку на нижней палубе спланированы три каюты: носовая мастер-каюта и две идентичные гостевые ближе к корме плюс пара санузлов с душем. Хорошо оборудованный камбуз (помимо обязательных плиты, духовки, холодильника и раковины, тут есть также микроволновка и кофемашина) помещен в салоне на главной палубе. Причем Bavaria Yachts проигнорировала популярную тенденцию устраивать

камбуз при входе в салон, разместив его у лобового стекла. Что касается отделки, то верфь гарантирует серьезную «кастомизацию» судна, предлагая массу отделочных материалов и опциональный (серый) цвет гелькоута. Еще одной полезной опцией в долгих путешествиях может стать стиральная машина. Место для нее предусмотрено на нижней палубе.

Virtess 420 может на выбор оснащаться угловыми или днищевыми колонками Volvo IPS. Суммарная мощность пары двигателей — 740–870 л.с., что по предварительным расчетам должно обеспечить лодке скорость до 33 узлов.

Sessa Key Largo 27 Inboard

Новый 27-футовый круизер — уже вторая модель линейки Key Largo, которая предлагается не с подвесным, а со стационарным двигателем. Но если Sessa Key Largo 34 оснащается парой бензиновых или дизельных двигателей, то у KL 27 двигатель один и только бензиновый — 320-сильный Volvo Penta 5.7 GXi. С одной стороны, такая комплектация может помешать продвижению модели на рынке, где бал правят дизели

и мощные подвесники. С другой, это может оказаться абсолютно несущественным, учитывая отличную дизайнерскую работу, которую проделала Sessa, создавая столь безупречно «итальянский» day cruiser: в отношении стиля новая лодка однозначно выглядит на голову выше еще одной модели Sessa той же длины, но с подвесным мотором. Изящный корпус, деликатные линии релинга... Чем не гоночная машина, только

ОСОБЕННОСТИ

- Бензиновый двигатель
- Эргономика кокпита

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 28 ф (8,58 м) **Ширина** 8 ф (2,64 м)

Двигатель 1 x Volvo Penta GXi 5.7 (320 л.с.)

Максимальная скорость 42 узла

Стоимость в Европе от € 59 900

с лежаком для загара?! Впрочем, на этой дневной лодке можно и заночевать: на борту предусмотрены двухместная каюта, санузел и мини-камбуз. А легкий бензиновый двигатель сообщает лодке быстрый разгон и скорость более 40 узлов.





 Нью-Йорк



 Лос-Анджелес



 Майами



 Маврикий



 Бали



Рим



Милан



Париж



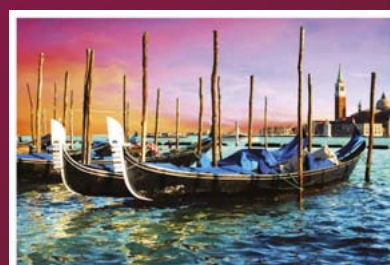
 Бангкок*



 Пхукет



Лондон



Венеция



На данном маршруте вы
можете воспользоваться
классом Империял.

* в зимнем сезоне

Для бизнеса и отдыха!



Grandezza 33

В августе на боат-шоу в Хельсинки состоится премьера Grandezza 33 ОС. Этот спортивный круизер-хардтоп с типичной для линейки Grandezza современной «средиземноморской» архитектурой по замыслу его создателей воплощает в себе не только современный дизайн, но практичность и отличные скоростные характеристики. И если живьем модель можно будет оценить только в августе, то данные по скорости уже обнародованы: 22–28 узлов в круизном режиме и 35 узлов по максимуму. При этом лодку можно оснастить как одним двигателем, так и парой: к установке предлагаются разные модели Volvo

Penta мощностью от 200 до 370 л.с. При сдвоенных двигателях можно заказать управление джойстиком, что упростит швартовку и маневрирование в ограниченном пространстве. Кокпит у Grandezza 33 ОС открыт с кормы, но длинный открывающийся хардтоп отлично защищает его от солнца и дождя; дополнительно кокпит можно закрыть легко ставящимся тентом. В рубке, помимо эргономичного поста управления, устроены обеденная зона и камбуз — весьма эргономичный, с холодильником, дизельной стеклокерамической плитой, двойной мойкой и возможностью увеличить рабочую поверхность.

ОСОБЕННОСТИ

- Широкая купальная платформа
- Разнообразие двигателей
- Большие каюты

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 33 ф (10,03 м) **Ширина** 11 ф (3,23 м)

Двигатели 1 × Volvo Penta D6 DPH EVC-EC (330–370 л.с.); 2 × Volvo Penta D3 DP-S EVC-EC (200–220 л.с.)

Максимальная скорость 35 узлов

Стоимость в Европе от € 239 000

Внизу — две каюты (кормовой достался впечатляющих размеров бортовой иллюминатор) и санузел. При желании пару дополнительных спальных мест можно организовать в кокпите, опустив стол на уровень дивана и вложив закладные подушки.



Sealine F48

Британская верфь Sealine сообщила подробности относительно новой модели Sealine F48, мировая премьера которой состоится в сентябре в Саутгемптоне. От предыдущих моделей серии новая лодка унаследует концепцию флайбриджа — самого большого по площади среди яхт этого типоразмера. Кроме того, на выбор предлагаются варианты планировки всех палуб. В частности, на нижней

палубе можно обустроить две или три каюты: два санузла остаются в любом случае, поскольку третья каюта (или, как вариант, кабинет) появляется за счет дополнительного нижнего «атриума» с динеттой. На деле эта динетта не особенно и нужна, учитывая размеры обеденной зоны в главном салоне. Более того, на флайбридже также можно организовать две зоны с диваном и столом — на случай, если вы планируете дневные вылазки на воду в большой компании. Если же цель у вас прямо противоположная, то вы оцените

ОСОБЕННОСТИ

- Крупный флайбридж
- Варианты планировки

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 51 ф (15,55 м) **Ширина** 14 ф (4,48 м)

Двигатели: 2 × Cummins MerCruiser QSB 5.9 (480 л.с.); QSC 8.3 (600 л.с.) **Максимальная скорость** 32 узла

Стоимость в Европе не объявлена

объем всевозможных мест для хранения вещей и запасов, необходимых в долгом путешествии.

Sealine F48 оснащается парой пропульсивных установок Zeus; предлагаемые двигатели Cummins MerCruiser располагают суммарной мощностью 960–1200 л.с., что позволит лодке развивать скорость до 32 узлов. Гараж на борту не предусмотрен, но хранить тендер можно на широкой кормовой платформе, которая опционально оснащается гидравлическим приводом.



Minor
Offshore
THE ALLSEASON BOAT
www.minor-boats.ru

«Правильные идеи рождаются редко, но остаются навсегда...»

Создание правильных вещей требует времени, а в некоторых случаях понадобится несколько поколений, как в случае с лодками Minor Offshore Boats. Но усилия вознаграждаются, результаты живут гораздо дольше, а многие идеи остаются с нами навсегда. Когда ты встречаешь такую вещь, то в ней абсолютно ничего не хочется менять, но часто хочется стать ее обладателем.

Лодки Minor сделаны для скандинавского климата, продуманы до мельчайших деталей, их функциональность и удобство порой сложно оценить сразу – но понимание обязательно приходит в процессе эксплуатации. **Закажите тест-драйв у официального дилера или посетите Minor на выставке в Хельсинки 10 – 19 февраля 2012 г.**



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



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

Codecasa 42 Vintage



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 139 ф (42,50 м) Ширина 29 ф (9,00 м)
Двигатели 2 × 1650 л.с. Максимальная
скорость 17 узлов

Мода на стиль «ретро» давно существует в яхтинге, но не так часто принимает крайние формы. На деле лишь вертикальный форштевень да отчасти характерное лобовое остекление роднят новую привлекательную Codecasa 42 Vintage с каким-нибудь судном контрабандистов с Лонг-Айленда времен «сухого закона». Эти элементы, кстати, обеспечивают не только внешнюю эстетику, но и весьма практичны.

Планировка палуб соответствует сегодняшним стандартам для судов такой длины: на нижней палубе расположены четыре двухместные гостевые каюты со встроенными сануздами, тогда как апартаменты владельца обустроены в носовой части главной палубы. Два санузла в мастер-каюте соединены общей просторной душевой кабиной.

Необычно то, что все обеденные зоны Codecasa 42 Vintage расположены

на верхней палубе и сервируются из отдельного буфета, куда блюда попадают из камбуза на специальном лифте. Поскольку столовая вынесена наверх, в салоне на главной палубе становится гораздо больше места для отдыха, и он разделен на две зоны, одна из которых является более формальной (переговоры, официальные встречи) и построена вокруг кофейного столика. Из стойки в центре салона автоматически поднимается телевизор на поворотной консоли. Четыре каюты экипажа расположены в носовой части нижней палубы, а пространство в корме отведено под гараж для RIB-тендера Castoldi с водометом. Обязательная спасательная шлюпка хранится на верхней палубе.

Корпус яхты выполнен из стали, а надстройка — из алюминиевого сплава. Максимальная скорость Codecasa 42 Vintage составляет 17 узлов, запас хода на 11 узлах достигает 4000 миль.





АЛЕКСАНДРИЯ

ЭЛИТНЫЙ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС

НОВГОРОДСКАЯ, 23

«Александрия» —
элитный жилой комплекс
в центре Петербурга,
обращенный фасадом к Смольному собору

Богатая инфраструктура дома
Квартиры от 40 м² до 200 м²
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

ХОЛДИНГ RBI
основан в 1993 г.

Реклама. ООО «Новгородская», ООО «Прайм-Инвестмент». Проектные декларации на сайте: www.rbi.ru. СРОН:0006-2009-7825005179-С-3 от 11.02.2010г.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 165 ф (50,50 м) Ширина 33 ф (10,25 м)
Площадь парусов 1100 м² Максимальная
скорость под мотором 14 узлов

Wally Better Place

Эксцентричная на фоне других верфей Wally снова удивила своих поклонников. На этот раз амбициозные итальянцы спустили на воду самую большую в мире карбоновую парусную суперяхту. 50-метровая *Better Place* спроектирована в бюро Tripp Design и получила роскошный корпус синего цвета водоизмещением 250 тонн. Надо заметить, что 88 тонн приходится на подъемный киль и балласт, а еще 11,5 тонн — на парусное вооружение и системы. Управление парусами почти полностью автоматизировано, наличествует оригинальная система закрутки стакселя.

Помимо парусов, яхта оснащена дизель-электрической пропульсивной системой, три генератора которой могут производить 705 кВт энергии, и ее можно перенаправлять, например, на механизмы подъема

парусов и управления фалами. Интересно, что *Better Place* также соответствует классификационным стандартам RINA Green Star, чего прежде не бывало у парусных яхт.

Дизайном интерьеров занималась студия Wetzels Brown Partners, и, по заявлению верфи, в салоне легко размещается компания из 20 человек. В отделке использован глянцевый карбон, выбеленный дуб и натуральная кожа серых оттенков. Необычен здесь и кухонный лифт — вместо ящика в шахте еду из камбуза на верхние палубы доставляет открытый транспортер. В корме расположена купальная платформа площадью 33 м² и гараж на два тендера. По правому борту в центре судна оборудована дополнительная раскладывающаяся платформа для посадки в тендер.



Sunseeker 155

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 155 ф (47,25 м) Ширина 30 ф (9,40 м)
Максимальная скорость 26 узлов



На британской верфи началась работа над новым 47-метровым флагманом — феноменальным проектом для компании, которая строит яхты длиной от 40 футов. Нетривиальна и заявленная максимальная скорость 26 узлов: при такой длине и водоизмещении большинство верфей и владельцев довольствуются 16–18 узлами. Общее водоизмещение яхты составит чуть менее 500 рег. т — до этого порога в Европе не требуется регистрировать и оснащать судно как коммерческое. Sunseeker 155 обещает быть весьма внушительной

яхтой с огромной мастер-каютой на главной палубе, в которой оборудованы отдельный компактный салон, балкон и роскошный санузел. На нижней палубе в центральной части судна расположатся четыре двухместные гостевые каюты и шесть кают экипажа (в носовой части), тогда как двухместная каюта капитана будет вынесена на главную палубу. По словам Sunseeker, при заказе яхты покупатели смогут не только выбрать интерьеры по своему вкусу, но и определить дизайн надстройки. На планах первого корпуса на сандеке значатся

бар и откидывающийся балкон по левому борту, а верхняя палуба отдана под великолепный салон и столовую (балкон здесь, разумеется, тоже есть, по правому борту). Кормовая часть корпуса занята гаражом для тендеров и водных игрушек (спуск в воду происходит с борта), а в придачу к пляжному клубу на складной кормовой платформе предусмотрена отдельная комната отдыха рядом с водой.

Верфь еще не назвала двигатели, которыми будет оснащена Sunseeker 155, но, учитывая максимальную

скорость, они должны быть весьма мощными. Запас топлива составляет 50 т, запас хода 4500 миль. Яхта будет передана заказчику, бывшему владельцу гоночной команды Formula 1 Эдди Джордану, в декабре следующего года.

В апреле основатель верфи Роберт Брэйтвэйт лично помогал наносить первый слой гелькоута в поистине гигантской матрице. «Владеть такой яхтой могут немногие, и судно у них будет с исключительным дизайном, качеством и уровнем инноваций», — с гордостью прокомментировал Роберт Брэйтвэйт.

Мы используем упаковку из экоматериалов

- В следующей
жизни я стану
ШИШКОЙ

Мир, который
нам нравится



**АЗБУКА
ВКУСА**

НОВОСТИ MBY

Мир яхт: факты, люди, события

Яхтсмены «На Речке»

Открытие яхтенного сезона в Петербурге

В Санкт-Петербурге 7 июня состоялось первое в этом сезоне мероприятие журнала Motor Boat & Yachting. Открытие яхтенного сезона в ресторане «На Речке» стало совместным событием, организованным журналом MBY и ресторанным холдингом Ginza Project.

Гости, собравшиеся «На Речке», — друзья и партнеры журнала, владельцы яхт и катеров, эксплуатирующие суда на акваториях города, в Финском заливе и на Ладоге. Некоторые пришли на собственном катере, не побоявшись пройти под невысоким мостом в узкую речку Крестовку.

На мероприятии гости могли послушать живую музыку, отведать прекрасные летние вина, дегустацию которых провела компания Simple. Ближе к вечеру состоялось вручение наград «За развитие яхтинга в России». Журнал ставит своей целью развитие культуры яхтинга в нашей стране,

и, разумеется, мы внимательно следим за всеми, кто способствует этому процессу и вносит заметный вклад в общее дело. Среди тех, кто получил первые награды «За развитие яхтинга», — основатель крупнейшего в России производства катеров Silver Виктор Кожин; директор Балтийской деловой регаты Андрей Грошиков; директор Морского агентства «Норд Стар» Борис Лашков; руководители яхтенной компании S. Marine Дмитрий Малышев (интервью с ним читайте в этом номере MBY) и Мария Разумеева.

Партнерами мероприятия выступили компания «Олимпавто», официальный дилер легендарной марки Porsche в Санкт-Петербурге, которая представила новые модели Porsche 911 и Panamera; а также компания «Комплекс клиник МЕДИ на Невском», входящая в систему клиник МЕДИ. «Комплекс клиник МЕДИ



на Невском»

предлагает пациентам услуги по стоматологии, косметологии, пластической хирургии, семейной медицине.

Все приглашенные отметили потрясающе уютную атмосферу «На Речке». Из окон ресторана видна только зелень деревьев, цветы и собственно речка. Создается впечатление, что находишься не в центре города, а где-то далеко за его пределами. Такое ощущение в городском ресторане, согласитесь, редкость. Хотя для Ginza Project создание уникальных мест уже вошло в традицию.



The Evinrude logo is displayed in a stylized, italicized font.The advertisement features a split-image concept. The top half shows two men standing on a concrete driveway in front of a house with a large green garage door, both holding fishing rods. The bottom half shows the same two men on a speedboat on a lake at sunrise or sunset, also holding fishing rods. The boat has 'Evinrude' and 'Ranger' branding. The text 'Больше времени на воде!' is centered between the two scenes.

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 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

Осторожно, киты!

Программа помогает избежать столкновения



Бывалые яхтсмены знают, что на открытых просторах Северной Атлантики можно потерять судно при столкновении не только с айсбергом, но и с китами. Весной участники двух крупных парусных регат на своем опыте убедились, что случайная встреча с этими млекопитающими может закончиться печально.

Больше всех не повезло яхте Hanse 370 под названием *Outer Limits*, пересекавшей Атлантику в составе регаты ARC to Europe. Принадлежащее голландцу Джосту Гехрейсу судно столкнулось с китом на переходе от Бермудских островов к Азорским. Капитану и трем членам экипажа пришлось покинуть судно, поскольку через пробойну в носовой части оно быстро набирало воду и помпы

не помогли бы ему преодолеть 330 миль до Бермуд. Через полтора часа потерпевших подобрало торговое судно. К счастью, никто не пострадал.

Для яхты-участницы Volvo Race такая встреча могла оказаться фатальной. Парусник команды Camper шел по Северной Атлантике со скоростью более 20 узлов, когда рулевой Роберто Бурмудез увидел прямо по курсу мелькнувшую спину кита и успел резко переложить штурвал, чтобы уклониться от нежелательной встречи.

От столкновения с судами сильно страдает популяция гладких китов Северной Атлантики. Обладатели мирного по отношению к человеку характера почти вымерли во времена активного китобойного промысла, и сейчас их численность не превосходит 500 особей. Чтобы хоть как-то защитить

китов, разработчики программного обеспечения совместно с NOAA создали бесплатное приложение Whale Alert для iPhone и iPad, которое информирует судоводителей о районах скопления китов, обозначает закрытые для мореплавания зоны и предлагает оптимальные маршруты обхода.

Работа устройства основана на получении информации со специальных мониторинговых буев, которые регистрируют звуки «переговаривающихся» неподалеку животных. Получив сигнал, программа выводит на экран предупреждение о том, что нужно снизить скорость до 10 узлов (судам длиной от 19,8 м), сообщить о прохождении этой зоны или выбрать другой путь (для судов водоизмещением от 330 рег. т). Скачать программу можно через App Store.



Nordmarine в iPhone и iPad

Мобильное приложение о яхтах

Специально для любителей яхтинга компания Nordmarine, эксклюзивный дилер Princess в России, создала уникальное приложение для мобильных устройств



Apple. Помимо подробного описания модельного ряда британской верфи, пользователям предоставляется интересная и полезная

информация о маршрутах яхтенных путешествий, российских и зарубежных боат-шоу, путевые дневники капитанов, а также актуальные предложения новых и брокерских яхт. Приложение Nordmarine можно бесплатно загрузить из App Store.





Russia • CIS • Worldwide
Россия • СНГ • Весь мир

**PONY
EXPRESS**

**Экспресс-доставка
в режимах
«Экспресс 10:00»
«Экспресс 13:00»
«Экспресс 18:00»**



Когда время имеет значение

- › Возможность выбора
- › Приоритетная обработка заказа
- › Финансовые гарантии качества сервиса
- › Широкая география доставки
- › Большой спектр дополнительных услуг

Петербург — морская столица России

Международный форум «Морской туризм»



С 5 по 7 июля в Санкт-Петербурге в рамках проекта партии «Единая Россия» «Санкт-Петербург — морская столица России» состоится IV Международный форум «Морской туризм». Помимо вопроса, как отразится на отрасли водного туризма вступление страны в ВТО, участники форума обсудят тему безопасности путешествий по воде, ставшую особенно актуальной после недавних серьезных аварий с круизными судами в России и Европе. Также будут подняты вопросы развития внутренних водных путей (ВВП) страны, модернизации гидротехнических сооружений и береговой инфраструктуры для принятия круизных и маломерных судов.

В связи с открытием ВВП России для прогулочных и спортивных судов под иностранным флагом эксперты ожидают значительного притока зарубежных яхтсменов. Но для этого необходимо разрешить ряд проблем: обеспечить ВВП современными навигационно-картографическими системами, создать инфраструктуру для яхтенных туристов, разработать стандарты обслуживания и обеспечить безопасность передвижения судов.

В форуме, который пройдет в Crowne Plaza St. Petersburg Airport, примут участие представители органов исполнительной и законодательной власти 40 регионов России, посольств и консульств стран ближнего и дальнего зарубежья, судовладельцы,



судостроители, крупнейшие российские туроператоры, яхт-клубы, инвестиционные и страховые компании, банки, морские и речные пассажирские порты, строительные компании, проектные институты, разработчики и производители навигационного оборудования, операторы спутниковой связи для морских и речных судов.



«Водный мир» Подмосковья

Ярмарка яхт и катеров в Долгопрудном

Московский яхтенный порт и компания «Водный мир» приглашают яхтсменов на Ярмарку продаж яхт и катеров «Водный мир», которая будет проходить на территории Московского яхтенного порта и яхт-клуба МРП с 5 по 8 июля 2012 года. Ярмарка уже стала доброй традицией, полезным и эффективным инструментом продаж водной техники, развития цивилизованного рынка вторичных продаж маломерного флота и популяризации отдыха на воде. Все участники мероприятия получают возможность на выгодных условиях

подготовить судно к продаже в специализированных сервисных центрах яхтенного порта, поставить его на стоянку и застраховать. На ярмарку можно прийти по воде, что упрощает процесс подготовки, а для посетителей предусмотрен гостевой причал. Кроме того, на ярмарке будет возможность посмотреть и опробовать многочисленные выставленные лодки, принять участие в обучающих мастер-классах и лекциях. Приходите и попробуйте себя в роли яхтсмена, капитана, шкипера, матроса или вейкбордиста!



NORD STAR
YACHTING
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



У воды и на воде



В Лапеенранте (Финляндия) с 25 июня по 8 июля в рамках выставки загородного домостроения прошла презентация плавучего дома Маринетек. Этим событием компания «Маринетек» дала старт новой концепции домов на воде — Интеллектуальной плавучей экологичной деревни.

Вниманию посетителей был представлен плавучий двухквартирный дом общей площадью 122м². Участники тура по достоинству оценили большую террасу и панорамные окна, благодаря которым создается впечатление, что озеро прямо у вас дома, возможность пришвартовать катер у порога, а также сауну с выходом на улицу.

Современный функциональный коттедж Keisarinranta собран вручную с особым вниманием к каждой детали.

Большой интерес у российских посетителей вызвал проект плавучей деревни Маринетек Keisarinranta Village, которая будет находиться на полпути между Санкт-Петербургом и Хельсинки на берегу красивейшего озера Сайма. К услугам жителей и посетителей деревни марина премиум-класса, спа-комплекс, отели, гольф-поле, многофункциональная развлекательная зона, несколько ресторанов, широкие возможности для шопинга.

Деревня Keisarinranta несомненно станет новым пунктом назначения у российских любителей отдыха на воде.

Верфи на мели

Компания Luhrs Marine Group, производящая рыбацкие лодки Luhrs, траулерные яхты Mainship и флайбриджные круизеры Silverton, в апреле подала заявление о банкротстве. До этого в январе было остановлено производство всех моторных судов, хотя парусные яхты Hunter продолжали строить и на них принимали новые заказы. На заводе верфи в Нью-Джерси работы лишились около 60 человек.

Финансовые неурядицы затронули и канадского производителя Doral. Компания обнародовала заявление о намерениях, которое позволит привлечь инвестиции или продать все активы. За последние два года верфь уже повторно сталкивается с финансовыми трудностями: после объявления банкротства в 2010 году ее приобрел нынешний владелец Дэнис Полисено. В начале лета производство яхт на верфи было приостановлено на месяц.



Крупнейшая голландская выставка меняет прописку

HISWA переезжает в центр Амстердама

Крупнейшее боат-шоу Голландии в этом году пройдет не на побережье Северного моря в Эймейдене, как прежде, а в самом сердце Амстердама. Устроители обещают сделать выставку одним из центральных яхтенных событий Европы. Даты проведения HISWA — с 4 по 9 сентября, а значит, у тех, кто хочет успеть на боат-шоу в британском Саутгемптоне, остается четыре дня для краткой передышки.

Переезд в выставочный комплекс NDSM (здания бывшей верфи), расположенный немного севернее исторического центра города, уже сказался положительно: участники раскупают площади на 15% активнее, чем в тот же период прошлого года (к началу июня зарегистрировались 147 компаний и 194 лодки). В настоящее время ведется строительство новой марины, которая вместит водную часть экспозиции и в дальнейшем сможет принимать до 350 судов.



Однако Royal Dutch Touring Club (ANWB) решил в противовес HISWA (Ассоциация голландских производителей) организовать параллельную выставку в Лелистаде на северо-востоке Амстердама, которая

запланирована на 13–17 сентября. Представители ANWB заявили, что ожидают 30 000 посетителей из числа яхтенных энтузиастов, которые давно ждали появления недорогого и удобно расположенного боат-шоу.

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





Суперяхта для королевы

Британцы скидываются на подарок

Пока остальная Европа с тревогой следит за экономическими катаклизмами в Старом Свете, британцы решили порадовать свою королеву в честь 60-летия восшествия ее на престол. Помимо парада на Темзе, где приняли участие более тысячи судов, организован фонд для сбора денег на... суперяхту. Королева любит путешествовать на яхтах и весной брала в чартер *Leander G*, чтобы пройти на ней часть юбилейного турне по Великобритании. Прежнее судно королевской семьи *Britannia* списали со службы еще в 1997 году. Ранее министр образования Майкл Гоув предложил подарить Елизавете II яхту, купленную на средства налогоплательщиков, но его инициативу подвергли критике.

В рамках кампании Jubilee Yacht Appeal британцам предлагают пожертвовать деньги в два фонда. Один носит название «Яхта» и предназначен для приобретения дорогого подарка. Учредители хотят собрать £ 60 млн, чтобы подарить королеве одну из ста самых крупных яхт в мире, причем непременно «породистую» и принадлежавшую «достойному» владельцу. В другой фонд под названием «Нет» могут вносить деньги те, кто против покупки яхты, но согласен пожертвовать на празднование юбилея. Эти сборы будут переданы королеве и направлены на благотворительность. Интересно, был ли в истории России хоть один правитель, которого народ любил столь же сильно?

Неугомонный Galeon

Новые модификации популярных моделей

Польская верфь Galeon, представленная в России компанией «Альфа Яхтс», продолжает радовать своих клиентов и поклонников новинками. На этот раз речь идет о новых модификациях уже ставшей весьма популярной модели Galeon 420 Fly и заслуженной модели Galeon 385 Hard Top Sport.

Модель Galeon 420 Fly трансформировалась в модную Galeon 430 Skydeck. Новая модель отличается уменьшенным и максимально сдвинутым в корму флайбриджем, что позволило сделать невероятное по площади лобовое остекление. Эта яхта подойдет любителям спортивного стиля, но отдающим должное комфорту флайбридной яхты.

Модель Galeon 385HTS «легким росчерком пера» превратилась в Galeon 385HTL. Отличается она отнюдь не длиной корпуса, а сильно удлиненной крышей над кокпитом, что особенно ценно в наших не самых жарких широтах, так как позволяет полностью зачехлить кокпит.



Третья галактика Samsung

Новый флагман Galaxy S III

В начале июня стартовали российские продажи долгожданного на рынке гаджетов устройства — смартфона Samsung Galaxy S III. Основываясь на мировом успехе предшествующих моделей, производители наделили аппарат самыми передовыми мобильными технологиями, благодаря чему он полноправно претендует на звание одного из самых мощных и производительных устройств на платформе Android 4.0. Galaxy S III — это мультимедийный комбайн с великолепным, не блекнущим на солнце экраном Super AMOLED и камерой 8 Мп без задержки затвора; навигатор с чипами GPS/GLONASS и цифровым компасом; универсальный деловой помощник, способный

распознавать голос и действия владельца, подстраиваясь под его привычки и действия. Современную жизнь трудно представить без скоростного мобильного Интернета, который для Galaxy S III является родной стихией. Всевозможные типы беспроводных коммуникаций, включая усовершенствованную технологию S Beam для мгновенного обмена файлами большого объема, в сочетании с 4-ядерным процессором (1,4 ГГц), внушительным объемом оперативной памяти и флеш-диском до 64 Гб позволят владельцу Galaxy S III справиться с любыми мобильными задачами. Все это, разумеется, подано в безупречной с точки зрения дизайна «упаковке»: плавные минималистичные формы нового флагмана побуждают не выпускать смартфон из рук.



FURUNO

Полный контроль
кончиками ваших пальцев

NAVnet
TZ
touch



Жест масштабирования Pinch-To-Zoom

TZtouch дает возможность изменять масштаб изображения двумя пальцами руки (pinch-to-zoom), а также использовать ряд других движений для самой интуитивно-понятной навигации.



Приложения для планшетов и смартфонов

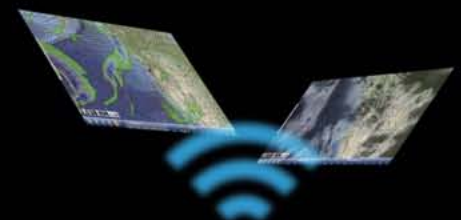
Клиентские приложения позволяют просматривать изображения TZtouch и управлять ими в беспроводном режиме с экранов iPhone, iPad или iPod Touch.



* Приложение NavNet Remote совместимо только с iPad.
В будущем планируется поддержка также другими мобильными устройствами.

Возможность подключения к беспроводным точкам доступа

TZtouch может подключаться к беспроводным точкам доступа для загрузки из Интернета такой полезной информации, как, например, данные о погоде в режиме реального времени.





Gant: Коллекции «Осень–зима – 2012»

Известный модный бренд Gant представил новые коллекции мужской и женской одежды

Самая элегантная версия стиля Gant выражена в утонченной и изысканной одежде на каждый день из кашемира, шелка и тонкой шерсти, благодаря которым и возникает чувство абсолютного уюта и комфорта. В коллекции Luxury все классическое: джемперы, тончайшие кашемировые кардиганы, рубашки, пиджаки и брюки — то, без чего просто не может существовать гардероб современного бизнесмена. Женская часть коллекции воплощает элегантный голливудский стиль 40-х годов прошлого века и, в частности, великой актрисы Греты Гарбо, которая, как никто другой, умела подчеркнуть истинную женственность при помощи мужского кроя. Ее основу составляют элегантные костюмы-тройки и удлиненные пиджаки, классические рубашки button-down, обтягивающие фигуру шелковые платья «в пол» и роскошные кашемировые пальто.

Коллекция Christmas in Manhattan — это история о рождественских каникулах в центре бурлящего мегаполиса. Ставка в ней сделана на вельвет, бархат, моlesкин и шерсть в черном, бордовом, темно-зеленом и темно-синем цветах. Для похода за рождественскими подарками отлично подойдут теплый бордовый свитер с высоким горлом, дафлкот с пуховой подкладкой и вельветовые брюки.

Традиционная для Gant яхтенная коллекция теперь представлена и в осенне-зимнем сезоне и называется Winter Nautical. В линии всего три цвета: темно-синий, красный и преобладающий — белый. Большой выбор легких пуховиков и дурых жилеток из высокотехнологичных и практически невесомых материалов, лыжные штаны, белые брюки, толстовки с капюшонами и теплые свитера в полоску не позволят замерзнуть даже в самый холодный день.

Часы моря

«Породистый» хронограф для Volvo Ocean Race

Швейцарская часовая мануфактура IWC Schaffhausen является официальным хронометристом регаты Volvo Ocean Race — 2011–2012 и учредителем приза IWC Schaffhausen Speed Record Challenge, который вручается в конце каждого этапа гонки. Приз IWC достается команде, которая на данном этапе преодолеет наибольшее расстояние за одни сутки. «Воздавая честь командному духу и спортивному мастерству участников регаты, компания IWC Schaffhausen выпускает часы Portuguese Yacht Club Chronograph, которые идеально подходят для эксплуатации в суровых условиях открытого моря», — прокомментировал генеральный директор компании Жорж Керн.

Portuguese Yacht Club Chronograph выдерживают предельные нагрузки и представляют собой многофункциональные, надежные и элегантные спортивные часы, выполненные из титана. Водонепроницаемые до шести бар и оснащенные завинчивающейся заводной коронкой с боковыми предохранителями, часы достаточно прочны, чтобы выдержать серьезные испытания. Они оснащены калибром



89361 производства IWC — одним из самых надежных и инновационных механизмов хронографа в мире, с функцией flyback и аналоговой индикацией продолжительных отрезков времени с двумя стрелками, расположенными на дополнительном циферблате. Задняя крышка из сапфирового стекла позволяет насладиться великолепной отделкой механизма IWC с системой подзавода с двойными «собачками» и эксклюзивной гравировкой. Люминесцентные стрелки и метки



в сочетании с крупным и эргономичным циферблатом, современным дизайном и передовыми технологиями делают эти часы идеальным хронографом.

Великобритания	США	Бразилия	Эквадор
Испания	Канада	Аргентина	Колумбия
Франция	Азербайджан	Ирландия	Венесуэла
Бельгия	Киргизия	Канарские острова	Коста-Рика
Нидерланды	Австрия	Тунис	Пуэрто-Рико
Германия	Швейцария	Румыния	Бангладеш
Италия	Мексика	Грузия	Суринам
Хорватия	Албания	Сирия	Сенегал
Польша	Япония	Мадагаскар	Камерун
Эстония	Кипр	Южная Африка	Мозамбик
Латвия	Португалия	Австралия	Гвинея
Финляндия	Армения	Индия	Ангола
Швеция	Перу	Новая Зеландия	Намибия
Норвегия	Алжир	Тайланд	Мавритания
Словения	Египет	Люксембург	Венгрия
Турция	Саудовская Аравия	Индонезия	Тайвань
Греция	Израиль	Филиппины	Словакия
Казахстан	Куба	Вьетнам	Туркменистан
Украина	Ямайка	Шри-Ланка	Узбекистан
Белоруссия	Южная Корея	Оман	Андорра
ОАЭ	Литва	Иран	Сьерра-Леоне
Болгария	Марокко	Йемен	Монако
Чехия	Китай	Кения	Киргизия
Дания	Панама	Чили	Габон

Другое _____

Для нас не существует границ.
Мы доставим ваш катер или яхту
практически из любой точки мира



Логистика крупных грузов

+7 (495) 777-42-88 | www.logex.ru

Проверка без дороги



Компания Jeep возрождает традицию регулярных внедорожных «покатушек» Jeep Experience. В мае возможность прокатиться на всех моделях бренда была предоставлена на внедорожной трассе недалеко от аэропорта Внуково.

На крутом склоне организаторы выстроили три трассы разной степени сложности. Наиболее простая досталась «паркетникам» Liberty и Compass, Cherokee и Grand Cherokee ездили уже по крутым косякам и поднимались

на серьезные склоны (45°). Причем, благодаря системе Hill-Start Assist Control внедорожники могли смело останавливаться и потом трогаться прямо на склоне. Наиболее сложные испытания пришлось на долю семейства Wrangler. Два жестких моста даже в стандартном состоянии обеспечивают большой запас геометрической проходимости, а отключаемый передний стабилизатор поперечной устойчивости в комплекте с понижающей передачей (4:1) превращает

короткобазный Wrangler в безупречного проходимца, возможности которого, кажется, порой даже превосходят способности водителя.

В будущем Jeep планирует сделать подобные мероприятия регулярными, чтобы любой владелец внедорожника или потенциальный покупатель смог опробовать автомобили в самых экстремальных условиях, оценить собственную потребность и возможности в преодолении подобных препятствий.

Четыре мощных колеса

Новые квадроциклы BRP в модельном ряду 2013 года

В линейке квадроциклов BRP 2013 года еще более широкий спектр моделей Can-Am переносится на новую платформу на базе пространственной балочной рамы SST второго поколения. В ней реализован принцип геометрического управления контактом. В результате изменения расположения рычагов подвески при движении, ускорении и резком торможении все четыре колеса максимально долго находятся в контакте с поверхностью. Новая платформа обеспечивает двухместным моделям высокий уровень комфорта и превосходные ходовые характеристики. Новинка в линейке — двухместный Can-Am Outlander MAX 1000 — приобрел все преимущества платформы второго поколения Outlander, а также удлиненную на 20 сантиметров колесную базу



и улучшенную эргономику, став самым мощным и универсальным туристическо-утилитарным квадроциклом в линейке. Модели Outlander в базовой комплектации теперь доступны с инновационным динамическим электроусилителем рулевого управления DPS. Он имеет три режима работы (MIN, MAX и MED) и позволяет водителю выбрать степень усиления в зависимости от ландшафта и условий движения.

Система работает в зависимости от скорости движения и обеспечивает меньшее усилие на высокой скорости и большее — на низкой. Кроме того, BRP представила новый полноприводный кроссовер Can-Am Renegade 500, который перенесли на новое шасси, и доработанный победитель чемпионатов по кросс-кантри Can-Am DS 450TM X™ MX с подвеской FOX и профессиональными спортивными амортизаторами.



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 ЭКСПЛОРЕРОВ 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 MCA. 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



«Золотая мечта» Imperial

Rêve D'Or — новая яхта в чартерном флоте Imperial

Компания Imperial сообщила о расширении своего чартерного флота. С мая Imperial является центральным агентом 46-метровой яхты *Rêve D'Or*. Эта суперяхта была спущена на воду итальянской верфью San Lorenzo в июне прошлого года, а официальная презентация состоялась на Monaco Yacht Show – 2012.

Дизайнер Франческо Пашковски создал роскошный, почти дворцовый интерьер в классическом стиле. Главная особенность яхты — нестандартная планировка. Двери расположенной на верхней палубе мастер-каюты сразу

ведут на открытую палубу, что дает возможность любоваться рассветом прямо из кровати или завтракать в приватной обстановке. Каждая из кают выполнена в своей цветовой гамме, интересные орнаменты, сложные текстуры удачно вплетаются в общее настроение «золотой мечты».

На просторном флайбридже оборудована шикарная джакузи и расположен большой стол, который может быть использован во время официальных приемов. *Rêve D'Or* может похвастаться богатым арсеналом «водных игрушек», среди

которых оборудование для дайвинга и snorkлинга, водные лыжи, «банан», вейкборд. На нижней палубе находится «пляжный клуб» с сауной и лежаками.

На яхте установлены два двигателя Caterpillar 3512B DITA по 1500 кВт каждый, обеспечивающие максимальную скорость 17 узлов. Дальность хода — 4000 миль при круизной скорости 12 узлов.

В шести роскошных каютах с легкостью и комфортом смогут разместиться 12 гостей. Этим летом *Rêve D'Or* можно взять в чартер на Средиземноморье.

Непридуманые истории

Российский финал проекта Grant's True Tales

В студии телеканала «Дождь» состоялся грандиозный финал международного проекта True Tales, инициированного брендом шотландского купажированного виски Grant's. Там встретились рассказчики из Москвы, Санкт-Петербурга, Краснодара, Екатеринбурга, Новосибирска, Нижнего Новгорода, чтобы поведать зрителям свою жизненную историю.

Шесть городов, шесть непохожих рассказов, шесть совершенно разных участников в этот день стали единым целым. Герои мероприятия рассказали о своих переживаниях, жизненном опыте, сложном выборе и решениях, которые изменили их жизнь, — именно



эти темы стали основой конкурса. Гости проголосовали за лучшего рассказчика России. Им стал житель Петербурга Антон Макачук с историей о своей детской мечте под названием «Луноход». Теперь финалиста ждет главный приз — поездка в Эдинбург на международный финал True Tales,

где встретятся рассказчики со всего мира, чтобы поведать свои невыдуманные истории. Grant's True Tales — это понятные и близкие многим истории, способные раскрыть новые грани знакомой всем действительности, заставить задуматься и переосмыслить свой опыт.

Мы используем упаковку из экоматериалов

- В следующей
жизни я стану
одуванчиком



Мир, который
нам нравится



**АЗБУКА
ВКУСА**



Первый пошел!

В апреле состоялся спуск на воду первого многоцелевого катера МРВ14 для государственной компании «Росморпорт». Впервые в России построен служебный катер, оснащенный современными пропульсивными установками Volvo Penta IPS.

Это судно (длина 13,98 м, ширина 4,32 м, водоизмещение 14 т) открывает серию из шести многоцелевых катеров, строительство которых ведет Московский судостроительно-судоремонтный завод по проекту КБ «Морская техника». Катера будут использоваться преимущественно для оказания лоцманских услуг на Черном

и Каспийском морях.

Инновационный пропульсивный комплекс Volvo Penta IPS450, представляющий собой поворотные днищевые колонки с дизельным приводом 330 л.с., позволяет существенно повысить маневренные качества судна. Современная система управления для Volvo Penta IPS включает джойстик и систему динамического позиционирования. Джойстик упрощает маневрирование при швартовке, а динамическое позиционирование обеспечивает удержание катера в заданной точке одним нажатием кнопки. Следует заметить, что система динамического

позиционирования на подобных судах встречается нечасто, что делает данный катер одним из лучших в своем классе.

Сразу после спуска катер продемонстрировал на воде свои способности — энергичный разгон, скорость 22 узла и маневрирование: движение лагом, поворот вокруг оси, интенсивный разворот. Уникальные качества нового судна были высоко оценены начальником управления развития флота компании «Росморпорт» В. И. Штрамбрандом, который присутствовал на спуске, специалистами завода-строителя и проектанта. Катер поступил на службу в порт Темрюк уже в июне этого года.



Мода летнего отпуска

Позаботьтесь о своем гардеробе заранее

К летнему сезону магазины Foxland представляют коллекцию мужской и женской одежды Aeronautica Militare, выполненную в неповторимом «авиа-милитари»-стиле. Дамам предназначены поло с эффектной низкой планкой, трикотажные платья с фирменной вышивкой, блузы, легкие стеганые куртки цвета беж с коричневыми вставками на карманах с металлическим жетоном; белые брюки, сшитые по лекалам моделей итальянских BBC, трикотажные плотные бриджи с накладными карманами и манжетами. Мужчин не оставят равнодушными разнообразие поло и футболок с шевронами, объемной вышивкой, изображениями вертолетов и самолетов-штурмовиков.

Собираетесь на пляж? Захватите с собой предметы пляжной экипировки и аксессуары Emporio Armani EA7! Среди них разнообразные

декорированные пайетками и бисером купальники, яркие сарафаны, комбинезоны из тонкого хлопка с шортами и туники цвета «сапфира на ярком солнце»... К каждому купальнику вы можете подобрать эксклюзивные шлепанцы на танкетке или плоской подошве и непромокаемую сумку с герметичным кошельком.

В дизайне с виду минималистских блуз из тончайшего хлопка от английского бренда Musto большое внимание уделено качеству материалов и мелочам. Например, на подвернутых рукавах будет виден рисунок изнанки в мелкую клетку. Из клетчатой ткани также изготовлены и шорты, к которым прекрасно подходят однотонные поло модных в этом сезоне цветов: розового, фиолетового или бирюзового. Все эти и другие вещи вы можете найти в московских магазинах Foxland в ТВЦ «Спорт-Хит», ССК «Лисья Нора» и на сайте www.mustofox.ru.



Угнали?

Капитан утопил собственную яхту

В мае 2009 года 49-летний капитан Роберт Фигуэрэдо заявил в полицию Майами об угоне своей 80-футовой яхты *Star One* стоимостью € 1,86 млн. На следующий день лодку нашли на дне у побережья Багамских островов, и бывший владелец обратился в страховую компанию с требованием выплатить компенсацию, поклявшись, что понятия не имеет, кто мог совершить преступление. Спустя три года виновник нашелся: бывшая девушка капитана рассказала полиции, что Фигуэрэдо хвастался ей, будто сам затопил яхту, чтобы получить деньги по страховке. В начале мая мошенника арестовали, и, если его вина будет доказана в суде, то по американским законам ему грозит до 30 лет тюрьмы.

Бухта радости

Яхтенный фестиваль в Калязине



В волжском яхт-клубе «Калязин» 26 мая 2012 года состоялся II региональный фестиваль «Калязинская Бухта радости».

Как и в прошлом году, фестиваль собрал любителей активного водного отдыха, которые окунулись в атмосферу праздника. Продавцы морской техники предлагали гостям фестиваля опробовать представленную ими продукцию в деле и провести

тест-драйвы на воде, а любители экстремального отдыха могли полюбоваться Верхневолжьем с вертолета. По словам организаторов фестиваля, главной его задачей стала пропаганда активного отдыха и развитие водного туризма в России и, в частности, на Верхней Волге.

Надеемся, что фестиваль «Калязинская Бухта радости» станет традиционным и с каждым годом будет собирать все больше яхтсменов.

ПОРТ ДУБРОВКА

СВЕТЛОЕ, ТЕПЛОЕ, ПРОСТОРНОЕ ОБЩЕЖИТИЕ ДЛЯ КАТЕРОВ И ЯХТ

Специальные цены на летний сезон!



WWW.PORTDUBROVKA.RU • 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

Lexus Hybrid Art – 2012

Третья выставка Lexus Hybrid Art пройдет с 18 по 29 июля и займет площадь свыше 3000 м² в Центре дизайна ARTPLAY

В основе концепции выставки — феномен синергии, краткая формула которой гласит: результат слияния элементов превосходит качество каждого элемента в отдельности. Синергия в искусстве все чаще образуется при столкновении артистического дискурса с инструментарием новейших технологий, позволяющим выстраивать различные комбинации из точных наук и разнообразных видов искусства.

Результатом подобных пересечений являются объекты Science Art, или, другими словами, гибридного искусства. Выставка представит яркие образцы этого направления, ставшие результатом сцепления искусства, науки и технологий. При этом впервые в истории Lexus Hybrid Art в проекте примут участие работы российских художников — победителей гранта Lexus.

Также впервые Lexus Hybrid Art будут сопровождать мероприятия различных форматов: насыщенный график экскурсий, лекции, мастер-классы и перформансы, дополненные

регулярными музыкальными событиями, DJ-сетами и специальной серией pre-party. Двери ARTPLAY в течение почти двух недель не закроются раньше полуночи, а по пятницам и субботам посетители смогут находиться в пространстве экспозиции до трех часов ночи, получая достойную альтернативу традиционной ночной жизни.

Как считают Дарья Пархоменко (автор идеи) и Катя Бочавар (куратор выставки), использование синергетических эффектов является сегодня обязательным признаком человека будущего. «Незаметно для себя человек создает и потребляет все больше новых индустриальных, биологических, мультимедийных гибридов. Они углубляют, раздвигают пределы его возможностей. Синергия

оказывается весьма плодотворной в науке, технологии и искусстве.

Большинство прорывов сейчас происходят в междисциплинарном пространстве. Рационализм науки, прагматизм технологий встречаются с индивидуализмом художественного высказывания — это происходит при создании каждого произведения».



Влюбленным в стихи

Хронограф для мореманов

Для любителей морской стихии, которым иногда приходится рисковать, швейцарская мануфактура Ulysse Nardin создала новый Black Sea Chronograph — не просто часы, но исключительный образец

умной механики. Часы с душой и характером, не похожие ни на одно другое творение швейцарских мастеров. Их мощный корпус из нержавеющей стали покрыт слоем

вулканизированного каучука и скрывает сложный механизм, а каждая деталь продумана до мелочей, чтобы максимально повысить функциональность. Сердце часов (калибр UN-35) бьется в корпусе диаметром 45,8 мм, а прозрачная задняя крышка из сапфирового стекла позволяет наблюдать за работой механизма. Ничего лишнего, ничего отвлекающего. Лаконичный и строгий дизайн. Единственное украшение — якорь на стрелке хронографа, символ часовой мануфактуры Ulysse Nardin.

Часам не страшны ни вода, ни давление на глубине 200 м, ни прочие воздействия внешней среды. Надежный и выносливый Black Sea Chronograph оснащен множеством дополнительных функций. Запас хода хронографа составляет около 42 часов, тогда как автозавод позволяет бесконечно продлевать это время.





STEEL OCEAN GOING YACHTS



BERING 55
HULL #2

SEMI-CUSTOM 50-80'
NOW AVAILABLE WITH HYBRID POWER



BERING 18



BERING 20



BERING 24

...STEEL THE BEST...

WWW.BERINGYACHTS.COM
+1 919 345 0240



представитель в России
+7 917 711 0707

“Рулевой сумел разойтись с едва заметным байдарочником, хотя и очень близко”



НА ТЕ ЖЕ ГРАБЛИ!

ДЭВИД МАРШ: Отправим провинившихся дизайнеров в море на созданной ими яхте!

Не сомневаюсь, что в XXI веке дизайнеры способны удачно совмещать форму и функцию во многих областях, хотя на это ушло время. Но, рассматривая свеженьких «красавиц» на выставках, я по-прежнему прихожу в замешательство от острых углов, нехватки рундуков или скользких палуб. Только ли меня волнует вопрос, почему эти извечные дефекты до сих пор встречаются на лодках? Давайте ради интереса представим, что виновных в таких промахах дизайнеров на день выпустили из ада и мы отправились с ними в море на яхте, которую назовем *Devil of Dastardly Design* (для краткости — DD).

На восходе пестрая команда грузится на борт. Один дизайнер вызвался убрать кранцы. Боковые проходы у DD широкие, и сделать это не составит труда. Проходя мимо лежака на носовой палубе, «матрос» поскользывается на мокром пластике и приземляется на спину. Похоже, в «отделе моды» решили, что глянцевый пластик в этом месте будет смотреться более стильно, чем скользкая шероховатая поверхность. Травмированного дизайнера

переместили в мастер-каюту, где наконец-то нашлось применение ультрамодной кушетке, на месте которой мог бы стоять полезный вместительный комод.

Все проверки перед выходом закончены, и форштевень яхты нацелен в море. Сейчас самое время начать прокладку курса на бумажной карте, но стоп! Крошечный картплоттер пока исправен, да и на посту управления все равно нет столика для карт. Кто-то пытается наносить линии на обеденном столе, но карандаш упорно протыкает карту, попадая в углубления для стаканов. Но они нужны: на посту управления нет отделений для мелочей, и «капхолдеры» служат единственным пристанищем для мобильных телефонов, ручек и солнцезащитных очков.

Утренний туман ухудшает видимость. Вкупе с тонированным остеклением это приводит к тому, что боковой обзор практически отсутствует. Сколько раз нужно щелкнуть этой красивой хромированной кнопкой, чтобы выключить стеклоочистители? Два? Или требуется одно долгое нажатие? А как уменьшить интервал их работы? Тут все не так, как в вашем автомобиле, пусть даже стоит он всего

£ 14 000.

Но на борту есть AIS, и это здорово! В итоге

рулевой сумел разойтись с едва заметным байдарочником, хотя и очень близко. Тем временем пострадавший вчера на палубе почувствовал себя лучше. Зато другой дизайнер, проходя по лишенному поручней салону, когда DD внезапно резко взяла вправо, наткнулся на выступающий угол и сильно повредил ногу. А маневр был вынужденный: из-за толстой стойки остекления, создающей «слепую» зону в углу, рулевой поздно заметил плавающую на поверхности рыбацкую сеть.

Лодка сбрасывает скорость, чтобы раненого можно было перевязать, но волны растут, и DD начинает качать. Внезапно яхта кренится на высоком гребне, слабый магнитный замок массивного винного шкафа не выдерживает, его дверцы распахиваются и выплевывают содержимое на палубу салона. Финал — дорогие фужеры для мартини превращаются в груды битого стекла. Тут включается сигнализация. Датчики температуры масла в двигателях разнесены по бокам консоли, и рулевой не заметил, что левый мотор перегрелся...

Так или иначе, DD доковыляла до порта. Пришвартовав лодку, команда принялась за напитки, чтобы снять стресс. К сожалению, гладкие дизайнерские столешницы оказались лишены бортиков, и волна от проходящего мимо буксира стала причиной того, что стаканы с виски повторили судьбу фужеров. **МВУ**





САМЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ И ОСНАЩЁННЫЙ ЭЛЛИНГ НА БАЛТИКЕ

OY KOTKA YACHT STORE LTD

Sahankatu 1, FI-48200
Kotka, FINLAND

тел.: +358 5 225 0044
факс: +358 5 225 0066

эл. почта: office@kotkayachtstore.fi
www.kotkayachtstore.fi

Представитель в России: тел. +7 921 7659845, эл. почта: antongrom@mail.ru

Silverline Trawler 1500



Privateer Elegance 43



Privateer Trawler 60

PRIVATEER YACHTS  **SILVERLINE YACHTS**

Leyesleatswei 2 - 8624 HW Uitwellingerga, Holland - Tel: 0031 515 559044 - fax: 0031 515 559410
info@privateeryachts.com - www.privateeryachts.com - www.silverlineyachts.com

Представитель в России: Яхт-клуб "Чайка", г.Тольятти. Тел.+79023765005.

“На ошибках учатся. Гораздо удобнее учиться на чужих ошибках, хотя свои запоминаются лучше”



У ТОЛБУХИНА МАЯКА

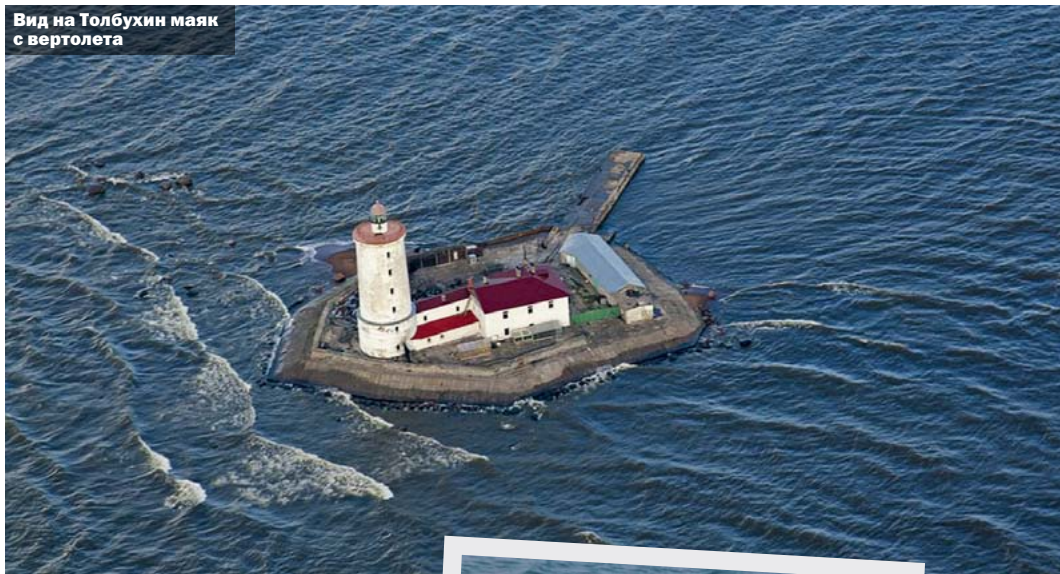
БОРИС ЛАШКОВ, яхтенный капитан: При нехватке опыта даже легкая прогулка на лодке может принести немало хлопот.

Все начиналось вполне прозаично. Начало июня, выходные, хорошая погода, новая лодка — круизер длиной 32 фута — и желание сходить с семьей и другом на форты. До Кронштадта дошли без приключений, далее нужно было обогнуть остров Котлин, оставив его по правому борту, и добраться до фортов.

Между Котлином и Толбухиным маяком есть каменистая гряда с небольшим проходом, на тот момент не обставленным навигационными знаками. Она и стала непреодолимым препятствием для наших путешественников! Удар, скрежет... Приехали! Осмотрелись — пробойны нет. На заливе штиль, торопиться некуда, и команда неспешно приступила к операции по снятию лодки с камней.

Для начала попили кофе, обсудили план действий, после чего взялись за его реализацию. Помня по учебникам, что для снятия с мели нужно завести якорь в нужную сторону, вынули из рундука новенькую надувную лодку. Прочитали инструкцию, разобрались, что и куда вставлять, и примерно через час плавсредство было на воде. После удлиннили якорь-цепь швартовным концом и повезли якорь. Надувная лодочка маленькая, весла короткие, а якорная цепь тяжелая... Покрутившись вокруг катера и не сумев отойти дальше пяти метров (цепь тянула надувнушку назад), решили сменить тактику — удалить якорную цепь и оставить только швартов. Дело пошло веселее, но конец оказался коротковат. Тогда конец удлиннили другими швартовами, которые

Вид на Толбухин маяк с вертолета



нашлись на борту, и попробовали еще раз...

Операция заняла больше трех часов. Все было сделано правильно: якорь заведен, надувнушка подвязана под бортом... И тут выясняется, что катер уже сам сошел с камней. За то время, что разворачивались аварийно-спасательные работы, поднялась вода, и проблема разрешилась сама собой!

На радостях выбрали якорь, завели двигатели, дали задний ход... Полминуты моторы поработали и оба поочередно встали, словно чем-то подавившись. Опять отдали якорь и стали разбираться, что случилось. Открыли крышку моторного отсека — там все нормально; попробовали запустить двигателя — они завелись и снова заглохли! Что за напасть?! Задумались, почесали затылки, посмотрели по сторонам и... не увидели своей надувнушки! Для верности взяли бинокль



и осмотрели окрестности — лодочки не было! Утонуть она не должна. И тут вспомнилось, что она была привязана кончиком. Тянем-потянем, а вытащить не можем! Веревка вместе с лодкой намоталась на винты! Такого, конечно, никто не ожидал. Пришлось доставать гидрокостюм, маску-ласты-нож, и самый смелый прыгнул в холодную воду. За час были освобождены винты и спасена надувнушка. А еще через четыре часа «путешественники» вернулись в клуб на кривых валах с загнутыми лопастями винтов. Удачный выдался день, не правда ли?! **МВУ**



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

e-mail: a.groshikoff@port-hercules.com

телефон: +7 (965) 033-99-58

генеральный перевозчик
паром "Princess Anastasia"



организаторы

генеральный
информационный
партнер

MOTORBOAT

информационные
спонсоры



КАПИТАН

КАТЕРА, ЯХТЫ

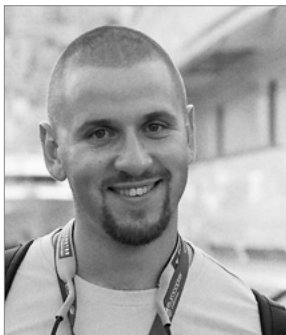


**ВОДНЫЙ
БАД**

партнёры
GARMIN



«Не повторится ли в Петербурге
после постройки моста над
Морским каналом ситуация
Дрездена?»



ВЕЛИКА ЛИ ЖЕРТВА?

АНТОН ЧЕРКАСОВ: Строительство нового моста в Санкт-Петербурге лишит нас удовольствия видеть большие парусники на Неве.

«Санкт-Петербург лишают гордости российского флота!», «Город жертвует парусниками ради моста!», «Корабли уходят из Петербурга навсегда!» — публикации с такими тревожными заголовками появились в конце мая во многих региональных изданиях, всколыхнув яхтенное сообщество. А дело в следующем: руководство компании «Большой порт Санкт-Петербург» согласовало высоту моста — 52 м, который планируют соорудить над Морским каналом (главная артерия для прохода крупных судов в порт и далее, в Неву) в рамках создания автомагистрали ЗСД (Западный скоростной диаметр). Принятие такого решения означает, что под мостом не смогут проходить крупные парусные суда, которые традиционно заходят в центр города. И правда, если высоту моста снизят до 52 м, то барк «Седов» (высота над ватерлинией 58 м), «Крузенштерн» (высота мачт 55 м), питерский «Мир» (высота мачт 49,5 м), как и другие известные парусники больше не смогут парадно швартоваться у набережной Лейтенанта Шмидта под восторженные возгласы горожан.

Неудивительно, что президент «Санкт-Петербургского парусного союза» Сергей Алексеев выступил с критикой проекта, заявив, что про парусный спорт, который сегодня в городе и без того в плачевном состоянии, можно будет забыть.

Но давайте разберемся, насколько печальны дела, а главное, чего лишается Северная столица. Изначально проект предусматривал высоту моста 70 м; при такой его характеристике транспортная развязка в сторону реки Екатерингофки не удовлетворяла требованиям безопасности движения (угол подъема полотна 40%), поэтому высоту понизили, принеся в жертву

возможность прохода парусников. На сторону проектировщиков встал замминистра транспорта Виктор Олерский, напомнив, что увеличение высоты моста приведет к огромным дополнительным затратам, а проект ЗСД стоимостью почти в 213 млрд руб. и без того имеет пограничный финансовый баланс. Готовы ли мы, как ответственные плательщики налогов, «вложиться» в увеличение высоты моста ради того, чтобы пару раз в год увидеть добравшийся до Благовещенского моста парусник? Если бы «бесовские урбанисты» действительно хотели начисто лишит город парусов, возмущение горожан стало бы более понятным. Но ведь есть новехонький Морской фасад и Кронштадт, который исторически был и остается не только самым морским районом Петербурга, но и стартовой точкой кругосветных путешествий. Думаю, что в Морском фасаде всегда найдется почетное место для заходящих в Петербург исторических судов, особенно если этому поспособствует городское правительство.

Наконец, паруса на Неве — это не только гигантские парусники. Мы уже были свидетелями разных событий, когда парусные яхты заходили в Неву, и зрелище это радовало всех своей красотой и величием. Ау, яхты, где вы? Неужто нам достаточно судов-ресторанов и символа сбывшихся надежд — гриновского «Секрета», чья роль на празднике «Алые паруса» год от года доставалась разным судам?

Интересно другое. Обсуждая строительство моста, почему-то редко вспоминают, что Морской канал является одним из четырех фарватеров на подходе к Петербургу, относящихся к объектам культурного наследия ЮНЕСКО (№ 540-035a). В комитете по градостроительству



и архитектуре Петербурга ситуацию нам не смогли прокомментировать, но пояснили: ответственность за строительство несет ОАО «ЗСД». Прессслужба ЗСД, в свою очередь, ответила: обязанность застройщика по согласованию реализуемых проектов с ЮНЕСКО нормативно не установлена, а заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» гласит, что автодорога на затрагивает объекты историко-культурного наследия. Хочется надеяться, что в итоге в Петербурге не повторится ситуация Дрездена, который решением ЮНЕСКО исключен из списка объектов мирового наследия после строительства моста через Эльбу. Подобные последствия гораздо важнее, чем перенос места стоянки парусников к Морскому фасаду. А причины плачевного состояния дел с парусным спортом, на мой взгляд, лежат совсем в иной плоскости... **МВУ**

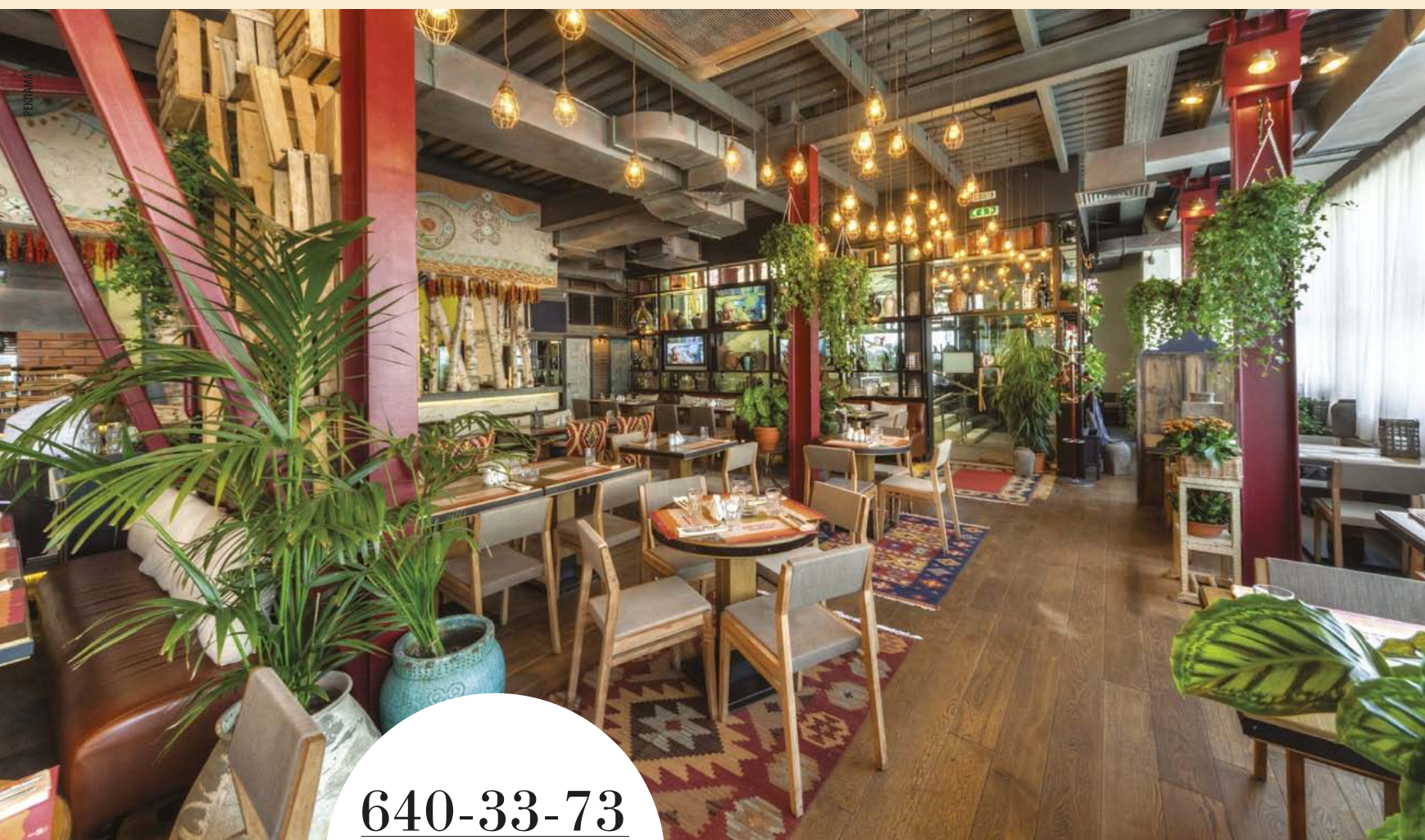
ЧУРЧЕЛА

РЕСТОРАН

ул. Одоевского, д. 33, тел.: 329-06-87

доставка: 934-00-52


GINZA
PROJECT
www.ginzaproject.ru



640-33-73

GDS 
GINZA DELIVERY SERVICE



“За 10 лет уровень «подкованности» клиентов вырос, и не только в смысле знания рынка”



10 ЛЕТ СПУСТЯ

АНТОН ДОЛОТИН, глава Azimut Yachts Russia — о продавцах и покупателях яхт, о том, как меняется рынок и, конечно, сами яхтсмены.

За последнее десятилетие российский покупатель моторных яхт изменился серьезно. Когда-то это был плеейбой лет 30–45, и лодку он использовал соответственно. Сейчас возраст остался тем же, но катера и яхты чаще покупают, чтобы ходить на них с семьей, и не только в выходные, от ресторана к ресторану, но подольше и подальше. При этом задача продавца осталась той же — прежде всего, спросить клиента, а зачем ему лодка?

Любой мужчина хочет яхту, я просто не поверю, что кому-то она не нужна. Остальное — вопрос финансовый: если есть свободные деньги, то в листе покупок «для удовольствия» лодка будет на первом месте. Основные ошибки здесь лежат не в плоскости «купить — не купить»; неправильный выбор бренда или стоимости — тоже не главная проблема. Чаще всего покупка яхты бывает ошибочной в силу непонимания модели ее эксплуатации. Есть люди, которые приходят с готовым решением: «Хочу флайбриджную, в Россию, 45–55 футов». Но есть и те, кто мечтает: лодка нужна то ли «сюда», то ли «туда»; хардтоп или флайбридж, 50 футов или 70... Задача продавца — взвесить все «за» и «против», понять, чем занимается клиент, сможет ли он каждый уикенд летать, например, на Лазурный берег или в Черногорию. Глупо иметь лодку в Европе, а использовать ее только на майские праздники и пару раз в июле–августе. Тогда уж лучше брать в чартер. Возможно, человеку надо не 70 футов в Европе, а 55, но в Москве, Питере или Рыбинске. Конечно, клиенту самому следует понимать, что он покупает, но и продавец должен ему в этом

помочь, хотя убедить иногда сложно. Бывает, приходят люди через год–два и говорят: «Мы, дураки, купили, потому что дешевле... А давайте вы возьмете ее в трейд-ин?»

Но мы-то знаем, что есть лодки, которые просто не продаются! На рынке существует 5–6 крепких брендов: у таких даже после 10 лет эксплуатации будет достойная остаточная стоимость. А есть те, что подешевле, менее «навороченные» или без имени — даже если сами по себе они неплохи, продать их потом невозможно, разве что по совсем уж смешной цене. Почему? Если лодка новая, «дефицитная», диалог с клиентом выстраивать куда проще, а клиенты сегодня быстро узнают, в том числе из яхтенных журналов, о выпуске новых моделей.

Конечно, за 10 лет уровень «подкованности» вырос, и не только в смысле знания рынка. Люди поняли, что лодка не автомобиль, невозможно купить ее где угодно, у кого угодно, завести и поехать. Яхта — это не большой Rolls-Royce, и за тот же миллион она не пройдет 100 000 километров без единого ремонта, что бы вам ни обещали. Еще одна разница между ними состоит в том, что Rolls-Royce не последняя машина в гараже, и если эта не едет, можно взять другую. Лодка, как правило, одна. На ней случаются всякие мелкие неприятные поломки. Чаще всего выходят из строя туалеты, души, отлетают дверцы... Решение таких вопросов нужно поручать либо своему капитану, либо тому, кто лодку тебе продал, и здесь лучше общаться с компаниями, которые на рынке давно.



Я всегда считал российских владельцев яхт, держащих лодку во внутренних водах, героями, потому что на них все и держится. Это они платят 40 % пошлины и ходят по нашим необустроенным акваториям. Спасибо им огромное! Если бы не они, никакого яхтинга тут не было бы вообще, а развитие инфраструктуры — это солидный рынок труда. Например, у нас в Royal Yacht Club примерно 100 пропусков для клиентов и около 900 для тех, кто здесь работает. Сегодня российский яхтинг, конечно, уже перестал быть подвигом, но иногда люди все еще прыгают на амбразуру, привозя сюда 45-метровые лодки и платя по три миллиона таможене. Но как бы то ни было, практически все, кто привозят лодки в Россию, на них ходят. И неважно, что это за лодка: трехкаютный 50-футовик или компактный американский катер, главное — определиться с бюджетом и моделью использования. Понять, чего вы хотите от лодки, куда собираетесь ходить, что желаете видеть. Эта картинка очень важна. Фактически она — реализация той мечты, за которую вы платите деньги. **MBY**



Самая веселая на Балтийском море выставка яхт и катеров!

Боат-шоу на воде в Хельсинки (Helsingin Uiva Venenäyttely) – самая крупная яхтенная выставка Финляндии. Она проводится в районе Lauttasaari, находящемся на расстоянии пешей прогулки от центра города. Во время выставки у причалов собираются сотни яхт, катеров и лодок. Для посетителей открыты десятки торговых точек с яхтенным оборудованием и принадлежностями, ресторанчики и кафе, а любителям водного туризма предлагается морская программа.

Добро пожаловать в Хельсинки!

Выставка Uiva Venenäyttely пройдет в яхт-клубе HSK в районе Lauttasaari (Хельсинки), в период с 16 по 19 августа 2012 г.

Часы работы: чт, пт – с 12.00 до 20.00; сб, вс – с 10.00 до 18.00.
Билеты: взрослые – €12, дети 7–16 лет – €3, детям до 7 лет вход бесплатный.

Дополнительная информация на сайте www.uiva.fi



Партнеры:



**Uiva
Flytande
2012**



В 2003 году изрядно потрепанный утенок выбрался на берег в штате Мэн, а зеленая лягушка закончила свое плавание в Шотландии



РЕЗИНОВЫЕ СТРАННИКИ

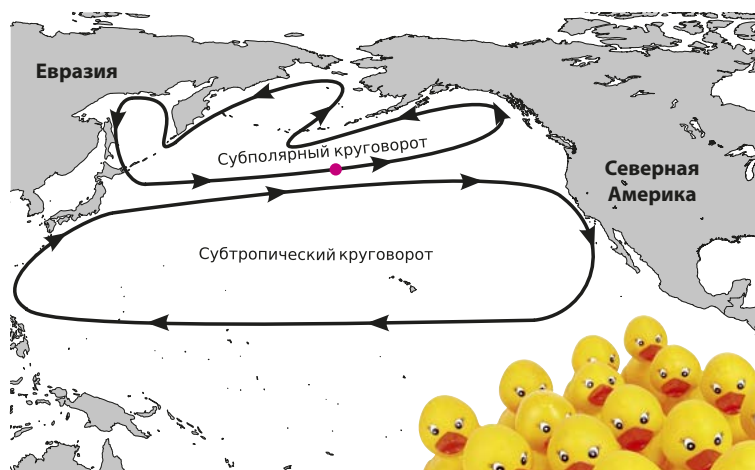
НИКОЛАЙ КОЛДУНОВ, океанолог: Случай в штормовом море лег в основу неожиданного масштабного научного эксперимента.

Десятого января 1992 года в северной части Тихого океана бушевал страшный шторм. Команда судна *Ever Laurel* боролась с ураганным ветром и гигантскими волнами, пытаясь сохранить судно и доставить груз. По статистике, в тот период суда ежегодно теряли в море до 10 000 контейнеров. Не обошлось без потерь и на *Ever Laurel* — за борт смыло 12 штук. По стечению обстоятельств один из них раскрылся, и в свободное плавание по океану пустились около 30 000 детских резиновых (на самом деле, они были пластиковыми!) игрушек для ванной. Так двадцать лет назад флот из красных бобров, зеленых лягушек, голубых черепах и знаменитых желтых утят начал длительное путешествие по просторам Мирового океана.

Людам давно известно, что плавающие предметы перемещаются по морям, преодолевая тысячи километров. Например, Христофор Колумб отправился искать новые земли на запад потому, что именно оттуда приносило части неизвестных в Европе деревьев. Еще Чарльз Дарвин предположил, что заселение растениями затерянных в океане вулканических островов происходит именно за счет переносимых океаном семян. А уплывшие игрушки стали просто подарком для океанологов. Они «катапультировались» с *Ever Laurel* у линии перемены дат (180° в. д.) на 44° с. ш. и попали в поверхностное Северо-Тихоокеанское течение, которое входит и в Субтропический, и в Субполярный круговороты Тихого океана. Оттуда было два пути: на юг, вместе с Калифорнийским течением, или на север, с Аляскинским.

Применив математическую модель, ученые предположили, что большая часть «резиновых странников» отправится на север в Субполярном круговороте. В итоге так и получилось. Первые утята достигли суши в районе города Ситка (Аляска) спустя десять месяцев после пропажи контейнера. С тех пор они массово появляются у берегов Аляски примерно раз в три года, когда «карусель» Субполярного круговорота приносит флотилию обратно. Однако нескольким «отрядам» все же удалось вырваться из замкнутого круга. Один из них повернул на юг, в Субтропический круговорот, и позже утята и лягушат находили на побережье штата Вашингтон и гавайских пляжах. Согласно математической модели, у этих игрушек есть все шансы перебраться в Индийский, а оттуда и в Атлантический океан.

Второй «отряд» также нацелился на Атлантику, выбрав более короткий, но трудный путь. Покинув Субполярный круговорот в его северной части, вероятно, утята вошли в Арктику через Берингов пролив, вмерзли в лед и путешествовали так в течение нескольких лет. Они, вероятно, повторили путь «Фрама» Фритьофа Нансена, который вморозил судно в ледяное поле в надежде пройти вместе с Трансарктическим течением через Северный полюс. Ожидания Нансена не оправдались: до Северного полюса «Фрам» не дошел — в итоге его вынесло через пролив между Гренландией и Шпицбергенем,



который теперь носит имя легендарного корабля.

Через пролив Фрама в Северную Атлантику попадает основная масса арктического льда, и с ним игрушки должны были выйти в Гренландское море. Часть из них, обогнув Гренландию, могла попасть в Лабрадорское течение, идущее вдоль берега Северной Америки. В 2003 году изрядно потрепанный, но похожий на своих собратьев утенок выбрался на берег в штате Мэн, а одна зеленая лягушка закончила свое плавание в Шотландии, и с тех пор от наших героев в Атлантике не было вестей. Двадцать лет и десятки тысяч километров не шутка: солнце выбелило некогда желтых утят, пластик деградировал, и от бутафорской флотилии, возможно, уже почти ничего не осталось. Но, гуляя по берегу, смотрите под ноги. Быть может, именно вам случится найти одного из знаменитых странников и доказать, что некоторым участникам игрушечной армады удалось обогнуть половину земного шара. **МВУ**





Завидово. Место, где удобно жить

8 (495) 982 52 80

8 (800) 2001 801

www.zavidovo.ru

ЗИМНЕЕ ХРАНЕНИЕ ЯХТ МАРИНА САВОНЛИННА ФИНЛЯНДИЯ



Марина Савонлинна и верфь Teknola — это привилегированный комплекс по зимнему хранению и сервису, специализирующийся на обслуживании больших частных и коммерческих яхт. Просторный теплый ангар с мощными кранами является надежным местом для хранения яхт любых размеров. Добраться до эллинга легко и безопасно можно по Сайменскому каналу. Мы можем предоставить сопровождение Вашей яхты от Сайменского канала до **Марины Савонлинна**. А когда Ваша яхта попадет на зимнее хранение в **Марину Савонлинна**, мы рекомендуем Вам насладиться уникальными Сайменскими озерами во время обратного перехода. Этот регион изобилует гаванями и маринами, предоставляющими всевозможные услуги яхтсменам.



SAVONLINNA MARINA

Комплекс услуг по обслуживанию судов на Сайме

ПО ВОПРОСАМ ЗИМНЕГО ХРАНЕНИЯ И СЕРВИСА ОБРАЩАЙТЕСЬ:

Saimatec Engineering Oy
Savonlinna Marina

www.savonlinnamarina.fi
www.saimatec.fi

Mr. Seppo Rasimus, Президент
seppo.rasimus@saimatec.fi тел. +358 400 252326

Mr. Markku Rasimus, Директор Верфи
markku.rasimus@saimatec.fi тел. +358 400 165474

ИНТЕРВЬЮ MBY

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



ДМИТРИЙ МАЛЫШЕВ, глава S. Marine Yachts: «Для нас важно сломать стереотип, что покупка яхты в кредит — неприятное дело».

Компания S. Marine Yachts на яхтенном рынке игрок молодой, сильный и амбициозный. Пожалуй, это первая компания, не просто продающая яхты, но готовая предложить комплексную программу владения судном: от кредитования при покупке до стоянки и сервисного обслуживания. На вопросы MBY отвечает Дмитрий Малышев — глава S. Marine Yachts, председатель правления банка «Софрино», Президент Федерации парусного спорта Московской области и владелец яхт-клуба «Спартак».

Что побуждает человека покупать яхту?

С развитием рынка причины все разнообразнее. Парусная лодка — это общение с природой, моторная — дань урбанизации: здесь ты «покоритель природы», и в этом тоже есть свой драйв. Можно кататься на водных лыжах или просто ходить от ресторана к ресторану. Чем дальше — тем больше причин популярности и у моторного, и у парусного яхтинга, и тем больше людей будет приходить в яхтинг.

Какой тип лодок пользуется наибольшим спросом на нашем рынке?

Не берусь выступать экспертом, но думаю, это лодки для охоты и рыбалки: небольшие, надувные, с подвесным двигателем. Их легко перевозить, они не требуют стоянок и серьезного сервиса, но позволяют получать то же удовольствие, что и от большого судна. Пока мы этим сегментом не занимались, но в дальнейшем, возможно, заинтересуемся.

S. Marine Yachts планирует остановиться на выбранных брендах или будет расти?

Мы поставили перед собой задачу быть лидерами рынка по продаже моторных и парусных лодок. Будем расширяться по мере роста рынка, используя все те финансовые возможности, которые предоставляет нам наш банк. Мы нашли свою нишу, у нас много идей: скоро наши клиенты увидят, как они воплощаются в жизнь. Мы сторонники идеи многофункциональной компании и сложного продукта, когда человек не просто покупает яхту, а получает гораздо больше.

У нас много идей, и скоро наши клиенты увидят, как они воплощаются в жизнь

Немало крупных лодок россиян остается за рубежом. Есть ли потенциал у рынка яхт для «внутреннего потребления»?

Полагаю, рынок будет расти и там, и здесь: интерес к нашим акваториям уже достаточно велик. Мы побывали за последнее время в 15 городах на воде: везде строят яхт-клубы, развивается инфраструктура, и путешествовать по нашим водным путям с каждым годом становится все интереснее. Думаю, этому поможет дальнейшее принятие подзаконных актов к закону, который допускает суда под иностранным флагом во внутренние воды России. Иностранцы принесут не только деньги — они принесут иную культуру, инфраструктура будет расти другими темпами. Тот же закон позволяет и россиянам оптимизировать налоги. У тех, кто давно отдыхает на Средиземном море, уже наблюдается от него некоторая усталость, поэтому люди обязательно будут искать возможности для разнообразия маршрутов путешествий. С другой стороны, страна входит в ВТО, меняются правила, надеемся, мы доживем и до безвизовых поездок в Европу. Так что «наших» лодок будет больше и за рубежом, и внутри страны.

Много ли яхт и катеров в России приобретают в кредит?

Пока немного, чему есть причины. Первая состоит в том, что яхта — символ свободы, а кредит — символ ответственности. Для нас важно сломать стереотип, что покупка яхты в кредит — дело неприятное, ограничивающее свободу. Хочется, чтобы, покупая лодку, человек был счастлив до конца, получал удовольствие от владения и как можно дольше не хотел бы ее продавать. Вторая причина в том, что раньше не было хороших программ для яхтсменов, которые бы сглаживали эти неприятные ощущения, позволяя выбрать именно ту яхту, которая нужна. Когда-то автомобили тоже покупали только за наличные; человек не мог купить машину «на вырост», которая бы нормально обслуживала потребности семьи. Дети растут, расширяется география путешествий, меняются интересы, и что делать, если ты купил лодку, а уже через год-два понимаешь, что «вырос» из нее?.. Наша задача — просчитать на несколько лет вперед, как будут меняться эти, связанные с лодкой процессы. Поэтому, если человек сейчас может купить судно длиной 7 метров, а на самом деле ему нужно 12-метровое, то, наверное, лучше воспользоваться удобной кредитной программой и чувствовать себя комфортно. Уверен, число людей, покупающих лодку в кредит, будет расти.

В портфеле вашей компании один парусный бренд — Grand Soleil. Потому что парус сложно продавать на нашем рынке?

На парусном рынке мы движемся осторожно — это все еще посткризисный рынок. Если говорить конкретно о Grand Soleil, то сейчас этот бренд, как и Dufour, вошел в Bavaria Group. Кризис заставил производителей парусных яхт из разных стран объединяться и объединять технологии, чтобы успешнее бороться за клиента. Не скажу,

что парусные лодки трудно продавать: просто это специфический рынок, в Европе в большей степени связанный с чартерными компаниями. Здесь своя специфика, и у нас есть предложения, которые мы недавно обсуждали с Grand Soleil. Мы хотим создать в России чартерный флот, но будет ли это GS или другая марка, пока не решено. Я бы вообще не стал присваивать никакому бренду название сложного, просто пока я вижу другое: примерно половина покупателей, приобретая моторную или парусную лодку, так до конца и не осознают, что же они покупают. Понимание часто приходит уже после покупки, а наша задача — помочь сориентироваться сразу, чтобы фраза «Человек бывает счастлив дважды: когда покупает лодку и когда ее продает» оставалась всего лишь шуткой.

Что вы собираетесь сделать на посту Президента подмосковной Федерации парусного спорта?

В первую очередь, мне хотелось бы, чтобы и я, и Федерация были современны и отвечали тем запросам, которые нам предъявляют. Основа Федерации — добровольное членство всех, кому интересен парусный спорт, важно его развитие. Но если внизу «пирамиды» находится флот любителей, то наверху — олимпийское движение, и мы должны способствовать тому, чтобы вырастить из молодежи олимпийцев. Это не наша обязанность, но это априори заложено в нашей конструкции — мы не можем работать отдельно от государства...

Не кажется ли вам, что Федерации парусного спорта Москвы и Подмосковья дублируют друг друга?

Москвичи и жители Московской области пока имеют разные возможности. И если два столь разных субъекта находятся рядом и часть воды у них общая, это еще не повод для объединения. В самой Москве много водоемов, где можно заниматься парусом, особенно детским, и думаю, что главная задача московской Федерации — развивать их, чтобы детям не приходилось ехать по полтора-два часа в Подмосковье. Что же касается подмосковной Федерации, то я не знаю ни одного человека, который сказал бы, что она не нужна. В стране около 50 региональных парусных федераций, и это вполне стройная, работающая система.

Возвращаясь к вопросу взаимодействия с государством, я бы сказал, что без этого деятельность любой парусной федерации невозможна. У нас принято критиковать государство, но без сотрудничества с ГИМС, МЧС, районными администрациями мы не смогли бы провести ни одного соревнования. Оценки, катера охраны, выделение акватории и дежурство скорой помощи — все это обеспечивает соревнованиям соответствующий уровень безопасности. Конечно, когда яхтсмен приходит на открытое соревнование, он не задумывается о том, как организовано его времяпрепровождение. Его уже ждет судейская бригада, работают туалеты, предусмотрено питание. За всем этим стоит повседневная работа Федерации, благодаря которой соревнования проходят каждые выходные и даже чаще. Жаль, конечно, что я не могу отдавать яхтингу все свободное время, хотя, надеюсь, когда-нибудь это произойдет. МВУ



Возраст: 43 года
Место рождения: г. Новомосковск
Образование: физический факультет МГУ, юридический факультет МГУ
Увлечения: парусный спорт

ГРУППА КОМПАНИЙ S. MARINE YACHTS

Основана в 2010 году и является эксклюзивным дистрибьютором на территории России моторных яхт Atlantis, Marquis и Carver, парусных Grand Soleil, а также катеров Formula и Cutwater. Кроме того, входящая в холдинг компания «Старт Марин» в сотрудничестве с группой «Адмирал» занимается продажей катеров Cobalt и Camper. В группу компаний входит яхт-клуб «Спартак», имеющий всю необходимую инфраструктуру для стоянки и обслуживания яхт, а партнерские отношения с банком «Софрино» позволяют S. Marine Yachts предлагать кредитные программы для приобретения судов.



МОМЕНТ УСКОРЕНИЯ



Отличная во всех отношениях моторная яхта Azimut 64 предлагает гораздо больше, чем среднестатистический 60-футовый круизер.

Текст **Алан Харпер** Фото **Azimut**



Иногда приходится признаваться в собственном занудстве. Часто домочадцы и даже посторонние люди вроде соседа в самолете или стоматолога считают тестирование лодок шикарным занятием. На самом деле это вовсе не так.

Смысл яхтенных тестов заключается в сведении чего-то интересного или необычного к сухим заметкам и цифрам. Мы карабкаемся на борт, вооруженные не солнцезащитными очками и кремом от загара, а блокнотами, рулетками и шумомерами. При этом экипаж из профессионалов смотрит на нас с удивлением и даже сочувствием.

Тем не менее такое занудство часто торжествует, и это ожидалось с самого начала знакомства с новой Azimut 64, которая в отношении ходкости оказалась яхтой неординарной. Она бодро разгонялась, достигая максимальной скорости свыше 34 узлов, и управлялась так же хорошо, как и другие недавние модели Azimut, обеспечивая такое удовольствие от спортивной езды, которое трудно было ожидать на 35-тонном трехкаютном семейном круизере.

Но выяснилось все это немного неожиданно. Двигатели мгновенно реагировали на переключку рукояток не только на малых оборотах, а во всем диапазоне. Идя с комфортной скоростью около 28 узлов на 2000 об/мин, я чуть сдвинул рукоятки вперед, и все, кто был на флайбридже, невольно сделали шаг назад. Ускорение было невероятным, и пришлось время достать секундомер.

К ВЗЛЕТУ ГОТОВ!

Обычно в тестах на ускорение разных больших флайбриджных яхт отмечаешь одно и то же. Рукоятки выведены в крайнее положение, а управляющий двигателем компьютер еще некоторое время размышляет, затем нехотя выдает изголодавшимся цилиндрам скупой глоток солярки. Разгон до 10 узлов, кажется, занимает вечность, а 20 узлов, достигнутые за 20 секунд, все признают за отличный результат. И если лодка, переваливая через эти значения, достигает своей максимальной скорости в течение минуты, то это достойно уважения.

Наш капитан стоял за штурвалом, я сосредоточил взгляд на часах и приемнике GPS, а команда наблюдала за нами со стороны. Нам пришлось проделать всю процедуру несколько раз, поскольку сначала я просто не поверил полученным данным. После череды галсов в обоих направлениях (хотя ветра и течения у побережья Канн не было)

Я не поверил показаниям секундомера, и нам пришлось повторить измерения



*На таком флайбридже
хватит места не только
пассажирам, но также
тендеру и кран-балке*

Сдвинув спинку,
диван на флайбридже
можно превратить
в лежак

мы определили, что Azimut 64 набирал 20 узлов за 10 секунд; для 30 узлов потребовалось еще всего 6 секунд, а через полминуты мы весело неслись к горизонту на предельной скорости. Очень и очень впечатляюще! С весьма удивленными лицами команда изучала цифры, уже проявляя некоторое уважение к зануде.

И что все это значит? Здесь еще одно подтверждение факта, если кому-то интересно, что двигатели Caterpillar C18 Acert обладают огромным крутящим моментом. Также это демонстрирует, что конструкторы Azimut знают свое дело, когда речь идет о форме корпуса, наклоне валов и характеристиках гребных винтов. И, наконец, это, без сомнения, доказывает, что, доведись яхте потягаться в дрег-рейсинге (гонка на ускорение на дистанции длиной до мили. — Прим. ред.) с Pershing 64 или другим соперником с приводами Арнесона, Azimut 64 не будет выглядеть бледно на скоростях до 30 узлов.

ВОЛНЫ В МОРЕ И НА РЫНКЕ

Разумеется, от такой динамики, чаще встречающейся на спорткарах, есть реальная польза, которая проявляется не в позерстве на предельной скорости, а в беспокойном море, когда приходится замедлять ход до минимальной скорости глиссирования, чтобы смягчать удары о воду и пытаться держать курс между гребнями. Утробно урчащие в корме моторы Cat позволяют Azimut 64 уверенно глиссировать при 15–16 узлах. И даже если лодку начнет валять при подъеме на большую попутную волну, то легкого

движения рукояток двигателя будет достаточно, чтобы вернуть равновесие, и у штурвала это хорошо чувствуется. Совокупность всех этих деталей обеспечивает полный драйв и ощущение абсолютного контроля над лодкой, даже если погода ухудшится.

Не скажу, что во время каннской выставки часто случается шторм, но вот беспокойство в финансовых водах не редкость. За девять лет выпуска Azimut 62 (предтеча Azimut 64) построено более 200 корпусов, и хотя Azimut-Benetti пережила кризис легче, чем многие итальянские верфи, продажи по некоторым ключевым моделям упали. И теперь на «палубу» Azimut 64 лег весомый груз ожиданий компании.

Azimut благоразумно осталась верна всемирно известной дизайнерской команде Карло Галеацци и Стефано Ригини, создавшей за последние 10 лет немало самых инновационных и копируемых проектов (многие из них были сделаны специально для этой верфи).

СТИЛЬ И ФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬ

Отличительные «крылышки», как у «Кадиллака», стали характерной чертой всех недавних работ Ригини, выполненных для Azimut, равно как и уникальный трапециевидный нос, добавляющий практические преимущества носовой палубе. В то же время великолепные интерьеры Галеацци совмещают в радующей глаз контрастной искусной схеме приятный на ощупь беленый дуб, темный блестящий лак, дорогую кожу. Кроме того, заказчикам предлагают другие варианты отделки.



НОС

Такая трапециевидная форма
носа расширяет палубу,
увеличивая ее полезную
площадь и повышая
функциональность



Корпус и надстройка этой яхты отформованы с использованием технологии вакуумной инфузии с применением эпоксидных смол, а для облегчения конструкции и повышения ее прочности некоторые участки усилены карбоном. Сравнение с конкурентами в этом классе дает основания полагать, что снижение веса при создании Azimut 64 было приоритетной задачей и позволило установить топливные баки повышенного объема без серьезного увеличения водоизмещения. В итоге дальность хода лодки на скорости 32 узла составляет более 300 миль (с учетом резерва). В качестве опций верфь предлагает электронные джойстики и весьма эффективные, однако дорогие гироскопические успокоители качки Seakeeper, за которые придется заплатить не только деньгами, но и одной койкой в кормовой каюте экипажа.

Планировка помещений с упором на освещение и свободное место получилась достаточно простая, понятная и удобная. На главной палубе эту концепцию подчеркивают огромные окна салона и открытый камбуз, который практически не мешает «простреливать» лодку взглядом от ветрового стекла через кокпит до горизонта.

Особенно приятно видеть, что при создании интерьеров итальянцы предусмотрели все нюансы безопасности в море

На странице слева:
Большой по площади и хорошо организованный флайбридж — одна из ключевых особенностей яхт Azimut этого типа.

Сверху вниз:
Верхний пост управления предназначен исключительно для рулевого — второе кресло не предусмотрено.

Дополнительная зона для загара на носовой палубе. Санузел в гостевой каюте.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

АЛАН ХАРПЕР

ПОРУЧНИ В ИНТЕРЬЕРЕ

Может, они и выглядят гламурно, но в Azimut серьезно отнеслись к безопасности в море и разместили крепкие поручни в нужных местах.



ДВЕРЬ В КАЮТУ ЭКИПАЖА

На лодках таких размеров проход в каюту команды зачастую усложнен, но электрическая дверь на транце Azimut 64 удобна, хорошо смотрится и не мешает тендеру.



ЯЩИКИ ПОД КРОВАТЯМИ

Превосходное решение для хранения вещей, поскольку матрасы поднимаются на газовых опорах и обеспечивают удобный доступ внутрь.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Поспасть сюда можно только по трапу через люк в кокпите. Большие моторы Cat C18, дающие вращение валу, генератор и компрессор кондиционера смонтированы ближе к корме, чтобы высвободить максимум места, а топливные баки располагаются вдоль бортов. Добраться к электрошлиту и фильтрам заборной воды в носовой части немного затруднительно, зато находящиеся ближе к корме топливные фильтры и сепараторы расположены удобно.





Вместо серванта
по правому борту
можно установить
еще один диван



КАЮТА

В гостевой каюте стоят две койки и устроен отдельный вход в «дневной» туалет

ОБИТАЕМЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ

На главном посту управления установлено уже знакомое нам по флайбриджным моделям Azimut удобное сиденье с электрической регулировкой положения основания и спинки. Оно может быстро менять положение, позволяя сидеть у приборной панели или подсесть к обеденному столу. Стол располагается напротив камбуза, и за ним с удобством размещаются шесть человек, а при желании даже восемь. Линейное расположение диванной зоны в салоне довольно разумно. Можно поставить еще один диван на месте серванта по правому борту (при этом вы не теряете телевизор), а диван по левому борту заменить на диван-кровать.

На нижней палубе бортовые иллюминаторы обеспечивают достаточно дневного света в каюте владельца в центральной части корпуса и в носовых VIP-апартаментах. Просторный нижний салон освещается также за счет находящегося наверху ветрового стекла. В мастер-каюте оборудована чуть смещенная к левому борту широкая двуспальная кровать, напротив которой небольшая динетта. Туалет, душевая кабина и вместительный гардероб расположены вдоль кормовой переборки и, помимо основной функции, обеспечивают звукоизоляцию от моторного отсека. Высота потолка (1,95 м) и размеры кровати в VIP-каюте не отличаются

Azimut 64 — в высшей степени правильная машина, роскошная и впечатляющая своей динамикой

от таковых в каюте владельца. Одна из достойных упоминания мелочей в обеих каютах, которая уже встречалась на большинстве новых флайбриджных яхт Azimut, представляет собой матрасы, поднимающиеся на газовых опорах и открывающие доступ к рундукам для хранения вещей. В третьей каюте, где есть отдельный вход в «дневной» туалет, оборудованы слегка укороченные (1,88 м) койки шириной 0,79 м.

Интерьеры нашей тестовой лодки — первого сошедшего со стапеля корпуса — были выполнены на высоком уровне, какой можно ожидать от Azimut. Никто не сомневался в качестве отделки, но особенно приятно видеть, что, создавая интерьеры, итальянцы продумывали все нюансы безопасности в море, практически везде скругляя углы и располагая поручни в необходимых местах. Другая практичная деталь — открывающиеся окна на камбузе и посту управления, причем обзор и эргономика места рулевого достойны похвалы, а универсальное сиденье прекрасно справляется со своей задачей.



На странице слева:

Просторный, светлый и стильный салон; в нем одна зона гармонично перетекает в другую, не нарушая единую стилистику помещения.

Сверху вниз:

Оригинальная конструкция сиденья на посту управления позволяет присесть и за обеденный стол.

На камбузе можно установить неподвижную или откидную столешницу, а за фасадами скрыты многочисленные ящики.

В первоклассной VIP-каюте большие иллюминаторы и обилие места для вещей.

Диагонально расположенная двуспальная кровать в мастер-каюте и диванетта напротив.





ДОСЬЕ



Во внешнем виде Azimut 64 доминирует вытянутый флайбридж, где хватит места не только пассажирам, но также тендеру и кран-балке, если вы пожелаете их там поместить. Однако, располагая гидравлической кормовой платформой грузоподъемностью 500 кг, нет необходимости занимать это пространство для отдыха и развлечений подо что-то другое, кроме горизонтально ориентированных тел, для которых, кстати, еще есть место на носовой палубе. В основании тикового стола скрыт полезный объемный рундук, а, кроме этого, еще на флайбридже присутствует барная стойка с барбекю, мойкой, холодильником и генератором льда.

К сожалению, испытать все это оборудование времени не было: во время тестов его постоянно не хватает — слишком много скучных записей необходимо вести. К тому же нам ясно дали понять, что лодка должна вернуться к причалу в срок, чтобы команда успела помыть и надраить ее перед приходом на выставку важных клиентов.

В отношении ходкости новая Azimut 64 оказалась яхтой совсем неординарной

В Azimut, конечно, догадываются, что покупатели избалованы широким выбором в этом сегменте рынка, где сегодня наблюдается жесткая конкуренция, а стандарты повышаются практически с каждой новой спущенной на воду лодкой. Но Azimut 64 — в высшей степени правильная машина, не только роскошная, но впечатляющая динамикой и управляемостью, «упакованная» в стильную итальянскую оболочку. Она вполне способна порадовать покупателя, особенно если он готов с головой погрузиться в длинный список опций. Ее коммерческий успех покажет время, но у меня сложилось стойкое ощущение, что эта лодка сыграет в жизни компании заметную роль. **MBY**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Приборы двигателей красиво расположены по сторонам рулевой консоли, но лучше бы они стояли рядом

Боковые стекла тонированы, но ветровое оставлено прозрачным

Базовая комплектация включает дисплей Raymarine C90, но опционально возможен и больший экран

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 x Cat C18 Acert, 1150 л.с. при 2300 об/мин, 6 цилиндров, дизель 18,1 л

РЕЖИМЫ	ECO				FASTMAX			
Об/мин	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2350
Скорость	11,2	13,5	16,5	21,3	24,8	28,6	32,5	34,4
Дифферент	1,0°	2,0°	2,5°	3,5°	3,5°	3,5°	3,0°	3,0°
Расход	47	75	121	162	240	278	330	404
Миль/л	0,24	0,18	0,14	0,13	0,10	0,10	0,10	0,09
Дальность	748	562	425	412	322	322	309	267
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА								
Пост управления	71	73	73	74	75	78	81	82
VIP-каюта	70	72	75	76	77	82	86	86
Мастер-каюта	72	74	76	76	76	80	82	83

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: 50% топлива, 50% воды, 5 человек на борту, багажа нет. Температура воздуха +23 °C, температура воды +21 °C, давление 1018 мбар, влажность 65%. Волнение 1 балл, сила ветра при скоростных заездах 1-2 балла.

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе

от € 1 650 000

Хардтоп с электрическим люком	44 500
Джойстики Xenta	11 500
Кондиционер воздуха (92 000 BTU)	42 100
Кормовое ПУ 8 кВт	15 800
Успокоители качки Seakeeper	130 000
Комплект электроники Raymarine	23 000
Кран-балка и кильблок для тендера	20 400
Телевизор 40" в салоне	5 300
Тик на флайбридже и боковых проходах	18 600
Бимини-топ	5 200

— = Опции на тестовой лодке

КОНКУРЕНТЫ

FAIRLINE SQUADRON 65

СТОИМОСТЬ ОТ € 1,5 МЛН

Огромный флайбридж, непривычно хорошая каюта команды, такое же богатое оснащение, как и у Azimut.



PRINCESS 64

СТОИМОСТЬ ОТ € 1,4 МЛН

Широкий выбор моделей двигателей плюс преимущество четвертой маленькой гостевой каюты наряду с двухместной каютой экипажа.



ДИВНЫЙ НОВЫЙ МИР SUNSEEKER

Изогнутые стеклянные секции в корме создают эффект сплошного остекления салона

Гидравлическая транцевая платформа и кран-балка на флайбридже позволяют хранить на борту RIB и аквабайк

МВУ знакомится с Sunseeker 28 M — «первой ласточкой» нового поколения шикарных моторных яхт британской верфи.

Текст Хьюго Андреа Фото Лестер МакКарти и Sunseeker

Образующая «балкон» опускающаяся часть фальшборта — настоящая суперяхтенная «штучка»

Развитие модельного ряда Sunseeker напоминает мне олимпийского прыгуна в длину: после серии относительно коротких прыжков при разбеге следует гигантский финальный скачок. Едва увидев новую 28-метровую яхту на стапелях верфи в Пуле, я сразу понял: это один из поистине знаменательных прорывов в моторных яхтах последнего времени.

Лодку готовились показать на выставке в Лондоне в январе, и было очевидно, что крупные модели британской верфи обрели новое качество, которое быстро распространится на всю линейку бренда. Новая модель Sunseeker расположилась на границе линейки Yacht и яхт «метрового кластера», что вовсе не случайно. Появление Sunseeker 28 M обусловлено желанием привнести особенности, свойственные многим яхтам категории «супер» и «мега», в лодки длиной менее 30 метров.

«Отзывы владельцев Sunseeker 88 Yacht предельно понятны: им хотелось не только «взрослых» штук вроде раскладывающихся «балконов», высокого фальшборта и диванов на носовой палубе, но и более импозантной внешности у лодки», — поясняет менеджер отдела продаж суперяхт Sunseeker Крис Варде.

Эту задачу взялся решить директор по дизайну Эвен Фостер. Ему предстояло создать совершенно новый образ моторной яхты, в которой сущность и объемы моделей линейки Yacht сочетались бы с динамикой и привлекательностью лодок Predator. Решение здесь лежит в плоскости создания формы, которая бы соответствовала функции.

От прочих яхт семейства Sunseeker 28 M отличают три ключевые дизайнерские инновации: необычная опускающаяся линия палубы; черная контрастная рубка; полоса вертикальных окон, опоясывающая надстройку в корме. Как и в других интересных проектах, эти идеи продвинуло их функциональное преимущество и желание создать отличительный внешний вид яхты.

«Линия опускающейся к корме палубы, напоминающая бутылку из-под колы, — кивок в сторону классической внешности Sunseeker, — говорит Фостер, — а высокий фальшборт понадобился для того, чтобы защитить от ветра лежаки на носовой палубе и поднять потолок VIP-каюты».

Подобные рассуждения выглядят на удивление банально, но вот эффект таковым совершенно не является. При взгляде со стороны заметно

Легкий хардтоп выполнен из карбона, что снижает центр тяжести, а тканевый люк снабжен электроприводом

Черный цвет скрадывает габариты надстройки и придает яхте эффектный вид

Подъем линии палубы в носу добавляет профилю яхты изящества, а также позволяет поднять потолки в каютах



МАКЕТ

Хьюго изучает чертежи внутри изготовленного из фанеры полномасштабного макета салона

приподнятая носовая палуба придает Sunseeker 28 M вид, которым обычно могут похвастать кругосветные океанские эксплореры, а доходящий до пояса фальшборт с широким (20 см) планширем и релингом из нержавеющей стали создает ощущение пребывания на борту мегаяхты. Занятно, но планширь и покрытие палубы сделаны не из природного тика, а из его искусственного заменителя Esthes, который по текстуре и восприятию близок к натуральной древесине, однако выглядит более современно и практически не требует ухода. «Среди яхтсменов всегда будут такие, кто предпочитает натуральное дерево, — соглашается Крис Варде. — Но мы уверены, что практичность и экологические свойства Esthes отлично подходят для такой современной яхты».

ИННОВАЦИОННЫЙ ДИЗАЙН

Появление блестящей черной секции надстройки в ее носовой части тоже продиктовано, конечно, функциональностью, а именно — желанием уменьшить общий вес судна и снизить центр тяжести, используя современные легкие материалы вроде карбона. «Мы гордимся тем, что применяем самые современные технологии без риска снизить качество или надежность судна», — комментирует Варде. Действительно, хардтоп

флайбриджа отформован из карбона, но большая часть конструктивных элементов палубы и надстройки выполнены из обычного стеклопластика, покрытого глянцевым полиэфирным фактурным материалом 3M, сетчатый рисунок которого напоминает сплетенные карбоновые нити. Возможно, это оптический обман, но он работает и визуально уменьшает габариты надстройки, придавая ей более замысловатый техничный вид. Однако наиболее впечатляющая из трех дизайнерских инноваций, которая, несомненно, будет притягивать взгляды покупателей и дизайнеров из стана конкурентов, — это смелое остекление надстройки кормовой части салона. Тенденция увеличивать площадь остекления салона, конечно, не нова, но я впервые увидел непрерывную «ленту» вертикального стекла, охватившую надстройку от борта до борта, без единой стойки или пиллерса, вызывающих диссонанс. В салоне этот эффект еще более удивителен. Несмотря на то, что во время нашего визита там еще шли работы, открытая планировка помещения больше напоминала пентхаус за стеклянной стеной в ультрасовременном здании, нежели салон глиссирующей спортивной яхты. Вы не увидите здесь «врубленных» между стойками из стеклопластика окон, определявших внешность практически каждой флайбриджной яхты последних лет.



Вместо этого использованы огромные прямоугольные плоские панели (2 × 1,1 м) из прочного стекла, напрямую состыкованные между собой. Даже обычные мощные средники в корме, призванные поддерживать флайбридж, маскировать проводку и воздуховоды системы кондиционирования, заменены на изогнутые стеклянные секции. В итоге вы можете наслаждаться панорамным видом в корму на 270°.

«Идея панорамного салона нас увлекла с самого начала, — рассказывает Фостер. — На Средиземном море салон используют редко, поскольку гости предпочитают оставаться на воздухе. Мы хотели добавить столько остекления, сколько возможно, и сделать помещение более полезным. Установить остекление такой площади, сохранив при этом прочность конструкции, было непросто. Кроме того, оно и выглядеть должно было иначе, поэтому было решено сделать остекление ключевой составляющей достаточно смелого внешнего дизайна».

Создать такую конструкцию позволила очень жесткая дверная рама, способная выдержать усилие на сжатие до 6 тонн, и два тонких пиллерса по сторонам — они поддерживают флайбридж, но не ухудшают обзор из салона. Чтобы максимально усилить эффект аквариума, по правому борту в салоне оборудовали сервант с выдвигающейся телевизионной панелью и два широких дивана

напротив (их подушки расположены чуть ниже «подоконника»). Автономный обеденный стол расположен ближе к носу, рядом с дверью на раскладывающийся «балкон» (фальшборт) по правому борту. Нетрудно представить, как приятно сидеть тут вечерами, вдыхать пахнущий тимьяном средиземноморский воздух и глядеть, как бриз сгоняет облачка с окружающих бухту холмов. Стоящий рядом камбуз можно закрыть жалюзи или же оставить открытым, чтобы гости могли наблюдать за работой кока. Разумеется, если вы предпочитаете трапезу на открытом воздухе, то можете выбрать подковообразную динетту в кокпите, более просторную на флайбридже или более уединенную на носовой палубе.

НИЖНЯЯ ПАЛУБА

Планировка нижней палубы во многом повторяет таковую на Sunseeker 88 Yacht, однако более длинный корпус дает больше места, а обилие крупных иллюминаторов (минимум по одному в каждой из четырех кают) дополнительно это подчеркивает. В мастер-каюту и две гостевые каюты за ней ведет изогнутый трап из салона, который, в отличие от 88 Yacht, не касается потолка каюты, поэтому изголовье кровати там ориентировано в корму, гардеробная расположена по левому борту,



ОТДЕЛКА

Верфь предлагает на выбор варианты цветовых сочетаний из 230 отделочных тканей и других материалов



На странице слева:
Низкая мебель в салоне совершенно не закрывает обзор.

Хозяйская каюта выделяется большой площадью остекления, гардеробной и прекрасно отделанной туалетной комнатой.

Слева направо, сверху вниз:
Обеденный стол выгодно расположен рядом с «балконом».

Камбуз отлично оборудован, а его проем рядом с обеденным столом можно закрыть или оставить открытым.

Обилие привлекательных интерьерных деталей — тренд в дизайне современных моторных яхт.

Рядом с постом управления расположены бар и динетта.

а просторный санузел — по правому. VIP-каюта в носовой части почти не уступает апартаментам владельца. Сужение корпуса к носу не оставляет вокруг кровати слишком много места, да и гардероб с санузлом тоже не очень большие, однако это компенсируется отдельным входом (трап из рубки).

Приятно видеть, что жилые помещения экипажа в корме тоже расширились. Большой иллюминатор в транце наполняет светом помещение, где команда может отдохнуть, приготовить еду, посмотреть телевизор. Отсюда есть проход в моторный отсек, и гостей не придется беспокоить. Пара кают по бортам с двухъярусными койками, снабженные туалетом и душевой кабиной, тоже оказались на удивление комфортными. Разумеется, отдельного гаража для тендера в корме нет, но его функцию успешно выполняет широкая гидравлическая платформа, а кран-балка на флайбридже справится с подъемом небольшого катера RIB и аквабайка.

В интерьерах тоже отошли от традиционной прямоугольной мебели, чтобы они соответствовали новому внешнему дизайну. Появилось больше мягких линий, новых тканей и расцветок. Заказчику предлагают на выбор 230 образцов ткани, 28 видов кожи и 10 вариантов лакировки, 8 сортов гранита и мрамора и три сорта древесины (дуб, орех и вишня), которые можно лакировать или нет. Такое

Sunseeker 28 M — один из знаменательных прорывов в индустрии последнего времени

разнообразие может поставить в тупик, поэтому на верфи заготовили 14 «мозаик», иллюстрирующих сочетание разных цветов и текстур. Их названия вроде «Киви и Икра», «Трюфель и Куантро» больше соответствуют блюдам из бистро новой волны, нежели вариантам оформления интерьера суперяхты, но главное назначение этих заготовок — исключить неудачные цветовые комбинации.

Если вам кажется, что для серьезной мужской игрушки все это не слишком солидно и важно, заверю: моторный отсек выглядит круто! Двигатели Cat C32 мощностью по 1925 л.с. (предлагаются также и MTU 12V 2000 M94 по 1950 л.с.) соединены с гребными валами в туннелях и позволяют развивать скорость до 29 узлов, а запас хода составляет 400 миль. Здесь Эвен Фостер заметил, что задачей конструкторов было повысить экономичность и комфорт хода в диапазоне от 20 до 25 узлов, а не добиться максимально возможной скорости, поэтому мы надеемся, что яхта сохранит ходовые характеристики, которыми славится Sunseeker, поскольку некоторые вещи, в отличие от дизайна, менять не стоит. **MBY**

ВАШЕ СИЯТЕЛЬСТВО

Ваша светлость, или ваше сиятельство — так было принято в России обращаться к вельможным особам. Именно таким, блестяще благородным и светлым, сияющим гелкоутом и зеркальными стеклами увидел новый Marquis 630 SY наш американский корреспондент Майкл Пирсонс на выставке в Майами.

Текст **Майкл Пирсонс** Фото **Marquis**







Дизайнерские
элементы —
непременные
атрибуты интерьера
яхт такого класса

Эту яхту многие ждали: журналисты, прознав о появлении новой модели верфи Marquis Yachts, в первый же день работы выставки устремились на борт. И не пожалели. В этом году в Майами было представлено не так уж много совершенно новых лодок, к тому же столь оригинального дизайна, каким отличается моторная яхта Marquis 630 SY.

БРОСКАЯ ВНЕШНОСТЬ

Marquis 630 Sport Yacht стала третьей лодкой спортивной линейки верфи, известной своими моторными яхтами средних габаритов категории semi custom, создаваемыми с акцентом на своеобразие архитектурных форм и функциональность. Как и большинством моделей бренда, ею занимались дизайнеры итальянского бюро Nuvolari & Lenard, входящие в первую десятку мирового рейтинга. Хотя считается, что яхту «сочиняли с чистого листа», она демонстрирует генетически обусловленную схожесть фамильных черт с остальными лодками линейки. Это проявляется в чрезвычайно сложной не только для производства, но даже для описания многодетальной совокупности — линий, поверхностей, круглых и острых по форме фрагментов... Все это, должно быть, потребовало уймы матриц, но выглядит эффектно и безошибочно узнаваемо.

ФЛАЙБРИДЖ И КОКПИТ

Флайбридж нужен для управления лодкой и отдыха. Отсюда открывается ничем не затененный круговой обзор, а наличие диванов, ветбара, стола, шезлонгов, гриля предопределяет выбор излюбленного места для трапез. Над флайбриджем возвышается хардтоп с выдвижной секцией, но можно оставить и просто легкую радарную арку из алюминия. С флайбриджа хорошо обозревать горизонт, а в кокпите чувствуется близость моря. Диван (обивка Ultraleather) и стол в кокпите обещают идиллический ланч al fresco. Два ряда ступеней по бортам в корме позволяют спуститься на кормовую платформу предельно близко к воде: платформа гидравлическая, на мощных опорах-пантографах с дистанционным управлением, огромная, как пляж, где сложностей с водным спортом или просто отдыхом у самой воды не будет.

ИНТЕРЬЕРЫ

Верфь Marquis Yachts известна просторными интерьерами своих яхт, но корпус Marquis 630 SY позволил получить какой-то особенно свободный, открытый интерьер (с оглядкой на размеры яхты, конечно). Салон главной палубы с постом управления, кухней и неперменной зоной отдыха выполнен в одном уровне с кокпитом. Из кокпита в него ведет зеркальная снаружи и слегка тонированная изнутри дверь в раме из нержавеющей стали. По лодке проходишь

Вверху: Интерьер салона, стильный и удобный, выполнен из отличных материалов и насыщен полезными деталями.

На странице справа, сверху вниз:
Просторная мастер-каюта с кроватью california king.

Носовая VIP-каюта днем освещается через бортовые иллюминаторы и верхний люк.

Туалетная комната мастер-каюты оборудована двумя умывальниками и разделенными блоками душа и туалета.



КАМБУЗ

Так выглядит камбузный модуль, в одном из вариантов компоновки расположенный на промежуточном уровне между палубами салона и кают

легко, не натываясь на мебель или какую-то конструкцию, и без лишних, не всегда оправданных ступеней, которые замечаешь только на ходу и при качке. На посту обзор отличный, а кресло оборудовано электроприводом (6 регулировок). Для удовольствия пассажиров — диваны, камбуз с гранитной столешницей, обеденная зона и... потрясающей формы остекление надстройки, которое само по себе уже произведение искусства.

Нижняя палуба включает 4 двухместные каюты, туалеты, каюту приглашенного шкипера в корме (опция) и моторный отсек. Мастер-каюта вблизи миделя простирается от борта до борта и радует глаз приятным видом вишневого дерева под матовым лаком, вставками из итальянского мрамора, дизайнерским декором и мягким рассеянным освещением. Помимо кровати california king (1,83 × 2,13 м), есть еще диван и две гардеробных. В туалетной комнате — мраморный пол, пара умывальников (для него и для нее) и душевая кабина с тонированным стеклом. В носовой VIP-каюте стоит кровать queen size (1,52 × 2,03 м), также немало шкафчиков-полочек и мрамора; в остальных каютах — по две одноместные кровати, но тоже прилично и есть свои туалеты и душевые.

Вот что заметно выделяет эту яхту среди прочих такого типа и длины, так это подход semi custom. Проект Marquis 630 SY предусматривает три варианта

В этой яхте объединяются разные философии и умения лучших судостроителей двух континентов

флайбриджа, по два для главной палубы и палубы кают. Но если на флайбридже варианты затрагивают только сидячие места, то в салоне можно «играть» камбузом: оставить его здесь или перенести вниз, пожертвовав одной каютой. На первом Marquis 630 SY он был на промежуточной палубе: просторно, светло, довольно воздуха, повар — обязательно кто-то из друзей — не оторван от коллектива в салоне. Или, если вам не нужен пост управления внизу, его можно заменить второй обеденной зоной либо попросту увеличить салон.

Материалы, использованные в интерьере наверху и внизу, получены из разных регионов мира. Качество сборки интерьеров, мебель вплоть до мельчайших деталей, участвующих в формировании стиля, демонстрируют высокое мастерство. Подобное можно увидеть на лучших яхтах этого типоразмера самых именитых верфей.

Судя по спецификации, полную комплектацию 630 Sport Yacht трудно превзойти. Она включает трехзонный кондиционер (86 000 BTU), дизель-

Остекление надстройки сложной формы не только эффектно выглядит, но дает много света в салон

Полезный, защищающий от солнца хардтоп можно заменить легкой радарной аркой



Лежанка на носовой палубе: мягко, свежо и приятно — даже на ходу

Специально разработанные обводы призваны обеспечить высокое гидродинамическое качество

Большая по площади кормовая платформа — «пляж» для купальщиков и место базирования аквабайка

Подход semi custom выделяет Marquis 630 SY среди прочих яхт такого типа и длины

генератор (23 кВт), домашний кинотеатр Sony, комплект навигационной электроники и т. д., и т. п.

КОРПУС, МОЩНОСТЬ, СКОРОСТЬ

Для Marquis 630 SY был разработан специальный прочный килеватый корпус (15° на транце) из стеклопластика, изготовленный с применением матов Kuntex (днище) и сэндвича на основе пены высокой плотности и дивинисела (борта). Обводы выбраны с прицелом на высокое гидродинамическое качество и днищевые колонки системы Volvo Penta IPS третьего поколения. Это установки Volvo Penta IPS1200 с дизельными двигателями D13 (900 л.с.), отличающимися двухступенчатым турбонаддувом (с импульсным наддувом первой ступени), дающим высокий крутящий момент во всем диапазоне оборотов. Кроме того, стоит упомянуть дублированное электронное рулевое управление и, конечно, джойстик.

Официальных тестов пока не было, результаты испытаний верфь тоже не оглашает. По некоторым сведениям, максимальная скорость Marquis 630 SY с двумя IPS1200 достигает 31 узла при крейсерской скорости 27 узлов. Те же источники сообщают, что

дальность плавания яхты превышает 370 миль. А об ее мореходности говорит класс «А».

ФИНАЛ

Эта 20-метровая трехпалубная, трех- или даже четырехкаютная яхта, которую называли лучшим экспонатом выставки, определенно относится к категории тех, что стоит посмотреть. Marquis 630 SY — отличный в своем классе современный образец искусства — инженерного, дизайнерского, декоративно-прикладного. Мы, американцы, любим все большое: автомобили, дома, стойки, — умеем работать на результат и организовать успешное производство. Итальянцы в своем большинстве эстеты и романтики. Но объединение столь разных философий и умений: итальянский проект и стилистика плюс американский инжиниринг и конструкция — дает такие замечательные плоды, как Marquis 630 Sport Yacht. И это делает два континента ближе друг к другу.

ОТ РЕДАКЦИИ

Вот такое впечатление оставила лодка, показанная в Майами. Говорили даже, что презентация яхты сразу принесла верфи первые заказы. А нам остается подождать, чтобы... всего-то проверить Marquis 630 SY в море и самим понять, насколько «это сиятельство» проворное и мореходное. **MBY**



Такой кокпит — приятное место для ланча или просто безмятежного созерцания моря

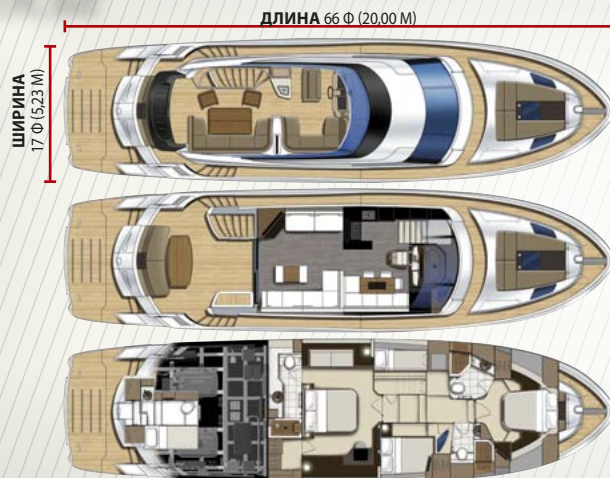
ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Оптимальное взаимное положение штурвала, рукояток двигателей и джойстика IPS

Сложная на первый взгляд конфигурация пульта управления на проверку оказывается вполне рациональной

ДОСЬЕ



ДЛИНА	66 Ф (20,00 М)
ШИРИНА	17 Ф (5,23 М)
ОСАДКА	4 Ф (1,37 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОРОЖНЕМ)	32,4 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	3900 Л
ЗАПАС ВОДЫ	965 Л
ДВИГАТЕЛИ	VOLVO PENTA IPS 1200 (900 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	31 УЗЕЛ
КРЕЙСЕРСКАЯ СКОРОСТЬ	27 УЗЛОВ
ЗАПАС ХОДА	ДО 350 МИЛЬ
ПАССАЖИРЫ	6/8
КАТЕГОРИЯ RCD	«А»
ДИЗАЙН	NUVOLARI & LENARD
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ	ОТ \$ 2 750 000



Основатель CNN ТЕД ТЁРНЕР
на борту классической
12-метровой алюминиевой
парусной яхты Courageous,
на которой он защитил Кубок
«Америки». 1977 год.

ЯХТУ ЗАКАЗЫВАЛИ?

ПОРТРЕТ ЗАКАЗЧИКА НА ФОНЕ ЛОДКИ

«Моя мечта — богатый заказчик с неограниченными возможностями, который не вмешивается в проект. Таких заказчиков или очень мало, или вовсе не бывает. По крайней мере, мне с такими сталкиваться не приходилось». **Хуан Баадер**

Текст **Ольга Жила**, **Сергей Артемов** Фото **Corbis**, **Getty Images**

Слова, вынесенные в эпиграф, принадлежат известному корабелю из Аргентины, чья книга о катерах вышла в середине прошлого века, издана в разных странах (включая СССР) и во многом актуальна даже сегодня. Больше ничего в своем трактате Баадер о заказчиках лодок не говорит. Да и вообще, надо признать, о них действительно пишут мало, разве что кто-то известный купит или продаст очередную мегаяхту. А жаль: ведь покупатели лодок — люди интересные. Большинство их — спокойные, рассудительные личности, хотя встречаются и иные характеры. Спасибо им всем: яхты потому и строят, что кому-то это надо!

ДАВНЫМ-ДАВНО

В советские времена яхт в личной собственности практически не было; яхтенный маркетинг появился только в начале перестройки, а продажи относительно крупных лодок частным клиентам являлись случаями единичными. Да и вообще, моторных яхт в нынешнем понимании в стране тогда не было, а спрос на них внезапно проявился: стали встречаться люди, желавшие купить нечто такое, чтобы... Чтобы что? В море ходить, друзей-соседей удивлять, деньги от обесценивания спасать? Да кто ж их знает, однако лодками стали интересоваться довольно бодро. Роль моторных яхт в те годы исполняли «адмиральские» катера (даже без гальюна!) и прочие списанные и переделанные малые суда вспомогательного флота.

С тех пор прошло почти четверть века, и жизнь решительным образом изменилась. В российских маринах нынче стоят такие яхты, на которых и в Канни не стыдно заявиться, немало суперяхт там и остаются гостить. Да и что им у нас делать, при нашей-то инфраструктуре?! Рынок изменился, и сейчас предложения в сегменте моторных яхт впечатляют разнообразием. А вот покупатели-заказчики остались во многом прежними. Как и раньше, цели у них различные. Одним лодка требуется для обозначения статуса, другие до сих пор наивно полагают, будто покупка дорогой яхты спасает от инфляции. Третьи искренне хотят открыть для себя водный мир. Как и раньше, некоторые из них мечтают между лодками, ибо не вполне понимают

цели приобретения судна. Их ставят в тупик вопросы: какую лодку купить — предельно быструю или максимально комфортабельную, серийную — популярную или удивляющую формами? Новую или уже побывавшую в эксплуатации? Новая дороже, но с гарантией; на старой потрачен некоторый ресурс, но обнаружены и устранены все недостатки и даже, возможно, установлено полезное дополнительное оборудование. У кого покупать — самому, на верфи или обратиться к дилеру? А вдруг обманут?! По-прежнему многие в силу своей неопытности или чрезмерных амбиций при заказе или покупке яхты продолжают совершать все те же ошибки, что и четверть века назад.

Вот об этом мы и хотим рассказать. Имен не называем: в одинаковые ситуации попадают разные люди, поэтому в нашем рассказе имя им — Заказчик.

КЛИЕНТ ВСЕГДА ПРАВ?

Если убрать вопросительный знак, фраза эта обернется постулатом нашего времени, одним из законов бизнеса. Ну а если заказчик не прав?

Один бизнесмен побывал (по его словам) на яхте Шварценеггера и захотел построить более «крутую» лодку... из титана. Он даже купил (опять по его словам) сколько-то тонн этого недешевого и специфического металла. Его долго отговаривали от опрометчивого шага, объясняли сложность технологии постройки, рассказывали про электрохимическую коррозию и разрушение металла, указывали на проблемы при стоянке в портах, призывали в союзники авторитетных корабелов. Обошлось — передумал, а ведь мог бы упереться, построить титановую яхту и... И был бы прав? Ведь он же заказчик!

Некоторые заказчики яхт активно вмешиваются в проект. Это неплохо: создание яхт категории semi custom, а тем более custom предполагает участие будущего владельца в процессе — и в мелочах,

Чем хуже лодка, тем большую комиссию продавец готов заплатить посреднику



**Премьер-министр
Великобритании
УИНСТОН ЧЕРЧИЛЛЬ
идет на тендере к яхте
Аристотеля Онассиса
Chrisina O в марокканской
бухте Сафи. 1959 год.**

и в главном. Правда, заказчики иногда привлекают к работам своих «придворных» архитекторов, отличившихся в оформлении квартир и коттеджей. Это заметно осложняет жизнь яхтенных дизайнеров и верфей: проектирование яхт — дело особого рода!

Иногда такие заказчики начинают вдруг вести себя как капризные дети. Мол, я плачу и за свои деньги хочу иметь полное удовольствие. Отчасти это справедливо: кто платит, тот вправе заказывать музыку. Только если ты сам не обладаешь должными знаниями, неизбежно придется довериться специалистам. Иначе будет, как с одним фантазером, который, не вникая в реалистичность своих пожеланий, настойчиво требовал поместить на флайбридже 50-футового круизера джакузи на пару тонн воды. А как вам нравится абсурдное желание клиента чартерной компании при заказе моторной суперяхты обойти на ней почти все Средиземное море за неделю или, например, доставить понравившуюся лодку из Новой Зеландии в Таиланд для аренды на пять дней? Кто возьмется выполнить такой каприз?

ХОРОВОД

Бывает, клиент выдаст такое каприччо, что начнут танцевать все; в какой-то момент и он сам присоединится к хороводу.

Заказчики порой привлекают к работе с яхтой «береговых» дизайнеров, оформлявших их коттеджи и квартиры

Рассказывали о заказчике, который, подписав контракт на строительство лодки и заплатив аванс, буквально надел через дилера на верфь, как медведь на малинник. Сперва захотел поменять кое-что из оборудования, изменить кое-где конструкцию, переделать планировку, добавить тик, установить специальную сушилку для гидрокостюмов... Потом удлинить судно и... еще раз удлинить... Аппетит, как известно, приходит во время еды, и, казалось, требованиям не будет предела. А так, чтобы заранее все продумать, взвесить, оценить... Ну, да «не царское это дело» — взвешивать да оценивать. Есть, сами понимаете, занятия и поважнее. Но вот что странно: почему компания-продавец соглашалась на все эти выверты? Ведь любое дополнительное оборудование или работа должны оплачиваться отдельно. Что, контракт был составлен небрежно или имел место факт гипноза? Интересно, а как бы отреагировал тот неумный, случись ему поменяться ролями с дилером?

К тому, что потенциальные «клиенты» могут месяцами морочить голову, заставляя подыскивать лодку и жонглировать спецификациями, а потом как сквозь землю провалиться, уже привыкли почти все брокеры, не только яхтенные. Однако порой происходят более неприятные случаи. Однажды заказчик приобрел лодку в крупной яхтенной компании, и до выхода в море ему оставалось потерпеть всего несколько дней, пока завершится процесс регистрации судна. Но ждать сил не было, счастливому судовладельцу не терпелось выйти в море уже завтра, отчего он был весьма настойчив в своих требованиях. В итоге брокер выписал временную доверенность, не забыв оформить



Актер ЧАРЛИ ЧАПЛИН дурачится в компании друзей на шхуне Invader продюсера Джозефа Шенка. Там же, в Калифорнии, Чаплин путешествовал на своей яхте Panacea. 1933 год.

страховой полис, и яхта умчалась за горизонт, где и налетела на скалы по вине капитана. Торопливый «яхтсмен» отказался оплачивать ремонт, мотивируя это тем, что его буквально заставили выйти в море. В итоге брокер был вынужден ремонтировать все еще принадлежащие ему по документам судно за свой счет, так как страховка подразумевала солидную франшизу.

ДЕШЕВО И МИЛО?

Сегодня в Интернете можно найти практически любую яхту и узнать ее цену. Иногда встречаются действительно заманчивые предложения: хорошая лодка при невысокой цене — в принципе такое возможно. Но на практике гоняться за дешевизной может оказаться себе дороже.

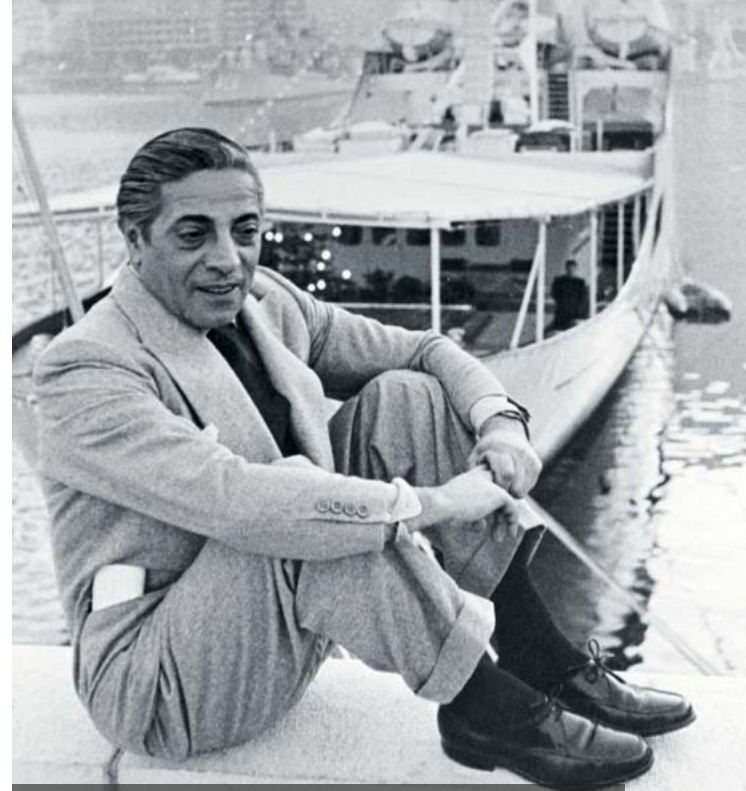
Один из богатейших людей нашей страны захотел построить роскошную яхту в США на известной верфи и обратился за консультацией к брокеру. Ему посоветовали не заказывать там судно, поскольку заявленная стоимость строительства выглядела абсолютно нереалистичной — она была на 30% ниже рыночной. Брокер честно пояснил причину: верфь находится на грани банкротства, к тому же один из ее клиентов недавно подал несколько миллионов судебных исков. На тот момент обязательства судостроителя многократно превышали активы, и вопрос банкротства был лишь делом ближайших месяцев. Тогда заказчик не поверил брокеру, решив, что тот хочет подзаработать на более дорогом проекте. А спустя две недели верфь объявила о своей финансовой несостоятельности. К счастью, наш герой не успел сделать первый платеж, иначе не получил бы яхты и вряд ли вернул бы деньги.

Потенциальные клиенты могут месяцами морочить голову брокеру, а потом как сквозь землю провалиться

Приведем еще пример. Состоятельный заказчик обратился к яхтенному брокеру с просьбой подобрать подходящую лодку. Цена особого значения не имела, главное, чтобы лодка понравилась. Работали, искали лодку, нашли... И в этот момент у заказчика объявился «друг», который тоже назвался брокером и взялся найти «правильную» лодку по «правильной» цене, к тому же почти «за так» — с минимальной своей комиссией. И ведь нашел! Да такую, которая еще вчера принадлежала известной персоне планетарного масштаба. Неважно, что лодка та была крайне неудачной, с обилием проблем, отчего ее долго не могли продать. Поручая выбор и покупку яхты доверенным лицам, помните: чем хуже лодка, тем большую комиссию продавец готов заплатить посреднику, уговорившему клиента совершить именно эту покупку. В наше время далеко не каждый «друг» устоит перед соблазном личной выгоды и откажется от измеряемого порой десятками процентов вознаграждения (обычно брокер имеет 3–5%), а значит у покупателя есть все шансы получить не самое лучшее судно. Задумайтесь: все самые дорогие яхты в мире принадлежат успешным бизнесменам и влиятельным политикам. Неужто эти далеко не глупые и весьма расчетливые люди позволили обвести себя вокруг пальца и многократно переплатили сверх фактической стоимости своих



**32-й президент США
ФРАНКЛИН РУЗВЕЛЬТ красит
стулья на своей яхте Potomac,
прозванной «Белым Домом
на воде».**



**Греческий магнат
АРИСТОТЕЛЬ ОНАССИС
перед своей 303-футовой
яхтой Christina O.
1956 год.**

«игрушек»? Вряд ли. Но почему-то многим заказчикам до сих пор кажется, что, покупая лодку в несколько раз дешевле, они совершают выгодную сделку...

У каждого свои представления о прекрасном, и самую красивую лодку каждый видит по-своему. Один нашел для себя такую. И все бы хорошо, но доверился тот заказчик не самым надежным людям. По бумагам компания была официальным представителем уважаемой итальянской верфи. Первый платеж ушел на верфь, откуда прислали письменное подтверждение, что судно заложено. Однако дальнейшие платежи компания использовала в своих интересах. Потом случился кризис, деньги сгорели. Еще позже выяснилось, что верфь давно аннулировала заказ... Результат понятен.

Желание сэкономить часто движет людьми и на вторичном рынке, тем более что предложения порой встречаются исключительно заманчивые. Именно с просьбой помочь в покупке подобной яхты клиент однажды обратился в яхтенное агентство. Инспекция, которую организовал брокер, выявила дефекты, вызванные предшествующей аварией. Лодку перед продажей, конечно, постарались привести в порядок, но сюрвейеры вскрыли существенные изъяны. И тогда человек, избавленный от такого сомнительного приобретения, внезапно понял: вот, оказывается, для чего нужны брокеры!

Эти примеры иллюстрируют проблемы, вызванные некорректными действиями непрофессионалов. Так, может, ну их, этих посредников?

НОРМАЛЬНЫЕ ГЕРОИ ИДУТ В ОБХОД

Ошибочным является мнение, будто действовать через посредников всегда опасно и неоправданно затратно. Несмотря на то что цены верфей и дилеров в большинстве случаев одинаковы (что легко проверить), у многих еще сохраняется убежденность,



Французский яхтсмен ЭРИК ТАБАРЛИ прибывает в Ньюпорт победителем трансатлантической регаты. 1976 год.

будто заказать лодку напрямую у производителя, в обход дилера, выйдет дешевле. Так ли это? Дешевле не получится. Специализированная дилерская компания имеет договор и взаимные обязательства с верфью, проверенные отношения с перевозчиками (и скидки), знает, как правильно оформить документы, чтобы сэкономить время (а это зачастую те же деньги). Есть масса специфических вопросов, которые просто поставят в тупик излишне самонадеянного заказчика, и он все равно обратится к специалистам. Но платить им?!

Частая позиция клиента в отношении яхтенного брокера — неважно, при покупке лодки или заказе чартера: «Вы обязаны делать все для выполнения контракта, но не должны на этом зарабатывать!» Интересная позиция. А на чем прикажете зарабатывать компании, которая подбирает лодку, оформляет контракт, сопровождает сделку, организует доставку лодки к месту приписки, подбирает команду и т. д., и т. п.? Понятно, что во всем должна быть мера, и премия брокера не может составлять треть стоимости контракта. Только нужно ли считать деньги в чужом кармане — это попросту неприлично. А вот запросить структуру цены и отказаться от услуг брокера в случае его неумеренных appetitов уместно вполне.

Глупо не применять существующий опыт. Мы не стесняемся пользоваться консультациями риелторов, рекомендациями медиков и юристов и даже предписаниями астрологов. Отчего же не воспользоваться советами тех, кто разбирается в лодках и в яхтенном рынке, знает возможности заводов, знаком с законодательством? И заплатить за это не грех! Бывает, человек обращается к брокеру, а в голове неотвязная мысль: «Все пытаются меня обмануть!» Видимо, такое восприятие окружающей действительности сформировал личный опыт. Подписав контракт на поставку лодки, такой заказчик

В погоне за дешевизной вы можете нажать себе проблем

тщательно следит за ходом сделки, проверяет каждый счет и шаг брокера, ожидая неизбежного обмана. В результате он таки оказывается прав: сделка прошла по плану, смета не превышена, но клиента все же обманули в его ожиданиях: должны были надуть, но не надули! Отсюда мораль: не судите по себе, не по себе и судимы будете.

Все эти истории не выдуманы. Кажется, описанные ошибки и промахи людей были вполне предсказуемы, их легко можно было избежать. Только что-то помешало сделать это, и ошибки повторяют вновь и вновь. Однако все не так плохо, как может показаться по прочтении этих заметок. Лодки продают и покупают. Кто-то использует их для общения с друзьями и партнерами по бизнесу, изредка выкатываясь на воду. Другие отправляются на лодках в плавание, получают новые ощущения, находят особый смысл жизни и даже обретают счастье...

Найти подходящую лодку — это как внезапно влюбиться. А заказ яхты — это увлекательный и непростой процесс, который требует знаний, острого ума и зоркого глаза. Здесь, как перед женитьбой, надо крепко подумать, все просчитать, чтобы лодка не превратилась в насос, который станет качать деньги из кармана в воду. Ведь брак по расчету бывает удачным, если расчет верный.

А чтобы в отношениях наших была гармония, чтобы каждый достигал своей цели не в ущерб остальным, нужно всего-то взаимное доверие и уважение между участниками рынка — дилерами-брокерами, верфями и заказчиками. И тогда будет всем счастье! MBY

МИРНЫЙ «КАПЕР»



Сможет ли эта безопасная и напичканная по самый планширь умными идеями стальная яхта Privateer 60 открыть для вас новые горизонты?

Текст **Стьюарт Кэмпбелл** Фото **Лестер МакКарти**



Рivateer не относится к числу крупных блестящих верфей (директор компании встречал нас с поезда на заурядном Opel) и не может похвастаться массовым производством — там выпускают всего несколько лодок в год. Продажами и маркетингом занимается один сотрудник по имени Йохан. Но каким-то образом Privateer сумела завоевать у разбирающейся в вопросе публики репутацию, которая контрастирует с внешней сдержанностью. Упомяните в разговоре с «ветеранами» яхтенных выставок Privateer — и они уважительно закивают головами, будто одобряя идею побороться на таком судне с 12-метровыми атлантическими валами. Журнал MBY уже публиковал статью о путешествии Энди Дженкинса на Privateer 52 из Корнуэлла на Майорку (английское издание, июль 2011 г.), но до сих пор мы ни разу не проводили полный тест яхт этой верфи. Я получил редакционное задание докопаться до всех возможных проблем новой модели Privateer 60 и отправился на север Голландии, чтобы увидеть все своими глазами, поскольку выяснять такие вещи по телефону я не умею, да и не очень это правильно.

КРЕПКИЙ ОРЕШЕК

На первый взгляд Privateer 60 кажется длиннее заявленных 60 футов — такое впечатление производит массивный стальной корпус весом 54 тонны. Сначала мы поглазели на лодку в ангаре, стоящем в чудном городке Леммер на берегу озера; однако на суше пропорции и габариты маленького корабля воспринимались иными, чем у судна на воде. У причала заметно поднимающиеся к «буксирному» носу борта создают уверенность, что лодка построена на совесть. Доказательства этому я обнаруживал повсюду: от 8-миллиметровой обшивки корпуса до выглядящего пугающе сложным в применении швартовного оборудования.

Все это понадобится, если вы поступите правильно и отправитесь на этой лодке

путешествовать. Держать такую яхту в тесной акватории жестоко: не станете же вы томить кита в бассейне! Вместительные топливные баки принимают 6700 л горючего и позволяют совершать серьезные морские переходы, а множество продуманных деталей делают такие плавания безопасными, насколько это возможно. Оба двигателя John Deere мощностью 210 л.с. оснащены стандартными генераторами и второй, изолированной от бортовой электросистемы парой. Это означает, что, случись на судне серьезная проблема с электрикой, моторы не пострадают. Кроме того, на борту есть вспомогательный двигатель (shadow engine) и дополнительное рулевое управление из моторного отсека на случай, если управлять судном с главного поста по каким-то причинам невозможно. Если поднять пайолы в моторном отсеке, видишь трубопроводы и другие инженерные системы; доступ к двигателям вполне удобный, все трубопроводы надежно закреплены. Ряд лючков оборудован и в кладовке, поэтому в море обнаружить и устранить какую-то неполадку будет намного проще.

Подобное внимание к серьезным деталям должно успокаивать владельцев, когда суша исчезает за кормой. На главной палубе тоже все продумано, чтобы сделать лодку максимально безопасной. По периметру проходит релинг толщиной в руку, а глубокие и широкие (60 см) бортовые проходы обеспечивают хорошую защиту, когда судно качает штормовое море. Носовая палуба представляет собой обособленную зону, куда ведет массивная калитка с португальского мостика. Учитывая, что во время путешествия яхту придется швартовать разными способами, инженеры предусмотрели не менее пяти вариантов попадания на борт: три калитки в кокпите и два лацпорта по бортам, у дверей в рубку.

Швартовное оборудование включает пару стальных ординарных кнехтов и шпиль в кокпите на каждом борту, по две утки в средней части судна и еще четыре на носовой палубе. Все они

Упомяните «ветеранам» яхтенных выставок Privateer — и они уважительно закивают головами

В некоторых местах, например, в салоне, Privateer 60 выглядит даже слишком пуританским

приварены к корпусу (крепёж уходит под палубу на 30 см). Но торчать у причала, опасаясь непогоды, — занятие для слабаков, и если бы у меня была такая лодка, я бы отдавал якоря как можно чаще и в разных акваториях. А пока оба они покоятся в своих окантованных нержавеющей рецессах в носовой части борта.

Единственная недоработка в отношении безопасности, которую мне удалось обнаружить, заключается в отсутствии поручней рядом с достаточно крутым трапом на флайбридж. Эта мелочь выбивалась из общего фона, поскольку карабкаться по влажным ступеням без поддержки достаточно опасно. Представители верфи немедленно ответили, что добавить поручень труда не составит. Наверху меня ждал глубокий просторный флайбридж, где достаточно места для приличных размеров тендера. А сидячих мест не слишком много — один угловой диван за рулевой консолью. По правому борту стоит ветбар под большой тиковой крышкой. На флайбридже по желанию можно установить кресло рулевого, однако заказчик этой лодки посчитал его лишним, поскольку практически всегда ходит на автопилоте.

В некоторых местах Privateer 60 выглядит даже слишком пуританским, и можно было бы чуть добавить комфорта. Например, кормовое сиденье в кокпите одновременно является вместительным рундуком, однако вряд ли вы захотите там долго сидеть, опираясь спиной на сталь (подушки не включены в стандартную комплектацию, правда, их можно заказать). В кокпите места хватает, но для стола, стульев и компании более чем из пяти человек пространства уже маловато. У самих владельцев это не вызовет сложностей, так как комфортабельная динетта находится совсем рядом, по другую сторону двойных деревянных дверей.

В отделке интерьера использована древесина тика, который можно заменить вишней. Другие варианты уже необходимо обсуждать с верфью, и обычно она идет навстречу. Отдельное преимущество стальных яхт в том, что распределение веса не сильно сказывается на остойчивости, поэтому внутреннюю планировку вы можете выбирать исходя из личных предпочтений.

ОБИТАЕМОСТЬ

Планировка тестовой Privateer 60 оказалась типичной для траулерной яхты такой длины. В носовой части салона по левому борту помещен камбуз, рядом с ним находится окруженный диваном обеденный стол. Спартанский на первый взгляд салон отличается массой приятных деталей: высота солидного стола

регулируется электроприводом, телевизионная панель поднимается из шкафа напротив, а вокруг основания мебели и у потолка устроена светодиодная подсветка с мягким теплым светом. У дверей кокпита неплохо было бы иметь вешалку или шкафчик для мокрой одежды, чтобы не тащить ее внутрь. На мое замечание представители верфи снова уверили, что добавить шкафчик не составит труда. А вот с ограничителями на поверхностях проблем нет, и здесь это не низенькие упоры, но высокие бортики, за которые даже можно ухватиться пальцами, фактически повышающие безопасность при качке.

Планировка и оборудование камбуза на отличном уровне: высокий холодильник с морозилкой вмещает много продуктов, а площади столешниц хватает для готовки с комфортом. Индукционная плита на четыре конфорки расположена в нише, ящики снабжены доводчиками — очевидная и крайне приятная особенность, плюс весьма полезный кулер для напитков, который должен быть на каждом камбузе. В нем удобно держать пару бутылок холодной воды во время перехода или охладить «батарею» банок с пивом на якорной стоянке. До кулера дотягиваешься прямо с дивана, поэтому часто бегать к холодильнику за напитками не придется. Идея простейшая, и невольно задаешься вопросом: почему другие верфи не додумались до этого?

На нижнюю палубу из ходовой рубки ведет изогнутый трап. В центральной части судна оборудована каюта владельца во всю ширину корпуса, в носовой части находится VIP-каюта, одноместную третью каюту определили по правому борту. В мастер-каюте можно бегать трусцой, а кровать по габаритам, пожалуй, достойна претендовать на рекорд среди лодок этой длины (2,1 × 1,6 м). Бортовые иллюминаторы по современным меркам не назовешь модными, хотя они достаточно велики, чтобы наполнить каюту светом. Замечу, что иллюминаторы (кроме одного в санузле владельца) не открываются. В каюте немало ящиков для вещей, кроме того, есть место и под кроватью, но что удивительно — я так и не смог найти шкаф, чтобы развесить вещи на вешалки.

Вместо одноместной каюты можно оборудовать что-нибудь типа рабочего кабинета или комнаты отдыха, а в носовой каюте вместо двухместной V-образной кровати, которая была на тестовой яхте, я бы предпочел обычный двухспальный «островок». К тому же я бы пересмотрел душевую кабину в гостевой каюте — сейчас крупная лейка душа прикреплена слишком близко к переборке, и, чтобы полностью попасть под струю, приходится принимать довольно непривычную позу.



Интерьер богат тиком, а обеденный стол опускается и поднимается на электроприводе

Сверху вниз:
На флайбридже в качестве зоны отдыха оборудован один угловой диван.

В базовой комплектации на посту управления есть лишь стойка с опорным валиком, но можно заказать и кресло.

Камбуз с обилием ящиков и шкафов рассчитан на долгие путешествия.

В каюте владельца стоит большая кровать и много свободного места.

Сушилка для полотенец — как в домашней ванной.





ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ СТЮАРТ КЭМПБЕЛЛ

ШВАРТОВНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

На борту Privateer 60 в изобилии имеется настоящее корабельное швартовное оборудование. По обоим бортам в кокпите оборудованы кнехты и шпильи, крепление которых для надежности уходит под палубу на 30 см.



КУЛЕР ДЛЯ НАПИТКОВ

Очевидная, но редкая на яхтенном камбузе вещь — холодильник для напитков с верхней загрузкой. Из него можно доставать бутылки, не покидая диван в салоне. Отличная идея!



БОКОВЫЕ ПРОХОДЫ

Боковые проходы на этой яхте являются образцом безопасности. Глубокий фальшборт, крепкий релинг и свес флайбриджа надежно защищают во время шторма.



ФЛАЙБРИДЖ

Наверху более чем достаточно места для тендера. На тестовой яхте была маленькая динги, но на верфи пояснили, что сюда влезет лодка длиной до 4,8 м, а для подъема используется опциональный кран Орасмаре.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

В этом огромном помещении два двигателя John Deere мощностью по 210 л.с. выглядят весьма скромно. Проверить фильтры и уровень масла не составляет труда, а дублирование генераторов предотвращает повреждение моторов в случае замыкания, изолируя их от остальной судовой электрики. Сейчас инженеры Privateer работают над реализацией гибридной системы.





ДОСЬЕ



Как вы бы описали свои впечатления от управления стальным судном весом 54 тонны? Чувство надежности, контроля, динамики? Последнее явно к нему не относится, но вот первые два определенно имеют место. Управлять Privateer 60 очень просто: на низких скоростях вы орудуете джойстиком, на который завязаны гребные валы и подруливающие устройства, а на крейсерской и максимальной скоростях яхта быстро откликается на переключку штурвала и обладает неожиданно небольшим диаметром циркуляции. Два двигателя John Deere на посту управления почти не слышны благодаря эффективной звукоизоляции, а широкие панорамные иллюминаторы приподнятой рубки дают превосходный обзор. Расположенные ниже ватерлинии плавниковые стабилизаторы MATN нейтрализуют качку, когда море штормит. К сожалению, во время теста оно

Держать эту яхту в тесной акватории столь же нелепо, как кита в бассейне

не пожелало устроить лодке экзамен, и эффективность стабилизаторов оценить не получилось. Крейсерская скорость Privateer 60 составляет 7–8 узлов, при этом расход горючего достигает 36,4 л/ч. На такой скорости, пожалуй, можно подумать о том, чтобы махнуть на яхте через Атлантику.

ВЕРДИКТ

Privateer 60, который мы протестировали, стоит маленького состояния — £ 2 млн. Это очень дорого для 60-футовой яхты, почти на £ 800 000 больше, чем стоит стеклопластиковая Princess 60. Но оценивать лодку исключительно через призму цены неверно. На Privateer 60 вы можете делать все что угодно и ходить

туда, куда вам хочется. Похвастаться этим могут далеко не все лодки. Как и прочие стальные суда, такая яхта с годами теряет в стоимости гораздо меньше, в отличие от стеклопластиковых аналогов.

Но самое главное — с этой построенной на родине стальных яхт и по высшим стандартам лодкой вы получаете бесценное ощущение надежности. Цикл постройки судна занимает до 30 месяцев, и, находясь на борту, это чувствуешь. С его, на первый взгляд, ненужной избыточностью в инженерных системах и интерьерах, которая может стать притчей во языцех, построенный с учетом мнения заказчика, Privateer 60 является серьезным и заманчивым предложением для тех, кто хочет сбежать в море. MBY



Несмотря на высокую консоль, обзор хороший, даже когда сидишь на валике

Дорогая опциональная система NavVision удачно совмещает навигацию и контроль двигателей

Джойстик существенно облегчает маневрирование массивной стальной яхтой на малом ходу

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × John Deere 6068TFM, 210 л.с. при 2500 об/мин, 6 цилиндров, 6,8 л дизель.

РЕЖИМЫ	ECO							FASTMAX	
Об/мин	800	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2300	
Скорость	4,7	5,8	6,6	7,3	8,0	8,7	9,2	9,6	
Расход	9	14	23	36	50	73	91	91	
Миль/л	0,51	0,42	0,29	0,20	0,16	0,12	0,10	0,10	
Дальность	2771	2279	1556	1076	857	641	542	566	
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА	ECO							FASTMAX	
Пост управления	47	49	50	52	55	57	60	61	
Кокпит	61	66	70	72	75	76	78	78	
Салон	54	56	59	60	66	67	68	70	
Флайбридж	50	53	56	57	59	63	64	70	

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе

от £ 1,74 млн

Стоимость протестированной яхты

£ 1,99 млн

Система Glassbridge с NavVision	£ 95 400
Система управления Privateer	£ 28 930
Система обработки сточных вод Hamann	£ 34 908
Опреснитель	£ 21 590
Кран для тендера	£ 19 884
Генератор и стабилизаторы	£ 48 960
Трап-сходня	£ 21 600

— = Опции на тестовой лодке

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: 60% топлива, 50% воды, 4 человека на борту, тендер, два спасательных плота. Температура воздуха +20 °C, легкое волнение, сила ветра при скоростных заездах 3 балла.

КОНКУРЕНТЫ

NORDHAVN 60

СТОИМОСТЬ ОТ £ 1,25 МЛН

Стеклопластиковая 60-футовая яхта океанского класса с комфортабельной каютой владельца в средней части судна



AQUANAUT GLOBAL VOYAGER 1900

СТОИМОСТЬ ОТ £ 1,53 МЛН

Голландский стальной траулер с тремя двухместными каютами и возможностью кастомизации



ЯХТА ДЛЯ «ЗЕВСА»





На традиционных весенних тестах французская верфь Jeanneau предоставила журналистам возможность «борт к борту» сравнить три яхты линейки Prestige длиной от 50 до 60 футов. С «пятисотой» мы знакомы давно (МВУ №3, 2010), про обновленную Prestige 60S рассказали в прошлом номере. Настал черед еще одной новинки — флайбриджной Prestige 550.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Антон Черкасов, Jeanneau**

Концепция и дизайн новой Prestige 550 полностью соответствуют направлению, которого верфь придерживается последние несколько лет. Остекление корпуса и надстройки, компоновка кокпита, салона и флайбриджа крупных моделей Prestige выдержаны в едином «семейном» стиле, так что эту яхту трудно перепутать с конкурентами, особенно если она выполнена в благородном фирменном цвете «шампань». Поднявшись на борт, начинаешь даже сомневаться: может, французы просто плодят модели на базе одного и того же корпуса, не привнося в них существенную новизну? Однако это далеко не так.

Давайте разберемся, для чего верфи понадобилась яхта длиной 55 футов, ведь можно было удовлетвориться вполне успешными Prestige 500 и 60, которые продемонстрировали реальные продажи! Главная причина — экономическая: стремление заполнить ценовую нишу между этими моделями, разница в стоимости которых полмиллиона евро. Поэтому цену Prestige 550 «вписали» как раз посередине: лодка с набором основных опций обойдется покупателям в € 750 000.

Пять футов длины, безусловно, пришлось кстати: по объему внутреннего пространства новая яхта оказалась существенно ближе к Prestige 60, чем к 50-футовым «собратьям». Связующим звеном между просторным, светлым, по-домашнему уютным салоном открытой планировки и кокпитом служит удобный камбуз по левому борту. Трехсекционную сдвижную дверь кокпита можно фиксировать в любом удобном положении, обеспечив сквозной проход через камбуз.

На нижней палубе проектировщики разместили три двухместные каюты: апартаменты владельца традиционно занимают всю ширину корпуса, однако, в отличие от Prestige 60, санузлов на борту два, а не три. Вход в мастер-каюту по-прежнему располагается ближе к корме по правому борту, напротив камбуза —

интересное и не совсем стандартное решение, если сравнивать с конкурентами. По словам представителей верфи, многие потенциальные покупатели яхт такой длины уже хотят видеть на борту четвертую каюту. При проектировании Prestige 550 это пожелание учли и оборудовали в корме небольшое помещение с одной койкой, отдельным санузлом и двумя иллюминаторами на транце. Естественно, сделать капитанскую каюту такой же просторной, как на 60S, невозможно, но для ночлега капитану или пассажиру на якорной стоянке ее вполне достаточно. А если жить там некому, то от огромной кладовки на круизной яхте вряд ли кто откажется, да и третий санузел никогда не лишний.

Флайбридж Prestige 550 несет низкую, смещенную в корму радарную арку, пост управления по левому борту, угловой диван на 6–7 человек с треугольным столом, ветбар и лежаки для загара. Места здесь по сравнению с Prestige 500 заметно больше, хотя планировка не изменилась. Для обеспечения желаемого комфорта в салоне боковые проходы на главной палубе сделаны асимметричными (левый шире); но передвигаться по ним безопасно и удобно — надстройка выполнена таким образом, что ее не задеваешь плечом.

Можно было бы сказать, что других значимых изменений на Prestige 550 нет, если бы не одно обстоятельство: верфь оборудовала яхту двигателями Cummins с днищевыми колонками Zeus («Зевс»). Jeanneau сотрудничает с этим производителем из США уже давно, однако прежде колонки ZF Marine на крупных яхтах Prestige не появлялись. По этому случаю отец и сын Гаррони вместе с братьями Якопин из J&J Design и собственным конструкторским бюро Jeanneau разработали «с чистого листа» новый корпус под колонки с толкающими винтами. Он получил гидролыжу (skeg) в кормовой части, по обеим сторонам которой в глубоких рецессах расположились колонки.

Единственного взгляда на пост управления Prestige 550 достаточно, чтобы безошибочно определить присутствие

Платформа на гидравлике существенно упрощает спуск и подъем тендера или аквабайка



Пять футов длины, безусловно, пришлось кстати: по объему внутреннего пространства яхта оказалась существенно ближе к Prestige 60

Мощности двигателей вполне хватает, чтобы разогнать Prestige 550 с днищевыми колонками Zeus практически до скорости 30 узлов



Форма бортового остекления корпуса явно претендует на индивидуальный стиль



Вверху: Внешне 550-я модель полностью соответствует общему «портрету» современных крупных яхт Prestige.

Слева: Помимо свеса флайбриджа, кокпит от солнца защищает выдвижной тент оригинальной конструкции.

Справа: На носовой палубе оборудованы лежаки для загорания и складной тент-бимини.



Световой люк обеспечивает дополнительное освещение и связь с флайбриджем

Cummins на борту. Непривычно длинные хромированные рукоятки управления двигателями покоятся на мощном основании и по дизайну даже больше подходят брутальному чопперу, нежели флайбриджной яхте. Не совсем обычен и джойстик: если у Volvo Penta его держишь кончиками пальцев, словно дирижерскую палочку, то массивный набалдашник манипулятора Zeus скорее напоминает рычаг переключения привода на внедорожнике и придется по душе людям с большими руками. Но будьте внимательны: размеры джойстика не отражают его чувствительности, и работать манипулятором следует так же осторожно, хотя требуется прилагать чуть больше усилий пальцами.

Наши коллеги, журналисты из США заявляли, будто яхты, оснащенные колонками и электроникой Zeus, мягче

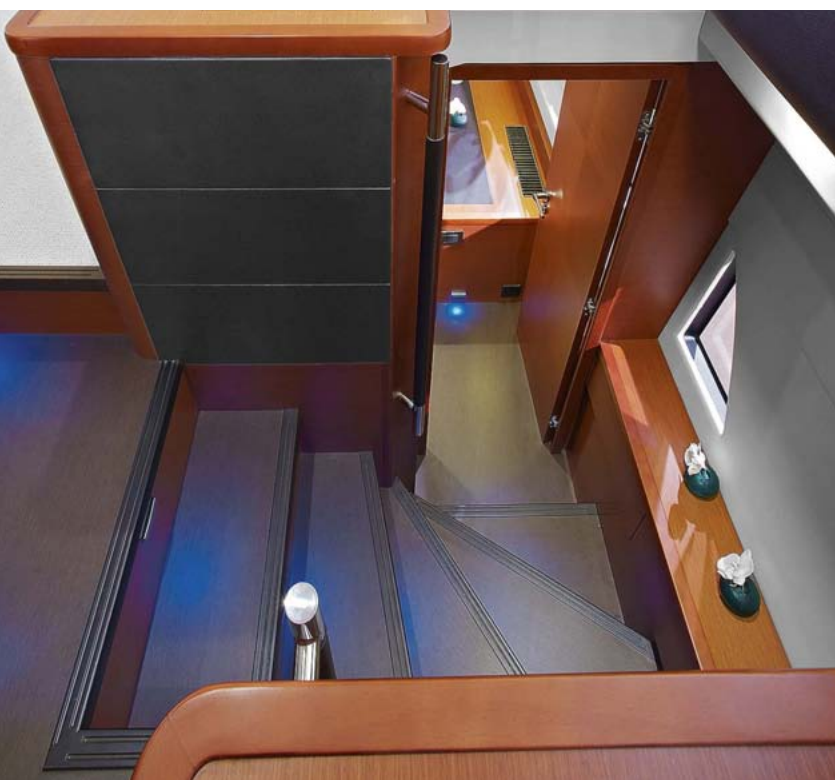
реагируют на манипуляции джойстиком из-за более совершенного программного обеспечения, чем лодки с IPS, однако с этим утверждением трудно согласиться. В целом команды рулевого получают быстрый отклик, но электроника Zeus «думает» чуть дольше, чем у Volvo Penta. Возможно, это субъективное суждение — задержка если и есть, то весьма незначительная, а вот смена режимов движения (вперед-назад) здесь однозначно более жесткая, сопровождающаяся заметной вибрацией корпуса и громкой работой редукторов. Подобное различие, возможно, обусловлено спецификой конструкции и алгоритма управления гидравлической многодисковой муфты сцепления Volvo Penta (в отличие от кулачковой муфты ZF).

Присутствовавший на тестах представитель европейского отделения

Cummins привел другой аргумент в пользу Zeus. Чтобы задействовать джойстик, здесь не требуется, как на Volvo Penta, нажимать дополнительные кнопки, а нужно лишь перевести рукоятку управления двигателем в положение нейтрал. Казалось бы, такой подход упрощает жизнь, но в реальности сначала необходимо научиться четко ловить нейтраль. Дело в том, что ручки на тестовой яхте в этом положении не были ориентированы строго вертикально, как следовало бы ожидать, а оказались немного наклонены. Похоже, это продиктовано легким наклоном самой консоли, но при отсутствии отчетливого механического маркера (щелчка) мне, как и другим, приходилось постоянно контролировать положение ручек визуально. Несомненно, задачу облегчают красные светодиоды и возможность синхронно управлять двигателями одной ручкой, но хотелось бы видеть более интуитивную систему.

Если отбросить все эти нюансы, маневрирование на малых ходах с днищевыми колонками Zeus

Работать джойстиком следует осторожно: размеры манипулятора не отражают его чувствительности



На странице слева:
Двухуровневый салон выполнен в светлых тонах, и заказчиком предлагаются шесть типов обивки.

Сверху вниз:
Камбуз оборудован по левому борту, рядом с дверью кокпита, что обеспечивает удобство сервировки.

Санузел в гостевой каюте.

Кровать в носовой каюте можно разделить на две койки, в их основании находятся ящики для одежды.

Трап из салона в каюту владельца подсвечен цветными светодиодами.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ АНТОН ЧЕРКАСОВ

ТЕЛЕВИЗОР

Широкоформатная телевизионная ЖК-панель автоматически поднимается по направляющим из специального отсека напротив поста управления.



КОРМОВАЯ КАЮТА

Верфь смогла уместить на борту Prestige 550 отдельную кормовую каюту с одной довольно широкой койкой, отдельным компактным санузлом и иллюминатором в транце.



ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ В КОКПИТЕ

По желанию заказчика для облегчения швартовки в кокпите по правому борту можно установить дополнительный джойстик Zeus.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

В моторном отсеке предусмотрено место для опциональных стабилизаторов качки Seakeeper, которые в случае Prestige 60 приобретал практически каждый второй покупатель. Доступ к двигателям, генераторам и фильтрам организован удобно, а мощность от моторов передается на днищевые колонки посредством промежуточных валов длиной около метра. Единственное неудобство заключается в том, что спуску и подъему из моторного отсека мешает стол в кокпите; его столешница расположена практически вплотную к люку.



За сиденьем
рулевого оборудован
полноценный ветбар
с грилем
и холодильником

Конструкция
надстройки позволяет
при перемещении вдоль
боковых проходов
не задевать ее плечом

Низкая радарная
арка вынесена
в корму и "облегчает"
профиль лодки

Гидравлический трап-
сходня не убирается,
но и не мешает
хранению тендера
на кормовой
платформе

При выходе
на глиссирование корма
немного проседает, и свес
флайбриджа временно
ограничивает обзор
в кормовом секторе,
однако на крейсерских
скоростях такой проблемы
нет

ДОСЬЕ



ДЛИНА	58 Ф (17,92 М)
ШИРИНА	15 Ф (4,79 М)
ОСАДКА	3 Ф (1,17 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	17,7 Т (ПОРОЖНЕМ); 24,1 Т (ПОЛНОЕ)
УГОЛ КИЛЕВАТОСТИ КОРПУСА НА ТРАНЦЕ	16°
ЗАПАС ТОПЛИВА	1930 Л
ЗАПАС ВОДЫ	800 Л
КАТЕГОРИЯ RCD	«В» (12 ЧЕЛОВЕК)
ДИЗАЙН	J&J DESIGN GARRONI DESIGN JP CONCEPTS PRESTIGE YACHTS

практически не отличается от такового с Volvo Penta IPS, где применяются тянущие (а не толкающие) винты. Лодка свободно движется в любом направлении, и единственное, что требуется от рулевого, — хорошо чувствовать габариты судна и не забывать о поправках на ветер и течение. На дисплее электронной системы Mercury SmartCraft отображается текущее положение и вектор тяги каждой колонки. Такая наглядная подсказка весьма удобна и облегчает понимание сути управления джойстиком, пока вы полностью не свыклись с манипулятором.

Дизели Cummins мощностью 600 л.с. смещены от кормы к миделю и соединены с колонками промежуточными валами. Подобная схема реализована на всех яхтах Prestige с днищевыми колонками. Она позволяет сбалансировать веса, разгрузить корму и высвободить место для каюты у транца. Для входа в моторный отсек предусмотрен широкий люк в кокпите; внутри отсека вполне просторно, однако спускайтесь и поднимайтесь

Prestige Yachts плодотворна на новые идеи и модели: верфь ищет свою «правду» и не боится новаций

по металлическому трапу осторожно, чтобы не задеть стоящий впритык стол на главной палубе.

Суммарной мощности моторов хватает, чтобы разогнать яхту с половинной загрузкой практически до 30 узлов, и это заняло у нас 36 секунд. Транцевые плиты работали в автоматическом режиме, а максимальный угол дифферента при выходе на глиссирование составил 7°, упав затем до отметки 4°. Поведение Prestige 550 на воде не преподносит сюрпризов: маневренность и преодоление волны не вызвали вопросов. Во время разгона, когда лодка преодолевает «горб сопротивления», корма ощутимо опускается и сокращается обзор в кормовом секторе, но после выхода на глиссирование проблема исчезает. Радиус циркуляции на спокойной воде составляет 4–5 длин корпуса, большого крена при этом не наблюдается. Интересно будет сравнить ключевые

динамические характеристики Prestige 550 с флайбриджем и более легкой спортивной 550S, которую французы представят чуть позже.

Подводя итог тест-драйва Prestige 550, больше хочется сказать даже не о самой лодке (она получилась добротной, понятной и перспективной, что выражается в количестве предварительных заказов), а о том, каким путем следует верфь Jeanneau. Подразделение Prestige Yachts в последнее время показывает себя не только плодотворным и продвинутым в плане инженерной мысли, дизайна и технологий, но также смелым в отношении новых идей. Некоторые производители опасаются «изменять» Volvo Penta или привязываются к одному типу и марке приводов, ограничивая тем самым нас, покупателей. Prestige Yachts, напротив, ищет свою «правду» и не боится сделать шаг в сторону. Согласитесь, это достойно уважения! **IMBY**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Для активации джойстика не требуется нажимать дополнительные кнопки



На дисплее Mercury SmartCraft отображается текущее положение и вектор тяги каждой колонки

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Cummins QSC 8.3 (600 л.с.), 6 цилиндров, дизель 8,3 л

РЕЖИМЫ	ECO			FAST			MAX		
ОБ/МИН	700	1000	1500	1750	2000	2250	2500	2500	3080
СКОРОСТЬ	5,5	7,6	10,3	11,2	12,9	17,5	22,7	25,6	29,6
РАСХОД	6,5	13	43	74	97	129	160	196	242
МИЛЬ/Л	0,85	0,58	0,22	0,15	0,13	0,13	0,14	0,13	0,12
ДАЛЬНОСТЬ	1306	902	370	234	205	209	219	201	189
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА									
ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ	56	57	62	68	67	71	72	73	76

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: 50% топлива, 50% воды, 7 человек 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	€ 679 000
Гидравлическая купальная платформа	€ 19 530
Корпус цвета «шампань»	€ 19 450
Тик в боковых проходах	€ 10 980
Подводная подсветка	€ 5950
Кондиционер (84 000 BTU)	€ 35 900
Система водяного отопления	€ 8500
Стабилизаторы качки Seakeeper 7000A	€ 86 730
Дополнительный джойстик в кокпите	€ 6140

КОНКУРЕНТЫ

AZIMUT 53

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ

от € 1 050 000

Четырехкаютная яхта (Италия) с двигателями MAN по 730 л.с. и гребными валами.



SESSA 54 FLY

СТОИМОСТЬ ОТ € 920 000

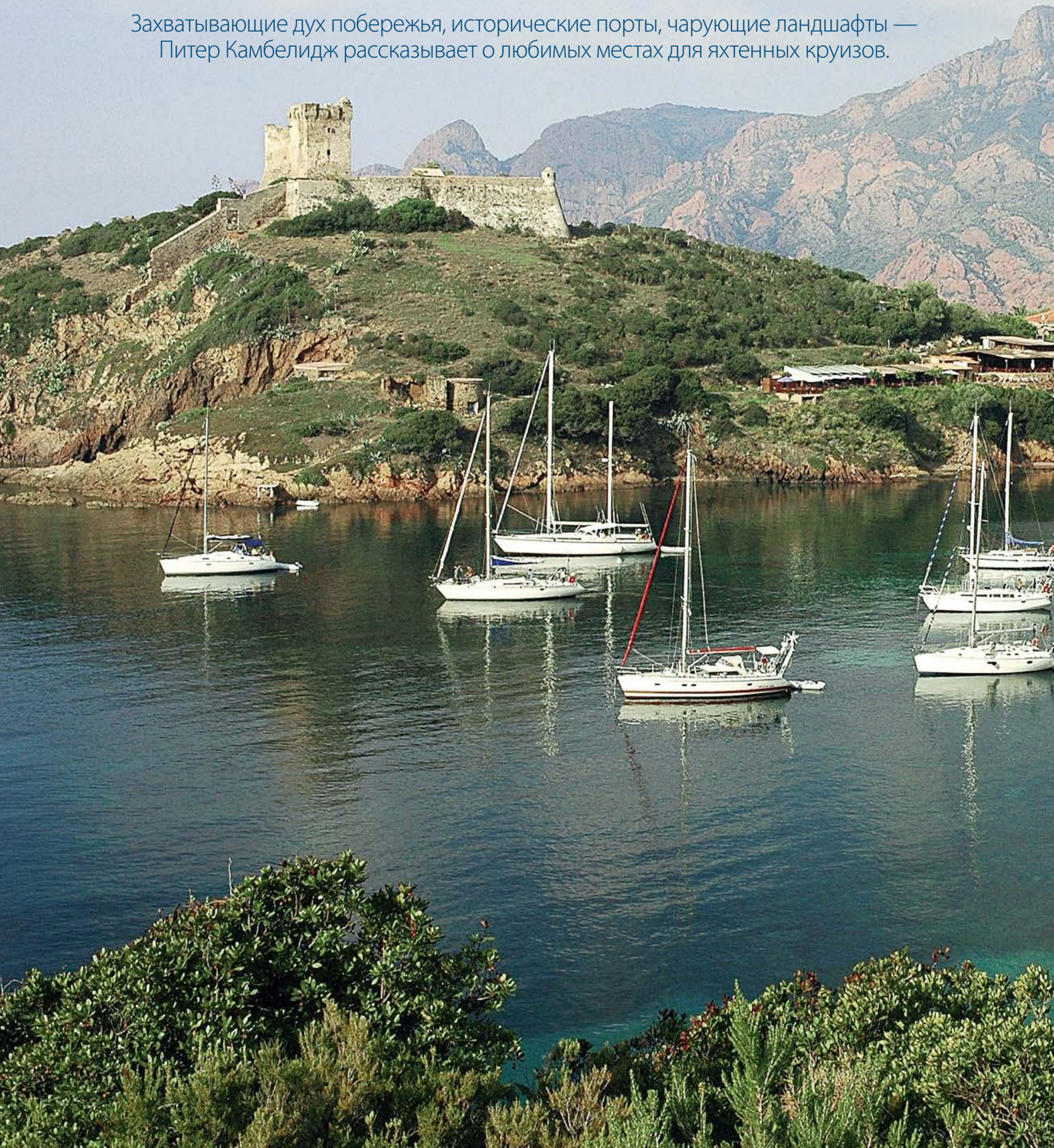
Итальянская яхта с четырьмя каютами и более мощными двигателями Volvo Penta IPS 900 (700 л.с.).



НА ЯХТЕ ПО ЕВРОПЕ

пять лучших маршрутов

Захватывающие дух побережья, исторические порты, чарующие ландшафты — Питер Камбелидж рассказывает о любимых местах для яхтенных круизов.





КОРСИКА

Из всех средиземноморских островов, где я бывал на яхте, Корсика оставила самые сильные впечатления. Балеарские острова отлично подходят для ленивого летнего отдыха, от островов Эгейского и Адриатического морей веет колоритной, иногда бурной историей, бухты

Сардинии, как и ее обитатели, различны по настроению. А дикая, труднопроходимая Корсика вызывает напрямую к морякам своими первозданными красными утесами, которые, кажется, все еще продолжают подниматься из морской пучины.

Наиболее живописен западный берег, где невероятные горы устремляются ввысь с уровня палубы. Весь ландшафт с первого взгляда кажется нереальным и похож на античную мифическую землю, дрейфующую в Среднем море. Это странное впечатление полностью никогда не исчезает, пока вы исследуете грандиозные бухты и потрясающие заливы, поскольку даже суперяхты теряются на фоне парящих холмов, вершины которых зачастую скрыты в облаках.

Здесь можно устроить настоящее путешествие, непохожее на приедающиеся переходы между средиземноморскими маринами. На якорной стоянке иногда вы улавливаете незабываемый аромат кустарника маквиса, сосен и диких трав. А в конце длинных жарких дней обрамленные скалами и бутенвиллиями бухты острова кажутся утопающими в предзакатном солнце.



МАРШРУТ

Яхты на западе Средиземного моря могут в несколько этапов дойти до Французской Ривьеры, где из марин между Каннами и Ментоном можно совершить прямой переход длиной около 95 миль до Кальви, городка на северо-западной оконечности Корсики. Для этого надо дожидаться спокойной погоды. Затем подождите там благоприятных условий, чтобы отправиться вдоль западного берега, на котором есть хорошие закрытые марин Аяччо и Проприано. Лодкам, приходящим с востока, удобнее совершить 30-мильный переход к восточному побережью

Корсики в Бастию от тосканского острова Эльба, что неподалеку от материковой Италии. Из Бастии можно перейти в Кальви через Мачинаджо и Сен-Флоран.

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

Великолепная якорная стоянка в Жиролата в 25 милях от Кальви, где за вершинами красных утесов расположена небольшая деревушка и великолепно сохранившийся генуэзский форт. Бухточка неплохо закрыта от волн, поэтому здесь можно провести ночь у подножий корсиканских холмов. На берегу обустроены пляжные кафе и два гостеприимных бистро.

ВНЕШНИЕ АРХИПЕЛАГИ ШВЕЦИИ

В обширном Балтийском море немало интересных мест для путешествий: красивейшие фьорды Шлезвиг, аккуратные датские островки, Финский залив и Санкт-Петербург, наконец, таинственные лесистые берега системы озер Сайма и... огромный Ботнический залив. Но все же ничто не сравнится с запутанным лабиринтом Стокгольмского архипелага. Особенно чаруют внешние острова, стоящие на страже от балтийских штормов. Эти природные волноломы в спокойную погоду выглядят мирно, но в шторм приобретают зловещий вид. На клочках суши ютятся уютные, на первый взгляд, красные деревянные лачуги, а границы архипелага окаймляют одинокие маяки.

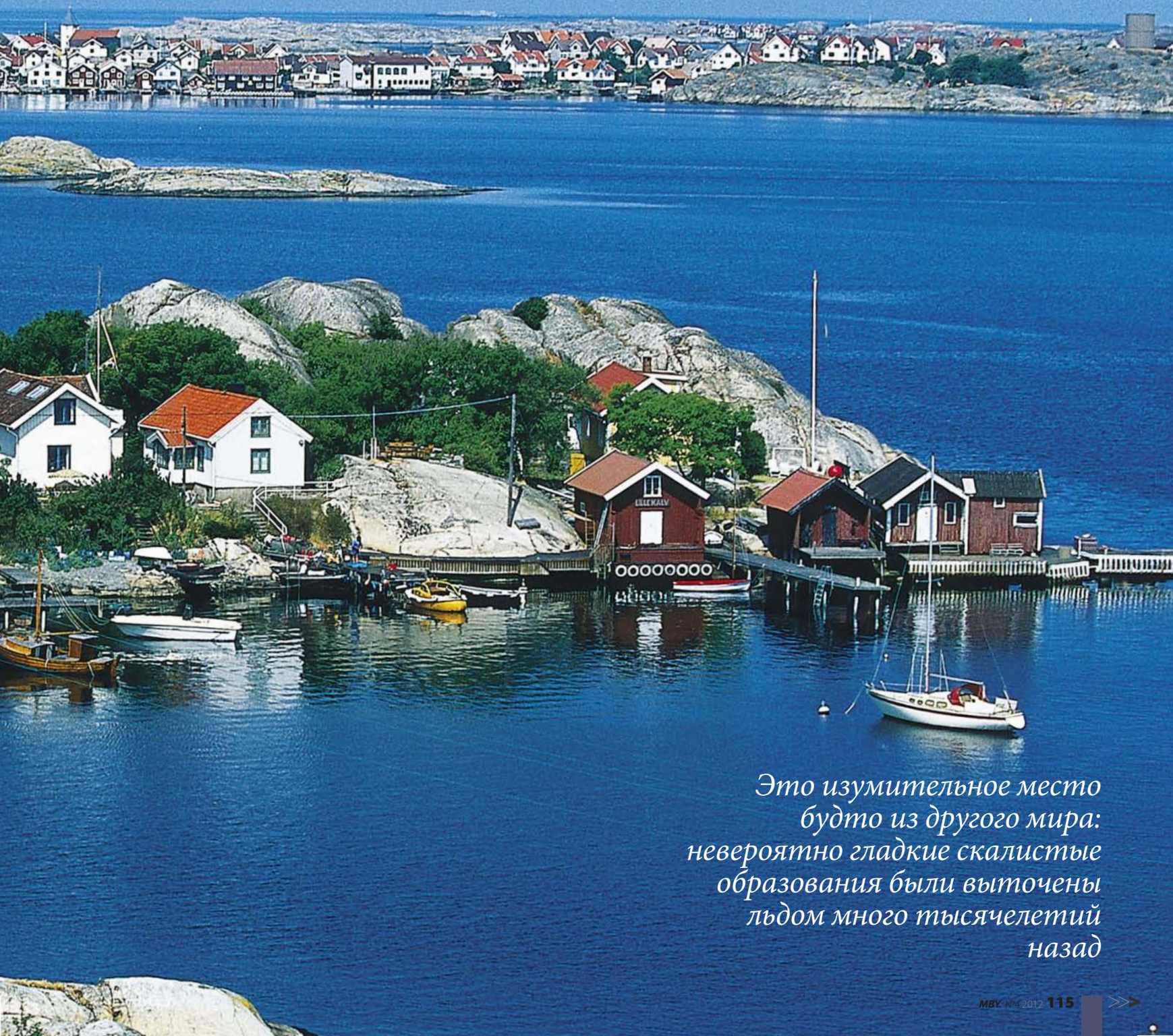
В середине лета, когда море мистическим образом успокаивается, группа островов Стора Насса, расположенных в восьми милях от самого мористого маяка, превращается в яхтенный рай. В мирных лагунах могут укрыться даже крупные лодки. Это изумительное место будто из другого мира: невероятно гладкие скалистые образования были выточены льдом много тысячелетий назад. Хотя большинство островков едва возвышаются над поверхностью воды, они хорошо закрывают внутренние бухты от волн, а на самом большом острове есть вершина; забравшись туда, можно насладиться незабываемой панорамой.



**МАРШРУТ**

К внешним островам легко пройти по хорошо обставленным каналам из любой марины в окрестностях Стокгольма. Путешествовать здесь можно не один сезон, поскольку в Швеции развитая инфраструктура в отношении зимнего хранения яхт: в большинстве яхтенных центров есть

отапливаемые ангары с климат-контролем или открытые площадки. Попасть из Балтики в Центральную Европу и наоборот можно через Голландию, немецкие Фризские острова и Кильским каналом. По Балтийскому морю идти до Стокгольма около 500 миль, но по пути можно останавливаться на восточном побережье Швеции.



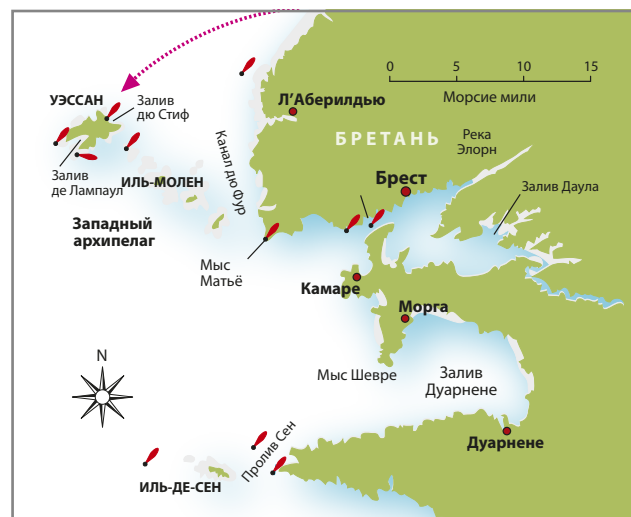
*Это изумительное место
будто из другого мира:
невероятно гладкие скалистые
образования были выточены
льдом много тысячелетий
назад*

АРХИПЕЛАГ НА ЗАПАДЕ БРЕТАНИ

Для многих европейских яхтсменов Бретань — родной дом, куда они возвращаются на яхтах каждое лето. Тем не менее многие из них забывают или не знают о существовании невероятного сплетения рифов и островов у северо-западной оконечности Бретани. Свежая погода делает эти скалистые места достаточно опасными, поэтому время прохода на лодке между островами и побережьем часто ограничено. Но если вам нравится Бретань, непременно стоит запланировать посещение этого вымытого волнами и течениями архипелага. Его самый большой остров Уэссан известен как перевалочная точка для кораблей в течение многих столетий. При виде сурового профиля острова воображение рисует картины атлантических штормов и затонувших кораблей, но в тихую погоду до Уэссана легко добраться, а бухта Ламполь Бэй с гостевыми причалами отлично скрыта от ветра.

На берегу Уэссана вы найдете одни из самых красивейших прибрежных троп во Франции. Сильные приливы постоянно меняют картину, а отлив обнажает невероятное количество сверкающих на солнце литоральных ванн и протоков между рифами. Иль-Молен — ближайший к Уэссану населенный остров, который стоит посетить, чтобы осмотреть крохотную деревеньку, приютившуюся в неожиданно закрытой бухточке.

Сильные приливы постоянно меняют картину, а в отлив обнажается невероятное количество сверкающих на солнце литоральных ванн и протоков между рифами



МАРШРУТ

До островов легче всего добраться в период квадратурных приливов, когда течения не слишком сильны, а на борту лучше иметь французские лоции (SHOM) 7122 и 7123. Путь в Бэй дю Стиф на побережье Уэссана по прямой из входа в Л'Абер Враш на буй Гранд Бас де Портсаль составляет 19 миль, а переход из Л'Абер Ильдю всего 11 миль и менее открыт ветрам. Пришвартуйтесь в Ле Стиф и дождитесь тихой воды, чтобы перейти на 12 миль

южнее Уэссана, в Ламполь Бэй. Бухта Молен лежит в десяти милях от входа в Л'Абер Ильдю и всего в семи милях от Ле Стиф на Уэссане.

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

Прогуляйтесь по заросшим травой тропинкам на северо-западную оконечность Оушанта, чтобы посмотреть на внушительный маяк Креаш, охраняющий самый дальний уголок Бретани. Не торопясь, отведайте морепродуктов на Иль-Молен в ресторане «Кастель Ан Даоль».





Жером Лорье

Арам Мнацаканов

Вальтер Бизоффи



Рестораны Арама Мнацаканова



СПб, ул. Белинского, 5
+7 (812) 273 49 04



СПб, ул. Белинского, 5
+7 (812) 273 49 04



СПб, ул. Академика Павлова, 5
+7 (812) 234 50 60
+7 (921) 918 69 69



СПб, 41-й км Приморского шоссе
+7 (812) 305 32 85



СПб, ул. Большая Морская, 25
+7 (812) 314 64 43



моцарелла бар
итальянская trattoria
СПб, Московский пр., 153
+7 (812) 388 14 82



моцарелла бар
итальянская trattoria
СПб, наб. Канала Грибоедова, 64
+7 (812) 310 64 54



моцарелла бар
итальянская trattoria
СПб, Большой пр. П.С., 13/4
+7 (812) 235 35 21



ланша
азиатский ресторан
СПб, В.О., Кадетская линия, 9
+7 (812) 920 44 14

ФРИЗСКИЕ ОСТРОВА

Низкие песчаные Фризские острова составляют длинную, изгибающуюся вдоль побережья Голландии и Германии цепочку многочисленных пустынных кусочков суши.

Немецкие острова меньше и более дикие, чем голландские, и растянулись на 50 миль от наводненного косяками рыбы устья реки Эмс. Между каждой парой островов проходит вымытый приливами канал, который начинает ветвиться и мелеть между островами и таким же плоским материком. Не каждый канал судоходен, внутри удастся пройти только в период высокой воды, ориентируясь по вехам.

Большинство островных бухт маленькие и мелкие, но невероятно уютные по сравнению с их пустынным окружением. Этот уникальный для яхтинга регион лег в основу рассказа «Загадка песков» Эрскина Чайлдера о жизни эдвардианского общества, со шпионами и морскими путешествиями. На самом деле именно описание острова Вангероге, сделанное Чайлдерсом, впервые побудило меня отправиться на Фризские острова: «Низкая гряда песчаных дюн приобретает в закатном солнце розовый и желто-коричневый оттенок, а на одном ее конце вокруг массивного квадратного маяка сгрудились белые домики крошечной деревушки». С тех пор мало что изменилось.



МАРШРУТ

Из портов Ла-Манша вы можете поэтапно пойти на север через Дуврский пролив и Кале во Влиссинген, в эстуарий Западной Шельды. Шлюзуясь в Миделбургском канале, даже достаточно крупные яхты могут пройти по широким внутренним водным путям через Голландию в Делфзейл, а затем по реке Эмс выйти в Северное море, после чего пойти мористее

к входу у острова Нордерни или ближе к материку у острова Юист. На Нордерни находится защищенная марина, и это хорошая отправная точка для дальнейших переходов в восточном направлении.

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

Суровая, но впечатляющая бухта на западной оконечности Вангероге в конце длинной цепочки дюн, за которой на многие мили простирается песок.

Этот уникальный для яхтинга регион лег в основу рассказа Эрскина Чайлдера «Загадка песков»

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

Команда МВУ желает Вам приятного чтения!

ЗАПАДНАЯ ШОТЛАНДИЯ

Хотя многие владельцы яхт мечтают исследовать западное побережье Шотландии, лишь единицы находят силы отправиться туда. Но те, кто побывал в этих изумительных водах, весьма неохотно возвращаются обратно на юг. Сейчас найти уединенную естественную якорную стоянку на британском побережье Ла-Манша крайне сложно, а в Шотландии вы сможете насладиться не только «принадлежащей» исключительно вам бухтой, но целым заливом и окружающими его холмами. Здесь можно познать восстанавливающую силы целительную природу открытого моря, а от устья реки Клайд до Скай на сотни миль тянутся прекрасные для путешествий на яхте акватории с мелкими островками, на заднем плане которых возвышаются горы с крутыми, поросшими вереском склонами.

Острова на западе Шотландии образуют великолепные защищенные проливы, по которым достаточно безопасно можно пробраться от реки Клайд далеко на север, лишь изредка захватывая участки открытого моря. Погода тут бывает разная, и не стоит относиться легкомысленно к шотландским ветрам, но летом на удивление часто господствуют антициклоны.

Непременно стоит прочувствовать гостеприимство северной Шотландии. Поселения здесь разбросаны далеко друг от друга и от берега, и вам придется идти на динги к берегу, а затем топать милю-другую до ближайшего бара. Теплый прием незнакомцев в этих величественных местах запомнится так же надолго, как и завораживающие ландшафты.



*Острова образуют
великолепные защищенные
проливы, по которым можно
пробраться от реки Клайд
далеко на север, лишь изредка
захватывая участки
открытого моря*



МАРШРУТ

Тем, кто держит лодки на южном побережье Британии, понадобится трехлетний план для исследования Шотландии, а переход к ее западному побережью уже сам по себе станет приключением. Походив в районе устья реки Клайд, можно отправиться к острову Малл и остаться в этих краях на один или два сезона. 650 миль от Солента до реки Клайд можно поэтапно пройти вдоль побережья к Пензансу и сквозь Милфорд Хейвен через Пэдстоу. Затем предстоит переход длиной 65 миль к восточному

побережью Ирландии, где обычно можно идти под прикрытием от штормов до самых подходов к реке Клайд.

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

Поразительные защищенные проливы между островом Скай и материком, особенно замечательную якорную стоянку за островом Орнсей, что лежит на полпути вдоль цветистого юго-восточного побережья Скай. Также загляните в живописную бухту Плоктон на южной стороне озера Каррон, чуть севернее озера Алш, где расположена симпатичная деревенька.

СОЛНЦЕ, ВОЗДУХ И ВОДА





Справляется ли обновленный спортивный круизер Beneteau Flyer Gran Turismo 44 со своей первостепенной задачей?

Текст **Антон Черкасов** Фото **Антон Черкасов, Beneteau**

Миновало всего два года с тех пор, как Beneteau представила на европейском рынке спортивный круизер Monte Carlo 42. За это время лодка положительно зарекомендовала себя и прижилась у многих яхтсменов, однако с появлением в Beneteau Group самостоятельной верфи Monte Carlo французы провели ребрендинг, присвоив линейке новое имя Flyer Gran Turismo. Именно название стало, пожалуй, самым заметным обновлением в модели Flyer GT 44, с которой мы познакомились на весенних тестах под Марселем. Корпус, форма и остекление надстройки, планировка палуб, силовые установки и приводы яхта без изменений унаследовала от своей предшественницы. Конечно, Flyer GT 44 нельзя назвать полной копией Monte Carlo 42: в носовой части борта появился дополнительный фигурный иллюминатор, по которому знающий человек легко отличит новую модель, а кормовая платформа немного набрала в длину, однако сходство остается заметным.

В носовой части появился фигурный иллюминатор, по которому знающий человек легко отличит новую модель

Flyer GT 44 — самый крупный из трех «флайеров» (младшие модели GT 34 и GT 38), в корпусе которого применена технология Air Step. Суть ее заключается в следующем. На глиссировании происходит воздушная смазка днища; она снижает сопротивление трения, которое составляет заметную долю общего сопротивления лодки на таком режиме. Воздух подхватывают расположенные на палубе воздухозаборники; далее по внутренним каналам он проходит к днищу и, благодаря стреловидному редану, равномерно «размазывается» по поверхности, исчезая в районе кормы и не провоцируя кавитации.

Верфь заявляет, что Air Step обеспечивает заметную экономию топлива, более быстрый и устойчивый разгон, прирост максимальной скорости, стабильное прохождение поворотов и даже улучшение мореходных качеств. Чтобы оценить реалистичность заманчивых обещаний, мы воспользовались моментом, когда Средиземное море еще не до конца успокоилось после разыгравшегося накануне шторма и гнало к берегу высокие темно-зеленые валы. Выйти из забитой марины под напором свежего ветра на тестовой лодке с транцевыми колонками не составило большого труда, особенно благодаря джойстику, который упрощает маневрирование судном и делает это не хуже, чем джойстик IPS. Сегодня Volvo Penta остается практически монополистом в этой нише, поскольку



Между сиденьем
и столиком
достаточно места,
поэтому к борту легко
пробирается



ФУРНИТУРА

На борту использованы
качественные дверные петли
и замки, а вот на петлях
мебельных ящиков верфь
немного сэкономила

аналогичная система MerCruiser Axis широкого распространения пока не получила, по крайней мере в Европе. Яхта чутко и четко реагирует на команды манипулятора, хотя, в отличие от IPS, редукторы транцевых колонок переключаются и работают более жестко, создавая ощутимый шум и вибрацию. Это является общей особенностью колонок Volvo Penta и не может считаться недостатком конкретной лодки.

Стоит учесть, что джойстик не включен в стандартную комплектацию, а входит в пакеты опций Dynamic и Ambition, которые обойдутся в € 14 700 и € 23 500 соответственно. Не очень понятно, почему в списке опций джойстик нельзя выбрать отдельно и в нагрузку к нему покупателя вынуждают брать матрасы на носовую палубу и холодильник для ветбара (хотя вещи эти, безусловно, полезны).

По мере удаления от берега по курсу стали появляться «ватные» барашки, и, определив сумки с фототехникой в каюты, мы приступили к тесту с изрядной долей энтузиазма. Всего за 25 секунд

Подобные яхты — отличный инструмент для активного кратковременного отдыха на воде

порядком загруженная яхта преодолела отметку 30 узлов и достигла максимальной скорости, не рыская носом и оставаясь на курсе. Справедливо можно записать первый жирный плюс в пользу Air Step, при этом отметив значительный дифферент на корму (до 9°), который возникал при выходе на глиссирование и вызывал кратковременное ухудшение и без того не очень свободного обзора.

Преодолев горб сопротивления, яхта возвращалась в нормальное положение; на крейсерских скоростях дифферент не превышал 4°. Пользуясь тем, что Beneteau, в отличие от некоторых других верфей, не ограничивает интенсивность тестов и просит лишь соблюдать общепринятые правила безопасности, мы выбирали волны побольше, взлетали на вершины, чтобы затем обрушиться вниз, подставляли то левый, то правый борт. Мощности и приемистости двух Volvo Penta D6 по 370 л.с. для 13-метровой яхты хватает вполне, корпус отлично справляется со своими задачами. На первый план в таких условиях выходят навыки рулевого, который должен грамотно выбирать курс между волн и подрабатывать ручьями управления двигателей. Без последнего, к сожалению, не обойтись: после очередной волны при жесткой встрече с поверхностью воды лодка начинает «говорить», будто на борту неожиданно просыпается семейка домашних. Хлопки,





На странице слева:

Кокпит имеет стандартную планировку, но свободное место распределено очень удачно.

Сверху вниз:

Общая площадь каюты владельца составляет 8,4 м².

В санузлах также присутствуют элементы отделки древесиной.

Носовая VIP-каюта с широкой двуспальной кроватью.

Камбуз и уютный салон на нижней палубе.

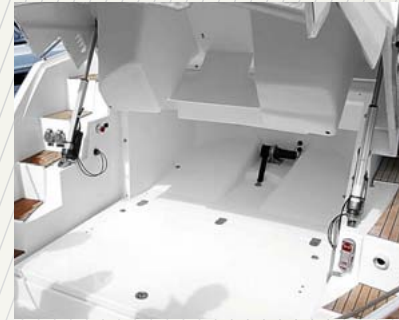


ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

АНТОН ЧЕРКАСОВ

ГАРАЖ ДЛЯ ТЕНДЕРА

Сиденье кокпита поднимается на гидравлических опорах, открывая гараж, куда встает надувной тендер длиной до 2,5 м с мотором. На дне гаража находится широкий люк в моторный отсек.



ДИВАН В КАЮТЕ ВЛАДЕЛЬЦА

Помимо четырех спальных мест в каютах, двух человек можно уложить в салоне, трансформировав динетту, а диван-кушетка в мастер-каюте хорошо подойдет для ребенка.



СВЕТОВОЙ ЛЮК-ДВЕРЦА

Чтобы усилить естественное освещение в салоне и на камбузе, под лобовым стеклом оборудовали световой люк и сделали сдвижные створки дверей прозрачными.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Для быстрой проверки двигателей в моторный отсек можно попасть через небольшой люк в кокпите по правому борту (калитка на купальную платформу должна быть закрыта). Для серьезного сервиса существует гораздо более удобный широкий люк в гараже. Ожидать, что на 13-метровой яхте с гаражом для тендера будет просторный моторный отсек, не стоит, однако инженеры постарались максимально оптимизировать свободное место и облегчить обслуживание двигателей.





Конструкция автоматического люка надежна, и в открытом положении он не гремит на ходу

Обилие световых люков позволяет получить естественное освещение в салоне, на камбузе и в каюте

При боковом ветре и прыжках по волнам в кокпит время от времени попадает душ из брызг

Новые форточки стали симпатичнее и удобнее по сравнению с Monte Carlo 42

ДОСЬЕ



ДЛИНА	44 Ф (13,50 М)
ШИРИНА	12 Ф (3,93 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОРОЖНЕМ	8,9 Т
ОСАДКА	3 Ф (1,05 М)
ЗАПАС ТОПЛИВА	800 Л
ЗАПАС ВОДЫ	400 Л
ДИЗАЙН	BENETEAU P. ANDRIANI
КАТЕГОРИЯ RCD	«В» (ДЛЯ 12 ЧЕЛОВЕК)



РУНДУКИ

На главной палубе оборудовано несколько вместительных рундуков и шкафчиков, куда поместятся жилеты, спаскомплеты и прочее снаряжение

потрескивания и поскрипывания не так слышны на главной палубе из-за шума двигателей и ветра, но, спустившись вниз, ощущаешь желание поберечь судно и сбросить скорость. Крутые повороты и циркуляцию Flyer GT 44 выполняла резво, четко и без излишнего крена, что еще раз подтверждает хорошие гидродинамические качества корпуса.

Проведя за штурвалом некоторое время, могу сказать, что капитану работать на посту управления будет достаточно комфортно: панель не бликует, приборы легко читаются, клавиши удобно расположены, а форточки находятся на своем месте и снабжены несложными замками. Единственное, на месте дизайнеров я бы разместил джойстик рядом с рукоятками управления двигателями (места там достаточно), поскольку сейчас он не совсем удачно находится как раз под локтем правой руки. Капитан на длинном переходе не заскучает, так как расположенное рядом с рулевой консолью двухместное пассажирское сиденье, снабженное надежным поручнем и подставками для напитков, явно не будет пустовать.

Оценивая Flyer GT 44, я постоянно напоминал себе о том, для чего предназначены небольшие открытые спортивные круизеры. На подобных яхтах никто не отправится через океан, даже не выйдет из марины

Всего за 25 секунд порядком загруженная яхта преодолела отметку 30 узлов

в плохую погоду и не будет жить на борту неделями — они нужны для другого. Будучи лодками выходного дня, они являются инструментом для активного кратковременного отдыха на воде, и оценивать их стоит именно в этом ключе. Лазурное море, солнце, скорость, легкие напитки и фрукты в кокпите, аквабайк и водные лыжи в гараже — именно это должно понадобится молодым людям в купальных костюмах на борту Flyer GT 44. Не стоит забывать, что при этом яхта готова дать владельцу гораздо больше: две полноценные каюты с собственными санузлами, где с комфортом можно провести ночь (и даже не одну); уютный салон и функциональный камбуз не заставят скучать в кокпите, если внезапно застигнет непогода. Наконец, мощные двигатели и надежный корпус всегда вернут домой, случись разыгаться шторму. Справедливо предположить, что этот набор характеристик и относительно невысокая базовая стоимость обеспечат Flyer GT 44 большую популярность среди поклонников открытых и быстрых круизеров. **MBY**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Для пассажиров предусмотрен длинный, надежный и очень удобный поручень

Джойстик вынесен назад и расположен под локтем рулевого, что не всегда удобно

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta D6 (370 л.с.), транцевые колонки DPH

РЕЖИМЫ	ECO				FAST MAX			
Об/мин	1000	1500	2000	2300	2500	2800	3000	3450
Скорость	6,3	9,0	12,7	15,6	20,6	24,7	27,2	33,0
Расход	7,7	20,8	55,0	65,9	81,1	97,0	102,3	125,1
Миль/л	0,81	0,43	0,23	0,24	0,25	0,25	0,27	0,26
Дальность	521	276	148	151	163	163	170	169
УРОВЕНЬ ШУМА, дБА								
Пост управления	67	72	76	77	78	80	80	83

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: 100% топлива, 50% воды, 7 человек на борту, спасательный плот, багажа и тендера нет. Температура воздуха +10 °C, высота волн 2–3 балла, сила ветра при скоростных заездах 4 балла, измерение шума производилось при закрытом люке хардтопа.

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе

Гидравлический трап
Носовое ПУ
Генератор (6 кВт)
Кондиционер воздуха
Окрашенный корпус
Тик в кокпите
Система отопления
Обвес кокпита

от € 309 600

€ 17 100
€ 5110
€ 14 190
€ 8810
€ 3000
€ 2765
€ 4015
€ 2730

КОНКУРЕНТЫ

NORD WEST 430 SPORTS TOP
СТОИМОСТЬ ОТ € 550 000

Более дорогая шведская яхта, на которой по желанию заказчика может быть оборудована третья каюта и приводы Volvo IPS.

PRINCESS V42

СТОИМОСТЬ ОТ £ 312 850

Популярный британский скоростной круизер с транцевыми колонками, способный развивать максимальную скорость до 40 узлов.





ФЛАЙБРИДЖ ХОТИТЕ?



Некоторые считают, что если яхту «накрыли» флайбриджем, следует ожидать ухудшения динамических характеристик. Но верно ли это для Nord Star 37 Patrol?

Текст **Антон Черкасов** Фото **Trend**



С появлением флайбриджа высота потолка уменьшилась всего на 30 см, что не повлияло на комфорт в салоне

Новые кресла капитана и штурмана могут поворачиваться «лицом» в салон

В середине июня яхтенная активность в Санкт-Петербурге чувствовалась особенно сильно. В яхт-клубах проходили вечеринки, финишировали регаты, на причалах обживались новые лодки, счастливые владельцы которых при первой возможности уводили их в море. Словом, жизнь яхтенная кипела и бурлила, благо погода благоволила. Тогда же появилась в городе лодка, которую, с одной стороны, все мы хорошо знаем, а с другой... Такая ее модификация пока существует в единственном экземпляре и поему вызвала особенный интерес.

Детальный тест финского «морского внедорожника» Nord Star 37 Patrol мы уже проводили год назад и как раз в это же время (МВУ № 4, 2011). Круизер оставил впечатление весьма надежного, крепко сбитого и проворного судна. Но вот судостроители из компании Linex-Boat по просьбе российского дилера внесли в серийный проект ряд дополнений,

**Появление флайбриджа
сказалось на судне
положительно и расширило
возможности отдыха на борту**

а главное — пошли на серьезный шаг и «накрыли» лодку флайбриджем, за что мы от себя присвоили ей индекс Fly. Согласитесь, очевидные положительные последствия подобного решения могут сопровождать и отрицательные эффекты — тут все зависит от профессионализма конструкторов и расстановки приоритетов. Разумеется, пропустить такую лодку, да еще и базирующуюся почти рядом с редакцией, мы никак не могли.

Чтобы совместить полезное с приятным, решено было отправиться на «прогулку» по Финскому заливу, к кронштадтскому форту Тотлебен, чья история богата интересными сюжетами. Например, во время русско-финской войны артиллерия форта успешно сдерживала наступление армии Маннергейма на Ленинград. Но сегодня перед старинным фортом проходили совершенно иные маневры.

С первых минут в море меня порадовали две вещи. Во-первых, присутствовало волнение, отчего складывались отличные условия для оценки мореходности лодки, а во-вторых, все мы, включая капитана, были готовы погонять яхту «в хвост и в гриву». Несколько виражей на «разогрев» показали: полуметровая волна для Nord Star 37 Patrol Fly — что слону дробина, как на нее ни заходи. Потом в ход вступила «тяжелая артиллерия» — наша фотолодка длиной 18 метров на полном ходу «копала»



ДВЕРЬ

Массивная сдвижная дверь из зеленоватого стекла в хромированной раме на удивление легко открывается и прочно фиксируется в любом положении





На странице слева:
Планировка салона
осталась прежней,
но добавилось много
полезных мелочей.

Сверху вниз:
На флайбридже
Nord Star 37 можно
получить незабываемые
ощущения.

Даже в крутой циркуляции
корпус не совершает
опасных проскальзываний.

На флайбридже
Nord Star 37 одинаково
приятно быть и капитаном,
и отдыхающим
пассажирам.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

АНТОН ЧЕРКАСОВ

ЗАДВИЖКА ДВЕРЦЫ НА ТРАНЦЕ

На этой яхте
по просьбе дилера
верфь установила
новую задвижку
калитки на транце.
Мощная
и незатейливая
конструкция удобна
в эксплуатации
и весьма надежна.



ЛЮК НА ФЛАЙБРИДЖ

Аккуратная
прозрачная крышка
люка из оргстекла
закрывает проход,
а роль упора и замка
играет
пневматический
амортизатор, и вам
не придется мучиться
с неудобными
защелками.



ГОРЛОВИНЫ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ

Они расположены
в левом фальшборте,
рядом с дверью
рубки, и при заправке
не приходится бегать,
чтобы следить
за датчиком топлива.
Поддон с бортиками
не даст топливу
пролиться на тик.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Два огромных люка составляют всю палубу кокпита
и открываются гидравлическим приводом, который
работает достаточно быстро. Двигатели лежат как
на ладони, поэтому любую внешнюю неисправность
можно заметить, даже не спускаясь к ним. Несмотря
на более мощные моторы, уровень шума на борту
практически такой же, как и на яхте с хардтопом.



Проходя под мостами,
легкую радарную
арку можно завалить
и уменьшить
надводный габарит
до 3,45 м

Мореходный
монолитный корпус
великолепно
сконструирован
и отформован
на совесть

Разрыв релинга
удобен при
швартовке,
но в проеме
не помешала бы
цепочка или тросик

Высокий свес флабриджа
переходит в тент и может
нести обвес, полностью
закрывающий кокпит
в непогоду

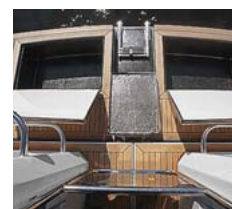
в балтийской воде метровую траншею, на расходящихся гребнях которой мастерски лавировал наш капитан. В любых, даже самых невероятных поворотах корпус отрабатывал отлично, «цепко держался» за воду, не демонстрировал опасное непредсказуемое проскальзывание и, главное, дельфинирование. От продольного раскачивания корпуса при ходе по волне, да еще с тенденцией резонанса, изрядно страдают некоторые прогулочные глиссирующие яхты, чьи капитаны не снижают скорость на волне. Ничего подобного здесь не наблюдалось. Лишь дважды лодка приводнилась довольно жестко, но представить себе другой исход при попадании в сулой (волновую толчею) на вираже со скоростью 35 узлов трудно. Еще замечу, что в Nord Star 37 Patrol Fly интересным образом сочетается удивительная динамика, маленький радиус циркуляции и мягкий ход, избавляющий на высокой скорости от неприятных перегрузок. Все это демонстрирует достигнутый конструкторами баланс мощности силовой установки, геометрии (угол килеватости на транце 18,5°) и массы корпуса, а также оптимальное положение центра тяжести.

Кстати о скорости: во время контрольных замеров на косом курсе к волне яхта набирала максимальные 36,9 узла за 22 секунды. Если сравнить эту величину с полученной на лодке без флабриджа (37,8 узла), принять во внимание дополнительную емкость топливного танка (1300 л против стандартных 800 л),

В Nord Star 37 Fly сочетается удивительная динамика и мягкий ход

число пассажиров на борту, вес собственно флабриджа и увеличенную на 60 л.с. мощность этой тестовой лодки, то следует признать: разница менее узла обусловлена волнением, присутствовавшим во время теста. Допускаю, что на спокойной воде будет отыгран не только этот один узел, особенно если выставить колонки и транцевые плиты в текущее оптимальное положение. Мы же во время теста доверились автоматической системе контроля дифферента, чтобы полностью сосредоточиться на маневрах.

А с мощностью дело обстоит вот как: в моторном отсеке нашего Nord Star 37 Patrol Fly «молотили» два дизеля Volvo Penta D6-400, и скажу сразу, что владелец лодки не зря потратился на эти моторы. Volvo Penta стала выпускать этот мощный двигатель с транцевой колонкой (в данном случае — модернизированная DPH) всего год назад, в его основу лег проверенный блок от IPS600 с большей турбиной и улучшенным механическим наддувом по сравнению с D6-370. Запас мощности у тестовой Nord Star 37 Patrol Fly не вызывает вопросов, и единственное, о чем стоит помнить любителям лихо мчать по бездорожью (сиречь беспокойному морю), так это то, что дизель



РУНДУКИ

По центру покрытой тиком транцевой платформы оборудован складной трап, по обеим сторонам от которого расположены удобные «мокрые» рундуки

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Верхний пост управления прост, эргономичен и снабжен рундуками для мелочей

ДОСЬЕ

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta D6-400 (400 л.с. при 3500 об/мин), дизель 5,5 л, 6 цилиндров, колонки Volvo Penta DPH

РЕЖИМЫ	ECO						FAST		MAX
Об/мин	600	800	1000	1500	2000	2500	3000	3300	3500
Скорость	4,2	5,8	6,8	8,8	12,0	22,3	29,7	34,1	36,9
Расход	2,6	5,4	6,2	24	54	72	116	136	156
Миль/л	1,61	1,07	1,09	0,36	0,22	0,30	0,25	0,25	0,23
Дальность	1680	1117	1140	381	231	322	266	260	246

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: 50% топлива, 80% воды, 3 человека на борту, спасательный плот. Температура воздуха +22 °С, волна 50 см, сила ветра при скоростных заездах 2–3 балла.



ДЛИНА 39 Ф (11,92 М)
ШИРИНА 12 Ф (3,80 М)
ОСАДКА 4 Ф (1,20 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 9 Т (ПОРОЖНЕМ)
ЗАПАС ТОПЛИВА 1300 Л
ЗАПАС ВОДЫ 250 Л
КАТЕГОРИЯ СЕ «В» (12 ЧЕЛОВЕК)
ДИЗАЙН LINEX-BOAT
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ ОТ € 379 200

не любит длительную работу на предельных режимах и периодически нуждается в отдыхе.

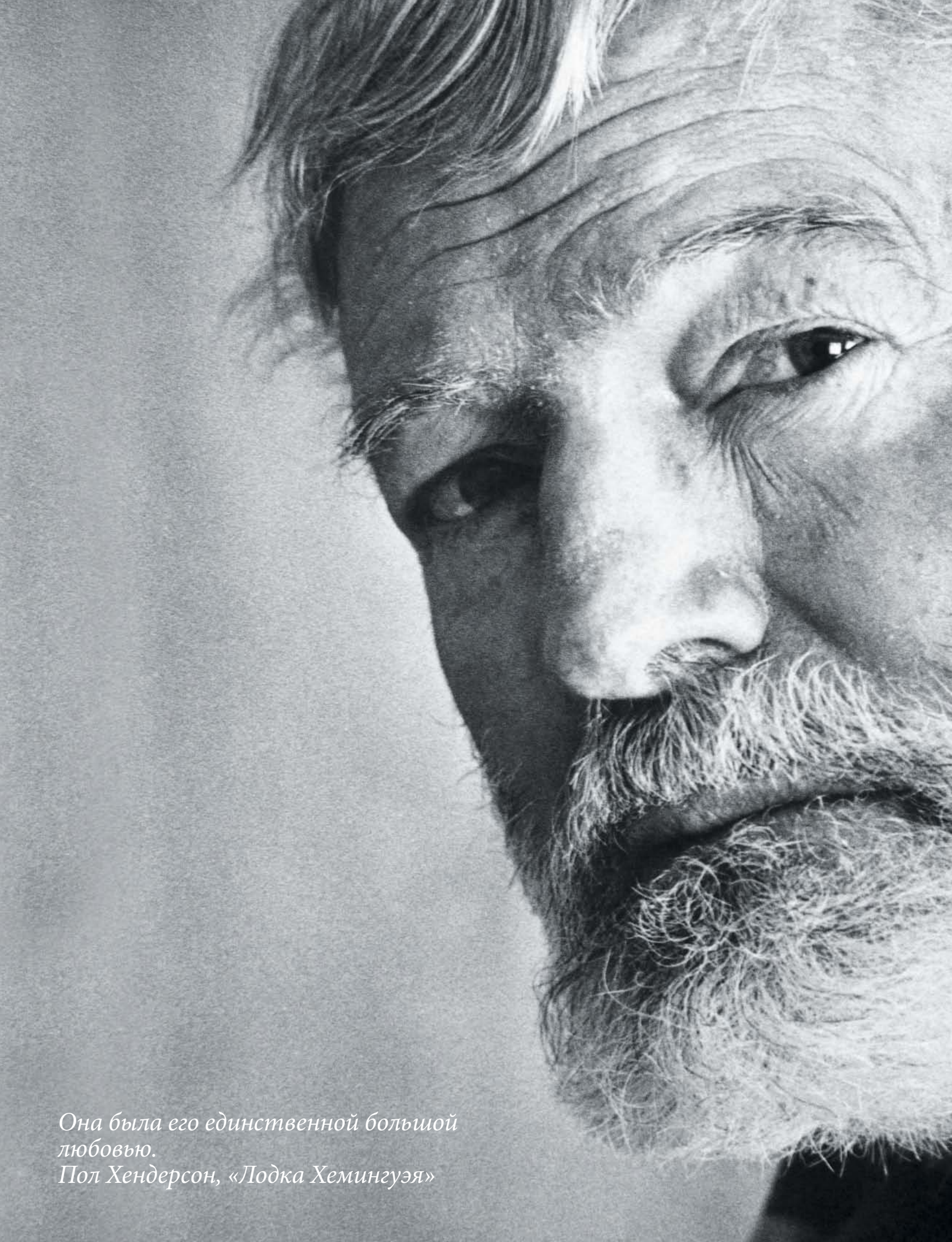
Но вернемся на флайбридж. Кому-то покажется, что управлять лодками такого типа с верхнего мостика — то же, что на ухабах рулить Landrover Defender с багажника на крыше. Но только не в случае Nord Star 37 Patrol Fly! Проведя на флайбридже достаточно времени, периодически получая порции теплых брызг (Маркизова лужа уже прогрелась!), я не испытал никакого серьезного дискомфорта. Из мелочей могу лишь порекомендовать верфи подобрать более основательное кресло рулевого, которое будет надежно удерживать его при резких боковых бросках на волне. В остальном флайбридж Nord Star 37 Patrol Fly для 12-метровой лодки практически идеальный: здесь есть место для гриля и спасательного плота, рундуки, угловой диван для 3–4 человек и даже тиковый стол на телескопической стойке с электроприводом, а трап наверх удобен и безопасен. Еще один важный момент — легкая радарная мачта может заваливаться в корму, и тогда высота судна над ватерлинией снижается до 3,45 м.

Отдельно стоит отметить, что легкий флайбридж не обременяет внешнюю эстетику лодки и даже не сильно сказывается на высоте потолка в салоне. При входе высота сократилась всего на 30 см, оставшись на уровне 196 см (очень немало!), а над постом управления образован «купол» высотой 220 см.

Управлять этой лодкой с флайбриджа — удовольствие!

Планировка палуб нового Nord Star 37 Patrol Fly практически не претерпела изменений. Однако появились такие полезные и приятные вещи, как поворотные кресла рулевого и штурмана (их можно развернуть к столу), отдельная подача тепла в кокпит и на флайбридж от отопителя Webasto через воздуховоды в фальшборте, телескопическая опора стола с электрическим приводом в рубке.

От души погоняв по волнам по пути к фортам и обратно, я пришел к выводу, что Nord Star 37 Patrol Fly еще больше подходит для путешествий, чем его аналог с хардтопом. Появление флайбриджа сказалось на судне положительно и расширило возможности отдыха на борту. Модель эксплуатации подобных лодок не подразумевает больших компаний (хотя в салоне восемь посадочных мест), да и покупают их, как правило, состоявшиеся люди средних лет, которые уже сформировали свои определенные требования к яхте. Практичная, комфортная и современная модель Nord Star 37 Patrol Fly будет уместна в любом климате, а гибкость верфи в отношении дополнительного оборудования и взаимодействия с заказчиком выше всяких похвал. Ну а мореходные качества этой яхты оставили у меня решительно самые хорошие впечатления! **МВУ**



*Она была его единственной большой
любовью.
Пол Хендерсон, «Лодка Хемингуэя»*

ПАПА И «ПИЛАР»

Текст **Сергей Борисов** Фото **Corbis**, Библиотека JFK и Библиотека Конгресса (США)

Море было для него соперником, «Пилар» — возлюбленной. Их роман продолжался 27 лет. Свою повесть «Старик и море» Хемингуэй хотел посвятить жене Мэри и ей, «Пилар», но посвятил безвременно ушедшим друзьям... Он был верным товарищем, смелым человеком, отличным рыбаком и прекрасным писателем. Близкие звали его Папа.

ВПЕРЕД, ЗА РЫБОЙ!

Все началось с зависти. В конце 1920-х годов Эрнест Хемингуэй еще не был великим — он был просто хорошим писателем. Его хвалили, а он завидовал кумиру своих мальчишеских лет Зейну Грэю. Когда-то он зачитывался его вестернами, а сейчас восхищался очерками, в которых Грей живописал охоту на меч-рыбу в Мексиканском заливе. Вот бы так! В 1928 году, после многих лет, проведенных в Европе, Хемингуэй с женой Полин вернулся в Штаты и обосновался во Флориде. Ки-Уэст в то время был крошечным городком. Сняли квартиру, и Хемингуэй отправился знакомиться с людьми — его любимое занятие. Вскоре он подружился с Бра Сандерсом, профессиональным рыбаком, Чарльзом Томпсоном, владельцем сигарной фабрики, и Джози Расселом, хозяином местного бара. Они и стали его учителями во всем, что касается охоты на крупную рыбу.

Первые выходы в море стали для Хемингуэя открытием. Это была борьба — человек против рыбы, один на один, и восторг, которым хотелось поделиться. Он послал приглашение друзьям, и те тут же примчались: писатель Джон Дос Пассос, художник Уолдо Пирс. Под руководством Бра Сандерса на его лодке «Анита» они отправились к острову Драй-Тортугас. Рыбалка удалась, все были счастливы.

Друзья уехали, а Хемингуэй продолжал ходить в море с Сандерсом или Расселом, и неизбежно

связанные с этим приключения добавляли соли и перца в его жизнь. Эрнест не любил ничего пресного. Так, в феврале 1930 года у Драй-Тортугас они попали в шторм и 17 дней не могли выбраться с острова. Отрастили бороды, выпили весь запас виски, питались рыбой — Хемингуэй уверял, что рыба очень полезна для деятельности мозга.

В 1931 году Эрнест купил в Ки-Уэсте дом — свой первый дом в Америке. В следующие годы он с Джо Расселом и Карлосом Гутьерресом, лучшим ловцом меч-рыбы во всем заливе, не раз ходил на «Аните» в море и даже на Кубу, где оставался месяцами, поймав за один из походов 50 марлинов, а из другого вернувшись... с контрабандным ромом в трюме.

За Пулитцеровской премией в Нью-Йорк Папа не поехал: он предпочел ловить марлинов

Потом они с Полин уехали в Африку. Сафари, львы, антилопы, а в завершение — рыбалка в Индийском океане. Арендованный катер оказался дырявым, зато улов был отличный, и Хемингуэй заявил, что еще будет ловить рыбу в Красном море, в Аденском заливе и у берегов Занзибара. Но пока у него другие планы...

КАТЕР ПО ВКУСУ

Дорога в Ки-Уэст лежала через Нью-Йорк. Здесь Хемингуэй встретился с главным редактором журнала «Эсквайр» Арнольдом Грингричем. Тот сказал, что готов платить по 250 долларов за очерк, причем тему волен выбирать сам писатель: о рыбалке, об охоте... Более того, он готов выплатить 3300 долларов аванса.

Удача сама шла в руки, и Хемингуэй подсек ее, как подсекал марлинов у Драй-Тортугаса. Он давно хотел обзавестись собственным катером и отправился на верфи Кони-Айленда. Выбирал долго и наконец нашел то, что нужно, в доке фирмы Wheelers. Это был катер Playmate длиной 38 футов из мореного дуба, с мощным релингом и проходами вдоль бортов, что особенно ценят рыбаки. Выпускали Playmate с 1920 года почти без изменений. Хемингуэй поинтересовался, сможет ли фирма при постройке лодки учесть его пожелания, и, получив положительный ответ, оставил задаток.

Вот что было сделано. В дополнение к мотору Chrysler мощностью 75 л.с. установили 40-сильный Lycoming, который Хемингуэй планировал для троллинга. Под одним двигателем катер развивал 10 узлов, под двумя — 16. Емкость топливных баков почти удвоили. Фальшборт на транце срезали на 12 дюймов и смонтировали на нем ролик, чтобы втаскивать на борт пойманную рыбу. В кокпите установили две емкости почти по 300 литров каждая



Маленькая рыба для маленького Эрнеста. 1904 г.

«Пилар» была настоящей лодкой для морской охоты на крупную рыбу, первой в своем роде



Страсть

Океанская рыбалка стала главным увлечением Хемингуэя. На снимке писатель занят вываживанием марлина.

для наживки и улова, на корме — «боевой стул» с опорами для ног, полезными при вываживании крупной рыбы. В каюте нашлось место радиостанции и бару с гнездами для бутылок — ну как без этого!?

Спустя два года Хемингуэй добавил кое-что еще: флайбридж с пультом управления и аутригеры — длинные удилища по бортам для выноса снасти при троллинге. Своими краспицами они напоминали мачты, только... нетрезвые, как говорил Хемингуэй.

Дооборудование верфь произвела за символические деньги. На фирме понимали, что делают и с кем имеют дело. Ведь эксцентричный писатель из Ки-Уэста строил лодку, первую в своем роде, для морской охоты на крупную рыбу. Она стала первой Playmate 38 Sportfisherman, с успехом выпускалась еще 10 лет и обошлась Хемингуэю в 7455 долларов. Писатель нарек лодку «Пилар» — в честь сарагосской святыни и своей второй жены Полин, которую называл этим испанским именем. Придет время — и он назовет так героиню романа «По ком звонит колокол»...

Шкипером «Пилар» стал весельчак кубинец Грегорио Фуэнтес. Они познакомились в 1929 году, когда в море на лодке Хемингуэя кончилось топливо, и Фуэнтес отбуксировал его к берегу. Хемингуэй выправил ему капитанское свидетельство, положил солидный месячный оклад в 280 долларов, и в апреле 1935 года они вышли на «Пилар» в свой первый рейс на остров Бимини. Экспедиция оказалась не самой удачной. Случилось так, что Эрнест поймал акулу, подтянул к катеру и, чтобы навеки успокоить хищницу, попытался застрелить ее из «кольта». То ли сказалось выпитое с вечера и поутру, то ли и впрямь сломался багор, как говорил сам писатель, но он потерял равновесие и прострелил себе обе ноги. Пришлось возвращаться в Ки-Уэст — к докторам.

Через неделю он опять был в море. У берегов Бимини Хемингуэй выловил своего первого гигантского тунца. Эрнест уже подвел его к «Пилар», но тут появились акулы и стали рвать чужую добычу. Отгонять этих тварей впору было пулеметом, и Хемингуэй купил запрещенную к продаже в США «игрушку» на Бимини. С тех пор он так и ловил рыбу: в руках спиннинг, под рукой — «томпсон».

Все чаще острову Бимини писатель-рыбак предпочитал Кубу. Как-то в бухте у замка Моро он поймал меч-рыбу весом под 750 фунтов. Она так сражалась за свободу, что за полтора часа утащила катер на 8 миль от берега и в конце концов оборвала леску. Вот это азарт, вот это бой!

В 1940 году Хемингуэй и его третья жена Марта Геллхорн стали владельцами старой усадьбы Финка Вихия в 16 километрах от Гаваны. А «Пилар» нашлось место в городке Кохимар. Ей там было уютно среди рыбацких лодок.

БОЕВОЙ КОРАБЛЬ

О нападении японцев на Перл-Харбор писатель услышал по радио. Он возвращался с охоты — и вот... Это было равносильно объявлению войны. Назавтра Хемингуэй послал письмо Джону Уиллеру, директору Объединения американских газет, с просьбой направить его в зону боевых действий. Уиллер не замедлил с ответом: в настоящий момент командование американской армии не хочет пускать журналистов на фронт... Расстроенный Хемингуэй, уже видевший себя военным корреспондентом, уехал на Кубу. Однако ловля рыбы, бесконечные разговоры в баре «Флоридита» теперь казались ему чуть ли не преступлением. Надо было что-то делать, как-то участвовать в войне!



На странице слева:
Хемингуэй на флайбридже
«Пилар».

Игры с оружием. «Пилар»,
1935 г.

Большая Рыба (Хемингуэй
крайний справа). 1932 г.

В начале 1942 года Хемингуэй обратился к американскому послу Спруилу Брейдону с предложением создать на Кубе тайную контрразведывательную сеть по выявлению приспешников нацистов. По его прикидкам, таковых не менее 3000 человек. В основном это кубинские испанцы, симпатизирующие Франко. Негодяи снабжают Krigsmarine стратегической информацией, пополняют продовольствием тайники на островах, куда подходят подводные лодки. Этому пора положить конец, и он, Эрнест Миллер Хемингуэй, готов возглавить такую организацию и отдать свой дом в Финка Вихия под штаб-квартиру.

Посол не был уполномочен решать подобные вопросы, но пообещал связаться с премьером кубинского правительства и соответствующими службами в Вашингтоне. Довольно скоро сдержанное одобрение первого и горячее вторых было получено. Свою организацию писатель назвал «Плутовская фабрика» и тут же принялся вербовать агентов. Ими стали разные люди: рыбаки, официанты, священник Дон Андрес, в прошлом пулеметчик испанской республиканской армии, грузчики, бродяги. Вскоре начали поступать донесения, которые писатель анализировал и передавал в посольство США. Однако его кипучую натуру «писанина» (так сам Хемингуэй называл эту деятельность) не могла удовлетворить, и возник новый план.

«Вы знаете, господин посол, — говорил он Брейдону, — что немецкие субмарины хозяйничают у берегов Кубы и топят танкеры, перевозящие нефть из Венесуэлы в США. Но они не трогают рыбацкие лодки. Всплывают, забирают улов, фрукты и уходят под воду. Так вот, с группой преданных людей я стану выходить в море, и «Пилар» послужит приманкой.



*Когда рыбалка удавалась
и улов оказывался весомым,
Хемингуэй и его друзья бывали
по-настоящему счастливы*

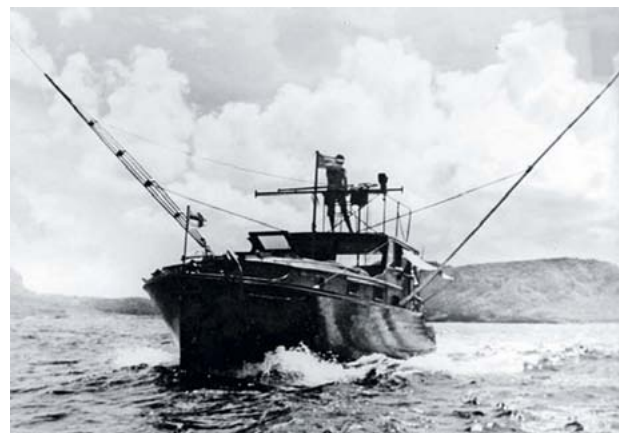
Когда немцы подойдут, мы откроем огонь из пулеметов и, пока люки открыты, закидаем подлодку гранатами. Если же приблизиться к лодке не удастся, вызовем бомбардировщики и корабли».

Брейдон смотрел на Хемингуэя и думал, кто перед ним: безумец или авантюрист? С другой стороны, история морских сражений знает немало примеров, когда самые сумасшедшие операции оказывались успешными. Посол не стал отговаривать писателя от нелепой затеи, а спросил, что ему требуется. Ответ был наготове: разрешение властей, поддержка американских военных и гидроакустик.

Американское командование и кубинское правительство план поддержали. В мае «Пилар» вышла на свое первое боевое дежурство. Кроме владельца и верного Грегорио, на борту были еще четверо, в том числе гидроакустик Дан Саксон.

Когда взошло солнце, «Пилар» была далеко в море. Команда разбиралась с арсеналом: раскладывали гранаты, толовые шашки, пачки патронов. В специальные крепления были уложены «базука»

Этот мужественный моряк-писатель во время войны и в океане проявлял удивительную отвагу



и пять автоматов «томпсон». Дан Саксон настраивал пеленгатор. Когда с работой покончили, Хемингуэй обратился к команде с речью: «В 1941 году Германия каждый месяц спускала 25 подводных лодок. По данным разведки, в Атлантике их сейчас около сотни, в Мексиканском заливе не менее тридцати. Лодки вооружены торпедами, пушкой и пулеметом. Под видом рыбаков мы будем крейсировать от Карденеса до мыса Сан-Антонио и в случае обнаружения лодки...»

Что дальше, они не знали. По обстоятельствам...

Это произошло 13 июня 1942 года. Хемингуэй как раз вываживал очередного марлина, когда из каюты с криком «Лодка!» выскочил Дан Саксон. Все закрутили головами и увидели, как из волн появляется перископ, а за ним и сама субмарина с белым номером «U-175» на рубке. Открылся люк, на палубу высыпали подводники. Четверо встали к орудью, остальные принялись глазеть на «Пилар».

Хемингуэй, не прекращая ловли, сказал негромко:

«Передаем координаты. Если начнут стрелять — идем на таран».

Лодка двигалась параллельным курсом. Немцы размахивали руками и принимались кричать всякий раз, когда над водой появлялся плавник марлина. Прошло минут пятнадцать. Внезапно один за другим немцы стали исчезать в люке, остались только комендоры у пушки. Лязгнул орудийный замок... Так же негромко Хемингуэй приказал приготовить гранаты. И тут в небе появились черные точки. Самолеты приближались, их увидели и немцы, потому что зачехлили орудие и кинулись к люку. «U-175» начала погружаться. «Пилар» не успевала к ней подойти. Более того, если они не отвернут, то сами попадут под бомбы. Хемингуэй приказал бросить на воду спасательный жилет и... поворачивать.



На странице слева:
Хемингуэй, «Пилар», Гавана.
Середина 1950-х гг.

Сверху вниз: Эрнест
Хемингуэй (крайний слева)
с друзьями на борту
«Аниты». 1932 г.

Катер Эрнеста Хемингуэя
«Пилар» в океане во время
лова.

Хемингуэй и Гутьеррес
на борту «Пилар». 1934 г.

Первый «Боинг-25» сбросил бомбы точно туда, где прыгал на волнах оранжевый ориентир, второй внес поправку на ход лодки и уложил бомбы чуть впереди. Неожиданно в глубине прозвучал взрыв, всплыли гигантские пузыри и на воде расплозлось маслянистое пятно. На борту «Пилар» вопили, прыгали, обнимались. А самолеты, покачав крыльями, набрали высоту и ушли к горизонту. Ох и гульнула же вечером команда Хемингуэя в баре «Флоридита»!

Прошло два месяца, и Дан Саксон вновь доложил, что слышит шум винтов субмарины. Снова полетели в эфир координаты, тогда как Хемингуэй пытался разглядеть в бинокль номер всплывшей в полумиле подводной лодки — «U-166». Бомбардировщики не сумели уничтожить субмарину, но самолеты-разведчики «довели» ее до самого побережья, где она и была потоплена 1 августа 1942 года.

Продолжить патрулирование «Пилар» мешала погода. Хемингуэй воспользовался паузой, чтобы разобрать донесения «Плутовской фабрики». В числе прочего он хотел выявить сообщников арестованного недавно немецкого шпиона Генца Лунинга. Один из агентов сообщал о контактах Лунинга с неким владельцем парка грузовых машин, который часто отправляет какие-то ящики вглубь острова. Хемингуэй приказал начать слежку, и через несколько дней его помощники уже знали, с каких причалов уходят баркасы, на которых переправляется продовольствие в тайники фашистов на островах архипелага Лос-Колорадос. Следующие месяцы команда «Пилар» обследовала эти острова в поисках тайников и обнаружила два. С чистой совестью продовольствие перенесли на «Пилар». Трофей!

Продолжалось и патрулирование. Еще не раз Дан Саксон передавал координаты немецких субмарин на базу ВВС, не раз появлялись бомбардировщики, вываливавшие над морем свой смертельный груз. Но... в войне наметился перелом. Немецкое

В одном из походов в океан трофеями Хемингуэя стали 50 марлинов

командование отзывало субмарины к берегам Европы, и патрулирование теряло смысл. Что касается фашистского подполья на Кубе, оно было практически ликвидировано. И тогда писатель снова отправился к Спруилу Брейдену. Он сообщил, что вылетает в Лондон в качестве главы европейского отделения журнала «Кольерс». Но прежде он бы хотел получить письменное подтверждение того, что команда «Пилар» выполняла в эти годы задачи военного характера. На это посол отвечал, что такой документ будет выдан, однако без конкретики в содержании. Строгая секретность!

Из-за этой секретности, возведенной в абсолют, документы, освещающие деятельность Эрнеста Хемингуэя на ниве разведки и контрразведки в годы войны, долго пылились в архивах американских служб и увидели свет лишь недавно. А в 1947 году писателю вручили бронзовую медаль за участие в боевых действиях. Тогда все сочли, что награда получена за сражения во Франции в 1944 году. Сам Хемингуэй не стал уточнять, что не только...

ДА БУДЕТ ПАПА!

Солдаты с войны едут домой... Хемингуэй приехал на Кубу. В мае к нему присоединилась Мэри — его четвертая, последняя жена. О ней Хемингуэй говорил, что Мэри удивительная женщина: полюбила его кошек, любит океан, хорошо плавает, ловит рыбу и мастерски управляет с его лодкой.

Одна рыболовная экспедиция следовала за другой, и не все заканчивались благополучно. Как-то в беспокойном море Грегорио резко повернул руль, Хемингуэй упал и ударился затылком о железную



Кресло

То самое, боевое кресло с упором для ног в кокпите «Пилар», с которого Эрнест Хемингуэй ловил тунцов и марлинов.

скобу. Жизнь спас крепкий череп — так позже сказали хирурги, на что Эрнест мрачно заметил, что его закалила литературная критика.

Он жил и был счастлив. Гринго считали его корифеем спортивной рыбалки (впоследствии имя писателя увековечили в зале славы соответствующей международной Ассоциации). Его способ вываживания марлинов называли «методом Хемингуэя», что очень льстило. В 1939 году у берегов Бикини он поймал акулу-мако весом 357 кг, установив мировой рекорд. Он был победителем множества рыбных фестивалей и никому не доверял стирать пыль с завоеванных кубков. Но то гринго. Кубинцы уже давно прозвали его Папа, что было знаком высочайшего уважения. Он был любимым клиентом в баре «Флоридита» и кабачке «Терраса», где стены украшали фотографии самых больших рыб и тех, кому удалось их выловить. Рыбаки Кохимара считали его своим, потому что Папа действительно знал все о рыбаках и рыбе. Он знал, как живут люди и что это такое — поймать Большую Рыбу. Оставалось только об этом написать. И он написал книгу, без которой нельзя представить американскую... да что там американскую — мировую литературу. «Старик и море», шедевр в 23 тысячи слов.

Весной 1953 года Финка Вихия принимала гостей. Среди них был актер Спенсер Трейси, которому предстояло вывести «Старика» на экран. Хемингуэй водил Трейси по Кохимару, показал старого Ансельмо Эрнандеса — как тот спит в своей лачуге после ночной рыбной ловли. Когда Трейси спросил, не Ансельмо ли прототип героя, Папа улыбнулся и кивнул на сопровождавшего их Грегорио Фуэнтеса: «А, может быть, он». Помолчав, добавил: «Или я». Еще помолчал и сказал: «Или все мы».

4 мая 1953 года они ловили рыбу на «Пилар» у рифов Пинар-дель-Рио, когда по радио сообщили о присуждении Хемингуэю Пулитцеровской премии.

Для кубинцев Хемингуэй, который пожимал руку Фиделю, стал героем

В Нью-Йорк Папа не поехал, издателю же ответил, что не хочет надолго оставлять «Пилар» — он лучше будет ловить марлинов.

В 1954 году Эрнесту Хемингуэю была присуждена Нобелевская премия. Папа поручил прочесть свою благодарственную речь американскому послу в Швеции. Лукавил ли он, ссылаясь на нездоровье, или действительно был болен? Конечно, он все чаще болел, чувствовал, что превращается в старика и, похоже, не с большой буквы. Эта проклятая немощь...

Он уезжал все реже. Финка Вихия и «Пилар» все неохотнее отпускали его.

Когда бородачи Фиделя Кастро вошли в Гавану, Папы не было на Кубе. Но в соборе Эль Кобре, у ног Святой девы Каридад лежала преподнесенная ей в дар золотая Нобелевская медаль.

КОНЕЦ ПУТИ

Покидая Кубу в 1960 году, Папа говорил, что скоро вернется. Но события в заливе Свиней изменили планы. Наверное, перед отъездом его тревожили предчувствия, иначе зачем он сказал на прощание Грегорио Фуэнтесу: «Береги себя, как ты это умеешь, и заботься о «Пилар», как ты делал все это время?»

2 июля 1961 года измученный болезнью Эрнест Миллер Хемингуэй зарядил охотничье ружье двумя патронами и... Большого писателя не стало.

В августе кубинские власти получили такое письмо: «Следуя распоряжениям, содержащимся в послании, адресованном мне и приложенном к завещанию, составленному и заверенному в 1956 году, я передаю в дар Грегорио Фуэнтесу, проживающему в Кохимаре, 209, яхту Эрнеста Хемингуэя «Пилар» и довожу до его



На странице слева:
Хемингуэй в салоне
«Пилар». 1950 г.

Сверху вниз: Грегорио
Фуэнтес. 2001 г.

Первая и единственная
встреча Хемингуэя
и Фиделя Кастро. 1960 г.

Музей Эрнеста Хемингуэя.
Куба. 2011 г.

Сейчас объявят лучшего
«Хемингуэя»... 2011 г.

Американская версия
«Пилар». 2011 г.



сведения, что он может распоряжаться ею по своему усмотрению. Подпись — Мэри Хемингуэй».

После смерти Папы «Пилар» ни разу не выходила в море. Это было бы равносильно предательству, а предателем Грегорио Фуэнтес не был. Но содержать катер он тоже не мог и передал «Пилар» кубинскому правительству. Узнав об этом, Фидель Кастро подарил Грегорио моторную лодку, на которой он мог бы рыбачить. Эта лодка служила тому до самой смерти. Грегорио Фуэнтес умер от рака в своем доме 15 января 2002 года. Ему было 104 года.

СУГУБО ЛИЧНОЕ

Из Майами я отправился на Кубу, благо все нужные документы у меня имелись. Море было ласковым, много времени переход не занял. И вот — Гавана. Старенькая «лада»-такси везет меня в деревушку Сан-Франсиско-де-Паула. Подъезжаем... Она! Финка Вихия. Не заходя внутрь, огибаю дом. Где-то там, на старом теннисном корте, на бетонных опорах под навесом из гофрированного железа стоит она, настоящая...

В Майами, в баре Sloppy Joe's Bar («Мокрый Джо» по-нашему), где Папа частенько пропускал дайкири-другой, о чем извещает надпись на мемориальной

доске, уже 30 лет в июле проводят конкурсы двойников Хемингуэя. После толпу седовласых «доппельгангеров» везут на автобусах — сначала к дому писателя на Уайтхед-стрит, потом в бывший затон подводных лодок, где «по благу» стоял катер писателя, потом в павильон; там, в окружении киосков, стеллажей с майками и кепками красуется еще один двойник — эрзац-«Пилар».

Думаю, не понравилось бы все это Хемингуэю. Не признавал Папа подделки, больше всего ценил правду, о чем бы ни шла речь: о жизни, о войне, о Большой Рыбе, об островах и лодках в океане.

А настоящая «Пилар» здесь, на Кубе, главный экспонат мемориального музея Эрнеста Хемингуэя в усадьбе Финка Вихия. Пробовали американцы его купить, полмиллиона предлагали, а кубинцы отказали! Оно и понятно: Хемингуэй для них герой, идол, божество. Он Фиделю руку жал, флаг кубинский целовал, называл себя кубинцем... И после этого — продать его любимый катер! Да ни в жизнь!

...Я прохожу по выложенной плиткой дорожке мимо бассейна. Иду среди цветущих деревьев и знаю, что увижу: черные доски, красное дерево, стопка чистой бумаги на столике, рядом — ручка, бутылка виски, стакан...

Все как было. Все как прежде. Папа должен вернуться!

Я поднимаю голову и вижу ее, «Пилар». **MBY**

НОВЫЙ ДРУГ

«Старый друг лучше новых двух» — справедливо отмечает поговорка. Но иногда случается наоборот: новый друг оказывается лучше двух старых. Недавний тест Minor Offshore 36 это подтвердил.

Текст **Зарий Черняк** Фото **Кари Вилен, Finnboat**





В сезоне 2012 года финская верфь Sarins Boats выпустила новую лодку Minor Offshore 36, которая должна заменить известные модели Offshore 34 и Offshore 37. Официально новинку покажут только в августе, на выставке в Хельсинки, а потом в США, где бренд Minor уже хорошо известен. Но нам в числе журналистов ряда мировых яхтенных изданий дали возможность протестировать ее уже в июне. Так что же представляет собой премьера?

САМ СЕБЯ БОЛЬШЕ

Что-то не припомню, чтобы в последнее время какая-либо верфь, выпуская взамен одной модели другую, предлагала меньшую длину. Иное дело, если новая модель заменяет сразу две в линейке. Тогда ее длина логично оказывается между крайними значениями. Но как 36-футовая лодка оказалась длиннее 37-футовой? Представьте себе, габаритная длина Offshore 36 составляет 11,8 м, тогда как у Offshore 37 она 11 м. Особой хитрости тут нет, просто в индексе модели длина Minor Offshore 37 указана с кормовой платформой, а Offshore 36 — по корпусу. Однако с платформой новая лодка потянет на все 39 футов.

Подросла и ширина — 3,6 м против 3,4 м, остальные параметры тоже пропорционально увеличились. Особенно это заметно по высоте борта: в профиль носовой частью лодка стала слегка походить на эсминец. И славно — all season boat должна сразу демонстрировать свои возможности.

Minor Offshore 36 — абсолютно новая и действительно всесезонная лодка

Пропорциональной смотрится рубка с обратным наклоном ветрового стекла, немного напоминающая козырек капитанки. Но если есть желание покритиковать архитектуру, скажите мне, что на фоне остекления рубки бортовые иллюминаторы выглядят мелкими, и я с вами соглашусь.

КОМФОРТ ПО МАКСИМУМУ

Увеличение линейных размеров позволило получить довольно большой объем пространства внутри, и распорядились им дизайнеры весьма разумно. Прежде всего, они принципиально поменяли компоновку рубки, применив линейную схему. Угловой диван расположился на правом борту, перед ним стоит стол, а напротив, вдоль левого борта, устроен камбуз. Мне показалось, такой диван удобнее прежних, стол больше, а камбузный блок и вырос, и стал более оснащенным, соответственно, расширились его возможности. В основании стола устроен походный бар, так что стол не опустить, чтобы устроить в рубке еще одно место для ночлега. И не надо — для этого есть каюты. Их по-прежнему две. Правда, если компоновка немного подросшей носовой каюты поменялась не сильно, то кормовая стала совсем



Второе сиденье у штурвала легко разворачивается к столу, замыкая обеденную зону



ДИВАН

Мягкий диван вдоль транца служит удобным сиденьем у стола в кокпите, является вместительным рундуком и хранит столешницу в походном положении

иной. Помимо двухместной поперечной лежанки, там появилось еще одно спальное место и опциональный галюн, вместо которого можно устроить кладовую. Учитывая, что на прежних моделях галюн был один (в носу), комфорт на новой лодке заметно вырос и в этом смысле. Чтобы закончить с кормовой каютой, скажу, что при входе там стоишь в полный рост (около 1,8 м), а заходишь туда из рубки, подняв сиденье дивана (не из кормового кокпита, как прежде).

Мы вернулись в рубку и продолжаем осматриваться. Наверное, с этого стоило начать. Помимо бортовых дверей, являющихся, наряду с обратным наклоном лобового стекла, признаком принадлежности к типу, чрезвычайно удобных при эксплуатации и всегда присутствующих на моделях Minor Offshore, в корме появилась третья дверь. О ее целесообразности говорили давно и многие — и вот она есть! Крепкая, с прозрачным фрагментом, да еще с открывающимся окном рядом. Конечно, можно порассуждать на тему объединения пространств кокпита и рубки, расширения возможностей при проведении вечеринок, но... Как-то я себе это плохо представляю. Такая дверь, когда она открыта, скорее выручит, если нужно срочно выскочить в кокпит или согласовывать действия при швартовке кормой, или, в конце концов, отнести на стол в кокпите приготовленную на камбузе еду.

В компоновке рубки на этой модели применена новая для бренда линейная схема

Помимо кормовой двери, в высокой (2,2 м) рубке я отметил солидный верхний сдвижной и прозрачный люк, достигающий в длину 1,85 м, и то, что кресло рядом с капитанским разворачивается к столу, и совершенно замечательную рулевую консоль. Вот все в ней радует: и минимум приборов (значительная их часть вынесена наверх, но удобна для чтения), и расположение органов управления (рука сама находит требуемое), и то, что вместе со штурвалом поворачивается весь блок. Слева полно места, чтобы разложить навигационные карты, внизу устроен ящик-планшет для их хранения. Я даже оценил кожаную оплетку штурвала и серый цвет приборной панели...

Вот тут стоп-машина! Серым был весь интерьер нашей тестовой лодки. Не сереньким, но благородным серым! Такого оттенка обивочный материал (Sunbrella) применен для кресел, панелей, подволока. Ковры также серые. Я бы даже предложил для этого серого цвета (grey по-английски) свое название — «Капитан Грей». И с ним прекрасно сочетался орех под матовым лаком, из которого искусно изготовлена мебель.

НАМ НЕ СТРАШНЫ!..

А теперь поговорим о вещах, в море обретающих первостепенную значимость.

Прочность. На фоне монолитного днища (толщина до 30 мм) борт-сэндвич с наполнителем из дивинисела (20 мм) не выглядит хрупким. Такая же конструкция применена и для фальшборта.

Непотопляемость. Даже не представлял, что этот Minor Offshore 36 соответствует требованиям одноотсечной непотопляемости. Оказывается,



На странице слева: Линейная компоновка рубки позволяет разместить в ней все необходимое оборудование и не препятствует свободному движению из кокпита в носовую каюту.

Сверху вниз: Довольно свободная носовая каюта, оборудованная собственным туалетом.

Компактный, но удобный камбузный модуль.

Двухместная кормовая каюта с дополнительной третьей койкой и туалетом с душем.

В хорошую погоду в кормовом кокпите приятно не только отдыхать: во время теста автор активно использовал его для проведения фотосъемки остальных катеров эскадры. Полезная опция — опускающаяся транцевая платформа на гидравлике.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ ЗАРИЙ ЧЕРНЯХ

ЯЩИК ДЛЯ КАРТ

На борту небольших катеров хранение бумажных карт часто представляет сложность. Такой компактный удобный пенал рядом с рулевой консолью полностью решает эту проблему.



СИДЕНЬЕ-РУНДУК В КОКПИТЕ

Вместительный рундук за кормовой переборкой рубки позволяет хранить в нем шкиперское имущество или другие запасы. Накрытый подушкой, он становится комфортным сиденьем.



НАВЕС НАД КОКПИТОМ

Такая легкая выдвижная конструкция из стеклопластика позволяет продлить крышу рубки над кокпитом и защитить находящихся там людей от дождя.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

В просторном отсеке свободно располагаются два двигателя, при этом остается достаточно свободного места для ежедневных проверок масляных и топливных фильтров, регламентных проверок двигателей, стартовых и сервисных батарей, других важных узлов и агрегатов. Люк моторного отсека открывается сервомотором, и это включено в список стандартного оборудования. В число опций входит светодиодное освещение отсека.



По периметру лодки проходит прочный трубчатый релинг диаметром 40 мм

Батарея из мощных прожекторов намекает на возможность использования лодки в профессиональных целях

Небольшой по диаметру иллюминатор — пожалуй, единственное, что хотелось бы изменить в конструкции

Носовое подруливающее устройство входит в базовую комплектацию лодки



Скорость 40 узлов для этой лодки не предел

непроницаемая переборка была внедрена в проект по требованиям госструктур Германии, Норвегии и Швеции, куда компания Sarins Boats давно поставляет свою продукцию.

Мореходность и маневренность. Формально кондиции лодки соответствуют категории «В» по RCD (европейская Recreational Craft Directive), однако я бы присвоил ей «В+», поскольку категория такая одна, лодки попадают разные, и Minor Offshore 36 среди них не из последних. На мореходность работает и килеватый корпус (19° на транце): в этом типоразмере с волнами, помимо массы, помогает бороться и «днищевой клин». Волну высотой до метра лодка просто не замечает, некоторая неустойчивость на курсе при ходе вдоль волны устраняется перекладкой штурвала, крен от сильного бокового ветра компенсируют транцевые плиты. Циркуляция с ощутимым креном, но устойчивая: при скорости до 25 узлов (3000 об/мин) лодка плотно лежит на скуле.

Наконец скорость как таковая. Верфь обещала с двумя Volvo Penta D6 по 370 л.с. и угловыми колонками DPH максимально около 40 узлов. Погода в день теста менялась часто, мы шли определенным маршрутом и постоянно нарывались на волну, пусть небольшую, но подъядавшую скорость. И вот на почти зеркальном участке получили 39,8 узла. При этом топлива было еще прилично и ветер дул боковой... Но если поставить двигатели максимальной мощности (D6-400), то прибавка в узел-полтора гарантирована.

Но и 40 узлов — отличный результат. Лодка выходила на глиссирование за 10 с, до скорости 30 узлов она разгонялась всего за 17 с, при этом транцевые плиты работали в автоматическом режиме.

ФИНАЛ

Все-таки приятно чувствовать себя причастным к чему-то особенному и важному. Приятно снова оказаться среди всего нескольких десятков давно и хорошо знакомых журналистов планеты, которых пригласили тестировать новые финские катера. Большую часть этих моделей официально покажут на выставках еще только осенью, а мы их уже успели обкатать. И это тоже приятно. Но приятней всего провести незабываемые часы в море на хорошем катере — это особенное удовольствие.

Minor Offshore 36 — полностью новая, действительно всесезонная лодка, в новом корпусе, с другой компоновкой, нежели у предшественников. Но построена она по тем же самым высоким стандартам комфорта, надежности, ходовых и мореходных качеств, которые мы привыкли видеть у лодок этого бренда. С ней стоит подружиться, и тогда старая поговорка зазвучит совсем иначе: новый друг лучше прежних двух. Я в этом абсолютно уверен.

P.S. Кстати, слышал, что готовится специальная версия Minor Offshore 36 для России — Baikal Edition. Байкальский вариант получит увеличенные до 1,5 т топливные танки, возможность закачивать в бак заборную воду (в Байкале, говорят, она чистая), навигационную электронику Garmin и какие-то изменения в дизайне. Любопытно посмотреть. MBY



КАЮТА

Вход в кормовую каюту находится под кормовым диваном рубки

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Форштевень получил прочную накладку из нержавеющей стали, хорошо защищающую стеклопластиковый корпус

ДОСЬЕ

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta D6-370 (370 л.с. при 3500 об/мин), дизель 5,5 л, 6 цилиндров, колонки Volvo Penta DPH

РЕЖИМЫ	600	1000	1500	2000	2500	3000	3200	3500
Об/мин	600	1000	1500	2000	2500	3000	3200	3500
Скорость	4,5	6,6	9,4	15,2	23,5	31,8	34,9	39,8
Дифферент	0°	1,5°	2,5°	3,5°	4,5°	4,0°	4,0°	3,5°
Расход	2,5	8,4	28	50	70	98	112	158
Миль/л	1,80	0,78	0,34	0,30	0,34	0,32	0,31	0,25
Дальность	1390	604	263	232	263	248	240	194
УРОВЕНЬ ШУМА дБА								
Пост управления	57	62	70	71	72	74	76	82

Скорость в узлах, расстояние в милях с учетом 10-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 45% топлива, 30% воды, 4 человек на борту. Температура воздуха +18 °C, волна 0-1 балл, сила ветра при скоростных заездах 2-3 балла.

ДЛИНА
39 Ф (11,80 М)

ШИРИНА
12 Ф (3,60 М)

ОСАДКА
4 Ф (1,10 М)

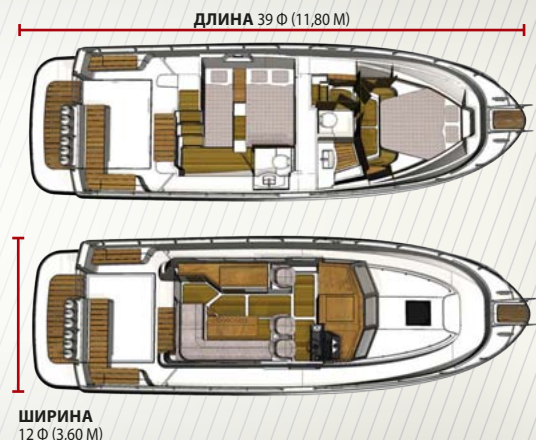
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
(ПОРОЖНЕМ) 8,0 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА
860 Л

ЗАПАС ВОДЫ
330 Л

КАТЕГОРИЯ RCD
«В» (ДЛЯ 12 ЧЕЛОВЕК)

WWW.MINOROFFSHORE.FI



НЕОБЫЧНАЯ ЯХТА

В России хаусботы еще пока редкость, настоящая диковинка, привлекающая внимание не только яхтсменов, но и далеких от яхтинга людей.

Текст **Михаил Романов** Фото **Евгения Бакунова**



Тот, кто побывал на выставке яхт и катеров в московском «Буревестнике», обязательно должен был увидеть самую неожиданную яхту не только экспозиции, но и, возможно, Москвы. Допуская, что такое судно достойно занять место среди самых необычных судов для отдыха Европы. Эта речная или даже озерная моторная яхта из алюминиевого сплава производства компании Thoroughbred Houseboats (США) не вызовет удивления разве что на Миссисипи или Великих Американских озерах, где подобный тип судов весьма распространен.

Посетители приходили на хаусбот семьями и не торопились на берег

А наша прибыла из США на грузовом судне, под двигателями Cummins (два по 270 л.с.) прошла своим ходом сначала до Москвы, где ее показали столичной публике. Посетители приходили на хаусбот семьями. Дети сразу плюхались на качели, подвешенные на носовой площадке, или начинали с удовольствием носиться по трапам и по просторной верхней палубе, чего на других, даже достаточно солидных яхтах им бы сделать не удалось. Жены плотоядно рассуждали о достоинствах полноценного камбуза и огромной кают-компания, которые они с полным сухопутным основанием называли кухней и гостиной. Ну а мужчины прикидывали, не переселиться ли на лето вместо обычной дачи в плавучую. После выставки лодку снарядили для дальнейшего перехода, и в итоге судно благополучно дошло до конечной точки — Саратова, о чем

вы найдете рассказ в этом выпуске МВУ. А пока смотрите картинки и удивляйтесь вместе с нами. **МВУ**

Качели на яхте? Да, качели на яхте!



Флайбридж хаусбота по площади легко может соперничать с таковым на суперяхте



Бар под хардтопом на верхней палубе



Роскошный, совсем не яхтенный камбуз и парадная столовая!



Особая формула



Считается, что удельная энерговооруженность прогулочных моторных яхт в 100 л.с. на тонну водоизмещения — это весьма неплохо. А что, если показатель увеличить до 200 или даже 250, как на новой Formula 353 FAS³Tech? Полетим?



История бренда Formula восходит к середине прошлого века и легенде оффшорных гонок Дону Аронау, благодаря которому он появился. Семья Портер, последние десятилетия владеющая брендом и компанией Thunderbird Products, подняла Formula на лидирующие позиции в этом сегменте и не чужда водно-моторному спорту. Ее президент Скотт Портер сам в прошлом чемпион мира в B-Class, так что понимание скоростных спортивных болидов в компании присутствует.

Такая лодка дает запредельное ощущение скорости

Но перейдем к лодке. Ее спроектировал Джон Адамс, и судно с длинным, относительно узким корпусом и небольшим кокпитом получилось интересным. Новый корпус FAS³Tech (Formula's Advanced Speed, Stability, Structural Technology), судя по названию, должен отличаться скоростью, устойчивостью и конструкцией. Специфика обводов состоит в двух стреловидных реданах сложной геометрии, которые разделяют днище на три несущих участка. Форма этих реданов вкупе с расположением и формой реданов продольных и общими обводами корпуса дает на высоких скоростях снижение гидродинамического сопротивления по сравнению с корпусами даже предельной килеватости. Эффект достигается за счет глубокой вентиляции днища и волновой системы между реданами и в зареданном пространстве, что обеспечивает снижение смоченной площади и силы трения.



Результат впечатляет: по данным тестов, пара серийных MerCruiser T25 EFI (2 × 525 л.с.) с угловыми колонками Bravo I разгоняет Formula 353 FAS³Tech до скорости 70 узлов (практически 130 км/ч) при 5300 об/мин! На небольшой волне ход с крейсерской скоростью 45 узлов (3500 об/мин) дает расход топлива 132 л/ч, дальность плавания составляет 173 мили; на максимуме (308 л/ч) — 115 миль. Тут экономия неуместна: большие скорости — большие расходы. Управляется Formula 353 FAS³Tech превосходно: не прилипает скулой, крутые повороты проходит с легким проскальзыванием; прыжки на волне — как на спортивной лодке. Небольшой дифферент на корму при разгоне убирается поджатием «ног» колонок или транцевыми плитками.

Скорость требует прочности (особенно на волне), и за нее пришлось заплатить весом: Formula на 15 % тяжелее аналогичных лодок high performance. Причина — вместо коробчатых стрингеров здесь к днищу «приклеивают» сразу целую силовую «решетку» из заполненных вспененным материалом балок. Но если требуется больше скорости, можно установить моторы по 600 л.с. и получить еще как минимум 5 узлов.

Для меня показателем динамики таких аппаратов является не только сама скорость, но и ускорение, дающее самые яркие ощущения. Разгон до скорости глиссирования (16 узлов, 2100 об/мин) занимает 6,2 с, до 25 узлов (2500 об/мин) — 10,3 с. С учетом характера изменения сопротивления по мере роста скорости, экстраполируя, можно предположить, что для набора 70 узлов потребуется около 20 с.

Формула ускорения для прямолинейного равноускоренного движения позволяет получить его величину для максимальной скорости — 1,8 м/с². Для сравнения: ускорение болидов водной Formula 1 достигает 10 м/с²: разгон до скорости 100 км/ч происходит за 2,8 с. Но если на гоночных «формулах» выступают избранные и условия обитания там специфические, то Formula 353 FAS³Tech гораздо доступнее и дает похожие ощущения, причем с известным комфортом.

Хотя 353 FAS³Tech почти гоночный катер и скорость во многом влияет на рыночную привлекательность, лодку совсем уж аскетичной не назовешь. Там есть где спрятаться от дождя, перекусить за столом и даже переночевать! В носу под палубой расположена койка на двоих, далее в корму — отсек с мягкими диванами и столом, из которых образуется еще одно ложе. Есть мини-камбуз (мойка, холодильник, место для плитки), а туалет устроен в отдельном помещении. Свет дают верхние люки и светильники. Высота под палубой менее 1,5 м: не высоко — но сидеть и особенно лежать вполне удобно. Полезными будут система климат-контроля (6000 BTU), телевизор HDTV/DVD 15" и стереомагнитола (опции).

В копилке пультов управления дает понять, что здесь все серьезно. Перво-наперво — высокие, почти гоночные демпфирующие кресла McLeod с боковой поддержкой и электроприводом (клавиши

Каюта и салон не только выглядят привлекательно, но вполне комфортабельны даже при небольшой высоте подволока.

На странице справа:

Загорать на этом «пляже» довольно приятно, но только на стоянке: на ходу вас непременно сдует.

Некоторые считают, что такая рулевая консоль напоминает пульт управления спортивного самолета.



ДЕТАЛИ

Удобные рундуки, «перчаточный ящик» и отсеки для напитков, хромированные держатели стаканов и влагозащищенные мощные колонки роднят эту спортивную лодку с круизерами

Эта Formula дает максимум комфорта, возможного на лодках high performance

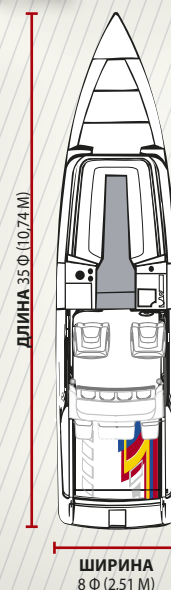
регулировки сиденья и подножки встроены в подлокотники). Далее обратим внимание на отдельные рукоятки газа и редукторов особой формы, на штурвал с изменяемым углом наклона и приборную панель из углепластика, в которую встроены приборы состояния двигателей, дисплей навигационной электроники... Невысокое, изогнутое, слегка тонированное лобовое стекло стоит в мощном обрамлении из металла, которое играет роль поручня.

За креслами помещен диван с рундуком внизу, за ним — просторная мягкая лежанка (она же служит крышкой моторного отсека, которая поднимается при помощи электропривода), в корме — небольшая транцевая платформа с душем и трапом для купания. Как видим, Formula 353 FAS³Tech комфортна настолько, насколько это вообще возможно для спортивных лодок открытого моря.

Для чего нужна такая лодка? Для скорости, ведь скорость владельцам лодок high performance требуется в чистом, неразбавленном виде. Скорость — это самоцель! Вопрос не в том, чтобы добраться из пункта А в пункт В первым — соперников у такого аппарата мало. Важно ощущение полета, адреналин, тугий воздух в лицо, куда ветер вколачивает острые гвоздики-брызги... А для чего покупают Porsche или Lamborghini и ездят на специальные треки? Чтобы там почувствовать скорость, драйв и себя, особенного, за рулем. А на воде в хорошую погоду таких «треков» сколько хочешь. Важно только крепко держать в руках руль и... себя, особенного! **MBV**



ДОСЬЕ



ДЛИНА	35 Ф (10,74 М)
ШИРИНА	8 Ф (2,51 М)
ОСАДКА	3 Ф (0,91 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОРОЖНЕМ)	4300 КГ
КИЛЕВАТОСТЬ (ТРАНЕЦ)	24°
ЗАПАС ТОПЛИВА	564 Л
ЗАПАС ВОДЫ	72 Л
МОЩНОСТЬ	760–1200 Л.С.
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	70 УЗЛОВ
КРЕЙСЕРСКАЯ СКОРОСТЬ	45 УЗЛОВ
ЗАПАС ХОДА	175 МИЛЬ
ПАССАЖИРЫ	4/6
СТОИМОСТЬ В США	ОТ \$ 411 760



Американская мечта

Верфь Chaparral стоит на двух китах: постоянстве и мобильности. На первый, да и на второй взгляд тоже одно противоречит другому. Секрет, однако, в том, что и как применять к месту.



В наше «быстрое» время, когда нормой стало менять работу каждые 5–7 лет (в целях профессионального роста и проветривания мозгов), о людях, посвятивших несколько десятилетий одной и той же компании, слышишь не так часто. Слухи доходят разве что из Японии, где распространена система пожизненного найма. Лишь изредка отдельных носителей «духа Ямато» можно встретить и за ее пределами, например, на американской верфи Chaparral, производящей катера многих типов: прогулочные и буксировочные, каютные и спортивные, рыболовные и круизные. Тандем в составе Джима Лейна и Уильяма «Бака» Пегга сложился 35 лет назад — в 1977 году. Пегг отвечает в Chaparral за разработки и производство, Лейн — за продажи, маркетинг, финансы и клиентов.

В Chaparral хорошо понимают, на кого делать ставку

Впрочем, история Chaparral началась еще раньше, когда в 1965 году Бак Пегг основал в Форт-Лодердейле (Флорида) небольшую компанию с невыразительным названием Fiberglass Fabricators, что можно перевести как «Производство стеклопластиковых изделий». «Изделием» была 15-футовая лодка, предлагавшаяся за \$ 675 (для сравнения, новый автомобиль среднего класса обошелся бы тогда примерно в \$ 1500).

Мне всегда было интересно, где люди находят силы, чтобы продолжать бизнес, когда все с самого начала идет наперекосяк. Собственно, это слово в данном случае даже слишком мягкое. В 1967 году в результате пожара производство полностью сгорело. Однако Бак Пегг восстановил его, а уже к 1976 году компания выросла настолько, что потребовались еще площади. Они нашлись в Нэшвилле (Джорджия), где и сейчас находится штаб-квартира Chaparral. Пегг купил там разорившуюся верфь Larsen Boats; вскоре к нему присоединился Джим Лейн, а история компании, получившей в 1977 году имя Chaparral, с тех пор стала непрерывной летописью успеха.

Здесь впору извиниться за излишний пафос, однако сказанное — не строка из пресс-релиза. При посещении разных верфей остается только удивляться, насколько по-разному организовано производство. Одни (коих большинство) находят особую прелесть в том, чтобы массу вещей делать «на коленке» (это часто называют «высокой долей ручного труда»). У других, наоборот, высокотехнологичное производство скорее напоминает не верфь, а огромный автозавод, — и Chaparral со своими роботизированными линиями сборки и исследовательскими лабораториями относится как раз к таким.



Так выглядели Америка и лодки Chaparral в 1978 году.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 22 ф (6,86 м) **Ширина** 8 ф (2,59 м)
Вместимость 10 чел.
Двигатели: Volvo Penta и MerCruiser (1 × 220–300 л.с.)

ПРОГУЛОЧНЫЕ КАТЕРА CHAPARRAL 225 SSI

22-футовая (cuddy cabin) новинка — золотая середина в линейке SSI, которая насчитывает 6 моделей длиной от 19 до 24 футов. Именно такие среднеразмерные лодки чаще всего становятся бестселлерами: не очень дорогие и трейлерные, их возможностей хватает, чтобы провести на воде с комфортом день и даже ночь. В кокпите с парой пилотских кресел, кормовым диваном (раскладывается в лежак), баром и съемным столиком помещаются 6 человек (можно и больше), рундуки позволяют взять с собой все необходимое. Каюта с двупальной лежанкой (конвертируется в диван), «удобства» в виде биотуалета. На транце есть дополнительные посадочные места над широкой и удобной для купания кормовой платформой и душ.



БОУРАЙДЕРЫ CHAPARRAL 216 SSI

Этот спортивно-семейный катер берет на борт 11 пассажиров и кучу всякого добра в рундуках под сиденьями. Каюты нет, цель — вытащить на воду максимально большую компанию. В арсенале средств — хорошая музыка на борту, купальная платформа, рундуки для водных лыж и вейкбордов (арка для вейкбординга в списке опций). К таким спортивным катерам требования особые: это касается и скорости, и устойчивости на курсе (при буксировке важен быстрый, но плавный и ровный ход). В этом смысле 216 SSI может похвастаться корпусом «глубокое V», усиленным кевларом, что делает его и прочнее, и легче, положительно сказывается не только на скорости, но и на экономии топлива.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 21 ф (6,55 м) **Ширина** 8 ф (2,54 м)
Вместимость 11 чел. **Двигатели:** Volvo Penta и MerCruiser (1 × 220–300 л.с.)

КРУИЗЕРЫ CHAPARRAL SIGNATURE 370

Привлекательная модель из серии каютных катеров-уикендеров имеет две двухместные каюты (плюс пара дополнительных спальных мест), компактный, но удобный камбуз, а также нормальный санузел с душем, куда не придется залезать на четвереньках. У модели комфортабельный кокпит с хардтопом или без него, солидный запас топлива и довольно щедрая базовая комплектация, куда уже входят кондиционер и мощный генератор (7,3 кВт). Двигатели на выбор — бензиновые или дизельные.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 37 ф (11,28 м) **Ширина** 11 ф (3,61 м)
Вместимость 12 чел.
Двигатели: Volvo Penta и MerCruiser (2 × 200–320 л.с.)



НАГРАДЫ

За свою историю верфь Chaparral получила множество престижных наград и заслужила высокую репутацию у благодарных владельцев лодок

Еще один больной (особенно в наше время) вопрос лежит в сфере экономики. Все, хоть немного знакомые с финансовой стороной судостроения, знают об уязвимости верфей: колоссальный объем оборотных средств, вложения в разработку новых моделей, зависимость от любых экономических потрясений... Все это в одночасье может превратить успешное предприятие в банкрота с многомиллионными долгами. Собственно, это мы и наблюдали в недавний кризис, когда практически все сокращали производство. Chaparral и здесь стоит особняком: когда другие резали издержки, тут инвестировали в новые продукты. Верфь стала одной из немногих, кто в кризис вообще не сократил производство. Ну и, закрывая раздел статистики, стоит упомянуть, что почти за 45 лет существования компании было выпущено 250 тыс. судов; закрыто с прибылью 160 кварталов; акции Chaparral с 2005 года котируются на Нью-Йоркской бирже через материнскую компанию Marine Products Corporation, а дилерская сеть верфи раскинулась на пяти континентах. И самое главное — качество лодок отмечено более чем полусотней наград.

Никто не выдает рецептов такого успеха, хотя по крайней мере одно из решений менеджмента Chaparral объясняет, как компании удалось в кризис сохранить не только лицо, но и объемы производства. В кризис выживают самые быстрые, а Chaparral всегда была мобильна. Взяв на вооружение девиз «Больше лодки за те же деньги!», верфь... нет, не удлинила модели, но расширила список оборудования, то есть функциональные возможности своих катеров, что оказалось сильным козырем.

В рамках той же стратегии в 2012 году появилась совершенно новая линейка H2O. Среди ее достоинств обычно называют доступную цену, что часто является определяющим для начинающих судовладельцев. Еще пара доводов в пользу покупки H2O как первой лодки — разумные размеры и несложное управление. Впрочем, на мой взгляд, в этой серии куда интереснее другое: уже само название моделей Ski & Fish дает понять, что перед нами гибрид — и гибрид весьма интересный, учитывая, что прежде редко кому приходило в голову смешать рыбалку с водным спортом. Всего в серии H2O четыре модели боурайдеров длиной 18 и 19 футов. Точнее, так: две модели, каждая из которых может быть выполнена в комплектации Sport или Ski & Fish. Как ясно из названия, первая — это узкоспециализированный спортивный катер, вторая — многофункциональная семейная лодка, оборудованная так, чтобы довольны



Отцы-основатели Chaparral: Джим Лайн (слева) и Бак Пэгг

Верфь Chaparral — одна из немногих, где в период кризиса не сократилось производство

остались все. При этом разница в цене невелика; например, базовая стоимость 18-футовой модели на рынке США вместе с трейлером (!) составляет \$ 21 885 и \$ 22 885 соответственно. Собственно, что добавляет лодке «рыболовная» комплектация? Рундуки с аэрацией (для улова), специальные кресла, рыбопоисковый эхолот, троллинговый мотор, прочие штуки, способные сделать рыбалку приятной, а улов солидным. При этом лодка сохраняет спортивный потенциал и в любой момент готова если не для вейкбординга, то для буксировки семейства на банане.

Помимо H2O, у Chaparral обширный модельный ряд, разбитый на ряд линеек, и разобраться в нем сразу непросто. Например, в спортивных сериях SSX, SSI и Sunesta есть и каютные катера, и боурайдеры. Отдельной серией выходят «чистопородные» буксировщики с мощными двигателями, способные формировать волну — мечту любого вейкбордера. Есть и каютные круизеры: серия открытых Signature, а также Premiere — пока единственная 42-футовая модель с хардтопом. Проще разбить все это изобилие не на 6 линеек, а на 3 группы:

- Боурайдеры для дневных покатушек и спорта: каюты нет, зато два кокпита повышают вместимость.
- Прогулочные катера с носовой каютой — целый день на воде и можно заночевать на борту.
- Полноценные круизеры с «удобствами», камбузом, парой кают и дополнительными спальными местами, чтобы с комфортом вывозить на уикенд 4–6 человек.

Если вдуматься, такой «ассортимент» полностью охватывает весь спектр доступного «яхтсменам-демократам» яхтинга, а они составляют абсолютное большинство. В Chaparral, похоже, всегда прекрасно понимали, на кого и какую делать ставку. MBY

На первом развороте: Новинки сезона 2012 г. — лодки линейки H2O.

Вверху: Штаб-квартира и производство Chaparral в Робало (Флорида, США).

Совсем иная Япония

В переводе с японского название Окинава означает «веревка на взморье». А в древнем Китае эти таинственные острова называли «землей бессмертных счастливых»: считалось, что там растет волшебная трава, которая делает человека бессмертным.

Текст и фото Алексей Дмитриев

Еще утром в Токио у меня мерзли уши, но три часа полета — и вместо холодного футуристического мегаполиса с его высотками — над головой пальмы, а вместо стада менеджеров среднего звена — улыбчивые люди в цветастых рубашках. Окинавский остров Такетоми — это совсем не такая Япония, какой она кажется нам и какую знают сами японцы. Часы пик тут — это когда не могут разъехаться на утопающей в бугенвиллиях улице две воловьы повозки, а один из возниц знай себе напевает что-то заунывное, тренькая на обтянутой змеиной кожей трехструнной домре-саншине.

«Большая земля», как окинавцы отзываются о лежащей к северу Японии, уж слишком не вяжется с нашим представлением о раскованной и безалаберной Азии. Окинава в этом смысле более ему соответствует: тут вам и на встречу опоздают, и коричневый тростниковый сахар кокуто на рынке топором порубят, и манго с ананасами вырастят, и рисовый первач авамори на зубастых ядовитых змеях, как во Вьетнаме, настоят. По вечерам Кокусай-дори, главная улица столицы префектуры Нахи на собственно острове Окинава, похожа на большой караоке-бар где-нибудь в Бангкоке: тут и американские солдатики в увольнении, и тайваньцы, выпивающие вместе

с коммунистическими китайцами, и филиппинцы, чья столица сюда ближе, чем Токио, и, наконец, туристы из Нагасаки, приехавшие в отпуск не семьями, а с коллегами, как это принято в японском корпоративном быту. Поэтому в Стране восходящего солнца Окинава слывет самой «расслабленной» (и бедной) префектурой.

Окинава — это японское название архипелага из 150 с лишним островов, треть которых обитаема, а Рюкю — название старое, китайское. Королевство Рюкю, прежде чем было аннексировано в 1879 году японским императором Мэйдзи, существовало 500 лет со своим языком, обычаями и образованной в Китае знатью. Пока Япония отгораживалась от остального мира, королевство успешно торговало с Филиппинами, Кореей, Китаем и, судя по возвышающемуся над городом Наха роскошному замку Сюри XIV века, процветало. Правда, всё в этом замке, от ярко-красного фасада до богато инкрустированного трона, было воссоздано в 1980-е годы, ведь оригинал смел печально знаменитый «стальной тайфун», как на Окинаве прозвали шторм острова американскими войсками под занавес Второй мировой войны. В битве за Окинаву с апреля по июнь 1945 года погибли свыше 200 тысяч человек: 12 тысяч американцев, 107 тысяч японцев и более 100 тысяч окинавцев.

После пурпурного Сюри, похожего на пекинский «запретный город» в миниатюре, я брожу зигзагами

Жители Окинавы считают себя прежде окинавцами и лишь потом гражданами Японии

среди черных стел с высеченными именами погибших: американцев, окинавцев, японцев. Японские школьники перештриховывают на листки бумаги имена родных. С вершины холма (он же «высота 89») на черные стелы смотрит скромный памятник генералу Усидзиме, еще успевшему сразиться с большевиками во Владивостоке в 1918 году. В июне 1945 года генерал командовал японскими силами и выпустил себе кишки в бункере на этой «высоте 89», когда стало понятно, что битва за Окинаву проиграна. Как в подобных случаях полагалось в императорской армии, первый адъютант не замедлил генерала обезглавить. На памятнике главнокомандующему лежат сигареты, монеты и гирлянды бумажных журавликов-оригами. Перенеся в последнюю войну немало невзгод, японцы горой стоят за мир, но поворотные события в национальной памяти хранят и личности исторические чтут.

После войны Окинава была под американским контролем до 1972 года, да и сейчас по договору между США и Японией тут стоят под ружьем 50 тысяч американских военнослужащих — рады-радешеньки, что не в Афганистан их отправили. «Потому что тут

серфинг и дайвинг, а там талибы», — емко объяснил мне капрал Стивенс, расправляясь с омаром в едальне над центральным рынком Нахи. После войны тут торговали американской контрабандной выпивкой и сигаретами, а теперь — морской живностью и всем остальным, равно диковинным. Очень, кстати, удобно: выбираешь внизу какого-нибудь шевелящегося гада, а наверху его тебе запекают.

Собственно, присутствие разбитных янки на Окинаве и подтолкнуло развитие здесь яхтенного досуга. Казалось бы, группа тропических островов так и просится занять почетное место среди подобных уголков Тихого океана. Но японцы — не носители серьезных мореплавательных традиций, да и непомерно дорогое это удовольствие

Так выглядят из космоса острова Ириомотэ (слева) и Исигаки



Окинава. Ну чем не Таиланд!



*На Окинаве бывают тайфуны,
но лишь в период с середины
июля по октябрь*



в Японии. Кроме того, здесь считается, что не барское дело — самому стоять за штурвалом, как какому-то рыбаку. Но несколько марин (самая комфортабельная — Ginowan Marina около Нахи) сегодня на Окинаве есть, и многие яхтсмены, идущие из Азии в Калифорнию, подхватывают у Филиппин течение Куроисио и после Тайваня заходят на Окинаву.

«Опасность тайфунов сильно преувеличена, — сказал мне Майк Квинн, переживший их с сотню и служащий кем-то вроде неофициального яхтенного брокера для безъязыких «гайдзинов». — Во-первых, они бывают лишь с середины июля по октябрь. А во-вторых, метеослужба предупреждает за 72, минимум за 48 часов, а вы никогда не бываете дальше чем на расстоянии суточного перехода от гавани, где можно укрыться. Только при швартовке не жалейте веревок!»

Самыми южными морскими воротами в Японию будет порт Исиаки на одноименном острове, откуда Грег Мартин, другой окинавский яхтсмен, добросил меня на Такетоми на яхте «Интрепид». Отслужив

в ВМС США, он влюбился в Окинаву, женился на местной, купил по Интернету из Нью-Йорка яхту и остался работать на военной базе учителем. «Брак с окинавкой дал течь, американские подростки меня достали, а вот роман с яхтой продолжается», — шутит он. Грег владеет единственной «зеленой» яхтой на Окинаве: решив, что нефтяная зависимость — корень всех зол, три года назад он снял дизельный движок и поставил электромотор, работающий от батареи 48 В. Грег агитирует за вспомогательные электромоторы на яхтах. «Но они для тех, кто действительно не ленится ходить под парусами!» — предупредил он. Грег ищет покупателя на «Интрепид», чтобы профинансировать электрификацию более крупного судна, а пока предоставляет яхту в чартер.

Ни один из 150 традиционных домов с черепичными крышами на Такетоми не знает бетона или второго этажа. Зато вход в каждый охраняют два окинавских то ли льва, то ли дракона Шиса: тот, что с открытым ртом, дает выход злым духам, а другой, с закрытым,



После II мировой войны и до 1972 года Окинава была под контролем США

не позволяет им войти. Тех японских дауншифтеров, которые, несмотря на устрашающих Шиса, умудрились переселиться на Такетоми с «Большой земли», местные не стесняясь кличут иммигрантами. А тех, что приехали туристами, возят по острову с одного пляжа на другой, но не для купания-загорания. Высыпав из автобуса, они становятся на четвереньки и ищут в песке крошечные звезды. Для биолога они — крохотные остроконечные экзоскелетики протозоя, когда-то живших на океанском дне, а для островитян — детки от союза Южного Креста и Полярной звезды, рожденные в прибое и погубленные гигантским змеем.

Еще полчаса на скоростном катере — и я попадаю на совсем уже тропический Ириомотэ. По мангровой протоке гребу на каяке к водопаду, и оттого, что она становится все уже, возникает ощущение, что мангры вот-вот цапнут меня за весло. За пару часов не попалось ни души, только какая-то змеюка плюхнулась в воду с ветки перед самым носом, пригрозив мне потерей равновесия от испуга. Идя уже посуху, натыкаюсь на сакусима саппан — одно из самых больших деревьев в мире, из высоких плоских корней которого ириомотцы издавна делали рули для своих лодок. Уж не в этой ли чаще полвека после конца войны скрывался тот самый японский солдат, который отказывался верить, что Япония капитулировала?

Покрытый на 90% джунглями Ириомотэ с его тремя тысячами населения легко «всасывает» приезжих и все равно остается диким. Местные жители далеки от проблем страны; опрошенные мной островитяне отвечали, что они сначала окинавцы, а потом уже граждане Японии. Потому их чуть ли не больше, чем последствия аварии на Фукусиме, волнует судьба



На странице слева:

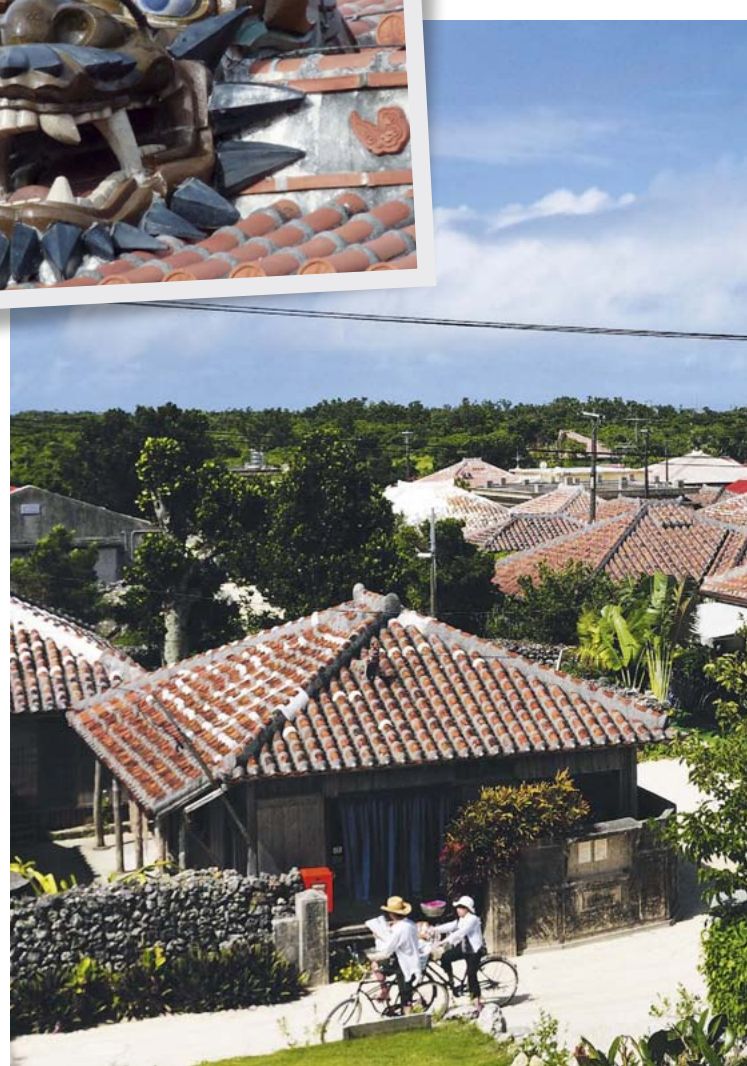
По традиции и по мелкой воде на остров Юфу с Ириомотэ добираются на воловьих повозках.

Кладбище на Йонагуни с характерными саркофагами.

В парке молящихся за мир выбиты имена 200 тысяч погибших на Окинаве в 1945 г.

Сверху вниз: Полульвы или полудраконы Шиса охраняют жилище на острове Такетоми.

В деревне на острове Такетоми высокотехнологичная Япония кажется очень далекой.





Окинава — это совсем не та Япония, какую знаем мы и даже большинство самих японцев

попавшей в Красную книгу местной дикой кошки яманеко (осталось всего около 100 особей). Они не только повесили знаки «Осторожно, яманеко!» вдоль единственной огибающей две трети острова асфальтированной дороги, но и, выйдя на вахту с радары, бесстрашно бросались наперерез моей машине, когда я ехал быстрее предписанных 25 км/ч.

В местечке Сирахама, где дорога вокруг Ириомотэ заканчивалась, я пересел на катер, чтобы попасть в одно из самых удаленных поселений Японии — деревню Фунауки с населением 42 человека. Капитан (он же лоцман, боцман и матрос) перед отплытием поклонился мне, единственному пассажиру, и долго рассказывал, как он рад приветствовать меня, высокочтимого, на борту. Капитан был в резиновых сапогах, но штурвал держал белыми перчатками. Через шесть минут мы швартовались в Фунауки, и у трапа «экипаж» опять кланялся и благодарил.

В Фунауки нет гостиниц, но знаменитый на всю Окинаву поп-певец Согуру Икеда сдает гостям комнаты и подрабатывает тем, что возит туристов смотреть голубые кораллы на лодке с прозрачным днищем. У него в доме жил мальчик старшего школьного возраста, как выяснилось, приемный. Чтобы не закрыли школу, в маленьких деревнях принято «заимствовать» детей, нередко проблемных. Утром я вслед за ним пошел в школу. Своим ключом он открыл классную комнату, где стояла лишь одна его парта. Я поговорил с учительницей английского Саюри. «У нас всего четыре ученика: один в начальной школе, двое в средней и один старшеклассник. И десять учителей; мы все приезжие. Кроме английского, я преподаю начальную математику. Есть еще медсестра и повар, они местные». «А если бы был только один ученик?» — спросил я. «Пока есть хоть один, школа будет открыта». А вдруг дети с Курил не отказались бы стать приемными на несколько лет и согласились поучиться в фунаукской школе? Там огромные гимнастический зал и столовая, везде компьютеры и электронные классные доски...

Под впечатлением от увиденного я добрал по главной тропинке Фунауки до домика у причала, где 70-летний Сабура-одзи доставал из раковин черный жемчуг. Окинавцы первыми в мире занялись его



Кабира Бэй на острове Исигаки; где-то здесь выращивают черный жемчуг.

Дерево сакисима саппан в джунглях Ириомотэ.

Кошку яманеко можно увидеть только на дорожных указателях.

Старшеклассник фунаукской школы на уроке английского.



разведением. Раковины не любят, когда в них заглядывают, поэтому их держат открытыми специальными разжимками, как будто они пришли из океана на прием к гинекологу. На место вынутой жемчужины Сабура-одзи отточенным движением клал бусинку, вокруг которой года через три вырастет новая жемчужина. Саюри рассказала, что Сабура-одзи любит вспоминать время, когда не было катера и он три часа греб в Сирахару за сигаретами и три — обратно. Теперь катер есть, но больше ничего в Фунауки не изменилось.

Под утро певец Сугуру вернулся с охоты на кабанов, и на завтрак рядом с супом мисо и водорослями, похожими на облепленный лягушачьими икринками укроп, мне дали ломтики сырого свиного брюшка со словами «это секрет долгой и здоровой жизни». И хоть это иная, но все же Япония: этикет надо блюсти. Посему я ел кабанятину, водоросли и говорил хозяевам «ойши дес» — мол, вкусно так, что не передать. В отличие от японцев, окинавцы не сильно любят рыбу, а вот водоросли едят больше всех в мире, им даже везут их с северного Хоккайдо. И вместо саке потребляют авамори (на Окинаве его производят на 60 заводах), который по традиции гонят из риса, привезенного из Таиланда. И вот что интересно: пьют 30-градусный авамори, уплетают сырую свинину — и живут долго и счастливо. Вход почти в каждое деревенское правление украшает доска почта «тех, кому за 90».

Когда окинавцы наконец умирают, их хоронят тоже необычно. На острове Йонагуни кладбище было над морем, и ветер свистел между надгробиями, но все равно было тепло. До Тайваня всего 8 часов хода под

парусом — в хорошую погоду его отсюда видно. Никогда

в жизни я не видел такого кладбища. Трехметровые каменные саркофаги по форме напоминали врытый в землю внушительного размера черепаховый панцирь. Перед одним таким укрылось от ветра на пикнике семейство; дети гонялись за щенком, мужчина играл на самшине и пел что-то душевное, женщины подпевали. Мужчина тут же налил мне стакан авамори. В горле все сжалось от огненной жидкости... «Memento awamori», — подумалось мне. Потом уже узнал, что Йонагуни на таком отшибе, что производителям здесь разрешается гнать авамори крепостью 60° (ханазакэ называется). Я спросил про саркофаг. «Он такой большой, потому что на несколько поколений родни рассчитан, — на ломаном английском объяснил Накамори-сан. — Только нам он напоминает не панцирь, а материнское чрево, откуда мы все вышли и куда возвращаемся. Мы всегда радуемся за предков, когда приходим сюда. Для нас это повод не грустить, а вспомнить, как важно быть ответственным членом семьи и общества».

Стоя на клочке чужой земли, я подумал, что мир мог бы многому поучиться у окинавцев, повидавших за свою жизнь немало разных тайфунов и живущих дольше всех в мире не только одной диетой да авамори, наверное. **MBY**

Слева направо, сверху вниз: Магазины предлагают стандартный набор сувениров.

Неповторяющийся кич на главной улице Нахи Кокусай-дори.

Турнепс дайкон — важный элемент диеты долгожителей Окинавы.

Шиса — не менее популярный сувенир, чем авамори и звездный песок.

Говядину кобе «дают» коровы, пасущиеся на острове Исигаки.

Золото воды



В рудиментарной
бушпритной
площадке, под
которой находится
якорь, скрыт складной
трап

Если эти лодки увидеть стоящими рядом, то их можно спутать. Однако при внешнем сходстве Aquador 35 Cabin во многом отличается от своего предшественника Aquador 32 Cabin. Об этих различиях мы и поговорим.

Текст Михаил Романов Фото Кари Вилен и Богдан Парфенюк

В июне мне довелось тестировать новый флагман флота Aquador. Эту модель я впервые увидел на зимней выставке в Хельсинки, и, к моему удивлению, уже в начале сезона встретил эту лодку в Санкт-Петербурге. И вот теперь она красуется передо мной на воде, готовая выйти в море. Снаружи Aquador 35 Cabin действительно сильно похож на 32 Cabin. Различия в габаритах ощущаешь, только если лодки стоят рядом. При той же ширине корпуса увеличилась длина, стал выше борт. Но архитектурная концепция лодки, ключевыми элементами которой являются рубка с большим тонированным сдвижным люком в крыше, бортовой дверью и дверью в просторный кокпит, а также конфигурация палубы, осталась. Как сохранился и высокий мощный релинг, большая, удобная для купания платформа и широкие проходы.

Внутри по ощущениям стало просторнее. Знакомая традиционная компоновка рубки, свойственное бренду Aquador высокое качество мебели и обстройки. Радует глаз красивый интерьер из темной полированной вишни с изумительной инкрустацией на обеденном столе, приятна на ощупь алькантара (обивка дивана, кресел, панели), не смущает пайол из искусственного тика (природный тик снаружи). Пульт нового дизайна явно не перегружен приборами, и это хорошо. В салоне масса полезных и удобных деталей, в числе которых перекидное сиденье по левому борту у стола и вытяжка над камбузной плитой. А вот сам камбуз (он стал длиннее и богаче оборудованием) считаю для такой лодки избыточным: мы ведь не отъедаться в море ходим!

Кают, как и ожидаешь, две. В носовой, довольно высокой, койка устроена на подиуме; в кормовой каюте под палубой рубки, где невысоко и можно



Прозрачный
сдвижной люк
в крыше рубки давно
стал привычным даже
на «северных» лодках

Страховочный леер
в разрыве высокого
релинга — важный
элемент безопасности

Мощная скула добавляет
корпусу конструктивную
прочность
и динамическую
стойчивость



ЛЮК

Он изготовлен
из тонированного стекла
и в хорошую погоду отлично
служит для проветривания
рубки на ходу

только сидеть, — двухместная лежанка поперек корпуса и диванчик вдоль борта. Но главное различие в компоновке старой и новой моделей — вместо совмещенного санузла теперь два разнесенных по бортам блока: душ на левом, галлюн на правом.

Одно дело, когда смотришь лодку на суше, другое дело — на воде. Качнуло случайной волной, и рука невольно тянется ухватиться за что-нибудь надежное. И тут же встречает опору... Безопасность нашла отражение в поручнях вдоль кромки крыши рубки, в тросике-леере в разрыве релинга на борту. Несомненное удобство — якорное устройство с якорем, зафиксированным на кормовой платформе. Дизайнеры также сильно постарались, чтобы обеспечить ровно столько рундуков, такой вместимости и в таких местах, чтобы не отнять объема у обитаемых помещений и чтобы в круизе не возникала суматоха, когда что-то надо куда-то деть, а потом легко найти и достать.

Полуметровую волну лодка проходит легко и без всякого торможения

Но вот вопрос: чтобы открыть крышки люков моторного отсека, необходимо поднять сиденье кормового дивана? Или я что-то делаю не так?

Теперь о скорости. Здесь важно понять, что требуется. Экономный и расчетливый финн не станет гнаться за узлами — предпочтет прийти к причалу на полчаса позже, но сэкономить: на стоимости лошадиных сил при покупке двигателя и на прокорме этих «лошадей». Финн-экстремал вроде Сами Селио (гонщик водной «Формулы 1») или Кими Райкконена (пилот Ferrari в сухопутной «Формуле 1», владелец Sunseeker Predator 108) — это другая крайность.

Перейдем к результатам теста. На нашей лодке стоял один дизельный двигатель Volvo Penta D6-400



Простой механизм поворота кресла вокруг горизонтальной оси позволяет сидеть либо за столом, либо лицом по ходу движения

Обрамление рабочей поверхности камбуза страхует стоящую на ней посуду

Интерьер с использованием полированной вишни и алькантары выглядит привлекательным



ВЫТЯЖКА

Камбузный блок оборудован всеми необходимыми бытовыми устройствами, включая даже вытяжку над плитой

(400 л.с.) с колонкой DPH — тот самый эконом-вариант. (На Aquador 32 С устанавливали только вальные приводы.) Но и с ним максимальная скорость составила 33,5 узла. Разгон без участия транцевых плит оказался затяжным (38 с), дифферент достигал 7° и начинал падать после 2500 об/мин, когда лодка выходила на устойчивое глиссирование. Если плиты задействовать с самого начала, дифферент не превышает 5° и время сокращается до 31 с. Вообще диапазон режимов 2000–2800 об/мин я бы считал не столько рабочим, сколько «технологическим». Когда лодка разгоняется, все приходит в норму. Три пары реданов и скула исправно работают на своих режимах, высокая килеватость днища (на транце 20°) позволяет избежать перегрузок при ходе на волне. Волну высотой полметра Aquador 35 С рассекает легко, без торможения, вдоль склона волны — мы проделали такой трюк — идет с креном, что совершенно естественно и не опасно, надо только успевать вовремя сходиться с волны. Невольно выполнили маневр «змейка»: попался участок с меняющим свое направление фарватером, и мы выдали слалом между вехами. Крен в резких поворотах умеренный, циркуляция устойчивая, с падением оборотов до 3000–3200 об/мин. И шумность в норме: максимум не превысил 80 дБА; когда мы открыли все двери и люки, показатель достиг всего 84 дБА! Очень спокойная лодка.

А если я хочу больше скорости?! Самая мощная силовая установка — два двигателя Volvo Penta D4–300. В моторном отсеке места для второго двигателя хватает, и обслуживание не вызовет сложностей. С двумя такими двигателями скорость можно ожидать до 38 узлов, даже при увеличении массы на 560 кг. Про высокую надежность и повышенную маневренность, особенно при управлении джойстиком, говорить излишне. А дополнительные расходы можно частично компенсировать, отказавшись от носового подруливающего устройства.

Я увидел Aquador 35 Cabin как вполне функциональный, безопасный и немного фасонистый семейный круизер — рациональный катерный микс, оборудованный с комфортом для пребывания на борту большой семьи в длинном или коротком путешествии. Или необязательно семьи — варианты всегда возможны. Кстати, вы задумывались, что означает само название Aquador? Если его написать по другому — Aqua d'or, то на смеси латыни и французского получится «золотая вода». Но у этого бренда ирландские корни, и я попробовал с помощью Google поискать перевод «на родине героя». Получилось интересно: Aqua d'or — вода для тех... Дальше дайте волю фантазии: для тех, кто воды не боится, кто не может без нее существовать, для тех, кто любит лодки... Да, наверное, именно для них вода и становится золотой, а не просто мокрой. MBV



На странице слева:
В такой рубке, помимо управления лодкой, можно спокойно готовить пищу и обедать в немаленькой компании.

Слева направо, сверху вниз: Приличная по размерам носовая мастер-каюта.

Кормовая каюта с двупальной поперечной лежанкой и диванчиком.

Готовый к работе камбузный блок.

Лаконичная по компоновке, но функциональная рулевая консоль, центральное место на которой занимает картплоттер.

Разнесенные в отдельные помещения по бортам туалет (слева) и душевая (справа).



ДОСЬЕ



ДЛИНА
35 Ф (10,70 М)
ШИРИНА
11 Ф (3,45 М)
ОСАДКА
4 Ф (1,08 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
(ПОРОЖНЕМ) 6,35 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
750 Л
ЗАПАС ВОДЫ
210 Л
СПАЛЬНЫХ МЕСТ
4 + 2
ВМЕСТИМОСТЬ
10 ЧЕЛОВЕК
КАТЕГОРИЯ RCD «B»
ЦЕНА ОТ € 246 000
WWW.AQUADORBOATS.FI

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛЬ 1 × Volvo Penta D6-400 (400 л.с. при 3500 об/мин), дизель 5,5 л, 6 цилиндров, колонка DPH

РЕЖИМЫ	1000	1500	ECO	2500	FAST	3200	MAX
Об/мин	5,7	7,9	2000	9,7	16,7	27,4	33,5
Скорость	2°	3°	6°	7°	5°	4°	3,5°
Дифферент	3,2	12	32	44	59	64	76
Расход	1,78	0,66	0,30	0,38	0,46	0,47	0,44
Миль/л	1200	445	202	256	310	317	297
Дальность	63	67	74	76	78	79	80
УРОВЕНЬ ШУМА дБА							
Пост управления							

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 10-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 60% топлива, 80% воды, 4 человека на борту. Температура воздуха +18 °C, волна 1-2 балла, сила ветра при скоростных заездах 3 балла.

«Пионерия» на марше

Яхта российской постройки Pioneer K43 демонстрирует новые возможности. Тестируем знакомую лодку с более мощным двигателем.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Pioneer Yachts**



Pioneer Motor Yachts не ограничивает заказчиков в колористических решениях: цвет гелекюта можно выбрать любой

Люк из прочного
тонируемого стекла
в крыше салона
частично открывается

Если нужно, можно
швартоваться носом:
для схода на берег
предусмотрена
бушпритная площадка
с трапом

Огромные бортовые
окна и панорамное
остекление
надстройки
пропускают максимум
дневного света

Когда я впервые писала о Pioneer K43 (см. МВУ № 6, 2011), все казалось предельно ясно: практичный, экономичный, простой в управлении двухкаютный круизер для неспешных путешествий по внутренним водам. Прошедшие с момента презентации первого корпуса полгода показали, что проект оказался востребованным: появились заказчики, понадобились новые корпуса — и лодка «ушла в серию», что закономерно для удачного проекта. Выяснилось и то, что потенциал у Pioneer K43 куда выше, чем казалось изначально. Это особенно интересно, учитывая, что бюджетные лодки обычно не предполагают внесения в проект серьезных изменений по желанию заказчика. Для справки: K43 стоит от 190 000 евро — не много для судна таких размеров и класса, особенно учитывая, что базовая комплектация весьма богата и на опции не потребуется тратить состояние. Для точного расчета см. «Конфигуратор» на сайте

Потенциал Pioneer K43 куда выше, чем казалось изначально

www.pioneer-yachts.ru. Тем не менее, раз уж московская компания Pioneer Motor Yachts замахнулась на создание (цитирую) «лодки, идеально подходящей для внутренних акваторий России», то пришлось учесть, что акватории эти бывают очень разными. И помимо спокойных водохранилищ, попадаются реки с сильным течением. Именно для такой реки была заказана одна из Pioneer K43, спущенная на воду в мае 2012 года. Вот ее мы и отправились тестировать.

Условия эксплуатации на быстрой реке потребовали установить на яхте более мощный двигатель — не столько ради езды «с ветерком», сколько для того, чтобы на сильном течении лодка сохраняла хорошую круизную скорость и управляемость. Казалось бы, что может быть проще — бери и ставь, однако, как известно, лишнего



САНУЗЛЫ

На Pioneer K43 санузлов два, что далеко не всегда можно увидеть на лодках аналогичных габаритов, причем оба просторны и хорошо оборудованы: высокий потолок, масса шкафчиков, много света

места на борту не бывает, а чем мощнее двигатель, тем он габаритнее. Вместо 110-сильного Volvo Penta D3 (стандартная спецификация) лодка получила Volvo Penta D4 мощностью в 260 «лошадей»! Тем не менее для «пламенного мотора» нашлось место — даже не пришлось жертвовать обитаемым пространством и удобством сервисного доступа.

Сильного течения в Москве-реке, где проходил тест, разумеется, нет, и как поведет себя лодка с более мощной моторной установкой в таких условиях, можно только предполагать. Но мы честно «положили ручку» до упора, чтобы понять, какую скорость позволит развить новый двигатель. Вы когда-нибудь видели, как водоизмещающий корпус пытается выйти на глиссирование? Именно это мы и наблюдали: 260 сил для такой лодки — это довольно много. Конечно, глиссирования не случилось, режим получился классически переходный: при 3500 об/мин была достигнута скорость 16 узлов, что соответствует числу Фруда 2 (относительная скорость). Однако даже при том, что обводы корпуса не предполагают подобных подвигов, движение в таком темпе было вполне комфортным по любому критерию, даже по шумности (см. таблицу результатов теста).

Pioneer K43 идет уверенно и ровно, без рывков, не создавая сильной волны, и это очень неплохой результат. Характер движения даже в таком нерасчетном, не свойственном для него режиме (мы помним, что обводы создавали под другую мощность) свидетельствует о том, что корпус «работает» довольно эффективно. Конечно, вместе со скоростью заметно возрастает потребление

топлива, но показатель 45 л/ч — именно таким был зафиксированный максимальный расход — может вызвать зависть некоторых владельцев куда более прожорливых глиссирующих скоростных лодок той же длины. А в «прогулочном» режиме Pioneer K43 потребляет дизеля на порядок меньше: 4 л/ч на скорости около 7 узлов и всего 2 л/ч при 5,5 узлах.

Помимо нового двигателя, эта «Пионерка» получила несколько полезных дополнений. В частности, изменили конструкцию стеклянного закрытия рубки в корме: раньше открывалась только дверь, теперь еще и большое «окно» за спиной рулевого. Добавили систему дренажа палубных люков (даже если открыть их сразу после сильного дождя, внутрь не попадет ни капли воды). Появилась транцевая дверь на «пантографе» и новые утки. В их конструкции объединены собственно выдвижная утка и защитная пластина — не повреждается гелькоут, когда швартовы трутся о корпус во время стоянки.

А вот интерьер по сравнению с базовой моделью остался практически прежним. Некоторые изменения коснулись лишь положения телевизора и шкафчиков в носовой мастер-каюте. Тем не менее более серьезные интерьерные изменения возможны: верфь расширила палитру отделочных материалов (плюс — широкая гамма цветов гелькоута) и даже готова пойти

Такой уровень технической «начинки» на подобных лодках встречается нечасто



На странице слева: Салон нижней палубы радует эргономичной планировкой и обилием света.

Сверху вниз: Новая конструкция транцевой двери с пантографом не только эстетичнее, но и безопаснее, особенно если на борту дети. Плюс — дополнительное место на корме.

Стеклопанель, отделяющая кокпит от рубки, теперь открывается полностью: помимо двери, появилось откидывающееся «окно» за креслами поста управления.

На консоль поста управления вынесены только основные приборы, информация о судовых системах, навигация и мультимедиа выводятся на сенсорный дисплей. В систему можно загружать любое ПО, подключать Интернет и совместимое оборудование.

навстречу индивидуальным пожеланиям по части планировки. Впрочем, на борту Pioneer K43 едва ли есть необходимость что-то серьезно менять. Для 43-футового судна предложенная верфью стандартная компоновка кажется наиболее разумной (пространство использовано по максимуму). Обе каюты, носовая и кормовая, а также два санузла на судне таких габаритов выглядят даже чрезмерно просторными. Объединенный с камбузом салон также имеет достойный объем, не говоря уже об обилии дневного света. Большое по площади бортовое и круговое остекление надстройки позволяет до наступления темноты не включать на борту электрическое освещение.

Еще одно практичное решение — единая система управления всем, что есть на борту. Подразумевается действительно абсолютно все: от навигационной электроники до освещения и мультимедийного блока. Не надо никуда бегать, ничего не надо искать — на все вопросы «отвечает» сенсорный дисплей поста управления. Даже вмешиваться в действия автопилота можно, не вставая с носового лежака — достаточно взять пульт дистанционного управления. При этом сложностей в руководстве всем этим хозяйством абсолютно никаких, справится даже подросток. Своей нестандартной архитектурой Pioneer K43 привлекает внимание, неожиданная практичность лодки вызывает уважение, а ее техническая начинка меня, например, приводит в неподдельный восторг. Такое сочетание качеств нечасто можно встретить на лодках подобных размеров и ценовой категории. **МВУ**

ДОСЬЕ



ДЛИНА
43 Ф (13 М)
ШИРИНА
12 Ф (3,62 М)
ОСАДКА
(ПОЛНОЕ) 0,80 М
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
(ПОЛНОЕ) 6,5 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
500 Л
ЗАПАС ВОДЫ
280 Л
СПАЛЬНЫХ МЕСТ
4 + 2
ВМЕСТИМОСТЬ
12 ЧЕЛОВЕК
ЦЕНА ОТ
€ 190 000

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 1 × Volvo Penta D4 (260 л.с.)

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	1000 1500 2000 2200 2500 2700 3000	3200 3500	
Скорость	5,5 6,7 8,4 8,6 9,3 10 11	13 16	
Расход	2 4 7,6 10 15 22 29	35 45	
Миль/л	2,75 1,68 1,05 0,86 0,62 0,46 0,39	0,36 0,35	
Дальность	1238 754 472 387 279 206 174	164 159	
УРОВЕНЬ ШУМА, ДБА			
Пост управления	65 69 72 75 78 80 84	88 90	

Скорость в узлах, расход в л/ч, расстояние в морских милях с учетом 10% резерва. Загрузка: 25% топлива, 100% воды, 5 человек на борту. Температура воздуха +21 °C, температура воды +17 °C, волнение 0 баллов, сила ветра 1 балл

В Саратов, к дому!

Традиция размеренных речных круизов в России тесно связана с носящими громкие имена большими белыми теплоходами. Но есть и другой, более приватный, комфортный и даже эксклюзивный способ путешествовать по внутренним водам.

Текст и фото **Антон Черкасов** и **Федор Кузин**

Редактор МВУ Антон Черкасов и наш корреспондент Федор Кузин делятся впечатлениями от участия в переходе по внутренним водам из Санкт-Петербурга в Саратов на хаусботе Thoroughbred. Путь был долгим, маршрут интересным, погода до удивления самой разной. Поход благополучно завершился, и теперь мы можем узнать, как все происходило. Итак, слово нашим путешественникам.

ОТ СТОЛИЦЫ ДО СТОЛИЦЫ

Приняв эстафету странствий на хаусботах Thoroughbred у главного редактора МВУ, погожим майским вечером я оказался на борту совсем нового судна, которому предстояло отправиться по Волго-Балтийскому водному пути в Москву, а оттуда перейти в Саратов.

«Назревает приключение», — нашептывала интуиция. «Прогулка обещает стать интересной», — вторил ей внутренний голос. А любой журналист знает: если голоса вещают, к ним стоит прислушаться.

— Что умеете делать? — капитан Темур Рухая протянул мне руку.

— Все умею — ответил я, не тушуясь.

— Отлично! А у нас на борту первоклассный кок! — порадовал капитан, и мы отправились подкачивать кранцы.

Первый ужин убедительно доказал справедливость утверждения. Ощувив полную свободу действий на гигантском камбузе, профессиональный повар баловал нас почти ресторанными блюдами, колдовать над которыми на другой кухне было бы затруднительно. Когда загруженная по самую крышу провизией легковушка натужно вползала на причал, задевая резиной колесные арки, я призадумался: а где все это хранить? Но пузатый двусторчатый холодильник с морозилкой почти промышленных габаритов легко проглотил треть бесценного груза, остальное быстро расплзлось по шкафчикам, не заполнив их и наполовину. Солидная электроплита, объемная микроволновая печь, посудомоечная машина, глубокая двойная мойка и метры столешницы из натурального камня удовлетворяют любого кулинарного виртуоза. Интересно и другое: дымящиеся блюда можно отсылать на верхнюю палубу в небольшом лифте, тут же интересуясь по внутренней связи (на борту десяток телефонов), хватает ли соли.





Наконец «Ласточка», как окрестили лодку невыездные диспетчеры, отчалила от причала в центре города и под приветственные гудки проносящихся «Метеоров» (уважают!) двинулась к Ладоге. Идем небыстро: многоглазые высоты сменяются прибрежными коттеджами, а за кормой медленно тонет солнце. Еще чуть-чуть — и белые ночи окончательно вступят в свои права. Скорость падает — впереди Ивановские пороги, а я наслаждаюсь тишиной, которую нарушают лишь плеск воды и крики встревоженных крачек.

Тишина — одно из главных достоинств нашего Thoroughbred: где-то там, на корме, неслышно бурчат дизели Cummins MerCruiser QSD 4.2, и лишь изредка миролюбивый рык подрулек напоминает, что судно идет своим ходом, а не дрейфует, влекомое течением. Ради такого спокойствия можно без сожаления пожертвовать скоростью, и комфорт передвижения на хаусботе окончательно убеждает меня записаться в лагерь сторонников тихоходов. Ведь самое замечательное во всем этом — жизнь внутри плавно идущего по реке судна остается почти той, к которой вы привыкли дома: без качки, ударов волн, натужного ускорения и катерных виражей. Принимая во внимание удобные просторные каюты, шикарный салон-гостиную и санузел привычных габаритов, не остается сомнений,

что обитаемость на хаусботах Thoroughbred исключительная. А если учесть еще и относительно невысокую стоимость «за квадратный метр палубы», то конкурировать с ними по этим параметрам вряд ли кто сможет, поскольку при сходной длине хаусбот будет стоить в разы меньше.

За ночь Нева пройдена, впереди непростой переход по Ладоге до устья Свири. Северный ветер (6–8 м/с) гонит навстречу неприятную волну, которая не остановила бы солидный круизер и уж тем более траулерную яхту, но для хаусбота подобные условия слишком враждебны. Сунулись было и получили от воинственно настроенной Ладоги «по мордасам» почти двухметровой волной. Не желая дразнить фортуна, капитан поворачивает назад. И вот уже судно на всех парах бежит к спасительной гавани за древней крепостью Орешек. Короткая передышка — есть о чем

Тишина на ходу — одно из главных достоинств нашего Thoroughbred



Дамы-операторы любезно разводили наплавные мосты даже глубокой ночью

подумать и что привести в порядок, и решено пойти Новоладожским каналом вдоль Ладоги прямо в Свирь. Вот она, настоящая среда обитания хаусботов: спокойная, мерно текущая река (или мирное озеро) с живописными берегами, которую волнуют лишь проходящие суда. Конструкция и оборудование таких семейных «ковчегов» длиной от 9,5 до 35 метров делают их совершенным инструментом для размеренного, не экстремального отдыха.

Поначалу у нас возникли опасения: сможет ли 28-метровое судно пройти достаточно узким каналом, где к тому же ведутся дноуглубительные работы и наведены наплавные мосты? Переживали напрасно: глубина фарватера допускает проход судов с осадкой до 1,95 м (у «Ласточки» всего метр), ширина составляет около 25 м, и даже есть возможность развернуться.

Стоило всего-то сообщить службам Шлиссельбурга о нашем намерении идти каналом — и любезные дамы-операторы без проволочек разводили наплавные мосты даже глубокой ночью. Ни очередей, ни проверок или поборов — прямо Голландия, честное слово! Шли без остановок, но не гнали — двигатели проходили обкатку, к тому же вопрос экономии топлива оставался актуальным. Здесь хаусбот оказался на высоте: на 6 узлах оба двигателя по 270 л.с. «съедали» всего 26 л горючего в час. Менее суток потребовалось «Ласточке»,

чтобы пройти 169 километров Новоладожского канала, а наутро низкие, поросшие кустарником берега сменились светлыми глинисто-песчаными обрывами с редкими соснами. Круизно-туристический сезон еще не начался, изредка мимо проползали «грузовики», и «Ласточка» летела по Волго-Балту все больше в одиночестве, позволяя нам наслаждаться природой. За следующие несколько дней была пройдена Онега, Вытегра и Рыбинское водохранилище, а потом, после участия в московской выставке BIBS (стр. 148) судно отправилось в Саратов... **АНТОН ЧЕРКАСОВ**

ПОЛНЫМ ХОДОМ НА ЮГ!

Погода к концу выставки установилась ненастная, и вечером, заправившись в затоне напротив яхт-клуба «Буревестник», мы продолжили плавание — впереди были 2140 километров пути.

Ночью подошли к первому шлюзу Канала им. Москвы, а к утру были уже в шестом, последнем. Шлюзоваться ночью приятно: тишину нарушает лишь скрип шлюзовых механизмов, редкие всплески и заливающиеся соловьи, которым, кажется, не мешает никто и ничто. Перед самой Волгой стояли рядом с двумя пассажирскими теплоходами, заполненными немолодыми туристами-иностранцами. Хаусбот вызвал неподдельный интерес и вопросы — видно, таких красавцев даже «буржуи» встречают нечасто.

Неожиданно слышим по рации разговор. Мужской голос с легким надрывом взывает:

— Шлюз, шлюз, вы где?!

Женский голос с удивлением, а потом с иронией отвечает:

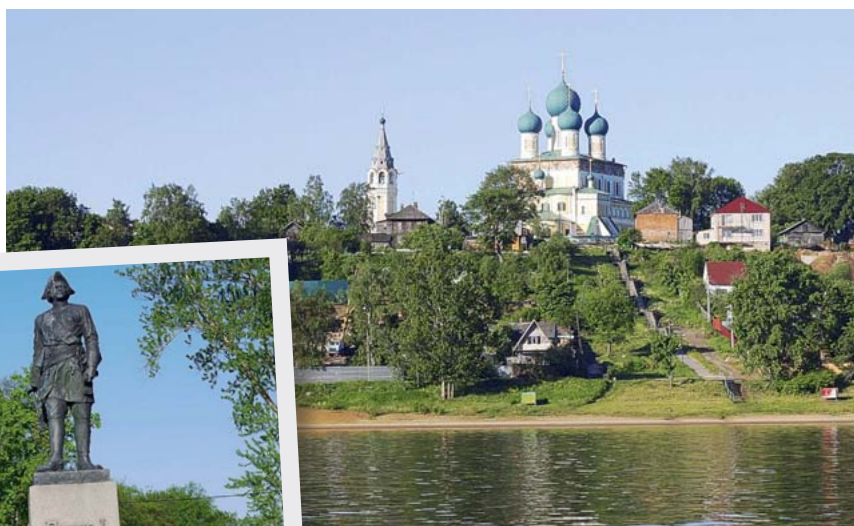
Вверху: Хаусбот спешит в укрытие за крепостью Орешек.

На странице справа, сверху вниз: Набережная и Спасо-Преображенский собор в Рыбинске.

Воскресенский собор в Тутаеве.

Судно заходит в верхний Городецкий шлюз.

Команда «Ласточки» у памятника Петру I в Шлиссельбурге.



— Мы? (Пауза.) Никуда не делись, как всегда, на месте. А вы где? Кто вы?

— Я борт шестьсот тридцать семь. —
(Похоже, посмотрелся фильмов про авиацию.)

— Вас не вижу.

— Назовите полный номер или наименование. (Скрытый смешок.)

В конце переговоров и разъяснений диспетчер не удержалась:

— Правила сначала надо читать.

— Уже читаем...

Примерно через час нас обгоняет небольшая открытая яхта с двумя весьма серьезными господами в охотничьем камуфляже. Видимо, спешат в поисках следующего шлюза.

Впереди старинный Калязин, наполовину ушедший в воды Угличского водохранилища, и знаменитая торчащая из воды колокольня, показанная во многих фильмах. Когда-то в оконные проемы нижних этажей заплывали прогулочные лодки, но лет двадцать назад основание колокольни засыпали грунтом, чтобы вода не так разрушала древнее строение, и теперь кажется, что она изначально выстроена посреди великой реки на маленьком, поросшем кустами островке. От этих мест веет стариной и патриархальностью. На возвышениях, среди домиков сбегающих к воде деревень проплывают золотые, зеленые, реже синие или кирпично-красные церковные купола.

Пройдя Угличский шлюз, любимы красивым и в какой-то мере лубочным городом. Вечернее солнце играет на куполах храмов, у берега толпятся теплоходы, а на откосе вдоль воды надпись «Углич-937». Древность.

Ночью миновали мелкое и беспокойное Рыбинское водохранилище и добрались к Рыбинску. Большая редкость — город не туристический, крупный промышленный и логистический узел, а сохранил свое историческое лицо большого уездного центра. Вдоль Волги единым ансамблем проходят дома, особняки и церкви; современные строения не бросаются в глаза и не заслоняют историю. Такая же красота, но более парадная и блестящая, в Ярославле и Костроме с ее монументальным Ипатьевским монастырем.

Спешим к следующей заправке в Кинешму. В конце XIX века город стал крупным индустриальным центром, и на берегу до сих пор высятся здания мануфактур и старинные особняки промышленников. Скорость движения вполне приличная, на всем протяжении пути 9–11 узлов, правда, помогают попутное течение и ветер. Гарантированный запас хода на 8 узлах без учета неприкосновенного запаса (100 л топлива) составляет около 700 км — очень неплохо!

Спустя время Волга делает крутой поворот на юг и приводит нас в Горьковское водохранилище, или Горе-море, как именуют его нижегородцы. Вот и Городецкие шлюзы. На выходе из верхнего стоит странный памятник Стерляди и Окуню, причем окунь явно крупнее. Небольшой и вполне ухоженный Городец гордится тем, что старше Нижнего лет на семьдесят. Именно здесь умер Александр Невский на пути из Орды.

Вид Нижнего Новгорода впечатляет. Предприятия, эллинги, краны промышленной «нижней» части города сменяются Кремлем, храмами, монастырями и особняками исторической «верхней» части

*Когда-то в оконные проемы
одного из нижних этажей
колокольни заплывали
прогулочные лодки*



в обрамлении Нижневолжской и Верхневолжской набережных. К нашему удивлению, в городе нет речных заправок, поэтому мы спешим дальше.

На восточном берегу за плесом в белом великолепии появляется Макарьевский монастырь, вид которого заставляет вспомнить «Сказку о царе Салтане». Не верится, что со всей этой грандиозной крепостью-монастырем управляются чуть больше 30 монахинь. Река тем временем становится все шире, а судов все больше. Молва о нас, оказывается, уже бродит по Волге. В сумерках мимо проходит пассажирское судно:

— Американский пароход, обхожу с левого борта!

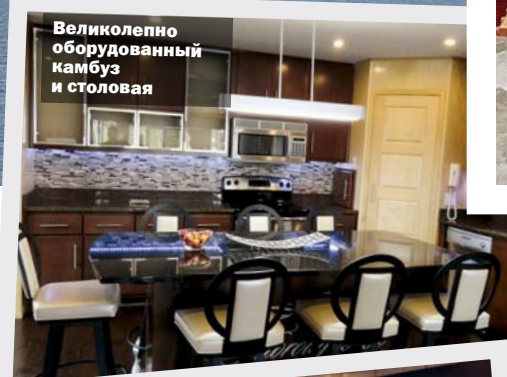
Интересно, как узнал? Нас ведь еле видно, да и о себе, о маршруте хаусбота мы только раз с кем-то поделились, переговариваясь во время шлюзования.

Чебоксарский шлюз, чувашские берега, Татарстан, Зеленодольск, Свияжск и вот наконец Казань. Хотя мы проходим далеко от центра, сверкающие крыши, стеклянные стены, купола и минареты производят сильное впечатление, как, впрочем, и Жигулевские горы (на самом деле, высокие холмы), к которым мы подошли на следующий день.

Недалеко от Самары прямо на фарватере нас нагоняет гидроцикл. Несмотря на речную волну, водитель на ходу легко перешел к нам на кормовую площадку, постоял, поболтал с нами и лихо умчался восвояси. А ночью мы, укрываясь от шторма в протоках, миновали Сызрань. Вернувшись на судовой ход, вынужденно снизили скорость до 6 узлов и пристроились в кильватер какому-то «Волго-Балту». Решение, конечно, спорное, но при свежей погоде вынужденное. Сухогруз водоизмещением под 4000 т

сбивает волну, а кильватерная турбулентность проходит под нами, так что хаусбот почти не рыскает. Скорость сразу возрастает до 10–11 узлов, а расход топлива... падает до 24 л/ч вместо обычных 35–36 л/ч для этого режима.

На траверзе Балаково с его циклопическими сооружениями АЭС погода улучшается, и мы чуть отстаем от своего трудолюбивого «ведущего». Пока ждем открытия камеры Балаковского шлюза, две свадебные пары успевают сфотографироваться на нашем фоне, видимо, вдохновленные мечтами о месте проведения медового месяца или хотя бы первой брачной ночи. Ближе к Саратову русло Волги распадается на множество рукавов, и посреди ночи мы в гордом одиночестве заходим в Усть-Курдюм, предместье Саратова, в яхт-клуб, где нас встречают семьи членов экипажа и сонная тишина... **ФЕДОР КУЗИН**



**Великолепно
оборудованный
камбуз
и столовая**



**Просторный
светлый салон**



**Флайбридж
хаусбота — настоящая
верхняя палуба**





На странице слева:
Колокольня
затопленного
Никольского собора
в Калязине.

Вверху: Успенский
собор в Ярославле.

Слева: Швартовка
на рым в шлюзе.

Справа: Плавающая
заправочная станция
на Неве.

Внизу: Макарьевский
монастырь под
Нижним Новгородом.



Как речное круизное судно наша «Ласточка» показала себя с лучшей стороны

Путешествие, организованное саратовской компанией «Лодка Хаус» (www.tb-houseboats.ru), закончилось: пройдено более 3500 км разными водными артериями. Готовясь к поездке, мы ожидали поучаствовать в привычном «аскетическом» перегоне, но вместо этого практически провели отпуск в комфортном круизе. Хаусбот вел себя достойно и как речное круизное судно показывал себя с лучшей стороны в любых условиях — от заморозков на реке Вытегре до 30-градусной жары в Казани; от штиля под Кинешмой до шквалов неподалеку от Самары. А три бокала, слетевшие во время качки на палубу, разбились на счастье, на долгую и безаварийную жизнь этой... то ли яхты, то ли ковчега, но в любом случае ставшего уже родным дома на воде. **МВУ**

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ЗАПРАВОЧНЫЕ СТАНЦИИ НА УЧАСТКЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – МОСКВА (РАССТОЯНИЯ ОТ МОСКВЫ)

ШЛИССЕЛЬБУРГ	1317 км	N 59°56,361 E 31°01,385	Круглосуточно, дизельное топливо, бензин АИ-95
НОВАЯ ЛАДОГА	1206 км	N 60°05,353 E 32°18,255	Круглосуточно, дизельное топливо, бензин АИ-95
ВЫТЕГРА	881 км	N 61°00,983 E 38°30,287	Дизельное топливо. Тел. +7 (921) 127-68-78
ШЕКСНА	598 км	N 59°14,462 E 38°30,287	Топливо привозят с ближайшей автозаправки по 800 л. Тел.: +7 (921) 722-17-08, +7 (921) 065-30-01

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ЗАПРАВОЧНЫЕ СТАНЦИИ НА УЧАСТКЕ МОСКВА – САРАТОВ (РАССТОЯНИЯ ОТ МОСКВЫ)

КИМРЫ (Д. БУРЦЕВО)	208 км	N 56°59,774 E 37°27,871	Круглосуточно, дизельное топливо, бензин АИ-95. Тел. +7 (910) 836-01-10
ЯРОСЛАВЛЬ	526 км	N 57°34,922 E 39°55,946	Круглосуточно, дизельное топливо, бензин АИ-95. Тел. +7 (961) 020-45-45
КИНЕШМА (Т/Х ГРИФ)	705 км	N 57°29,105 E 42°06,789	Круглосуточно, дизельное топливо Тел. +7 (915) 810-05-26
КАЗАНЬ	1312 км	N 55°45,320 E 49°06,016	08.00 – 20.00, дизельное топливо, бензин АИ-95. Тел. +7 (905) 310-99-13
САМАРА	1712 км	N 53°21,890 E 50°10,969	Круглосуточно, дизельное топливо, бензин АИ-95. Тел. +7 (917) 111-23-68







НИМФА СЕВЕРНЫХ МОРЕЙ

Когда описываешь лодку с выставки, невольно уподобляешься акыну, который поет о том, что видит в данный момент. Но, побывав на лодке в плавании, находишь особые слова. От них даже немного пахнет морем. ...

Текст **Константин Иевлев** Фото **Nord West — Najad AB**



Штурманский стол на своем традиционном месте. Над ним расположен ГРЩ

Удобная лестница в кокпит снабжена поручнями

Дожливым вечером в марине Торсхавна (городок на Фарерских островах, как раз на поддороге в Исландию) мое ухо выхватило среди «картофельной» датской речи женский голосок, сетовавший с чудным московским говором на мыльный привкус чипсов из местного универсама. Из-за плотных, местами просто черных облаков сумерки в марине временами превращались в непроглядную ночь, почти как зимой, когда свет яхтенных иллюминаторов так притягателен. Слегка устав от общения внутри нашего чисто мужского экипажа за время многодневной лавировки в не приветливом Северном море, я пошел на голос. Он раздавался из яхты под шведским флагом, в темноте я не разглядел, какой. Повод постучаться нашелся быстро, так же быстро я получил приглашение подняться на борт, будто был соседом по площадке.

Обладательницей голоса оказалась миловидная шатенка Вера, жена владельца и капитана яхты, шведского врача по имени Стиг. С ней в просторном салоне яхты сидели еще трое: сам доктор и сестра Веры с мужем. Их лодка *Vera* шла туда же, куда и мы — в Исландию, за экзотикой. Вернее, должна была идти, но доктора Стига неожиданно вызвали в клинику. Дам совсем не радовало, что придется

мокнуть на Фарерах несколько дней, дожидаясь Стига, а уходить дальше с одним мужчиной на борту они побаивались. Тогда я довольно неожиданно для всех (и для себя самого) предложил свою кандидатуру в части навигации и работы на палубе до Рейкьявика. Стиг некоторое время сверлил меня взглядом, а после глотка виски сказал:

— Кост! Тебя послало провидение!..

Мои парни даже обрадовались, что дальше пойдем «парочкой» — так веселее. Следующим утром перед выходом в 400-мильное «турне» я принялся осматривать лодку. Это была *Najad 440 CC* (Central Cockpit), хотя вчера вечером она показалась мне лодкой больше 50 футов. Впечатление возникло оттого, что камбуз вынесен из салона в проход, к кормовой каюте, как на «гигантах» моей парусной юности — польских «Конрад 54». Такое решение освобождало салон и превращало его в «зал».

Палуба с центральным кокпитом имеет свои преимущества. Я уже ходил на круизерах CC: от Hallberg-Rassy до внушительных Sparkman & Stephens — и про себя одобрительно называл их автобусами. Мне нравится такая архитектура палубы. Во-первых, из-за того, что погон гика-шкота всегда на месте, под ноком гика, работает как надо, а не поставлен для виду, как на чартерном «мейнстриме». А во-вторых, радуют эти чудно-трогательные грани лобового остекления в мощном

На этой странице: На яхтах таких размеров камбуз обычно размещают непосредственно в салоне. На *Najad 440 CC* он сдвинут ближе к корме: больше места и нет «прозы быта».

На странице справа: Вверху: Мастер-каюта в корме. Сделать ее такой широкой — от борта до борта — можно только на лодках с центральным кокпитом.

В центре: Камбуз смещен в проход, ведущий к кормовой каюте: удобно готовить в качку, опираясь на стену моторного отсека.

Носовая каюта.

Внизу: санузел носовой каюты с выделенной душевой кабиной.

Боковые
иллюминаторы
и верхние люки:
освещение
в салоне отличное



ДЕТАЛИ

Интерьер выполнен очень профессионально, с точки зрения как мебельного производства, так и мореплавания: никаких острых углов, все в меру практично и консервативно, но не без шика

Сэндвичевая конструкция обеспечивает прочность, шумо- и звукоизоляцию

металлическом обрамлении, готовые в любой момент слиться с «нахлобучкой» доджера, образуя в кокпите полноценную кабину... Я чувствовал, что проведу ближайшие дни в комфорте, без солевого «дубления» лица брызгами черного (по цвету) моря.

Стиг оказался парнем с гоночным прошлым и снабдил лодку хорошим комплектом передних парусов на все случаи жизни. Утром он показал мне «гардероб» и умчался на самолет, пообещав встретить нас в Рейкьявике. Прогноз давал «штатную» для данной местности погоду: ветер NW 30–35 узлов, чисто в лицо. Поэтому, осмотрев погон стаксель-шкота, я предпочел поставить взамен стоящей на закрутке генуи стаксель № 2. Со мной никто не спорил, а дамы только радовались, что моряков на лодке не убавилось. Грот был толковый, со сквозными латами Tape Drive с тафетой (тонкая полиэстерная ткань, которая наклеивается на ламинат, увеличивая срок службы паруса. — Прим. МВУ), что также обещало сносную лавировку в предстоящую не очень ласковую погоду. Далее я проверил внушительный набор дельных вещей, крепление вант, шкивы проводок и весь бегучий





Погон гика-шкота, размещенный под ноком гика, работает как надо и не мешает перемещаться по кокпиту

Шкотовые лебедки размещены вне кокпита, что при крене может смутить неопытную команду

Центральный кокпит кажется (и является) более безопасным в свежую погоду

Иллюминаторы в транце — большой плюс для освещения кормовой мастер-каюты

Все работало достойно, даже без характерного скрипа туго выбитых веревок

такелаж. Лодка была не новой, но ухоженной, посему состояние рангоута и палубного оборудования опасений не вызывало. Смущало только одно — положение шкотовых лебедок. Тянуться к ним через комингс кокпита на крене под ветер было явно не с руки, видимо, господа Юдэль с Вроликом (дизайнеры лодки. — Прим. МВУ) полагали, что мускулистая команда будет работать прямо с палубы. Однако заставить «круизную» команду в шторм покинуть кокпит не представлялось мне реальным.

Итак, в полдень, перебросив на борт *Vera* свою сумку, я вывел лодку в море. Ветер уже был «здесь». Мы решили огигать Фареры с востока, прикрывшись извилистым берегом. Предстояло примерно 25 миль в энергичный галфвинд. Перед выходом я взял первый риф на гроте и не пожалел: из узких фьордов восточного берега прилетали такие «плювки», что даже в галфвинд приходилось делать из грота «пропеллер». Однако все работало достойно, даже без характерного скрипа туго выбитых веревок. Осталось только радоваться стабильному и мощному ходу Najad 440 CC и остеклению, закрывающему от случайных брызг с носовой скулы.

Пока летели 25 миль до острова Фуглой, волна была не более полтатора метров. Разогнавшись, тяжелая

Najad 440 CC легко с ней справлялась, мерно двигая корпусом в продольной качке. Мои парни на нашей Hallberg-Rassy 40 ускорились вперед на четверть мили (понятно, ведь лодка легче почти на четыре тонны). По задумке мы хотели проскочить между Фуглоем и Фарерским «материком», но с идущей впереди яхты сообщили, что в проливчике толчея из-за отбойной волны и ветровой зыби, и мы решили уйти лавироваться в океан. За островом нас встретила хорошая зыбь под нижние краспицы — метров шесть, не меньше. Najad быстро к ней приоровилась и стала потихоньку настигать обогнавших нас мужиков. Гонки не гонки, а две яхты, идущие параллельными курсами, — сами понимаете...

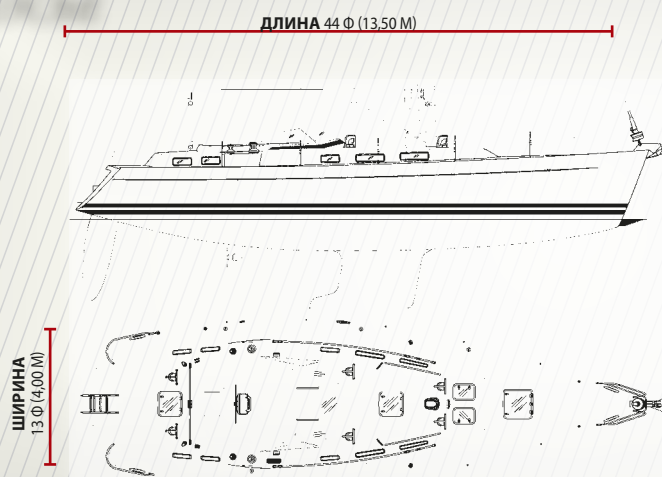
На такой волне Najad 440 CC вела себя безукоризненно. Каждый килограмм корпуса работал на ход. Легли на длинный галс в надежде, что, согласно карте давлений, ветерок чуть отойдет и мы начнем падать на курс к Исландии. И тут я заметил, что высокая зыбь, несмотря на нешуточную силу воздушного потока, все-таки обестветривает верхушку стакселя. Автопилот с зыбью справлялся, я пошел шуровать в парусном гардеробе и вскоре достал то, что мельком заметил ранее. Блэйд! Этот узкий крепкий высокий стаксель должен был добавить ходу. Предстояла замена паруса. Игорь, второй мужчина на лодке, врач, как и Стиг, сказал, что сможет мне помочь, если только я себе что-нибудь сломаю или прищемлю. Короче, наевшись при замене стакселя «огурцов» на баке, я вернулся в кокпит и там

Вверху: Выверенные обводы корпуса позволяют Najad 440 CC успешно справляться с продольной и поперечной качкой: яхта не взлетает на волне и не зарывается в нее носом, а палуба остается сухой.

На странице справа, вверху: Центральное расположение и конфигурация кокпита позволяют в свежую погоду превратить его в полностью закрытую рубку: достаточно поставить ходовой тент, крепящийся к мощной металлической раме переднего остекления.



ДОСЬЕ



ДЛИНА	44 Ф (13,50 М)
ШИРИНА	13 Ф (4,00 М)
ОСАДКА	7 Ф (2,10 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОРОЖНЕМ)	14 Т
БАЛЛАСТ	4,8 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	425 Л
ЗАПАС ВОДЫ	550 Л
ДВИГАТЕЛИ	VOLVO PENTA D2-75 S (75 Л.С.)
ПЛОЩАДЬ ПАРУСНОСТИ	
ГРОТ	52,5 М²
ГЕНУЯ	44 М²
ГЕНУЯ С ЗАКРУТКОЙ (ОПЦИЯ)	60 М²
ГЕННАКЕР (ОПЦИЯ)	130 М²
ВЫСОТА МАЧТЫ НАД ВАТЕРЛИНИЕЙ	20,5 М
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ	ОТ € 471 100



ГЕНУЯ

Опциональная генуя с закруткой облегчает работу с парусами тем, кому важнее не скорость, а спокойный круизный яхтинг. Это также удобно, если на борту у вас неопытная команда

еще раз в полной мере оценил его комфорт. Вагон «СВ», да и только! Тем временем маневр с блэйдом стал себя оправдывать: изрядно поотстав от моего HR 40 во время замены стакселя, Najad вновь устремилась в погоню. И не безуспешно. На HR 40 не было блэйда, стоял только прикрученный 100% боевой стаксель, и Vera стала его дожимать. Парни оценили и «запросили пощады». Догнав их с наветра, мы чуть притравились и пошли вровень. Оставив Игоря на палубе смотрящим, я спустился в салон и снова принялся его оценивать. Одно дело — лодка у причала, и совсем другое — на ходу в море.

Замечу, что до сего момента я считал эталоном обустройства яхты для холодных морей интерьер нашего обжитого Hallberg-Rassy 40. Но здесь я был вынужден поделиться уважением с дизайнерами Najad 440 CC. Кормовая каюта просторна, с высоким подволоком, отдельным галлюном и завораживающим видом кильватерной струи через транцевые иллюминаторы. «Сюда бы еще дверь на кринолин», — мелькнуло в голове, но свинцовые холмы за кормой быстро отмели идею пилить дверной проем. Еще уважение с поклоном — в отношении камбузного блока. Я о нем уже упомянул, но теперь видно, как на левом галсе, когда лодку изрядно мотало вверх и вниз, упершись спиной в стенку кокпита, там удобно работать с чайником и сковородкой, на которой Вера готовила гренки. Я отчего-то с завистью подумал: «Живут же люди!». Хотя мне-то чего завидовать: наш Hallberg-Rassy 40 — тоже

отменная лодка. Внутри было удивительно уютно. Панели и фасады мебели выглядели, с точки зрения морехода, весьма профессионально, без углов и падающих сверху крышек. Все отработано, привычно-консервативно, в то же время присутствует какой-то особый шик: в матовом лаке, тонировке, фурнитуре... Уже потом я выяснил, что немалую долю комфорта, как и на большинстве современных лодок солидных брендов, создавала сэндвичевая конструкция корпуса и палубы, обеспечивая, кроме прочности, еще и отличную шумо- и теплоизоляцию.

Как временный капитан я встал на «собачью» вахту и проспал все время в уютном углу кокпита с «лентяйкой» трудяги-автопилота в руках, пока Вера не разбудила меня под утро, вручив стакан горячего чая. Прогноз и наши предположения сбывались. Ветер отошел, и на следующий день одним галсом мы достигли острова, население которого говорит на самом древнем в Европе языке. Лодка меня порадовала, экипаж оказался нормальным (готовили дамы вкусно). Что еще нужно посреди холодного и не очень приветливого моря мужчине средних лет, который пустился в плавание для... Это неважно, для чего, ведь смысл любого плавания — в нем самом. Впрочем, как и смысл жизни...

Я рассказал реальную историю, которая имела место год назад. Фотографий с того перехода до Рейкьявика у меня не сохранилось, но те, что вы видите здесь, довольно точно описывают лодку. Не верите — убедитесь сами! MBY

Последние мили

Впервые в истории Volvo Ocean Race недалеко от финиша четыре команды имеют шансы выиграть главный приз. Напряжение растет, техника не выдерживает, а победа... Ее прочат французам.

Текст **Евгения Бакунова**

Фото **Евгения Бакунова; Пол Тодд; Йен Роман; Ян Риу**





Регата Volvo Ocean Race вернулась в Европу. Первым кругосветную гонку принял Лиссабон, затем Лориен. К моменту, когда этот номер будет напечатан, гонка войдет в завершающую стадию — и останется лишь дожидаться финиша. Имя победителя мы, по всей видимости, не узнаем до самого конца. Но тем и интересней!

Этап Майами — Лиссабон можно назвать переломным. Во-первых, он ознаменовался первой победой команды Abu Dhabi Ocean Racing. Во-вторых, на последнем трансокеанском этапе в гонке

Шанс победить в Volvo Ocean Race есть как минимум у трех команд

поменялся лидер: испанская Telefonica, лидировавшая до этого все время, уступила первенство французской Groupama, которой удалось ликвидировать существенный зазор, отделявший ее от соперника, и выйти вперед.

Португальская столица встретила Volvo Ocean Race с небывалым энтузиазмом. Люди толпились в гоночной деревне даже в негоночные дни, тысячи горожан вышли на набережные Лиссабона на всем протяжении от старта до финиша смотреть портовую гонку. Волонтеры раздавали схемы гонки, как программки в театре, а в толпе зрителей звучали пространственные рассуждения на тему, кто сегодня сильнее: Puma или Groupama.

Осведомленность публики вносила в атмосферу события особый колорит и приятно удивляла.

Около 200 судов сопровождали яхты регаты на дистанции. Да и сама гонка, пожалуй, могла бы претендовать на звание одной из наиболее зрелищных за последнее время. «Декорации» Лиссабона и Тежу сыграли в этом не последнюю роль. Портовую гонку в Лиссабоне выиграла Groupama, упрочив свои позиции. Telefonica, бывший лидер гонки, казалось, совсем утратила волю к победе, придя на финиш последней.

Лидерство на старте 8-го этапа захватила Puma, а чуть позднее на первое место вновь вырвалась Telefonica, как бы вспомнившая о былых успехах. К этому моменту четыре



Команда Abu Dhabi Ocean Racing выиграла свой первый этап из Лиссабона в Лориен



Благодаря циклону лодки пришли в Лориен на два дня раньше предполагаемого срока

команды из шести сохраняли шансы на победу — и все это происходило за два этапа до финиша. Всего 23 очка отделяли первую команду от четвертой в общем зачете. Такого в истории Volvo Ocean Race еще не было.

Шторм и ветра силой свыше 40 узлов, которые встретили команды в Северной Атлантике, не стали причиной снижения скоростей. На этапе от Лиссабона до Лориена Telefonica установила новый рекорд гонки, пройдя за сутки 564 мили, который... в тот же день побил Team New Zealand — 565,82 мили. За свою неустойчивость команда, ведомая олимпийским чемпионом Айкером Мартинесом, поплатилась чуть позже, когда лодка

потеряла один из рулей. В штормовом море членам экипажа Telefonica удалось заменить перо руля, сохранить при этом приличную скорость и не уступить лидерства. Однако всего в 300 милях от Лориена гигантская волна швырнула лодку так, что повредила другое перо руля. Скорость Telefonica упала, и конкурировать с соперниками испанцы были уже не в состоянии. В результате вперед вновь вырвалась Groupama. Она же уверенно финишировала первой в Лориене.

«Впервые в моей жизни такое невезение, — сказал шкипер Telefonica Айкер Мартинес после случившегося. — Я расстроен. Завтра мой день рождения... Но сегодня главное безопасно дойти до берега».

Впереди у флота один короткий этап до ирландского Галуэя и портовая гонка там же — состоится она 7 июля. Там мы наконец и узнаем, чем закончится эта захватывающая история. **MBY**

Вверху: Во время гонок в эстуарии реки Тежу команды оказались в условиях «течение против ветра». Норд-вест силой до 20 узлов заставил воды реки буквально вскипеть. Telefonica, Puma и Camper Team New Zealand выиграли старт этапа Лиссабон — Лориен, но проиграли Groupama на финише.

На странице справа: Groupama к концу гонки набрала скорость и за один этап до финиша ушла в заметный отрыв. Однако к финалу все еще может измениться.



ЙЕН УОКЕР, шкипер Abu Dhabi Ocean Racing

В чем отличие этой гонки от предыдущей?

Погодные условия довольно сложные, но в этот раз у нас не было угнетающе длинных этапов. С другой стороны, не было и длинных этапов вниз по ветру. То есть, с одной стороны, маршрут гонки оказался легче, с другой — сложнее. Кроме того, короткие остановки — 2–3 дня, не больше — практически не оставляли времени на отдых.

Вы выиграли этап до Лиссабона, не завершили два других этапа. В чем причина поломок — конструкция или человеческий фактор?

Наша команда состоит из опытных гонщиков, так что это определенно не человеческий фактор.

Мы сломали мачту — скорее всего, это был производственный дефект. На мой взгляд, главная проблема в том, что мы выжимаем из лодок все и даже больше, используем их на пределе, и никакие резервы не срабатывают. Сегодня главная задача — не заступать за этот предел, и это, как видим, получается не у всех.

Каков ваш прогноз относительно победителя гонки?

Думаю, выиграет Groupama. Telefonica очень сильна на встречных курсах, Groupama — на попутных. Результат во многом будет зависеть от погодных условий.

Вы пойдете в гонку еще раз, если вам предложат стать шкипером какой-либо из команд?

Сначала я спрошу свою жену...



РЕЗУЛЬТАТЫ ГОНКИ

(по состоянию на 29.06.2012)

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	191	191	219	196	122	39
Этап 5/Окленд – Итажаи	25	25	20	30	0	0
Портовые гонки/Итажаи	2	2	6	4	3	0
Этап 6/Итажаи – Майами	15	15	20	30	10	0
Портовые гонки/Майами	1	3	5	4	6	2
Этап 7/Майами – Лиссабон	15	10	26	20	30	5
Портовые гонки/Лиссабон	1	4	6	5	3	2
Этап 8/Лиссабон – Лориен	10	25	30	20	15	5



КНУТ ФРОСТАД, CEO Volvo Ocean Race

У трех команд незавершенные этапы, и Puma имеет шансы на победу. Тогда формально получится, что победитель не завершил кругосветку. Что будет делать руководство?

Мы не можем поменять правила в процессе гонки. Команда, набравшая больше очков, выигрывает независимо от того, сколько этапов завершила. Раньше подобные ситуации не возникали, и нам, пожалуй, стоит над этим подумать.

В гонке было много поломок. Это следствие недостатков в конструкциях или что-то иное?

В гонке Volvo лодки ломались всегда. Сейчас это происходит отчасти потому, что конкурентные

возможности команд близки. Есть и новая проблема с конструкциями — поломка мачт, которой мы должны уделить внимание. В прошлой гонке мачты не ломали, и правила в этой части не менялись. Полагаю, проблема в технологиях, направленных на снижение веса; в результате мачта просто не выдерживает нагрузок. Что касается поломок корпусов, это, на мой взгляд, нормально, ведь гонка проходит с полной отдачей, в том числе в технической части. Мы намерены искать новые пути не только сокращения бюджетов, но и повышения безопасности лодок.

Каковы перспективы следующей гонки Volvo?

Мы ожидаем участия как минимум восьми команд. Об основных изменениях в гонке будет объявлено в конце июня. Количество остановок останется, скорее всего, таким же.



ХРАНИТЕЛИ ВРЕМЕНИ

С 30 мая по 3 июня в Антибе прошла Les Voiles d'Antibes — первая регата классических яхт средиземноморского цикла Panerai Classic Yachts Challenge.

Текст **Ольга Селезнева**
Фото **Panerai/Гвиди Кантини**

Среди множества регат, ежегодно проходящих в мире, гонки классических яхт стоят особняком. И дело даже не в том, какие «сливки» парусного общества они собирают, просто это зрелище способно тронуть даже тех, кто к яхтингу вовсе отношения не имеет. Едва ли найдется человек, которого не заинтересовала бы демонстрация машины времени. Именно такое событие напоминают регаты классических или, правильнее сказать, традиционных яхт. Для нас золотой век паруса привычнее выглядит в черно-белой гамме выцветших фотографий. Наблюдая это зрелище в цвете, ощущаешь такой эффект присутствия, что в голове

*Золотой век паруса привычнее
выглядит в черно-белой гамме
старых фотографий*

тотчас всплывают образы «бурных 20-х» с «Великим Гэтсби» и барышнями в полосатых купальниках по колено. Особенно если учесть, что пейзажи Французской Ривьеры с тех пор изменились не так уж и сильно.

Les Voiles d'Antibes — первая в этом сезоне регата средиземноморского цикла Panerai Classic Yachts Challenge. По обе стороны Атлантики проходит немало соревнований классических яхт,

и за последние 8 лет почти все они объединились под крылом Officine Panerai. Прославленная часовая марка нашла отличный способ продвигать не только свое имя, но и обширное наследие. С начала XX века Panerai специализировалась на производстве высокоточного и надежного инструментария для военных моряков и подводников; в 1936 году выпустила Radiomir — первые водонепроницаемые наручные часы для работы на глубине; с 1993 года марка стала доступна не только военным морякам и специалистам — часы Panerai поступили в открытую продажу.





В категории Big Boats соревнуются яхты длиной от 30 м, классические и современные



Stella Polare

БЕРМУДСКИЙ ЯЛ **21,47 м** ГОД ПОСТРОЙКИ **1965**
 ВЕРФЬ **Sangermani (Италия)**
 КЛАСС **классические яхты**

Участие в регатах классических яхт — часть учебного процесса студентов Итальянской морской академии, которая владеет *Stella Polare* с момента ее постройки. Именно здесь учились тянуть веревки абсолютно все офицеры нынешнего военно-морского флота Италии. Возможно, *Stella Polare* не выглядит столь впечатляюще винтажно, как другие яхты, участвующие в регатах Panerai, однако это одна из самых быстроходных классических лодок (что весьма необычно для судна, построенного в сугубо тренировочных целях). Еще в 1966 году она установила и 18 лет удерживала рекорд скорости в знаменитой гонке Giraglia (Сан-Тропе – Генуя), преодолев 243 мили за 29 часов. На ее счету множество побед в атлантических гонках и, конечно, в Panerai Classic Yachts Challenge.

С 2005 года Officine Panerai ассоциируется не только с часами, но и с главными классическими регатами мира. Соревновательный цикл длится круглый год: 10 этапов проходят в Европе (Mediterranean Circuit и British Classic Week), Северной Америке (North American Circuit) и в Карибском море (Antigua Classic Yacht Regatta). Яхты, принимающие в них участие, бесконечно разнообразны в отношении размеров и конструкции и необязательно отличаются солидным возрастом. Здесь, как и в любых парусных соревнованиях, существует строгое деление на классы: система довольно сложна и часто варьируется от регаты к регате в зависимости от того, какой флот имеется «в наличии». К винтажным яхтам относят те, что спущены на воду до 1950 года. К классическим — построенные в период с 1950 по 1976 год. Есть и традиционные яхты (Spirit of Tradition) — они могут быть совершенно новыми, но построенными в духе классического дизайна. Часто в отдельные группы выделяют монотипы, построенные по правилам интернациональных метрических классов, а также «большие лодки» (Big Boats, от 30 метров длиной). Внутри групп иногда добавляется разделение по размерам или парусному вооружению.

Les Voiles d'Antibes — Trophée Panerai — традиционно одно из самых крупных соревнований серии, ибо львиная доля классических яхт Средиземноморья базируется на Лазурном берегу и в самом Антибе. На этот раз гоночный флот насчитывал 49 яхт, разделенных на 8 групп, самой многочисленной из которых — 20 вымпелов — стала категория Vintage Marconi. Это винтажные яхты с бермудским парусным вооружением (маркони — второе название такого типа вооружения: одна мачта, грот, стаксель и спинакер).

Честно говоря, список победителей не стал откровением: есть яхты, которые если и не выигрывают из года в год, то по крайней мере делают это чаще прочих. Таковы, например,

На странице слева:
Moonbeam IV добыла победу в категории Big Boats в упорной борьбе с *Cambria*: 2 победы в трех гонках.

На странице справа:
 Вверху: Почти все мировые регаты традиционных яхт сегодня проходят под эгидой Panerai.

В центре:
 Правила не запрещают использование современных высокотехнологичных парусов, однако многие классические яхты и сегодня выходят на старт гонок с традиционными льняными парусами, хотя они тяжелы и обращаться с ними совсем непросто.





У каждой классической яхты обычно интересная биография

Stella Polare — классическая 21-метровая яхта ВМФ Италии; *Naif* — 13-метровый гоночный шлюп 1976 года или *Blue Peter* 1930 года постройки, принимающий участие в Panerai Classic Yachts Challenge восьмой раз подряд и выигравший за свою жизнь более 50 регат.

Тем не менее поводов для гордости предостаточно у любой классической яхты: каждая может гордиться если не списком побед, то как минимум интересной биографией или солидным возрастом. Например, раритетная *Marigold* отмечает в этом году 120-летие со дня спуска на воду на британской верфи Camper & Nicholson. *Manitou* (64-футовый ял 1937 года постройки) называли «истинной любовью президента Кеннеди» и «плавающим Белым домом». Президент много ходил на ней, оставаясь на связи со своей администрацией и Пентагоном (кстати, сейчас *Manitou* выставлена на продажу). И даже новые яхты категории Spirit of Traditions, у которых пока нет ни солидного возраста, ни биографии, в состоянии поразить вас в самое сердце. Достаточно взглянуть на 23-метровую *Nazgul of Fordell*, построенную в 2008 году на английской верфи Spirit Yachts (сейчас там работают над 42-метровым парусником J-класса). Очевидно, именно за такими лодками будущее классического яхтинга. Настоящие винтажные яхты рано или поздно уйдут — никто не вечен, во всяком случае процент старых деталей, замененных новыми, неизбежно превысит допустимый предел. Но суть ведь не только в льняных парусах и старом тике. Главное — с нами пока остается философия того яхтинга, который еще можно увидеть на старых фотографиях. И уже за одно это Panerai точно уготовано место на страницах морской истории. Не говоря уже о том, что часы у них тоже получаются отличные. МВУ

Moonbeam IV

ГАФЕЛЬНЫЙ КУТТЕР **35 м**
ГОД ПОСТРОЙКИ **1914**
ВЕРФЬ **William Fife & Son (Шотландия)**
КЛАСС **винтажные яхты**



Moonbeam IV — последняя и самая большая яхта из четырех, построенных под этим именем в период с 1858 по 1920 год. Она была спущена на воду еще в 1914 году, но из-за Первой мировой войны была окончательно достроена, официально зарегистрирована и передана владельцу — англичанину Чарльзу Платри Джонсону — лишь шесть лет спустя. В регатах Panerai участвует и предыдущая *Moonbeam III* (24,77 м, 1903 г.), также известная как *Moonbeam of Fife*, в честь верфи, построившей три из четырех *Moonbeam*.

Moonbeam IV считается одним из самых красивых и знаменитых гафельных куттеров XX века. На его счету бесчисленные победы в регатах — от King's Cup 1920 и 1923 гг. до современных регат классических яхт (не исключая последний Les Voiles d'Antibes – Trophée Panerai). В 1950 году *Moonbeam IV* купил князь Монако принц Ренье III. На борту этой яхты, переименованной в *Deo Juvante*, он провел свой медовый месяц с Грейс Келли. 10 лет спустя яхта была снова перепродана и интенсивно эксплуатировалась как чартерное судно при минимальном уходе и ремонте. Нынешний владелец обнаружил *Moonbeam IV* в 1995 году в Греции. Лодка была в довольно плачевном состоянии. Более трех лет (1999–2002 гг.) яхту реставрировали в Бирме, после чего она отправилась в Новую Зеландию в качестве госты Louis Vuitton Cup и America's Cup. В 2005–2006 гг. *Moonbeam IV* снова прошла рефит, направленный в основном на повышение гоночных качеств, так как после первой реставрации яхта не показывала столь впечатляющих результатов, как в дни своей молодости. С тех пор *Moonbeam IV* — постоянная участница всех классических регат Средиземноморья. Яхту также можно взять в чартер по цене от € 6000 в день (или € 35 000 в неделю).



ИТАЛЬЯНСКИЙ ПИРОГ

Пока устроители America's Cup World Series борются за количественные показатели, их идейные противники переживают утрату уникальности старейшей парусной регаты. Спор сторонников и противников нового формата становится не просто забавным фоном, но свидетельствует о кризисе этого соревнования, да и всего парусного спорта.

Текст и фото **Евгения Бакунова**

Старт нового сезона America's Cup World Series (ACWS) я назову итальянским. С самого начала участие Италии в серии обрело черты гротеска. Mascalzone Latino отказалась от роли Первого челленджера (за 160-летнюю историю Кубка такое впервые!). Потом, не выполнив условий контракта, покинула серию итальянская Venezia Challenge. И вот меньше чем через полгода сразу два этапа новой серии подряд проводятся в Италии (Неаполь и Венеция), а новый итальянский челленджер Luna Rossa для участия в гонках выставляет две яхты.

Опустим описание гонок и текущие результаты — все это есть в Интернете. Тем более что эти результаты ни на что не влияют. Интереснее начинка «итальянского пирога» — сплетни, скандалы внутри Кубка «Америки», о чем официальные информационные ресурсы и пресса умалчивают: у America's Cup тоже есть своя цензура.



Начнем с того, что Неаполь задержал открытие мероприятия, и регата сократилась с 9 дней до пяти. Это можно считать несущественным, но для столь крупного спортивного события, где замешаны немалые деньги, мелочей не бывает. Дело осложнил скандал местного уровня: за проведение регаты Неаполь заплатил 5 млн евро (!). На фоне кризиса и частных банкротств такие траты городского бюджета общественности показались неуместными. Кроме того, телевидение вело трансляции лишь гонок флота, оставив матч-рейсы вне поля зрения широкой публики. А значит, как считают критически настроенные итальянцы, если речь идет о популяризации нового формата соревнования, пусть платят организаторы Кубка.

Помимо прочего, начало нового сезона серии ознаменовалось изменениями в составе участников. Из числа челленджеров были французская Aleph

В Кубок «Америки» понемногу вливают «молодую кровь»

и испанская Green Team, сославшись на дороговизну проекта. По слухам, из последних сил держится китайская команда. В команде Oracle замена: вместо Рассела Куттса на катамаране Oracle 5 выступает молодой олимпиец Даррен Бандок, а Куттс занялся управлением (официальная версия). В Неаполе его не было, не собирался он и в Венецию. В команде сообщили, что он очень занят. До старта сезона Куттс открыто говорил о сложностях в популяризации новой серии, о недостатке внимания со стороны телевидения и о том, что проект еще далек от точки безубыточности. Если верить слухам, Куттс пытался найти новые города для проведения регат (в том числе в Китае), однако не преуспел. Показательно, что



Катамараны позволили приблизить гонки к берегу, что добавило действию зрелищности

на фоне его собственного весьма успешного проекта RC44 (Russell Coutts 44) America's Cup World Series финансово пока выглядит бледно. Все это дало почву разговорам, что Рассел Куттс и Ларри Эллисон, хозяин Oracle Challenge, на грани разрыва. Представители команды слухи опровергают, однако есть косвенные подтверждения. В разгар венецианского этапа объявили о приходе нового генерального менеджера Гранта Симмера, а Куттс стал стратегическим консультантом.

В кулуарах главной темой остается содержательная часть Кубка. Противники и адепты нового формата America's Cup по-прежнему сходятся в жестких спорах. Каждый по-своему прав, но компромисс вряд ли возможен. Первые утверждают, что Кубок «Америки» — соревнование уникальное, и любые новации, направленные на ложную, по их мнению, популяризацию гонки, убивают ее дух и традиции. Уже само по себе слово «серия» перечеркивает любые ассоциации с уникальностью регаты. Гонки флота более зрелищны и понятны, чем матч-рейсы, поэтому телевидение отдает предпочтение первым. Но при чем здесь тогда Кубок «Америки», если и вправду все, что касается матч-рейса, остается «за кадром»? Организаторы ранее заявляли, что новые катамараны способны выдерживать гораздо более широкий спектр погодных условий. Очевидно, что это не так: скромный диапазон ветров для катамаранов класса AC45 составляет 10–18 узлов. Новые яхты быстроходны, но при этом хрупки: при ветре свыше 20 узлов и волне 1,5–2 метра риск технических

поломок резко возрастает. А при ветре в 25 узлов даже спуск лодок на воду представляет риск. AC72, скорее всего, будут еще более зависимы от погоды, а значит пресловутая зрелищность мероприятия, которая поставлена во главу угла, тоже под угрозой.

Продолжая тему, противники нового формата говорят, что в новой серии отсутствует логика. Традиционно Кубок «Америки» был ареной борьбы самых амбициозных яхтенных проектов (читай, кошельков). Теперь организаторы все чаще говорят о сокращении бюджетов, чтобы привлечь больше команд. Но катамараны «большого» класса AC72 слишком дороги, их строительство потянут не более пяти из нынешних девяти синдикатов. Команды объединяются для постройки лодок и тренировок: например, Team New Zealand и Luna Rossa строят свои лодки в Новой Зеландии и там же будут совместно тренироваться. Организаторы вводят ограничения по времени тренировок на AC72, чтобы уравнивать шансы команд (как правило, «богатые» успевают построить свои лодки раньше и получают фору). Однако согласно протокола каждая команда сможет тренироваться только 30 дней до конца 2012 года (5 дней в месяц); после 1 января команды смогут спустить на воду второй катамаран и тренироваться еще 45 дней в период до 30 апреля. Одних такие ограничения радуют, однако ревнители традиций считают, что они противоречат самой идее Кубка.

Таким образом, по мнению критиков, организаторы без каких-либо особых оснований используют образ и авторитет старейшего в мире трофея для раскрутки





На странице слева, сверху: Гонки America's Cup World Series вблизи берега.

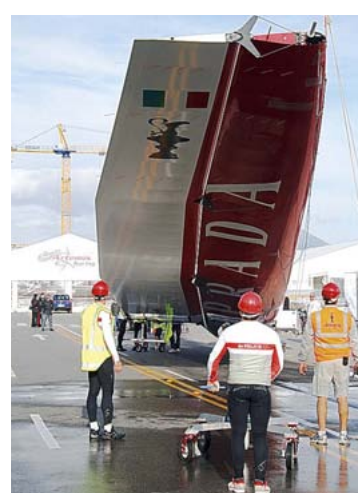
Внизу: Luna Rossa Challenge выставила две яхты — Piranha и Swordfish.

Вверху: Старт групповой гонки нравится зрителям больше всего.

В центре, слева направо: Катамараны AC45 требуют немалой физической силы.

После гонок на берегу снимают грот-крыло: парус хрупкий и может сломаться при ветре свыше 20 узлов.

Грот команды Artemis после переворота: не только потерянная гонка, но и серьезные траты.



регаты, которая по своим принципам ничего общего с ним не имеет. То есть попросту дискредитирует America's Cup. Идеологи нового формата, в свою очередь, убеждают общественность и журналистов, что делают благое дело, спасая трофей от неминуемой гибели, и привлечение массового зрителя позитивно сказывается и на Кубке «Америки», и на парусном спорте вообще. По их мнению, другого выхода нет.

«Меня тут обозвали киллером... Я тоже уважаю традиции и не за 15 минут принял решение работать здесь, — прокомментировал ситуацию глава PR-службы Oracle Racing Тим Джеффри. — В том виде, в котором Кубок просуществовал 160 лет, он уже не сможет жить. Мы пытаемся вложить в него новый смысл, привлечь новых спортсменов, увлечь публику. Взгляните, сколько людей пришло на гонки».

Спорить с фактами трудно: в Неаполе и Венеции на регате собрались несколько сотен тысяч человек. Катамараны позволили максимально приблизить гонки к берегу, и это сделало соревнование более доступным для зрителя. Раньше такое не удавалось — лодки класса AC имели большую осадку и требовали более безопасных по глубинам акваторий.

«Новые катамараны очень сложны, — продолжает Тим Джеффри. — Вспомним предыдущий класс ACC5 (гонки 2007 года. — Прим. МВУ). Мы все яхтсмены; если собрать команду в пресс-центре и стартовать, то с лодкой мы бы управились и финишировали достойно, пусть не победив. С AC45 такой фокус не пройдет, уже не говоря о AC72. И это технический уровень, достойный легендарного трофея!»

Неужели нынешний формат погубит Кубок «Америки»?

Заметим, что организаторы выполнили кое-какие обещания: в регату действительно удалось влить «свежую кровь». Пожалуй, никогда ранее в регатах Кубка не было столько молодых яхтсменов, в том числе олимпийцев. Впервые в истории появился молодежный вариант Кубка при спонсорстве Red Bull. Инициатива призвана обеспечить приток молодых кадров в будущий Кубок «Америки» и уже оценена звездами нынешнего. «Прорваться в America's Cup всегда было сложно. Мне повезло, когда я в 19 лет оказался в австралийской команде и меня заметили, — говорит шкипер Oracle 4 Джеймс Спитилл, выигравший Кубок в 30-летнем возрасте. — Теперь у молодых яхтсменов больше шансов показать себя».

Молодежные гонки America's Cup на катамаранах AC45 состоятся в 2013 году в Сан-Франциско во время 34-го розыгрыша Кубка «Америки». Как ожидают организаторы, там выступят до 10 команд по 5–6 человек в возрасте от 19 до 23 лет. С учетом этих и других аргументов позиция организаторов тоже вызывает понимание: в неизменном виде Кубок «Америки», скорее всего, ждет медленная смерть. При таком раскладе обвинения в убийстве звучат уже несколько по-иному. Поможет ли America's Cup World Series вернуть интерес публики к легендарному состязанию, покажет время. Ждать осталось чуть больше года. Ну а в этом году мы еще увидим две американских регаты ACWS — они пройдут в Сан-Франциско в августе и октябре. МВУ



БРУНО ТРОБЛЕ, основатель
Louis Vuitton Cup: «Парус стал моей
страстью и делом на всю жизнь».

Его знают все. Он сам неоднократно участвовал в розыгрышах Кубка, именно он почти 30 лет назад придумал и организовал Louis Vuitton Cup — регату челленджеров, победитель которой обретал право на матч непосредственно за Кубок «Америки».

Получив образование в юриспруденции и PR, Бруно Тробле (Bruno Troublé) стал первым агентом Кубка, координатором гонок и посредником между спонсорами и синдикатами. Символично, что с приходом Louis Vuitton в Кубке «Америки» закончилась эра американцев. Первый Louis Vuitton Cup прошел в Ньюпорте в 1983 году и завершился победой австралийцев на яхте Australia II. Именно эта яхта впоследствии впервые в истории America's Cup отобрала его у американцев.

Бруно Тробле ответил на вопросы МВУ о Кубке «Америки» и не только.

Что побудило вас в детстве на занятия парусом?

По-моему, я начал ходить под парусом раньше, чем просто ходить. Каждое лето родители вывозили меня в наш дом в Антибе; там вместе с ними я и начал. Потом занимался в яхт-клубе в Париже на Сене. С того момента парус прочно вошел в мою жизнь. Затем я выступал на олимпиадах (в классах «Летучий голландец» и «Солинг». — Прим. МВУ), участвовал в оффишорных гонках. Мне было 23 года, когда в 1977 году я впервые принял участие в Кубке «Америки» в составе команды Марселя Бика (Marcel Bich, один из основателей компании Bic. — Прим. МВУ). Когда Бик решил оставить Кубок «Америки», он отдал мне все, что было у команды: лодку, тендеры, машины, сказав «теперь это твое — продолжай без меня». Но у меня не было денег на содержание лодки и на взнос, который платили челленджеры за участие в Кубке. Я подумал, что надо бы найти спонсора. Louis Vuitton я хорошо знал, позвонил президенту и уже через несколько часов получил его поддержку. На проведение регаты мне выделили \$ 250 тысяч, и в 1983 году состоялся первый розыгрыш одноименного Кубка.

Что для вас стало наиболее значимым в парусной карьере?

Конечно, Кубок «Америки» стал самым важным и интересным. Но я вспоминаю с теплотой олимпийские игры, особенно Олимпиаду в Мехико в 1968 году. Олимпийские игры тогда были менее политизированными. Сейчас олимпийские классы находятся на новом профессиональном уровне, но они все равно менее популярны, чем любые другие парусные гонки. Почему-то медиаосвещение олимпийских классов остается слабым, а ведь именно оттуда выходит большинство звезд.

На ваш взгляд, популярность парусного спорта в мире снижается?

Безусловно, да. Зато растет популярность круизного парусного яхтинга. В парусном спорте слишком мало ясности, слишком много классов и регат, слишком много чемпионов. Этот спорт невидим для широкой публики, и ISAF практически не делает ничего, чтобы исправить ситуацию. Большой оффишорный яхтинг тоже теряет былой имидж. Достаточно посмотреть на Volvo Ocean Race: лодки постоянно ломаются и сходят с дистанции.

Что вы думаете о новом формате Кубка «Америки»?

Кубок всегда был авангардом яхтинга, и, конечно, катамаранов AC45 для Louis Vuitton Cup недостаточно. Мы предпочитаем, чтобы в гонках было 5–6 больших яхт вместо 10–15 маленьких. Но создание этого «малого» класса — хорошая идея. Благодаря AC45 мы имеем возможность более или менее подготовить публику.

В чем ошибки первых регат серии?

Первые три регаты телевидением освещались плохо, публики было мало. Неаполь оказался переломным: люди наконец-то пошли смотреть гонки. Я считаю Италию одним из лучших мест для проведения Кубка «Америки»: здесь много страстных болельщиков. Регата в Кашикайше была первой, слабой по организации. Сан-Диего вообще оказался, на мой взгляд, ошибкой, а вот Плимут был выбран удачно по погоде, и прошло все хорошо.

И там даже были перевороты, что особенно нравится зрителю...

Я считаю, что перевороты хороши, только если случаются редко. Очень редко. Если пять катамаранов из шести перевернутся, регата, считайте, сорвана. А в матч-рейсе это вообще отмена последующих гонок.

Каким будет юбилейный Louis Vuitton Cup?

В июле следующего года мы уже будем точно знать, кто выйдет на старт Louis Vuitton Cup. Думаю, будет не более 4–5 катамаранов класса AC72.

Кубок «Америки» всегда был регатой больших кошельков. Зачем искусственно демократизировать то, что должно оставаться элитарным по определению?

В современном мире оставить Кубок «Америки» как есть невозможно. Мы используем быстрые катамараны, чтобы привлечь молодежь, и надеемся, что, благодаря высочайшему качеству трансляций America's Cup, мы сможем «зацепить» ее, пробудить интерес к парусу. Потому что парусный спорт надо популяризировать современными способами, иначе он просто умрет вместе с Кубком «Америки».

Какой момент за всю историю Louis Vuitton Cup вам запомнился больше других?

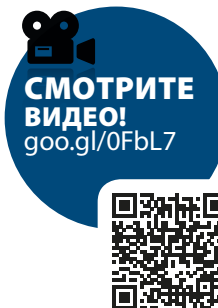
Конечно же, гибель OneAustralia в 1995 году. Тогда не было прямых телетрансляций, и я наблюдал за гонкой на локаторе. Вдруг одна из точек начала мигать и через минуту исчезла с экрана... (см. видео <http://www.youtube.com/watch?v=LA-REPV-ReY>).

Кто для вас яхтсмен всех времен и народов?

Пол Элвстрем (единственный четырехкратный олимпийский чемпион в парусе. — Прим. МВУ). Я гонялся с ним на одном из чемпионатов мира. Если говорить об оффишорном яхтинге, то это Питер Блэйк и Эрик Табарли.

А где вы гоняетесь сейчас?

В классах MUMM 30 и J80. Три года назад мы гонялись на чемпионате мира в классе J80. Мы были самой взрослой командой со средним возрастом 63 года, минимум на 20 лет старше остальных. И заняли 12-е место среди 85 экипажей...



Внимание
к гонкам
парусных
яхт
падает,
зато
растет
интерес
к яхтингу
круизному

По пути варягов

В июне на Балтике прошла парусная регата Ust` Luga Cup – 12, ставшая кульминацией торжеств, посвященных 10-летию морского порта Усть-Луга. В гонке крейсерских яхт длиной от 46 до 53 футов приняли участие команды, состоящие из работников порта, сотрудников компаний-партнеров и петербургских СМИ.

Текст и фото **Алексей Попов**



Эта регата стала, пожалуй, первой на Балтике, прошедшей по столь необычному и, как оказалось, чрезвычайно интересному маршруту. Собственно, вот он: марина Wasa Harbour (Стокгольм) – Сандхамн – Мариехамн – Лаппо – Науво – Ханко – Таллинн – Санкт-Петербург. Возможно, этими морскими дорогами двигались на восток, к нам в Гардарики, шведские викинги-варяги.

4 ИЮНЯ. ДЕНЬ ПЕРВЫЙ, ТРЕНИРОВОЧНЫЙ

Первый день на лодке, наверное, самый сложный. Мало знакомым друг с другом, совершенно разным людям предстоит провести 10 дней в ограниченном пространстве. Однако в море, на яхте, все протекает как-то иначе. Люди априори добрее, спокойнее, объединены целью и настроением. Я общался

со всеми участниками и, забегая вперед, отмечу: за время регаты не было ни единой конфликтной ситуации не только внутри команд, но и между ними.

Утро старта встретило нас дождем и холодным ветром. Собрание шкиперов для последних инструкций, получение флагов и форменной одежды, наконец — торжественное открытие. Идеальный вдохновитель регаты Валерий Израйлит обозначил главные цели мероприятия: содействие интеграции и развитию отношений между портами Балтики, популяризация парусного спорта в России — и пожелал попутного ветра и традиционных футов под килем. Легкий завтрак, фотографии на память...

Большинству участников предстояло знакомство с морем вообще и яхтингом в частности, поэтому люди ощущали волнение, но в глазах читался азарт и жажда приключений.

Выйдя в море, курсом между островами в марину Сандхамна (Швеция), подняли паруса, и многие



Ракурс

Взгляды на яхтинг могут быть разными, но один из лучших видов открывается из-под мачты. А если серьезно, то Балтика — рай для фотографа, особенно в хорошую погоду



Первый день на лодке самый сложный: нужно привыкать к команде

впервые ощутили упругую мощь ветра, услышали шелест разрезаемой форштевнем волны. На лицах взрослых состоявшихся людей читалось едва сдерживаемое ликование и детская радость.

5 ИЮНЯ

С утра пораньше — собрание капитанов и шкиперов в марине Сандхамна, обсуждение планов и маршрута. Сегодня гонка, и все слегка возбуждены. По решению судей первая гонка кольцевая — отличная возможность потренироваться в командной работе. Первой финишировала яхта *Анна* с результатом 54 минуты, последней — *Evita* (1 ч 3 мин). Абсолютное



время впоследствии пересчитали с учетом гандикапа: лодки различались по водоизмещению, площади парусности и пр., что подогревало интригу. Команды живо обсуждали первые результаты, разбирали участие в гонке... Так и дошли до Мариехамна — столицы Аландских островов, автономии в составе Финляндии.



В море люди как-то добрее, спокойнее, объединены одной целью и настроением

Город на полуострове имеет два порта. Восточный порт — главным образом яхтенная гавань, одна из крупнейших на Балтике.

6 ИЮНЯ

Выход из марины назначен на 11.00. Судейская яхта, на которой я находился, отчалила среди первых, и уже отойдя миль на семь, мы получили сообщение: на яхте *Anna* потерял винт. Все понимали, что это ставит крест на участии яхты в дальнейших гонках, хотя... мы к ней еще вернемся.

На этот день планировалась гонка на маршруте Мариехамн — Лаппо (Финляндия), определены координаты контрольных точек, время прохождения которых отмечали судьи.

Через 10 миль после старта упал густой туман — просто «молоко», и видимость не превышала 60 м. Пришлось идти по приборам. Туман, черно-зеленая балтийская вода, крики чаек, шум волн создавали психоделическую атмосферу нереальности происходящего. Время от времени из тумана выныривали яхты и другие суда. Кутаясь на палубе в куртки, мы приветствовали их ленивым взмахом руки. Появившись на мгновение, они, как призраки, снова растворялись в белой мгле.

В этот раз лучшее время показала лодка *Seventh Wave* (3 ч 52 мин).

На Лаппо мы пришли вечером. Остров особенно запомнился среди прочих мест, где нам довелось побывать. Затерянный в Аландском архипелаге, он поражает глубиной тишины и умиротворенности. Живет здесь всего... 35 человек. Говорят, раньше жители занимались рыбной ловлей и промыслили тюленей, сейчас основной источник дохода — туризм: летом сюда заходят десятки лодок в день! По случаю



Опыт

Многие участники регаты впервые познакомились с яхтингом, но опытные шкиперы с удовольствием делились знаниями с новичками

прибытия толпы гостей из России хозяева местного ресторанчика решили работать до последнего клиента. Это, надо сказать, подвиг: магазины, рестораны, кафе в прочих местах захода регаты работали строго до 21.00, и мы туда просто не успевали. В этот вечер ресторан на берегу марины если и не собрал годовую выручку, то план на месяц выполнил точно!

7 ИЮНЯ

Утреннее солнце едва пробивалось сквозь глубокий туман. Когда он рассеялся, мы вышли по направлению к Науво (Финляндия). В этот день гонка была опять по маршруту, но с общим стартом. Как и накануне, лучшей стала *Seventh Wave* (6 ч 59 мин 45 с). Остров Науво — один из многочисленных в архипелаге Турку. Чрезвычайно приятные места: аккуратные коттеджи и привлекательный ландшафтный дизайн радуют глаз, поднимают настроение.



АНТОН РИШНЯК,
исполнительный директор
ЗАО «СММ» (*Anna*):

Если у вас есть яхта, то приключения не заканчиваются. О регате мы узнали довольно поздно, лодку готовили спешно и докупали оборудование уже в Стокгольме. Ветер на пути из Петербурга был до 40 узлов, это существенно сократило время, но без потерь не обошлось. Первым нас покинул компас, затем ушла антенна

навигации, порвали парус... Первую гонку нам удалось выиграть, но на следующий день при выходе из марины Мариехамна у нас каким-то образом потерялся гребной винт. Видимо, во время шторма мы поймали бревно или иной предмет, который погнул вал и сбил винт. Мы понимали сложность ситуации, но твердо решили ремонтироваться, поставили на уши пол-Европы, но вал достали. Винт прибыл из Италии самолетом. Заказали кран, водолазов... В итоге через 36 часов лодка вышла, и уже к утру мы стояли в марине Науво с остальными участниками регаты.



На странице слева:
По случаю прихода яхт
ресторан на о. Лаппо
работал до последнего
клиента.

Собрание капитанов
в марине Сандхамна.

Швартовка на о. Лаппо.

Сверху вниз: На маршруте
Мариехамн – Лаппо.

Марина острова Лаппо;
обсуждение маршрута.

Яхта *Victory* (First 47.7).



8 ИЮНЯ

Удивлению не было предела, когда рядом с нашими лодками у причала обнаружилась *Анна* — та самая яхта, у которой неполадки с редуктором и винтом. Команда решила вернуться в гонку и, вызывая к яхтенному братству, сумела решить проблему (стоило это около 6000 евро). В тот день гонялись по треугольнику, и опять лучшей оказалась *Seventh Wave*. Основная борьба разворачивалась уже не за 1-е место (лидер был очевиден), а за пьедестал.

9 ИЮНЯ

Утро выдалось хмурым и дождливым, и нам предстоял переход в город Ханко (Финляндия). Выйдя из марины, опять попали в туман. Гонку отменили, яхты шли тихо, а мы размышляли о вечном. Вот так, с мыслями, под дождем и в тумане дошли до Ханко, самого южного города Финляндии, расположенного на оконечности полуострова Ханкониеми и с трех сторон окруженного морем.

*Если у вас есть лодка,
то приключения – в хорошем
смысле – не закончатся никогда*

10 ИЮНЯ

Впереди Таллинн. Опять туман, но к обеду распогодилось, идти стало веселее. На судейском судне подняли геннакер. Около 19.00 флот резво финишировал в Old City Marina в центре Таллинна. В этот день лучший результат показала вернувшаяся «из ниоткуда» *Anna*; *Seventh Wave* была только второй.

11 ИЮНЯ

Свободный день. Одни отдыхали, другие отправились за сувенирами или смотреть достопримечательности — старый город в двух шагах, не надо даже никуда ехать. Готические постройки, башни и крепости навевали мысли о средневековье и рыцарях. Захотелось подвигов, и они были.



МАКСИМ ШИРОКОВ, исполнительный директор ОАО «Усть-Луга» (Gloria):

Чувства переполняют — эмоций, наблюдений и выводов масса! Регата удалась, несмотря на сложные погодные условия. Думаю, что первый эксперимент можно признать удачным, мы старались каждый день анализировать происходящее, отмечать возможные недочеты. Главный вывод для нас как организаторов — нужно начинать заранее. И мы собираемся

буквально сразу после окончания этой регаты приступать к подготовке следующей. Мы приняли решение сделать ее ежегодным событием. Корысти в этом для компании нет: регата должна, в первую очередь, способствовать установлению лучшего взаимопонимания между портами Балтики. Кстати, все порты проявили большой интерес к участию в этом событии на регулярной основе. Балтика одна, многие порты конкурируют друг с другом, хотя должны друг друга дополнять. Но даже конкуренция не означает, что мы не можем общаться и учиться друг у друга, и это очень важно.



Когда-то жители Лаппо охотились на тюленей, а сейчас принимают яхтсменов



Туман

В тот день было не до гонок: видимость не превышала 60 метров, идти приходилось по приборам, с максимальной осторожностью

12–13 ИЮНЯ

Все хорошее как-то слишком быстро заканчивается. Вот и наша регата близилась к финалу. Немного грустное утро, сборы, подготовка к прохождению границы. Все это происходило прямо на лодках, в марине, в центре Таллинна.

Мы выходим из Еврозоны, и нам предстоит 30-часовой переход до Санкт-Петербурга. Шли тихо, ведя неспешные мужские разговоры о карьере, женщинах, о жизни и своем месте в ней. Говорили о том, почему у них все чисто, ровно и без заборов, а у нас — грустно и... так всегда. Несли вахту, по очереди стояли у штурвала. Встретили чудесный закат, который передал нас белой волшебной балтийской ночи, и та рука об руку с береговой охраной сопровождала яхту до самого восхода.

Утром вышли на главный судовый ход и удивились. Это, конечно, не московские пробки, но движение тоже оживленное. Неспешно подошли к Кронштадту, наслаждаясь видами фортов. Прошли Невскую губу и ошвартовались на таможенном причале. В течение часа прошли паспортный контроль и направились в гавань Речного яхт-клуба. Вот и все, регата завершилась. Грустно. Это было, пожалуй, лучшее приключение в моей жизни, хотя я вовсе не домосед. Остальные тоже с сожалением покидали лодки, и в их глазах читалось, что они обязательно вернутся.



14 ИЮНЯ. ДЕНЬ ПОСЛЕДНИЙ, ПРОЩАЛЬНЫЙ

Чудесный Петербург, город с неповторимым настроением и особой энергетикой! Вечером в Крестовском яхт-клубе прошло торжественное закрытие регаты. Время подводить итоги, награждать победителей и строить планы на новые, еще более захватывающие приключения. Уверен, они будут!

Редакция МВУ благодарит яхтенное агентство Jonacor Marine за прекрасную организацию регаты и возможность присутствия на борту одной из яхт нашего корреспондента. МВУ

ИТОГИ РЕГАТЫ Ust` Luga Cup – 12

I место	Seventh Wave, АО «Ростерминалуголь»
II место	Anna, ЗАО «СММ»
III место	Gloria, ОАО «Компания Усть-Луга»
IV место	Madonna, «Красная Стрела», Октябрьская железная дорога, ОАО «РЖД»
V место	Evita, ФГУП «Росморпорт»
VI место	Collinda, команда журналистов
VII место	Victory, МТП «Усть-Луга» и ОАО «Пул Транс»

Вверху: На острове Лаппо, затерянном в Аландском архипелаге, постоянно живут всего 35 человек. Зато яхтсмены посещают это место с завидной регулярностью.

В центре: Валерий Израйлит, Председатель совета директоров ОАО «Компания Усть-Луга», вручает кубки победителям и призерам регаты.



АЛЕКСАНДР АЛИЕВ, управляющий компанией «Ростерминалуголь» (Seventh Wave):

Для нас участие в мероприятиях такого рода — новый опыт. Получив приглашение на регату, мы с готовностью согласились, хотя у большей части экипажа не было навыков хождения под

парусом, тем более в условиях гонки. Регата — отличная возможность укрепить отношения в коллективе и командный дух. Мы рады победе и надеемся в следующем году продолжить эту традицию. Наши бизнес-партнеры не просто готовы нас поддержать — они планируют договориться с организаторами о своем участии. Ведь просто перемещаться с места на место, выпивать и закусывать уже никому не интересно. Зато ощутить азарт спортивной борьбы — вот что важно и нужно.

107,4 BUSINESS FM

первое деловое радио



Ничего лишнего. Только БИЗНЕС.

реклама

107,4 BUSINESS FM

Компетентно о ресторанах в программе
Бизнес-ланч с Ильей Вытяжновым.

LIFESTYLEMBV

Образ жизни на берегу и в море

Гавань для жизни

Кипр привлекает самых разных людей. Одни находят здесь выгодные условия для бизнеса, другие — виллу своей мечты, кого-то привлекают море и туристические или, напротив, неизведанные маршруты.

Текст **Мария Мошкина**





Безусловно, из-за своего географического положения Кипр популярен и среди яхтсменов. Нет сомнений, что теперь, благодаря проекту Limassol Marina, судовладельцев, готовых не только «прописать» свою лодку на Кипре, но и обзавестись здесь уютным домом, станет больше.

Строительство Limassol Marina уже на стадии завершения: в октябре будет сдана гавань, в ноябре — первый жилой комплекс. И привлекательность проекта заключена именно в этой простой идее: яхтсмен и его лодка должны жить вместе. Хотя бы в сезон. Так, строящиеся сейчас на территории Limassol Marina резиденции Peninsula Villas, Island Villas и Castle Residences спланированы как идеальное жилье для владельца яхты. Каждые апартаменты будут иметь персональный причал (всего их 650 для яхт длиной от 8 до 115 метров). Почти готовый к эксплуатации комплекс Nereids Residences не предполагает наличия частных причалов, но небольшой порт для гостевых яхт или арендованных лодок здесь предусмотрен.

Привлекательность проекта заключена в простой идее: яхтсмен и его лодка должны жить вместе

Яхтсмены, как известно, люди консервативные и особенно ценят общение со «своими». Поэтому проекту Limassol Marina можно поставить еще один плюс. Здесь воплощается не только идеальное жилье для тех, у кого уже есть лодка, но и все для того, чтобы воспитать новое поколение яхтсменов. До конца года должна быть сдана в эксплуатацию яхтенная школа.

Если слово «проект» наводит вас на размышления, имейте в виду, что гаванью в Limassol Marina с самого начала строительства управляет гигант Camper & Nicholson's — некогда известная верфь, а теперь крупный брокер и яхтенный менеджер.

А также внимательно следите за следующими выпусками МВУ: совсем скоро мы сможем поделиться с вами личными впечатлениями о том, что такое жизнь современного яхтсмена на современном Кипре. **МВУ**



JEER — имя нарицательное

Слово «Jeep» давно перешло в категорию имен нарицательных во многих языках у разных народов. Меж тем, до сих пор никто точно не объяснил, когда и откуда появилось это слово и что оно на самом деле означает. Бесспорно одно: так часто и уважительно называют любые мощные автомобили с высокой проходимостью.

Текст **Матвей Краснопольский**





Как и у большинства внедорожных брендов, история марки Jeep началась с военного заказа. Эксклюзивность Jeep лишь в том, что марка эта стала первой в своем роде. Американцы опередили англичан и немцев, когда первыми задумали создать легкий, очень проходимый автомобиль для нужд армии.

Накануне Второй мировой войны, понимая, что даже по ту сторону Атлантики вряд ли удастся сохранить нейтралитет, военное ведомство США разослало приглашение на участие в тендере. Задание — создать автомобиль грузоподъемностью 1/4 тонны, легкий и надежный, с кузовом Runabout (так американцы называли открытые автомобили), способный двигаться по бездорожью. Дополнительная сложность состояла в том, что на разработку военные давали всего 49 дней и примерно столько же — на организацию производства, причем сразу в солидных объемах. Из 160 приглашенных компаний только три представили свои разработки: концерны Ford и Willys-Overland, а также небольшая компания Bantam, на тот момент уже прекратившая выпуск автомобилей и распустившая почти весь персонал. Как ни странно, выиграла конкурс именно Bantam, а разработку проекта поручили инженеру Карлу Пробсту.

Однако радоваться победе долго не пришлось: компания не была готова к быстрому развертыванию производства. Поэтому контракт на выпуск внедорожников военные отдали Ford и Willys-Overland, а Bantam достался лишь подряд на выпуск прицепов. Компания пыталась судиться, суд проиграла, и все разработки попали к Willys-Overland, почему первое время легкие американские внедорожники и назывались Willys. Всего за годы войны было выпущено свыше 360 000 автомобилей; более 50 000 из них были отправлены в Россию по ленд-лизу (они даже послужили прототипом при создании советских «ГАЗ 67»).

Сегодня линейка Jeep включает пять основных моделей и целый ряд модификаций

Само имя Jeep американцы зарегистрировали еще в 1943 году. Но что оно означает? По одной из версий, Jeep — это вольная интерпретация аббревиатуры GP (General Purpose), как в США называли универсальные (многоцелевые) армейские колесные автомобили.

В 1945 году, сразу после окончания войны, начался выпуск «гражданской» версии внедорожника Jeep CJ (Civilian Jeep), тогда же появилась фирменная радиаторная решетка с семью вертикальными прорезями. Внедорожник постепенно адаптировался, обрстал «гражданскими» опциями, улучшалась динамика, повышался уровень комфорта. Но уже было ясно: с одной моделью на растущем американском рынке компания не преуспеет. Полумерой стал удлиненный 7-местный Willys Jeep Station Wagon с закрытым кузовом, однако до комфортного семейного автомобиля и он недотягивал.



Вверху: Интерьер салона Jeep Wrangler традиционно отличается высокой эргономикой и качественной кожей в отделке сидений и элементов.

Справа: Такая форма решетки радиатора уже которое десятилетие служит фирменным стилем всех автомобилей Jeep..

В 1963 году Jeep осуществил еще один прорыв — дебютировал Wagoneer, предшественник современных больших кроссоверов и люксовых внедорожников. Реклама гласила: «Это единственный семейный автомобиль, на котором можно ездить везде и в любую погоду». У этого имени также нет внятного значения и перевода, но между тем оно интуитивно понятно. Wagoneer — довольно просторный, вместительный автомобиль со значительным внедорожным потенциалом. Он стал первым в мире полноприводным автомобилем с автоматической коробкой передач и независимой передней подвеской, что и предопределило основные тренды развития автомобилей в данном сегменте. «Автомат» и подвеска

Как и у многих брендов внедорожников, история марки Jeep началась с военного заказа

делали автомобиль более комфортным, удобным и на асфальте, и на бездорожье. Wagoneer продержался на конвейере почти 30 лет (вплоть до 1991 года) и по сути сформировал рынок больших полноприводных семейных автомобилей.

В 1974 году, в дополнение к 7-местному Wagoneer, на свет появился Jeep Cherokee — комфортный пятиместный полноприводник, отлично подходивший как для города, так и для серьезного бездорожья. В дальнейшем (1992 год) модельный ряд пополнил роскошный Grand Cherokee; формально он пришел на смену Wagoneer, но имел меньшие габариты и только 5 посадочных мест. Зато в список базового оснащения вошли подушки безопасности, ABS, полный привод, что сделало автомобиль популярным не только в Америке, но и в России.

За эти годы бренд Jeep не раз менял владельцев, пока в марте 1987 года его в составе холдинга American Motors не перекупил концерн Chrysler. Тогда же состоялось перерождение внедорожника Willys в Jeep Wrangler. Машина сохранила присущую армейским авто простоту, надежность, но получила более мощный двигатель и массу версий, что еще больше усилило ее популярность.

Следующей серьезной вехой в истории Jeep стало появление близнецов Compass и Patriot (на российском рынке Liberty), которые открывают





JEER

Вот он, Юджин Джип (Eugene the Jeep), благодаря которому в нашем лексиконе появилось столь емкое и важное слово

модельный ряд. Они были созданы, в первую очередь, для города, но сохранили внедорожные способности и стильный облик. При общем техническом сходстве автомобили различаются дизайном. Compass имеет более стремительный, спортивный внешний вид, Liberty — это почти уменьшенная копия Jeep Cherokee с более строгими чертами и классическим силуэтом.

В настоящее время линейка Jeep включает пять основных моделей и целый ряд модификаций. Compass и Liberty (начальная ступень) помогут определиться со стилистическими предпочтениями. Следующий шаг — классический Jeep Cherokee, компактный и вместе с тем очень способный внедорожник, отлично приспособленный для эксплуатации в городе. Вершина модельного ряда — новый Grand Cherokee, который вобрал в себя все лучшее как для скоростной езды по асфальту, так и для преодоления бездорожья. «Изюминка» автомобиля — могучий двигатель V8 Hemi мощностью 352 л.с., обеспечивающий максимальную скорость свыше 220 км/ч.

Особняком в модельном ряду Jeep стоит семейство Wrangler, которое традиционно ориентировано на преодоление самых сложных препятствий. Причем доступны как трехдверная версия с короткой базой, так и более просторный вариант с пятью дверями. Обе модели имеют жесткую съемную крышу, которая позволяет превратить внедорожник в кабриолет и обратно в течение нескольких минут...

А вот вам другие версии появления названия «Jeep». Наиболее распространенная — оно возникло от аббревиатуры GPW компании Ford Motor. Она расшифровывалась так: G — госзаказ, P — автомобиль с колесной базой до 80 дюймов, W — тип Willys (компания-контрактор). Но еще в 1936 году так называли вездеход, спустя год — бомбардировщик, потом тягач... А вот самая занятная гипотеза. В том же 1936 году стали популярными комиксы про морячка Полая (Poreye the Sailor). Друга героя звали Eugene the Jeep — милейшее существо, способное исчезать и тут же появляться в другом месте и произносившее только слово «джип». Что ж, скорость и проходимость автомобилей Jeep скоро будут близки к режиму телепортации, а в лексиконе многих это слово едва ли не главное. Не правда ли? MBY



Свидетель истории

К счастью, мы живем в такое время, когда еще сохранились отели, чьи стены помнят Нобеля, Вагнера, Диснея, и мы можем себе позволить там остановиться.

Текст **Арина Качалина**



BAUR AU LAC

Один из таких отелей — это Baur au Lac на берегу Цюрихского озера, в конце знаменитой на весь мир часовыми и модными бутиками Bahnhofstrasse. Этот отель богат своей историей. С нее мы и начнем.

Отель Baur au Lac открыл в 1844 году австриец Йоханнес Бар как виллу при городском отеле Baur en Ville, а точнее, как пристанище для гостей, желавших оставаться инкогнито. Это была первая гостиница на берегу озера в Цюрихе, и персонал со своей основной задачей — уважать покой известных и состоятельных людей — справлялся отлично. Через 10 лет лейпцигская газета *Illustrierte Zeitung* напечатала статью о Baur au Lac под громким заголовком *The Beautification of Zurich* («Украшение Цюриха»).

Украшали отель своим присутствием в основном монаршие особы: король баварский, король шведский, император Эфиопии и легендарная Сисси — императрица Австрии. Однако прославили Baur au Lac не они, а ученые и деятели культуры. Так, в 1892 году в парадном холле отеля писательница Берта фон Зутнер убеждала Альфреда Нобеля в необходимости учредить Нобелевскую премию мира, которую затем сама и получила.





В 1856 году Рихард Вагнер праздновал в отеле успех первого акта оперы «Валькирия». Уолт Дисней, живший в отеле в 1969 году, изобразил ресторан Baur au Lac в одном из комиксов про богача-селезня Скруджа как эталон роскоши.

Гости, высокие и почетные, подвигали управляющих отелем на смелые решения и роскошные дополнения к шикарным номерам. Например, в 1852 году в Baur au Lac, раньше, чем в других отелях, внедрили телеграф, а еще три года спустя — электрическое освещение и гидравлический лифт. Также здесь впервые появился привычный теперь в хороших отелях собственный автопарк. Он начался с Rolls Royce Phantom, и сегодня, как дань традиции, автомобиль этой модели занимает почетное место среди других. Baur au Lac — один из немногих отелей мира, где трудятся два флориста; каждый день они украшают холлы, ресепшн, рестораны и номера свежими цветами.

Сегодня отелем Baur au Lac управляет та же семья, что основала его. Более того, нынешний владелец является президентом компании Leading Hotels of the World, так что о здешнем гостеприимстве на самом высоком уровне знают все.

Baur au Lac открылся после реставрации в 2009 году. Первоочередной задачей реставраторов было сохранить прежний дух и стиль отеля. Номера и сюиты Baur au Lac задумывались для удовольствия постояльцев. Отсюда и разграничение зоны спальни и гостиной (пока дама приводит себя в порядок, ее спутник может заняться рабочей перепиской), и просторные ванные комнаты с окнами во всех номерах. О благородном происхождении отеля говорит и обстановка: не сохранившуюся антикварную мебель здесь бережно заменяют на реплики и стилизованные предметы интерьера.

Неизбежную проблему всех «отелей с историей», а именно — присутствие отвечающих современным требованиям новых удобств и возможностей, в Baur au Lac решили деликатно. Под крышей «спрятался» оснащенный современными тренажерами зал. Вид с беговой дорожки открывается такой, что дух захватывает — и вовсе не от интенсивной тренировки.

Давно ставший хорошим тоном для лучших отелей мира диалог с современным искусством отель ведет в саду внутреннего двора: экспозиция

На первом развороте:
Ночной вид на отель.

Наверху: Терраса
со столиками у входа
в отель.

Сверху вниз:
Апартаменты Deluxe
Suite с видом на озеро.

Обеденный зал
ресторана Pavillon
с видом на озеро.

Панорама Цюрихского
озера с балюстрады
Baur au Lac.



Неизменная главная цель персонала этого изысканного отеля — покой известных людей

скульптур постоянно меняется благодаря сотрудничеству Baur au Lac с кураторами салона Art Basel. А высокие гастрономические требования гостей удовлетворяют рестораны Rive Gauche и Pavillon. Первый предлагает в основном блюда на гриле и пользуется огромной популярностью у весьма привередливых жителей Цюриха. Здесь модно назначать свидания и проводить деловые бранчи. Pavillon — это более спокойное место с завораживающим видом на озеро и набережную, рассчитанное в большей степени на гостей отеля. Здесь сервируют завтраки, а днем и вечером предлагают высокую французскую кухню.

Хранить историю, оставаясь современным, — задача для отеля не из простых. И Baur au Lac, кажется, впитал в себя все лучшее в искусстве и науке гостеприимства от каждой эпохи. **IMBY**



АВТО простого канцлера



Новый Volkswagen Phaeton получил граненую радиаторную решетку, светодиодные огни и адаптивные фары, способные переключаться с ближнего света на дальний и обратно, а также освещать дорогу в повороте.

Текст **Илья Белов**

Древнегреческий бог Фазтон не смог удержать вожжи солнечной колесницы. Его руки ослабли, и он не сумел осадить коней, в результате чего поджег Землю и погиб сам. Одноименный герой нашего рассказа Volkswagen Phaeton — автомобиль солидный, со стойким, почти нордическим характером, таких бед не наделает, так как прекрасно контролирует дорогу.

В мире транспорта классический фазтон — это легкий открытый конный экипаж; в дальнейшем так стали называть четырехдверные легковые автомобили с открытым верхом. Сейчас такие уже не выпускают, разве что изредка используют для участия в парадах... Нынешний Volkswagen Phaeton хотя и имеет жесткую крышу, для парадов и транспортировки важных персон тоже подходит отлично. Именно на модели Phaeton первого поколения ездил канцлер Германии Герхард Шредер, а сейчас на новенький Phaeton пересела Ангела Меркель. И правильно! Если остальные немецкие премиум-бренды имеют ярко выраженную люксовую направленность, то Volkswagen излучает в первую очередь надежность и монументальность, акцентируя внимание на немецком качестве.

Герхард Шредер и Ангела Меркель используют Phaeton в качестве представительского автомобиля

Не напрасно со сменой поколений Phaeton претерпел незначительные внешние изменения. Его основная цель — окружить водителя и пассажиров максимальным комфортом и обеспечить безопасность, а внешний лоск можно оставить за бортом. Например, качественный пластик в отделке дверей и передней панели практически неотличим от кожи, а на ощупь даже мягче и приятнее. От внешнего мира салон отделяют массивные двери с двойными стеклами, и, словно специально для российского рынка, инженеры Volkswagen предусмотрели мощные дефлекторы, которые не позволят запотевать или обмерзать боковым окнам. Кроме стандартной, весьма просторной версии, как и подобает настоящему представительскому седану, Phaeton доступен в варианте с удлинненной на 120 мм колесной базой. Для пассажиров сзади можно выбрать традиционный трехместный диван или два роскошных персональных кресла с индивидуальными электрорегулировками. В этом случае между ними поместится удобный подлокотник с держателями для



напитков и блоком управления мультимедиа-системой. Также в Phaeton предусмотрена четырехзональная климатическая установка, благодаря которой каждый может выбрать температуру по собственному усмотрению независимо от остальных пассажиров. Кстати, мы не зря начали знакомство с новым Phaeton именно с заднего сиденья, ведь это первый за всю более чем 70-летнюю историю марки Volkswagen автомобиль представительского класса. Об этом однозначно заявляют не только внушительные габариты, но и высокий уровень отделки, и количество предлагаемых опций. Уровень отделки такой, что позволяет поставить Phaeton на одну ступень с лучшими представителями премиальных седанов, но при этом его цена остается весьма привлекательной.

В устойчивости автомобиля сомневаться не приходится, поскольку все Phaeton штатно

*Дорогое дерево и хром
в интерьере — Phaeton создан
на стыке роскоши и спортивности*

оснащаются полноприводной трансмиссией 4Motion с самоблокирующимся межосевым дифференциалом Torsen. Дифференциал автоматически распределяет крутящий момент по осям в зависимости от сцепления колес с асфальтом без вмешательства водителя или электроники. Так что, независимо от погоды, с реализацией потенциала мотора проблем не возникнет. Для сторонников классики предусмотрен достойный двигатель V8 объемом 4,2 литра и мощностью 335 л.с., который обеспечивает максимальную скорость 250 км/ч, а время разгона с места до 100 км/ч с ним лишь немного увеличилось — 6,9 с. Ну а тем, кто предпочитает размеренную экономичную езду, отлично подойдет 6-цилиндровый мотор объемом 3,6 л, выдающий 280 л.с. Благодаря аэродинамической форме кузова даже с базовым мотором Phaeton уверенно набирает все те же 250 км/ч, а ускорение до сотни занимает менее 9 с.

Замечу, что уровень опционального оснащения не зависит от мощности двигателя. Любители самостоятельно управлять автомобилем могут выбрать короткобазную версию с мощным мотором и сделать



На странице слева: На большой дисплей панели приборов может выводиться информация с бортового компьютера, аудиосистемы и навигации, а деревянные вставки по краям и центру закрывают воздуховоды.

Массивный селектор трансмиссии — дань представительскому классу автомобиля.

Вверху: Два отдельных кресла с электроприводом, вентиляцией и массажем — неоценимый комфорт в путешествии.

акцент на вспомогательной электронике, куда входит активный круиз-контроль, способный самостоятельно замедлять автомобиль до полной остановки, а затем разгонять до заданной скорости (очень удобная в пробках опция!). В темное время суток весьма к месту придется поворотные фары, которые входят в список базового оснащения и предусматривают автоматическое управление освещением. Например, они умеют самостоятельно переходить в режим дальнего света, когда дорога пуста, а с приближением встречной машины отводить пучок света, чтобы не слепить других участников движения.

Volkswagen Phaeton уже в базовой комплектации оснащается пневматической подвеской, которая не только обеспечивает отменную плавность хода, но и способна подстраивать характер автомобиля под желания пилота. Водитель волен выбирать один из трех режимов жесткости работы подвески — от комфортного до спортивного, а также, в случае необходимости, увеличить дорожный просвет, например, во время парковки или преодоления неровностей на трассе. Разве это не актуально для российских дорог?!

Динамичный силуэт гарантирует отменную аэродинамику. Особенно эффектна удлиненная версия

Резюмируя возможности Volkswagen Phaeton, скажу, что немцам удалось создать по-своему уникальный автомобиль. При всей своей внешней скромности и отсутствии ярко выраженного кича, Phaeton предлагает водителю и пассажирам отличную управляемость, высочайший уровень комфорта и обилие ультрасовременных опций, отвечающих за свойственную немецким представительским седанам безопасность, по очень привлекательной цене. Кроме того, наличие «Фаэтона» в модельном ряду Volkswagen позволяет поклонникам марки, которые начинали свою автомобильную историю с компактных моделей Polo или Golf, а затем пересели на Passat, оставаться с любимым брендом и подняться еще на одну ступень. В свете нового Phaeton современная трактовка немецкого Volkswagen начинает звучать несколько иначе: это народный автомобиль для любых бюджетов и возрастов. **МВУ**

Веранда на Неве

Зимний дворец, Петропавловская крепость и Ростральные колонны на Стрелке Васильевского острова — этот архитектурный вид признан ЮНЕСКО одним из самых впечатляющих в Европе. И вот уже шесть лет ресторанный комплекс «Летучий Голландец» предлагает петербуржцам и гостям города безмятежный отдых с чудной панорамой.

Текст **Илья Вытяжнов**





Трехмачтовый парусник — уникальную копию голландского флейта «Амстердам» 1748 года, — пришвартованный на Мытнинской набережной, вполне можно считать визитной карточкой Северной столицы.

Нева — это еще и транспортная магистраль, по которой на своем катере или яхте легко добраться до «Летучего Голландца», минуя автомобильные пробки. Пришвартоваться рядом с кораблем и сразу пройти в ресторан. Или в фитнес-центр и салон красоты — они тоже есть на корабле, в котором создана идеальная клубная атмосфера для успешных и активных людей.

Допустим, вы причалили к «Летучему Голландцу» и на борту вашей яхты вся семья, а вашему чаду накупила компания взрослых. В специальной каюте на борту корабля его будет развлекать квалифицированная няня. И еще один привлекательный момент. Если свободного столика не оказалось или вы просто желаете отужинать у себя на борту, вам доставят любое блюдо из меню ресторана.

Сложно сказать, в какое время года здесь лучше, но все мы любим лето чуть больше, видимо, вследствие его непродолжительности в наших широтах. «Летучий Голландец» позаботился о том, чтобы летом дарить нам особенное удовольствие. Пить шампанское, покачиваясь на волнах, на понтоне с видом на Дворцовую набережную вы не сможете больше нигде! И это в самом центре города, на главной его артерии — Неве.

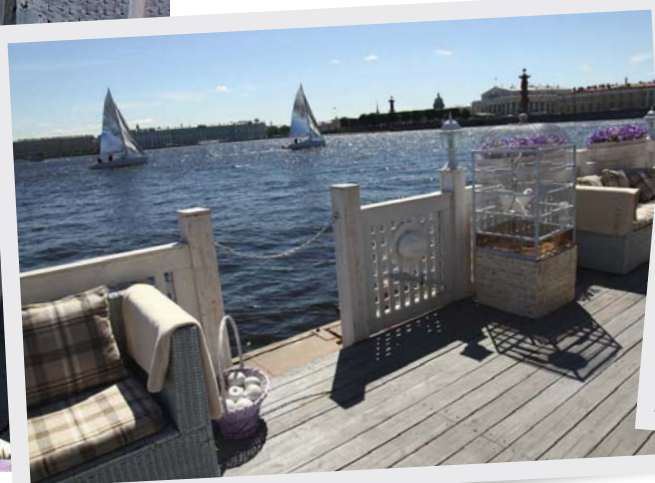
Мы говорим «ресторан», а на борту корабля их вообще-то несколько, и начнем мы с «Веранды». Дизайнеры создали здесь наполненный прованским духом интерьер в светлых фиалковых тонах, украшенный уютными диванчиками, беседкой и расположенной в центре «кроватью-клумбой», на которой высажены яркие цветы. Но главное все же — вкусная еда. Гастрономическая культура в Петербурге

часто оставляет желать лучшего. Но только не здесь! Основное меню создавали опытные зарубежные повара, и вот уже не один год его качество поддерживается на должном уровне. На летней площадке «Веранды» всегда предлагаются специальные блюда. Этим летом в их числе: салат из рукколы с креветками и белыми грибами; совершенно необычный гаспаччо из огурца; черная треска с белой спаржей и вялеными томатами; тушеный ягненок с картофелем и, конечно же, вас не оставят без классического стейка рибай.

Весь колорит Петербурга можно ощутить в комфортной атмосфере

Помимо «Веранды», на «Летучем Голландце» еще три совершенно разных ресторана, которые принимают гостей круглый год: «Панорама» с русской и японской кухней, «Терраса» с европейской классикой и совершенно уникальный ресторан-шурраскарий «Палуба», который непременно стоит посетить хотя бы раз. Бразильский гриль шурраско — самый изысканный способ показать богатство мясных вкусов. Для того чтобы приготовить шурраско, нужно более 15 видов превосходного мяса. Принцип бразильского гриля прост: платите один раз — пируете весь вечер. То есть в течение всего банкета для вас жарятся на гриле различные сорта мяса, которые последовательно оказываются на вашем столе, что называется, без ограничения.

С борта «Летучего Голландца» великолепно виден салют в День города или феерический праздник «Алые паруса», так что весь петербургский колорит можно прочувствовать, находясь не в толпе туристов на набережной или мостах, а в спокойной, комфортной атмосфере. Правда, позаботиться о таком вечере стоит заблаговременно — лист ожидания столиков в ресторанах во время подобных мероприятий особенно длинный.



ЗНАНИЯ MBV

Мы знаем ответы на все вопросы

Моем до дыр

Можно ли навести чистоту на яхте так, как это удастся профессионалам? Мы решили поделиться с вами советами и порекомендовать средства, которые помогут отмыть яхту до блеска.

Текст Джек Хейнс Фото Лестер МакКарти

Тема мытья лодок объединяет всех яхтсменов. На любой лодке — 6-метровом катере или 60-метровой суперяхте — помывка будет занимать значительное место в уходе за судном, даже если кого-то с этой целью нанимать. Многие владельцы лодок расценивают помывку яхты не как рутинную повинность, а как любимое дело: разве не приятно, прибыв вечером к месту стоянки судна, окатить верную боевую подругу пресной водой, прежде чем откупорить первую баночку пива?!

Как упростить процедуру мытья лодки? Какие приемы помогут вывести ужасные пятна и ввешуюся в палубу грязь? Мы провели ревизию моющих средств в кладовой и получили консультации экспертов. Так что надевайте перчатки и позвольте MBV помочь навести безупречную чистоту на вашей яхте!

Нужно ли мыть лодку после каждого перехода?

Это правильный подход, поскольку даже короткий душ из пресной воды поможет поддерживать чистоту. Самый эффективный способ — окатить все судно из шланга и оставить на 10 минут. За это время пресная вода растворит выросшие кристаллы соли, а повторный полив смывает солевой раствор до того, как

в нем начнется кристаллизация. Для наилучшего результата лодку лучше вытереть специальными полотенцами из микрофибровой ткани: они весьма полезны при любой уборке. Занятие трудоемкое, зато на поверхностях не останутся отложения кальция и магния, которыми может изобиловать водопроводная вода. Микрофибровая ткань гораздо лучше удерживает воду, чем замша, собирает на волокнах больше грязи, а не просто перемещает ее.

Конечно, вытереть стоящую у понтона 60-футовую яхту непросто, поэтому в качестве альтернативного варианта можно тщательно фильтровать водопроводную воду, которая в среднем имеет показатель содержания растворенных минералов

(TDS) около 300. Если врезать в шланг специальный деионизирующий фильтр с адсорбентом (ионообменная смола), можно свести TDS практически к нулю. Сама смола стоит недешево (около £ 100 за 11 литров), но для кого-то такой вариант гораздо предпочтительнее, чем гнуть спину, ползая с полотенцами по яхте.

Можно ли как-то облегчить и ускорить мытье лодки?

Если коротко, то поможет применение защитных составов, которыми покрывают тик, стеклопластик, стекло и нержавеющую сталь. Чем более скользкая и глянцевая поверхность, тем сложнее грязи и каплям воды удержаться на ней. Со временем естественное окисление делает

поверхность пористой и матовой, а значит, частицам грязи легче прикрепиться к ней. Именно поэтому отмыть палубу с несколькими покрытиями — сущее мучение, ведь такое покрытие является прекрасной ловушкой для грязи. Существует немало способов защитить лодку: от простого воска до современных технологий вроде AGlaze, Permanon или Gteckniq.

Как работают эти средства?

Принцип действия защитных агентов одинаков: они образуют барьер, который предотвращает оседание и внедрение частиц грязи в поверхность судна. AGlaze, пожалуй, самое популярное средство, у которого много поклонников. Это полимерная смола, защищающая лодку не только от загрязнений, но и от ультрафиолета, что немаловажно. Gteckniq работает так же, как AGlaze, становясь после нанесения функциональным поверхностным защитным слоем судна и придавая ему блеск. Permanon, в свою очередь, не содержит полимеров — он создан из неорганического минерала кремния, из которого состоит песчаник и стекло. Покрытие получается прочным и устойчивым, но удалить его можно только



От специальных гелей и воска до бытового Persil Non Bio — выбор средств очень велик

Тщательно мойте лобовое стекло пресной водой



Воск создает покрытие, не уступающее специальным средствам, однако тает при высокой температуре



Для очистки водопроводной воды можно использовать фильтр с деионизирующей смолой



шлифовкой или агрессивным растворителем с высоким водородным показателем ($\text{pH} > 12,5$).

Выбор защиты зависит от ваших личных предпочтений и предыдущего опыта, но подобное покрытие однозначно облегчит задачу содержания лодки в чистоте.

Каким образом защитные покрытия предотвращают загрязнения?

Главную роль играет угол контакта жидкости с поверхностью, при этом не важно, под каким углом находится сама поверхность. Чем больше угол контакта, тем более сферическую форму имеет капля жидкости на поверхности и тем легче скатывается с нее. Задача всех защитных покрытий — повысить угол контакта. Если он менее 90° , поверхность называют гидрофильной (вода остается); если более 90° , то это уже гидрофобная поверхность, с которой вода стремится скатиться. Когда угол контакта превосходит 150° , поверхность считается супергидрофобной.



Если угол контакта менее 90° , то жидкость оседает на поверхности, а если больше — образуется капля, которая легко скатывается

Оценить эффективность покрытия можно по размеру капель воды: чем они крупнее, тем защита лучше

Если отвлечься от науки и обратиться к реалиям жизни, то оценить эффективность покрытия можно по размеру капель воды: чем они больше, тем защита лучше. Если вода, растекаясь, не образует капель, то покрытие утратило гидрофобные свойства и нуждается в обновлении. Отрицательная сторона капель в том, что в них скапливается грязь, которая после высыхания оставляет следы на поверхности. Избавиться от следов можно с помощью полотенца из микрофибры.

Что по поводу средств для повседневной чистки: их стоит использовать?

Все зависит от степени загрязнения вашей яхты. В идеальном варианте, когда есть хорошее гидрофобное покрытие, для мытья достаточно лишь воды и губки. Если это не работает и грязь не сходит, то стоит подыскивать моющее средство, начиная с тех, у которых нейтральный водородный показатель. Шкала pH имеет значения от 0 до 14 и отражает, насколько кислый ($\text{pH} < 7$), щелочной ($\text{pH} > 7$) или нейтральный раствор ($\text{pH} = 7$, дистиллированная вода). Средства с отличным от нейтрального водородным показателем могут лучше бороться с загрязнениями, но более агрессивны по отношению к материалам судна и окружающей среде.

Как относиться к мытью лодки?

Привычка окатывать яхту пресной водой из шланга должна закрепиться в вашем сознании. Возможно, это звучит глупо, но нет ничего хуже, чем идти по причалам воскресным вечером, перепрыгивая через лианы шлангов. Возьмите за правило брать шланг с запасом, чтобы не надо было его тянуть через релинги и палубы, оставляя на них потертости и царапины. Обзаведитесь пистолетом для шланга, который позволит регулировать напор и сократит расход пресной воды.

Использование палубной швабры — целое искусство! Чтобы удалить вьезшуюся грязь, не стоит



На незащищенной поверхности возникают проблемы



Средства вроде AGlaze создают защитный барьер, не позволяющий оседать грязи



Борьба с налетом водорослей



Для мытья открытого поста управления струя из шланга должна быть мягкой



Меламиновые губки не зря называют волшебными — в умелых руках они творят чудеса

СОВЕТУЮТ ЧИТАТЕЛИ МВУ

DAKA: Для мытья грязных тендеров отлично подходит Fairy Power Spray, для чистки белых чехлов я рекомендую средства марки Dettol.

Firefly625: Для стеклопластиковых палуб с нескользящим покрытием, кокпита и прочих зон я пользуюсь недорогим средством Cillit Bang, поскольку оно еще безвредно для нержавеющей стали и резины. Без микрофибровых полотенец на борту тоже не обойтись: как мы вообще жили без них? Для протирки лодки гораздо больше замши мне нравятся тряпки Sterling Flunkey Shammy. А без пылесоса Dyson я бы не стал связываться с яхтами!

Trundlebug: Я чищу основания стоек и щели старой зубной щеткой.

Bandit: Дважды в год я чищу тик средством Skipper's Choice, а затем обрабатываю Bogacol, и пока проблем не было.

ANDY59: Кроме предварительно постиранной ткани, которой пользуются мойщики окон, вам больше ничего не понадобится!

TommieDee: Неплох такой способ быстрого мытья тика.

Разведите стакан Persil Nano Bio в половине ведра очень горячей воды и втирайте раствор в палубу. Затем пролейте ее водой из шланга, и результат будет не хуже, чем после двухэтапной очистки, причем вы сэкономите время и деньги.

jfm: Мойте тик раз в неделю с мылом, а раз в несколько месяцев делайте двухступенчатую чистку, чтобы восстановить цвет. Кроме того, я большой поклонник AGlaze для защиты стеклопластика и стекла.

Red: Однажды я принес на лодку виноградных улиток, чтобы приготовить их перед отходом. Пока мы возились на камбузе, несколько улиток сумели в темноте сбежать, и наутро я обнаружил их поедаящими птичий помет. Мы оставили улиток на палубе, и к обеду от гуано и след простыл!

Warpa: Недавно я сменил воск Collinite на пасту 3 M, и результат очень радует. Для стекол я использую средство Meguiar, а для металлических элементов Britemax. Моя яхта целиком обработана Jetseal 109 и покрыта воском 3 M, причем я также обработал и транцевую колонку.



тереть ею палубу изо всех сил — действуйте мягче. Тогда волокна швабры выковыривают частицы грязи с поверхности, а не проскальзывают над ними. Кстати, не забывайте надевать резиновые перчатки, особенно если используете химикаты.

Понаблюдайте за тем, как моют яхты профессионалы, и вы быстро поймете, что все нужно делать мягко, будь то физическая чистка или применение химических средств, наращивая усилие в зависимости от серьезности загрязнения.

Можно ли использовать компактную автомойку?

Мойку с сильным напором лучше всего применять, чтобы согнать грязь с поверхности в воду, поскольку для непосредственной мойки струя слишком жесткая. Для стеклопластика это не так важно, тем не менее рекомендуется надевать дополнительную насадку-сопло, чтобы рассеять струю. На тике такие мойки следует использовать с осторожностью: вода под давлением вымывает из необработанного дерева природные масла. Внимательным нужно быть и с тентами: струя может пробить швы и вызвать протечки, а теплая вода — привести к усадке ткани. После мытья полезно обрабатывать все «молнии» и «кнопки» консистентной смазкой.

Как лучше всего чистить тик?

Общее мнение сводится к мытью тика в два этапа. Первый подразумевает обработку разъедающим чистящим средством, второй — использование восстановителя, который осветляет древесину и (хочется верить)

возвращает ее в исходное состояние, как при продаже. Тут опять важно не переусердствовать и делать все нежно. Не драйте тик жесткой щеткой, если только он не чудовищно грязный, поскольку щетка будет выдирать мягкие волокна древесины. Лучше всего подойдет губка, причем необязательно ползать по палубе на коленях: на обоих этапах можно воспользоваться шваброй с губкой. Если напор воды в шланге сильный, то стоит сразу настроить пистолет на щадящий режим «дождя». Также следите, чтобы химсредства не попадали за пределы тика, так как они могут повредить другой материал.

После двухступенчатой очистки можно оставить тик как есть или обработать уплотняющим составом для защиты. В целом с этой задачей неплохо справляется Semco и аналогичные средства, однако здесь мнения расходятся: некоторые считают, что обработанный тик приобретает неестественный вид, и избегают уплотнителей, тогда как другие предпочитают защищать ценную древесину.

Что может повысить эффективность мытья?

Практически все, с кем мы общались при подготовке этой статьи, рекомендовали меламиновые губки. Они превосходно вытаскивают въевшиеся в поверхность частицы грязи, являясь при этом очень мягкими абразивами. По мере использования от губки отделяются мельчайшие частицы, разрушающие накопившуюся глубоко грязь. Обычно меламиновым губкам достаточно



Тони Кэрлоу (слева) из компании The Boat Cleaning Company проводит урок по яхтенной гигиене

воды или простого моющего средства в случае трудно поддающихся загрязнений. На грубых поверхностях эти губки могут быстро разваливаться, поэтому действовать стоит аккуратно. Также нужно быть осторожным с защитным гидрофобным покрытием, которое губкой легко смывается: почистив небольшой участок, проверьте, собирается ли вода в капли, прежде чем продолжать. В мире автомобилей популярна абразивная синтетическая глина; она эффективнее меламиновой губки и прекрасно справляется с сильными загрязнениями.

Используйте два ведра: в одном разведите моющее средство, в другом полощите грязную губку, чтобы не разбавлять и не загрязнять детергент. Для чистки приборной консоли в закрытой рубке хорошо подходят макиевые кисточки, которыми удобно удалять пыль из-под кнопок и углов экранов: кисточки создают заряд статического электричества и «магнитят» пыль. Открытый пост управления можно мыть прямо из шланга мягкой струей, которая не повредит приборы и выключатели. Для мытья кранцев применяют ацетон, но обращаться

с этой огнеопасной, сильно пахнущей жидкостью следует с большой осторожностью. Если вы используете чехлы для кранцев, то их необходимо регулярно стирать, поскольку набивающийся в ткань крупный песок начинает царапать гелькоут. Для чистки баллонов надувного тендера или катера RIB ацетон слишком агрессивен, и вместо него можно использовать уайт-спирит. Оба этих растворителя желательно применять подальше от воды, чтобы не наносить вред окружающей среде. Возможно, даже стоит отвезти кранцы и тендер домой и почистить их там. И последний совет — для удаления отпечатков пальцев с нержавеющей стали хорошо подходит детское масло.

воспользоваться пылесосом для бассейна.

Когда нужно прибегать к шлифовке и полировке?

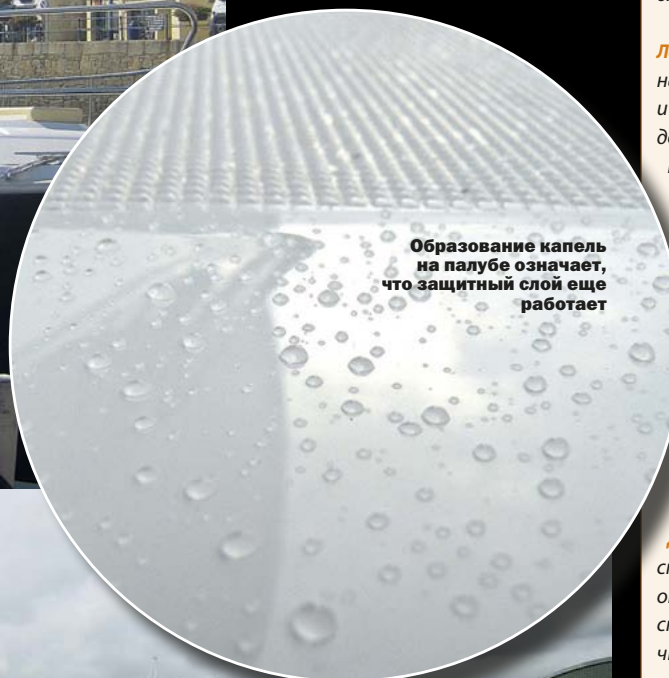
Только если что-то пошло не так! Возможно, это слишком короткий ответ, но если вы заботитесь о своей яхте и применяете защитные средства, воск или что-то иное, окисление и потускнение стеклопластика существенно замедлится. Шлифовку и полировку нужно рассматривать только как корректирующее мероприятие, но не как регулярную процедуру. **МВУ**

Редакционная яхта *Blue's Away* всегда блещет чистотой



Как держать в чистоте моторный отсек и трюм?

Качественное олеофобное (жироотталкивающее) покрытие на пайолах должно хорошо отталкивать смазку и грязь, а если вы обнаружили протекающее масло, то устранить его помогут детские подгузники. Если эти меры неэффективны, используйте детергент вроде Formula One. Чтобы полностью осушить трюм, можно



Образование капель на палубе означает, что защитный слой еще работает

НАШИ СОВЕТЫ

Хьюго Андреа: Недавно мне попался гель *Spotless Stainless*, который удаляет коррозию в труднодоступных местах (петли, утки, стойки). Вы просто наносите его, оставляете на полчаса, смываете — и ржавчины как не бывало! Кроме того, мне нравится гель *Y10* для выведения следов водорослей у ватерлинии и меламиновые губки для прочих загрязнений.

Лестер МакКарти: Полезно держать на борту автошампунь и пятновыводитель *Star brite*: его достаточно оставить на 10 минут, а затем просто вытереть. Для стеклопластика я использую воск той же фирмы, который делает поверхность гладкой и гидрофобной. Баллоны своего катера RIB я чищу средством *Ribshine*, а с загрязнениями в районе подвесного мотора неплохо справляются обычные детергенты.

Джек Хейнс: Меламиновые губки стали для меня таким открытием, что сейчас я даже специально ишу загрязнения, чтобы испытать их на разных поверхностях. Полезно держать на борту банку с чистящими салфетками для быстрой протирки. В кладовой с моющими средствами и швабрами не будут лишними пятновыводители и полироли *T-Cut*, для которых всегда есть работа. Разумеется, необходим скребок для удаления воды со стекол.



Понаблюдайте за тем, как моют яхты профессионалы, и вы быстро поймете, что все нужно делать мягко



ВСЕ ПРАВИЛЬНО СДЕЛАЛ?!

Подборка полезных советов для тех, кто собрался приобрести свою первую яхту.

Текст **Андрей Петров**

Выбирая свою первую яхту, моторную или парусную, круизер или даже лодку выходного дня, покупатели нередко упускают важные аспекты, что в дальнейшем оборачивается лишними расходами и ненужными огорчениями. Даже вооружившись знаниями и опытом, иногда бывает трудно избежать некоторых оплошностей. Чтобы помочь вам сэкономить деньги и выбрать наиболее подходящее судно, мы коснулись здесь нескольких принципиальных тем, на которые неискушенному покупателю стоит обратить внимание при выборе лодки. Мы задаемся вопросами и стараемся на них ответить.

ДЛЯ ЧЕГО?

Покупатель не всегда осознает, для чего ему нужна лодка. Прежде чем решиться на такое приобретение, необходимо четко понимать свои потребности и подумать над некоторыми вопросами. Чего именно вы хотите от лодки? Ищете моторную

Слушайте профессионалов, но ориентируйтесь на свои ощущения

или непременно парусную лодку? Хотите выигрывать регаты? Тогда вам понадобится как минимум крейсерско-гоночная яхта. Или планируете проводить на классическом круизере отпуск с семьей? Будете ловить рыбу или устраивать пикники на ближайших островах? А, может, махнете через Атлантику? Разделяет ли вашу светлую мечту ваше семейство или в итоге вам предстоит ходить в море одному? Понятно, что не каждая лодка может с успехом удовлетворить все противоречивые запросы, даже если имеет эффектный внешний вид. С этим предстоит разобраться, но постарайтесь учесть, помимо собственных интересов, пожелания вашей семьи и определить основную модель использования яхты.

ВАЖНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Не все покупатели отчетливо представляют себе, что яхта — это

не только отдых, но и определенные обязательства. Она может отнимать у вас больше времени, чем изначально предполагалось. Даже новая лодка нуждается в вашем внимании и заботе. Поэтому вы должны четко представлять себе, как станете сочетать яхтинг с другими, привычными аспектами вашей жизни, особенно если у вас небольшая семья. Допустим, вы планируете совершать прогулки на яхте по выходным (летом, конечно!), но как же футбольный матч вашего сына или репетиция концерта дочери, служебные командировки или, в конце концов, завтрак с друзьями? Таких обстоятельств может быть много, а в результате владелец лодки бывает на борту всего несколько дней за сезон.

ЧТО ВЫБИРАЕМ?

При выборе яхты покупатели чаще ориентируются на бренд и название компании, нежели на функциональность

и характеристики лодки. В разговоре о яхтах, независимо от того, парусные они или моторные, какого они типа и длины, на ум обычно приходит название одной или нескольких известных верфей. Новичкам в этой сфере следует серьезно относиться к «домашней работе»: провести маленькое исследование рынка, сравнить цены и возможности лодок нескольких брендов. Так вы сможете выбрать для себя модель, отвечающую вашим потребностям и финансовым возможностям. Некоторые покупатели отдают предпочтение функциональным характеристикам (обычно — мореходности, вместимости, скорости), другие — брендам. Раскроем страшную тайну: что бы ни говорили профессионалы, которые с удовольствием поучаствуют с вами в процессе выбора, ориентируйтесь на собственные ощущения. Сегодня технологии и оборудование ведущих верфей, производящих яхты, находятся на близком уровне. И если у вас нет высоких гоночных амбиций,

Не стесняйтесь общаться с другими яхтсменами — люди с радостью поделятся полезной информацией

самую дорогую лодку, которую вы можете себе позволить. В любом случае внимательно осмотрите яхту перед покупкой и не бойтесь задавать вопросы продавцу.

РАСХОДЫ

Часто покупатели неправильно оценивают расходы на приобретение и содержание яхты. Важно помнить, что на выплате стоимости яхты расходы не заканчиваются. Затраты на содержание лодки могут составить весьма значительную сумму (для крупных лодок — в год до 10% их стоимости). Больше всего денег уходит на оплату стоянки судна и его зимнее хранение. Прежде чем решиться на покупку, подумайте, где будет стоять ваша яхта летом и зимой. Все затраты суммируются, делятся на двенадцать (по числу месяцев в году) и прибавляются к остальным ежемесячным платежам. Так вы можете получить более точное представление о том, сколько стоит ваша яхта на самом деле. Убедитесь, что текущие расходы составляют приемлемую для вас сумму; если это не так, выбирайте яхту поскромнее. Возможно, стоит рассмотреть предложения рынка подержанных лодок, однако в этом случае расходы на обслуживание и текущий ремонт будут больше, чем с новой яхтой.

И помните: вы покупаете лодку не для того чтобы экономить деньги! Лодка нужна для удовольствия, наслаждения жизнью в море, а за это приходится платить.

ВРЕМЯ ПОКУПКИ

Не все покупатели задают себе вопрос: какое время и какие обстоятельства наиболее удобны для покупки яхты? Во время выставок в окружении конкурентов дилеры обычно делают самые лучшие ценовые предложения. Однако надо помнить, что скидки такого рода доступны, как правило, только зимой, до начала нового сезона. Также можно найти выгодное предложение и поздней весной, когда дилеры спешат избавиться от складских запасов прошлого года, или купить «витринный» экземпляр — лодку, которая использовалась для тестов во время боат-шоу.

Если отвлечься от темы выгодного предложения и сосредоточиться на самой лодке, то серийные модели, особенно крупные (длиной 40 футов и более) следует заказывать еще осенью, чтобы лодка была готова к навигации. Такие лодки делают

преимущественно на заказ, серийность их ограничена производственными мощностями верфей. Бывают, конечно, «горячие предложения», но они скорее исключение из правила.

КОМПАЬОН?

Иногда лодки покупают в складчину — на двоих-троих. Если кто-то не прислушивается к мнению своих компаньонов при покупке и дальнейшем владении, это хороший способ потерять друзей. Правило, проверенное на практике: коли недоволен ваш компаньон, вы тоже не будете удовлетворены. С этим тезисом можно не соглашаться, но тогда у всех появятся дополнительные расходы и головная боль. Прежде чем отдать деньги за яхту, задайтесь вопросами: сколько раз вы выходили в море вместе со своим приятелем? вам понравилось? он все еще страдает «морской болезнью»? как вы будете делить каюты? Помните: вы не единственный владелец яхты и должны учитывать не только свои интересы. Чем большее участие ваш компаньон (или компаньоны) принимал в выборе лодки, тем больше она ему понравится и тем лучше вы будете проводить время в море.

ДИЛЕРЫ

После того как вы определились с типом яхты и ее примерными размерами, изучите предложения дилеров, которые продают подобные суда. С парусной яхтой вам будет значительно проще, чем при выборе автомобиля, поскольку в России дилеров зарубежных компаний не так много. Но вот с моторными судами ситуация иная: и дилеров немало, и лодок в каждой линейке может оказаться десяток. Тут важно с дилером познакомиться и наладить контакт, чтобы понять:

- что собой представляет компания;
- какие услуги предлагает;
- могут ли ее сотрудники ответить на все вопросы относительно характеристик продаваемых моделей и поставки;
- есть ли у них тестовые лодки.

Хорошие отношения с дилером могут стать решающим фактором и определить уровень удовлетворенности покупкой. Важно также знать, что ваш дилер не только продает лодки, но и обеспечивает их послепродажную подготовку и обслуживание, занимается продажей клиентских яхт.

Познакомьтесь с ним, изучите предложения касательно стоимости и сервиса. Главное — вы должны работать с тем дилером, который предоставит вам желаемый уровень обслуживания. Плохой, неквалифицированный дилер — это залог сорванных сроков, дополнительных финансовых затрат и головной боли. Посещая офисы дилеров, присматривайтесь ко всему, не руководствуйтесь только первым впечатлением от офиса и его сотрудников.

СЛАБОЕ ЗНАНИЕ ПРЕДМЕТА

Покупатели тратят недостаточно времени на некоторые аспекты, касающиеся приобретаемой лодки. Даже если вы доверили процесс выбора и переговоров с дилером своему помощнику, все же поинтересуйтесь сами, что собой представляет ваша будущая лодка. Лучше в деталях — вам на ней отдыхать! Поговорите на причале яхт-клуба с владельцем такой же или похожей лодки — он будет рад рассказать вам о ней, и вы получите много полезной информации. Или возьмите приглянувшуюся парусную яхту в недельный чартер — и к концу срока точно поймете, ваша ли это лодка.

ПРОДАЕМ?

Рано или поздно вы задумаетесь о продаже яхты, которую так долго выбирали, на борту которой было проведено немало счастливых часов. В большинстве случаев лодка — это обесценивающееся со временем имущество, но не все суда дешевеют с одинаковой скоростью. При продаже и определении цены в расчет необходимо принять техническое состояние вашей лодки и ее оборудование. Многие судовладельцы покупают и устанавливают дополнительное оборудование, что увеличивает стоимость лодки при продаже по отношению к той же модели в базовой комплектации. Еще одно важное обстоятельство — репутация производителя на рынке (весомость бренда): его знают, ему доверяют. Но... чем крупнее верфь, тем больше предложений на вторичном рынке и тем сложнее продать вашу яхту. Еще раз повторим: покупайте лучшую лодку, которую вы можете себе позволить. В конечном счете затраты окупятся, и вы сможете продать свою яхту по хорошей цене.

Надеюсь, эти немудреные советы помогут вам принять правильное решение, и тогда останется получать ни с чем не сравнимое удовольствие от хождения в море под парусами или мотором. **МВУ**

то выбирать нужно ту яхту, которая вам понравилась внешне, в которой комфортно внутри.

КОНСТРУКЦИЯ

Начинающие яхтсмены зачастую не интересуются конструкцией корпуса яхты, которая составляет основу любого судна. Если вы постоянно пользуетесь лодкой и путешествуете на большие расстояния, прочная, надежная конструкция должна стать одним из приоритетов при выборе яхты. Подобные лодки стоят дороже, однако в долгосрочной перспективе это поможет сэкономить средства, поскольку обслуживание и текущий ремонт обойдутся дешевле. Конструкция судна, его набор, толщина обшивки и прочее не бросаются в глаза при осмотре лодки в демонстрационном зале, но все это хорошо чувствуешь на воде, когда корпус начинает «звучать» на волне, а дешевые пластмассовые детали — ломаться. Многие опытные яхтсмены посоветуют вам купить



ВНИМАНИЕ, ДЕТИ!

Как приобщать детей к яхтингу с удовольствием для всех.

Текст **Ольга Селезнева**

Какой родитель-яхтсмен не мечтает вырастить «морского волка»? Книжки, пронизанные романтикой моря, пробудили воображение — и оно уже рисует эдакого 15-летнего капитана, научившегося держать штурвал раньше, чем говорить и курить. И каким же горьким бывает разочарование, когда наши отпрыски портят нам отпуск в море или вовсе сопротивляются любым попыткам устроить им каникулы на яхте! То есть

изначально они обычно «за», но единственный неудачный опыт может настроить их безоговорочно «против». Мне известны случаи, когда подросшие до самостоятельных путешествий дети вежливо и навсегда посылали родителей с их лодками подальше, предпочитая отправиться в горы с друзьями.

Дети хотят двигаться, а на яхте это возможно далеко не всегда



Первый выход в море — самый важный, и он должен пройти с минимумом стрессовых ситуаций

ПОЧЕМУ ИМ СКУЧНО?

Взрослым кажется, что все дети без ума от моря и кораблей. На самом деле многие из них с удовольствием променяют море на хлорированный бассейн при отеле: вода не соленая, нет ветра, волн и медуз, а на дне — камней, водорослей и морских ежей.

Яхта обычно вызывает восторг... минут на пятнадцать. За это время можно все облазить и разложить игрушки в каюте. Затем природное любопытство сменяется нескончаемой унылой песней с известными словами «Ну ко-о-о-гда-а-а мы уже прие-е-едем?». Слушать ее (с вариациями) вам придется многократно на протяжении всех долгих и не очень долгих переходов.

Взрослым кажется, что все дети без ума от моря. На самом деле многим из них больше нравится хлорированный бассейн

Поэтому планируйте хотя бы первое время не просто короткие, а буквально микроскопические дистанции между стоянками, где дети смогут поплавать или побегать. Это вам, осатаневшим от офиса, на отдыхе хочется созерцать море и небо с баночкой холодного пива в руке; дети же хотят одного — двигаться, а на яхте это непросто.

Переход длиной в час, максимум в два — самое большее, что сможет без особого нытья вытерпеть юный яхтсмен в возрасте 5–10 лет. Двое и более детей на борту доставят, как ни странно, меньше хлопот, чем один-единственный, которого беспрестанно придется развлекать. А как же игрушки, книжки, мультики, компьютерные игры на смартфонах и приставках — то, чем дети с удовольствием занимают уйму времени на суше? Да, их обязательно нужно брать с собой, и чем больше, тем лучше. Однако может сложиться ситуация, когда все перечисленное окажется не только бесполезным, но и вредным.

«МОРСКАЯ БОЛЕЗНЬ»

Даже если вас редко укачивает, попробуйте читать книжку, рассматривать карту или уткнуться в компьютер, сидя где-нибудь внутри, когда яхта на ходу. Не пройдет и десяти минут, как вас с большой вероятностью начнет мутить. Дети укачиваются еще быстрее и чаще, чем взрослые, а само это состояние переносят тяжелее. В странах с развитой яхтенной культурой — там, где «мелочь» берут в море чуть ли не с пеленок, бытует мнение, что дети до двух лет не подвержены «морской болезни» и не страдают ею впоследствии, если приобщатся к яхтингу с малолетства. Подобное утверждение если и не на сто процентов верно, то близко к истине. Но если ваш ребенок уже старше, имеет смысл не экспериментировать (укачет — не укачет), а за полчаса до выхода в море дать ему соответствующий препарат. Пить таблетки на ходу, когда «процесс» уже пошел, бессмысленно — они вряд ли успеют работать.

Мы сами наступили на эти «грабли», когда впервые взяли на лодку свою шестилетнюю дочь, которая до этого не укачивалась ни при каких обстоятельствах. Вскоре после «дебютного» выхода в море

ветер поднял невысокую беспорядочную волну, и уже через 10 минут у нас были большие проблемы! Ненадолго отрываясь от «процесса» и рыданий, она вопила: «Да чтоб я... на этой вашей лодке... да никогда в жизни!..» Слава Богу, поблизости оказалась закрытая бухта, и спустя каких-то полчаса, доедая пятый бутерброд, ребенок заметил, что яхтинг — это в принципе очень даже ничего. Впоследствии, если первые выходы в море прошли гладко, а погода спокойная, можно попробовать обойтись без средств от укачивания: не исключено, что ваш ребенок в них и не нуждается, но в первый раз все же стоит подстраховаться. И не позволяйте детям во время перехода долго находиться в каютах и салоне. Лучшая профилактика «морской болезни» — свежий воздух и возможность видеть горизонт.

Не претендуя на экспертный медицинский совет, замечу: надежнее использовать аптечные препараты с проверенным и предсказуемым действием, а не полагаться на какие-нибудь гомеопатические леденцы. То же касается браслетов от укачивания, действие которых, как уверяют производители, основано на стимуляции биологически активных точек запястья. Мы протестировали однажды комплект этих штук и, честно говоря, не заметили никакого воздействия — ни на детей, ни на взрослых. Возможно, кому-то они помогают, в первую очередь потому, что добавляют уверенности. Ведь известно, что в основе «морской болезни» не только физиологические,



Наблюдательность, самостоятельность, дисциплина — вот лишь некоторые качества, которые яхтинг развивает в детях



МАЛЫШ НА БОРТУ

ФЕДОР и ЕЛЕНА КОНЕВЫ: «У начинающего яхтсмена всегда должно быть сопровождение»

Когда мы собрались в поход на яхте с годовалым малышом, «советчики» оценили такое решение и нас соответствующим образом. Самое мягкое, что мы слышали, — «сумасшедшие родители!». Сильные высказывания приводить не станем. Но мы представили, как наши родители рассказывают нам: «Знаешь, тебе был всего годик, и мы решили пойти на яхте без тебя!..» И поняли, что пойдем с ребенком — он отличный малыш и заслужил это! Сразу приобрели спасжилет самого маленького размера, но самого лучшего качества. Решающим аргументом в пользу модели стала ручка для переноски «содержимого» — не раз мы ей пользовались, особенно при купании.

Пару слов о составе команды: она состояла из папы, мамы, дедушки, тети малыша возрастом 12 лет и юного морехода. Важным было наличие свободных рук — у ребенка всегда должно быть сопровождение. Конечно, в этом возрасте вылезти по трапу в кокпит достаточно сложно, но, согласитесь, вам нужен тот, кто не допустит этого ни при каких обстоятельствах.

Наш вывод по итогам недельного похода такой: ребенок на яхте — это гораздо легче, чем кажется. Просто обо всем надо подумать заранее: залог успеха — тщательная подготовка. Трудности, честно

говоря, и трудностями-то не назвать, а вот плюсы очевидны:

- После путешествия целый месяц няня объясняла ребенку, что голуби — это не «айки!»
- У малыша беспрдельно выросла наблюдательность.
- Здоровье. «Просоленность» теперь позволяет пускать его к сопливым, чихающим сверстникам без опаски.
- Ребенок понял, что такое дисциплина. С момента застегивания спасжилета до момента, когда его снимали, не случилось ни единой попытки побега. Он уяснил: если его пристегивают к чему-то ремнями (сейчас это в основном автокресло), возмущаться не стоит — момент явно важный!
- Социализация. Итальянские марины в сентябре забиты плотно; к вечеру лодки стоят «впритирку». В таких условиях невозможно стесняться или бояться людей.
- Равновесие. К началу похода малыш ходил «по необходимости за ручку». Освоившись на лодке, идущей по волнам, ребенок на суше обрел потрясающую устойчивость.
- Самостоятельность. Дети любят своих родителей. Но объятия и минимум «бегательного» пространства на лодке привели к тому, что в городе после швартовки ребенок начинал нарезать километры бегом. И желательно — без родителей!



но и психологические причины. Однако взрослому проще взять себя в руки, чем ребенку, который может испытывать стресс: незнакомые ощущения, страх открытой воды и волн — все это серьезные поводы.

МАРШРУТ

Как уже говорилось, он должен быть спланирован с недлинными переходами. В этом смысле моторная яхта имеет больше преимуществ за счет высокой скорости и, соответственно, возможности покрывать большие расстояния за меньшее время. В любом случае, какое бы судно ни было в вашем распоряжении, постарайтесь заранее наметить места (закрытые от ветра спокойные бухты, марины, причалы), куда можно быстро зайти, если вашу малолетнюю команду укачало. Планируя маршрут, особое внимание уделяйте стоянкам, где можно купаться, что называется, «не отходя

от кассы» — детям это куда важнее, чем осмотр достопримечательностей или посещение ресторанов высокой кухни. Более того, до определенного возраста дети и любят яхтинг за возможность с утра до вечера беситься в воде. Воде желательно быть теплой, поэтому и время для похода выбирайте в соответствии с климатическими условиями. Если вокруг море, но в нем нельзя купаться, — вашего ребенка яхтинг вряд ли увлечет.

Не стоит также выбирать для первого знакомства регионы, где возможны сильные ветра или резкая перемена погоды: Канары, Эолы острова к северу от Сицилии, Киклады — греческие острова в Эгейском море. А вот Турция, Хорватия, Саронические или Ионические острова Греции подойдут отлично.

И еще пару слов о времени. Не надо выходить в море сразу после

прилета: акклиматизация — неприятная вещь и для взрослых, а уж для детей — особенно. Зачем вам лазарет на борту? Идеально провести несколько дней в отеле и только потом отправиться в плавание.

БЕЗОПАСНОСТЬ

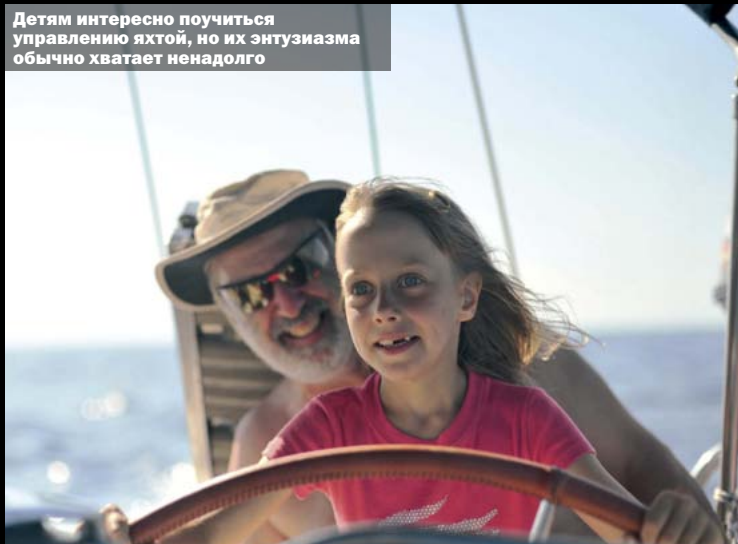
Первое и главное правило — ни на секунду не оставлять детей на яхте без присмотра! В любой момент кто-то из взрослых на борту должен заниматься только ими и ничем больше. Насчет того, какое судно безопаснее для похода с детьми, мнения разнятся: свои плюсы и минусы есть везде. На моторной яхте скорость выше, как и шансы потерять равновесие и получить травму при качке или неожиданном маневре. Парусники идут гораздо спокойнее, но здесь больше веревок и лебедок в открытом доступе; определенную опасность представляет и гик,

особенно на небольших или гоночных яхтах, где он расположен низко. При повороте фордевинд гик может внезапно перекинуть на другой борт, и тогда... Берегите головы! Взрослых это тоже касается.

Из самых общих правил важно заранее объяснить детям следующие:

- нужно всегда за что-нибудь держаться и при движении смотреть под ноги;
- ношение топсайдеров обязательно: утки, люки и прочие выступающие детали часто приводят к травмам ног и не только;
- головной убор и солнцезащитный крем также обязательны;
- лебедки, любые концы и веревки и особенно якорная цепь — предметы запретные, во всяком случае до тех пор, пока дети не в состоянии с ними обращаться;
- если сказано надеть спасжилет, надевать его нужно без разговоров;
- с капитаном не спорят.

Детям интересно поучиться управлению яхтой, но их энтузиазма обычно хватает ненадолго



Яхтинг с детьми дает бесценный педагогический опыт

СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ И ПРОЧЕЕ

Наличие детских спасжилетов даже не обсуждается. Если вы берете лодку в чартер, достаточно озадачить этим вопросом чартерную компанию, сообщив число детей на борту, их возраст и вес. Можно приобрести спасжилеты самим, но не забывайте вовремя менять их на новые, ведь дети быстро растут. На лодке недостаточно просто бросить жилеты в первый попавшийся рундук: проведите с детьми инструктаж, как их правильно использовать, отрегулируйте ремни и сложите жилеты там, где дети смогут в любой момент их легко достать.

Важная вещь на лодке с невысоким фальшбортом, — страховочная сетка, которая натягивается на леера и релинг по периметру палубы. Если яхта арендована, любая чартерная компания без проблем установит эту сетку к вашему приезду — достаточно попросить об этом заранее.

Ваш багаж в таком путешествии, скорее всего, будет ощутимо тяжелее, чем обычно: если что-то понадобится срочно — в море магазинов нет. С собой придется взять не только одежду и игрушки, но также:

- максимально полную аптечку «от всего»; в разных странах одни и те же препараты могут называться по-разному или продаваться только по рецептам, которых взять нигде;
- запас привычной еды, если в стране пребывания ничего подобного не продается;
- подгузники (если они еще нужны) и другие подобные вещи: у вас может не оказаться времени бегать по магазинам, самих магазинов где-то может не быть вообще, да и тратить время на поиски всякой ерунды просто жалко.

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В общем и целом можно сказать: не так страшен черт, как его малюют. Главное, заранее все тщательно рассчитать и взвесить. А плюсов у путешествий на яхте с детьми множество. Вы проводите вместе время и получаете опыт — интересный и бесценный в педагогическом отношении. Дети, даже самые капризные, на яхте гораздо быстрее учатся дисциплине и пониманию значения слова «надо». Яхтинг как сочетание спорта, отдыха, а также необходимости мыслить и принимать решения в море дает им неоценимое преимущество как в физическом, так и в интеллектуальном смысле. Дети становятся объективно здоровее, во всяком случае реже болеют простудными заболеваниями. В марине, в тесном соседстве с другими яхтами и их экипажами улучшаются навыки общения и рушатся языковые барьеры. Кстати, по прибытии на место обязательно купите детям... сачки. Ловить с пирса мальков, осьминогов и морских ежей — любимое занятие юных яхтсменов всех национальностей. Только сразу объясните, что всю морскую живность, посмотрев, надо как можно быстрее выпустить — мы же не варвары! Ну а вы тем временем, пока интернациональная мелочь носится по пирсу, показывая друг другу улов, получаете возможность спокойно посидеть в кокпите за бокалом вина.

Поверьте, потом дети будут вспоминать эти дни с радостью и благодарностью. И даже если вам кажется, что сейчас они не слишком ценят тот опыт, который вы им даете, они обязательно оценят его позже, когда начнут ходить в море сами и поведут туда своих детей. **МВУ**

ДЕТСКАЯ НЕОЖИДАННОСТЬ

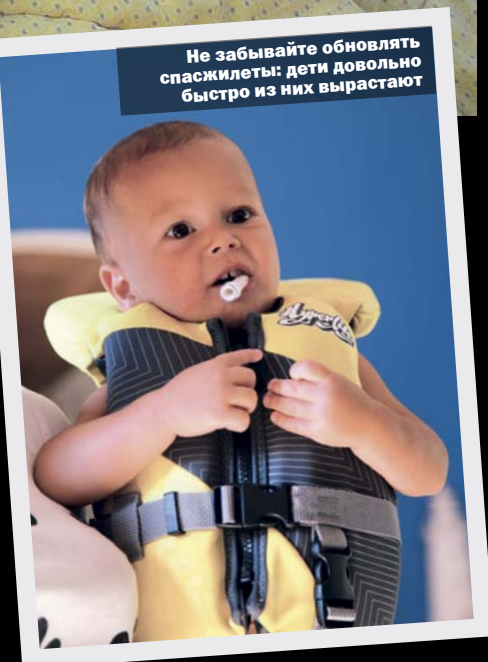


Если на борту вашей яхты дети, будьте готовы к любым сюрпризам, особенно при швартовке. Я даже не говорю про банальные ситуации, когда вы со скрипом протискиваетесь на единственное свободное место у причала, а вам в этот момент тычут в нос книжку с требованием срочно объяснить непонятное место. Все гораздо интереснее. Как-то, заходя в марину, я, как положено, все приготовил заранее: вывесил кранцы, завел швартовы... Отдаю правый швартов, мне возвращают его с берега, тяну, тяну и... понимаю, что полностью выбрал его обратно. Но я ведь закрепил его на утке! Вспоминаю, что накануне учил детей снимать с уток и складывать швартовы. Пока я был занят подходом к пирсу, моя дочь, увидев заведенный на утку швартов, развязала его и аккуратно положила рядом.

В другой раз в похожей ситуации я просто не обнаружил швартов — вместо него высилась гора игрушек. Он все-таки нашелся, для чего пришлось спешно раскидать эту кучу. После швартовки меня ждало ледяное молчание и полные слез глаза. На вопрос «А что случилось?» я получил убийственный ответ: «А почему ты так грубо отбросил наши игрушки?!»

Однажды мы встали в марине рядом с большим катамараном, и дети попросились посмотреть, как у него там внутри. Согласие капитана было получено, и дети отправились на экскурсию. Все были в восторге. На следующий день в другой марине катамаран снова оказался рядом, только капитан уже смотрел на нас волком, поскольку остался без холодного пива: во время экскурсии дети незаметно отключили холодильник, причем не на ГРЩ, а внутри, что усложнило поиск проблемы. **СЕРГЕЙ ПОПОВ, яхтсмен, отец пятерых детей**

Не забывайте обновлять спасжилеты: дети довольно быстро из них вырастают





УРОК №11

MBY публикует серию материалов для тех, кто хочет улучшить свои шкиперские навыки и сдать экзамен на международные права RYA.



СМОТРИТЕ
ВИДЕО!
mby.com/ym13



Yachtmaster: Правила расхождения судов

Кто кому уступает дорогу в море? Правила нужно не только знать, но и уметь применять в конкретной ситуации.

Текст Джон Мендес Иллюстрации Мэгги Нельсон

Какие бы яхтенные курсы вы ни выбрали, в любом случае придется помучиться, изучая МППСС-72 (Международные Правила предотвращения столкновения судов). По-английски их именуют International Regulations for the Prevention of Collisions at Sea (IRPCS), ну а «в быту» — правилами расхождения. Несмотря на пугающее название, эти правила, регулирующие, кто кому уступает дорогу в море, не ужасающе сложны. Они основаны на здравом смысле и морской практике, и стоит только прорваться через частоту терминов, как становится ясно — все достаточно просто для понимания.

Прочитать необходимо все 38 правил, однако в этом и следующем выпусках MBY мы подробнее остановимся на тех, которые особенно важны для капитанов моторных яхт. Постараемся перевести эти правила с официального языка на привычный и помочь вам применять их в реальной ситуации. Мы разберем в этой статье правила 1–19 (правила плавания и маневрирования), а в следующем выпуске — правила 20–28 (огни и знаки).

Общие положения (Часть А, правила 1–3)

Первые три правила описывают, кому адресованы МППСС-72 (всем типам судов в открытом море) и в каких случаях применяются. Являясь капитаном судна, вы должны толковать и применять эти правила верно и не пренебрегать своими обязанностями. Также в этом разделе вы найдете немало полезных определений. Например, «парусное судно» — любое судно под парусом, включая имеющие моторную установку, при условии, если она не используется; «судно, лишенное возможности управляться» — то, которое в силу исключительных обстоятельств не способно маневрировать так, как требуют правила, и поэтому не может уступить дорогу другому судну. МППСС-72 не идеальны и оставляют много вопросов. К примеру, тем, кто совершает одиночную кругосветку под парусом, не разрешено ставить пару красных огней ночью, дабы побудить другие суда держаться подальше. Но как в таком случае яхтсмен-одиночка может выпастись?

Если есть риск столкновения, нужно знать, какое правило применить: в данном случае мы имеем ситуацию пересечения курса. Другое судно от вас справа, значит дорогу уступаете вы

Впрочем, самое неоднозначное утверждение содержится в правиле 2, пункт b, где говорится о возможности и даже необходимости отступить от правил в особых обстоятельствах. Можно сказать, это означает, что вы должны предпринять все возможные действия для предотвращения столкновения, вместо того чтобы упорно идти вперед на основании того, что вы правы. Не существует абсолютного «права дороги», то есть преимущества одного судна перед другим, вне зависимости от обстоятельств, будь то системы разделения движения, яхтинг под парусом или лов рыбы.

Плавание судов при любых условиях видимости (Часть В, раздел I, правила 4–10)

Эти правила в основном сводятся к необходимости наблюдения, выбору безопасной скорости, оценке опасности столкновения и действиям для его предупреждения.

Наблюдение (Правило 5)

Звучит понятно: *«Каждое судно должно постоянно вести надлежащее визуальное и аудионаблюдение, так же как и наблюдение с помощью всех имеющихся средств, применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям, с тем, чтобы полностью оценить ситуацию и опасность столкновения»*. В наши дни это означает, что необходимо пользоваться не только глазами и ушами, но также VHF, радаром, AIS: любое оборудование, которое есть для этих целей, следует задействовать. Кажется, с таким арсеналом на борту столкновений не должно происходить вовсе, но, к сожалению, у многих яхт есть «слепые зоны», мешающие увидеть приближающееся судно. Очень важно смотреть и назад: по личному опыту могу подтвердить, что капитаны быстроходных моторных яхт часто напрочь забывают о том, что в кильватере может идти и более скоростное судно.

Безопасная скорость (Правило 6)

Правило гласит: *«Каждое судно должно всегда следовать с безопасной скоростью, с тем, чтобы предпринять надлежащее и эффективное действие для предупреждения столкновения, вплоть до остановки в пределах дистанции, требуемой при существующих обстоятельствах и условиях»*. Уместный вопрос: а какова она, эта безопасная скорость? Учитывать нужно следующее: видимость, плотность движения, погодные условия, маневренность вашего судна и особенно его «тормозной путь», осадку и глубину места. Начав взвешивать такое обилие

факторов, вы с большой вероятностью предпочтете сбросить скорость, особенно если места вам не знакомы. Ситуацию могут осложнять большие коммерческие суда, которые зачастую передвигаются гораздо быстрее, чем вы ожидаете. В следующий раз проверьте данные AIS, чтобы понять, насколько опасна ситуация.

Опасность столкновения (Правило 7)

Большинство из нас используют простое правило: *«Если визуальный пеленг на приближающееся судно не меняется, значит риск столкновения велик»* (рис. 1). Функция EBL (Electronic Bearing Line) на радаре выполняет ту же работу за вас, но оба метода основаны на том, что сближающиеся суда сохраняют скорость и курс неизменными, что происходит не всегда (рис. 2). Так что не стоит делать поспешных выводов, полагаясь исключительно на данные радара.

Действия для предупреждения столкновения (Правило 8)

Самые важные слова здесь заключены в первом предложении, которое сообщает: *«Любое действие, предпринимаемое для предупреждения столкновения, должно быть уверенным, своевременным и соответствовать хорошей морской практике»*. Это можно сформулировать так:

- лучше действовать загодя, а любое изменение курса и скорости должно быть достаточно заметным;
- изменение курса обычно лучше, чем изменение скорости;
- уступайте всем, кому обязаны уступить.



РИС. 1 ПЕЛЕНГ НЕ ИЗМЕНЯЕТСЯ



Если пеленг на приближающееся судно не меняется, есть опасность столкновения

РИС. 2 ИЗМЕНЕНИЕ ПЕЛЕНГА



Даже когда пеленг изменился, риск может сохраняться, если ваш курс остался прежним

Плавание в узкостях (Правило 9)

В этом правиле для нас наиболее важно, что «Судно длиной менее 20 м не должно затруднять движение такого судна, которое может безопасно следовать только в пределах узкого прохода или фарватера». Что подразумевается под словом «узкого»? Я в данном случае руководствуюсь простым правилом: раз фарватер обозначен буями, значит для кого-то это узкое место. Держитесь правой стороны прохода или, если есть возможность, — вне него. Если нужно пересечь фарватер, делайте это по кратчайшему пути.

Плавание по системам разделения движения (Правило 10)

Системы разделения движения предназначены для организации движения крупных судов в местах оживленного судоходства; иногда в прибрежных зонах это делается для того, чтобы позволить небольшим судам (длиной менее 20 м) держаться на безопасном расстоянии от крупных. Важно помнить следующее:

- следуйте в соответствующей полосе движения;
- пересекайте полосу движения под прямым углом (рис. 3).

РИС. 3 СИСТЕМЫ РАЗДЕЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ



Даже если сильное течение сносит вас по диагонали, нужно сохранять прямой угол относительно полосы движения вне зависимости от вашего курса относительно земли

Плавание судов, находящихся на виду друг у друга (Часть В, раздел II, правила 11–18)

Применение (Правило 11)

Правила этого раздела применяются только к судам, находящимся на виду друг у друга, то есть, принимая любые

Чаше всего моторные яхты уступают дорогу парусным, но не в случае, если парусная яхта использует двигатель или обгоняет моторную



Обгоняющее судно всегда обязано держаться в стороне и не мешать обгоняемому

РИС. 4
ОБГОНЯЮЩИЕ СУДА



A не является обгоняющим судном, поскольку находится вне сектора обгона

B и **C** являются обгоняющими, даже если **B** — парусное, а **C** — на другом курсе

Каждое судно, подходящее с кормы и попадающее в закрашенный сектор, должно держаться в стороне от судна, идущего впереди

решения, вы обязаны видеть другое судно. Эти правила НЕ ПРИМЕНЯЮТСЯ, если вы только слышите его или видите на радаре или AIS.

Парусные суда (Правило 12)

Даже если у вас моторная лодка, стоит прочитать правила для парусных судов хотя бы для того, чтобы иметь представление, что собираются сделать парусные суда, когда они сходятся прямо перед вами. Итак, идущее левым галсом (гик на правом борту) уступает идущему правым галсом (гик на левом борту). Когда оба судна идут одним и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре,

должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром. Звучит просто, особенно для тех, кто управляет моторным судном: кроме некоторых случаев, парусникам нужно уступить дорогу. На скоростной моторной лодке вам следует просто обойти их стороной, оставив достаточно места для маневра.

Обгон (Правило 13)

Пункт «а» этого правила гласит: «Независимо от предписаний, содержащихся в Правилах разделов I и II Части B, каждое судно, обгоняющее другое, должно держаться в стороне от пути обгоняемого судна». Все

довольно просто: если вы находитесь в секторе обгона — 22,5° позади по траверзу другого судна (ночью можете видеть только кормовой огонь и ни одного бортового), вы являетесь обгоняющим судном и обязаны держаться в стороне от пути обгоняемого судна до тех пор, пока последнее не останется окончательно позади. Если обгоняют вас, вы имеете право сохранять свой курс и скорость (см. рис. 7). В таком случае быстро идущая парусная яхта, обгоняющая моторное судно, будет «уступающим» судном: известная поговорка «мотор уступает парусу» верна не всегда.

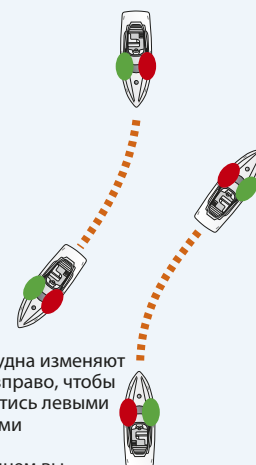
Сближение судов, идущих друг на друга (Правило 14)

«Когда два судна с механическими двигателями сближаются на противоположных или почти противоположных курсах так, что возникает опасность столкновения, каждое из них должно изменить свой курс вправо, чтобы каждое судно прошло у другого по левому борту». То есть, если имеется риск столкновения с судном, идущим прямо на вас, измените курс вправо (рис. 5). Золотое, правда, не зафиксированное письменно правило: НИКОГДА НЕ ИЗМЕНЯЙТЕ КУРС ВЛЕВО в таких ситуациях. (В латеральной системе типа «В» все ровно наоборот. — Прим. МВУ).

Пересечение курсов (Правило 15)

«Когда два судна с механическими двигателями идут пересекающимися курсами так, что возникает опасность

РИС. 5
СБЛИЖЕНИЕ СУДОВ,
ИДУЩИХ ДРУГ НА ДРУГА



Оба судна изменяют курс вправо, чтобы разойтись левыми бортами

Если днем вы видите судно прямо по курсу, а ночью — оба бортовых навигационных огня, следует считать, что риск столкновения существует

столкновения, то судно, которое имеет другое по правому борту, должно уступить дорогу другому судну и при этом должно, если позволяют обстоятельства, избежать пересечения курса другого судна у него по носу». Для сравнения, так же в Великобритании проезжают перекрестки с круговым движением: преимущество у того, кто справа (рис. 6) (наши ПДД отличаются. — Прим. ред.). Есть еще метод усвоить правило — по аналогии с сигналом светофора: если вы видите

Не существует абсолютного преимущества одного судна перед другим, вне зависимости от обстоятельств — будь то яхтинг под парусом или ловля рыбы

зеленый огонь (на правом борту другого судна), можно «ехать»; красный (на левом) — уступите дорогу. Уступая, поверните вправо или сбросьте скорость.

Действия судна, уступающего дорогу (Правило 16)

«Каждое судно, которое обязано уступить дорогу другому судну, должно, насколько это возможно, предпринять заблаговременное и решительное действие с тем, чтобы чисто разойтись с другим судном». Как уже говорилось в правиле 8, вы обязаны показать, что уступаете, так, чтобы судно, имеющее право дороги, это заметило. Заранее и значительно измените курс (не только скорость), чтобы на другом судне поняли, что ему уступают.

Действия судна, которому уступают дорогу (правило 17)

Пункт i): «Когда одно судно из двух должно уступить дорогу другому, другое должно сохранять курс и скорость».

Пункт ii): «Однако это другое судно, когда становится очевидным, что судно, обязанное уступить дорогу, не предпринимает соответствующих действий, требуемых Правилами, может предпринять действие, чтобы избежать столкновения, только собственным маневром».

Пункт i) прост: если у вас право дороги — сохраняйте курс и скорость. НО (этот пункт делает ваше положение более «обременительным», чем у уступающего) — если вы будете, несмотря ни на что, сохранять курс и скорость, вина при столкновении может лечь на вас, поскольку, если судно, обязанное уступить дорогу, этого не делает, то предпринять меры для избежания столкновения должны вы. То же правило советует, как это лучше сделать: фактически можно делать все, что угодно, кроме изменения курса влево, то есть в сторону судна, находящегося у вас по левому борту.

Взаимные обязанности судов (Правило 18)

Это правило — одно из самых замечательных в силу своей простоты. Итак, если вы НЕ находитесь в условиях, описанных в правилах 9 (Плавание в узкостях), 10 (Плавание по системам разделения движения) или 13 (Обгон), то вот список, кто кому уступает. Моторные яхты находятся в самом низу этой «иерархической пирамиды», поскольку уступают всем:

- а) судно, лишенное возможности управляться;
- б) судно, ограниченное в возможности маневрировать;
- с) судно, стесненное своей осадкой;
- д) судно, занятое ловом рыбы;
- е) парусное судно;
- ф) моторное судно.

Плавание в условиях ограниченной видимости (Часть В, раздел III, правило 19)

Первые три пункта гласят:

(а) Это Правило относится к судам, не находящимся на виду друг у друга при плавании в районах с ограниченной видимостью или вблизи подобных районов.

(б) Каждое судно должно следовать с безопасной скоростью, установленной применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям ограниченной видимости. Судно с механическим двигателем должно держать свои машины готовыми к немедленному маневру.

(с) При выполнении Правил Раздела I этой Части каждое судно должно тщательно соотносить свои действия с преобладающими обстоятельствами и условиями ограниченной видимости.

Правило 19 — особый случай: раз уж видимость ограничена, то оно полностью заменяет предыдущие правила 11–18. Главное изменение, которое надо запомнить: в условиях ограниченной видимости никакие суда не обладают правом дороги, — все становятся уступающими. Последний пункт d говорит о том, чего нужно избегать, если другое судно заметно только на экране радара.

(i) Изменения курса влево, если другое судно находится впереди по траверзу и не является обгоняемым;

(ii) Изменения курса в сторону судна, находящегося на траверзе или позади по траверзу.

Помните правило 7, где говорится о неполноте информации с радара? Вот это как раз такой случай.

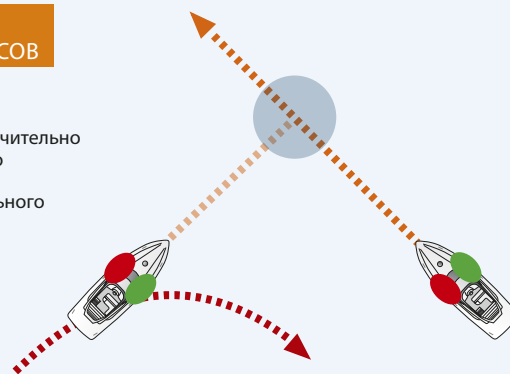
В следующем выпуске мы коснемся правил 20–37 — огни и знаки: что они означают и когда используются. **МВУ**

Лучший способ держаться подальше от больших судов — идти вне фарватера, если есть такая возможность

РИС. 6 ПЕРЕСЕЧЕНИЕ КУРСОВ

Измените курс, значительно и заблаговременно

Не допускайте сильного сближения



Как на перекрестке с круговым движением, моторное судно уступает другому моторному судну, если второе находится справа. Ночью уступайте, если видите красный навигационный огонь

РИС. 7 КТО КОМУ УСТУПАЕТ?

Простой способ запомнить!



Право дороги у вас:

Во многих случаях судно, имеющее право дороги, несет и большую ответственность. Проще разделить ситуацию на 4 стадии:

1. Риска столкновения нет, суда расходятся спокойно.
2. Риск столкновения есть, но у вас право дороги, поэтому сохраняйте курс и скорость.
3. Кажется, другое судно не собирается уступать, посему заранее приготовьтесь к маневру.
4. Серьезный риск столкновения: пора действовать во избежание худшего!

Уступающее судно:

Поскольку вы обязаны уступить дорогу, заметно измените курс и/или скорость. Убедитесь, что это было замечено.

1. Ваши действия должны быть заблаговременными и очевидными.
2. Судну, имеющему право дороги, гораздо проще заметить изменение вашего курса, нежели вашей скорости.



ВАШЕ РЕШЕНИЕ

Советуют эксперты и читатели МВУ



ВОПРОС ЭКОНОМИИ

Вам предложили лодку по хорошей цене, но экспертиза показала, что не все так просто

ПРОБЛЕМА

Вы хотите приобрести 40-футовую яхту, но предложений на рынке мало, к тому же они не вписываются в ваш бюджет. Наконец повезло: 20-летней лодку, за которой, видно, хорошо ухаживали, предлагают всего за £ 85 000. Начав торг, вы с удивлением обнаруживаете, что продавец готов уступить ее вам за £ 70 000. Потом вы получаете заключение сюрвейера, в котором значится существенное повреждение корпуса из-за посадки на мель, а также следы «масштабного ремонта корпуса рядом с сальником руля, кронштейном и дейдвудом вала по правому борту». Как вы поступите?

СОВЕТУЮТ ЧИТАТЕЛИ МВУ:

Azman: Я бы попросил сюрвейера оценить качество ремонта, и, если оно высокое, предложил бы продавцу значительно сбросить цену.

paultallett: Любая лодка, на которой проводился подобный ремонт, потенциально могла полностью или частично находиться под водой. Я бы не стал покупать ее.

WhiteMischief: Необходимо принимать во внимание конструкцию самого корпуса. Одни верфи делают гораздо более прочные корпуса, чем другие. Если это лодка с относительно тонким корпусом или американский катер для внутренних вод, не стоит его покупать. На крайний случай выторгуйте себе максимальную скидку и будьте осторожны при низкой воде.

MapisM: Это не последнее предложение на рынке, посему стоит отталкиваться от того, что жизнь слишком коротка, чтобы тратить ее на решение проблем. Я бы выбирал лодку без подобных повреждений.

ian38_39: Если сюрвейер признает, что ремонт выполнен качественно, то это признает и страховая компания. Если ремонт проведен

давно, значит все возможные проблемы уже будут налицо. В случае свежего ремонта цена должна это отражать. Я бы потребовал провести полную техническую экспертизу, чтобы оценить, нет ли повреждений, связанных с затоплением яхты.

Сюрвейер МВУ Джим Притчард:

Специалист должен определить время проведения ремонта по количеству слоев антифоулинга и состоянию внутренней поверхности корпуса. Если имело место затопление, то практически всегда будут видны следы уровня воды, особенно в моторном отсеке, а также наличие влаги в фанерных панелях. Любая побывавшая в воде электрика требует замены, а если «утоновшие» двигатели не подвергались капремонту, то от покупки этой

лодки однозначно лучше воздержаться. Срок работы даже кратковременно залитых моторов значительно сокращается. Если их не заливало, ремонту более десяти лет и все остальные механизмы, системы и устройства работают без проблем, то риск можно считать оправданным.

МНЕНИЕ МВУ

Многие читатели решили: раз проводился масштабный ремонт корпуса, то лодка непременно тоннула. Осматривая лодку для покупателя, не все сюрвейеры детально вникают в суть каждой проблемы, поэтому мы советуем хорошенько разобраться в отчетах по ремонту (если они сохранились) или провести дополнительную экспертизу электрики и моторов. Очевидно, что судно такого возраста не будет идеальным, а качественный, проверенный временем ремонт — это еще не повод отказываться от сделки, которая в итоге может стать для вас выгодной. **МВУ**

Покупая бывшую в эксплуатации лодку, помните: жизнь не так длинна, чтобы тратить время на лишние проблемы

VOLVO PENTA ОТЛИЧАЕТСЯ



ДОБАВЬТЕ УДОБНЫЕ «КНОПКИ»

Закажите функцию у вашего дилера

Режим управления одной рукояткой

7715* руб.

Позволяет управлять одной рукояткой двумя моторами сразу. При включении функции рукоятка, которая повернута первой становится главной.

Круиз-контроль

7715* руб.

Плавное изменение оборотов двигателя нажатием кнопок +/-

Автоматическое управление тримом колонки

9410* руб.

Автоматически управляет положением колонки при разгоне катера. Уменьшает время выхода на глиссирование, экономит топливо. Заданные по умолчанию значения могут быть отрегулированы под конкретный катер.

Бортовой компьютер

10600* руб.

Программа выводит на дисплей мгновенный и средний расход топлива, расстояние до пустого бака и т.п.

* - Указана стоимость программного обеспечения на один мотор, без учета стоимости работ.
Предложение действительно до 01 Сентября 2012 г. Не все опции доступны на всех моторах.
При парной установке программа должна устанавливаться на оба мотора.
Подробности и проверка совместимости с вашим мотором – уточняйте у дилеров.

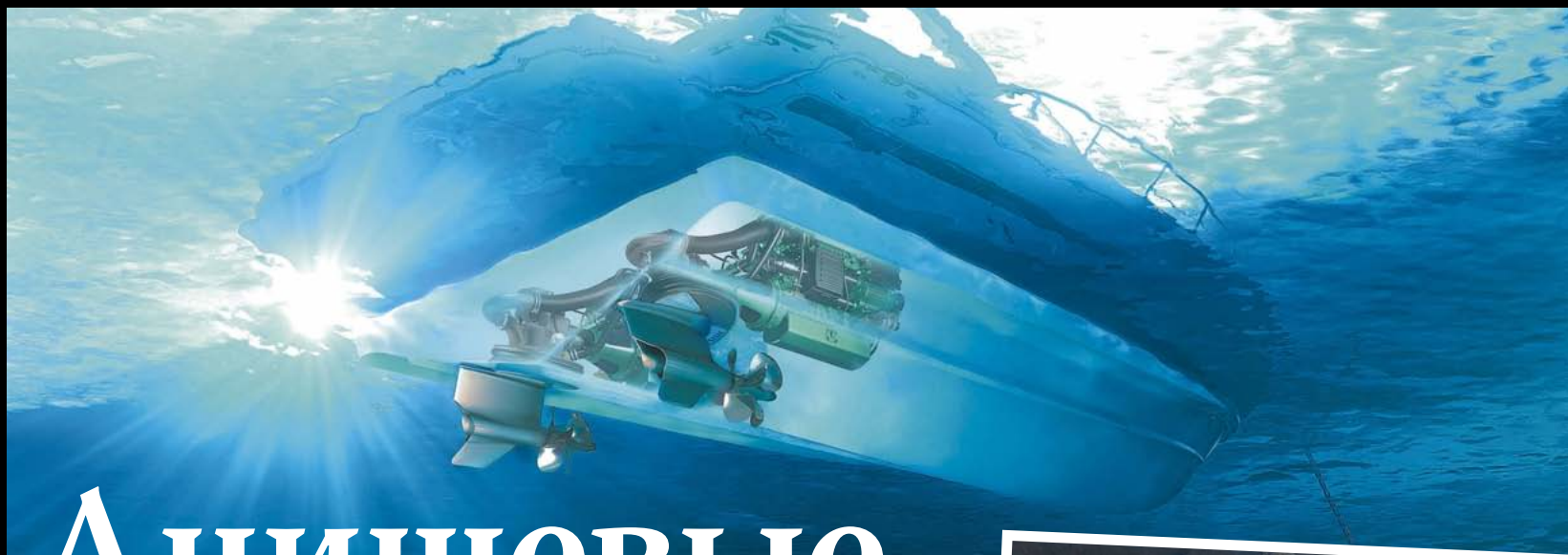


С НАМИ ЛЕГКО

**VOLVO
PENTA**
www.volvopenta.ru



Эксперт МВУ
Григор Копп
E-mail: editor@mby.ru



Днищевые колонки: ожидания

Мы задали владельцам яхт с днищевыми колонками насущные вопросы о текущих расходах, надежности и поломках приводов этого типа

Прошло уже более семи лет с момента, как Volvo Penta представила принципиально новые приводы — днищевые колонки IPS. За это время у них появились конкуренты (Cummins и ZF), а наши технические эксперты провели множество тестов. Однако до сих пор мы не касались важной темы: насколько эти днищевые колонки безопасны, надежны и долговечны, во сколько обходится их содержание. Чтобы выяснить это, мы связались с владельцами яхт и сервисными центрами и обобщили их опыт.

СТОЛКНОВЕНИЯ С ПОДВОДНЫМИ ОБЪЕКТАМИ

Многие потенциальные покупатели лодок с днищевыми колонками отказывались от них из-за опасения постоянно повреждать выступающие глубоко под корпус приводы. Случайные веревки и брошенные рыбацкие сети легко наматываются на винты, вращающиеся в разных

направлениях. Тянувшие винты колонок Volvo Penta IPS, казалось, наиболее уязвимы, поскольку ориентированы вперед и первыми встречают опасность. Однако читатель МВУ Джон Галпин обладает солидным опытом, опровергающим подобные суждения. Он дважды наезжал на плавающий мусор на своей Rodman 1250 с IPS500. Первый раз это был... парус. «Лодка резко клюнула носом и остановилась как вкопанная, — вспоминает Джон, — но датчики крутящего момента отреагировали на перегрузку и включили нейтраль. Как только я понял, что ничего страшного не случилось, начал поочередно давать передний и задний ход до тех пор, пока белая огромная подушка не показалась из-под днища». В другой раз Джон на скорости поймал веревку, и яхта также резко встала. Избавиться от проблемы ему удалось тем же способом. В обоих случаях каких-либо повреждений не было.

Все это замечательно, но что происходит, когда колонки на глиссировании налетают на твердый объект — камень или притопленный контейнер? Оба производителя, и Volvo Penta, и Cummins, заявляют: конструкция колонок подразумевает, что они срезаются, не нарушая целостность и водонепроницаемость корпуса. Специалист по IPS компании RK Marine из Хамбла Дэвид Мур подтвердил, что на практике происходит именно так. Один из его клиентов, уже на другой Rodman 1250 с IPS600, с ходу налетел на подводные заграждения от субмарин неподалеку от Портсмута. «Колонки срезало, — поясняет Дэвид, — но лодка осталась на плаву, а корпус и двигатели не пострадали. Довольно быстро мы установили новые приводы, и спустя всего несколько дней судно вернулось на воду».

и реалии

ОБРАСТАНИЕ И КОРРОЗИЯ

Некоторые из самых первых колонок IPS страдали от гальванической коррозии, спровоцированной сплавом в одной из деталей. Случай признали гарантийным, и с тех пор о подобных неприятностях у колонок Volvo Penta или Zeus мы не слышали. Однако некоторые владельцы IPS все же отмечают быстрый расход анодов. Джон Галпин рассказал, что первый комплект анодов прослужил на его колонках чуть больше четырех месяцев. Железные аноды, установленные внутри выхлопных труб, также по большей части растворились, а поставленные взамен прожили чуть дольше. Пусть аноды и расходуются быстро, но Джон заметил, что работу свою они выполняют хорошо, поскольку за четыре года на винтах не возникло следов коррозии. Фил Хилдъярд, владелец Fairline Targa 44



с колонками IPS, подтвердил, что за год они «съедают» два комплекта анодов.

Похоже, приводы Zeus ведут себя в этом отношении лучше. Нил Пибус, владелец флайбриджной Sealine F46, как и Энди Вудхаус со спортивной Sealine SC47, не заметил ускоренного износа анодов и каких-либо проблем с коррозией.

«Меня поразила устойчивость колонок к коррозии, — говорит Энди. — Когда яхту подняли из воды для сервиса, стальные винты выглядели как новые». Сложностей с антифоулингом у владельцев IPS и Zeus не возникло. Фил Хилдьярд покрывает колонки составом International Trilux, поскольку состав не представляет опасности для

большинства сплавов металлов и эффективен против обрастания. Но даже этот безопасный для транцевых колонок состав не рекомендуется использовать для колонок Zeus, поэтому на своей яхте Нил Пибус применяет новый тип антифоулинга в виде горячего воска. Водоросли не доставляют особых проблем, но в акваториях с интенсивным обрастанием морские желуди и другие ракообразные не брезгают колонками и могут отнимать до четырех узлов скорости.

ПРОЧНОСТЬ И ИЗНОСОСТОЙКОСТЬ

Надежность днищевых колонок оправдывает ожидания, не считая «детских болезней», связанных с управляющей электроникой. На Sealine F46 Нила вышел из строя джойстик, который заменили по гарантии. Также пришлось менять муфту гидравлической системы одного из редукторов, для чего на лодку приезжал авторизованный инженер CMD. Sealine SC47 Энди также не миновали подобные проблемы: сначала электронный компас вывел из строя систему Zeus Skyhook, а затем из-за ошибки в программном обеспечении стал срабатывать ложный сигнал низкого уровня масла. Стоимость обслуживания колонок обоих брендов достаточно высока. Полный годовой пакет сервисных услуг для пары двигателей IPS500 достигает £ 2600 (с налогами), из которых £ 1100 приходится на сами колонки — значительная сумма

На Fairline Targa 44 у Фила Хилдьярда нет проблем с обрастанием колонок IPS500, но аноды расходуются довольно интенсивно



МНЕНИЕ: Мои колонки IPS «съедают» два комплекта анодов за год, но удобство джойстика покрывает это с лихвой, и я вряд ли вернусь к валам. **Фил Хилдьярд**



по сравнению с гребными валами. Ежегодные траты на обслуживание колонок Zeus на яхте Энди составляют £ 2400. Интересно, что £ 500 из этой суммы стоит синтетическое масло, используемое в редукторах колонок.

ДИНАМИКА И РАСХОД ТОПЛИВА

По словам Фила, его Fairline Targa 44 с IPS500 на 26 узлах проходит на одном литре топлива 0,22 мили, а прежняя яхта Phantom 40 на валах потребляла столько же. Учитывая, что Targa 44 тяжелее на тонну, Фил устраивает подобный расход. Кроме того, он считает, что новая лодка быстрее выходит на глиссирование.

Джон Галпин (Rodman 1250, IPS500) зафиксировал одинаковый расход 3,45 л/милю на скорости 17–28 узлов и на максимальных 34–37 узлах (в зависимости от загрузки лодки).

Нил тщательно учитывал расход своей Sealine F46 на протяжении 250 моточасов с помощью прибора Zeus SmartCraft. На 24 узлах яхта в среднем потребляет 5,56 л/милю,

а на максимальных 32 узлах это значение составляет 6,25 л/милю. Sealine SC47 с колонками Zeus, принадлежащая Энди Вудхаусу, сжигает 4,54 л/милю при скорости 24 узла. Судя по этим числам, экономичность Zeus не дотягивает до колонок IPS, однако не стоит забывать, что описанные двигатели Cummins более мощные — 480 л.с. против 370 л.с. (IPS500) и даже 435 л.с. (IPS600).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

У обоих брендов есть свои плюсы и минусы, но их главное преимущество, с которым согласны все пользователи, заключается в управлении джойстиком и высокой маневренности. Легкость, с которой швартуются относительно крупные яхты при ветре и на течении, является бесценным преимуществом. Примечательно, что никто из владельцев, с которыми нам довелось пообщаться, не собирается возвращаться к валам. **МВУ**

Колонки Zeus на Sealine F46 Нила Пибуса до сих пор выглядят как новые



МНЕНИЕ: Когда с редукторами колонок возникла проблема, на яхту немедленно вылетел инженер CMD, который оперативно устранил ее. **Нил Пибус**



МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

ДНИЩЕВЫЕ КОЛОНКИ



Колонки Zeus используют толкающие винты, обращенные в корму

● Volvo Penta стала первой в этой нише компанией, выпустив в 2005 году систему IPS (Inboard Propulsion System) с днищевыми колонками для глиссирующих моторных яхт. Считается, что их необычные тянущие, то есть обращенные в нос лодки гребные винты противоположного вращения на 30% эффективнее по сравнению с винтами на валах, поскольку работают в невозмущенном потоке. Американский альянс CMD и ZF сконструировал свои колонки с традиционными толкающими винтами.

● На яхтенном рынке Volvo Penta IPS занимает лидирующие позиции с линейкой колонок на базе четырех двигателей объемом от 3,7 до 12,8 л и мощностью 260–900 л.с. ZF производит три модели колонок, которые можно сочетать с двигателями мощностью от 300 до 1260 л.с. разных производителей. На рынке США компания ZF продает не имеющую аналогов одиночную днищевую колонку ZF2800, которая вращается на 180° и может работать с мотором мощностью до 480 л.с.

● Некоторые из первых моделей IPS были подвержены гальванической коррозии, и их заменяли по гарантии. Вероятной причиной был назван сплав уплотнительных колец, однако странно, что эта проблема была выявлена только в Британии.

● Одним из главных преимуществ днищевых колонок является возможность точного управления лодкой посредством джойстика, облегчающая выполнение сложных маневров при швартовке.



Природное средство

Чистим яхту

Universal Stone — натуральное, биоразлагаемое чистящее средство, предназначенное практически для любой поверхности: от стеклопластика до нержавеющей стали. На Лондонской выставке производители демонстрировали его работу, и, на первый взгляд, средство хорошо справляется с загрязнениями. В этом сезоне мы проверим его на практике, а банки весом 500 г (£ 19) должно хватить на 20-футовую лодку.

ИНТЕРНЕТ: www.universalstoneuk.com

Чистим топливо

Дополнительный фильтр для горючего

Кompактное устройство MLS Fuel Purifier представляет собой дополнительную степень очистки солянки, в котором вода и механические частицы разделяются методом центрифугирования. Дополнительный фильтр располагается перед основным, и горючее через него прокачивает главный топливный насос. Компания MLS сообщает, что фильтр удаляет 99% воды и 95% живущих в дизеле микроорганизмов. Когда наполняется отстойник, необходимо слить накопившийся осадок через специальный клапан. Фильтр выпускается в трех размерах,

для двигателей мощностью 100, 200 и 500 л.с. Стоимость устройства составляет £ 260 за версию для 100 л.с. и доходит до £ 395 для самого мощного двигателя. В настоящее время компания работает над фильтром для моторов мощностью 1000 л.с.

ИНТЕРНЕТ: www.mlsystem.co.uk



Аварийный ремкомплект

Пластырь для ремонта корпуса

Сomposite Patch представляет собой простой в использовании быстро фиксируемый пластырь для оперативного ремонта корпуса яхты в любых условиях. Его основное

преимущество — легкость применения: вам не нужны никакие дополнительные мерные емкости, ножи, щетки, поскольку все материалы находятся в одном тубусе. Первая его часть содержит

отвердитель синего цвета, вторая — желтую эпоксидную смолу, а третья — собственно пластырь из стеклоткани. Перед началом ремонта необходимо удалить клипсу, разделяющую отвердитель и смолу, и позволить им смешаться. Когда состав приобрел равномерную зеленую окраску, вы удаляете второй разделитель и выдавливаете смесь в пакет с заплаткой из стеклоткани, чтобы она хорошо пропиталась. Затем остается разрезать пакет и наклеить получившийся пластырь на поврежденный участок корпуса. Он будет прилипать практически к любой поверхности не только на суше, но и под водой, достигая 90% прочности всего через два часа.

Composite Patch был разработан для использования на океанских гоночных яхтах, получил признание у многих экипажей Volvo Ocean Race и стоит от £ 20 в зависимости от размеров.

ИНТЕРНЕТ: www.compositepatch.com



Пластырь прилипает к стеклопластику и под водой

Кайт для яхты

Экономия топлива с помощью ветра

Благодаря кайтам Omega Sails стала доступна новая грань парусно-моторного передвижения. Вспомогательное «крыло» можно использовать для экономии топлива в паре с работающими двигателями или двигаться только за счет энергии ветра. Кайт хранится в специальном контейнере в носовой части палубы, справиться с ним может один человек. Форму крылу придают автоматически надувающиеся баллоны, позволяющие кайту подняться в воздух по ветру. Для достижения максимального эффекта высота «паруса» регулируется из рубки специальной лебедкой. При движении по ветру кайт можно

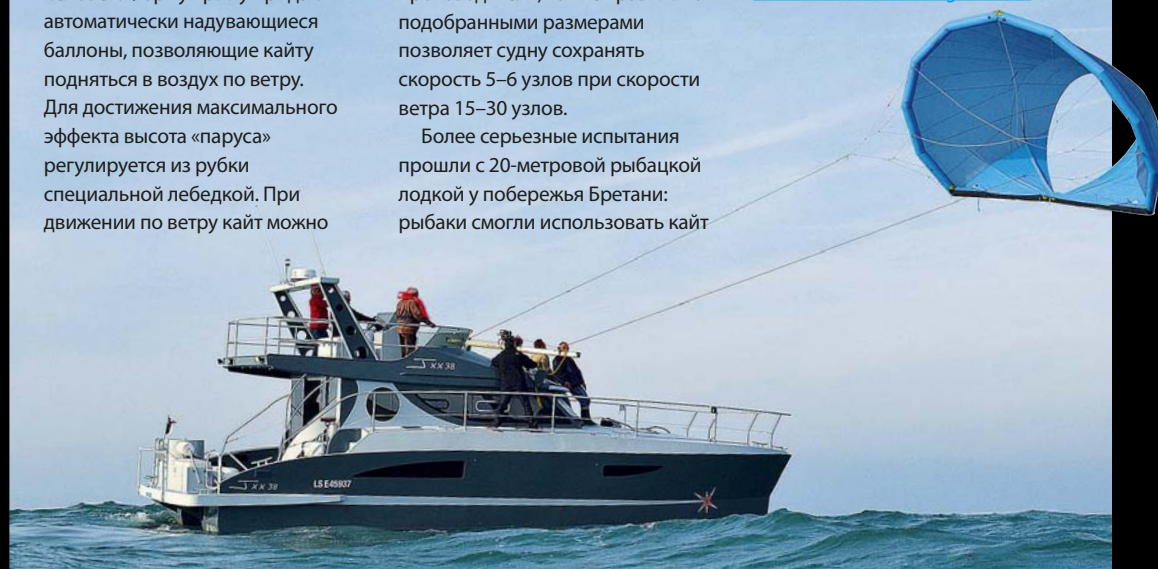
использовать в секторе 120°, что позволяет идти курсом в секторе от -60° до +60° относительно направления ветра.

Omega Sails испытывали на различных судах, а в одном тесте — в путешествии с Канарских островов на Гваделупу — кайт стал единственным двигателем и обеспечил 33-футовому моторному катамарану среднюю скорость 5 узлов. По заявлению производителя, кайт с правильно подобранными размерами позволяет судну сохранять скорость 5–6 узлов при скорости ветра 15–30 узлов.

Более серьезные испытания прошли с 20-метровой рыбацкой лодкой у побережья Бретани: рыбаки смогли использовать кайт

площадь 200 м² около 40% времени и сэкономили 25% топлива. Компания-производитель считает: если эксплуатировать кайт так интенсивно, то затраты на его покупку (€ 20 000) окупаются в течение года, хотя для прогулочной яхты этот период, несомненно, будет больше. Сейчас Omega Sails разрабатывает целую линейку кайтов разных размеров для яхт длиной до 20 м.

ИНТЕРНЕТ: www.omegasail.com



Магниты в помощь якорю

Магнитная веревка для освобождения якоря

Coastline Technology предложила новое решение для извечной проблемы застрявшего якоря. Как и обычный страховочный конец, веревка с магнитами прикрепляется к основанию якоря и позволяет выдернуть его из грунта. Однако в этом случае не нужен отдельный сигнальный буй на поверхности, который может стать навигационной опасностью для других судов,

поскольку в веревку интегрированы мощные магниты. За счет них она прикрепляется к якорной цепи.

Когда вам необходимо использовать страховочный конец, сначала нужно приложить определенное усилие, чтобы оторвать магниты от цепи, и затем уже освобождать якорь. Длина веревки составляет 20 м, ее диаметр с оплеткой — 6 мм, на разрыв она выдерживает усилие до 500 кг.

Заметим, что такой длины вполне хватает, так как яхты до 60 футов обычно не отдают якорь в местах, где глубина превосходит 20 м. Кроме того, поскольку веревка прикреплена к цепи, ее можно не фиксировать на борту и полностью отправить в воду, дополнительно зафиксировав конец на звеньях с помощью серьги.

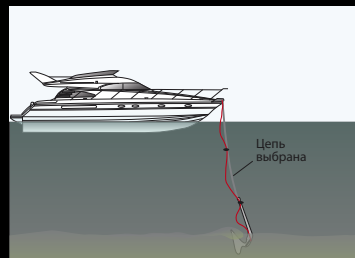
Используемые магниты достаточно мощные, однако Coastline Technology заявляет, что отклонение показаний

наручного компаса в метре от них составляет менее 1°. Тем не менее рекомендуется хранить веревку подальше от главного судового компаса. Сами магниты покрыты никелем, поэтому не подвержены ржавлению. Также нужно помнить, что веревка не будет «прилипать» к якорной цепи из нержавеющей стали. Стоимость магнитного конца составляет £ 55.

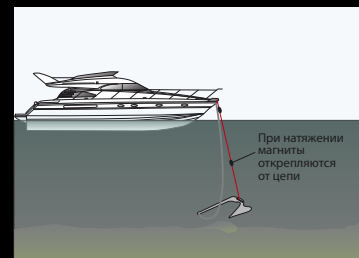
ИНТЕРНЕТ: www.costlinetechnology.com



Страховочная веревка закреплена в основании якоря, и все 20 м длины можно вытравить в воду. Серьги надежно крепят оба конца, а магниты фиксируют веревку на цепи.



Если якорь застрял, необходимо выбирать цепь до тех пор, пока из воды не покажется страховочный конец.



Натяните веревку, магниты оторвутся от цепи, и дальнейшее усилие будет передаваться на основание якоря.

СТРАННОВЕДЕНИЕ

СУДНО МЕСЯЦА BRONSON 36

Что это такое?

Это тендер (или лодка выходного дня, если вы не олигарх с собственной суперяхтой), секрет которого заключается в том, что нажатием кнопки фальшборт в кормовой части раскладывается — и кокпит превращается в просторный пляж.

Надежна ли конструкция?

Да, поскольку проект лодки принадлежит разработчику известных водоизмещающих яхт Steeler. В основе Bronson лежит легкая алюминиевая конструкция, а заказчик может выбрать планировку палубы на свой вкус. Кроме того, верфь достаточно оптимистично оценивает скоростные характеристики лодки и заявляет, что она выдает в два раза большую скорость на лошадиную силу, чем аналогичная яхта из стеклопластика (если таковая существует). В качестве привода Bronson 36 может использовать обычные гребные валы, транцевые колонки или водометы.



Нажатием кнопки палуба превращается в пляжный клуб

Что еще интересного на палубе?

Помимо «раскладного кокпита», на борту необычная мебель, которую можно перемещать по палубе и надежно закреплять в специальных местах. Например, на ходу, когда борта подняты, стоящее на купальной платформе двухместное сиденье

ставится перед консолью поста управления.

Кроме того, предусмотрена специальная душевая стойка, которая выставляется на палубу. Такая позволяет смыть соль после купания с большим удобством, нежели обычным шлангом с душевой насадкой.

Какой на судне двигатель и во сколько оно обойдется?

Неожиданно, но производитель рекомендует устанавливать один мотор Steyr-Daimler мощностью 260 л.с.

Цена на Bronson 36 начинается от € 210 000, детали на сайте www.bronson-marine.com.

НАВИГАЦИЯ

Техника, советы, мнения



Эксперт MBY
Тим Бартлетт
E-mail: editor@mby.ru

РЫНОК МОРСКИХ ПК

НИЗШАЯ ЦЕНОВАЯ КАТЕГОРИЯ

● MF-Atom Intel270 Marine PC

Процессор Intel Atom N270 1,6 GHz

Оперативная память 1 GB DDRII

Жесткий диск 160 GB

Стоимость от £ 558

ИНТЕРНЕТ: www.vasari.net

● Marine Sailor Fanless PC

Процессор Intel Atom 1,8 GHz Dual Core

Оперативная память 2 GB DDR3

Жесткий диск 250 GB

Стоимость от £ 625,75

ИНТЕРНЕТ: www.g2digital.co.uk

● Pelagic Voyager

Процессор Intel Atom 1,6 GHz

Оперативная память 2 GB DDR2

Жесткий диск 160 GB

Стоимость от £ 598,80

ИНТЕРНЕТ: pelagicsystems.co.uk

Грядущая эра морских компьютеров

У картплоттеров появляются серьезные конкуренты

Мне никогда не нравилась идея пользоваться на борту офисной техникой. Можно взять с собой на яхту ноутбук или планшетный компьютер, чтобы немного посидеть в Интернете, проверить почту или поиграть, однако для навигации, связи и контроля работы двигателя, на мой взгляд, требуется специальное оборудование. Но когда вы видите, что 12-дюймовый многофункциональный дисплей стоит около £ 3000, а 15-дюймовый ноутбук в 10 раз меньше, возникает вопрос: за что платить такие деньги?

Все больше компаний и покупателей признают: морские персональные компьютеры (ПК) являются адекватной альтернативой привычной бортовой электронике, зачастую даже лучшей. Фанаты заявляют, что основанные на ПК

системы более универсальны, производительны и выгодны по соотношению «стоимость/площадь экрана». Однако выбор и покупка такого компьютера не сводится только к походу в магазин электроники. Морские компьютеры обладают конструктивными особенностями, позволяющими работать в сложных условиях, и стоят дороже, чем их предназначенные для бытовых целей аналоги. Но, по сравнению с картплоттерами с большой диагональю экрана, они все равно гораздо более доступны. Например, стоимость базовых моделей морских ПК Vasari начинается от £ 588.

ОСОБЕННОСТИ МОРСКИХ ПК

Главную проблему для морских ПК составляет работа в условиях высокой влажности. С одной стороны, защиту

обеспечит покрытие лаком печатных плат и уязвимых компонентов. Лак вполне эффективен, но технология покрытия дорогая и вовсе непростая, плюс в дальнейшем осложняется сервис, ремонт и апгрейд. Вариант — отказаться от вентиляторов, снабдив вентиляционные отверстия фильтрами. Но подобные меры накладывают ограничения на выбор центрального процессора, а значит, на потенциальную производительность системы, хотя материнская плата будет в меньшей степени подвержена влиянию влажности.

Перемещение, вибрация и удары «убьют» в море обычный ПК гораздо раньше, чем это сделает коррозия. Если кратковременно пользоваться ноутбуком на штурманском столике в марине еще можно, то полноценный

морской ПК должен быть надежно закреплен и хорошо демпфирован. Больше всего от вибрации достается жестким дискам, где хранятся данные. Их можно ставить на специальные демпфирующие салазки в корпусе, но предпочтительнее более дорогие, не страдающие от вибрации твердотельные накопители без движущихся внутренних частей (SSD). Кроме того, скорость чтения и запись информации у SSD выше, чем у обычных винчестеров.



Профессионально установленный морской ПК по своим возможностям превзойдет многофункциональный дисплей и не подорвет ваш бюджет

СРЕДНЯЯ ЦЕНОВАЯ КАТЕГОРИЯ

● Marine Ultimate PC

Процессор Intel 2,4 GHz Mobile Dual Core

Оперативная память 2 GB DDR2

Жесткий диск 250 GB

Стоимость от £ 940 (с НДС)

ИНТЕРНЕТ: www.g2digital.co.uk

● AquaNav PC

Процессор Intel Atom N270 1,6 GHz

Оперативная память 2 GB DDR2

Жесткий диск 64 GB SSD

Стоимость от £ 1035 (с НДС)

ИНТЕРНЕТ: www.digitalyacht.co.uk

ВЫСШАЯ ЦЕНОВАЯ КАТЕГОРИЯ

● AquaPro 2

Процессор AMD A6-3500 2,1 GHz

Оперативная память 8 GB DDR3

Жесткий диск 64 GB SSD

Стоимость от £ 1399 (с НДС)

ИНТЕРНЕТ: www.digitalyacht.co.uk

● Vasari MPC425X

Процессор Intel Pentium Core 2 Duo 2,4 GHz

Оперативная память 2 GB DDRII

Жесткий диск 160 GB

Стоимость от £ 1438 (с НДС)

ИНТЕРНЕТ: www.vasari.net



НЮАНСЫ ПИТАНИЯ

Большинство ПК рассчитаны на работу от источников переменного тока, а с ними на яхтах проблемы. При этом самое смешное, что внутренние компоненты любого офисного компьютера работают от постоянного тока низкого напряжения, который выдает встроенный в корпус блок питания. Очевидное, но ненадежное и неэффективное решение заключается в использовании инвертора, который преобразует постоянный ток бортовой сети (12 или 24 В) в переменный 220 В. Оптимальным будет отказаться от встроенного блока питания ПК и задействовать преобразователь напряжения постоянного тока.

Питанием дело не ограничивается, ибо морскому ПК еще необходима «мышь» или трекбол, клавиатура, GPS-приемник; возможно, еще другие морские датчики и подключение к сети NMEA2000 и, разумеется, монитор. С каждым годом становится проще найти морские GPS и AIS, которые напрямую подключаются к ноутбуку через USB-порт, а компании вроде Actisense предлагают специальные шлюзы, способные преобразовывать данные из принятых морских форматов (NMEA0183 и NMEA2000). Специализированные морские ПК, как правило, оснащаются встроенными GPS-приемниками, разъемами для внешних антенн и портами NMEA. Итак, производитель

учел все нюансы и создал морской ПК, способный питаться

от бортовой сети

и выживать в море,

а остальное будет зависеть уже от того, как распорядится им конечный пользователь.

ЧТО В ИТОГЕ?

Пол Сампнер из компании Digital Yacht дал нам понятный совет, как повысить надежность морского ПК. Сампнер рекомендует использовать операционную систему Windows 7, следить за установкой на всех устройствах свежих драйверов и после финальной настройки не трогать компьютер без необходимости. «Постарайтесь не ставить разные ненужные программы и по возможности не подключать ПК к Интернету. Используйте его только для навигации, а для выхода в сеть заведите дешевый нетбук», — резюмирует Пол.

Интересно, но это весомое мнение приводит нас ровно к тому, с чего мы начали. Сегодня морские ПК по сути являются теми же самыми многофункциональными дисплеями, но с открытой архитектурой и большим выбором программного обеспечения. Принимая во внимание функциональность, гибкость и относительно невысокую стоимость морских ПК, можно ожидать, что в скором времени они потеснят привычные картплоттеры. **MBY**

Морские персональные компьютеры становятся все более эффективной альтернативой бортовой электронике



УЧИТЕ ТЕРМИНЫ

ТИМ БАРТЛЕТ: Знание терминологии ускорит обретение навигационных навыков

Язык эскимосов содержит до 100 слов, описывающих состояние снега. Для этих же целей саамы, которые говорят на совершенно ином языке, используют (хотите — верьте, хотите — нет!) 300 слов. Неудивительно, что словарный запас людей зависит прежде всего от того, с чем они сталкиваются изо дня в день и что важно для них.

Относится это не только к малым народностям. Для моей дочери пила — это просто пила, а для ее дедушки-плотника существует не меньше разновидностей пил, чем снега для саамов: для продольной и поперечной резки, шипорезная пила, ножовка, лобзик и так далее. Для штурманов направление имеет фундаментальное значение, и неудивительно, что это понятие описывают различными словами.

Курс, маршрут, путь относительно воды и суши, пеленг, азимут — все эти термины, обозначающие разные понятия, могут звучать как жаргон и сбивать с толку новичка. Уверен, что когда мой отец начинал карьеру плотника, он не знал, чем различаются шерхебель, рубанок и фуганок, но со временем ему пришлось разобраться, для чего нужен каждый инструмент, и почему это важно.

Я не предлагаю использовать жаргон ради него самого: не стоит при объяснении простого маршрута шеголять терминами вроде «локсодрома», когда речь идет о прямой линии: локсодрома — это

не кратчайшая дистанция между двумя точками. Но остальные понятия не так уж и сложны для понимания, и усвоив их значение, вы облегчите не только общение с коллегами, но и осмысление навигации. Согласитесь, срезать головку ржавого болта проще, если знать разницу между ножовкой по металлу и лучковой пилой.

Для малых судов часто понятие направления важнее, чем курс

Итак, азимут (bearing) — это угол между проходящей через север плоскостью меридиана точки наблюдения и вертикальной плоскостью, проходящей через эту точку и наблюдаемый объект. Курс (course) — это направление, по которому собирается двигаться судно: угол между диаметральной плоскостью судна и направлением на север. Текущий курс (heading) — это направление, в котором лодка движется в данный момент; текущий курс редко точно соответствует курсу! Путь (track) — перемещение лодки относительно поверхности Земли. Путь относительно суши (ground track), генеральный курс (course-made-good) и курс относительно суши (course-over-ground) означают одно и то же. Путь относительно воды (water track, wake course) — это направление, в котором движется судно в воде. Все это не так сложно!

ПРОВЕРЕНО МВУ

Тестируем яхтенное оборудование и снаряжение

Домашняя метеостанция Oregon Scientific WMR86

Стоимость £ 99

В жизни редко встречаешь такие вещи, о которых хочется сказать, что стоить они должны больше, чем за них просят. Метеостанция Oregon Scientific WMR86 относится как раз к таким. Забудьте на минуту про погоду: если вам необходим обычный анемометр, способный передавать по беспроводной связи силу и направление ветра и не создающий проблем при установке, то за него придется выложить не менее £ 400. А в случае WMR86 вы получаете такое устройство всего за £ 99, и в «нагрузку» вам дают еще метеостанцию с широким набором функций (см. список) и настраивающимися по радио часами.

Конечно, Oregon Scientific WMR86 не в состоянии рассчитать истинную скорость и направление ветра с учетом скорости и направления движения судна, как это делают специальные морские системы, однако для моторных яхт сие не так важно, как для парусных. Гораздо полезнее для капитанов моторных лодок оказывается флюгер, поскольку при швартовке вы всегда

будете знать точное направление ветра и больше не придется гадать по флюгерам на мачтах соседних парусников.

Oregon Scientific WMR86 легко настроить самостоятельно, инструкция написана четким и доступным языком. Несмотря на то, что основной терминал и три удаленных датчика (ветер, осадки, температура/влажность) выполнены в пластике, их конструкция внушает доверие. К основному терминалу можно подключить не только три выносных датчика температуры/влажности, но и фотогальваническую ячейку для питания анемометра, которому в таком случае не понадобятся батарейки. В итоге вы получаете отличную multifunctional вещь, которая определенно стоит своих денег и даже больше!

Дэвид Марш

ИНТЕРНЕТ: www.oregonscientific.co.uk



К основному терминалу можно подключить несколько беспроводных датчиков



ФУНКЦИИ:

- Суточный прогноз погоды
- Настраиваемые по радио часы и календарь
- Направление и скорость ветра (узлы, мили/ч, км/ч)
- Температура (в помещении, на улице, min, max)
- Давление (включая динамику за сутки)
- Осадки (включая историю за сутки)
- УФ-индекс (включая историю за 14 часов)
- Влажность (в помещении, на улице, тенденция)
- Точка росы и фаза Луны

ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



Stormy Jacket 150N

Стоимость £ 279

Stormy Jacket 150N представляет собой автоматически надуваемый спасательный жилет, заключенный в непромокаемую куртку. Подобное сочетание функций весьма практично: вы просто надеваете куртку, застегиваете пряжку жилета на талии и застегиваете наружную «молнию».

Дополнительно для надежного крепления можно использовать брасовый ремень с D-кольцом.

Активировать поддув жилета можно вручную, а добавлять воздух в камеру при необходимости следует через специальный патрубок. Если в куртке жарко, то есть возможность отстегнуть рукава и превратить ее в жилетку. Изнутри водонепроницаемая нейлоновая куртка с капюшоном отделана флисом, поэтому, учитывая высокий воротник, она хорошо

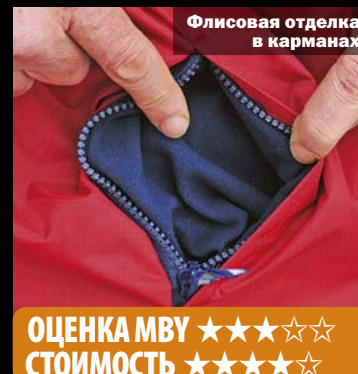
согревает на ветру. Мне довелось проверить Stormy Jacket 150N в феврале, когда мы шли на открытой лодке на 37 узлах, и она оправдала ожидания. Куртка достаточно объемная, выпускается только в красном цвете и больших размеров,

поэтому оценят ее, скорее всего, яхтсмены старой закалки. За £ 279 стоило бы ожидать «дышащие» материалы вроде Gore-Tex, но вместо этого производитель предлагает пятилетнюю гарантию. [Iper Konn](http://www.stormylifejackets.co.uk)
ИНТЕРНЕТ: www.stormylifejackets.co.uk

Спасательный жилет и теплая куртка «в одном флаконе»



Газовый баллончик и трубка для поддува жилета



Флисовая отделка в карманах

ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

ЛУЧШЕЕ:

Штучки для камбуза

ГРИЛЬ BODUM BABY-Q

Компактный гриль для барбекю на двоих, который легко собирается и помещается в рундук. Его габариты составляют 32 × 32 × 34 см, ножки крепятся на резьбе, а добротная силиконовая ручка защищает от ожогов. В черном цвете гриль можно приобрести за £ 35, красный стоит на £ 5 дороже.

[ИНТЕРНЕТ: www.johnlewis.com](http://www.johnlewis.com)



СУМКА ANORAK COOL

Компания Anorak предлагает сумки-холодильники и подстилки для пикника и пляжного отдыха. Внутри сумки стоимостью £ 38 влезает обильный ланч и несколько бутылок с напитками.

[ИНТЕРНЕТ: anorakonline.co.uk](http://anorakonline.co.uk)



САЛАТНИЦА HANDS ON

Необычная и забавная миска для салата с двумя встроенными ложками, которые, когда не используются, вставляются в стенки салатницы. Отлично смотрится на столе и послужит прекрасным подарком для кока. Стоимость £ 32.

[ИНТЕРНЕТ: www.josephjoseph.com](http://www.josephjoseph.com)



ПОДНОС GRIP TRAY

Поверхность подноса имеет специальное резиновое покрытие, на котором не скользят чашки, бокалы и прочая посуда. Такой же нескользящий материал применен и на дне подноса, поэтому он не уедет со стола при качке. Стоимость подноса составляет £ 18.

[ИНТЕРНЕТ: www.josephjoseph.com](http://www.josephjoseph.com)



СКЛАДНОЙ ЧАЙНИК

Хранить чайники на камбузе маленькой яхты проблематично, и складной чайник поможет выйти из ситуации. Стальное дно и силиконовые стенки достаточно надежные, и вы можете быстро вскипятить воду для четырех чашек чая. Стоимость £ 30.

[ИНТЕРНЕТ: www.theglamcampingcompany.com](http://www.theglamcampingcompany.com)



Сумка Musto на колесиках

Стоимость £ 100

Легкая и прочная сумка Musto вмещает багаж для короткой прогулки на выходные. Основного отделения с эластичными фиксаторами хватает для гардероба на два-три дня. На лицевой стороне много карманов для небольших гаджетов и документов, а также пара отделений для мокрых вещей. Помимо колесиков и телескопической

ручки, у сумки есть и спрятанные в задней стенке ляжки для ношения на спине на случай, если вам придется идти по сельской дороге. Объем сумки 45 литров не назовешь большим, зато вас пропустят с ней в самолет как с ручной кладью. **Сью Годдард**
[ИНТЕРНЕТ: www.musto.com](http://www.musto.com)



В передний карман помещается ноутбук



В сумке много разнокалиберных карманов

ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

Очки Silhouette Pro

Стоимость £ 209

Покупка новых солнцезащитных очков может обернуться непростой задачей. Карбоновые и титановые оправы, поляризационные линзы и прочие штучки способны свести с ума, поэтому, когда мне в руки попали Silhouette Pro, я наконец успокоилась. Эти очки невероятно легкие, как бумага, поскольку лишены оправы, петель и винтов. Вместо этого используется легкое титановое сочленение, поэтому очки не чувствуются на лице и не смещаются, когда ходишь по палубе в ветреную погоду. Сделаны они

по ощущениям качественно, хотя обращаться с такой вещью за £ 200 лучше аккуратно. Изогнутые линзы хорошо защищают глаза от ветра, а покрытие из 12 поляризационных слоев обеспечивает четкое изображение без бликов. По заявлению производителя очки отсекают 100% УФ-излучения и имеют SPF 32 (фактор защиты от солнца). Компания предлагает на выбор различные цвета дужек, в комплекте к очкам идет удобный чехол. **Чантал Борчиани**
[ИНТЕРНЕТ: www.silhouette.com](http://www.silhouette.com)



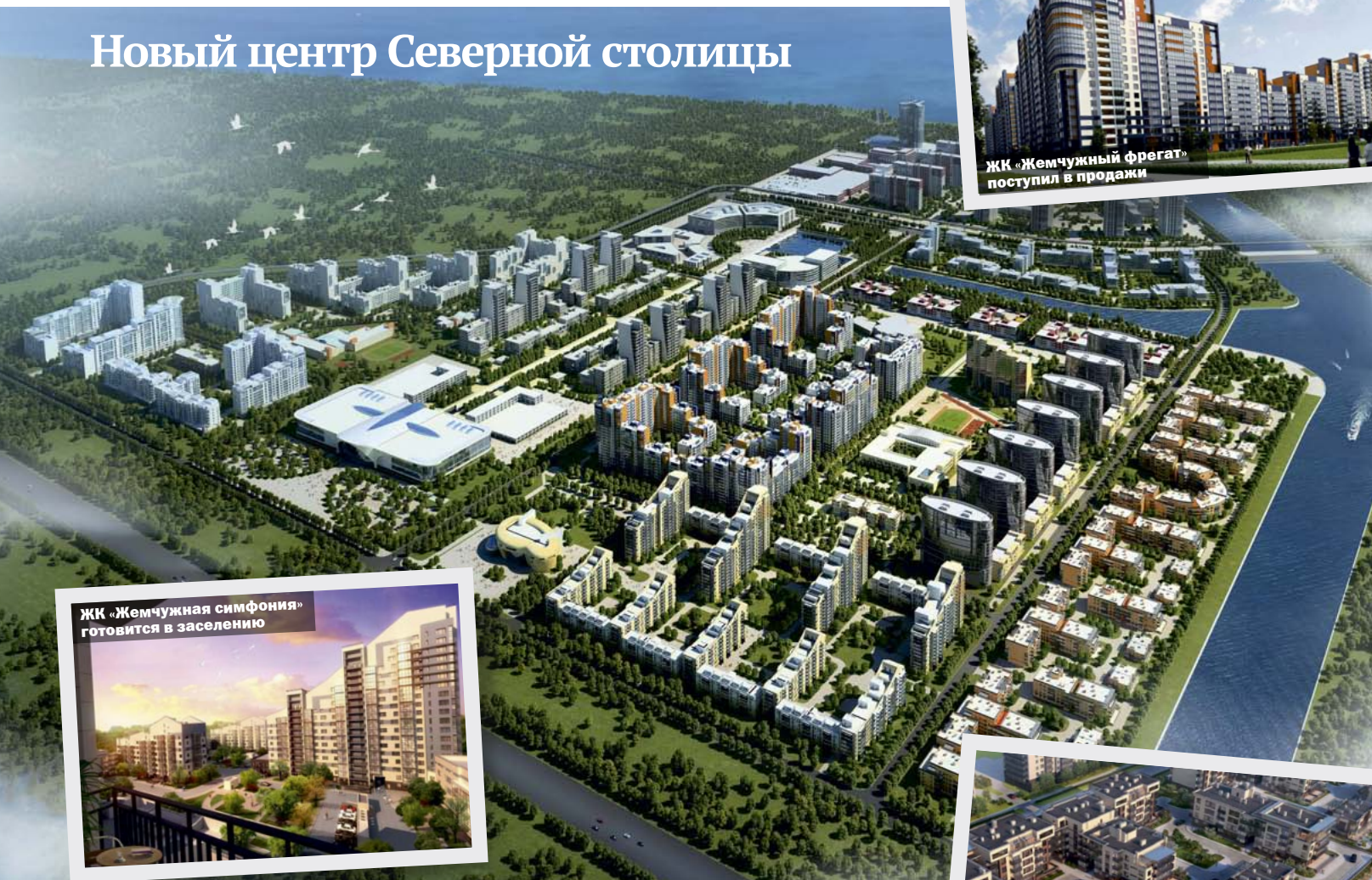
ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

Легкие очки великолепно сидят и защищают глаза от солнца

ДОМУМОРЯ

Лучшая недвижимость на берегу

Новый центр Северной столицы



ЖК «Жемчужная симфония»
готовится к заселению

ЖК «Жемчужный фрегат»
поступил в продажи

Проект «Балтийская жемчужина» — одна из самых масштабных и ярких девелоперских идей современного Петербурга. Проект предполагает создание принципиально нового жилого микрорайона (205 га) с продуманной коммерческой и социальной инфраструктурой. Помимо жилья разного уровня комфортности, в проекте предусмотрены торгово-развлекательные, спортивные и выставочные комплексы, гостиницы, рестораны, деловые центры, образовательные и медицинские учреждения, а также парки и прогулочные зоны.

Отличительной особенностью «Балтийской жемчужины» является комплексность и многофункциональность. Продуманная концепция без неизбежных при уплотнительной застройке ограничений, новая инженерная инфраструктура, высочайший уровень проектных и архитектурных решений, а также применение инновационных технологий в сочетании с отличной экологической обстановкой в микрорайоне создают максимально комфортную среду для жизни.

Южное побережье Финского залива с дворцово-парковыми ансамблями Стрельны, Петергофа и Пушкина считается одним из самых

экологически благоприятных городских районов с отличной транспортной доступностью. Развитая дорожная инфраструктура позволяет добраться на автомобиле до центра города за 20 минут, до аэропорта Пулково — за 15 минут.

На территории микрорайона параллельно друг другу пролегают Матисов и Дудергофский каналы, которые станут прекрасным местом для прогулок не только по суше, но и по воде — рядом с кварталом расположится современный яхт-клуб.

На сегодня в микрорайоне построены и введены в эксплуатацию Деловой центр «Балтийская жемчужина» и первый жилой квартал «Жемчужная премьера» на 1189 квартир (заселен почти на 100%) с детским садом на 200 воспитанников. Сейчас открыты продажи комфортабельных квартир в двух последних корпусах квартала комфорт-класса «Жемчужная симфония». Здесь продумана каждая деталь: европейские планировки, великолепные виды, система контроля доступа, подземный паркинг и свой детский сад. Заселение «Симфонии» начнется осенью 2012 г. Кроме того, в продаже представлены шикарные апартаменты малоэтажного жилого квартала премиум-класса в скандинавском стиле Duderhof Club. Квартал возводят вдоль благоустроенной набережной



ЖК Duderhof Club —
загородный образ жизни
в Санкт-Петербурге

Дудергофского канала, напротив Южно-Приморского парка. В рамках 1-й очереди (III квартал 2013 г.) будут построены девять малоэтажных кирпично-монолитных домов на 98 квартир и четыре таунхауса, а также подземный паркинг на 185 автомобилей.

Летом 2012 г. «Балтийская жемчужина» открывает продажи в 1-й очереди жилого комплекса «Жемчужный фрегат». Новый квартал комфорт-класса расположен в самом центре микрорайона и состоит из разноэтажных домов (5–20 этажей), в которых расположатся 956 квартир площадью от 40 до 135 м².

В «Балтийской жемчужине» создано все, чтобы каждый смог понастоящему наслаждаться каждым мгновением: комфортно жить, полноценно отдыхать и растить детей!

Тел.: +7 (812) 457-17-77

ИНТЕРНЕТ: www.bpearl.net



ПЛАТИНУМ

реклама, Застройщик ООО "Квартира.ру Платинум",
с проектной декларацией можно ознакомиться на сайте platinum-ru.ru

600 25 52

www.platinum-ru.ru



1 М² от 90 тысяч рублей

Современный жилой комплекс бизнес-класса «Платинум»

Свердловская набережная 54-58.

Ввод в эксплуатацию

III кв. 2013 года.

**Эксклюзивные виды на Неву,
Большеохтинский мост
и исторический центр города**

ЯХТА НА
ГАРАНТИИ



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



МЕТАЛСЕРВИС

www.metalservis.ru

Заправочные станции для яхт и катеров



Freediver

**необходимый аксессуар для
каждой яхты**

«**Freediver** - это яхтенный аксессуар, без которого мне теперь не обойтись. Он должен входить в стандартное оборудование для любой лодки», - Бобби Шенк, известный кругосветный мореплаватель, легенда парусного спорта.

- Техническое обслуживание лодки и использование в аварийных случаях
- Осмотр подводной части судна
- Техническое обслуживание швартовного оборудования
- Обучение дайверов
- Подводная охота, ловля рыбы и раков
- Погружение для знакомства с подводным миром курорта
- Погружение для проведения научных и исследовательских работ
- Техническое обслуживание бассейнов
- Извлечение ценных предметов из-под воды
- Погружение под воду людей с ограниченными способностями



Автономная поплавковая модель

Размеры: ø 33 см / высота 22 см
Вес (с аккумулятором): 12,5 кг
Время работы: 45-60 мин
Питание: 12V, 16 - 18 A



Комплект ныряльщика

Шланг 10 м
Регулятор
Пояс
Вес: 4 кг



Модель для установки на борту

Размеры: 35 x 25 x 15 см
Вес: 6 кг
Питание: 12V, 16 - 18 A



Дополнительный комплект второго ныряльщика

Ресивер
Шланг 5 м
Регулятор
Пояс

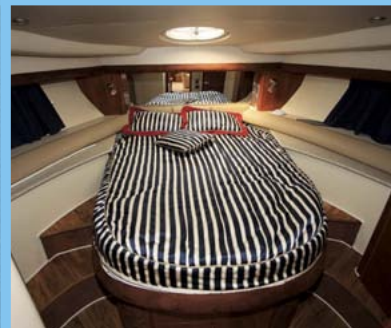


www.freediver.su +7 (495) 99-808-66

Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров

Используя дыхательную систему **Freediver**, даже неопытные ныряльщики могут за считанные минуты погрузиться под воду!

Яхта Meridian 459

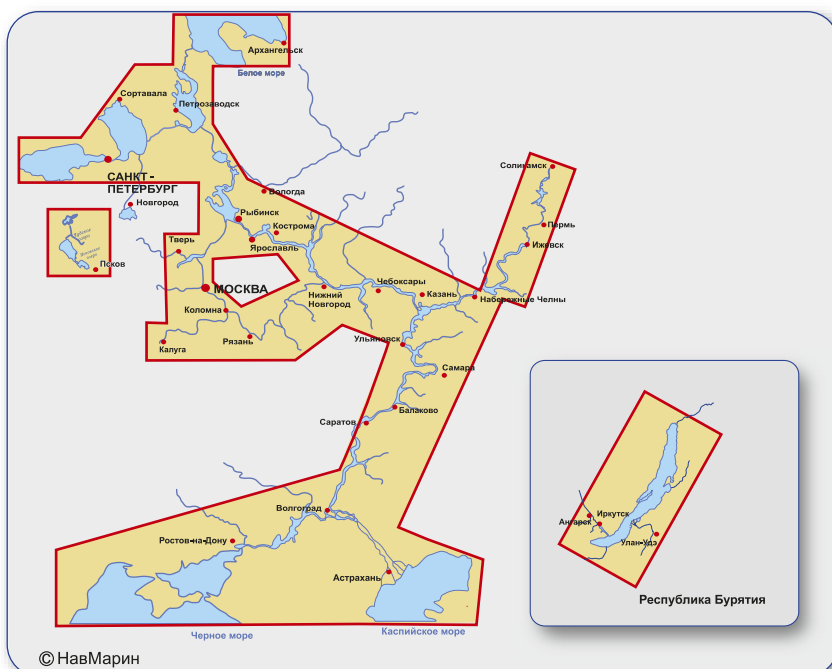


Длина габаритная: **15 метров**
 Ширина: **4.37 метров**
 Осадка: **1.17 метров**
 Скорость максимальная:
36 узлов
 Пассажировместимость:
15 человек

Число спальных мест: **6**
 Год выпуска:
2007
 Местоположение –
Москва
 Нарботка двигателя –
500 часов.

Идеальное состояние, напольное покрытие из палубного тика, навигационная система «Furuno» и многое другое.

ЦЕНА: 19 000 000 рублей.
 Тел.: **8 (495) 210-13-68**



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



МЫ УСТАНАВЛИВАЕМ СТАНДАРТЫ



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



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** € 800'000

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

Maiora 39 DP



Год постройки 2008 Длина 39,6 м Ширина 7,6 м
Двигатели 2 x MTU 3670 л.с.
Место стоянки Майорка Цена € 8'500'000

Elegance 64'



Год постройки 2007 Длина 20 м Ширина 5,6 м
Двигатели 2 x MAN 1360 л.с.
Место стоянки Москва Цена € 1'450'000

ЯХТА В МОСКВЕ



Azimut 52'

Год постройки 2002 Длина 15,88 м Ширина 4,4 м
Двигатели 2 x Caterpillar 660 л.с.
Место стоянки Москва Цена € 390'000

ЛУЧШЕЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ К СЕЗОНУ



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

Jeanneau 57'



Год постройки 2010 Длина 17,8 м Ширина 5,0 м
Двигатель 140 л.с.
Место стоянки Канарские о-ва Цена € 440'000

ПРОШЛА ХОДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ



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

FORMULA FasTech 353

\$ 484 550

Длина, м	10,74	Запас воды, л	72
Ширина, м	2,51	Мак скорость, км/ч	130
Запас топлива, л	564	Двигатель	Mercury Racing
Осадка, м	0,91		Twin 525 EFI ITS BRAVO ONE XR



КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

FORMULA 330 Cruiser

\$ 398 115

Длина, м	10,08	Запас воды, л	189
Ширина, м	3,35	Количество спальных мест	4
Запас топлива, л	681	Двигатель	Mer cruiser Twin
Осадка, м	0,86		377 MAG Bravo Three



КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

FORMULA 290 Sun Sport

\$ 267 240

Длина, м	8,84	Запас воды, л	79
Ширина, м	2,74	Количество спальных мест	2+2
Запас топлива, л	462	Двигатель	Mer cruiser Twin
Осадка, м	1,02		350 MAG Bravo Three



КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

FORMULA 290 FX4

\$ 295 870

Длина, м	8,84	Запас воды, л	79
Ширина, м	2,74	Количество спальных мест	2+2
Запас топлива, л	462	Двигатель	Mer cruiser Twin
Осадка, м	1,02		377 MAG Bravo Three



КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

FORMULA 300 Cruiser

\$ 292 470

Длина, м	9,03	Запас воды, л	100
Ширина, м	2,92	Количество спальных мест	4
Запас топлива, л	405	Двигатель	Mer cruiser Twin
Осадка, м	0,91		350 MAG Bravo Three



КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

FORMULA 240 BR

\$ 164 580

Длина, м	7,32	Запас воды, л	38
Ширина, м	2,59	Двигатель	Mer cruiser
Запас топлива, л	227		8.2 MAG Bravo Three X
Осадка, м	0,91		



КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

КАТЕРА В НАЛИЧИИ

www.smarine-yachts.com



FORMULA 240 SunSport

\$ 142 180

Длина, м	7,32	Запас воды, л	38
Ширина, м	2,59	Двигатель	MerCruiser
Запас топлива, л	227		350 MAG Bravo Three
Осадка, м	0,91		



КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

FORMULA 37PC

\$ 593 560

Длина, м	11,71	Осадка, м	0,86
Ширина, м	3,66	Запас воды, л	208
Запас топлива, л	893	Количество спальных мест	4



КАТЕР В США.

FORMULA 270 SunSport

\$ 204 180

Длина, м	8,23	Запас воды, л	53
Ширина, м	2,59	Двигатель	MerCruiser
Запас топлива, л	379		8,2 MAG Bravo Three X
Осадка, м	1,02		



КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

CUTWATER 28

\$ 305 180

Длина, м	9,85	Осадка, м	0,71
Ширина, м	2,59	Количество спальных мест	4+2
Запас топлива, л	378	Двигатель	VOLVO D4 260
Запас воды, л	151		



КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

FORMULA FasTech 382

\$ 510 900

Длина, м	11,63	Осадка, м	0,84
Ширина, м	2,51	Мак скорость, км/ч	147
Запас топлива, л	738	Двигатель	Mercury® Racing
Запас воды, л	72		Twin 700 SCi NXT1



КАТЕР В США.

CUTWATER 26

\$ 267 180

Длина, м	9,16	Осадка, м	0,71
Ширина, м	2,59	Количество спальных мест	4+2
Запас топлива, л	302	Двигатель	VOLVO D3 200
Запас воды, л	151		



КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

Телефон круглосуточной службы поддержки клиентов: +7 (495) 510-51-51

Marquis 420 Sport Bridge \$ 1 333 000

Длина, м	13,3	Осадка, м	1,09
Ширина, м	4,2	Запас воды, л	530
Запас топлива, л	1136	Количество спальных мест	4+2
Двигатель VOLVO PENTA 2 x IPS 500			



ЯХТА В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин

Marquis 500 Sport Coupe \$ 1 350 000

Длина, м	15,9	Осадка, м	1,14
Ширина, м	4,7	Запас воды, л	605
Запас топлива, л	1915	Количество спальных мест	6+2
Двигатель VOLVO PENTA 3 x IPS 600			



ЯХТА В РОССИИ.

Цена без учета уплаты НДС и таможенных пошлин

Marquis 420 Sport Coupe \$ 847 000

Длина, м	13,3	Осадка, м	1,09
Ширина, м	4,2	Запас воды, л	530
Запас топлива, л	1136	Количество спальных мест	4+2
Двигатель VOLVO PENTA 2 x IPS 500			



ЯХТА ВО ФЛОРИДЕ.

Marquis 690 \$ 2 970 000

Длина, м	21,3	Осадка, м	1,6
Ширина, м	5,5	Запас воды, л	757
Запас топлива, л	4542	Количество спальных мест	8+1
Двигатель 2 x MTU8 V2000 1200 HP			



ЯХТА В РОССИИ.

Британский флаг

NEW

Marquis 630 \$ 2 950 470 Sport Yacht NEW

Длина, м	20
Ширина, м	5,23
Запас топлива, л	3899
Осадка, м	1,37
Запас воды, л	956
Количество спальных мест	8+2
Двигатель	2 x VOLVO Dsl 1200/ IPS 3



ЯХТА В МОНАКО.

ЯХТЫ В НАЛИЧИИ

www.smarine-yachts.com



Atlantis 44

€ 754 600

Длина, м	13,43	Осадка, м	1,18
Ширина, м	4,25	Запас воды, л	350
Запас топлива, л	900	Количество спальных мест	4+2
Двигатель VOLVO PENTA 2 x D6 370 EVC DP			



Atlantis 38

€ 452 025

Длина, м	11,63	Осадка, м	0,95
Ширина, м	3,55	Запас воды, л	180
Запас топлива, л	760	Количество спальных мест	4
Двигатель VOLVO PENTA 2 x D4 300 HP			



Atlantis 36 VERVE

€ 545 260

Длина, м	11,93	Осадка, м	0,95
Ширина, м	3,84	Запас воды, л	53
Запас топлива, л	800	Количество спальных мест	2+2
Двигатель VOLVO PENTA 2 x D6 370 EVC DP			



Atlantis 36 VERVE

€ 385 400

Длина, м	11,93	Осадка, м	0,95
Ширина, м	3,84	Запас воды, л	53
Запас топлива, л	800	Количество спальных мест	2+2
Двигатель VOLVO PENTA 2 x D6 370 EVC DP			



Atlantis 48

€ 622 000

Длина, м	15,94
Ширина, м	4,35
Запас топлива, л	1700
Запас воды, л	420
Осадка, м	1,18
Количество спальных мест	4+2
Двигатель Cummins 2 x QSC 8.3 600 HP	

ЯХТА В МОНАКО

Телефон круглосуточной службы поддержки клиентов: +7 (495) 510-51-51



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, e-mail: cobaltboats@yandex.ru

START
MARINE

AQUATECHNICA

MONTEREY M5



MONTEREY M5 131 044 \$
с двигателем
Mercruiser 350 MAG 2.2 BR3 300 л.с

Год	2012
Местонахождение	Москва
Длина, м	7,90
Ширина, м	2,60
Осадка, м	1,04
Каюты	1

НОВЫЙ КАТЕР

AZIMUT 40



AZIMUT 40 570 000 €
с двигателем 2 x Cummins QSB 5.9 355 л.с.е

Год	2012
Местонахождение	Москва
Общая длина, м	12.24
Ширина, м	3.00
Осадка, м	1.15
Каюты	2

НОВАЯ ЯХТА

AZIMUT 45



AZIMUT 45 870 000 €
с двигателем
2 x 480 л.с. (360 кВт) Cummins QSB 5.9

Год	2012
Местонахождение	Москва
Длина, м	13.78
Ширина, м	4.31
Осадка, м	1.23
Каюты	2/3

НОВАЯ ЯХТА

AZIMUT 46



AZIMUT 46 18 500 000 руб.
с двигателем 2 x CAT 3126 B DITA, 457 л.с.

Год	2003
Местонахождение	Иркутск
Общая длина, м	14.90
Ширина, м	4.36
Осадка, м	1.05
Каюты	3+1
Наработка	850 м/ч

AZIMUT 53



AZIMUT 53 1 370 000 €
с двигателем 2 x 730 л.с. (536 кВт) MAN R6

Год	2012
Местонахождение	Москва
Длина, м	16.70
Ширина, м	4.74
Осадка, м	1.35
Каюты	3+1

НОВАЯ ЯХТА

MAGELLANO 50



MAGELLANO 50 1 200 000 €
с двигателем
2 x 425 л.с. (131 кВт) Cummins QSB 5.9

Год	2012
Местонахождение	Москва
Общая длина, м	15.64
Ширина, м	4.65
Осадка, м	1.32
Каюты	2/3

НОВАЯ ЯХТА

AZIMUT 60



AZIMUT 60 1 670 500 €
с двигателем 2 x 800 л.с. (588 кВт) MAN R6

Год	2012
Местонахождение	Москва
Общая длина, м	18.28
Ширина, м	4.95
Осадка, м	1.37
Каюты	3

НОВАЯ ЯХТА

AZIMUT 64



AZIMUT 64 1 990 000 €
с двигателем 2 x 1150 л.с. (847 кВт) CAT C18

Год	2012
Местонахождение	Москва
Общая длина, м	20.15
Ширина, м	5.06
Осадка, м	1.51
Каюты	3+1

НОВАЯ ЯХТА

BENETTI TRADITION



BENETTI TRADITION 5 300 000 €
с двигателем
2 x eCaterpillar C18 746 1000 л.с.

Год	2009
Местонахождение	Италия
Общая длина, м	30.20
Ширина, м	7.15
Осадка, м	1.79
Каюты	4
Наработка	740 м/ч



CHAPARRAL



330 Signature

384 258 \$



310 Signature

от 260 000 \$



290 Signature

7 519 300 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 (495) 925-77-06 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.)



Liberty instinct.

**WHALE
YACHTS**



Marquis 72' | 2011 | \$3,600,000



Baglietto 53M | 2008 | \$27,000,000



Navetta 33M | 2009 | \$8,500,000



Leopard 34M | 2005 | \$3,700,000



Numarine 78' | 2008 | \$1,800,000



Dominator 78' | 2012 | \$6,000,000



Lady Sheila 44M | 2009 | \$25,000,000



Midnight Sun 36.5M | 2006 | \$7,900,000



Riva Venera 75' | 2009 | \$3,390,000



Palmer Johnson 210' | 2013 | По запросу



Pershing 90' | 2008 | \$4,700,000



Sunseeker 30M | 2008 | \$6,400,000

Эксклюзивный дилер яхт Dominator в России
Эксклюзивный дилер яхт Carver, Marquis, Numarine в Лихтенштейне, Люксембурге и на Кипре



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.
Ground Floor, 3022
Limassol, CYPRUS
Phone : +357 25 81 76 46



www.whaleyachts.com

МЕНЕДЖМЕНТ ЯХТ
УПРАВЛЕНИЕ
СТРОИТЕЛЬСТВОМ
КУПЛЯ-ПРОДАЖА
ЧАРТЕР

ARKLEY
430 000 EBP0*

ДЛИНА 60м
ВЕРФЬ Lürssen
ГОД 2009
СКОРОСТЬ 16 узлов
КАЮТЫ 6
ГОСТИ 12
КОМАНДА 15

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



BEL ABRI
275 000 EBP0*

ДЛИНА 52м
ВЕРФЬ Amels
ГОД 2010
СКОРОСТЬ 15 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 11
КОМАНДА 13

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



RÊVE D'OR
180 000 EBP0*

ДЛИНА 46м
ВЕРФЬ Sanlorenzo
ГОД 2011
СКОРОСТЬ 17 узлов
КАЮТЫ 6
ГОСТИ 12
КОМАНДА 9

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



MANIFIQ
145 000 EBP0*

ДЛИНА 41м
ВЕРФЬ Mondo Marine
ГОД 2010
СКОРОСТЬ 17 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 10
КОМАНДА 7

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



IMPERIAL



* Стоимость чартера в неделю (MYBA).

Ermanno Palace 27 Boulevard Albert 1er, Monaco
www.imperial-yachts.com - charter@imperial-yachts.com

МОСКА +377 97 98 38 80
 МОСКВА +7 964 576 80 85

Princess 95MY (ref. 016), 2009

Длина	29.42 м	Двигатель	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	3 200 000 GBP
Спальных мест	8 + 3 crew		
Яхта находится в Италии.			

LEOPARD 24M (ref. 005), 2005

Длина	23.96 м	Двигатель	MTU 12V2000M91
Ширина	6 м	Мощность	2 x 1500 л.с.
Осадка	1 м	Наработка	160 м/ч
Каюты	4	Стоимость	2.400.000 EURO
Спальных мест	7		
Яхта находится во Франции.			

Bandido 75 (Ref. 009), 2009

Длина	23.6 м	Двигатель	MAN
Ширина	6,6 м	Мощность	2 x 560 л.с.
Осадка	1.93 м	Наработка	400 м/ч
Каюты	4 + 1	Стоимость	2.450.000 EURO
Спальных мест	10 + 7		
Яхта находится в Испании.			

Apremare Maestro 65 (Ref. 007), 2007

Длина	20.16 м	Двигатель	MAN
Ширина	5.70 м	Мощность	2 x 1550 л.с.
Осадка	1.55 м	Наработка	200 м/ч
Каюты	5	Стоимость	1.450.000 EURO
Спальных мест	10		
Яхта находится в Италии.			

Princess 21M (Ref. 034), 2005

Длина	21.56 м	Двигатель	MAN D2842
Ширина	5.55 м	Мощность	2 x 1300 л.с.
Осадка	1.57 м	Наработка	1050 м/ч
Каюты	4 + 1 crew	Стоимость	2.100.000 USD
Спальных мест	7 + 2 crew		
Яхта находится в России.			

Princess 67 (Ref. 030), 2006

Длина	20.75 м	Двигатель	MAN V10 1100 CRM
Ширина	5.23 м	Мощность	2 x 1100 л.с.
Осадка	1.37 м	Наработка	765 м/ч
Каюты	4	Стоимость	1.800.000 USD
Спальных мест	8		
Яхта находится в России.			



000 "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 58 (Ref. 040), 2008

Длина	17.83 м	Двигатель	Volvo D12
Ширина	4.83 м	Мощность	2 x 775 л.с.
Осадка	1.27 м	Наработка	230 м/ч
Каюты	4	Стоимость	1.300.000 EURO
Спальных мест	8		

Яхта находится в России.

Princess 54 (Ref. 015), 2006

Длина	16.57 м	Двигатель	2 x VOLVO PENTA D12-775
Ширина	4.57 м	Мощность	2 x 775 л.с.
Осадка	1.27 м	Наработка	995 м/ч
Каюты	3+1	Стоимость	1.100.000 USD
Спальных мест	6+1		

Яхта растаможена. Регистрация ГИМС, Яхта находится в Москве, Состояние новой яхты!

Princess V42 (Ref. 302), 2006

Длина	12.75 м	Двигатель	VOLVO D6-350DP
Ширина	3.73 м	Мощность	2 x 350 л.с.
Осадка	0.92 м	Наработка	220 м/ч
Каюты	2	Стоимость	10 900 000 RUB
Спальных мест	4		

Яхта находится в России.

Fairline Squadron 58 (Ref. 008), 2008

Длина	17.92 м	Двигатель	Volvo Penta D12
Ширина	4.85 м	Мощность	2 x 800 л.с.
Осадка	1.39 м	Наработка	450 м/ч
Каюты	4 + 1 crew	Стоимость	1.600.000 USD
Спальных мест	8		

Яхта находится в России.

Azimut 58 (Ref. 009), 2009

Длина	17.88 м	Двигатель	MAN R6
Ширина	4.95 м	Мощность	2 x 800 л.с.
Осадка	1.37 м	Наработка	370 м/ч
Каюты	3 + 1 crew	Стоимость	1.350.000 EURO
Спальных мест	6 + 1 crew		

Яхта находится в России.

Fairline Targa 47 (Ref. 008), 2008

Длина	14.78 м	Двигатель	Volvo Penta D9-575 EVC S, Diesel
Ширина	4.01 м	Мощность	2 x 575 л.с.
Осадка	1.05 м	Наработка	80 м/ч
Каюты	2	Стоимость	770.000 USD
Спальных мест	4 - 6		

Яхта находится в России.



В плену у пиратов

ПОЛ и РЭЙЧЕЛ ЧАНДЛЕР: Мечта жить на борту собственной яхты и обойти вокруг света обернулась пребыванием в плену в течение 388 дней.

Мы с женой жили нашей мечтой. 10 лет отдавали все свободное время и средства подготовке нашей парусной яхты *Lynn Rival* к плаванию в океане. Приняв во внимание предупреждения друзей-яхтсменов, мы отправились из Средиземного моря в Красное и в 2008 году достигли Индийского океана. Вскоре мы привыкли к опасностям долгих морских переходов и получали огромное удовольствие от того, что могли самостоятельно посещать экзотические места. Современные средства связи позволяли общаться с семьей и друзьями, а в 2009 году мы провели шесть месяцев на живописных Сейшельских островах и продолжали двигаться дальше.

День 23 октября 2009 года начался с привычной полуночной смены вахт. Рэйчел вышла на палубу, и мы с ней перекинулись парой слов, прежде чем я отправился спать. Мы вышли из Порт-Виктории, столицы Сейшел, всего 15 часов назад; путь наш лежал на юго-запад, к Амирантским островам, а затем на запад, к Танзании. Ветра почти не было, и мы двигались под мотором. Все шло нормально: день был пасмурный — частое явление рядом с экватором, и за три часа нам не встретилось ни единого судна. В 02.30 Рэйчел услышала необычный звук, схватила фонарь и принялась им светить в направлении приближающегося скифа. В ответ прозвучали два выстрела. Явно это были не проходящие мимо рыбаки! Скиф на скорости ударился в правый борт, а по левому появилась вторая лодка. Через миг на нашей палубе оказались восемь грязных, нецензурно бранящихся мужчин, вооруженных автоматами Калашникова. Меня разбудил звук выстрелов и крик Рэйчел: «Не стреляйте! Не стреляйте!» Прежде чем выбраться на палубу и увидеть весь этот хаос, я успел активировать аварийный буй EPIRB.

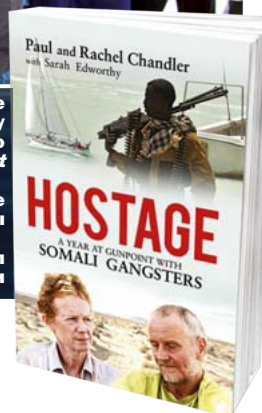
Рэйчел стояла позади штурвала с поднятыми руками. Один из пиратов



На следующее утро после захвата Чандлеров их яхту *Lynn Rival* подобрало судно *Wave Knight*

Арестованные сомалийские пираты

Злоключения Пола и Рэйчел легли в основу их книги



Прозвучали два выстрела — и в правый борт яхты врезался скиф

потребовал остановить двигатель, и она перевела рукоятку в нейтраль. Затем последовала команда включить свет... Перепуганные до смерти, мы понимали, что лучше делать так, как нам говорят. Нас разделили и угрожающе держали под прицелом. Затем на яхту поднялись еще двое, один из которых, похоже, был главарем. Он отдавал приказы странным писклявым голосом, пренебрежительно осматривал *Lynn Rival* и выглядел недовольным. Возможно, незваные ночные гости рассчитывали на более ценный приз. Тем не менее они взяли на борт свои гранатометы и гранаты, подвязали скифы к яхте и потребовали держать курс на северо-запад, указывая направление по старому карманному GPS-приемнику. Только тогда пришло осознание, что мы попали в плен к сомалийским пиратам.

Они тщательно обыскали яхту, с грозными возгласами выворачивая рундуки и не находя ничего интересного.

Главарь заметил мигающий аварийный буй и потребовал выключить его. Спасжилеты, сигнальные маячки и другое оборудование было изъято, поломано или выкинуто за борт. Конечно, они искали деньги и ценные вещи, продолжая требовать \$ 20 000. Мы отдали им все, что у нас было, пытались объяснить, что мы небогатые пенсионеры, и отчаянно надеялись, что они обнесут лодку и уберутся восвояси. Но не случилось.

Пираты забрали наш спутниковый телефон и связались с подельниками. «Французы?» — главарь жестко требовал назвать нашу национальность. В итоге пришлось признаться, что мы англичане. «Англичане. Большие деньги. Четыре миллиона долларов», — произнес он.

Нас захватили в октябре 2009 года и продержали в удаленном поселке 388 дней. Пока нас не освободили, мы жили раздельно в импровизированных палатках, голодали и подвергались побоям. **МВУ**

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 www.targa.fi

Модельный ряд

23'

25'

27'

31'

32'

35'

37'

42/44'



VOLVO XC90

С СИСТЕМОЙ VOLVO ON CALL

СТАВКА НА ВАШЕ СПОКОЙСТВИЕ



Реклама

ЛЕГЕНДАРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ + СИСТЕМА VOLVO ON CALL = КАСКО 3,33 %*

Создатели Volvo разбираются в безопасности. И данное предложение – яркое тому подтверждение. Новый Volvo XC90 защищен буквально со всех сторон. Во-первых, автомобиль оснащен системами активной и пассивной безопасности, что гарантирует спокойствие не только Вам, но и окружающим. Во-вторых, система последнего поколения Volvo On Call помогает справиться с экстренными ситуациями на дороге, а также позволяет дистанционно управлять самыми разными функциями автомобиля. И, наконец, при покупке Volvo XC90 с системой Volvo On Call ставка по КАСКО составляет всего 3,33 %*, а значит и от всех остальных проблем Вы будете застрахованы, причем по рекордно низкой цене. Покупка будет не только приятной, но и выгодной – будьте спокойны! **Volvo. Создан с Вами.**

* Специальное предложение по КАСКО 3,33 % действует с 01.07.12 по 31.12.12 при страховании нового автомобиля Volvo XC90, оборудованного системой Volvo On Call, приобретенного в официальном дилерском центре Volvo на территории РФ. Тариф действителен для клиентов в возрасте от 33 лет, со стажем вождения от 10 лет. Подробно об условиях страхования Вы можете узнать у Вашего дилера Volvo или на сайте www.volvocars.ru в разделе «Volvo Car Страхование». Услугу страхования предоставляет ОАО «АльфаСтрахование», лицензия С № 2239 77 от 13.12.2006 г.

Volvo Car** Финансовые Услуги

VOLVO CAR СТРАХОВАНИЕ

** Легковой автомобиль.

WWW.VOLVOCARS.RU
8 800 700 00 20