

МОТОРВОАТ & YACHTING

ЯХТА НОМЕРА: PRINCESS 40M

ИМПЕРСКИЙ РАЗМАХ

Британцы покоряют
рынок суперяхт

ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

MCY 70
AZIMUT 55S
VAN DER VALK
CONTINENTAL II 23M
SUNSEEKER
MANHATTAN 53
ATLANTIS 38
GALEON 380 FLY
VELVETTE 33
INTELLIGENT

ТЕМЫ НОМЕРА

СЕРФИНГ

Религия, философия или
только спорт?

АНТАРКТИДА

Далекий континент
становится ближе





ЕМУ НЕ НУЖНО СЛОВ, ЧТОБЫ ЗАЯВИТЬ О СЕБЕ.

Многое в этом мире кажется незыблемым. Многие крепости – неприступными. Многие убеждения – неизменными. Но есть те, кто одним своим появлением способны изменить представления о привычном и предложить новое измерение мощи и красоты. Узнайте роскошь в новом прочтении, проведите персональный тест-драйв нового BMW 7 серии, обратившись к Вашему официальному дилеру BMW. Получите информацию о программах кредитования BMW Bank*, предложениях BMW Trade-In** и программе корпоративных продаж по телефону Службы клиентской поддержки 8 800 2003 269 и на сайте www.7.bmw.ru

НЕПРЕВЗОЙДЕННЫЙ. НОВЫЙ BMW 7 СЕРИИ.

Реклама. * BMW Bank – «БМВ Банк» ООО.

** BMW Trade-In – Обмен Вашего автомобиля на новый BMW 7 серии.



Новый
BMW 7 серии

www.7.bmw.ru



С удовольствием
за рулем

BMW 7 серия

BMW EfficientDynamics
Меньше топлива. Больше динамики.

Характер внедорожника в элегантной форме



Что такое безграничные возможности?

Это когда маршрут определяете Вы, а не обстоятельства.

Прогрессивный и элегантный дизайн кузова Audi A6 allroad quattro подчеркнет Ваш деловой характер и индивидуальный стиль. А под респектабельной внешностью скрывается характер внедорожника: смело отправляйтесь покорять любые маршруты, ведь адаптивная пневмоподвеска и система Audi Drive Select® обеспечат уверенность на любой дороге. Бескомпромиссный комфорт и элегантность бизнес-седана? Сила и проходимость внедорожника?

**Новый Audi A6 allroad quattro.
Теперь у возможностей нет границ.**

www.audi.ru

Горячая линия Audi: (495) 775-88-88, 8 (800) 200-23-33.

Vorsprung durch Technik



К ЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

Вот такая интересная мысль меня посетила: получается, что MBY — это журнал для мужчин о... женщинах!

Известно, что англичане о любом судне всегда говорят she — в английском языке это единственный предмет, не только одушевленный, но и наделенный женской сутью.

Применительно к лодкам часто употребляется слово «характер», хотя, конечно, это не более чем художественное обобщение чисто технических свойств: скорости, времени разгона, маневренности... Легкий, динамичный характер мы приписываем быстроходным круизерам, спокойный — относительно тихоходным стальным яхтам.

А разве не называем мы двигатель сердцем корабля и не прислушиваемся с тревогой, когда случаются перебои в его ритме? Почему бы не уподобить кровеносной системе топливную и разную гидравлику? Или мудреные компьютерные системы, которые по сложности скоро сравнятся с нашим мозгом? Живому существу присуще движение, и лодки ходят, конечно, если хозяева не вынуждают их томиться на привязи.

Но раз яхта — это существо живое и к тому же женского рода, стало быть, MBY — журнал для мужчин о женщинах: о том, какими они бывают (раздел «Со стапеля», тесты и обзоры), как себя с ними вести («Школа MBY»), чего ждать от них со временем («Вторые руки») и как о них следует заботиться («Знания MBY»). Да, за лодками, как и за женщинами, надо уметь ухаживать, и скупиться здесь негоже! Но главное, лодку, как и спутницу жизни, нужно выбирать тщательно. Именно с ошибками выбора, а не с качествами «предмета обожания» связаны самые большие разочарования. Да и «развод» в обоих случаях гарантирует вам ущерб — материальный и моральный.

Как вам такой взгляд?

До встречи!

Главный редактор
Зарий Черняк



За лодками, впрочем, как и за женщинами, надо уметь ухаживать, и скупиться здесь негоже!



НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Интересных лодок становится больше, и лучший способ понять их возможности — это тест-драйв.
с. 120



Что может быть лучше старого доброго тика в качестве палубного покрытия?
с. 224

Среди великого разнообразия водных видов спорта серфинг выглядит особенно эффектным.
с. 172



В Антарктиду, к далекому континенту на Южном полюсе возят туристов.
с. 112



N NORDMARINE

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ PRINCESS YACHTS В РОССИИ · www.princess.ru
Москва, Рочдельская улица, 11/5 стр.1 · Т +7 495 727 11 00 · Е info@nordmarine.ru



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ: Норд Стар +7 812 325 55 32

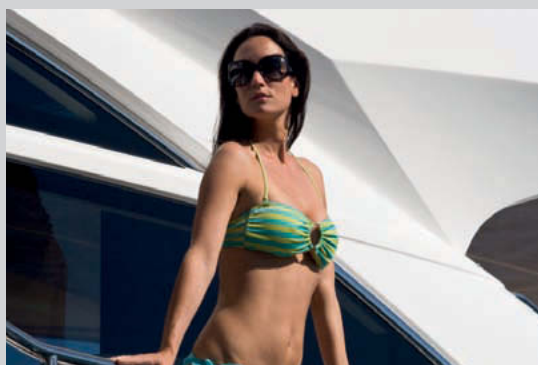
НОВОРОССИЙСК И АНАПА: Nautica +7 8617 71 34 24

НИЖНИЙ НОВГОРОД: Проект Принцессы +7 8314 15 33 31

КАЗАНЬ: Динара Марин +7 843 518 08 67

КАЗАХСТАН: Eurasiamotors +7 727 315 05 05

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




PRINCESS

**Достаточно взгляда, чтобы отличить качество.
Достаточно прикосновения, чтобы оценить мастерство**



Phaeton.

Традиции создания шедевров ручной работы

Каждый Phaeton уникален. Он рождается специально для Вас, в самом сердце Дрездена, на стеклянной мануфактуре. Вы выбираете все, вплоть до последнего штриха интерьера. На свой взыскательный вкус. Вы постигаете нюансы самых продвинутых технологий. Вы наблюдаете за тем, как на свет появляется Ваш персональный Phaeton. У этого автомобиля особый почерк и ДНК, подобная Вашей.

Дополнительная информация – по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441
и на сайте www.volkswagen.ru

Реклама



Das Auto.

www.montecarloyachts.it



MCY 76



MCY 65

Monte Carlo Yachts SpA
Via Consiglio d'Europa 90
34074 Monfalcone (GO), Italy
Ph. 39 0481 283111
info@montecarloyachts.it

Dream Yachts
115054, Moscow, Dubininskaya str. 57-4
Office +7 (495) 925 88 22
Cell +7 (985) 920 21 87
www.dream-yachts.ru

АКТ III, MCY 70



Занавес открывается в третий раз: это следующий шаг в правильном направлении – это Monte Carlo Yachts 70. Она вобрала все лучшие эстетические и функциональные особенности MCY 76 и MCY 65. Нет лодок, подобных Monte Carlo Yachts. И нет такой яхты как MCY 70.

Приходите и оцените сами

FESTIVAL DE
LA PLAISANCE
CANNES

Канны с
11 по 16 сентября 2012

52° SALONE
NAUTICO
INTERNAZIONALE

Генуя с
6 по 14 октября 2012



M O N T E C A R L O Y A C H T S

Future, Classic.



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

ВАШЕ СИЯТЕЛЬСТВО

ПАКЕТ ПРИВИЛЕГИЙ ПРИ ПОКУПКЕ MARQUIS

*ГODOВАЯ СТОЯНКА В ЛЮБОМ ЯХТ-КЛУБЕ МИРА
И ТЕЛЕФОН VERTU В ПОДАРОК!*



NEW 630 Sport Yacht

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





НОВЫЙ ОФИЦИАЛЬНЫЙ БУТИК

CASTANGIA

dal 1850

ЛЕНИНСКИЙ ПРОСПЕКТ, 11 +7 (495) 933 6277

www.CASTANGIA1850.com





380 FLY

НОВЫЙ ИГРОК



260 CRUISER | 290 FLY | 325 HTS | 325 OPEN | 340 FLY | 350 HTC | 385 HTS | 385 OPEN | 385 HTL | **380 FLY** | 380 HT

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

ALPHA YACHTS

Роскошь. Оптом и в розницу.



420 FLY | 430 HTC | 440 FLY | 440 HT | 550 FLY | 550 HT | 640 FLY | 700 R | 700 SKYDECK | 780 CRYSTAL

Альфа Яхты, Москва: +7 (495) 642 23 22; +7 (495) 798 37 20; +7 (495) 728 33 33



**400 л.сил – идеальный компромисс мощности и инвестиций.
Porsche Cayenne S.**

СПОРТКАР-ЦЕНТР – первый официальный дилер Porsche в России.
11 лет успешной работы, связанной только с одной маркой – Porsche.
Индивидуальный и кропотливый подход к каждому клиенту и к каждому автомобилю.

СПОРТКАР-ЦЕНТР – добро пожаловать в мир Porsche.



PORSCHE

Спорткар-Центр

Официальный дилер Porsche

Автосалон на Кутузовском

Москва, Кутузовский пр-т, д.7
Телефон: +7 (495) 974 17 14

Порше Центр Алтуфьево

Москва, ул. Абрамцевская, д.30
Телефон: +7 (495) 937 55 11

Порше Центр Новая Рига

Новорижское шоссе,
пересечение с МКАД
Телефон: +7 (495) 223 44 33

www.sportcar-center.com



PORSCHE

Спорткар-Центр

Официальный дилер Porsche

+7 (495) 937 55 11

СОДЕРЖАНИЕ

Сентябрь–октябрь 2012

46



СУПЕРЯХТЫ

Horizon *Polaris*
Wally Ace 24M
Vicem Vulcan 46
Sanlorenzo SL94
Canados 120
Cerri *Pachamama*
Bilgin Classic 160
Sunreef Houbara
Heesen *Galactica Plus*
Acico Yachts *Nassima*

56



ВЫСТАВКИ

Календарь грядущих
и наиболее значимых
яхтенных выставок
Старого и Нового
Света

28



СО СТАПЕЛЯ

Prinsess V62-S
Riva 63 Virtus
Azimut Magellano 43
Sunseeker Predator 80
Mochi Dolphin 64
Cruiser
Beneteau Swift Trawler 50
BRP Sea-Doo
Speedster 200
Marex 320 ACC



Nord  West NAJAD

Upcoming boat show:



nordwest-najad.se

SE +46(0)304 34960

UK +44(0)1256698006

DE +49(0)5115406447



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



64

НОВОСТИ

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

ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ

Размышления о преимуществах и недостатках стали и легкого алюминиевого сплава в качестве конструктивного материала. История вызволения яхты из льда и разговор о том, на каком судне лучше отправиться в Антарктиду



90

100

Turbinia —
первое судно с
паротурбинной
установкой



84

**ОБЗОРЫ
И ТЕСТЫ**

- 92 Princess 40 M
- 108 Monte Carlo Yachts 70
- 120 Azimut 55S
- 128 Van der Valk
Continental II 23 M
- 138 Sunseeker Manhattan 53
- 156 Atlantis 38
- 162 Galeon 380 Fly
- 166 Velvette 33
Intelligent



92

CAPTURE THE DREAM.*



Участник выставки

МОСКОВСКАЯ **Выставка**
ЯХТ 2012

30 августа – 02 сентября 2012
Royal Yacht Club
Москва, Ленинградское шоссе, 39

— 48 —

*Everything changes***

AZIMUT
YACHTS
R U S S I A

www.azimutyachts.ru

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

* - На волнах мечты, ** - Все меняется к лучшему, *** - Азимут Яхтс Россия

реклама

172

Серфинг —
жизнь
на гребне волны

ИНТЕРВЬЮ МВУ

134 Владелец, брокер,
дилер: что их связывает?
Взгляд директора
компании Whale Yachts

192 Борис Лашков
о перспективах класса
SB20

ВЕРФИ МВУ

152 Стальные
голландские яхты
Van der Heijden

НАШИ ЯХТЫ

246 Minor
Offshore
на Байкале

180

Мотопробег
по заснеженным
полям

228

114

Путешествие
к Белому
континенту

РЕЗЕРВНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ



l'Oeuvre



DOMAINE
DES
BROIX
COGNAC

Grande Champagne
1^{er} Cru du Cognac

www.kingroup.ru

196



206



LIFE STYLE MBY

196 Volkswagen
Amarok — прирученный
«ВОЛК»

200 Отдыхаем в Баден-
Бадене

204 GANT: новая
яхтенная коллекция

206 Вертолет на палубе

210 С Porsche по жизни:
размышления о яхтах
и автомобилях

214 Часы для дайверов и
автогонщиков

218 Идеальный костюм

220 Винные дома Европы





ИСКУССТВО САМОВЫРАЖЕНИЯ



ОТКРЫВАЯ НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

Гладь лесного озера. Безмятежный покой, который не нарушает плавное и бесшумное движение лодки с мотором. Быстрые и мягкие волны морского прибоя. Они задают ритм для прыжков легкого маневренного гидроцикла. Какую бы форму ни приняла водная стихия, ты всегда найдешь с ней общий язык. Ведь рядом с тобой – Yamaha.

На правах рекламы. Товар сертифицирован.

Официальный дистрибьютор техники Yamaha в России – ООО «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс».
Приобретайте технику Yamaha в магазинах авторизованных дилеров.
ООО «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс»: Москва, Чапаевский пер., 14.

www.yamaha-motor.ru

145

Приключения
в Андаманском
море



ЗНАНИЯ МВУ

224 Будущее
искусственного тика

234 Изучаем бортовые
огни и сигналы

237 Спасать или нет?

238 Газ и дизель
в одном моторе

248 Выбираем круизер
для Средиземного моря



186



244



246



Limassol Marina

элитная недвижимость
яхтинг • рестораны • бутики

ЛУЧШАЯ РЕЗИДЕНЦИЯ С СОБСТВЕННЫМ ЯХТЕННЫМ ПРИЧАЛОМ НА СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ

Роскошная вилла Янасса, оснащенная 60-метровым причалом для супер-яхты, предлагает идеальные условия для жизни в роскоши и занятия парусным спортом на самом элитном курорте на берегу Средиземного моря. Эта шикарная вилла, расположенная на своем частном острове в центре яхтенной гавани Limassol Marina, в восхитительном и вдохновляющем окружении, стала новым предложением, не имеющим себе равных.

- Вилла с самым современным оборудованием и бассейном
- 1250 кв.м. земли и 1284 кв.м. воды
- 60-метровый боковой причал для супер-яхты
- 20-метровый причал перед виллой

Вилла Янасса находится всего в нескольких минутах ходьбы от центра города Лимассола на Кипре. Ее строительство завершится в 2015 году. Цена предоставляется по запросу.

Москва +7 495 643 1901

Санкт-Петербург +7 812 332 7118

Киев +38 044 492 7915

limassolmarina.ru



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

MOTOR BOAT & YACHTING

№5 (17) Сентябрь–октябрь 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

Станислава Бережная, Сергей Борисов, Тимур Бараев, Тим Бартлет, Ник Грей-Коули, Николай Колдунов, Грег Копп, Джон Мендес, Мария Мошкина, Юзеф Перель, Вероника Сипеева, Виктор Татаринков, Тесса Теннант, Лу де Марко, Алан Харпер, Джек Хейнс, Мария Царенко, Басак Челик

Колумнисты

Борис Лашков, Дэвид Марш

Фотографы

Лестер МакКарти, Мария Иванова, Станислав Сушенков, Татьяна Микула, Павел Коба, Татьяна Расшиваева, Хэмиш Хупер, Йен Роман, Пол Тодд, Мария Царенко

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.



YOU WOULD NEVER COME BACK HOME

The pleasure of the sea. A timeless dimension.

Ferretti owners love the sea and its tranquillity so much they find it hard to go home. Enraptured by a life cradled on water and inspired only by the things they hold dear, the desire to put it all on show just gets left behind. Somewhere far over the horizon.



FERRETTI
YACHTS

© FERRETTIGROUP brand

F500 | F530 | F570 | F620 | F690 | F720 | F750 | F800 | **F870** | F881 RPH | F960 | ALTURA 840



ferretti-yachts.com

PREMIUM YACHTS - 39, str. 7, Leningradskoye sh. - 125212 Moscow - Russia
Tel. +7(495)741.00.03 - Fax. +7(495)662.55.64 - info@premiumyachts.ru - www.premiumyachts.ru

MOTORBOAT & YACHTING

№5 (17) Сентябрь–октябрь 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: Princess 40M

Номер подписан в печать 17.08.2012
Отпечатано в Финляндии.
Типография Puna Musta Oy.
P.O.Box 99, Kosti Aaltosen tie 9,
Joensuu, 80140, Finland
www.punamusta.com

IPC|INSPIRE

PunaMusta



1ST PRINCIPLE OF PERSHING

AN

IDEA
CAN'T STAY
STILL

FOR

A LONG TIME



PERSHING

THE ENGINE OF YOUR IDEAS.



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



Princess V62-S

ОСОБЕННОСТИ

- Обновленный дизайн
- Увеличенный кокпит
- Новая спецификация

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 63 ф (19,14 м) **Ширина** 16 ф (4,99 м)
Двигатели 2 × Caterpillar (1015—1150 л.с.);
2 × MTU V8 2000 M93 (1217 л.с.)
Максимальная скорость 37 узлов
Стоимость в Европе от £ 1 108 600

Princess V62 впервые была представлена в 2008 году и с тех пор получила массу восторженных отзывов и наград по всему миру благодаря беспримысленной комбинации великолепного дизайна, отлично организованного внутреннего пространства, выдающихся скоростных характеристик и маневренности. Обновленная версия этой модели V62-S предлагает все то же самое и даже больше — верфь обещает множество как «косметических», так и технических нововведений.

Кормовой кокпит, где размещена открытая зона отдыха, увеличен в длину. Новое остекление надстройки стало еще

больше по площади, что положительно сказалось как на внешнем виде лодки, так и на освещенности в помещениях верхней палубы. Изменился дизайн бортовых иллюминаторов: вместо четырех узких вертикальных секций появилось одно большое «окно».

Внутри — новая концепция интерьера: невысокая мебель и весьма элегантная отделка. Выбор интерьерных материалов обновлен и дополнен, равно как и список всего оборудования яхты — и стандартного, и опционального.

Планировка палуб в основном не изменилась: внизу три каюты для пассажиров (плюс шкиперская

в корме), столовая и камбуз.

Наверху — удивительно просторный салон с раскрывающейся над ним «крышей» — люк хардтопа у этой модели просто огромный.

Памятуя о том, что Princess V62 была удостоена Motor Boat of the Year Award (2010 г.) в категории спортивных круизеров длиной более 45 футов, еще улучшить корпус в отношении ходкости и мореходности — задача непростая. То, насколько это удалось, а также другие технические подробности узнаем чуть позже — мировая премьера Princess V62-S пройдет на родине верфи, в ходе боат-шоу в британском Саутгемптоне.



YOUR TRUE PASSIONS

LET PASSION LEAD YOUR LIFE.
FEEL FREE, FEEL THE POWER. LIVE ITAMA.



itama

POWER IS OPEN

A FERRETTIGROUP BRAND

itama45

itama50

itama62

itama75

VIA ANSALDO, 5/7 - 47122 FORLÌ - ITALY - TEL. +39 0543 787511

WWW.ITAMA-YACHT.COM

ОСОБЕННОСТИ

- Потрясающий дизайн
- Великолепная отделка
- Три каюты

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 64 ф (19,57 м) Ширина 15 ф (4,80 м)

Двигатели 2 x MAN V12 (1360 л.с.)

Максимальная скорость 40,5 узла

Стоимость в Европе от € 2 100 000

2012
премьера
КАННЫ

Riva 63 Virtus



Компания Riva Yachts, входящая в Ferretti Group, представляет этой осенью новый флагман своей спортивной линейки. Модель, мировая премьера которой состоится на каннском боат-шоу, приурочена к 170-летию юбилею бренда Riva, ставшего за эти годы подлинной иконой средиземноморского яхтинга. Riva 63 Virtus разработана на базе того же корпуса, что и выпущенная несколько лет назад 63 Vertigo, но, в отличие от последней, у новинки не предусмотрен хардтоп. Это классическая, полностью открытая средиземноморская лодка, где для защиты от солнца есть тент на электрогидравлическом приводе.

Если честно, совпадений у 63 Virtus

и 63 Vertigo немало, начиная от технических характеристик (двигатели, запас воды и топлива и т. д.) и заканчивая идентичной планировкой нижней палубы. Там размещены три каюты, столько же санузлов, обеденная зона и камбуз плюс шкиперская каюта в корме.

Зато главная палуба претерпела серьезные изменения и в общем (стиль интерьера), и в деталях (организация поста управления). На 63 Vertigo с ее одиночным, расположенным по центру креслом рулевого, все говорит о том, что управление этой лодкой — работа для специально обученного человека. Не потому, что слишком сложно, просто концепция такая: профессионал работает,

пассажиры отдыхают. А 63 Virtus — «драйверская» лодка, «заточенная» на удовольствие от процесса управления как такового, причем без отрыва от отдыха и компании. Пост управления здесь переехал на левый борт и стал трехместным. Теперь ничто не мешает, как в кино, держать одной рукой штурвал, а другой — обнимать красотку. Не зря именно лодки Riva фигурируют во многих фильмах и служат олицетворением dolce vita. Как всегда великолепный дизайн Мауро Микеле, дорогие материалы и тщательность в отделке... Впрочем, если вы уже знакомы с этими лодками, напоминать не имеет смысла — все это у Riva есть по умолчанию и в избытке.

IF PEOPLE WERE ALL THE SAME,
BOATS WOULD BE TOO.



DOLPHIN 74' Cruiser | 64' Cruiser | 54' | 54' Fly | 44' | LONG RANGE 23



PREMIUM YACHTS

39, str. 7, Leningradskoye sh. - 125212 Moscow - Russia
Tel. +7(495)741.00.03 - Fax. +7(495)662.55.64
info@premiumyachts.ru

mochicraft-yacht.com



MOCHI CRAFT

| THE SEA DEMANDS PASSION |

a FERRETTIGROUP brand

Azimut Magellano 43

2012
премьера
КАННЫ



ОСОБЕННОСТИ

- Хардтоп или флайбридж
- Высокая дальность хода

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 44 ф (13,63 м) **Ширина** 14 ф (4,40 м)
Двигатели 2 x Cummins QSB 5.9 (305/355 л.с.)
Максимальная скорость 22 узла
Стоимость в Европе не объявлена

Итальянская верфь Azimut впервые представит на боат-шоу в Каннах и Генуе 43-футовую новинку, которая дополнит серию Magellano. Яхты этой линейки выделяются в модельном ряду Azimut в первую очередь не высокой скоростью, а внушительным запасом хода и мореходными характеристиками, приближающимися к таковым на настоящих экспедиционных яхтах. До сих пор серия Magellano состояла из двух достаточно крупных моделей длиной 74 и 50 футов. Новинка обладает куда более скромными габаритами, тем не менее, как утверждает верфь, Magellano 43 не уронит планку и — с поправкой на размеры — продемонстрирует все достоинства своих предшественников.

Запас топлива в 1800 л позволяет пройти на этой яхте в водоизмещающем режиме на скорости 9 узлов около 800 миль без дозаправки. Впрочем, «переходный» корпус дает Magellano 43 возможность передвигаться и с куда более высокой скоростью, почти выходя на глиссирование. С парой двигателей Cummins QSB 5.9 по 305 л.с. каждый яхта выдает 18 узлов, более мощные двигатели по 355 л.с. обеспечивают на четыре узла больше.

Лодку можно заказать с двумя или тремя каютами, при этом третья будет одноместной, а санузлов в любом случае останется два. Что еще более интересно, можно выбирать между версиями Magellano 43 с флайбриджем или с открывающимся хардтопом.





Porsche рекомендует **Mobil 1**

Умение удивлять.

Porsche Cayenne.

В наличии в Олимпавто.



PORSCHE

Олимпавто

Официальный дилер Porsche

г. Санкт-Петербург,
Проспект Маршала Блюхера, 52А
Телефон: +7 (812) 313 00 07
Факс: +7 (812) 313 64 03

www.porsche-pulkovo.ru



Porsche рекомендует **Mobil 1**

Исключительный автомобиль на все случаи жизни.

Porsche Cayenne.



PORSCHE

Олимпавто

Официальный дилер Porsche

г. Санкт-Петербург,
Проспект Маршала Блюхера, 52А
Телефон: +7 (812) 313 00 07
Факс: +7 (812) 313 64 03

www.porsche-pulkovo.ru



Sunseeker Predator 80

ОСОБЕННОСТИ

- Необычный внешний дизайн
- Высокая скорость
- Отличная мастер-каюта



Кажется, Sunseeker Predator 80 обещает стать самой яркой звездой боат-шоу в Саутгемптоне. Во всяком случае максимум внимания этой лодке точно обеспечен в силу очень необычной внешности. Она должна произвести особенное впечатление, учитывая, что до сих пор британская верфь Sunseeker отличалась определенным консерватизмом в дизайне, в частности — избегала непроверенных решений в этой области и уж точно никогда не эпатировала архитектурой своих лодок. Возможно, сказался отход от дел Роберта Брейтвейта — владельца компании, возглавлявшего ее с момента создания.

Как бы то ни было, перед нами лодка, которую с первого взгляда принять за Sunseeker никак невозможно. Z-образные иллюминаторы в корпусе, необычный хардтоп с прозрачной вставкой, перетекающей в лобовое стекло... Новый дизайн зоны отдыха на палубе в носу с приподнятым лежаком явно позаимствован у более

крупной модели Sunseeker 28M, что не выглядит странно. Впрочем, если приглядеться, за непривычным дизайном можно обнаружить массу апробированных и практичных решений. Планировка внутреннего пространства обеих палуб вполне традиционная: очень просторные салон и кормовой кокпит; 4 каюты (мастер-апартаменты с отдельной гардеробной просто роскошны), двухместный отсек экипажа в корме, и при этом на борту удалось разместить еще и огромный гараж, куда по идее должны уместиться и тендер, и гидроцикл, и Seabob для подводного плавания.

В стандартной комплектации лодка оснащается вальным приводом и достигает скорости более 30 узлов. Поклонникам быстрой езды предлагается привод Арнесона и полупогружные винты — в таком виде Predator 80 выдает, по утверждению верфи, совершенно невероятную скорость 46 узлов. Проверить это можно будет уже в сентябре.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 81 ф (24,90 м) Ширина 19 ф (6,09 м)
Двигатели общая мощность до 2636 л.с.
Максимальная скорость 46 узлов
Стоимость в Европе £ 2 625 000



2012
премьера
КАННЫ

ОСОБЕННОСТИ

- Увеличенный флайбридж
- Больше света в салоне

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 64 ф (19,63 м) Ширина 13 ф (6,13 м)
Двигатели 2 × MTU 8V 2000 M84 (1102 л.с.);
2 × MTU 8V 2000 M94 (1268 л.с.)
Максимальная скорость 31 узел
Стоимость в Европе от € 2 480 000

Mochi Dolphin 64' Cruiser

Мochi Craft представит в Каннах и Генуе обновленную версию Dolphin 64' Cruiser. Основные изменения коснутся внешнего дизайна. Остекление надстройки станет масштабнее, за счет чего салон получит больше естественного света.

Флайбридж также увеличен — теперь он полностью будет накрывать кормовой кокпит. На главной палубе находятся салон, обеденная зона, камбуз (с выходом на палубу и отделенный переборкой от салона), а также главный пост управления. Палубой ниже —

три каюты, каждая с собственным санузлом, при этом мастер-каюта — во всю ширину корпуса. Помещение для команды расположено ближе к корме, между мастер-каютой и моторным отсеком. Также в корме предусмотрен гараж для тендера с транцевой дверью, которая, откидываясь, превращается в купальную платформу.

Beneteau Swift Trawler 50

Французская компания Beneteau представляет на яхтенных выставках этой осенью новый Swift Trawler 50. Эта модель приурочена к десятилетнему юбилею линейки Swift Trawler и станет значимым шагом в эволюции всей серии как в отношении дизайна, так и в плане оснащения. В частности, эта лодка первой в линейке получила пропульсивные установки Volvo Penta IPS600 (2 × 435 л.с.), чего долго ждали поклонники бренда. Внешний вид также серьезно поменялся, хотя, конечно, сохранил основные специфические черты яхт этого типа.

Главная палуба традиционно разделена на салон, находящийся на одном уровне с кормовым кокпитом, и рубку — парой ступеней выше. Рядом с ней размещен П-образный камбуз, снабженный, помимо всего прочего, удобным сервисным люком на флайбридж.

Внизу — мастер-каюта, просторная (от борта до борта) и очень светлая благодаря большим бортовым иллюминаторам нового дизайна. Почти столь же крупные иллюминаторы достались



2012
САУТГЕМПТОН
премьера

ОСОБЕННОСТИ

- Новый дизайн
- Днищевые колонки
- Варианты планировки

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 50 ф (14,99 м) Ширина 15 ф (4,65 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta IPS600 (435 л.с.)
Максимальная скорость 25 узлов
Стоимость в Европе от € 562 500

и носовой VIP-каюте. Опционально можно добавить еще и третью каюту с койками в два яруса или спланировать здесь, например, кабинет. Также по желанию можно снабдить Swift Trawler 50 капитанской каютой в корме. Насколько нам известно, существуют и другие опции планировки, но все подробности станут известны в Каннах и Саутгемптоне, где одновременно пройдет мировая премьера этой лодки.





VILLAGIO
ESTATE

MILLENNIUM PARK 7 ДОМОВ ДЛЯ ИЗБРАННЫХ С ВИДОМ НА КАНАЛ

Новорижское шоссе, 19 км

Последние 7 участков с видом на канал в готовом квартале элитного поселка Millennium Park ждут своих покупателей.

Разнообразие стилей и необычный ландшафтный дизайн делают Millennium Park уникальным проектом, не имеющим аналогов в мире. Впервые в загородном строительстве здесь создана система искусственных каналов протяженностью более 5 км. Вокруг них разбиты тематические парки с уютными беседками и изящными скульптурными композициями.

В Millennium Park созданы все условия для роскошной загородной жизни: к услугам жителей теннисный корт, фитнес-центр, рестораны и салоны красоты премиум-класса. Дать детям прекрасное образование можно в одной из элитных школ, расположенных в 5 минутах езды от поселка.

Уникальность проекта Millennium Park отмечают эксперты со всего мира. Поселок завоевал серебро в номинации «Малоэтажная жилая недвижимость» **FIABCI Prix d'Excellence*** — одного из самых престижных международных конкурсов в области девелоперских проектов. Впервые за многолетнюю историю премии награду международного жюри получил жилой проект из России.

Не упустите шанс на эксклюзивный вид из окна вашего загородного дома!



*Миллениум парк. «Высшая награда Фиабси»

Реклама



УЗНАЙТЕ БОЛЬШЕ ОБ АКЦИИ

(495) 974 0000
www.villagio.ru

Beneteau Barracuda 7

Вполне возможно, что Beneteau просто сделала уменьшенную версию новинки прошлого года — Barracuda 9, но смотреть на то, что получилось в результате, все равно приятно. Сочетание брутального дизайна с мощным подвесным двигателем выглядит даже лучше, чем у более крупной «девятки». Основной акцент при создании Barracuda 7 сделан на просторный кокпит, что удобно как для любителей рыбалки, так и для тех, кто в кокпите предпочитает рыбу не ловить, а есть. От Barracuda 9 новая лодка унаследовала просторную и хорошо организованную носовую палубу с диванчиком и бушпритной площадкой. Последняя в сочетании с проемом в релинге позволяет удобно сходить на берег при швартовке носом.

Внутри — достаточно объемная двухместная каюта в носу, небольшой камбуз с мойкой, холодильником и плитой, а санузел, что редко бывает на лодках такого типа, разделен надвое (душ отдельно).

Мощность подвесного двигателя варьируется от 150 до 200 л.с., максимальная скорость, которую

ОСОБЕННОСТИ

- Один подвесной мотор
- Просторный кокпит
- Двухместная каюта

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 23 ф (7,20 м) Ширина 8 ф (2,47 м)

Двигатели 1 x 150–200 л.с.

Максимальная скорость 35 узлов

Стоимость в Европе от € 52 400



развивает Barracuda 7, достигает 35 узлов. Можно предположить, что новинка станет столь же популярной, как и ее более крупная «сестра», благодаря многофункциональности: она может одинаково хорошо служить как семейной прогулочной лодкой, так и удобным катером для рыбалки.

Премьера состоится на боат-шоу в Каннах, но увидеть Barracuda 7 можно будет практически на всех европейских выставках яхт: в Осло, Стокгольме, Генуе, Саутгемптоне, Ла-Рошели, Стамбуле и т. д.



BRP Sea-Doo Speedster 200

Флагманом линейки спортивных водометных катеров BRP в этом году остается обновленный скоростной боурайдер Sea-Doo Speedster 200. На борту сверхмощного катера установлены два 4-тактных двигателя Rotax мощностью по 255 л.с. с водометами (именно эти моторы BRP ставит на топовые скоростные модели гидроциклов), которые разгоняют

судно с двумя пассажирами по гладкой воде до 105 км/ч. Потому он и назван сверхмощным: удельная мощность аппарата превышает 400 л.с./т. Основное назначение Speedster 200 — буксировка вейкбордистов, воднолыжников и надувных игрушек (помимо буксировочного крюка, опционально предлагается арка), хотя лодка великолепно подойдет для однодневного отдыха на воде

в веселой компании. По сути она представляет собой большой гидроцикл, не уступая последнему в скорости и маневренности, но превосходит его по комфортности и, главное, универсальности. Осадка составляет всего 30 см, поэтому для Speedster 200 открыты почти все акватории внутренних вод России, где такой яркий и стремительный катер не останется незамеченным.

ОСОБЕННОСТИ

- Скорость и маневренность
- Маленькая осадка
- Дизайн

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 19 ф (6,02 м) Ширина 7 ф (2,44 м)

Двигатель 2 x Rotax 1503 4-ТЕС (255 л.с.)

Максимальная скорость 57 узлов

Стоимость в России от 2 803 000 рублей





Страхование яхт и катеров

МОРЕПЛАВАНИЕ БЕЗ СТРАХА, НО СО СТРАХОВКОЙ

Хорошо, когда яхта эксплуатируется без происшествий. Однако на море случается всякое, и если вдруг возникла необходимость воспользоваться страховкой, какими должны быть действия страхователя, то есть лица, купившего страховой полис? МВУ рассматривает некоторые ситуации, в которых может оказаться судовладелец и его яхта, а рекомендации дает **Елена Федотова** — начальник отдела страхования речных судов и яхт ОСаО «Ингосстрах».

1. Маневрируя в марине, вы случайно заделли чужую яхту, на борту которой никого нет...

При наличии страхового полиса страховщик подскажет ваши дальнейшие действия, окажут необходимую помощь и содействие в урегулировании претензий третьих лиц, а также защите ваших интересов как судовладельца. Мы можем дать следующие общие рекомендации: судовладелец не должен делать какие-либо признания ответственности в письменной или устной форме, а также принимать какие-либо прямые и косвенные обязательства по удовлетворению требований потерпевших лиц. При этом стоит отметить необходимость согласования со страховщиком и привлеченными им экспертами всех действий по урегулированию претензий по ответственности.

2. А если столкновение произошло на «большой воде», да еще и кто-то из находящихся на вашем или другом судне пострадал?

В первую очередь необходимо оказать помощь пострадавшим и незамедлительно сообщить в береговую службу, ГИМС, портовым властям, МЧС, страховщику о происшествии... А общие рекомендации те же, что и в случае столкновения в марине.

3. Как поступить, если при спуске/подъеме яхты краном ее уронили?

Прежде всего необходимо составить и передать под роспись ответственного лица компании, осуществлявшей подъем или спуск яхты, претензионное письмо по факту случившегося, а также ни в коем случае не подписывать акт приема-передачи выполненных работ (либо написать, что работа не принята по причине повреждений яхты, полученных при ее спуске или подъеме). Страховая компания всегда поможет в оформлении такого письма. При оформлении страхователем договора на спуск/подъем важно проконтролировать наличие в нем секции «Ответственность сторон по договору», то есть оговорить заранее, что компания, выполняющая данные работы, отвечает за качество их исполнения.

4. У вас произошла серьезная поломка оборудования, а вы находитесь на приличном расстоянии от марины, где есть сервисная служба...

Если судно может дойти своим ходом до ближайшей марины, следует двигаться со всеми необходимыми мерами предосторожности, а также выполнять все требования и рекомендации, изложенные

в технической документации верфи-изготовителя. Если яхта самостоятельно двигаться не может, необходимо проработать вариант ее буксировки. При наличии у судовладельца полиса КАСКО страховщик оказывает содействие в поиске буксировщика и проработке оптимального варианта по доставке яхты в марину для выполнения ремонта.

5. А если сервисные работы произведены неправильно, что впоследствии привело к серьезным техническим проблемам?

Сразу после обнаружения неисправности судовладелец обязан известить страховщика и направить претензионное письмо в адрес компании, выполнявшей ремонт (страховщик помогает с его составлением). Таким образом обеспечивается переход права требования к виновной в повреждении стороне. При этом следует понимать, что страховщик не отвечает за некачественное выполнение сервисных работ (в том числе за замененные или отремонтированные в ходе работ детали), а несет ответственность только за детали, поврежденные вследствие данных работ.

6. Надо ли самому сначала оплатить ремонт и позже предъявлять счета страховой компании или лучше дожидаться выплаты возмещения, а уж потом приступать к ремонтным работам?

Главное правило — все вопросы по ремонту необходимо согласовать со страховщиком заранее (выбор ремонтного предприятия, сроки ремонта, смету, доставку запасных частей и т. д.). Что касается последовательности действий, то обычно страхователь производит согласованный со страховщиком ремонт, а затем страховая компания возмещает понесенные расходы. Однако в «Ингосстрахе», при необходимости и с целью оказания поддержки нашим страхователям, есть практика осуществления платежей напрямую ремонтному предприятию.

7. Что делать, если яхта повреждена по вине наемного капитана, который работает у вас по договору: невалифицированное управление судном, использование его в личных целях без владельца (случаи были), неправильное обслуживание и т. д.?

Стандартное КАСКО яхты покрывает ошибки капитана, однако владельцу судна необходимо понимать, что после выплаты страхового возмещения страховая премия на следующий период страхования будет увеличена из-за статистики убыточности. Кроме того, владельцу придется нести и собственные

расходы по возмещению франшизы, которая обязательна в морском страховании. Поэтому, выбирая капитана и команду для своей яхты, нужно обращаться только к профессионалам, имеющим за плечами положительный опыт управления яхтой.

8. После зимы вы обнаружили, что мебель на борту яхты испорчена: рассохлась, потрескался лак от перепада температур...

Здесь можем только посоветовать обратиться в надежную компанию, занимающуюся изготовлением и ремонтом интерьеров яхт. Подобные случаи полисом КАСКО не покрываются.

9. Что делать, если вашу яхту или катер ограбили, похитили ценное оборудование?

Как и в случае с любым другим имуществом, необходимо заявить в полицию, составить соответствующее заявление, сообщить в страховую компанию и получить рекомендации страховщика.

10. Если страховой полис судна действует на определенной территории, а у судовладельца возникла необходимость выйти за ее пределы, можно ли оперативно внести изменения в полис или придется выходить в море на свой страх и риск?

Обязательно известите своего страховщика о планируемом вояже — таким образом вы минимизируете возможные риски при дальнейшей эксплуатации судна. Как правило, подготовка необходимых изменений к полису страхования занимает немного времени. Кстати, дополнительная премия, если она взимается в зависимости от региона и периода, будет незначительна по сравнению с возможными последствиями отсутствия страховки.

11. Можно ли застраховать яхту, купленную в кредит? Как будет возмещаться ущерб в этом случае, начиная от небольших технических проблем и заканчивая гибелью судна?

Банки, кредитующие покупку яхты, как и в случае автокредита, обязательно потребуют от владельца яхты страховку КАСКО. «Ингосстрах», например, совместно с некоторыми банками даже разработал специальный проект полиса, отвечающего всем требованиям банка в части страхования КАСКО яхты. Выплата возмещения будет зависеть от условий кредитного соглашения и договора залога, в которых регламентируется порядок выплаты в случае повреждения или полной гибели судна. Данный порядок также прописывается в полисе страхования яхты.

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

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh



Marex 320 ACC

ОСОБЕННОСТИ

- Две большие каюты
- Один двигатель

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 32 ф (9,99 м) Ширина 10 ф (3,30 м)

Двигатели 1 × Volvo Penta (300 л.с.);
1 × Yanmar (370 л.с.)

Максимальная скорость 25 узлов

Стоимость в Москве от € 299 000

Аббревиатура ACC расшифровывается как Aft Cabin Cruiser — круизер с большой кормовой каютой, которая нередко отводится для владельца. Новая лодка норвежской верфи Marex — уменьшенная версия существующей модели 370 ACC, унаследовавшая массу достоинств предшественницы, — обещает небольшую революцию в сегменте 30-футовиков.

На лодках такого типа смещение каюты существенно в корму позволяет получить объемное и высокое помещение, а в качестве бонуса — много естественного света благодаря иллюминаторам в транце. На Marex

370 ACC в этой каюте предусмотрены аж три спальных места: помимо двуспальной кровати king size, здесь через проход стоит дополнительная койка — скорее даже не одноместная, а полуторная. Между ними — столик, за которым можно в уединении позавтракать или поработать. Такой формат очень удобен для семей с детьми. Впрочем, главная каюта все же носовая (она еще просторнее). Расположенный рядом с ней санузел предусмотрительно разделен на два отдельных «блока»: в одном — душевая кабина, в другом — туалет и умывальник.

Центральную часть лодки занимают салон, пост управления и камбуз.

В крыше салона открывается огромный люк — хоть это и норвежская лодка, но и на севере Европы бывают жаркие дни, так что не мешает лежак для загара (здесь он расположен на подиуме из-за высокого потолка кормовой каюты).

В целом для своих размеров это беспрецедентно вместительное и комфортабельное судно, а всего один двигатель позволит сэкономить на топливе. Лодка, конечно, не самая быстрая, но, в зависимости от мощности выбранного мотора, выдает вполне разумную скорость 23–25 узлов. Мировая премьера новинки состоится на боат-шоу в Амстердаме и Саутгемптоне.



XF XJ XK



Реклама

JAGUAR XJ НА 450 000 РУБЛЕЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЕЕ**

Ягуары — не просто бездушные машины, они другие. Элегантный, спортивный и утонченный, JAGUAR XJ покоряет комфортом и динамикой, полностью меняя представление об автомобиле представительского класса. Уникальный, как все живое, JAGUAR XJ наделен инстинктами, способными привести в движение все Ваши чувства. А чувствовать — и означает быть живым. Почувствуй это. Ощути движение. Спроси себя: **«Живешь ли ты по-настоящему?»**

HOW ALIVE ARE YOU?*



* Живешь ли ты по-настоящему?

** Стоимость автомобиля в комплектации XJ Luxury (англ. «роскошный»). Количество автомобилей в данной комплектации ограничено. Стоимость действительна на период проведения рекламной кампании с 07.07.2012 по 30.09.2012. Подробности у официального дилера «Автобиография» или на сайте ABG-JAGUAR.RU

АВТОБИОГРАФИЯ. ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

Санкт-Петербург, Пулковское шоссе, 36, тел. +7 (812) 740-10-10
ABG-JAGUAR.RU

ОСОБЕННОСТИ

- Интересный дизайн
- Возможность индивидуализации
- Высокая скорость

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 76 ф (23,16 м) **Ширина** 19 ф (5,79 м)

Двигатели 2 x MAN V12 (1550 л.с.)

Максимальная скорость 40 узлов

Стоимость в Европе от \$ 4 750 000

Cheoy Lee

Alpha 76

Гонконгская компания Cheoy Lee, основанная в 1870 году и сегодня строящая как яхты, так и крупные коммерческие суда, представляет свою новую линейку спортивных яхт Alpha Series. Первая и пока единственная модель серии — Alpha 76 — на сегодня является самым инновационным судном верфи, которая в строительстве яхт далеко не новичок. Для справки: еще в 1976 году здесь построили самую крупную на тот момент в мире яхту из стеклопластика — 130-футовую Shango II, а сегодня верфь предлагает пять различных линеек яхт semi custom, от скоростных до экспедиционных, разработанных лучшими мировыми дизайн-бюро.

Дизайн экстерьера Alpha 76 Express принадлежит Майклу Питерсу, придавшему лодке спортивные и вместе с тем очень необычные линии. За внутреннее пространство отвечал Луиз де Басто, благодаря которому судно получило не только элегантный интерьер, но уникальное освещение — как искусственное, так и естественное (одна из самых интересных деталей — огромное круглое «окно» в палубе для освещения находящегося под ним камбуза). Впрочем, самое любопытное в этой лодке — технические решения. Всего здесь не перечислить, упомянем лишь уникальное стекло Smart Glass с изменяемой прозрачностью, которое блокирует более 99% ультрафиолетовых лучей и позволяет контролировать температуру (технология впервые применяется на яхтах), и возможность управлять множеством систем лодки через iPad.

Планировка Alpha 76 более чем гибкая: можно менять и число кают, и конфигурацию палуб; также яхта может выпускаться с флайбриджем или хардтопом. Ходовые возможности Alpha 76 впечатляют не меньше: в зависимости от комплектации скорость лодки может достигать 40 узлов.





Liberty instinct.



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



Absolute 40 STL

Если вы предпочитаете теплые акватории и готовы променять Балтику на Черное или Средиземное море, то к Absolute 40 STL точно стоит присмотреться внимательнее. Это квинтэссенция открытой лодки — стильный и абсолютно открытый плацдарм для солнцепоклонников. Опционально можно установить Т-образный хардтоп — отдыхать, не имея совсем никакой тени на палубе, все же как-то неправильно. На этот плавучий пляж хорошо пригласить большую компанию друзей и вывезти их в какую-нибудь бухту — фактически лодка для этого и создавалась. Здесь всем хватит места для загара: открытый

кокпит с обеденной зоной на восьмерых дополнен носовым и кормовым лежаками, купальная платформа широкая и удобная, есть бар и куча держателей для напитков по всей лодке, а по палубе, сделанной по принципу walkaround, удобно передвигаться не толкаясь.

Заночевать на этой лодке тоже можно с большим удобством, правда, только вчетвером. На нижней палубе спланированы большая мастер-каюта в ширину корпуса и еще носовая, где

спальные места оснащены механизмом «ножницы» — можно сделать из них большую двуспальную кровать или пару отдельных. Разумеется, есть также немаленький санузел и камбуз.

Absolute 40 STL можно заказать с транцевыми колонками или днищевыми Volvo Penta IPS. Пара IPS500 мощностью по 370 «лошадей» легко разгоняет эту лодку, не отягощенную ни флайбриджем, ни хардтопом, до 37 узлов.

ОСОБЕННОСТИ

- Открытая палуба
- Высокая скорость

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 39 ф (11,85 м) Ширина 13 ф (4,05 м)
Двигатели 2 × Volvo Penta IPS (300–370 л.с.)
Максимальная скорость 37 узлов
Стоимость в Европе не объявлена



Galeon 430 HTC

ОСОБЕННОСТИ

- Прозрачный хардтоп
- Выбор двигателей и приводов

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 44 ф (13,50 м) Ширина 13 ф (4,16 м)
Двигатели 2 × 220–435 л.с.
Максимальная скорость 40 узлов
Стоимость в Европе от € 297 000



Польская верфь Galeon представляет 430 HTC — спортивную версию популярной модели 420 Fly.

Обе лодки выполнены в едином стиле и обладают почти идентичной планировкой палуб: внизу — две или три каюты на выбор и два санузла; на главной палубе — просторный салон, рубка и камбуз. А вот кормовой кокпит у 430 HTC стал гораздо интереснее: крайние секции обширного лежака для загара раздвигаются по направляющим, и в результате получается открытая обеденная зона, состоящая из стола и пары диванов. Основная столовая в салоне также многофункциональна: снабженные электроприводом стол и диван превращаются в двуспальную кровать — если нужно разместить гостей (таким образом, с учетом трех кают на борту получается 8 спальных мест).

Прозрачный хардтоп почти на всю ширину надстройки делает салон еще более светлым, одновременно позволяя практически полностью открыть верхнюю палубу. Верфь предлагает множество опций отделки и длинный список дополнительного оборудования для максимальной индивидуализации лодки. Очень широк выбор двигателей и приводов: валы (в полутоннелях), днищевые колонки IPS или транцевые колонки при суммарной мощности моторов от 440 до 870 л.с.



MARINA YACHTING



Gamma 24 Mediterranean

ОСОБЕННОСТИ

- Отличительная внешность
- Запас хода

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 83 ф (25,40 м) Ширина 23 ф (7,05 м)
Двигатели 2 × 918 л.с.
Максимальная скорость 16 узлов

Яхта с корпусом переходного типа сконструирована и построена в Голландии по заказу итальянской компании Gamma Yachts, которая и занимается ее продвижением на рынке. Задача проекта заключалась в том, чтобы слить воедино традиционную голландскую надежность и основательность с итальянским дизайном и отделкой. Концепция судна ориентирована на экономичный ход.

По заявлению верфи, оно может пройти на одной заправке 2500 миль на 12 узлах, а запас топлива при этом составляет чуть менее 18 000 л. Планировка нижней палубы достаточно привычная: четыре просторные каюты с санузлами (ширина корпуса позволяет этого добиться). Мастер-каюта разделена на женскую и мужскую половины, которые встречаются в большой центральной душевой комнате. Главная палуба

более необычна: камбуз оборудован рядом с главным постом управления, а ближе к носовой части находятся каюты капитана и команды. Флайбридж простирается почти до самой кормы и целиком предназначен для отдыха, тогда как тендер и водные игрушки займут место в отдельном гараже. Gamma Yachts делает большие ставки на азиатские рынки и покажет лодку на выставке Hainan Yacht Rendez Vous.



Cranchi Panama 32

ОСОБЕННОСТИ

- Подвесные двигатели
- Удобный кокпит
- 4 спальных места

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 35 ф (10,72 м) Ширина 11 ф (3,64 м)
Двигатели 2 × Honda BF250 (250 л.с.)
Максимальная скорость 39 узлов
Стоимость в Европе не объявлена

Новая Panama 32 итальянской верфи Cranchi — фактически модель Zaffiro 32, но с парой подвесных моторов Honda нового поколения вместо стационарных дизельных. Это позволило увеличить максимальную скорость лодки с 36 до 39 узлов. В планировке также есть небольшие изменения, например, в кокпите вместо L-образного дивана и тикового столика осталась только скамья вдоль транца. Зато

высвободилось много пространства, что сделало кокпит удобнее для занятий водными видами спорта и рыбалки (во всяком случае, так его будет гораздо проще отмыть от чешуи в случае удачного улова).

На нижней палубе — приличного размера каюта в центре с двупальной кроватью и шкафом. Еще одна каюта (она же — мини-салон) занимает носовую часть корпуса, а на ночь ее можно для приватности отделить

шторой. Также в наличии мини-камбуз и санузел.

Если вам нужна быстрая, качественно сделанная и простая в управлении лодка выходного дня, то Panama 32 однозначно стоит того, чтобы на нее посмотреть. Отметим только, что за всеми новинками Cranchi (их в этом году четыре) стоит ехать на каннское боат-шоу: компания приняла решение не участвовать в «домашней» выставке в Генуе.

THE LIGHT FANTASTIC

The Predator 60



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.sunseekernorth.com

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

СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов



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



Horizon *Polaris*

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 148 ф (45,10 м) Ширина 29 ф (8,82 м)
Двигатели 2 x MTU 12V4000 M60 (1760 л.с.)
Максимальная скорость 16 узлов

Портфолио суперяхт тайваньской верфи Horizon продолжает пополняться, и одной из заметных новинок стала 45-метровая стальная *Polaris*. Судно не только является нынешним флагманом верфи, но представляет собой самую крупную частную суперяхту ледового класса (надзор Bureau Veritas), когда-либо построенную в Азии. Наружный дизайн *Polaris* разработан специалистами Horizon совместно со студией Espinosa Yacht Design и российским конструкторским бюро MTD (Marine Technology Development, Санкт-Петербург), интерьерами занималась Биргит Шнаазе. На борту предусмотрены пять кают. Находящаяся на главной палубе мастер-каюта во всю ширину судна оборудована отдельным гардеробом и двумя просторными санузлами, а самая необычная там деталь — это буфет. Две VIP-каюты зеркально расположены в корме на нижней палубе, а еще две гостевых двухместных — по центру корпуса. Для отдыха гостей предусмотрены джакузи на сандеке, а также спортивный зал и комната сра с душем и сауной.

Два двигателя MTU по 1760 л.с. обеспечивают максимальную скорость 16 узлов, а в экономичном режиме (9,5 узла) яхта способна пройти 4200 миль. В начале июня *Polaris* совершила круиз вокруг Тайваня. «Это настоящая океанская экспедиционная яхта без компромиссов, в которой нашел отражение накопленный верфью за четверть века опыт», — прокомментировал Джон Лу, генеральный директор Horizon. В Европе яхту можно будет увидеть на боат-шоу в Монако, после чего она отправится за океан на выставку в Форт Лодердейл.



РОСГОССТРАХ



Страхование яхт и катеров



+7 (495) 543 90 33

yachts@RGS.ru

www.RGS.ru



Wally Ace 26M

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 86 ф (26,23 м) Ширина 25 ф (7,75 м)
Двигатели 2 x Cat C12 (385 л.с.)
Максимальная скорость 13 узлов
Стоимость в Европе от € 5,3 млн



Имя Wally ассоциируется со стильными, легкими и быстрыми парусными и моторными яхтами. Первая попытка верфи войти в сегмент водоизмещающих судов выглядит совершенно иначе, но от этого не менее интересна. Если ваше внимание не привлек голубой гелкоут или носовой бульб, тогда это сделают обшитые тиком потолки или сдвижная стеклянная дверь в транце. Так, с точки зрения Wally, должны выглядеть суперэкономичные, комфортные и оригинальные круизеры.

Все начинается с совершенно нового и очень широкого корпуса (он может даже соперничать с некоторыми катамаранами), который имеет бульб и острые ватерлинии в носу с развалом к палубе. В итоге площадь палуб можно сравнивать с таковой на 30-метровых яхтах, однако на самом деле длина судна по ватерлинии не превышает 24 м — порог, после которого во многих европейских странах в отношении прогулочных яхт начинают действовать более строгие законы.

В целом судно такой конструкции вполне справляется со своей задачей.

На скорости 8 узлов два дефорсированных двигателя Caterpillar C12 мощностью по 385 л.с. потребляют всего 15,2 л топлива в час (суммарно), обеспечивая расчетный запас хода 8000 миль. Даже на 12 узлах судно способно пройти 2000 миль между заправками.

Широкие боковые проходы, огромные кокпиты в носу и на корме, еще более просторный флайбридж и салон открытой планировки с панорамным остеклением позволяют по-особенному воспринимать море, хотя при этом приходится жертвовать уютными уголками, в которых хочется укрыться в ненастье. Но самая незабываемая деталь Wally Ace — кормовая каюта: одна ее стена практически полностью выполнена из стекла, а прозрачная сдвижная дверь на купальную платформу позволяет прямо из кровати смотреть на накатывающие волны.

И финальный аккорд — расположенный в центральной части корпуса гараж для тендера, вмещающий 6-метровый катер RIB, который можно заправлять прямо из топливных танков яхты.



Для тех, кто предпочитает индивидуальный стиль



*Назначьте встречу с портными из Италии с 13 по 30 сентября
Специальное предложение на www.uomo.ru*

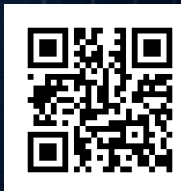
ПРЕСНЕНСКИЙ ВАЛ, 44 +7 (495) 937 2144
УЛ. ПЕТРОВКА, 25 +7 (495) 937 4575

UOMO
COLLEZIONI
su misura



www.uomo.ru

ЛЕНИНСКИЙ ПР-Т, 69 +7 (495) 937 7789
КУТУЗОВСКИЙ ПР-Т, 18 +7 (495) 933 6140





Vicem Vulcan 46

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 151 ф (46,00 м) Ширина 30 ф (9,24 м)
Двигатели 2 × MTU (3650 л.с.)
Максимальная скорость 25 узлов
Стоимость в Европе от £ 17,4 млн

По информации верфи Vicem, при строительстве этой суперяхты перед ней стояла конкретная и непростая задача — сделать предельно легкое и прочное судно, чтобы оно максимально эффективно расходовало топливо и обладало большим запасом хода. Конструкция из стеклопластика на основе эпоксидной смолы с корпусом «сэндвич» и рациональным набором получилась довольно легкой: автономность по топливу у этой суперяхты составляет 4000 миль на скорости 12 узлов и 1000 миль

на максимальных 25 узлах, которые обеспечивают два двигателя MTU по 3650 л.с.

Три палубы судна вмещают шесть гостевых кают и роскошную мастер-каюту, которая расположилась от борта до борта (ширина 30 футов). Помимо этого, для владельца оборудован отдельный рабочий кабинет, спортивный зал и невероятно просторная ванная комната, а сводчатое остекление придает каюте особый характер. Все три палубы соединены между собой центральным трапом высотой 45 футов.



Sanlorenzo SL94

Владельцы Sanlorenzo среди обладателей суперяхт встречаются нечасто — за свою 50-летнюю историю верфь построила всего около 500 судов. Компания известна консервативными взглядами и высоким качеством, хотя отказать ей в стильном и креативном подходе, основанном на здравом смысле, тоже нельзя. SL94 — превосходный образец того, как дизайнеры создают элегантный и фактически неустаревающий наружный дизайн, дополненный соответствующими интерьерами.

Конструкторы устояли перед соблазном разместить мастер-каюту на главной палубе — на яхте такой длины это допустимо, но только за счет уменьшения салона, столовой и камбуза. В итоге все четыре каюты оборудовали на нижней палубе, расположив апартаменты владельца в центральной части, при этом носовая VIP-каюта почти не уступает им по ширине.

Таким образом, на главной палубе оказалось достаточно места для просторного, даже профессионального камбуза, а столовая для восьми человек



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 93 ф (28,60 м) Ширина 22 ф (6,75 м)
Двигатели 2 × MTU или 2 × Cat (2186 л.с.)
Максимальная скорость 29 узлов

занимает отдельное помещение перед трапом и дневным туалетом. Такое во многом формальное расположение подойдет не каждому заказчику, однако на судне длиной чуть менее 30 метров подобную планировку можно встретить нечасто, поэтому кому-то она определенно приглянется.

Что касается двигателей, то на выбор предлагаются практически одинаковые по мощности и расходу моторы MTU или Caterpillar (предпочтение может быть обусловлено наличием

доступного сервиса в регионе), которые обеспечивают комфортную крейсерскую скорость более 20 узлов.

Для команды, которая на таком судне просто необходима, предусмотрены две двухместные каюты со встроенными санузлами в носовой части судна, а доступ туда осуществляется через камбуз. Расположенный в корме гараж ориентирован поперек судна и позволяет хранить достаточно длинный тендер, не отнимая при этом много места у моторного отсека.



АЛЕКСАНДРИЯ

ЭЛИТНЫЙ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС

НОВГОРОДСКАЯ, 23

Первый проект испанского архитектора Рикардо Бофилла в Петербурге



«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
Двухуровневый отапливаемый паркинг с лифтом
Панорамные виды на Смольный и Неву
Эксклюзивный дизайн холлов

Коммерческие помещения от 30 м² до 1200 м²

Специальное предложение
на видовые квартиры

Санкт-Петербург, В.О., Малый пр., д. 22 А, БЦ «Соверен»

RBI
The art of real estate

Tel.: **+7 812 320 7676** www.rbi.ru

ХОЛДИНГ RBI
основан в 1993 г.

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

Недавно воды коснулась 72-метровая суперяхта *Stella Maris*, ставшая самым крупным из реализованных проектов Viareggio Superyachts. Дизайном *Stella Maris* занимался один из самых востребованных в индустрии специалистов этого профиля Эспен Ойно.



Первый корпус Canados 120, получивший название *Far Away*, был спущен на воду для завершения ходовых испытаний и до конца лета должен перейти к своему владельцу. Суперяхта стала новым флагманом итальянской верфи, а заказчик, оказавшийся нашим соотечественником, захотел освятить ее с соблюдением ритуала православной церкви.



Яхта длиной 86 футов с интересным названием *Pachamata* была спущена на воду на итальянской верфи Cerri. Она стала 12-м корпусом успешной модели Cerri 86 Flyingport, в которой Карло Черри реализовал идею создания гибрида флайбриджного круизера и открытой спортивной яхты.



Верфь Gulf Craft завершила работу над новой Majesty 125, которая отправится к владельцу на юг Франции, где уже ходят две яхты этой верфи из ОАЭ. Яхты Gulf Craft получают все большую известность за пределами «домашнего» ближневосточного региона. Majesty 125 примет участие в осеннем боат-шоу в Монако. Интересно, что по просьбе миллиардера из Дубая верфь оснастила санузел владельца другой яхты Majesty 135 унитазами с тремя слоями покрытия, содержащего 21 карат золота, сделанными специально для требовательного заказчика компанией Тесма.

IN OUR VIEW, NOTHING SHOULD GET IN THE WAY OF YOURS



CELEBRATING
40
1972
YEARS

PREMIUM YACHTS, 125212 MOSCOW, RUSSIA, LENINGRADSKOYE SHOSSE 39, STROENIE 7
PH: +7 495 741-0003 FAX: +7 495 662-5564 info@premiumyachts.ru www.sealine-yachts.ru
The stunning C48 from Sealine. To explore our extensive range of motor yachts visit www.sealine.com
THE DIFFERENCE IS EVERYTHING.

SEALINE

Некоторым из нас не дают покоя классические суда XIX–XX веков, и появляются их реплики в современном воплощении (взять хотя бы неподражаемую *Nero*). В сентябре в Каннах турецкая верфь Bilgin Yacht покажет первую яхту Bilgin Classic длиной 160 футов, воплотившую черты пароходов золотого века судостроения.



Голландская верфь Heesen недавно передала владельцам две full-custom суперяхты. 35-метровая *Galactica Plus* (корпус 16134) отличается интерьерами работы Франка Лупмана из Omega Architects, а внутренним оформлением водоизмещающей стальной *My Secret* (на иллюстрации) длиной 47 м занимались профессионалы из Bannenberg & Rowell. Максимальная скорость *Galactica Plus* с двумя моторами MTU 16V 2000 M94 составляет 27 узлов, а более «спокойная» *My Secret* оснащена двигателями MTU V8 4000 M63 и развивает 15 узлов.



Другой голландский судостроитель, Acico Yachts, тоже недавно передал владельцам две суперяхты: 47-метровую *Lady Dee* и 49-метровую *Nassima* (на иллюстрации). Планируется, что последняя дебютирует в сентябре на выставке в Монако.



Польская верфь Sunreef закончила работу по строительству 25-метрового моторного катамарана *Houbara*. Судно стало первым в новой линейке Double Deck Modern, дизайн которой разработала студия SY. *Houbara* покажут на выставке в Каннах, после чего катамаран отправится на Карибское море.



Если обычно верфи спускают на воду суперяхты при свете дня, то на Sanlorenzo дождались ночи, чтобы перевезти новую стальную суперяхту *Achilles* (длина 46 м) из городка Масса-Каррара в марину Каррара. Даже привыкшие ко всему местные жители нечасто видят таких гигантов на дорогах.



KREMLIN AWARD

ВОДКА С ИСТОРИЕЙ



РЕЗУЛЬТАТ УПОТРЕБЛЕНИЯ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ



ОСЕННИЙ МАРАФОН

Начинается сезон осенних яхтенных выставок: самое время смотреть, выбирать и заказывать, чтобы быть с новой лодкой будущим летом.

Текст **Ольга Селезнева**

АМСТЕРДАМ

КОГДА: 4–9 сентября

ГДЕ: верфь NDSM

СТОИМОСТЬ БИЛЕТА:

от € 18, дети до 17 лет — € 18

ЧТО ПОСМОТРЕТЬ: Если вы находите, что все боат-шоу одинаковы, и ваш глаз больше не радуют стройные ряды серийных пластиковых яхт, стоит посетить HISWA in-water boat show. Половина голландцев живут на берегу моря, другая половина — ниже его уровня (во всяком случае, они оказались бы там, если бы не построили свои дамбы), так что в лодках здесь кое-что понимают, особенно в алюминиевых и стальных. Помимо прочности корпуса такие яхты обладают еще одним важным преимуществом: возможности индивидуализации их внешнего вида и планировки существенно шире, чем у пластиковых судов, при строительстве которых невозможно избавиться от ограничений, накладываемых матрицей и жестким положением основных переборок.

В этом году выставка переехала в новую марину непосредственно в Амстердаме, а наличие специальных паромов позволяет легко добраться до боат-шоу от центрального вокзала и по воде. Здесь выставляется масса самых разных судов — от речных круизеров из стеклопластика до стальных и алюминиевых semi-custom яхт Linssen, Privateer, Jetten, Van der Valk и многих других. Из новинок обязательно стоит посмотреть новый 73-футовый Mulder и Linssen 45.9 AC.

ИНТЕРНЕТ: www.hiswater.nl



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



КАННЫ

КОГДА: 11–16 сентября

ГДЕ: Франция, Канны, Vieux Port, Port Pierre Canto, Espace Riviera

СТОИМОСТЬ БИЛЕТА:

от € 18, дети до 12 лет — бесплатно

ЧТО ПОСМОТРЕТЬ: Festival de la Plaisance de Cannes — одна из самых значимых выставок для мировой яхтенной индустрии. Появиться здесь считают своим долгом все самые крупные и известные верфи и яхтенные компании Европы. Даже итальянцы больше не ждут

до Генуи, предпочитая показать новинки здесь. Неудивительно, что именно каннское боат-шоу собирает самый большой урожай мировых премьер. В этом году их ожидается более 150: здесь впервые можно будет увидеть Princess 40M, Azimut 55S, Pershing 82, Wally Ace и другие новинки, моторные и парусные. Всего же марины в состоянии вместить около 500 судов, и свободных мест здесь не бывает. Каннская выставка — одна из немногих, где можно присмотреться не только к новой лодке и не обязательно

с целью покупки: здесь всегда есть стенды крупнейших брокерских компаний, а в Port Pierre Canto традиционно представлен большой флот суперяхт длиной до 60 м для вторичной продажи и чартера. Впрочем, каннское боат-шоу популярно не только по причине обилия лодок и интересных предложений. Благодаря магии места выставка яхт привлекает в Канны не меньше людей, чем проходящий здесь же кинофестиваль.

ИНТЕРНЕТ: www.salonnautiqucannes.com



САУТГЕМПТОН

КОГДА: 14–23 сентября

ГДЕ: Великобритания, Саутгемптон, Mayflower Park/Town Quay

СТОИМОСТЬ БИЛЕТА:

от £ 16, дети до 15 лет — бесплатно

ЧТО ПОСМОТРЕТЬ: Будучи одной из крупнейших выставок северной Европы, Southampton Boat Show традиционно собирает большинство британских, скандинавских и голландских и верфей, а вот итальянское судостроение здесь представлено лишь отдельными дилерами и весьма немногочисленным флотом. Зато у тех, кого привлекают «северные» лодки, выбор практически неограничен: почти все участники стараются показать полный модельный ряд и обеспечить возможности для тест-драйвов.

«Большая четверка» британского судостроения: Princess, Sunseeker, Sealine, Fairline — всегда проводит здесь мировые премьеры, и если отдельные новинки можно увидеть и на идущей параллельно выставке в Каннах, то за многими британскими премьерами нужно ехать именно сюда. Крупные судостроительные компании — Beneteau, Jeanneau, Bavaria — тоже не скупятся на внушительные экспозиции и привозят в Саутгемптон свежие модели. В этом году устроители выставки обещают более 1000 лодок и около 50 мировых и европейских премьер.

ИНТЕРНЕТ: southamptonboatshow.com

GANT

WWW.GANT.RU

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

МОНАКО

КОГДА: 19–22 сентября

ГДЕ: Монако, Монте-Карло, Port Hercules

СТОИМОСТЬ БИЛЕТА:

€ 70, дети до 12 лет — бесплатно

ЧТО ПОСМОТРЕТЬ: В Порт Эркюль разместится сотня лучших супер- и мегаяхт мира, парусных и моторных длиной от 25 до 90 м. Ожидается около 40 мировых премьер, в том числе 78-метровая *Hampshire II* (Feadship), *Mogambo* (73,5 м, Nobiskrug), *Step One* (55 м, Amels). Как всегда, состоится выставка эксклюзивных тендеров для суперяхт.

Также можно будет увидеть множество дизайнерских проектов и познакомиться с яхтенными дизайнерами с мировым именем — большинство из них приезжают на Monaco Yacht Show, чтобы лично пообщаться с клиентами.

ИНТЕРНЕТ: www.monacoyachtshow.com



ГЕНУЯ

КОГДА: 6–14 октября

ГДЕ: Италия, Генуя, выставочный центр Fiera di Genova

СТОИМОСТЬ БИЛЕТА:

€ 15, дети до 14 лет — бесплатно

ЧТО ПОСМОТРЕТЬ: Это главное боат-шоу Италии, поэтому в Генуе собирается абсолютно вся яхтенная индустрия страны: от маленьких семейных верфей до таких огромных холдингов, как Ferretti Group, Azimut-Benetti Group и др. Многие ошибочно считают эту выставку «домашней». Продукция верфей и компаний других стран также представлена традиционно широко. Ежегодно в генуэзском боат-шоу участвуют более 1000 компаний из-за рубежа. Точные цифры устроители пока не публикуют, но уже сейчас можно сказать, что на выставке (в трех маринах

и четырех павильонах) будут представлены более 2000 моторных и парусных судов, от небольших лодок до суперяхт. Это меньше, чем в прошлые годы (все еще сказывается кризис), но все равно очень много.

Павильон «С» будет целиком отдан под судовое оборудование и аксессуары, в павильоне «S» разместятся стенды производителей навигационной электроники, чартерные, туристические и сервисные компании, а также все, что связано с дайвингом. Как и в прошлом году, предусмотрена GenovaInBlue — приуроченная к боат-шоу программа городских культурных мероприятий: выставки, показы мод, концерты. В дни боат-шоу музеи и магазины города будут работать по особому расписанию — допоздна.

ИНТЕРНЕТ: www.genoaboatshow.com

PRESTIGE®
LUXURY MOTOR YACHTS

Prestige 550

2013 модельный год



PRESTIGE
YACHTS
группа компаний
ПАНАВТО

Эксклюзивный дистрибьютор моторных яхт Jeanneau (Франция) на территории РФ.
г. Москва, Ленинградское шоссе, д.39, стр. 7
Тел.: +7 (495) 780-44-44, sales@p-y.ru

www.p-y.ru

КАЛЕНДАРЬ МИРОВЫХ ЯХТЕННЫХ ВЫСТАВОК – 2012

HISWA In-Water Boat Show	04–09.09	Амстердам, Нидерланды
Atlantic City In-Water Power Boat Show	06–09.09	Атлантик-Сити, США
Båter i Sjöen	06–09.09	Сандвика, Норвегия
Festival International de la Plaisance	11–16.09	Канны, Франция
Newport International Boat Show	13–16.09	Ньюпорт, США
Autumn Nautical Trade Show	13–16.09	Портоторж, Словения
Southampton International Boat Show	14–23.09	Саутгемптон, Великобритания
Grand Pavois de la Rochelle	19–24.09	Ла Рошель, Франция
Monaco Yacht Show	19–22.09	Монте-Карло, Монако
Norwalk International In-Water Boat Show	20–23.09	Норфолк, США
Interboot	22–30.09	Фридрихсхафен, Германия
Barcelona International Boat Show	26–30.09	Барселона, Испания
Istanbul Boat Show	29.09–07.10	Стамбул, Турция
United States Sailboat Show	04–08.10	Аннаполис, США
Genova International Boat Show	06–14.10	Генуя, Италия
United States Powerboat Show	11–14.10	Аннаполис, США
Athens International Boat Show	13–21.10	Афины, Греция
Fort Lauderdale International Boat Show	25–29.10	Форт Лодердейл, США
Hanseboot	27.10–04.11	Гамбург, Германия
METS, Marine Equipment Trade Show	13–15.11	Амстердам, Нидерланды
Poland Boat Show	16–18.11	Лодзь, Польша
Boot und Fun Berlin	23–28.11	Берлин, Германия
St. Petersburg Power & Sailboat Show	29.11–02.12	Сент-Питерсберг, США
Eurasia Boat Show	07–16.12	Стамбул, Турция
Paris International Boat Show	08–16.12	Париж, Франция



БАРСЕЛОНА

КОГДА: 26–30 сентября
СТОИМОСТЬ БИЛЕТОВ: неизвестна
ЧТО ПОСМОТРЕТЬ: В этом году боат-шоу празднует юбилей и по такому поводу полностью разместится в Port Vell (раньше часть ее находилась в выставочном центре в нескольких милях от порта). Даты проведения также сдвинулись — с ноября на конец сентября. Мировых премьер не будет, но экспозиция достойная: моторные и парусные яхты, катамараны, катера — прогулочные и рыболовные, RIB'ы, аквабайки. Также будут представлены оборудование, яхтенные школы и чартер. Организаторы боат-шоу обещают обилие тест-драйвов: теперь длина лодок на воде начинается с 8 м.
ИНТЕРНЕТ: www.salonnautico.com



ФОРТ ЛОДЕРДЕЙЛ

КОГДА: 25–29 октября
СТОИМОСТЬ БИЛЕТОВ: \$ 20, дети 6–15 лет — \$ 5
ЧТО ПОСМОТРЕТЬ: Форт Лодердейл называют столицей яхтенного мира, и это определенно лучшее место, чтобы увидеть все разнообразие спортивных и рыболовных яхт и катеров американских производителей: Sea Ray, Chris-Craft, Hatteras, Boston Whaler, Four Winns и др. Также здесь огромный выбор экспедиционных судов и яхт-траулеров.

Поэтому, если вам интересны всепогодные яхты, способные на одной заправке покрывать большие расстояния, здесь вы найдете много интересного. Выставка огромна, и на ее посещение лучше запланировать целый день. Единственным недостатком можно назвать лишь то, что в Форт Лодердейле совершенно не приняты тест-драйвы: выход из марины на большую воду заблокирован в целях безопасности.
ИНТЕРНЕТ: www.showmanagement.com



ПАРИЖ

КОГДА: 8–16 декабря
СТОИМОСТЬ БИЛЕТОВ: неизвестна
ЧТО ПОСМОТРЕТЬ: Когда-то парижское боат-шоу считалось одной из главных парусных выставок. Однако времена меняются, и сегодня большинство французских верфей, включая Beneteau и Jeanneau, представляют здесь немало моторных яхт, в том числе и самые свежие модели. Премьеры этого года — Jeanneau Voyage 42 и NC14 Coupe.
ИНТЕРНЕТ: www.salonnautiqueparis.com

EVINRUDE



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

Контрабанда под парусом

Полиция республики Вануату (тихоокеанское государство в Меланезии) в конце июля задержала 75-метровую парусную суперяхту *Phosca*, арестовала капитана и еще несколько человек.

Власти, проводящие расследование, утверждают, что судно замешано в контрабанде оружия, «отмывании» денег и нарушении морских границ.

Phosca была построена во Франции в 1976 году и на тот момент стала самой большой яхтой в мире. В 1997 году ее приобрела миллионерша Мона Аюб, продав для этого желтый бриллиант весом в 112 карат, а затем вложила \$ 20 млн в рефит лодки.

Сейчас яхта ходит под флагом Люксембурга и принадлежит тайскому бизнесмену Анху Куану Сакену, который в этом году получил гражданство Вануату.



Весомый бонус

Предложение от S. Marine Yachts

В мире дорогих вещей давно уже принято благодарить клиентов за покупку высококлассным сервисом и даже «баловать» подарками. В одном случае они могут оказаться практичными, в ином — бесполезными, но такие бонусы нередки, и это приятно. Только российские яхтенные дилеры нечасто предлагают подобное, поэтому известие от московской компании S. Marine Yachts стало для нас полной неожиданностью.

Летом S. Marine Yachts, эксклюзивный дистрибьютор американских моторных яхт Marquis на территории России, начала предоставлять своим клиентам по-настоящему уникальный пакет

услуг под названием «Ваше сиятельство». Теперь при покупке любой моторной яхты Marquis клиентам S. Marine Yachts полагается не только в высшей степени практичный, но и дорогой подарок, который, к тому же, они могут выбрать сами. Дилер предлагает один из трех подарочных, то есть бесплатных пакетов услуг. Первый подразумевает три года стоянки приобретенной лодки в яхт-клубе «Спартак» (Московская область), бесплатную мойку корпуса и уборку яхты внутри один раз в неделю, 50% скидку в клубном ресторане «Дебаркадер» и банкет там же на 20 человек

по случаю покупки яхты или любому другому случаю. Вторая опция актуальна для тех, кто купил лодку не для Москвы, — три года стоянки Marquis в любом яхт-клубе России. Наконец, третий вариант подарка подразумевает год стоянки в любом яхт-клубе мира! Но это еще не все — в придачу к любой лодке прилагается эксклюзивный телефон Vertu! До сих пор мы не слышали, чтобы российские яхтенные дилеры предлагали бонусы в таком объеме, так что самое время подумать на счет причального места в марине Порто Черво или Royal Yacht Squadron к следующему сезону.





VAN DER HEIJDEN
YACHTS



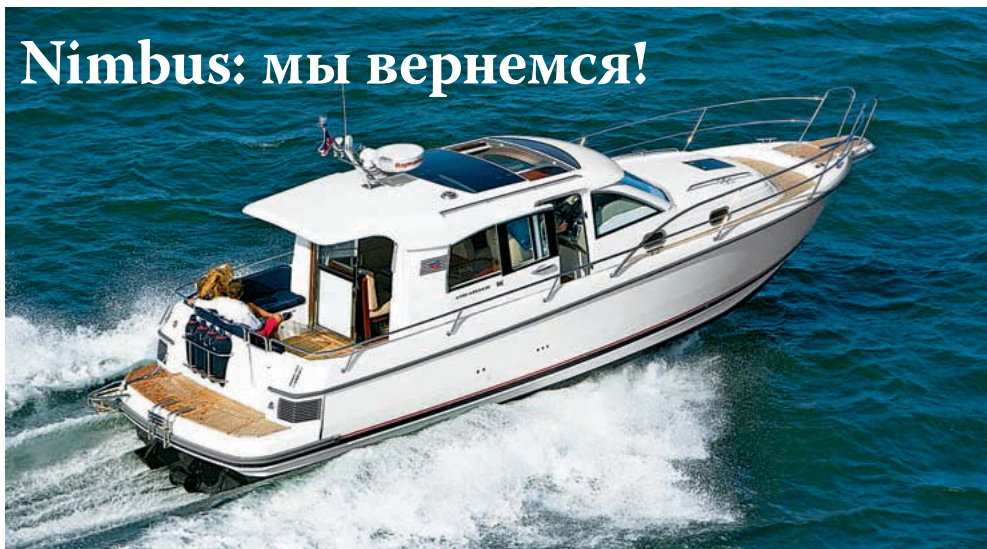
Эксклюзивный дистрибьютор в России
Яхт-клуб «Crocus City»
Тел.: +7 (985) 995-43-33

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

Яхт-клуб «Grand Marine Zavidovo»
Т.: +7 (919) 995-43-33

e-mail: salon@grandmarine.ru
www.grandmarine.ru

Nimbus: мы вернемся!



Неожиданное банкротство шведской верфи вызвало интерес инвесторов

В начале июля весьма популярная в Европе верфь Nimbus неожиданно заявила о банкротстве, и компанию тут же начали обхаживать потенциальные покупатели. Незатейливое сообщение на сайте Nimbus гласило: «Мы вернемся». Вполне вероятно, что вернутся шведы уже под крылом финской верфи Bella Boats, которая с самого начала проявила живой интерес к покупке оказавшегося в затруднительном положении производителя.

Коллапс в уважаемой компании, в список брендов которой входят Nimbus, Paragon, Ryds и Storebro, случился сразу после того, как банки потребовали погашения кредитов.

«Яхтенный рынок в последние годы нестабилен, и 2012 год не показал улучшений, скорее наоборот», — прокомментировал генеральный директор верфи Магнус Андерссон. Европейские дилеры призывают владельцев лодок не паниковать и обещают, что сервис и запчасти останутся повсеместно доступными.

«Группа компаний Nimbus является привлекательным объектом для новых инвесторов, которые функционируют на яхтенном рынке и понимают потенциал этого бизнеса», — добавил Андерссон. — Надеюсь, судьба верфи определится уже до осенних европейских выставок, а пока стоит, не поддаваясь панике, продолжать работу».



Marina D'Arecchi открыта!

Новая марина в Италии

На юге Италии реализован один из самых амбициозных строительных проектов последних лет. Создание расположенной рядом с Солерно Marina D'Arecchi обошлось в € 94 млн, и в скором времени общая вместимость яхтенного порта достигнет 1000 причальных мест. После торжественной церемонии открытия марины в июне яхтсменам стали доступны первые 400 мест. «Каждый, кто покупает здесь место у причала, получает за свои деньги не только стоянку, но и настоящий праздник, поскольку Marina D'Arecchi находится рядом с такими уникальными местами, как Амальфи, Капри, Позитано и Чиленто», — поделилась с нами менеджер марины Анна Каннавачиуоло.



Ближе к мечте

Najad продолжает работать в составе Nord West & Najad

После того как обанкротившаяся шведская парусная верфь Najad объединилась с соседней Nord West, где прежде строили только моторные яхты, дела у нее выправились, и хорошо известный в Европе бренд с 40-летней историей продолжил существование. «Яхты из всех созданных человеком вещей стоят ближе всего к мечте», — именно под таким девизом работала и продолжает работать Najad. Этим летом в руки владельцев прямо со стапеля отправились несколько Najad 440, признанные одними из самых быстрых и маневренных яхт в своем классе. Как и прежде, компания строит лодки только на заказ, а познакомиться с яхтами Najad можно во время дней открытых дверей, которые проходят на шведских верфях в конце августа, или на европейских боат-шоу.



BENETEAU



Swift Trawler 44

Официальные представители BENETEAU в России.

Москва

Компания "Боатмаркет"
т. +7 (495) 649 6925
www.boatmarket.ru

Санкт-Петербург

ООО "ТРЕЙД МАРИН"
+7 (812) 715 0757
www.trademarine.ru

Новороссийск

компания "ВИНДЖАММЕР"
+7 (495) 646 0540
www.windjammer.ru

Raschini дает балет

«Ночь избранных» от известного модного дома

Модный дом Raschini при поддержке компании «Хенде Мотор СНГ» представляет закрытую мировую премьеру балета «Dances of Angels. Queen — the Ballet» при участии примы Большого театра Марии Аллаш и легенды русского балета Фаруха Рузиматова. Единственный раз в Москве вечером 17 октября мы станем свидетелями уникального события в культурной жизни столицы.

Дом Raschini продолжает прекрасную традицию проведения наиболее значимых и уникальных в культурной жизни Москвы мероприятий, воплощая

их в концепции «Ночь избранных». Для премьерного показа в этом году выбрана постановка, сочетающая творческие идеи артистов легендарной британской группы Queen, арт-директора французской продюсерской компании Tour a Tour Production Паскаля Мартино и художественного руководителя Московского государственного ансамбля танца «Русские сезоны» Николая Андросова. Модный дом Raschini приглашает окунуться в атмосферу прекрасного мира балета и стать свидетелями неповторимого единения идеальных форм классического балета и взрывной

силы композиций Queen. В фойе «Светлановского зала» Московского Дома музыки будет построен специальный стенд, где гости смогут увидеть роскошный автомобиль премиум-класса Hyundai EQUUS, в котором воплощены все лучшие черты современного и динамичного автомобиля нового поколения для подлинных ценителей роскошного образа жизни.



Новинка во флоте Burgess

Коллекция Burgess пополнилась новой суперяхтой Told U So

Told U So — одна из последних новинок верфи Benetti, пример мастерства и традиций итальянского судостроения в сочетании с инновационными технологиями. На борту прослеживается огромное внимание к деталям: во многом яхта уникальна, так как отражает стиль и жизненную философию своего

владельца. В интерьере использованы эксклюзивные материалы, делающие Told U So жемчужиной в модельном ряду Benetti, а продуманная планировка создает в салонах и каютах необычайный уют. Размеры яхты позволяют с комфортом разместить 10 гостей в 5 каютах, обеспечив им все возможности для отдыха от самых

современных аудио- и видеосистем до большой джакузи на сандеке и целого арсенала водных игрушек. Элегантная суперяхта соответствует высоким стандартам и идеально подходит для чартера. Эксклюзивные права на чартер Told U So принадлежат компании Burgess — центральному агенту этой 45-метровой яхты (www.burgessyachts.ru).





GRAND HOTEL
EMERALD
★ ★ ★ ★ ★
Saint-Petersburg



*Гранд Отель «Измеральд»
Лоскоинный Санкт-Петербург*



www.grandhotelemerald.com



Гибралтар меняет налоговую политику

Отмена налогов для стимуляции экономики

Гибралтар отменил налог на импорт яхт длиной более 18 м и снизил с 12% до 6% налог на лодки меньшей длины, чтобы стимулировать развитие рекреационного яхтинга и приобретение причальных мест. Премьер-министр Гибралтара Фабиан Пикардо заявил об этом после принятия своего первого бюджета в июле. Прежде все импортируемые лодки водоизмещением до 80 т (весь рекреационный сегмент) облагались налогом в 12%, тогда как на более крупные суда ввозных пошлин не было. Одобрив подобную реформу, Росс Астенго, менеджер по развитию Ocean Village Marina, прокомментировал нововведение: «Правительство ясно дает понять, что владельцам яхт

больше нет смысла держать свои лодки за пределами Гибралтара».

Главной целью отмены налога стали крупные суперяхты с их астрономическими тратами на обслуживание и ремонт в сухих доках. Также политики рассчитывают привлечь недовольных национальными налогами испанских яхтсменов, бегущих от налога на роскошь. «Если Гибралтар сможет собрать даже небольшой процент суперяхт, которые будут здесь постоянно базироваться, у этого сектора экономики появится новый стимул, поскольку до сих пор он пребывал в упадке, несмотря на беспошлинное топливо и относительно недорогие причальные места», — добавил Астенго.



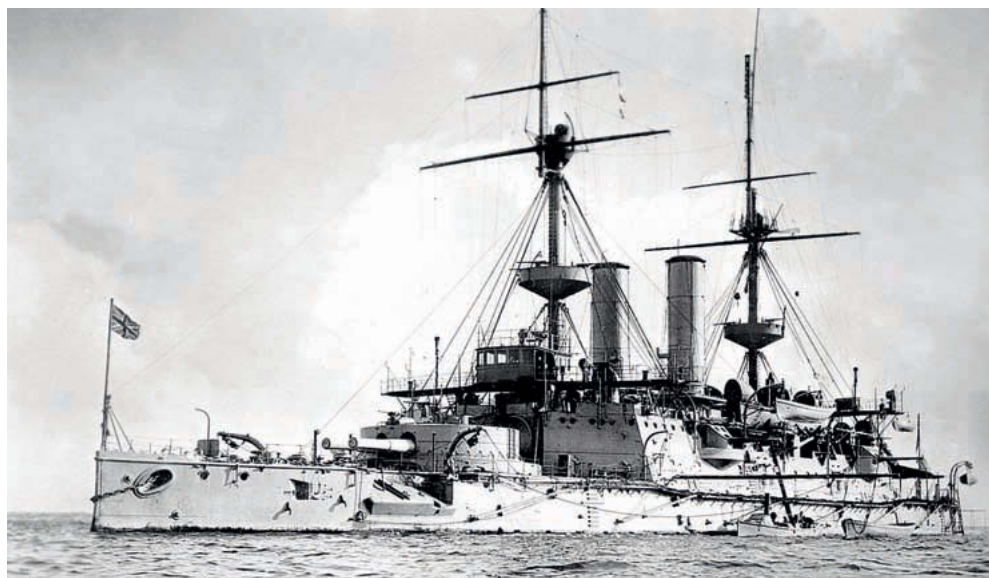
Перестановки в Ferretti Group

Китайцы входят в правление

Начало августа ознаменовалось кадровыми перестановками в Ferretti Group: председателем правления группы компаний стал Тан Ксугуанг, а основатель компании Норберто Ферретти занял пост почетного председателя. Тан Ксугуанг является председателем совета директоров китайской SHIG-Weichai Group, которая в начале года приобрела долю (75%) одного из крупнейших итальянских производителей прогулочных яхт.

Если «рокировка» председателей была предсказуема, то назначение Ферруччио Росси, прежде руководившего верфью Riva, на пост исполнительного директора компании стало для последнего неожиданностью.

Тем временем верфь Pershing, входящая в Ferretti Group, в городке Фано успешно спустила на воду второй корпус Pershing 108 (читайте обзор в МВУ №4, 2011). Он существенно отличается от первого: на борту изменена планировка салона и поста управления, лодка получила иллюминаторы большей площади и двухцветную окраску.



Во имя памяти

Octopus работает с военными

Основатель Microsoft Пол Аллен решил безвозмездно одолжить свою суперяхту Octopus Королевскому флоту Великобритании после окончания Олимпиады. С ее помощью английские моряки надеются поднять рынду с линейного крейсера HMS Hood, который затонул во время Второй мировой войны в Датском проливе между Гренландией и Исландией после боя с германским линкором «Бисмарк». Если операция завершится успешно, рында дополнит мемориал, где захоронены 1415 человек, погибших на судне в 1941 году.



FORMULA



FORMULA – №1 в Америке,
встречайте теперь и в России,
получите телефон VERTU в подарок!



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



www.smarine-yachts.com

IV Международный форум Морской туризм

5-7 июля 2012



Морской туризм

Чиновники обсуждают актуальные проблемы

В июле в Санкт-Петербурге в рамках проекта «Санкт-Петербург — морская столица России» состоялся IV Международный форум «Морской туризм», где присутствовали более 350 делегатов из 38 регионов России и зарубежные гости. В течение трех дней прозвучали почти 50 выступлений на актуальные темы: состояние и перспективы развития морского и речного круизного туризма, открытие внутренних водных путей для плавания иностранных яхт, изменения в порядке регистрации маломерных и прогулочных судов, модернизация яхтенной инфраструктуры и средств обеспечения безопасной навигации.

Не остались без внимания и вопросы безопасности на водных просторах. в свете недавних катастроф, а также

обсудили их влияние на ситуацию в круизном бизнесе. Радужные перспективы развития водного туризма в изложении чиновников заметно тускнели после выступлений и вопросов представителей бизнес-сообщества касательно пробелов и нестыковок в законодательстве. Так, директор компании PeterLine Игорь Глухов с сожалением отметил, что сложный таможенный режим РФ вынуждает суда компании ходить под мальтийским флагом. Неразвитая инфраструктура сервиса стала причиной того, что на российский рынок так и не пришли крупнейшие операторы морских пассажирских перевозок, даже несмотря на отмену необходимости получения российской визы для иностранных морских туристов, прибывающих в нашу страну на срок менее 72 часов. Американские и европейские круизные гиганты предпочитают вкладывать деньги в инфраструктуру Украины и Турции.

Представитель компании, занятой экскурсионными перевозками, отметил неясность в порядке регистрации маломерных судов (длина менее 12 м, вместимость менее 12 человек), которые используются для коммерческой деятельности: ведомства не могут поделить зоны ответственности.

Одним из важных результатов форума стало решение создать рабочую группу из представителей заинтересованных министерств и ведомств, а также правительств Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Ее задача — организация диалога в целях развития яхтенной инфраструктуры на территории регионов. Итоговая резолюция мероприятия с предложениями и инициативами, поддержанными участниками форума, будет направлена в профильные министерства и ведомства для совершенствования законодательной базы в сфере водного туризма.

Уступите лыжню, Роман!

Новая суперяхта затмив Eclipse!



Летом появились первые фотографии пока еще не заверченного проекта Azzam — самой большой в мире суперяхты (длина 180 м), которая строится на немецкой верфи Lurssen Yachts. По слухам, заказчиком выступила королевская семья Саудовской Аравии, а завершение строительства планируется в 2013 году. Таким образом, новый гигант обгонит прежнего лидера — суперяхту Романа Абрамовича Eclipse, превзойдя ее по длине на 16,5 м. С появлением

первых кадров яхтенную общественность привлекли четыре гигантских туннеля на транце, которые позволяют предположить, что в качестве движителей будут использованы водометы и яхта окажется весьма проворной для своих габаритов.

 **William Baldwin***
Alpina Brand Ambassador

реклама * Уильям Болдуин посланник бренда Alpina



Alpina
GENEVE

КОЛЛЕКЦИЯ **DIVER**

Alpina Extreme Diver с автоматическим механизмом
и однонаправленным вращающимся безелем.
Надежный и современный дизайн по исключительной цене.

PROTIME
DISTRIBUTION

Эксклюзивный дистрибьютор в России
тел.: (495) 926 0700; www.protime-distribution.com

ALPINA WATCH INTERNATIONAL SA • www.alpina-watches.com



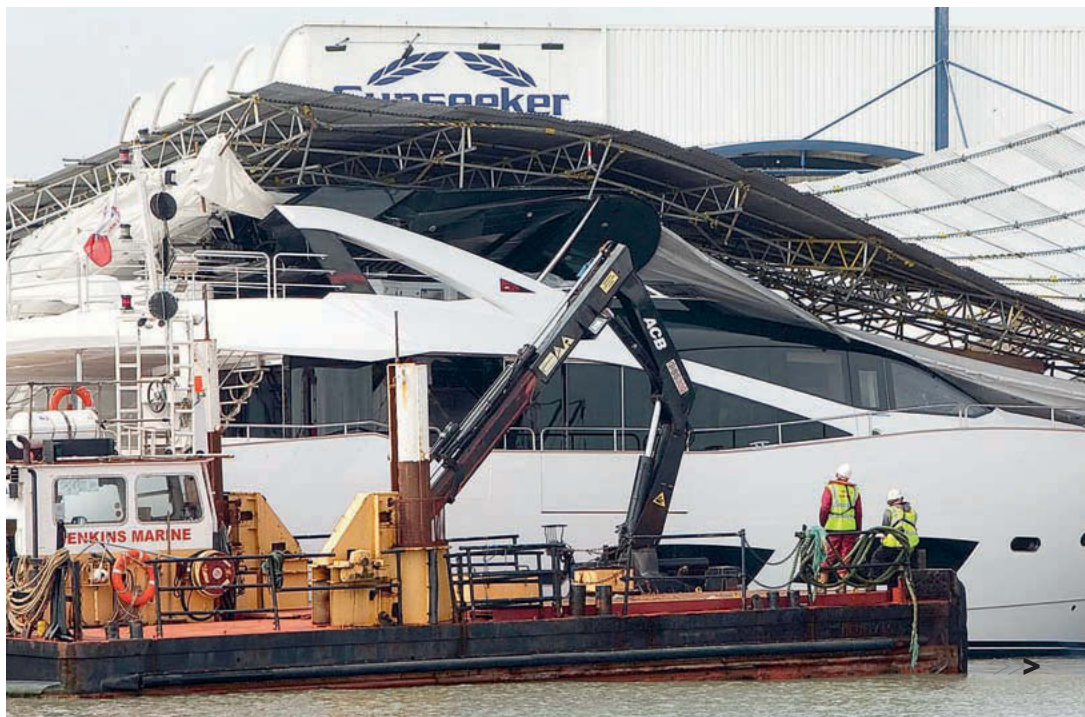
Осенний гардероб

Осень — излюбленная пора для отпусков, отдыха на природе, а также начало нового сезона, насыщенного культурными и спортивными мероприятиями. Ценители загородного отдыха готовятся к встрече осени с особым тщанием, подбирая гардероб для каждого отдельного случая. Разнообразие одежды и аксессуаров в магазинах Foxland, расположенных на территории крупнейшего в Европе спортивно-стрелкового комплекса «Лисья Нора» и в ТВК «Спорт-Хит», приверженцы активного образа жизни непременно оценят по достоинству.

Коллекции культового английского бренда Musto отличаются аристократическим дизайном, безупречное качество исполнения и благородная элегантность. Уютные пуловеры из плотного трикотажа, свитеры с классическим морским принтом в полоску, легкие куртки и жилет с капюшоном Ocean Outfitters в комбинации с брюками с накладными карманами будут уместны на пикнике осенним днем или для прогулки на яхте. Прекрасным дополнением станет такой функциональный и модный аксессуар, как наплечная сумка с завязками из серии K93, куда поместится все самое необходимое. В выразительных охотничьих коллекциях этой марки объединяются вековые традиции английского стиля и лучшие достижения ученых в разработке тканей последнего поколения с применением современных технологий. Разнообразие марок одежды, представленных в интернет-магазине www.mustofox.ru, также порадует поклонников стрелкового спорта, любителей верховой езды и авиаторов.

Упала крыша

Плохая погода может не только нарушить планы путешествия, но и стать причиной задержки получения новой яхты. Sunseeker 28M стоимостью £ 5 млн была пришвартована на верфи в Пуле под навесом и ждала окончательной доделки перед сдачей владельцу, когда штормовой ветер обрушил всю конструкцию прямо на лодку. К счастью, никто не пострадал, а полученные повреждения оказались не такими серьезными, как опасались. Большинство из них носят косметический характер и не повлияли на дату сдачи судна. Модель 28M была представлена боат-шоу в Лондоне и уже успела завоевать большую популярность (читайте обзор в MBY №4, 2012).



от 6870000р.



Velvette 41 Evolution

Длина 12.5 м
Ширина 3.5 м
Пассажиров 12

от 4970500р.



Velvette 33 Intelligent

Длина 10.12 м
Ширина 3.2 м
Пассажиров 10

от 2879500р.



Velvette 29 Envy

Длина 8.9 м
Ширина 2.7 м
Пассажиров 10

от 1789000р.



Velvette 25 Euphoria

Длина 7.7 м
Ширина 2.55 м
Пассажиров 8

от 897500р.



Velvette 24 Euphoria

Длина 7.4 м
Ширина 2.55 м
Пассажиров 8

от 1157000р.



Velvette 23 Active Sedan

Длина 7.09 м
Ширина 2.55 м
Пассажиров 8

от 1297000р.



Velvette 22 Image

Длина 6.85 м
Ширина 2.36 м
Пассажиров 6

от 489500р.



Velvette 20 Image

Длина 6.06 м
Ширина 2.36 м
Пассажиров 5

Гарантия
3 года

Производство. Гарантии. Качество.

подробная информация на сайте www.velvette.ru

8(843)227 52 28
+79274366684



ЧУВСТВОВАТЬ ПРЕВОСХОДСТВО
VELVETTE
M A R I N E



Windy переезжает в Польшу

Норвежская верфь переносит производство в Восточную Европу

В конце года Windy планирует начать перенос производства всех моделей меньше 40 футов на территорию Польши. Норвежская верфь относится к числу престижных и весьма дорогих европейских производителей. По словам представителей компании, основной причиной переноса производства стала жесткая конкуренция на рынке моторных яхт, которая вынуждает повышать эффективность и прибыльность производства. До сих пор строительство велось на двух скандинавских заводах — в норвежском

Арендале и в шведском Вастервике. Последний продолжит производить крупные яхты Windy, тогда как помещения в Арендале превратят в демонстрационные залы. В качестве основного партнера в Польше компания рассматривает верфь Model Art, которая давно сотрудничает с другим норвежским брендом, Askeladden, осуществляя формовку корпусов и внутренних секций. «Опыт Askeladden стал для нас основной причиной для взаимодействия с польской яхтенной индустрией, — рассказал

президент Windy Кнут Хайберг-Андерсен. — За последние несколько месяцев мы неоднократно посещали различных польских производителей и поставщиков, и нас впечатлил уровень их навыков и возможностей. Model Art сейчас строит новый цех площадью 2000 м² специально для модельного ряда Windy, который будет готов к февралю 2013 года». Тем временем продажи Windy в Великобритании поднялись на уровень 2009 года, и во многом этому обязан успех популярной модели Zonda (читайте тест в МВУ №6, 2011).

Салон Black Tie

В Москве открывается салон-монобренд авторской мебели Black Tie

Северная Италия известна текстильными производствами и дизайнерскими студиями. Под влиянием очарования этих мест дизайнер Пьер Луиджи Фригетто, начавший работать в собственной мастерской еще в 1977 году, воплощал в своих изделиях царящие на родной земле изящество и гармонию, возводя их в ранг стандарта. А продукцией этой были... диваны.

Со временем его мастерская выросла в фабрику, но принципы остались такими же. Благодаря этому диваны Пьера Луиджи получили массу наград, украсили витрины лучших магазинов дизайнерской мебели от Нью-Йорка до Гонконга, их изображения появились на страницах журналов *Interni* и *Wallpaper*.

Сегодня, по мнению мастера, настало время вернуться к прежнему,

практически ручному производству, когда объем выпуска не превышает 10 единиц в день. «Black Tie — это дань уважения красоте, изяществу, гармонии, ручному труду... То самое итальянское мастерство, которое, к сожалению, исчезает, поглощаемое логикой мирового рынка. Моему покупателю, который разделяет стремление к элегантности, я хочу предложить диван продуманный, с духом швейной мастерской», — говорит создатель бренда. Название марки очень подходит ее изделиям: чем больше узнаешь о Black Tie, тем сильнее ассоциация с вещами *tailor-made* самого высокого качества. Это проявляется в уникальной конструкции каркаса и его деревянных частях из тополя, ели или ясеня. Подушки, наполнение которых подобрано вручную,

должны соответствовать весу конкретного человека. Все тканевые чехлы съемные, а материалы — только лучшие, например шерстяная обивка *Loro Piana*. Диваны Black Tie нельзя приобрести в любом магазине — их список лично утверждает основателем, но Москве посчастливилось попасть в число городов, где представлен этот уникальный бренд.





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



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



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



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



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



РЫБА
новая итальянская кухня и пизца
СПб, ул. Академика Павлова, 5
+7 (812) 234 50 60
+7 (921) 918 69 69



Риба на Воре
итальянская дачная кухня
СПб, 41-й км Приморского шоссе
+7 (812) 305 32 85



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



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

www.probka.org



Castangia в Москве

Новый бутик модной мужской одежды

В Москве, на Ленинском проспекте, д. 11, открылся новый бутик мужской одежды бренда Castangia, где все желающие могут прикоснуться к совершенству линий и аксессуаров, роскоши текстурных материалов в изысканном, истинно итальянском стиле. Особое оформление бутика, создающее утонченную атмосферу, дополняет лучший ассортимент готовых предметов гардероба для мужчин, куда

входит широкий выбор классических костюмов, одежды в стиле casual, обувь ручной работы и масса великолепных аксессуаров, завершающих образ современного делового мужчины. Визитной карточкой бутика стали комфортная атмосфера приватности и профессиональный персонал, который всегда рад помочь создать клиенту неповторимый, индивидуальный стиль. Пошитые

на заказ вещи, которые также можно здесь заказать, обеспечивают владельцу максимальное удобство и отражают индивидуальность клиента, формируя его уникальный образ, который ценится выше, чем тенденции моды. Бренд Castangia остается верным своим принципам и традициям, сочетая их с новыми трендами. Эксклюзивность, престиж и постоянный поиск идеала — в этом заключается сущность Castangia.



Лодка даром!

Такое объявление в электронную газету подал житель Флориды Джек Робертс. В чем подвох? Судно лежит на дне в двух милях от берега. Роберт надеется, что кто-то поднимет его 16-футовый катер, чтобы забрать себе его и рыболовные снасти стоимостью \$ 2000, которые были на борту, когда катер затонул. В противном случае Робертс ждет штраф \$ 2400 и судебные разбирательства, если на рэк наткнется какое-нибудь судно.

AIS без ограничений

Ракета-носитель «Союз» 22 июля вывела на орбиту Земли самый чувствительный из созданных до сих пор спутник AIS (Automatic Identification System). В настоящее время AIS задействована на 80 000 судов по всему миру, однако базовые станции размещены преимущественно на суше и способны отслеживать суда, проходящие на удалении более 50 миль от берега. Новый спутник под названием ExactView-1 позволит снять это ограничение и «вести» объекты по всему миру. Он будет работать на полярной орбите и транслировать информацию на наземные станции в Норвегии, Англии и некоторых других странах, а система ExactEarth обеспечит данные о положении судов в режиме онлайн для коммерческих и государственных организаций.





Russia • CIS • Worldwide
Россия • СНГ • Весь мир

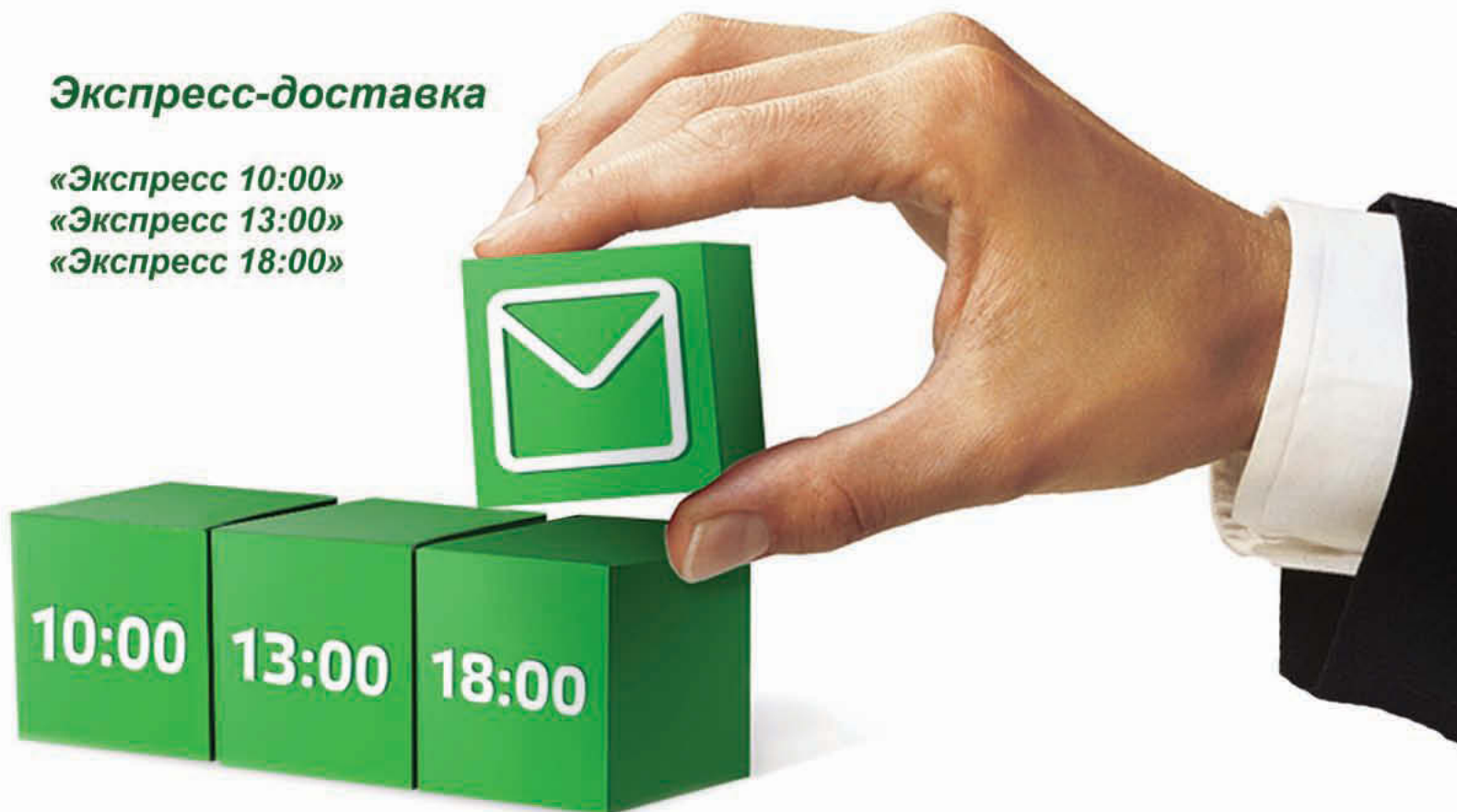
**PONY
EXPRESS**

Экспресс-доставка

«Экспресс 10:00»

«Экспресс 13:00»

«Экспресс 18:00»



Когда время имеет значение

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

Ложный Mayday

Суперяхта *Blind Date* оказалась объектом злой шутки



Американская полиция разыскивает человека, позвонившего в береговую охрану с сообщением о том, что у берегов Нью-Джерси тонет суперяхта. Инцидент получил широкую огласку, поскольку описанная трагедия выглядела масштабной. Звонивший рассказал, что на известной яхте *Blind Date* произошел взрыв, от которого три человека погибли, девять были ранены и еще 20 оказались в воде.

Звонок поступил 11 июня и повлек за собой полномасштабную поисковую операцию. В ней приняли участие два корабля, четыре вертолета, спасатели из прибрежных пожарных частей и лодки добровольцев. В общей сложности поисками занимались более 200 человек, а затраты составили около \$ 318 000. После пяти с лишним часов поисковых работ следов тонущей яхты так и не обнаружили, поэтому вызов посчитали ложным.

«Такие шутки заставляют использовать дорогую технику вроде вертолетов и подвергают наших поисковиков опасности», — посетовал контр-адмирал Дэн Абель, командующий береговой охраной 1-го морского района. Если шутника найдут, ему не поздоровится: американские законы подразумевают за такие выходки до шести лет тюрьмы, штраф в размере \$ 250 000 и возмещение затрат на поисковые работы.



Новые лоции

Аляску необходимо картировать заново

Национальное управление океанических и атмосферных исследований США (NOAA) приступило к 30-дневным картографическим работам вдоль побережья Аляски, в ходе которых судно *Fairweather* в основном будет проводить замеры глубин, необходимые для составления новых лоций региона. Исследовательский корабль повторит маршрут, по которому делал промеры капитан Джеймс Кук, поскольку изменения глубин и береговой линии с тех пор не фиксировались.

«Сегодня карандашные наброски на листе бумаги, которыми может поделиться с вами капитан местной рыбацкой лодки, будут более точными, чем большинство лоций NOAA», — говорит Фил Парсонс, моряк из Датч Харбор. Действительно, многие лоции основаны на бессистемных данных глубин, полученных от капитанов частных судов десятки лет назад. Результат работы *Fairweather* будет лишь первым шагом к новому картированию 2000 миль сурового побережья, которое NOAA планирует осуществить в будущем.



Moody DS45



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



«Броненосец» в регате Maxi Yacht Rolex Cup

На Сардинии со 2 по 8 сентября соревнуются самые большие в мире парусные яхты

Каждый год флот Maxi-яхт приходит в марину Порто Черво, чтобы принять участие в регате Maxi Yacht Rolex Cup. В этом году список участников насчитывает около 50 яхт, а соревнования проходят в пяти категориях по классификации IMA (International Maxi Association): гоночные лодки, гоночно-круизные, Mini Maxi, Wally и Super Maxi.

Порто Черво на Сардинии — эксклюзивный курорт, который до 1960 года был обычной рыбацкой деревней. С 1980 года здесь проходят

гонки самых крупных яхт, поскольку это одно из лучших мест для парусного спорта, где спокойные воды Средиземного моря сочетаются с великолепным ветром и пейзажами.

В рамках Maxi Rolex Cup проходит Кубок мира в классе Mini Maxi (лодки длиной 60–79 футов). В этом году в соревнованиях участвует российская команда «Броненосец» из Санкт-Петербурга на 60-футовом Swan. Для россиян это первый сезон, и они прошли основные летние средиземноморские регаты с хорошим

результатом. На легендарной Giraglia Rolex Cup они заняли 2-е место в своем классе. Конкуренцию петербуржцам составляет международный флот, в котором представлены яхты из Италии, Франции, Германии, Монако, Новой Зеландии, Болгарии, Норвегии, Мальты, Ирландии, Великобритании, США. После интенсивных соревнований в Кубке Maxi команду «Броненосец» ждет регата Rolex Swan Cup, которая стартует следом с 10 по 16 сентября.

Соорганизатором обеих регат выступает яхт-клуб «Коста Смеральда».

«Морская звезда» в огне

Пожар на верфи уничтожил почти построенную суперяхту



Ночной пожар на новозеландской верфи McMullen & Wing серьезно повредил построенную на три четверти 50-метровую экспедиционную яхту Star Fish. Ожидалось, что судно стоимостью \$ 49,5 млн будет спущено на воду в начале 2013 года и повторит успех Big Fish, первой экспедиционной

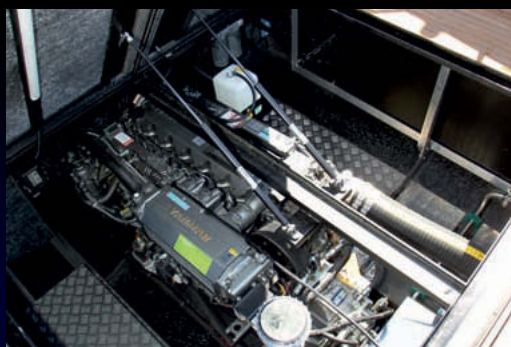
суперяхты флота Aquos Yacht, которая за два года уже прошла 60 000 миль. По сообщениям новозеландских СМИ, при тушении пожара никто не пострадал — 90 человек боролись с огнем в течение 13 часов, — а вот судно лишилось открытого бассейна, спортивного зала и бара. «Вся наша компания пребывает

в шоке от случившегося и сочувствует верфи McMullen & Wing, осознавая возможные последствия пожара, — прокомментировал глава Aquos Yacht Ричард Бетти. Мы стараемся как можно быстрее оценить ущерб, чтобы определить дальнейшую судьбу проекта, но это может занять несколько недель».

ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ АЛЮМИНИЕВЫЕ ЯХТЫ КАТЕГОРИИ CUSTOM



РЕКЛАМА



Brizo Yachts
Semicustom Luxury Aluminium Yachts

Ab Magnusson & Stoor Oy
Mestarintie 25
06150 Porvoo Finland

Tel. +358 407649411
magnusson-stoor@magnusson-stoor.fi
www.magnusson-stoor.fi

Прочность, жесткость, невысокая шумность и способность к «самолечению» — это еще не все преимущества лодок из легкого сплава



ВЫБЕРИ МЕНЯ!

ДЭВИД МАРШ: Казалось, алюминий выбирают прежде всего с целью избежать коррозии. Но вот вам вся правда об этом весьма прочном, долговечном и нержавеющей сплаве

Один из читателей прислал в редакцию покаянное письмо. Он всегда считал алюминий пригодным только при постройке... коммерческих судов. К счастью, несколько статей в MBY в корне изменили его взгляды. Однако его смутило встреченное где-то упоминание, что алюминий подвержен коррозии. Он отметил, что этот металл используют для изготовления расходных анодов, и это означает, что алюминиевые лодки не так уж стойки к мокрой среде, в которой находятся.

Если отвечать одним словом — нет. Алюминиевые аноды обычно содержат 5% цинка и немного железа. Алюминиевый сплав для корпусов — это сорт морского сплава марки 5083, в котором 5% магния плюс малость кремния, марганца и хрома, что обеспечивает прочность и высокую коррозионную стойкость материала.

Алюминиевые лодки красят из соображений эстетики, и это дополнительная защита. Только, в отличие от стали, если часть покрытия утрачена и металл обнажится, негативных последствий не будет.

Конечно, по законам химии с обоими металлами станут происходить изменения. Но если на стали появятся рыжие пятна, то кислород из атмосферы или воды при взаимодействии с алюминием быстро образует защитную пленку из оксида алюминия, и серьезного ущерба конструкции не последует. Таким образом, хотя алюминий и подвергается гальванической коррозии, его способность к «самолечению» — спасительное благо. Этот процесс настолько эффективен, что двое отважных моряков, Стив и Линда Дэшью,

вовсе не стали красить свою *Wind Horse*, на которой прошли вокруг света, а использовали только по необходимости антифоулинг.

Но это только начало. Прочность и жесткость — еще плюсы металла. Степень превосходства алюминия над пластиком зависит от его физических свойств. Одним из самых сильных качеств легкого (алюминиевого) сплава является то, что он позволяет строить лодки без переборок. Только представьте, какая свобода дизайнерам и верфям! Не только тем, кто строит лодки категории custom, но и другим, чьи заказчики платят как за серийную яхту, хотя желают получить что-то нестандартное.

Конечно, можно создать высокотехнологичную конструкцию на основе эпоксидных композитов, легче и жестче алюминиевой, но она не будет прочнее.

Как и сталь, алюминий довольно эластичный, и морские сплавы обычно имеют удлинение до 10%.

Кроме общей прочности, это означает, что корпус такой лодки довольно трудно пробить. Когда стальная или алюминиевая лодка наталкивается на преграду, металл в этом месте вытягивается.

Удивительным свойством легкого сплава является его «молчаливость». Мой опыт свидетельствует, что алюминиевые лодки по шумности на одном уровне с лучшими стеклопластиковыми, построенными с применением бальсы или пенного наполнителя, и тише многих с монолитными корпусами. Лодкам из легкого сплава незнаком осмос и растрескивание гелькоута, в случае пожара они не выгорят мгновенно до ватерлинии. В конце их жизни переработать металл будет гораздо проще и дешевле.

Известно: суперяхты из легкого сплава составляют солидную долю их общего флота, а их владельцы, заплатившие десятки миллионов, вряд ли склонны тратить на ерунду.

Так что, решив купить лодку из легкого сплава, не бойтесь, что она растворится в воде. **MBY**

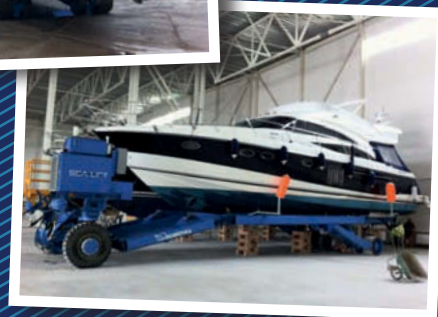


Слева: Яхта Van der Valk демонстрирует глянцевый алюминиевый борт. Внизу: Невероятно мореходная яхта Wind Horse.



ПОРТ ДУБРОВКА

СВЕТЛОЕ, ТЕПЛОЕ, ПРОСТОРНОЕ ОБЩЕЖИТИЕ ДЛЯ КАТЕРОВ И ЯХТ



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

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

“ Мужество и героизм одних — следствие головотяпства и некомпетентности других ”



ГОРЯЧИЙ ЛЕД

БОРИС ЛАШКОВ, яхтенный капитан: Как вызволяли яхту из ледяного плена

В 2003 году Санкт-Петербург в отношении моторных яхт представлял собой «чистое поле». И в этом поле появилась первая настоящая моторная яхта длиной 64 фута. Тогда мало кто представлял, как с этой техникой жить. Лодка пришла под осень и застряла на таможне, на форте Константин в Кронштадте. Не суть, как шли процессы, но ожидалось морозы, и встал вопрос: где держать лодку зимой? Начались поездки по заводам, за пустыми разговорами прошли две недели, и в результате утром одного дня позвонил капитан и грустно сообщил, что лодку вокруг можно обойти пешком. Тут до владельцев дошло, что лодка может повторить участь парохода «Сибиряков», и все засуетились. Владельцы побежали решать вопрос с таможней и краном, а мы — спасать лодку.

Мороз усилился до -15°C , лед толстал на глазах. Когда поднимали лодку, он был уже до полуметра — можно ездить на машине. В первую очередь требовалось электричество: берегового питания не было, а генератор долго не протянул бы — система забортной воды могла замерзнуть. На всякий случай приобрели автономный генератор и десяток масляных радиаторов. Расставили их по трюмам, привезли две воздушные пушки. Потом купили бензопилы. Спустя пять часов работы мы «выпилили» лодку из льда, обеспечив полуметровый зазор. Нужно было продержаться сутки до подхода плавкрана.

Подниматься решили на бетонный причал в сотне метров от стоянки. Спустя два часа поняли: при таком морозе воду вокруг лодки свободной не удержим. Ночью мороз усилился до -23°C . Решили действовать «по науке»: на заправках стали покупать тосол, антифриз, прочую



химию (даже стеклоочиститель). Деньги уже не считали. Картину дополнили два мешка соли...

К вечеру нового дня на фарватере появился плавкран, но стоило ему сойти с «пробитой дороги», как движение застыло. Еще час переговоров с обещаниями всех сделать богатыми, час ожидания — и подошел буксир. Кран на месте был к полуночи. Водолазы завели «полотенца», мы их зафиксировали, разложили концы, расставили кильблоки...

Настал черед вступить в работу плавкрану. Для подъема лодки была сварена специальная траверза (квадрат из двутавровых балок), чтобы стропы не сдавливали корпус. При виде нее я подумал, что вряд ли она выдержит нагрузку. Все оказалось проще: траверза не выдержала собственной тяжести и развалилась, едва не придавив стропальщиков! Крики, ругань, и плавкран пошел обратно на завод, варить новую траверзу. Понимая, что следующая попытка опять может закончиться неудачей, мы поехали следом. Назавтра под

нашим присмотром была сварена уже нормальная конструкция.

Ночью плавкран подходит снова, поднимает лодку из воды и, упираясь из последних сил, идет к причалу. Полынья схватывается буквально в течение пяти минут — мороз -25°C . Картина: ночь, луна, звезды, лед трескается, кран дымит, перед ним на стропе висит лодка, а по льду идут люди и одерживают ее на концах.

Не доходя метров пятьдесят до причала, плавкран встал намертво! Один из владельцев обреченно присел на льдину и закурил: похоже, он уже был готов поджечь лодку и ехать домой спать! Здесь не растерялся капитан крана. Он вызвал проходящий мимо по каналу буксир и по-свойски попросил помочь дотянуться до причала. На этом, по сути, и закончилась экстремальная часть операции, остальное было делом техники. Лодку законсервировали, наладили обогрев, зачехлили, и без особых последствий она дожила до весны. Но впечатления от тех пяти дней декабря в памяти остались! **МЗУ**

ELLING the pure spirit of adventure

Не все моторные яхты одинаковы...



Легендарный голландский бренд ELLING – это:

- Категория мореходности «А» (Ocean), неограниченный район плавания
- Остойчивость спасательного судна
- Запас хода – 1400 морских миль на скорости 7,5 узлов (опционально – до 2400 морских миль)
- Максимальная скорость – до 18 узлов
- Один главный, 1–2 вспомогательных, полностью автономных ходовых дизеля
- Хорошо защищенный килем винто-рулевой комплекс
- Расход топлива: менее 1 л/милю на 7 узлах, около 4 л/милю – на 15 узлах
- Высота над ватерлинией 3,5 м. (позволяет пройти от Северного моря до Средиземного по внутренним водным путям)
- Исключительно низкий уровень шума (менее 70 дБА.)
- Простота в управлении, высокие маневренность и устойчивость на курсе
- Домашний уют и комфорт, обитаемость, как у 60-футовой яхты – 3 каюты, 2 салона, 2 санузла с отдельными душевыми

Посетите виртуальный тур по яхте ELLING –

www.elling-yachting.ru

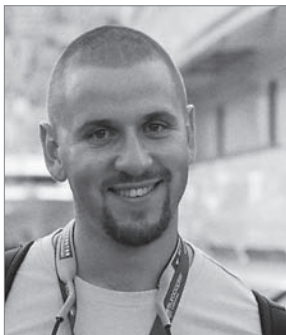


Также яхты известных Голландских производителей В НАЛИЧИИ - см. раздел “Брокераж из NL”
на сайте www.elling-yachting.ru



Компания «ADVENTOR YACHTS» эксклюзивный дилер моторных яхт «Elling» в России и СНГ.
г. Москва, 119571, пр. Вернадского, 92, секц. А3 - 220,
Тел.: +7 (495) 998-38-34, +7 (906) 039-77-34
Тел./факс/автоответчик +7 (495) 780-80-27
E-mail: elling345@mail.ru
www.elling-yachting.ru

“Правила запрещают судам проводить более трех высадок пассажиров на берег в сутки”



ПОЧЕМ БИЛЕТ В АНТАРКТИДУ?

АНТОН ЧЕРКАСОВ: На судне, где 500 пассажиров, шансы попасть на берег составляют всего 1:5

Туристический бизнес на Белом континенте начался в конце 1950-х годов, когда Чили и Аргентина впервые отвезли за деньги более 500 человек на Южные Шетландские острова. Первая экспедиция в Антарктику, которую организовали специально для туристов, состоялась на взятом в чартер аргентинском военном корабле в 1966 году под руководством Ларса Эрика Линдблада, шведского, а позже американского путешественника и предпринимателя, который многие годы пропагандировал туризм в экзотических уголках планеты. В течение последующих трех лет антарктическая круизная индустрия сформировалась в том виде, в каком мы знаем ее сейчас, и с 1970 года экспедиции стали регулярными.

Антарктида и окружающие ее воды являются нейтральной территорией, не принадлежащей какому-либо государству, и любая, в том числе туристическая, деятельность там осуществляется в рамках Антарктического договора и Мадридского протокола о защите окружающей среды этого «природного заповедника, предназначенного для мира и науки».

Если пять лет назад Антарктиду посещали в среднем 6–7 тысяч туристов в год, то сейчас их количество выросло до 30–40 тысяч, и подавляющее большинство людей попадает туда на круизных судах вместимостью от 90 до 500 пассажиров. Особой популярностью пользуются научно-исследовательские корабли, причем суда Российской академии наук давно и охотно берут на борт «коммерческих» пассажиров (читайте статью «Пустынная планета» на с. 114). Удовольствие это всегда было не из дешевых:

стоимость «ледяной мечты» долгое время оставалась на уровне \$ 10 000 и более. Однако сегодня «эпидемия горячих путевок» добралась и до Южного полюса: получить место на уходящем из Ушуайи круизном судне при большой удаче можно всего за \$ 2200 — дешевле только отправиться через пролив Дрейка на гребной лодке! Но насколько близко получится познакомиться с Антарктидой за эти деньги?

Самые дешевые «массовые» 10-дневные круизы подразумевают 4–5 ходовых суток и 4–6 дней у побережья Антарктического полуострова (зависит от погоды), при этом операторы стараются соблюдать правила, которые запрещают осуществлять более трех высадок на берег в сутки, а количество людей во время одной высадки не может превышать ста. Это значит, что на судне с 500 пассажирами шансы попасть на берег составляют 1:5, и при условии всего трех высадок в день вы попросту пропускаете большую часть из них. Поэтому стоит искать судно поменьше (90–130 человек), но стоимость «билета» сразу приблизится к \$ 5000. Более продолжительные круизы (22 дня) с захватом Фолклендских островов уже сильно переваливают за «десятку». Существует и другой нюанс: во время подобных круизов вы всегда остаетесь жестко ограничены расписанием и следуете «исхоженным» туристическим маршрутом. Конечно, он далеко



не скучен, как экскурсия в краеведческий музей заштатного городка, но за свои деньги многие ожидают большего как от посещаемых мест, так и от комфорта на борту. Напрашивается альтернативный вариант — чартер частной экспедиционной яхты ледового класса, где у вас будет полная свобода в выборе маршрута и удобства, несравнимые с условиями на обычных круизных, а уж тем более научных судах. Например, недельный чартер 48-метровой *Hanse Explorer* (которая, кстати, ходит не только в Антарктике, но и в Арктике) составляет € 115 000 на 12 человек. Учитывая дополнительные расходы на топливо, стоимость поездки на человека, конечно, превысит \$ 10 000, однако удовольствия от такого путешествия будет несоизмеримо больше. Ну а если есть желание оказаться с Белым континентом наедине, стоит отправиться в его объятия под парусом. Но это уже совсем другая история... **МВУ**



HORIZON EXPLORER 148



ЭКСПЛОРЕР ТАКОЙ, КАКИМ ОН ДОЛЖЕН БЫТЬ



**Классификация – Class I (Bureau Veritas).
Ледовый класс – Ice Class 1D.
Соответствие MCA.
Запас хода – свыше 4200 миль на скорости 9,5 узлов.**

Одна из немногих настоящих экспедиционных яхт, построенная в соответствии с самыми жесткими стандартами мореходности и автономности плавания. Новая яхта построена и спущена на воду в марте 2012 года к 25-летию юбилею верфи Horizon. Пять роскошных кают и великолепные салоны с прекрасными интерьерами обеспечивают беспрецедентный уровень комфорта на борту.

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! Мы будем искренне счастливы за первого владельца этой очень правильной яхты.

*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).



Ваш персональный брокер:

Ольга Жила
+7 (921) 961 98 24
+7 (812) 702 47 70

197022, Санкт-Петербург,
Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н,
info@jonacor-marine.ru
www.jonacor-marine.ru

Jonacor
marine



ТОММАЗО СПАДОЛИНИ:
«Лучшие идеи возникают во время ужина с заказчиком, когда эскизы рисуешь на салфетках»

МВУ продолжает серию статей о яхтенных дизайнерах. Сегодня наш собеседник — Томмазо Спадолини. Томмазо родился во Флоренции в 1957 году. Его дед был премьер-министром Италии (1981–1982 гг.), отец преподавал промышленный дизайн в университете и более 40 лет назад спроектировал по заказу Cantieri di Pisa моторную яхту Akhir. Верфь до сих пор выпускает линейку яхт с этим именем. Во многом более современные, они сохранили черты той оригинальной архитектуры.

Томмазо начинал работать под руководством отца, а сегодня моря и океаны бороздят свыше 200 моторных яхт самых разных типов, размерений и материалов, к созданию которых Спадолини имеет прямое отношение. Спроектированные им яхты строятся на известных верфях Европы и Азии, а владеют ими даже коронованные особы и магнаты. Среди проектов Спадолини, удостоенных призов, — *Nina J* (42 м, приз Каннского фестиваля яхт, 2006 г.) и *Numptia* (70 м, World Superyacht Awards, 2012 г.). В прошлом году яхта была среди номинантов Boat International Award.

Мы расспросили маэстро о настоящем и будущем моторных яхт, о его идеях и планах.

Как вы решили стать яхтенным дизайнером? Обязывала семейная традиция?

Нет, просто я это люблю. Свои первые опыты в дизайне яхт я начинал еще до окончания университета и вот уже 30 лет только этим и занимаюсь.

Какие важные советы давал вам отец?

Быть проще: меньше линий — больше изящества. Вкладывать в дизайн любовь к морю. Искать

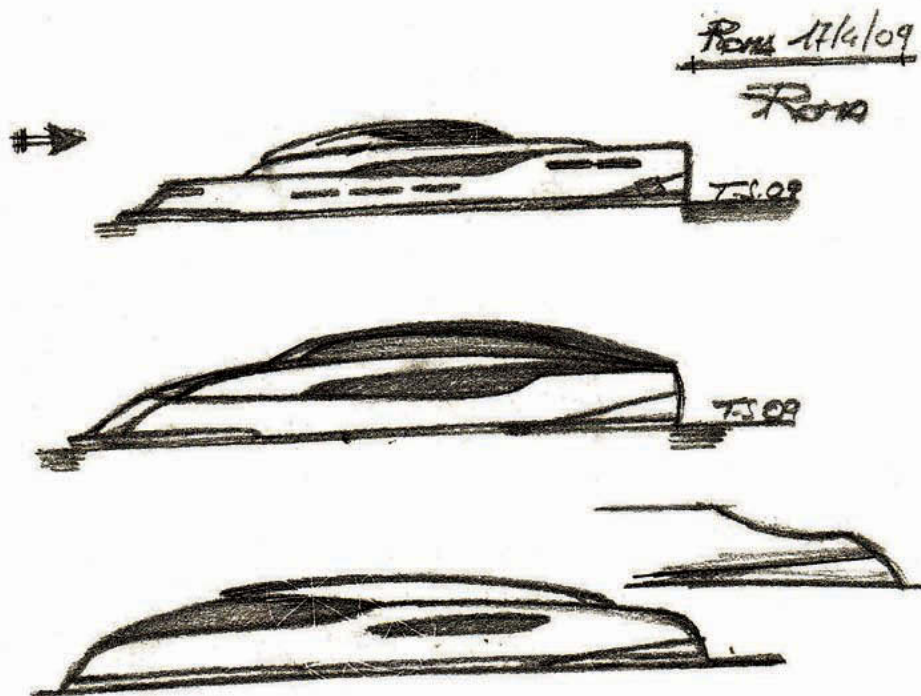
удачный баланс между чистотой линий, объемом и комфортом помещений. И всегда помнить о том, что лодку окружает море.

Какие моменты в вашей 30-летней карьере и проекты вы назвали бы ключевыми?

Моя задача — реализовать идеи и мечты клиента в яхте, сделанной именно для него, и моя компания — Design Studio Spadolini — в состоянии разобраться во всех аспектах интерьерного и внешнего дизайна яхт, начиная с 15-метровых лодок и заканчивая суперяхтами. Нас могут просить поработать только над интерьером или, наоборот, экстерьером судна — мы одинаково свободно чувствуем себя в обеих областях. Мы будем продумывать и оттачивать каждую деталь, пока «внутреннее» и «внешнее» не станут единым целым. Умение слушать и воспринимать идеи, мечты и требования клиентов позволяет создавать красивые и сбалансированные яхты, превосходя ожидания заказчика. Одним из своих самых важных проектов я назвал бы яхту King of Spain, в которой сочетаются изящный профиль и скорость 70 узлов. Или недавний проект — 70-метровая Numptia. И еще Aslec 4 — только что спущенная на воду яхта длиной 45 м. Ее большой флайбридж расположен так, чтобы надстройка не мешала обзору, 70 м² палубы в корме и огромный салон предназначены для отдыха и развлечений, а столовая размещена палубой выше.

Как вы строите отношения с заказчиками и какими видите яхты будущего?

Я стараюсь выстраивать профессиональные отношения с клиентами, но нередко мы становимся друзьями. К примеру, упомянутая Aslec 4 стала уже четвертым проектом для заказчика, с которым нас много лет связывает крепкая дружба. Зачастую



Главное при проектировании — всегда помнить, что лодку окружает море

лучшие идеи возникают за совместным ужином, когда эскизы рисуешь на салфетках. Потом я загоняю данные в компьютер, чтобы получить 3D-модель, и уже на следующий день клиент может увидеть результат. CAD-проектирование позволяет выполнять чертежи с невероятной точностью, и это великое преимущество для верфей и подрядчиков.

Используемые нами дизайн-технологии отлично иллюстрируют сегодняшние заказы, к примеру, концепт 45-метрового судна, которое сейчас проходит финальную стадию расчетов и прорисовок инженерии. На этот проект вдохновила яхта Nina J, построенная в 2006 году, а та, в свою очередь, напоминала яхту, дизайном которой несколькими годами ранее занимался Роберто Кавалли. Но в то же время новый проект включает то, что не имеет с прошлым ничего общего. Мы сфокусировались на восстановлении контакта человека с водой, вот почему я отказался от идеи высокой кормы, которая образует «стену» между морем и людьми на борту. Я предпочитаю делать низко расположенные кокпиты, чтобы не разрывать общение с морем, но непременно сохранять высокий уровень безопасности, когда яхта на ходу. В результате этих изменений техническая зона, где находятся тендеры и водные игрушки, сместилась к носу, форштевень выпрямился. Последнее — из соображений не только эстетики, но и ходкости. Еще одна интересная идея — бассейн на корме, который становится как бы продолжением моря. Гармония линий — ключевой элемент моей работы, а дизайн последних проектов базируется на нескольких фундаментальных идеях. Главная из них звучит так: «Море для яхты — дом родной». И достигать этого следует с умом и особенным пониманием того, что касается экологии.

Вы часто говорите, что яхта должна жить в море...

Проектирование яхты для меня каждый раз сродни созданию нового фонтана Треви, где вода падает мягко, в спокойной манере. (Треви — самый

большой и необычный фонтан в Риме, олицетворяющий водную стихию. — Прим. МВУ). Даже в начальных набросках судна должна чувствоваться связь с окружающей его природной стихией. Яхта живет в море — оно вокруг нее, под ней. Ощущать его и жить с ним в гармонии — вот что важно как для владельца лодки, так и для гостей, которых он приглашает на борт.

Чем вас привлекает проектирование суперяхт?

Всю свою карьеру я делил время и силы между проектированием серийных судов и яхт по индивидуальному заказу. Сегодня есть спрос на яхты custom, а это, как правило, суперяхты. Они допускают и требуют больше креативности, и часто — это шанс попробовать что-то новое.

В последнее время стало тенденцией создание «зеленых» яхт. Может ли быть такой суперяхта?

Экологичные суперяхты возможны, главное — с самой первой стадии, еще до начала работы над дизайном держать в голове экологическую составляющую проекта. Экологичность судна подразумевает, к примеру, двойное остекление для минимизации использования систем кондиционирования. Необходимо предусмотреть место и возможность переработки отходов на борту. Нужны энергосберегающие технологии, в частности, при разработке освещения. Теплоизоляцию следует выполнять на высочайшем уровне, а двигатели и генераторы использовать последнего поколения.

Что особенного в интерьерах вашей яхты Numptia, удостоенной почетной World Superyacht Award?

Numptia — результат великолепной командной работы, эта яхта построена с любовью и профессионализмом. И то, что ее отметили, — естественная и достойная награда за все потраченные усилия.

Какую из своих работ вы бы назвали самой выдающейся или хотя бы обладающей самыми необычными чертами?

В данный момент я работаю над весьма впечатляющим проектом, но не могу сказать, для кого. Могу сообщить только, что вскоре на яхтенном рынке состоится очень интересный дебют.

На странице слева: Томмазо Спадолини в офисе своей Design Studio Spadolini во Флоренции.

Слева направо: Так рождалась моторная яхта As/lec 4 (первые наброски).

Моторная яхта As/lec 4 на ходовых испытаниях.



PRINCESS КРУПНЫМ ПЛАНОМ



Одна из самых крупных серийных стеклопластиковых яхт, когда-либо построенных в Великобритании, готова предстать перед публикой — в сентябре на боат-шоу в Каннах и Монако состоится мировая премьера Princess 40M Yacht.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Princess Yachts**



О намерении Princess войти в сегмент суперяхт (длина от 100 футов) было известно уже давно. Именно с этой целью компания приобрела дополнительные производственные мощности в Плимуте и оснастила их по последнему слову техники. Первой ласточкой, вылетевшей с этой новой верфи South Yard, стала Princess 32M Yacht, которую показали в прошлом году. Премьера этого года не только длиннее, но и выше: Princess 40M оказалась не двух-, а трехпалубной.

Знатоки британского яхтенного рынка могут усомниться, действительно ли Princess 40M Yacht — самая большая серийная яхта страны, как заявляет верфь, или она лишь «одна из». Известно, что 40-метровая модель также есть у английской верфи Sunseeker, и мы в редакции не поленились сравнить их по длине. Так вот, Princess 40M Yacht все же длиннее на 0,11 м и практически при той же ширине отличается по водоизмещению на 4–5%. Так что оспаривать ее «величие» сложно.

Однако, с нашей точки зрения, куда интереснее другой аспект. Технологии развиваются быстро, и в сфере строительства яхт два года (именно столько прошло с премьеры Sunseeker 40M) — большой срок.

При таких размерах яхты определение «серийная» весьма условно — возможности индивидуализации очень велики

За это время утекло много воды, появилась уйма технических находок, родились и нашли свое воплощение свежие дизайнерские идеи. Посмотрим, что предлагает нам Princess 40M Yacht в качестве новой звезды судостроения Британии.

При таких размерах яхты определение «серийная» весьма условно. Подобные суда относят уже к категории semi-custom, и чем больше длина, тем больше простора для воплощения сугубо индивидуальных требований к «самоходному замку на воде». Верфь обещает, что в рамках этого проекта не будет и двух похожих яхт: будущим заказчикам предлагается огромное разнообразие планировочных и технических решений и абсолютно индивидуальный подход к дизайну интерьера. В этом смысле первый корпус Princess 40M Yacht, получивший имя *Imperial Princess*, — лишь иллюстрация возможностей одной из лучших верфей мира. Кстати, второй и третий корпуса уже находятся в постройке.



В КОРМЕ

Princess 40M Yacht оборудована очень просторным гаражом, куда легко помещаются большой тендер и гидроцикл и еще остается место для дополнительного оборудования и водных «игрушек». Дверь гаража, откидываясь вниз, образует купальную платформу

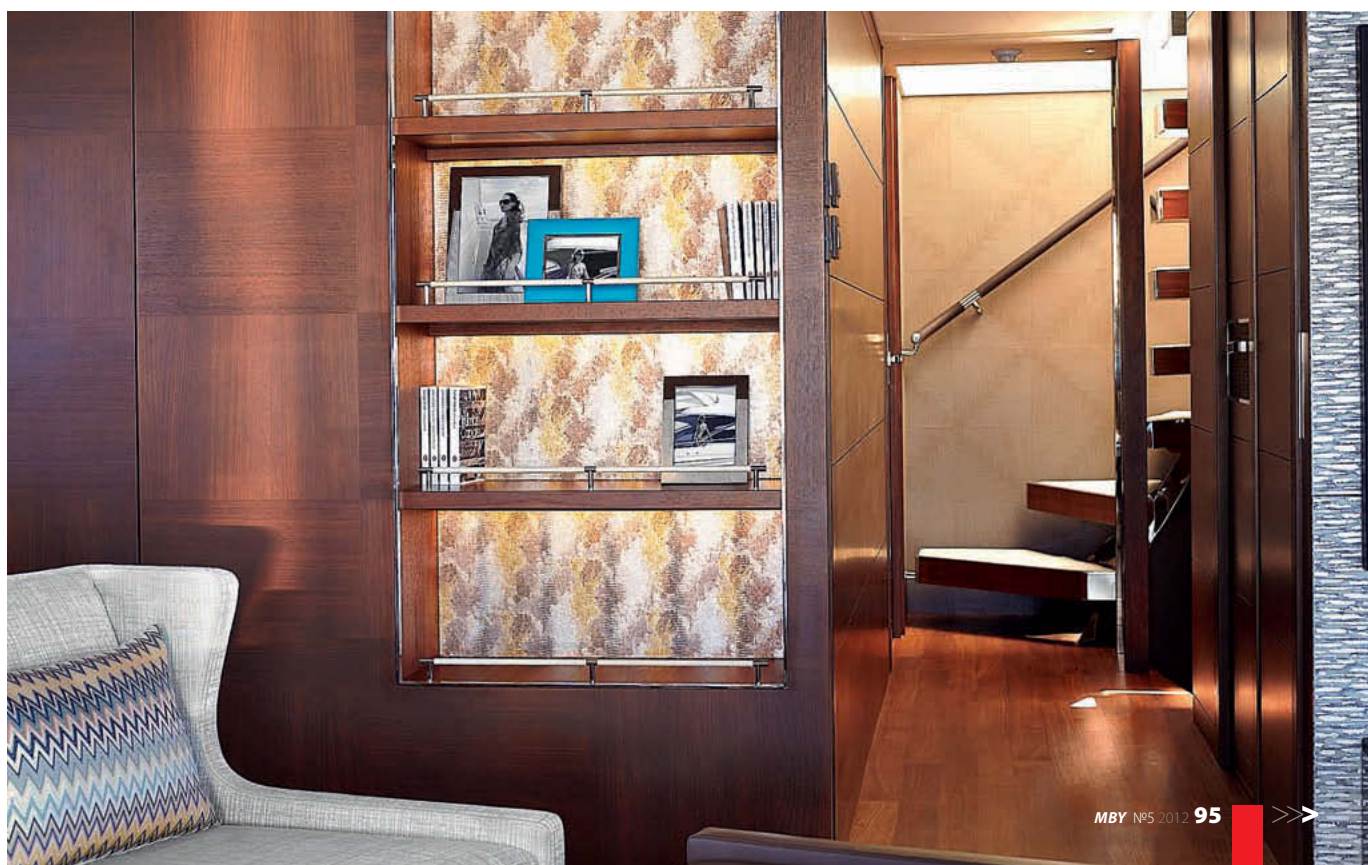


На странице слева:
Интерьер салона главной палубы. Открывающиеся «балконы» по правому и левому борту уже включены в стандартную комплектацию яхты.

Сверху вниз:
Перед входом в мастер-каюту есть холл, который можно оборудовать как рабочий кабинет или приватную мини-гостиную.

«Официальная» столовая на главной палубе.

Холл нижней палубы, куда выходят двери кают для гостей.





ИНТЕРЬЕР

Визитная карточка любой яхты — главная палуба. На *Imperial Princess* здесь располагаются основной салон, столовая, камбуз, а в носовой части — роскошная мастер-каюта. Интерьер разработан совместными силами Princess и дизайн-бюро Bannenberg & Rowell. В отделке использована полированная древесина ореха, пол выполнен из более темного венге. В столовой обращают на себя внимание металлизированные стеновые панели, созданные для этой яхты специалистами знаменитой марки Cristofle. Интерьер построен на контрастных, но спокойных тонах, с использованием материалов разной фактуры. Это лучший способ сделать среду обитания не назойливой, но и не скучной — обилие разнообразных визуальных и тактильных ощущений гарантировано даже при отсутствии экстравагантных кричащих деталей.

Мощное остекление надстройки обеспечивает во всех помещениях главной палубы обилие дневного света, в салоне предусмотрены еще и открывающиеся при помощи гидравлического привода «балконы» на обоих бортах (кстати, за эту роскошь, в отличие от большинства яхт такого класса, доплачивать не придется — все входит в стандартную комплектацию).

Салон традиционно расположен при входе, за ним — столовая и примыкающий к ней профессиональный камбуз, искусно спрятанный за переборками и соединенный с другими «служебными зонами»: рубкой и помещениями команды. Пройдя еще дальше в нос, оказываешься в апартаментах владельца.

КАЮТЫ

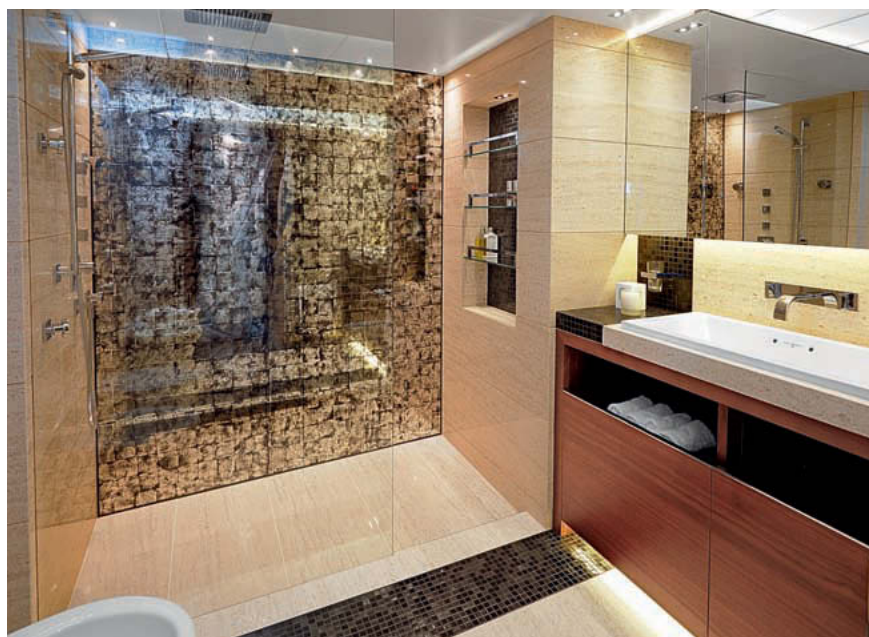
Вот действительно апартаменты, а не просто каюта. Фактически это несколько помещений. Первым делом попадаешь в просторный холл, который можно оборудовать как кабинет, домашний кинотеатр, приватную гостиную или все что угодно, в зависимости от пожеланий заказчика. Собственно каюта или, если хотите, спальня также весьма просторна — с огромной кроватью, креслами и столиком, мебельной секцией для медиаоборудования. Ваннх комнат по желанию заказчика можно спланировать одну или две. А расположенная рядом гардеробная комната также включает две зоны: «для него» и «для нее».

Каюты гостей на нижней палубе также не страдают от дефицита дневного света: большие бортовые иллюминаторы есть в каждой. Кают можно спланировать 4 или 5 (максимально Princess 40M примет 12 пассажиров), в них стоят двуспальные или



НА НОСУ

Помимо флайбриджа, кормового кокпита и «террасы» верхней палубы, побыть на свежем воздухе можно и в носовой зоне отдыха, оборудованной как настоящий пляж — с лежаком для загара, диванами и держателями для напитков. При желании над этой зоной можно поднять раскладной тент от солнца.



На странице слева:
Мастер-каюта занимает всю носовую часть главной палубы. Благодаря масштабному остеклению надстройки здесь очень много дневного света и, разумеется, отличный вид.

Сверху вниз, слева направо:
Камбуз для профессионального шеф-повара.

В мастер-каюте можно сделать одну огромную ванную комнату или две отдельные. На фото — второй вариант.

Так отделаны санузлы в каютах для гостей.

раздельные кровати, и в каждой, разумеется, предусмотрен собственный санузел. Если заказчик выбирает четырехкаютную планировку нижней палубы, освободившееся место можно отдать под тренажерный зал или домашний кинотеатр.

Для экипажа предусмотрены каюты на 7 человек в носовой части нижней палубы плюс отдельная каюта для капитана (сразу за постом управления на верхней палубе).

НАВЕРХУ

Верхняя палуба (это еще не флайбридж!), или sky lounge, как ее часто называют, на таких яхтах традиционно отдается под еще один салон. Он чуть меньше размерами, обычно менее формален, чем главный, и обязательно примыкает к открытой кормовой части палубы, где можно уютно устроиться для приватного семейного обеда — ну прямо как на дачной террасе. В отличие от кормового кокпита главной палубы, это место куда лучше защищено от взглядов проходящих мимо зевак, когда яхта стоит у причала. Салон, уютный и домашний, укомплектован массой диванов, креслами с подставками для ног, низким столиком. Здесь можно поваляться с книжкой, посмотреть кино или просто уединиться, что в главном салоне едва ли получится.

Множество вариантов планировки и полная свобода в дизайне и отделке интерьера

На уровне этой же палубы, но впереди устроена ходовая рубка, размерами и оснащением способная поспорить с межгалактическим кораблем. Благодаря выходам на палубу и внутренним трапам команда может перемещаться между служебными зонами (рубкой, камбузом и собственными каютами) абсолютно незаметно для пассажиров.

Кстати, коли речь зашла о камбузе, нужно упомянуть, что создавался он специально под профессионального шеф-повара, привыкшего работать в ресторане. Отдельно — зоны для приготовления холодных и горячих блюд, огромные холодильники и даже кухонный лифт, соединяющий флайбридж, главную и верхнюю палубы. Для быстрой доставки блюд и напитков не надо никуда бегать, а учитывая количество «официальных» мест для приема пищи по всей лодке (их четыре), дополнение это весьма полезное.

Флайбридж на таких яхтах — уже не просто верхняя открытая площадка, а еще одна полноценная палуба с лежаками, шезлонгами, баром, джакузи



На странице слева: 22 узла — внушительная скорость для столь крупного судна с водоизмещением около 200 тонн. По расчетам MBV полным ходом яхта может пройти без дозаправки около 500 миль, а на скорости 12 узлов — до 1500.

Внизу: Пост управления располагается в носовой части верхней палубы; прямо за ним — капитанская каюта. По желанию заказчика яхты можно предусмотреть дополнительный пост управления на флайбридже.

и обеденной зоной. Сверху все это накрыто хардтопом с открывающейся центральной частью, так что всем хватит и солнца, и тени. Дополнительный «пляж» традиционно имеется и на носу лодки: большой лежак и диван, разделенные удобным проходом с борта на борт.

ТЕХНИКА

С технической начинкой Princess 40M еще предстоит разбираться, поскольку никаких подробностей пока не сообщают. Из разных источников удалось добыть некоторые сведения, и они, надо признаться, впечатляют. Скорость почти 200-тонного корабля достигает 18 узлов с двумя MTU 12 V 4000 M73L по 2895 л.с. и 22 узлов с парой MTU 16 V 4000 M93L по 3460 л.с. — для столь крупного судна результаты весьма внушительные.

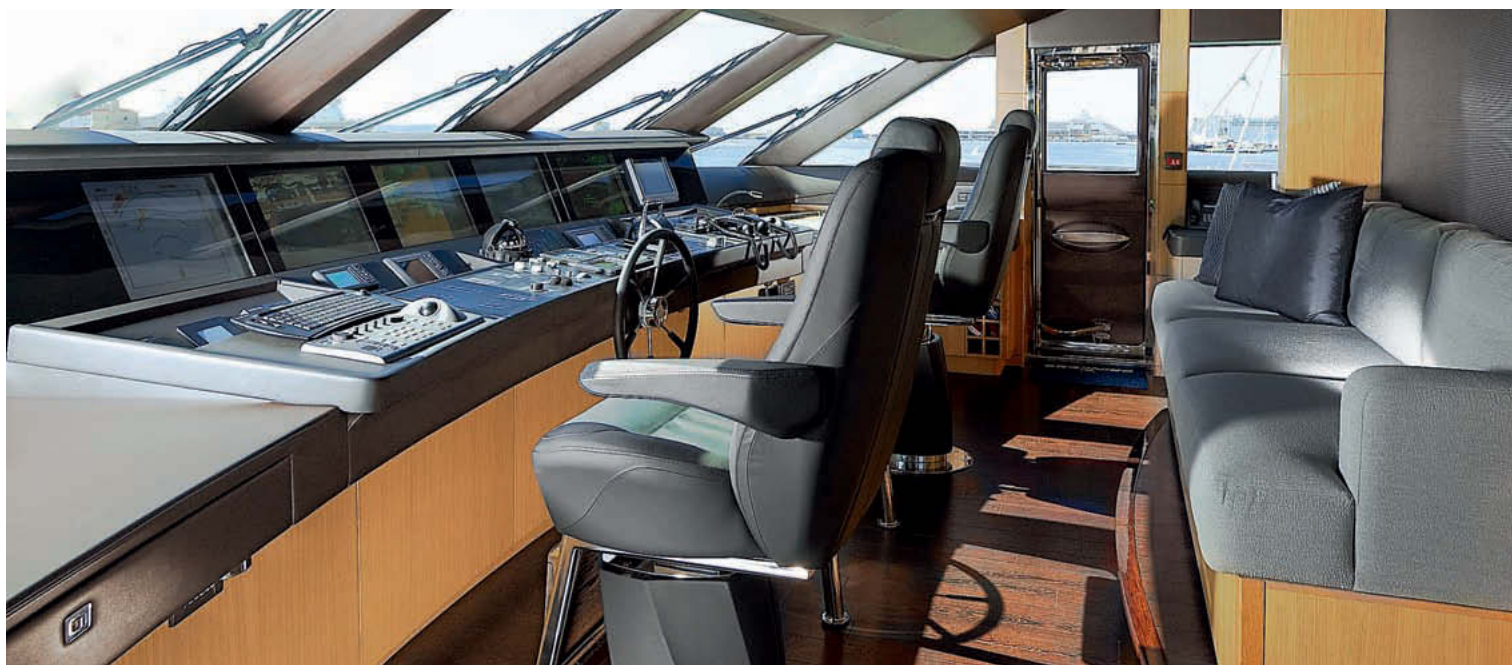
О мореходности беспокоиться не следует — яхты Princess по этому показателю всегда были впереди многих. Хотя детали, касающиеся формы корпуса с переменной килеватостью и систем успокоения качки, знать хочется. Во всяком случае, первая яхта *Imperial Princess* в этом году во время ходовых испытаний уже побывала в Бискайском заливе, который редко бывает ласковым. Мощные дизели

На создание первой Princess 40M Yacht ушло более 325 м² палубного тика

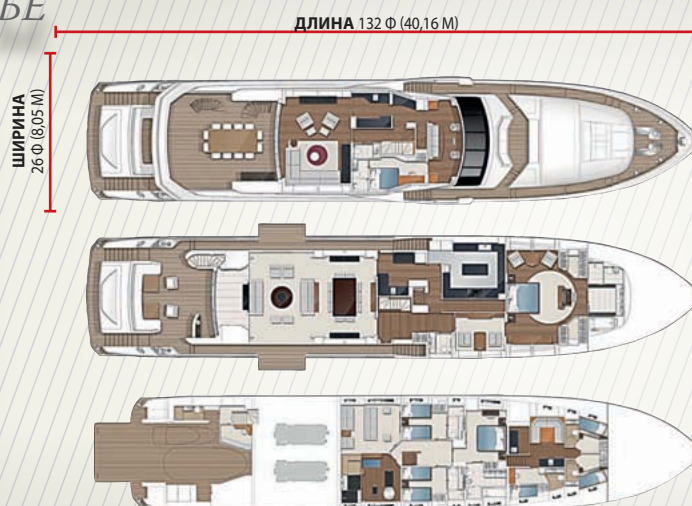
новой 4000-й серии сравнительно экономичные: даже с минимальной энергетической установкой яхта может пройти полным ходом до 500 миль, а на крейсерской скорости 12 узлов — до 1500 миль.

Princess 40M — яхта по всем статьям масштабная. Если гараж для тендера, то огромный, если якоря, то весом более пары центнеров, если генераторы, то по 80 кВт. По данным верфи, при постройке было отформовано 2300 м² стеклопластика, уложено 4200 м² звуко- и теплоизоляции, 325 м² палубного тика и 35 км электропроводки. А если говорить о трудозатратах, то на создание яхты ушло более 100 000 чел./ч.

И вот еще один интересный факт. При создании первого корпуса были построены помещения каждой палубы в виде макетов в масштабе 1:1. Это позволило в течение месяцев выявлять все мельчайшие огрехи компоновки, в результате чего Princess 40M Yacht получилась безупречной — яхтой, в интерьерах которой ничего не хочется менять. MBV



ДОСЬЕ



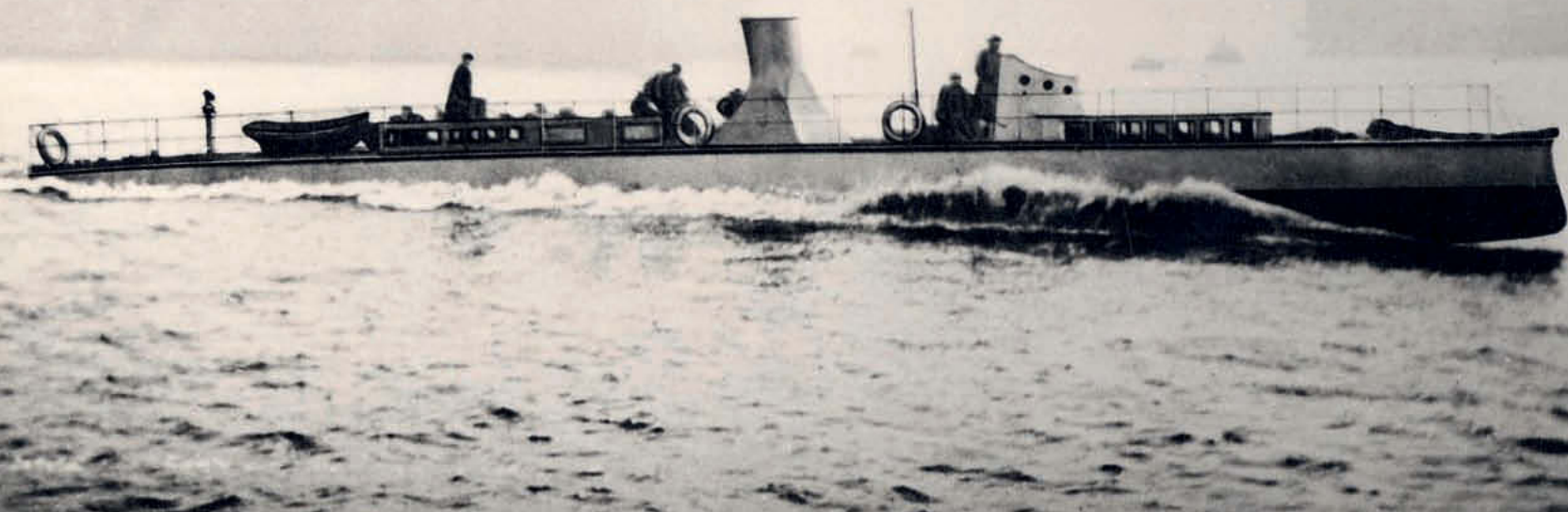
ДЛИНА
132 Ф (40,16 М)
ШИРИНА
26 Ф (8,05 М)
ОСАДКА
7 Ф (2,28 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (ПОРОЖНЕМ)
180 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА
29,3 Т
ЗАПАС ВОДЫ
4,6 Т
ДВИГАТЕЛИ MTU
4000 (2895/3460 Л.С.)
ПРОЕКТ
PRINCESS

СЮРПРИЗ ДЛЯ КОРОЛЕВЫ

«Пытаются многие, удается не всем».

Чарльз Алджернон Парсонс

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





СМОТРИТЕ
ВИДЕО
goo.gl/93c4w



Его звали Чарльз Алджернон Парсонс. Одни считали его носителем истинно британского духа. Другие отказывали ему в этом — не пристало джентльмену посягать на устои и правила. Сколь благородной ни была бы при этом цель. Цели же своей Парсонс достиг, пускай через скандал. Его судно *Turbinia* потрясло всех: зевак на пристани, заморских дипломатов, моряков всех рангов и флотов, но главное... Главное, что оно привело в восторг королеву Викторию. Свои эмоции она облекла в вопрос, обращенный к первому лорду Адмиралтейства: «Ведь это судно быстрее, чем любой из ваших кораблей, не так ли?»

Первый лорд прилагал титанические усилия, чтобы не разразиться проклятиями в адрес наглеца, который поставил его в столь неловкое положение, по сути унизив в глазах самой королевы. Он побагровел и... промолчал, потому что возразить было нечего: скорость суденышка, бросившего вызов всему британскому флоту, была невероятной, невозможной!

СПИТХЕДСКИЙ ИНЦИДЕНТ

Морскому параду в 1897 году, устроенному в честь 60-летия правления королевы Виктории, бабушки Елизаветы II, нынешней правительницы Британии, предстояло стать апогеем торжеств. Страна, которую государственный гимн призывал «править морями», в ту пору действительно была «владычицей морей». Да и сама королева всю жизнь выказывала особое расположение ко всему, что связано с кораблями, морскими экспедициями, парусами и яхтами.

И вот наступает 26 июня. На Спитхедском рейде — 165 британских боевых кораблей и 15 кораблей иностранных держав, прибывших в Портсмут, дабы выразить глубочайшее почтение королеве. Все суда украшены флагами и вымпелами. Команды построены на палубах, офицеры при орденах, кортиках и шпагах. Блестит медь духовых оркестров. Еще минута — другая — и появится яхта королевы *Victoria & Albert*. На ее мостике будет принц Уэльский в мундире адмирала флота. Сама королева, эта «венценосная бабушка Европы», в силу преклонного возраста предпочла наблюдать за парадом в подзорную трубу из окна своего замка на острове Уайт. Все ждут полудня. И вдруг...

О, это «вдруг», без которого не обходится ни один остросюжетный роман! Прием, обязательный для приключенческой литературы, кажется таким неуместным в налаженной жизни викторианской Англии, где все расписано, выверено и требует неукоснительного исполнения. И все же...

Вдруг на рейде появляется крошечное суденышко. Крошечное, конечно, по сравнению со стальными

гигантами, застывшими в торжественном строе, а так длина катера (да катер ли это? или материализация безудержных фантазий мсье Верна?) не меньше 30 м. Поднимая форштевнем фонтаны брызг, в которых мерцают радужные всполохи, судно несется вдоль боевых исполинов и совершенно издевательски делает разворот у флагманского корабля...

Все в замешательстве. Что это? Кто это? А если враги короны? Комендоры готовы броситься к орудиям, однако офицеры бездействуют, молчат и с флагмана. Тут в погоню за нарушителем порядка бросаются миноносцы: среди них два только спущены на воду — еще вчера их называли скоростными, но сейчас... Куда им против «нарушителя», который несется по рейду со скоростью никак не меньше 30 узлов?! Сообразив, что догнать дерзкое суденышко не удастся, миноносцы по команде — вот что значит выучка! — расходятся полумесяцем, чтобы замкнуть его в кольцо. Но «сороход» легко и даже как-то элегантно разворачивается, на полном ходу колесит мимо миноносцев и оставляет загонщиков «с носом». После этого, видимо, посчитав, что представление пора заканчивать, дав на прощание короткий торжествующий гудок, «нарушитель спокойствия» уносится к докам Портсмута. А над рейдом тает дым, валивший из его толстой, лихо откинутой в корму трубы. Снова, как насмешка, как прощальный поклон артиста. Все, господа, занавес!

Первый лорд Адмиралтейства, которому королева задала полный неприкрытой издевки вопрос, унижен и растерян, и такая же растерянность царит на борту флагмана, на мостике королевской яхты. Вновь и вновь раздается:

— Что это? Кто это?

Ответ знает глава технического департамента Адмиралтейства. Его ведомство решает, каким быть британскому флоту, определяет судьбы инженеров, готовых послужить своими изобретениями славе флота Ее Величества. Руководитель департамента понимает, что ему припомнят отвергнутое изобретение, которое... да вот же оно, во всей красе! И он шепчет под нос, чтобы никто не услышал:

— Проклятый Парсонс!

ЕСТЬ ШАНС!

Это был жест отчаяния. Другого случая заявить о себе у Чарльза Алджернона Парсонса не оставалось. Он обошел десятки кабинетов, писал докладные, чуть ли не умолял. Все напрасно: его *Turbinia* никого не интересовала! А ведь он гарантировал, ручался,

В 1897 году скорость Turbinia (32,8 узла) сочли почти чудом

Поднимая форштевень фонтаны
брызг, небольшое судно несется
вдоль боевых исполинов и делает
издевательский разворот на виду
у флагмана...



**Чарльз Алджернон Парсонс
(Charles Algernon Parsons)**

родился 13 июня 1854 года в Лондоне в семье графа Уильяма Парсонса, известного астронома. С детства проявлял интерес к технике и путешествиям: много ходил на семейной яхте вдоль побережья Англии и Северной

Испании. В 1876 году закончил Кембридж. Работал инженером. Изобрел многоступенчатую турбину для использования с электрогенератором собственной конструкции и чуть позже основал компанию по производству турбин. В 1897 году британский флот принимает в эксплуатацию два миноносца с турбинами Парсонса. В 1911 году Парсонс получает рыцарское звание. В 1931 году сэр Чарльз избран иностранным членом-корреспондентом АН СССР. В том же году после тяжелой болезни Чарльз Парсонс скончался.

ставил на кон свое имя бизнесмена и изобретателя. Его генераторы снабжали электричеством сотни кораблей, в Эльберфельде успешно работала паротурбинная электростанция, но паровая турбина в качестве судового двигателя принципиально нового типа оставила военных равнодушными.

Не найдя понимания в военном ведомстве, Парсонс обратился в конторы крупных судоходных компаний. Однако и там он наткнулся на глухую стену недоверия. Гражданские, видимо, рассуждали так: если военный флот оставил это предложение без внимания, то с чего бы им поступать иначе?

И тогда Чарльз Парсонс решил бросить вызов скептикам и бюрократам. Ради пущего эффекта свой план он хранил в тайне: о предстоящей «прогулке» по Спитхедскому рейду знали всего несколько человек. И сюрприз удался! В те дни в Портсмут прибыли сотни тысяч человек — британцев и гостей из-за рубежа. И все говорили о его «скороходе». Конечно, говорили и о королевской яхте, и самой королеве, о «бриллиантовом» юбилее, о мощи

На первом развороте:
Turbinia выходит в море.

Сверху: *Turbinia* в море на полном ходу.

На странице справа:
Корабли на Спитхедском рейде, когда произошел исторический инцидент с *Turbinia*. 1897 г.



британского флота и заморских кораблях. Но *Turbinia* тоже была событием, более того, она была сенсацией, почти чудом!

Парсонс все рассчитал. Даже учел, что оскорбленные его выходкой чиновники наверняка вознамерятся навечно упрятать его изобретение «под сукно». Только сделать это они не посмеют — не даст общественное мнение. И королева Виктория! Дама она престарелая, но ум у нее по-прежнему ясный...

На следующий день после «инцидента» Парсонс получил письмо под сургучной печатью. В послании (на гербовой бумаге, однако!) его настоятельно приглашали в Адмиралтейство для рассмотрения вопроса о применении его паротурбинного двигателя на британских кораблях.

Вот так. Он рискнул — и выиграл. Но он никогда не согласится с тем, что это была авантюра. Вовсе нет, он предлагал настоящий товар, просто незнакомый. И верил, что *Turbinia* не подведет. Слишком много было в нее вложено: сил и средств, мыслей, надежд, озарений...

ОТЛИЧНАЯ ИДЕЯ!

Идее паровой турбины почти 2000 лет, она много старше парового поршневого двигателя. Думал-размышлял над ней еще Герон Александрийский, а после него — сотни самых светлых умов. Однако прорыв произошел лишь в конце XIX века. Почти одновременно и независимо друг от друга патенты на изобретение паровой турбины получили швед Густав Лаваль и англичанин Чарльз Парсонс. Но если первый довел дело только до чертежей, подкрепив их теоретическим обоснованием, то наш герой теорией не ограничился — практика ему всегда была ближе.

Паровыми турбинами Парсонс заинтересовался еще во время учебы на математическом факультете Кембриджского университета. Он даже сделал из бумаги маленький двигатель и, веселя сокурсников, усердно дул на колеса игрушки, заставляя их вращаться. Парсонс понимал: если паровая машина работает на принципе использования потенциальной энергии пара, то есть его упругости, то турбина использует кинетическую энергию. Причем проточная часть турбины способна пропускать во много раз больше пара, чем цилиндры паровой машины, и это позволит получить двигатель очень большой мощности.

Однако сложности на пути создания паровой турбины были такими, что Парсонс приказал себе на время забыть о заманчивой идее. Он стал сотрудником известного изобретателя Уильяма Армстронга и занялся торпедами. Потом Парсонс переключился на судовые электрогенераторы. Давняя мечта не давала покоя, и в 1883 году он проводит

У *Turbinia* на каждом из трех валов стояли по три гребных винта диаметром 456 мм и шагом 610 мм

серию опытов, результатом которых годом позже стал патент на многоступенчатую турбину для приведения в действие электрогенератора.

В 1885 году он построил турбину, развивавшую мощность 6 л.с. при 18 000 об/мин. Вскоре в его активе уже были турбины мощностью 20 л.с. при расходе пара 28,5 кг/кВт.ч. Затем изобретатель поставил перед собой новую задачу: создать такую турбину, которую можно было бы использовать в качестве судового двигателя. Но еще в 1894 году он начал строить судно, которое назвал раньше, чем стало ясно, каким оно будет: *Turbinia*.

На стапеле уже устанавливали шпангоуты, а на реке Рейтон еще продолжались испытания модели длиной 0,6 м, которую таскали туда-сюда на рыболовной леске. Потом пришла очередь двухметровой модели с «резиновым» моторчиком. Казалось бы, примитив, однако, когда тремя годами позже модель испытали в настоящем опытовом бассейне, оказалось, что погрешность в измерениях составляет всего 3%.

В зависимости от того, какие данные получал Парсонс, корпус настоящей *Turbinia* без конца меняли. В итоге он получил такие размеры: длина 31,49 м (длина по ватерлинии 30,48 м), ширина 2,74 м, осадка 0,91 м. Отношение длины к ширине превысило 11, килевая линия плавно поднималась к оконечностям. Водоизмещение составило 44,5 т, причем немалая часть веса приходилась на механическую установку: сама трехступенчатая турбина (высокого, среднего и низкого давления) при мощности 2100 л.с. весила 3,66 т.

Парсонс рассчитывал в первом же «заезде» показать скорость не менее 30 узлов, однако *Turbinia* смогла выдать лишь 19,7. Причину установили быстро — кавитация. Из-за высокой частоты вращения винта скорость воды на засасывающей поверхности лопастей резко возрастала, давление понижалось до критического, и вода «вскипала». В такой среде винт терял упор, его КПД резко падал. Определив корень зла, изобретатель начал экспериментировать с винтами. Он построил стеклянную емкость и провел испытания гребных винтов, варьируя их диаметр, шаг, число и площадь лопастей. При этом он делал фотоснимки, используя выдержку 1/3000 с.

Замена винтов на судне, однако, не давала заметного прироста скорости. И тогда конструктор решился на кардинальный шаг: он превратил одновальную



Модель

Так выглядит модель легендарной *Turbinia*, находящаяся в музее (наши дни)



ДЕЛА НЫНЕШНИЕ

История любит повторяться, причем делает она это умело, разнообразя повторы. Не так давно, в июне, мы были свидетелями грандиозного парада на Темзе, тоже по случаю «бриллиантового» юбилея — 60-летия правления ныне властвующей королевы Елизаветы II. В параде приняли участие более 1000 разных судов, правда, до конечной точки — Тауэрского моста — дошли всего 670 (кто-то сошел с дистанции, кто-то забыл сдать регистраторам контрольные номера), однако и этого хватило для «Книги рекордов Гиннесса». Прежний рекорд — водный парад в немецком Бремерхафене с его 327 участниками — бесславно пал. Все прошло на редкость мирно, без навалов и скандалов. Что касается последних, тут надо отдать должное организаторам: кое-какие лодки они тормознули еще на «дальних подступах».

В частности, как сообщали газеты, в участии в процессии было отказано яхте «Любовь-Любовь» — творению остроумца и по совместительству художника француза Жюльена Бертье. Ее изображение напечатали, наверное, все яхтенные журналы мира: наполовину затопленная парусная лодка, нос которой погружен в воду, а в кокпите чудом держится уцелевший капитан... Тем не менее ситуация не являлась аварийной, и это была самостоятельно плавающая единица, точнее, половина корпуса лодки, прежде имевшего длину 6,5 м. Корпус загерметизировали, соорудили специальный киль, смонтировали мотор, и лодка, только казавшаяся со стороны типичным «полуутопленником», который давно должен был бы уйти под воду, да что-то упрямится, могла самостоятельно двигаться. Более того, своим ходом она прибыла из Франции к берегам британским, поднялась по Темзе...

В представлении создателя яхты — это яркая метафора, олицетворяющая любовь человеческую, всегда подверженную испытаниям, зачастую ущербную, раненую, почти распотанную и вместе с тем... непотопляемую! И вот эту полуяхту, ставшую собственностью некоего состоятельного лондонца, и собирались заявить на участие в водном празднике. Не вышло, и причиной отказа стало вовсе не сомнение в том, что «Любовь-Любовь» удержится на плаву. Тут вопрос этики: а ну как люди усмотрят в полуутопленнике другие аналогии и параллели! В общем, большинство британцев, моряков, яхтсменов и обычных людей, даже самых либеральных, согласились: негоже такой лодке идти в парадной эскадре. Да и зачем империи скандалы и сюрпризы — далеко не все они идут на пользу хотя бы развитию техники.



установку в трехвальную. Каждый гребной вал вращался на полном ходу с частотой до 2230 об/мин. Чтобы снизить нагрузку на лопасть и отдалить начало кавитации, Парсонс увеличил число винтов: в феврале 1896 года на *Turbinia* на каждом валу стояли по три одинаковых винта диаметром 456 мм и шагом 610 мм. С девятью винтами судно развило 32,8 узла. Благодаря увеличению мощности установки до 2400 л.с. и отдельным конструктивным улучшениям (в частности, изменили обводы в корме, и днище стало более плоским) скорость возросла до 34,5 узла. Дело было сделано: «товар» готов к продаже.

...После «демонстрации» в Портсмуте изобретатель основал компанию «Морские паровые турбины Парсонса». Он не сомневался, что она принесет ему славу и солидный доход. В том же уверены были его компаньоны по бизнесу, иначе с чего бы сложился фантастический начальный капитал — 240 000 фунтов стерлингов? Этих денег было достаточно для развития бизнеса и покрытия личных расходов Парсонса: на создание *Turbinia* он потратил 1107 фунтов, 13 шиллингов и 10 пенсов.

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ

Долго запрягают и быстро ездят не только русские. Спустя несколько месяцев после инцидента на Спитхедском рейде на английских верфях были заложены миноносцы «Гадюка» и «Кобра» с турбинами Парсонса. Согласно контракту скорость кораблей должна была составить не менее 31,5 узла. В 1900 году миноносцы спустили на воду. Первый же выход «Гадюки» на испытания стал триумфальным — 36,5 узла! Скорость «Кобры» (ее водоизмещение

Вверху и внизу: 1907 г. Результат аварии, когда при спуске другого судна оно врезалось носом в борт пришвартованной *Turbinia*. Серьезный ущерб нанесен корпусу, погнут реллинг, разрушена часть рубки. Моторная установка осталась неповрежденной, и судно отремонтировали в том же году.

На следующей странице: Три гребных вала на лодке с одной моторной установкой, да еще три винта на каждом — само по себе музейный экспонат.



GOLDEN GARDEN

BOUTIQUE HOTEL



Golden Garden Boutique Hotel расположен в самом центре Санкт-Петербурга на Владимирском проспекте, всего в паре шагов от Невского проспекта.

Словно оазис спокойствия и тишины посреди суеты мегаполиса, бутик-отель надежно укрыт от городского шума за светлой галереей со стеклянной крышей.

В бутик-отеле 23 номера различной категории, от стандартного до роскошного президентского люкса. Номера отличаются классическим дизайном интерьеров и содержат все необходимое для плодотворной работы и полноценного отдыха.

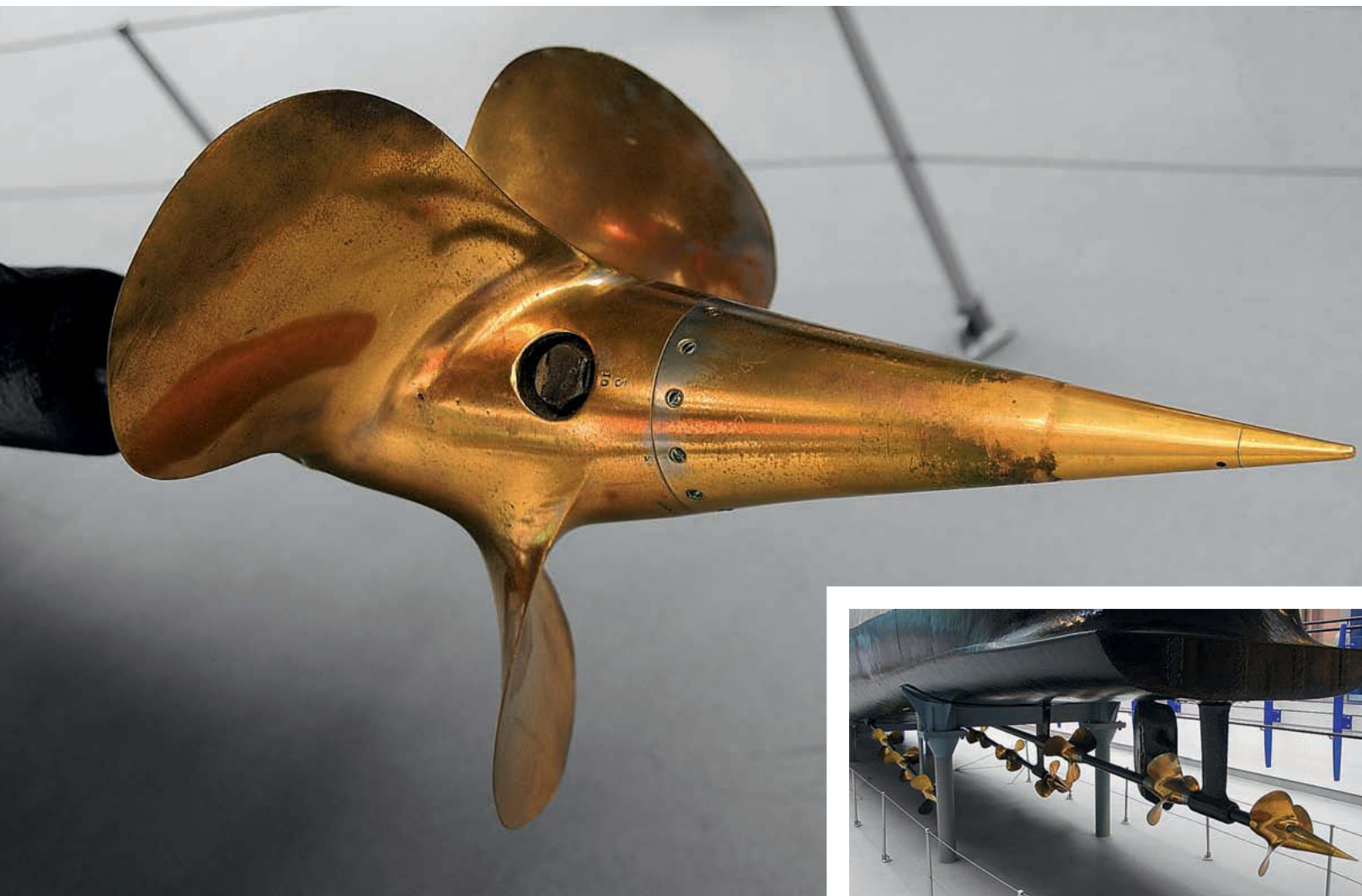
- Первоклассный уровень сервиса
- Индивидуальный подход к каждому гостю
- Широкий спектр дополнительных услуг
- Атмосфера тепла и домашнего уюта
- Изысканность интерьерных решений

Golden Garden Boutique Hotel предлагает гостям услуги ресторанов русской и итальянской кухни для проведения вечеров в теплой семейной компании, а также уютный лобби-бар с оригинальным коктейльным предложением.

К услугам деловых людей в бутик-отеле есть конференц-зал, оборудованный для проведения презентаций, конференций и деловых встреч.



191025, Санкт-Петербург, Владимирский проспект, д.9 т.: +7(812) 334 22 33, ф.: + 7 (812) 334 22 48
www.goldengarden.ru, e-mail: hotel@goldengarden.ru



Корма

На снимке стоящей в музее *Turbinia* хорошо видна трехвальная установка и форма днища в корме, благодаря которым скорость лодки еще выросла

составляло 390 т, на 20 т больше, чем у «Гадюки») — на узел меньше.

В том же 1897 году на Всемирной выставке в Париже *Turbinia*, ставшая символом «английского технического гения», опробовала воду Сены. И вновь ошеломляющий успех, хотя Парсонс и сетовал, что на реке невозможно показать все, на что способны его турбины.

Вообще изобретатель не оставлял стараний по совершенствованию силовой установки своего детища. В конце концов он установил на каждом валу вместо трех по одному широколопастному гребному винту большего диаметра. Скорость не возросла, но и не упала.

Между тем преимущества турбин наконец-то оценили не только военные. В 1906 году на линию Ливерпуль — Нью-Йорк вышел турбинный трансатлантик «Кармания». Несколько месяцев спустя на воду спустились гигантов-близнецов «Лузитанию» и «Мавританию» по 38 тыс. т водоизмещением каждый. В церемонии спуска «Мавритании» участвовала и «прародительница» турбинного флота: на фоне колоссальных размеров суперлайнера *Turbinia* смотрелась скромно, но держалась с достоинством. В первый рейс через океан «Мавритания» отправилась в ноябре 1907 года и уже через месяц получила «Голубую Ленту Атлантики», показав среднюю скорость 23,69 узла. Потом новый рекорд — более 26 узлов, который продержался 22 два года, в течение которых «Мавритания» владела «Голубой Лентой» и считалась самым быстроходным пассажирским судном в мире. Именно пассажирским, потому что военные корабли с паровыми турбинами Парсонса регулярно

Чтобы избежать кавитации, Парсонсу пришлось делать эксперименты с винтами

обновляли установленный «Гадюкой» рекорд. В 1913 году это сделал русский эскадренный миноносец «Новик», построенный на Путиловском заводе в Петербурге. Его котлотурбинная установка общей мощностью 42 000 л.с. позволила установить новый рекорд скорости — 37,3 узла.

А что же *Turbinia*? Она старела, ибо ничто не вечно под луной. Но о том, чтобы окончательно списать судно со счетов и отправить «на иголки», не могло быть и речи. В 1927 году *Turbinia* стала экспонатом Музея науки в Лондоне. Правда, ни один павильон музея не обладал достаточными размерами для нее, и тогда судно... укоротили. Конечно, на такое варварство без слез смотреть было невозможно, и все же часть 32-метрового корпуса пришлось вырезать.

В 1961 году *Turbinia* отправилась в новое «путешествие» — в город Ньюкасл-на-Тайне. Там создавали Политехнический музей, и *Turbinia* должна была стать его «звездой». Но воссияла она в полную силу позже, когда в 1983–1996 годах ей вернули первоначальный облик (изготовили заново и встроили изъятый фрагмент корпуса) и поместили в специально сооруженную галерею. Там, в музее, она стоит и сейчас, сверкая лаком и свежей краской, радуя глаз и заставляя вспоминать добрым словом Чарльза Алджернона Парсонса — блестящего инженера, изобретателя и все-таки немножко авантюриста. МВУ

5 сентября – 15 октября

Генеральный партнер

BSRK

винно-
гастрономический
фестиваль
Маяки

Организаторы:
Журнал «За рубежом»
и яхтенная компания
Sailing Art

Попробуй блюда
фестивального меню, получи
возможность отправиться
в винно-гастрономическую
регату на Сицилию от Sailing Art

Даты регаты
29 сентября — 6 октября

www.SailingArt.ru

мы знаем
координаты
хорошей
еды



Организаторы
проекта

За рубежом

Sailing Art
Свобода в движении

Партнер
проекта

COOK
Готовим на здоровье

Продуктовый
партнер

Amway

Barilla
ПАСТА №1 в ИТАЛИИ

Партнер
мастер-классов

**ШКОЛА
ВКУСА**

Медиа-партнеры

**ПЕРВОЕ
ВТОРОЕ
ТРЕТЬЕ**

MOTORBOAT

SMOKE
GENTLEMEN'S CLUB

К участию приглашаются: ресторан «Облака», ресторан «Реми», ресторан «Мясной клуб», ресторан White Rabbit, ресторан «Турандот», ресторан «Рыбный базар», ресторан the Apartment, ресторан Sorbetto, ресторан La Maree, ресторан Cantinetta Antinori, Винный Клуб «Каудаль», ресторан Bontempi, ресторан Settebello, кафе «Галерея», ресторан «Революция».

Реклама.

Иллюстрация — Ася Маслова, дизайн — Максим Громов.

МСУ 70 ЗНАКОМСТВО

Компания Monte Carlo Yachts покажет в сентябре на боат-шоу в Каннах эффектную модель МСУ 70. Впрочем, узкому кругу публики уже посчастливилось увидеть новинку: в июле в Триесте лодку продемонстрировали клиентам верфи и журналистам. Впереди — мировая премьера и тест-драйвы, а мы пока спешим поделиться первыми впечатлениями от знакомства с этой весьма неординарной яхтой.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Monte Carlo Yachts**





Еще год назад линейка яхт молодой верфи Monte Carlo Yachts, не так давно появившейся в составе холдинга Beneteau, состояла всего из двух моделей: MCY 65 и MCY 76. Хотя в перспективе модельный ряд Monte Carlo простирается до 130 футов и впереди у верфи грандиозные свершения, 70-футовая новинка производит сильное впечатление. Еще, говоря о молодой верфи, нужно помнить, что за ней стоит финансовая мощь Beneteau Group, у нее в активе — серьезные технические и технологические новации, а дизайном всех лодок бренда занимается именитое венецианское бюро Nuvolari & Lenard. Причем занимается с фантазией: с самого начала Дэну Ленарду и Карло Нуволари была поставлена задача сделать яхты максимально мореходными и комфортными, а они стали еще и узнаваемыми. На нынешнем рынке глиссирующих моторных яхт это серьезное преимущество: похожих друг на друга судов много —

попробуй-ка с расстояния в сотню метров, не видя надписи на борту, определить, с какой верфи вышла яхта! А вот любая из моделей Monte Carlo Yachts идентифицируется безошибочно: необычные бортовые иллюминаторы bull's eye в форме пересекающихся окружностей, динамичные линии слегка сдвинутой в корму надстройки и большая зона отдыха на носу, португальский мостик, который вообще редко встречается на яхтах такого класса... Перечислять можно долго.

Все три модели верфи выполнены в едином «фамильном» стиле, но различаются они не только длиной. По этому поводу на презентации MCY 70 хорошо высказался Карло Нуволари: «Знаете, никто не был бы шокирован, если бы мы вовсе не изменили концепцию планировки, опробованную на MCY 65 и MCY 76, — достаточно посмотреть на успешные продажи и хвалебные отзывы. Но поступать так — все равно что забить гол в пустые ворота. MCY 70 занимает центральную позицию в модельном ряду,



Стеклянные двери между салоном и кормовым кокпитом убираются полностью

пока она — квинтэссенция бренда. При этом лодка особенная и оригинальная, фактически это эволюция наших изначальных идей как в дизайне, так и с технической точки зрения».

СРЕДА ОБИТАНИЯ

Действительно, при внешней схожести трех моделей Monte Carlo Yachts внутри они сильно различаются. Речь не об отделке и мебели: яхты верфи относятся к сегменту semi-custom, следовательно, интерьеры предполагают высокую степень свободы от типовых решений. Я говорю о планировке: в этом смысле три модели не только не похожи друг на друга, но сильно отличаются компоновкой от большинства яхт этого класса. Достаточно вспомнить хотя бы удачный вариант планировки MCY 76 с камбузом в кормовой части нижней палубы — такое встречаешь нечасто. Карло Нуволари не преувеличивал, говоря, что не будет бить в пустые ворота, ибо перед нами опять новая концепция, причем с вариациями: яхту можно заказать с тремя или четырьмя каютами. Но давайте по порядку, и начнем с верхней палубы.

Как уже говорилось, надстройку заметно сдвинули в корму, чтобы сделать носовую палубу просторнее, но вовсе не в ущерб салону и кормовому кокпиту. Чудес не бывает, но салон с «гостиной» в его кормовой

части визуально и функционально получился не меньше, чем принято на яхтах таких размеров. Более того, не пришлось даже спускать камбуз на нижнюю палубу, чтобы добиться в салоне большего простора. А при раскрытых дверях в кокпит (раздвижные двери убираются полностью), когда пространство зрительно объединяется, он выглядит еще эффектнее. Кухню удачно вписали ближе к носу, сразу за постом управления: обе рабочие зоны скрыты за легкой перегородкой, поэтому не бросаются в глаза. Удобно и то, что столовая находится напротив — по левому борту, возле лобового стекла. П-образная планировка камбуза эргономична, поскольку позволяет получить максимум рабочей поверхности на минимальной площади, разместить технику и шкафы на расстоянии вытянутой руки. В салоне по левому борту есть выход на палубу: можно пройти на нос или в кормовой кокпит, где расположен трап в помещения команды, — экипаж и гости не будут часто пересекаться, что является дополнительным преимуществом компоновки.

В пассажирские каюты ведет трап из салона (слева от поста управления). Спустившись по нему, попадаешь в холл, куда выходят двери кают. VIP-каюта традиционно устроена в носу. Вторая, гостевая, с парой отдельных кроватей, — по левому борту, а мастер-

Вверху: Интерьер главного салона и открытого кормового кокпита. Выполненные на одном уровне и в едином стиле, эти зоны выглядят логичным продолжением друг друга.

На странице справа, сверху вниз:
Мастер-каюта во всю ширину корпуса яхты.

Ванная комната мастер-каюты, оборудованная двумя раковинами и разделенными блоками душа и туалета.



В КОРМЕ

Из кормового кокпита, подняв часть трапа на флайбридж, можно спуститься в отсек экипажа и машинное отделение судна. Альтернативный доступ в эти помещения — снаружи, через дверь в транце

апартаменты — на миделе. Это именно апартаменты, ибо к просторной каюте прилагаются огромные ванная и гардеробная. В четырехкаютном варианте место гардеробной занимает дополнительная гостевая каюта с кроватями в два яруса, но... Оба варианта планировки предполагают — внимание! — четыре туалетные комнаты: у каждой каюты своя (если их три, четвертый санузел используется в качестве дневного).

У команды свои каюты и «удобства», и если санузел здесь один, то кают две, причем одноместных. Помещение команды служит «буфером» между мастер-каютой и моторным отсеком: преимущества такого решения в отношении звукоизоляции объяснять не надо. Дополнительную звуковую защиту обеспечивает ванная комната, протянувшаяся от борта до борта, и можно предположить, что владельцы этой лодки получают беспрецедентно тихую мастер-каюту. Проверим потом на тест-драйве.

Заметным достоинством всех помещений МСУ 70 является высокий подволоок: даже если вы ростом под два метра, вам не придется то и дело рефлекторно втягивать голову в плечи. Здесь уместно вспомнить о том, что уже на первых моделях Monte Carlo 76 была внедрена технология независимой сборки крупных интерьерных модулей (капсул) с последующим их монтажом внутри корпуса, что не только ускоряет

Лодка должна быть лодкой, а не плавучим домом, простаивающим у причала

производственный процесс, но позволяет добиться больших объемов, заметно снизить общий уровень шума и вибрации.

Отделка также заслуживает всяческих похвал. Много натурального дерева очень высокого качества (пол из тика, для мебели и отделки стен выбраны дуб и сикомор), ничего лишнего и кричащего. Возможно, кто-то сочтет интерьер МСУ 70 аскетичным, но, на мой взгляд, это скорее элегантная простота — качество, которое обычно дорого стоит как в смысле финансов, так и в плане собственных ощущений.

ПОД СОЛНЦЕМ

Как бы ни были хороши салон и каюты, но максимум времени на борту все же проходит на воздухе, и тут есть где «приземлиться». Уже упоминавшийся кормовой кокпит с его большим столом, объемным диваном и мобильными креслами — отличная альтернатива основной столовой. Второй пункт притяжения — носовая зона отдыха, которая размерами больше напоминает пляж, разделенный

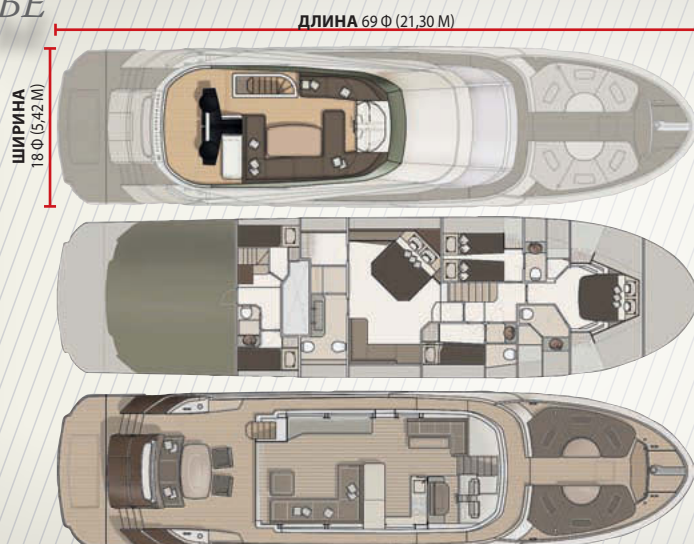


Длинный свес флайбриджа хорошо защищает кокпит от дождя и солнца

Флайбридж с установленным на нем хардтопом весьма велик: здесь дополнительно уместятся шезлонги и... даже аквабайк

Кормовая платформа оснащена гидравлическим приводом: удобно для купания и сброса на воду тендера

ДОСЬЕ



ДЛИНА	69 Ф (21,30 М)
ШИРИНА	18 Ф (5,42 М)
ОСАДКА	5 Ф (1,52 М)/5,5 Ф (1,65 М)
ВЫСОТА НАД ВЛ	6,30 М
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	39,0/37,5 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	4000 Л
ЗАПАС ВОДЫ	840 Л
ДВИГАТЕЛИ	MAN V8 1200 (1200 Л.С.), MAN V8 1000 (1000 Л.С.) — ДНИЩЕВЫЕ КОЛОНКИ MAN V8 1200 — ГРЕБНЫЕ ВАЛЫ
СКОРОСТЬ (MAN V8 1200)	
МАКСИМАЛЬНАЯ	33/31 УЗЕЛ
КРУИЗНАЯ	26 УЗЛОВ
ПРОЕКТ	MONTE CARLO YACHTS
КОНЦЕПЦИЯ И ДИЗАЙН	NUVOLARI & LENARD
КАТЕГОРИЯ RCD	«А»

*ДРОБНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ОТРАЖАЮТ ЗНАЧЕНИЕ ПАРАМЕТРА С ДНИЩЕВЫМИ КОЛОНКАМИ (ЧИСЛИТЕЛЬ) И ГРЕБНЫМИ ВАЛАМИ (ЗНАМЕНАТЕЛЬ)



ПАЛУБА

Нестандартная конфигурация палубы в носу: отсутствие проходов вдоль борта компенсируют центральный проход и португальский мостик

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



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

Оптимальное взаимное положение штурвала, рукояток двигателей и джойстика IPS



Вверху: Пост управления отделен от салона легкой переборкой.

Внизу: Для доступа в отсек экипажа поднимается фрагмент трапа на флайбридж.



пополам широким проходом от носа до лобового стекла. С каждой стороны — по лежаку и столику; последние достаточно опустить вниз, прикрыв закладными подушками, чтобы площадь лежаков еще увеличилась. Честно говоря, с такими возможностями флайбридж на этой лодке вовсе не выглядит обязательным. Тем не менее он есть, и сомневаться в его полноценности не приходится. Еще одна обеденная зона, трансформируемая в лежак, диван, второй пост управления, немаленький бар, плюс остается место на корме для шезлонгов. Над всей этой красотой возвышается хардтоп: нужна тень — закрываем, а если есть настроение позагорать, то он раскрывается так, что тени почти не будет.

Что ж, высокие стандарты Monte Carlo Yachts в отношении комфорта и функциональности открытых палуб и помещений сомнений не вызывают.

С ВЕТЕРКОМ?

Энергетика динамичных линии корпуса и надстройки, плавный изгиб линии палубы, форма носовой части

Кажется, что гости на борту этой яхты вполне могут «потерять» друг друга

корпуса создают впечатление, что лодка создавалась не только для беспечного отдыха на воде. Так и есть: озвученные верфью данные по скорости удивляют: 33 узла — максимум и 26 узлов — круизная скорость! Они достигаются с парой двигателей MAN V8 по 1200 л.с. и приводами ZF POD 4000. Это та же пропульсивная установка, которая стоит на МСУ 76. С ней флагман линейки развивал 31 узел. Поэтому еще пара узлов на более легкой яхте не вызывает вопросов. Интересно другое: на МСУ 70 могут стоять те же двигатели с угловой передачей на валы. В этом варианте максимальная скорость чуть меньше (31 узел), а круизная — те же 26 узлов. Где же тогда декларируемое превосходство колонок над валами? Полагаю, в расходе топлива, высокой маневренности судна с днищевыми колонками, особенно на малых ходах, и, конечно, в управляющем джойстике. Если скорость для вас не главное — можно оснастить яхту менее мощными 1000-сильными MAN V8 1000.

ВЕРДИКТ

Вот его мы отложим на потом, когда пройдет тест и появятся результаты. Ограничимся обещанными впечатлениями. МСУ70 создает ощущение настолько большой, что 8 пассажиров плюс экипаж вполне могут «потерять» друг друга борту. Хотя 70 футов и составляют внушительную длину, МСУ 70 мне показалась еще больше. Что же касается ходовых качеств, то пока положимся на мнение Дэна Ленарда, который на презентации яхты в Триесте сказал так: «Лодка должна быть лодкой. Мы не создаем плавучие дома, чей удел — стоять у пирса. Или плавучие автомобили, которые могут похвастаться лишь скоростью. Наша задача — создать яхту, на которую приятно смотреть и на которой приятно ходить». Пожалуй, добавить нечего. **MBY**

ПУСТЫННАЯ ПЛАНЕТА

В путешествии к южной макушке Земли антарктических исследователей ожидали сказочные ландшафты и невероятная дикая природа.

Текст и фото Тесса Теннант и Лу де Марко



Накатывают огромные волны, небо стремительно темнеет, а метеосводка пророчит 9-балльный ветер. Очевидно, нас ждет непростой переход по штормящему океану. Мы только что встретили первый айсберг, своей причудливой формой напомнивший замершее здание терминала аэропорта. Вокруг судна в небо взмывают фонтаны китов, и совсем недавно показались первые симпатичные пестрые дельфины Коммерсона. Мы еще даже не дошли до Антарктики, а путешествие уже обещает стать захватывающим!

На три недели нашим домом стало российское научно-исследовательское судно «Академик Иоффе», известное на Западе как *One Ocean Navigator*. Эту плавучую лабораторию ледового класса длиной 117 м построили в Финляндии для Института океанологии РАН. Жилые помещения судна вмещают 96 человек, его максимальная скорость составляет 14 узлов — всего на четыре узла больше, чем выдает наш семейный

круизер Selene 47 под названием *High Flyer*, стоящий теперь в Лимингтоне, за 6000 миль отсюда. Однако все наши путешествия на *High Flyer* проходили вдалеке от этого царства льда, снега и диких суровых островов.

«Академик Иоффе» — не круизное судно, его главной задачей является обеспечение научной работы, что для нас как раз очень важно, поскольку эту часть планеты лучше посещать на крепком, надежном корабле. Судно оснащено парой мощных дизелей (закон запрещает ходить южнее 60-й параллели без дублирования силовой установки), успокоителями качки, шахтой для спуска под воду многочисленных приборов и системой динамического позиционирования, которая (мы очень надеемся!) поможет держаться подальше от айсбергов. Экипаж «Академика» — из России, сейчас на борту около 80 пассажиров, включая десяток журналистов. Среди них съемочная группа BBC, которая путешествует по Антарктике с правнучкой отважного полярного исследователя сэра Эрнеста Шеклтона для съемок документального фильма. На борту поистине гремучая смесь наций, возрастов и темпераментов, но всех объединяет любовь к красоте дикой природы и уважение к подвигам исследователей Антарктиды.



Сверху вниз:

Укутанные в теплую одежду Лу и Тесса у подножия ледника. Спасательные жилеты, как и бинокли, могут оказаться совсем не лишними.

Гроты и проходы в гигантских айсбергах могут иметь самые причудливые формы: природа — большой фантазер.

КУРС НА ЮГ

Сейчас середина ноября, и мы стартуем из Ушуайи — самого южного города планеты, расположенного на оконечности Аргентины. До Фолклендских островов два дня пути, и к уютному искрящемуся воду «Академику Иоффе» присоединяется внезапно упавшая с неба стая морских птиц, которые стремительно ныряют под воду в захватывающем дух стройном порядке.

Фолклендский архипелаг и в особенности его столица, Порт Стенли, невероятно интересен. Дом губернатора и одна из главных улиц, Тэтчер Драйв, которую теперь переименовали, напоминают о событиях тридцатилетней давности, когда газеты пестрели репортажами о войне за Фолкленды. Холодное противостояние между Аргентиной и Великобританией продолжается по сей день, но местные жители гостеприимны, а яркие домики на городских улицах смотрятся весьма привлекательно. Из Стенли мы продолжаем путь на юго-восток, к Южной Георгии. Переход занимает трое суток, и однообразный морской пейзаж понемногу начинает надоедать. Но скучать не дают

бесчисленные рассказы полярников и ученых, а также наши добровольные «вахты» на капитанском мостике: мы выглядываем оттуда китов и дельфинов на горизонте.

Рано утром высаживаемся на один из самых прекрасных островов, которые мне довелось видеть за всю жизнь. Вдалеке виднеются покрытые снежными шапками горы, а от самого голубого моря под ногами расстилается зеленый ковер каменистой тундры. На катерах RIB мы исследуем остров, время от времени выбираясь на пляжи и изучая побережье. Самое сильное впечатление производит невероятное буйство жизни на суше и в море. Трудно передать словами ощущения, которые испытываешь при виде колонии пингвинов численностью 250 000 особей, — это можно только прочувствовать! Бесчисленные ряды черно-белых птиц уходят к горизонту, насколько видит глаз. Антарктические пингвины невероятно дружелюбные, жизнерадостные и деловитые существа: они меньше своих королевских собратьев, но наблюдать за ними жутко забавно. Не менее интересны пингвины Генту, Адели и комичные Макароны с широкими желтыми бровями. Ходить



по местным склонам непросто, и часто мы оказывались увязшими в снегу по пояс. Чтобы не делать в глубоком девственно чистом снегу слишком много углублений, мы старались ходить след в след, так как, если пингвин попадет в такую нехитрую снежную ловушку, выбраться из нее самостоятельно уже не сможет. Часто наш гид просил всю группу остановиться и пропустить неторопливо ковыляющих по своим делам птиц, которые являются хозяевами острова и имеют приоритет.

ЗОВ ДИКОЙ ПРИРОДЫ

Мы остановились в Грютвикене, чтобы посетить могилу антарктического исследователя сэра Эрнеста Шеклтона. Там съемочная группа BBC вместе с его правнучкой Александрой и членами семьи Вайлд провели в крохотной норвежской церквушке у самой воды волнительную церемонию. Фрэнк Вайлд был тем, кому Шеклтон доверил судьбы 22 человек, когда они потеряли свое судно во льдах во время экспедиции 1914 года. Шеклтон с четырьмя соратниками отправился в путь длиной 800 миль через Южный океан к Южной Георгии на 22-футовой спасательной шлюпке *James Caird*, чтобы оповестить о попавших в беду людях. Четыре трудных холодных месяца Вайлд поддерживал дух оставленных на него людей, которые укрывались под шлюпками на острове Мордвинова (Элефант) и охотились на тюленей и пингвинов ради пропитания. Все выжили, в итоге Вайлд вернулся на свою ферму в Южной Африке, где и закончил жизненный путь в возрасте 66 лет в 1939 году. Сам Шеклтон был погребен на крохотном кладбище в Грютвикене, и желание Вайлда похоронить его рядом с «боссом» не было исполнено из-за разразившейся войны. Но спустя почти 60 лет, после семилетних поисков журналист Анжи Батлер обнаружил урну с прахом Фрэнка в маленькой южноафриканской часовне. При поддержке обеих семей он отправился в Грютвикен и выполнил последнее желание Вайлда. После церемонии перезахоронения останки двух товарищей наконец упокоились рядом.

ЗАМЕРЗШАЯ ПЛАНЕТА

Во время путешествия мы встретили несколько крупных судов и парусных яхт-одиночек. Чувство почти полного одиночества одновременно потрясает и повергает в ужас, поскольку акватории тут очень опасные. В Антарктике действуют строгие правила: на берег с одного судна разрешается сойти не более чем сотне пассажиров одновременно. Подобные меры необходимы для сохранения окружающей среды и хрупких полярных экосистем. Доступ в ходовую рубку, где работает российская команда (их стоит пожалеть!), всегда открыт, поэтому мы можем не только высматривать оттуда китов и айсберги, но и изображать из себя капитанов суперяхты, когда только пожелаем. На судне вообще нет закрытых зон, и наше любимое место — верхняя палуба, откуда открывается невероятный круговой обзор. Погода здесь меняется за считанные минуты: безветренный солнечный день с температурой +3 °C может преподнести опасный шторм с ветром 60 узлов и морозом −15 °C. Нисходящему ветру, стремящемуся вниз с Антарктического плато высотой 10 000 футов, требуется для этого совсем немного времени. По пути неожиданно может опуститься туман или начаться дождь, даже если 10 минут назад небо было голубым, а мы, одетые в водонепроницаемое снаряжение и термобелье, жаловались на жару.

После трехсуточного перехода от Южной Георгии минуем остров Мордвинова и движемся дальше, к Южным Шетландским островам. Едва мы пересекли антарктическую конвергенцию (граница схождения северных, относительно более теплых, и южных, холодных поверхностных вод), как вода вплотную приблизилась к точке замерзания. Мы обошли остров на катерах и отыскивали место, где на узком каменистом пляже рядом с ледником располагался лагерь Фрэнка Вайлда и его команды.

ПРИКЛЮЧЕНИЯ НА RIB'AX

Ежедневно, если позволяла погода, для нас устраивали экскурсии: кто-то отправлялся на RIBax поплавать

Слева направо, сверху вниз: Буквально каждый сантиметр земли в Бэй оф Айлс, что на северном берегу Южной Георгии, занят королевскими пингвинами.

Тюлень-крабоед позирует перед фотокамерами на льдине.

Съемочная группа BBC работает над фильмом на Южной Георгии. На заднем плане — судно «Академик Иоффе».

Горбатый кит устроил представление перед пассажирами судна.

СУШИ
В НОВОМ
СТИЛЕ

GINZER

— СУШИ-БАР —
НОВОЙ ЯПОНСКОЙ КУХНИ




**GINZA
PROJECT**
www.ginzaproject.ru

Казанская д. 3
тел.: (812) 912 96 21

**ФАКТЫ**

Путешествие Тесы и Лу на научном судне «Академик Июффе» было организовано компанией Ice Tracks Expeditions. Юбилейный круиз в память о Фрэнке Вайлде начнется 20 ноября 2012 года. Судно вернется на Южную Георгию через Фолкленды, перед тем как пойти дальше, к Антарктиде. Стоимость места в каюте на двоих на 18 суток начинается от £ 7700. Возможны более короткие 10-дневные путешествия, стоимость которых с проживанием в трехместной каюте составляет £ 3800. Интернет: www.ice-tracks.com



Последний день в Антарктике преподнес нам сюрприз: парочка горбатых китов плыла рядом с судном, словно специально красуясь перед нами

Слева направо, сверху вниз: Экскурсия на катере RIB.

Летом в Антарктике полярный день, и даже ночью светло.

Противостояние 11-балльному шторму в проливе Дрейка на обратном пути.

между айсбергов, другие рискованно высаживались на пляжи, чтобы наблюдать за животными или пройти по островам. Иногда самые заядлые любители пеших прогулок возвращались на пляж к точке высадки, скатываясь вниз по леднику.

Южные Шетландские острова выглядят так, будто они из другого мира. Мы осмотрели остров Полумесяца и остров Кувервиль, затем отправились в бухту Надежды, и каждое из этих красивейших мест навсегда запало в память. Когда сойти на берег из-за зыби невозможно, капитаны RIBов устраивают прогулки между айсбергов. Картины белоснежных ледяных гор, парящих в чистейшем воздухе, составляют один из самых завораживающих и девственных пейзажей, которые нам приходилось видеть. Мы наблюдали за кормящимися пингвинами, за тем, как птицы защищают свои гнезда от больших поморников, а морские леопарды нежатся под солнцем на глыбах льда. Мы оказались невероятно близки к дикой природе, и судно почти всегда сопровождали дельфины, альбатросы и красивые капские голубки.

На остановке у острова Тейля (Десепшн) пятеро ученых пересели на 50-футовую яхту, стоявшую на якоре под защитой черного вулканического кратера. Нам рассказали, что за последние несколько дней яхте пришлось бороться со штормовым ветром 40 узлов, и мы порадовались, насколько нам повезло прийти сюда позже, поскольку сейчас условия были почти идеальными. Далее мы продолжили путь по проливу, обрамленному цепью белых горных вершин и скользящими по воде айсбергами, своими формами напоминающими башни и галеоны. В это время здесь, на макушке мира, полярный день, и ночью практически не темнеет — мистические багряные сумерки опускаются на море айсбергов лишь на несколько часов.

ПО ПУТИ ДОМОЙ

Последний день в Антарктике преподнес сюрприз: пара горбатых китов плыла рядом с судном, словно специально красуясь перед нами. Они держались

параллельным курсом и переворачивались в воде, обнажая свои огромные серые бока, прежде чем взмахнуть в воздухе величественными хвостами и нырнуть.

Судно повернуло назад, к Ушуае, и по пути мы зашли в бухту Удачи, где паковые льды подталяли настолько, что мы смогли пройти у самого ее края. Вечером настало время аккуратно упаковать все хрупкие вещи, наклеить пластыри от морской болезни (наши действуют 72 часа) и подготовиться к двухдневному переходу по проливу Дрейка. Надежды на спокойную дорогу не оправдались, и следующие два дня мы цеплялись и висли на всем, на чем удавалось, пока судно пробивалось через 10-балльный шторм, который так и норовил усилиться до 11 баллов. Однажды ночью на нос корабля обрушилась невероятно мощная волна, которая даже смогла остановить движение этого гиганта водоизмещением 7000 т. Некоторые пассажиры просто не вылезали из коек, принимая сверху передачи с едой, которые посылал заботливый экипаж, но большинство из нас все же ходило в столовую и время от времени даже посещало лекции. Прощальный капитанский ужин представлял собой хаос, в котором пассажиры хватались за посуду и друг за друга, чтобы на палубе не получилась «куча мала». Лу де Марко все это очень нравилось, и ночь напролет он оставался в рубке, получая удовольствие от созерцания 12-метровых волн. Это последнее приключение стало хорошим дополнением к путешествию: печально известный пролив Дрейка показал свой истинный характер, но увидеть его другим мы и не рассчитывали.

Антарктика — это настоящая Замерзшая Планета, где видишь совсем иную, отличную от обыденной, жизнь и другую природу. Туда долго и дорого добираться, там холодно, но это путешествие, без сомнения, стало самым интересным и незабываемым из всех, которые мы когда-либо совершали. Садитесь на полярное исследовательское судно — и вы никогда об этом не пожалеете! **MBY**



НОВОЕ ОСЕННЕЕ МЕНЮ!

Лучший ресторан у воды
в Санкт-Петербурге



Санкт-Петербург, Центральный яхт-клуб, Петровская коса, дом 9
www.parusa-spb.ru
резерв столов: 929-928-3



СИЛЬНОЕ ВПЕЧАТЛЕНИЕ

Три двигателя, шкиперская каюта в носу, обилие обитаемого пространства... Новый Azimut 55S меняет правила игры.

Текст **Джек Хейнс** Фото **Лестер МакКарти** и **Azimut**

SEE THE VIDEO



mby.com/a55s



Верфь Azimut давно заработала репутацию компании, умеющей кардинально менять привычные представления о спортивных яхтах. Достаточно вспомнить 2004 год, когда после долгого перерыва в линейке спортивных моделей появилась 68S, ставшая настоящей оплеухой конкурентам. За ней вскоре последовали 62S и 43S, при одном взгляде на которые у некоторых отвисала челюсть. Azimut 43S, например, стала первой лодкой в своем классе, где на главной палубе вместо традиционного кокпита появился шикарный салон. Это была первая яхта, сумевшая размыть границы между спортивными круизерами и более комфортабельными,

просторными и уютными внутри флайбриджными яхтами.

Глядя на новый Azimut 55S, понимаешь, что верфь снова каким-то образом, фигурально выражаясь, узнала прикуп и снова в выигрыше. Только посмотрите на этот почти вертикальный участок форштевня, напоминающий хромированную решетку радиатора Alfa Romeo! А как вам линия бортового остекления на корпусе, тянущаяся от мастер-каюты до самого носа!? А сверкающий серебристый корпус!

ПТИЦА-ТРОЙКА!?

Фантазийная внешняя эстетика — не единственное достоинство Azimut 55S.



Двигатели работают так тихо, что кажется, будто лодка идет медленнее, чем на самом деле



Камбуз напротив обеденной зоны умело замаскирован под секцию мебели



Слева направо, сверху вниз: Бортовые проходы широкие, но хотелось бы видеть еще и релинг по верху рубки.

Разные виды древесины в отделке делают салон особенным, хотя, возможно, он выглядит несколько прохладным.

Диваны в кокпите трансформируются в большой лежак.

Двойное сиденье по левому борту снабжено перекидывающейся спинкой, что превращает его в шезлонг.

Салон и кокпит спланированы на одном уровне, и это позволяет их легко объединить.

Широкое использование углепластика позволило значительно снизить вес. Кроме того, лодка буквально нашпигована небанальными техническими решениями, такими, например, как откидывающаяся электроприводом под углом кормовая платформа и дверь гаража, которая в открытом виде сама становится купальной платформой (с нее удобно спускать тендер). А еще есть три пропульсивные установки Volvo Penta IPS600.

Последнее определенно вызывает наибольший интерес: решение верфи установить три двигателя вместо обычных для такой лодки двух заставляет задуматься в первую очередь о текущих расходах. Сравнить данные расхода топлива непросто, учитывая, что все лодки с тремя IPS, которые MBY доводилось тестировать раньше, были либо значительно крупнее, либо меньше Azimut 55S. Правда, ни те ни другие не показывали серьезного отклонения расхода в какую-либо сторону от своих конкурентов с двумя двигателями при любом типе привода. Дополнительные расходы будут связаны с сервисом и регламентным обслуживанием еще одного двигателя (он уже куплен). Впрочем, этот двигатель — неотъемлемая часть лодки, и раз уж 55S вам нравится, это не должно огорчать. На верфи уверены: такая комплектация — лучшее решение именно для этой модели как в отношении динамики, так и доступа к двигателям для их обслуживания. Гараж для тендера не оставляет места для двух больших... ну, скажем, IPS800. Но три меньших по размерам силовых агрегата IPS600 идеально вписались в небольшое пространство прямо под гаражом.

Надо сказать, установка трех двигателей не означает их использования в любых комбинациях. Наличие двух рукояток управления двигателями и двух ключей зажигания предусматривает управление центральным и одним из бортовых двигателей общей рукояткой, и если один из этих двигателей откажет, управляющая электроника выключит его, но «здоровый» продолжит работать. И еще: когда одна рукоятка (неважно какая) установлена в положение «нейтраль», центральный двигатель тоже в нейтраль; при этом левый двигатель может работать на ход вперед, а правый — назад. При швартовке центральный двигатель не задействуется.

Если позабыть о деньгах и посмотреть на то, какую динамику обеспечивают три двигателя, тут придраться не к чему. Azimut 55S разгоняется быстро, но мягко (не как некоторые лодки, где выход на глиссирование вынимает душу). На тест-драйве скорость превысила 35 узлов — и это отличный результат с половинным запасом топлива, полными

танками воды и командой из 8 человек. Двигатели работают чрезвычайно тихо — это одно из преимуществ IPS: они сильно сдвинуты в корму и располагаются максимально далеко от поста управления. Закрыв сдвижную дверь между салоном и кокпитом, можно еще усилить этот эффект — в тишине совсем не ощущаешь скорости: кажется, лодка идет медленнее, чем на самом деле.

Управление Azimut 55 достаточно отзывчивое и не острое — это вам не Sunseeker Predator или Princess V-класса. Впрочем, именно этого в Azimut и добивались, адресуя 55S тем, кто скорее будет гнать к горизонту сам или включит автопилот, вместо того чтобы отрабатывать каждую волну. Это вовсе не означает, что лодка тупо реагирует на перекладку штурвала, просто вход в поворот у нее не резкий, а спокойный, но уверенный и легко контролируемый.

Единственное, что неудобно на рулевой консоли, — угол установки блока рукояток управления двигателями: сидя, к ним нужно тянуться, стоя — наклоняться. У меня после тест-драйва и фотосессии даже запястье заболело. Кресел у штурвала два. Сам штурвал расположен перед тем креслом, что ближе к диаметральной плоскости. Резоны понятны: отсюда лучше обзор капитану. Однако всякий раз, когда его сосед-штурман захочет выйти или вернуться в кресло, капитану придется вставать.

БЕЗ СУЧКА И ЗАДОРИНКИ

Столь удачной в отношении дизайна и комфорта организации обитаемого пространства, как на Azimut 55S, я не встречал за последнее (и довольно продолжительное) время. Наряду с инновационными решениями, здесь немало того, что традиционно можно увидеть на многих лодках, и все это выполнено безупречно. Разумеется, нет ничего нового в том, что салон и кокпит находятся на одном уровне и, будучи объединенными при раздвинутых стеклянных дверях, дают потрясающе много места. При закрытых дверях сдвижной люк в крыше позволяет наслаждаться солнцем и морским бризом в салоне, и даже если «крыша не отъехала», здесь будет достаточно света, особенно если опционально заказать прозрачные вставки в хардтоп.

Огромный угловой диван в кокпите выглядит гостеприимно, а закладные подушки позволяют превратить его в лежак для загара размерами чуть ли не с вертолетную площадку. Секция дивана у дверей в салон при желании может быть убрана, чтобы удобнее было проходить вдоль левого борта, не прыгая по диванным подушкам. Кстати, в отличие от многих итальянских лодок, подушки

Я давно не встречал более приятного дизайна интерьеров, чем на Azimut 55S

набиты не твердокаменным наполнителем, а мягким пенным материалом. Для защиты кокпита от солнца предусмотрен электроприводной тент, выдвигающийся при нажатии кнопки, чтобы вкушать или попивать что-либо в тени.

Отделка салона просто шикарна, и даже тиковая палуба не спорит с роскошью интерьера: скорее, тик подчеркивает, что салон — все же продолжение кокпита. В жаркую погоду на Средиземноморье (а именно таким выдался наш тестовый день) ходить по такому полу приятно, но хорошо бы проверить, какими будут ощущения в более прохладном климате. Впрочем, тик практичен, и вряд ли придется беспокоиться о состоянии покрытия, если кто-то сразу после купания, мокрый и соленый, решит заглянуть в салон или на камбуз.

«ВЫСОКАЯ КУХНЯ»

Камбуз на Azimut 55S замечаешь не сразу — он умело замаскирован под секцию мебели, вытянутую вдоль правого борта, напротив обеденной зоны салона. Фасады и панели с отделкой из дерева и кожи скрывают щедрую начинку: глубокую мойку, 4-конфорочную плиту и приличных размеров рабочую поверхность из нержавеющей стали. За дверцами шкафов прячутся холодильник, СВЧ-печь и посудомоечная машина. Посуда и приборы хранятся в специальных углублениях в ящике (он выдвигается из-под кресел поста управления). Правда, здесь нет объемных шкафов для припасов и очевидного места для больших кастрюль и сковородок. Но понадобится ли вам все это вообще?

Интересные решения есть и в обеденной зоне. Например, носовую часть дивана электропривод позволяет, «перекинув», превратить в двухместное сиденье у лобового стекла. Вообще зону слева от поста управления специалисты Azimut проработали особенно тщательно, так как, помимо упомянутого выше фокуса, здесь есть еще лежак-шезлонг с поднимающейся электрикой спинкой и столик для навигационных карт и инструментов.

Обеденный стол темного дерева на тестовой лодке снабдили откидными «крыльями». В центре крепится съемный поднос с бортиками: удобно одним махом переносить на стол закуски и напитки с камбуза. Также отлично продумано положение телевизора. Он выезжает из ниши в шкафчике у дверей и может разворачиваться на 180°, так что смотреть его удобно как из салона, так и из кокпита.

КОМАНДА И ГОСТИ

Шкиперская каюта нечасто привлекает к себе столько внимания, да и вообще — доводилось ли вам видеть на 55-футовом спортивном круизере такую каюту

не в корме, а в носу? Удивительно, но в данном случае получилось удачно. Доступ в нее, скажем прямо, не самый удобный, особенно если шкипер крупный: в помещение ведет стандартных размеров люк в палубе, снабженный вертикальным трапом. Спустившись, оказываешься в... душе, напротив — откидная койка, справа — туалет и раковина, а другую сторону каюты занимает ниша с мягким тканевым закрытием, куда можно запихнуть кучу вещей и даже чемодан.

В общем неплохая каюта, но... нужна ли она (да и наемный капитан!) на подобной лодке? В Azimut Yachts нам рассказали, что такое решение придумано специально для растущего яхтенного рынка Бразилии, где судовладелец без капитана даже ключ в замке зажигания не повернет.

Но, к сожалению тех, кто не нуждается в услугах профессионалов, такая планировка отбирает место у носовой VIP-каюты. Не поймите меня превратно — каюта и без того приличных размеров, но представьте, какой она могла бы быть, если бы не «украденные» объемы! Конечно, каюту шкипера вам никто не навязывает, но, отказавшись от нее, вы, к сожалению, не увеличите VIP-каюту, а взамен получите только большую кладовку, что тоже неплохо. Каюту освещают вытянутые окна по бортам, чтобы компенсировать закрытый подушками лежака на носовой палубе световой люк. К этой каюте примыкает просторный санузел с цилиндрической душевой кабиной, удобной и не тесной; правда, эти удобства приходится делить с обитателями второй гостевой каюты правого борта.

Что до мастер-каюты, то она просто роскошная — высокая и светлая (благодаря огромным бортовым окнам), с бездной места для хранения всего необходимого: кроме шкафа с вешалками, есть скрытый за стенными панелями шкаф рядом с кроватью и огромный ящик под ней. По левому борту — уголок для приватного завтрака. Стол, пара уютных кресел, чашка кофе, круассан — разве не каждый день должен начинаться именно так?

ВЕРДИКТ

Несомненно, Azimut 55S производит сильное впечатление в своем рыночном сегменте, который за последние годы неоднократно подвергался своего рода потрясениям. Azimut Yachts дала интересный и сильный импульс к обновлению, а знание рынка и маркетинговое чутье, которым всегда славилась эта верфь, позволили ей в очередной раз создать действительно классную лодку. Отличные ходовые данные, прекрасный дизайн, высокий уровень комфорта... Что же касается трех





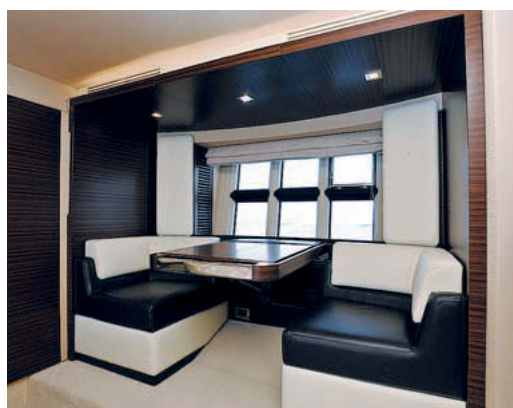
Сверху вниз, слева направо: За стеновыми панелями над кроватью в мастер-каюте много места для хранения вещей.

Приглушенные тона и умывальники из темного стекла в санузлах выглядят стильно.

Корпус Azimut 55S в носу достаточно широк, что добавляет VIP-каюте объема.

Отличное место для уединенного завтрака в мастер-каюте.

Немаленькие кровати и обилие естественного света в гостевой каюте.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ ДЖЕК ХЕЙНС

НОСОВАЯ ПАЛУБА

Впервые вижу спортивную яхту длиной 55 футов, где в зоне отдыха на носу сделан удобный проход с борта на борт. К тому же здесь, в отличие от кокпита, обеспечена приватность, когда лодка пришвартована кормой.



КАЮТА ШКИПЕРА В НОСУ

Очень свежая идея. Каюта хоть и выглядит небольшой, но вполне удобна и неплохо оборудована. Откидная койка крепится к переборке напротив трапа.



ГАРАЖ ДЛЯ ТЕНДЕРА

Транцевая дверь на электроприводе, откидываясь, образует большую площадку, удобную и для купания, и для спуска на воду тендера (Williams 285 jet-RIB). Для этого можно использовать лебедку: на палубе крепятся съемные роульсы.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Несмотря на наличие трех двигателей, здесь довольно просторно. Хотя отсек слегка прижат гаражом для тендера, доступ для сервиса двигателей вполне обеспечен. Немного протискиваться приходится только к центральному двигателю. Для Azimut характерно внимание к деталям — здесь это доказывает хорошее освещение, позволяющее рассмотреть буквально каждый уголок, хотя размещение оборудования не такое аккуратное, как на предыдущих моделях. Впрочем, это только первый корпус.



Остекление с зеркальным покрытием обеспечивает приватность, отлично выглядит и не ухудшает обзор изнутри

Azimuth 55S не дешев по сравнению с конкурентами, но и богаче по оборудованию

ДОСЬЕ

ШИРИНА
17 Ф (4,75 М)

ДЛИНА 56 Ф (17,29 М)



Приватная зона отдыха в мастер-каюте — одно из моих любимых мест на этой лодке

Большой иллюминатор в двухместной гостевой каюте добавляет естественного света и, следовательно, визуального объема

Просторный санузел VIP-каюты может похвастаться отличной отделкой

На плане видно, насколько больше могла бы быть VIP-каюта, если бы не каюта шкипера в носу

ДЛИНА 56 Ф (17,29 М)

ШИРИНА 17 Ф (4,75 М)

ОСАДКА 4 Ф (1,14 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ

ПОЛНОЕ 20,4 Т

ПОРОЖНЕМ 18,5 Т

ЗАПАС ТОПЛИВА 1600 Л

ЗАПАС ВОДЫ 590 Л

ДИЗАЙН СТЕФАНО РИГИНИ/
КАРЛО ГАЛЕАЦЦИ

КАТЕГОРИЯ RCD «B»
(ДЛЯ 12 ЧЕЛОВЕК)

Опционально кокпит можно оснастить баром, хотя камбуз буквально в двух шагах

Удобно, когда с кормовой платформы в кокпит можно подняться с двух сторон

Кого-то могут озадачить три двигателя, тем не менее Azimut 55S — один из лучших круизеров, которые мне доводилось видеть

двигателей, то такая конфигурация может, конечно, озадачить некоторых покупателей, но от себя добавлю, что этот Azimut 55S — одна из самых приятных круизных лодок, на которых мне доводилось бывать. Здесь есть масса решений, которые будут продолжать радовать вас спустя приличное время после покупки яхты, будь то потрясающе организованный кокпит или столь же удобная носовая зона отдыха. Случается, что всякие хитрые электронные штучки, которыми производители оснащают новые модели, оборачиваются всего-то забавными диковинами — их функциональность спорна. На Azimut 55S каждая такая «фишка» действительно облегчает жизнь на борту и работает как надо. Кстати о диковинах... Необычная шкиперская

каюта на Azimut 55S на самом деле придумана и организована куда лучше, чем может показаться на первый взгляд. Меня смущает лишь отсутствие возможности присоединить это пространство к VIP-каюте, сделав ее действительно лучшей в классе. Понятно, зачем Azimut предлагает эту каюту (см. выше), однако суровая реальность говорит о том, что внимания требуют не только новые быстрорастущие рынки, но и старые, где все давно устоялось. Впрочем, хватит брюзжать: у Azimut Yachts действительно (и уже в который раз!) получилось не только создать прекрасную спортивную лодку, но и задать новую планку для рынка. И, по аналогии с успехом Azimut 62S, о 55S можно заранее сказать, что перед нами новая классика жанра. MBY

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

Два экрана для отображения карт, данных с радара и других функций — это удобно

Длинную линейку переключателей, возможно, лучше поместить ниже штурвала

Обтянутый кожей большой штурвал выполнен качественно

Наклон ручек газа не очень удобен при управлении — как сидя, так и стоя

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 3 × Volvo IPS600 (435 л.с.) при 3500 об/мин, 6 цилиндров, 5,5 л дизель

РЕЖИМЫ	ECO						FASTMAX	
Об/мин	1900	2100	2300	2500	2700	2900	3100	3400
Скорость	13,2	16,4	19,3	22,5	25,3	28,2	32,0	35,2
Расход	80	92	108	132	152	173	198	242
Миль/л	0,16	0,18	0,18	0,17	0,17	0,16	0,16	0,14
Дальность	211	228	228	218	213	209	206	186
УРОВЕНЬ ШУМА дБА								
Салон	68	68	69	69	71	71	72	72
Кокпит	74	74	76	77	77	78	78	78
Пост управления	65	66	66	69	69	70	70	72

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе

от € 1 075 000

Кондиционер	€ 38 600
Каюта шкипера	€ 21 000
Альтернативный цвет корпуса	€ 27 150
Система спуска/подъема тендера	€ 5 540
Генератор 18 кВт	€ 20 500

— = Опции на тестовой лодке

КОНКУРЕНТЫ

SESSA C54

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
от € 840 000

Красивая лодка, только с парой IPS и камбузом на нижней палубе.

PRINCESS V57

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
от € 736 500

Очень просторный, отделенный от кокпита салон плюс потрясающее качество.

Скорость в узлах, расход в л/ч, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва. Загрузка: 45% топлива, 100% воды, 8 человек на борту. Температура воздуха +22 °C, температура воды +17 °C, волнение 1 балл

ДЕНЬ *VdV*

VdV — это сокращенное название верфи Wim Van der Valk. Впечатляющий список базового оборудования яхты Continental II 23M Flybridge Alu, возможность конструктивных изменений под требования заказчика, три установки Volvo Penta IPS и удивительно невысокая цена... В чем же подвох?

Текст Дэвид Марш Фото Лестер МакКарти





**СМОТРИТЕ
ВИДЕО**
mby.com/vdv2



Верфи Wim Van der Valk и компании Volvo Penta пора уже дать ответы на многие вопросы. Было время, когда мы ясно понимали, чего стоит ожидать от типичной голландской верфи: почти всегда это были степенные лодки традиционного, даже, осмелюсь сказать, консервативного дизайна с корпусом из алюминиевого сплава или стали. Такое судно вы можете с гордостью ошвартовать напротив яхт-клуба Royal Yacht Squadron в Каусе, точно зная, что при входе вам не предложат галстук для ужина, ибо всем ясно: ваш камердинер уже приготовил несколько на выбор.

Затем в 2005 году Volvo Penta выпустила новый тип привода. Забыв ветхозаветные каноны, Van der Valk с головой окунулась в прогресс и принялась оснащать свои суда днищевыми колонками. Конечно, верфь и сейчас строит яхты с гребными валами, только наша тестовая яхта Continental II 23M Flybridge Alu была оборудована тремя IPS800 по 600 л.с. Если вас не удивят 24 узла, которые развило 23-метровое судно, вспомните предыдущую лодку этой голландской верфи Continental II 2000 — с «квадригой» IPS600 она шла быстрее 30 узлов (MBY №2, 2011)! Посему обвинений в консерватизме верфь никак не заслуживает.

ВЫБИРАЙТЕ!

Оценивать отдельно взятую яхту верфи Van der Valk весьма непросто. Например, наша 23-метровая сделана из легкого сплава и оснащена IPS, но вы можете заказать такую же из стали и с валами. Поскольку прочный металл избавляет дизайнеров от установки переборок, участвующих в общей прочности судна, заказчик может

придумать планировку помещений полностью по своему вкусу, ограничиваясь лишь воображением. На яхтах Van der Valk категории custom вы вольны выбирать древесину отделки и мебели, ткани, палубное покрытие, столешницы и даже обивку подволока. И если вам хочется чего-то особенного, надо только попросить.

Но кое-что изменить нельзя. Самое удивительное, труднее всего изменить цену этой яхты. Постройка судов категории custom — процесс весьма дорогой, но, несмотря на фиксированную цену £ 2,3 млн (£ 2,6 млн с тремя IPS), практически все мыслимое оборудование уже включено в стандартную комплектацию.

БЕЗ ДОПЛАТ

Такие важные системы и устройства, как генераторы, инверторы, кондиционеры воздуха, полный пакет навигационных, аудио- и видеоприборов, системы удаленного наблюдения плюс тиковые палубы толщиной 15 мм доступны и на других яхтах (правда, за солидную доплату), однако некоторые элементы роскоши, присутствующие в стандартной комплектации Van der Valk, вы вряд ли встречали раньше. Как насчет двойного остекления иллюминаторов? Эта деталь великолепно сочетается с теплыми полами, которые больше всего нравятся мне на этой Continental II 23M. Мы зашли на борт тестовой лодки в небольшой бухте голландского города Виллемштадта серым, холодным и влажным вечером. В такие дни холод пробирал до костей, несмотря на теплую одежду. Поэтому, когда мы прошли из кокпита в салон и сразу попали в тепло, эффект оказался особенно ярким. Тепло внутри было повсюду — такого потрясающего ощущения комфорта я прежде не испытывал ни на одной яхте

Эта яхта относится к категории custom, и то, как она будет выглядеть, во многом зависит от вашего воображения

Тестовая Continental II 23M изготовлена из легкого сплава и оснащена IPS, но можно заказать такую же яхту из стали и с валами

с дизельными отопителями или системами кондиционирования реверсивного цикла. К тому же все это не создает шума, и переоценить такое невозможно.

Одна из наиболее привлекательных особенностей Continental II 23M состоит в том, что вся предназначенная для общения главная палуба организована на одном уровне. Соответственно, команда, двигаясь между просторной, высланной тиком носовой палубой, кокпитом, где установлен большой стол, салоном и главным постом управления, не прыгает по ступеням. Если говорить о безопасности перемещения на борту, то с этим у Continental II 23M все в порядке: трап на флайбридж не очень крутой, как и ступени на купальную платформу по обоим бортам. Повсюду достаточно поручней, но если вы хотите добавить еще, например, вдоль потолка в салоне, просто попросите об этом.

А вот что вы явно не захотите менять, так это отличный проход в моторный отсек, точнее, два прохода. Один ведет через водонепроницаемую дверь из санузла в каюте владельца; но есть еще весьма удобная широкая дверь в транце, позволяющая попасть внутрь с купальной платформы. Я бывал на более крупных яхтах, где вход в моторный отсек устроен рядом с каютами экипажа или из кладовки, но на лодках такой длины более легкого и прямого доступа встречать пока не приходилось. Думаю, эта яхта будет пользоваться популярностью у наемных капитанов, поскольку через дверь в корме можно изымать для ремонта крупные агрегаты (вплоть до двигателей).

ТРОЙКА ПОД КАПОТОМ

Как показал Джек Хейнс во время теста Azimut 55 (стр. 120), лодка с тремя моторами может оказаться весьма занимательной. К сожалению, в день теста Continental II 23M не все шло гладко: рукоятки управления двигателями на флайбридже не работали должным образом, и пришлось спуститься на главный пост. Затем, когда мы уже оказались далеко в море и начали разгонять яхту до максимальных оборотов, встал средний двигатель. Сначала я грешил на новое программное обеспечение, которое спецы Volvo Penta установили накануне, но позже выяснили, что причиной отказа стало неисправное реле.

Однако не все было потеряно. На обратном пути проблема внезапно самоустранилась, и мне хватило времени провести замеры. С типичной круизной

загрузкой (60% топлива, 75% воды, спасательное снаряжение, включая плот и тендер) яхта развила максимальную скорость 24 узла. В любом диапазоне скоростей шум в салоне оставался на чрезвычайно низком уровне, в чем отчасти заслуга тихих приводов IPS, поскольку выхлоп у них подводный и проблема центровки валов отсутствует как таковая. Кроме того, моторный отсек расположен дальше в корме за салоном, и звуку не так просто проникнуть внутрь.

Двойное лобовое остекление не страдает от конденсата, мощные стеклоочистители-пантографы справятся с любым потоком воды, поэтому можно не опасаться ухудшения обзора по курсу. Правда, его панорамность несколько ограничивал высокий шкаф с холодильником и морозильником, но меня тут же заверили, что перенести его не проблема.

НА ВОДЕ

Continental II 23M шла очень ровно даже без использования транцевых плит, на удивление сохраняя дифферент на корму около 4,5°. Однако, чтобы рулевой мог видеть со своего места горизонт, нос судна приходится опускать транцевыми плитами. Лодка, по всей видимости, стала жертвой своего хваленного высокого фальшборта, сильного развала борта в носу и невысокой надстройки. Только прижатый к воде нос ей не по нраву: возникает дополнительное сопротивление, а форштевень, который так хорошо справлялся с брызгами, вынужден работать сильнее, поскольку с опущенными плитами корпус поднимает больше воды. Но, если управлять яхтой с флайбриджа, проблема с обзором исчезает. Во время теста нам не удалось погонять судно по серьезным волнам, тем не менее ясно, что оно обладает «иммунитетом» к волне высотой 1,5 м по крайней мере на тех скоростях, которые позволяли два работающих двигателя.

Корпус Continental II 23M не может похвастаться наличием «глубокого V», как на Princess разработки Олесински, — у яхты глиссирующий корпус умеренной килеватости. Но, прогулявшись по верфи и понаблюдав за тем, как на Van der Valk строят яхты, я больше не удивляюсь тому, как отлично 23M справляется с волной. Дело в том, что судно очень крепкое: 12-миллиметровый алюминиевый сплав в районе киля и скулы плюс небольшая шпация (для шпангоутов и стрингеров) однозначно дают понять: эти яхты много прочнее большинства сравнимых по длине стеклопластиковых лодок.





ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ ДЭВИД МАРШ

ПОД ЗАКАЗЧИКА

Планировка и отделка помещений полностью зависят от фантазии и пожеланий заказчика. Например, на верфи могут сделать всю мебель салона ниже уровня иллюминаторов, если вы захотите иметь панорамный вид в зоне отдыха, и отделать салон любимыми материалами.



ТЕХНИКА

Яхты Van der Valk буквально «нафаршированы» лучшей бытовой техникой. Стиральная и сушильная машины, все холодильники и морозильные камеры, посудомоечная машина, кухонная плита с духовкой и кулер для вина входят в стандартную комплектацию и, как правило, относятся к известному своим качеством бренду Miele.



Сверху вниз:

Теплый пол нагревает салон в холодные промозглые дни.

Уютный кабинет позволит при необходимости сбежать от гостей, уединиться и поработать.

Мастер-каюта отделена от моторного отсека санузелом.

Вторую двухместную гостевую каюту можно превратить в спортзал, игровую комнату или дополнительный кабинет.

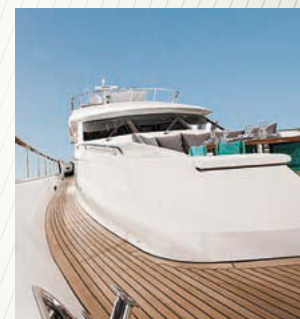
Открывающиеся иллюминаторы в мастер-каюте обеспечивают хорошую вентиляцию.

Санузел с двумя раковинами в каюте владельца.



НОСОВАЯ ПАЛУБА

Сиденья вокруг стола на носовой палубе формируют более удобную по сравнению с конкурентами зону отдыха. Здесь с комфортом можно усадить 8 человек и устроить ужин под открытым небом. У одной из яхт в носу даже был оборудован дополнительный пост управления (для внутренних вод).



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Через широченную дверь в транце из моторного отсека можно извлечь для ремонта любой агрегат, включая двигатели. По правому борту расположен генератор на 6 кВт, который дублирует основной генератор на 25 кВт. Изнутри помещение покрыто звукоизолирующей краской, а для пущего спокойствия установлена камера наблюдения. В целом все организовано на высоком уровне — логично и практично.





Внутренняя конструкция мачты заваливается на палубу с помощью гидравлики, упрощая проход под мостами

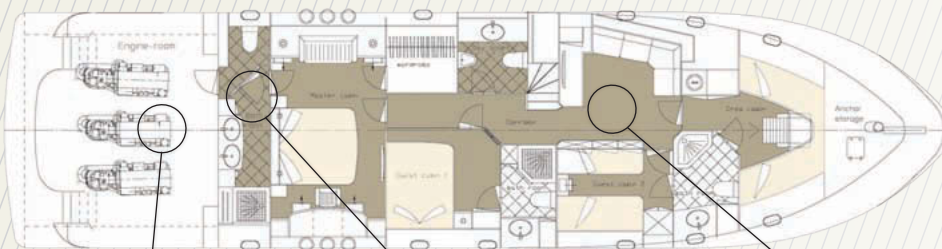


На металлическом корпусе применено многослойное покрытие на эпоксидной основе

ДОСЬЕ

ШИРИНА
18 Ф (5,60 М)

ДЛИНА 76 Ф (23,20 М)



Лодку можно оборудовать двумя моторами по 700 л.с. с валами или тремя IPS800 с днищевыми колонками

Расположенный между моторным отсеком и мастер-каютой санузел обеспечивает дополнительную шумоизоляцию

Конструкция металлического корпуса не требует, чтобы переборки участвовали в общей прочности, поэтому планировку нижней палубы можно менять

ДЛИНА
76 Ф (23,20 М)

ШИРИНА
18 Ф (5,60 М)

ОСАДКА
4 Ф (1,50 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
50 Т (ПОРОЖНЕМ), 61 Т (ПОЛНОЕ)

ЗАПАС ТОПЛИВА
11 000 Л

ЗАПАС ВОДЫ
1600 Л

КАТЕГОРИЯ RCD
«А» (ДЛЯ 12 ЧЕЛОВЕК)

ДИЗАЙН
VAN DER VALK

Судно из алюминиевого сплава очень прочное: толщина конструкций в районе киля и скулы достигает 12 мм

ВЕРДИКТ

Как и все яхты верфи Wim Van der Valk, модель Continental II 23M относится к категории custom, и то, как она будет выглядеть, зависит лишь от вашего воображения, требований безопасности и здравого смысла. Лодка обладает потенциалом роскошных плавучих апартаментов на уикенд или серьезного «дальнобойного» морского круизера, особенно если учитывать весьма немаленький запас топлива. Однако, несмотря на «кастомизацию» и обилие

дорогих опций, которые в совокупности составят четверть цены серийной яхты, стоимость Continental II 23M остается на удивление резонной. Эта крепкая, тихая, безопасная, маневренная и роскошная 76-футовая яхта с флайбриджем стоит меньше, чем Azimut Magellano 74, цена которого тоже вовсе не завышена.

Мой совет — берите одну из этих потрясающих яхт, с валами или IPS, пока на верфи не спохватились, что продают свои лодки слишком дешево! **MBY**

Остекленные створки входа в салон подвешены на петли, а не сдвигаются; в открытом состоянии они полностью освобождают проход

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

Многофункциональные дисплеи Furuno являются опцией, но в стандартном наборе уже есть все необходимое для выхода в море и даже больше

Помимо мощных стеклоочистителей на борту установлены фара-искатель, пневматический горн и громкая связь

Хотя стоя управлять такой крупной яхтой удобнее, рулевому понравится суперудобное кожаное кресло с регулировками

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 3 × Volvo Penta IPS800, 600 л.с. при 2300 об/мин, дизель 10,8 л, 6 цилиндров.

РЕЖИМЫ	ECO	FAST	MAX
Об/мин	600 900 1200 1500 1800 2000 2200 2340		
Скорость	5,6 7,7 9,9 11,9 13,9 17,2 21,3 23,9		
Расход	11 28 62 121 199 245 298 346		
Миль/л	0,51 0,27 0,16 0,10 0,07 0,07 0,07 0,07		
Дальность	4481 2240 1405 866 615 618 629 608		

УРОВЕНЬ ШУМА, ДБА

Кокпит	69 72 74 76 79 80 81 82
Салон	50 54 56 58 62 65 65 65
Флайбридж	62 65 70 71 72 73 74 75

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, 75% воды, 5 человек на борту, спасательное снаряжение (плот и тендер). Температура воздуха и воды +14 °C, волна 30–50 см, сила ветра при скоростных заездах 4 балла.

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе £ 2,6 млн
(3 × 600 л.с., алюминиевый корпус, IPS800)

Два генератора (25 + 6 кВт)	включено
Система кондиционирования (108 000 BTU)	включено
Система отопления, включая теплый пол	включено
Гидравлический трап и кран для тендера	включено
Радар, картплоттер, AIS, автопилот	включено
Тиковые палубы	включено
Система видеонаблюдения	включено
Бытовая техника	включено
Спутниковая аудио- и видеосистема	включено
Покрывало корпуса составами Awlgrip	включено
= Опции на тестовой лодке	

КОНКУРЕНТЫ

AZIMUT MAGELLANO 74
СТОИМОСТЬ ОТ £ 3 МЛН

Инновационный круизер с максимальной скоростью 23 узла, интересной планировкой и качественной отделкой.

PRINCESS 78

СТОИМОСТЬ ОТ £ 3 МЛН

Хорошая серийная яхта, на фоне которой стоимость Van der Valk выглядит крайне привлекательной.





ТОМАС ПЕЛЬТЬЕ:

«Надо искать идеальную для себя яхту, даже если этот поиск займет много времени»

По характеру работы мне часто приходится общаться с дистрибьюторами и дилерами яхтенных верфей, а также с брокерами и их клиентами. Каждый занимается своим делом: будущие владельцы яхт ищут идеальную лодку, дилеры рекламируют себя и товар, а брокеры пытаются их свести. У всех случаются коллизии, поскольку рано или поздно каждый находит свои «грабли». В прошлом выпуске МВУ (№4, 2012) я прочитал статью «Яхту заказывали?», которая ярко иллюстрирует недоверие покупателей яхт к брокерам и дилерам, и сразу вспомнил недавнюю встречу и разговор с человеком, который объяснял мне, почему брокерам, как он выразился, «нельзя доверяться, но верить можно».

С владельцем и генеральным директором компании Whale Yachts Томасом Пельтье я познакомился на выставке в Монако. Господин Пельтье любезно пригласил нас с коллегой совершить небольшую прогулку на моторной яхте Marquis 720. Мы с удовольствием покинули суету раскаленного порта и, пробравшись между заплывшими рейд суперяхтами, встали на якорь в уединенном месте, где и состоялось это импровизированное интервью.

Томас, почему вы решили заняться яхтенным бизнесом?

Не думаю, что моя история чем-то необычна. Многие брокеры начинали с того, что... пытались купить себе яхту, и я не исключение. У меня был богатый опыт чартера, я неплохо представлял, чего хочу в рамках имевшегося бюджета.

Изначально планировалось приобретение подержанной лодки длиной около 60 футов, а сэкономленные средства пошли бы на мелкий ремонт. Только мои переговоры с брокерами напоминали беседу слепого с глухим. Мне предлагали десятки яхт любого возраста, размеров, стоимости и степени обветшалости, но ни одна из них даже близко не походила на то, чего я хотел. Один из брокеров даже почти убедил меня купить древнюю 45-метровую яхту за сущие гроши и сделать ей полный рефит. К счастью, я догадался немного изучить вопрос и понял: рефит потребует вложить в лодку целое состояние. Начав детально вникать в нюансы предложений, я вдруг осознал: почти все брокеры находят свои «эксклюзивные» варианты на нескольких интернет-сайтах, и, если потрудиться, можно напрямую выйти на продавца.

Так что, вы рекомендуете своим клиентам искать прямой контакт с владельцем и не обращаться к брокерам?

Именно так я и думал, когда раскрыл «великий онлайн-заговор». Мне казалось, что я нашел способ обмануть систему, но не тут-то было! Таким путем можно сэкономить, только если вы собираетесь до конца жизни заниматься исключительно своей яхтой и больше ничем. Забыть о бизнесе, семье, отдыхе на этой лодке. Без квалифицированной помощи вы будете чувствовать себя палубным матросом, даже если у вас 20-метровая лодка. Особенно если, например, бизнес у вас в России, живете вы во Франции, а яхту держите в Италии.



Вверху: Marquis 720 Fly — флагман модельного ряда североамериканской верфи.

Справа и внизу: Отделка интерьеров Marquis заставит позавидовать даже владельцев итальянских яхт.

Брокерам верить нельзя, самостоятельная покупка сулит известные трудности... Как же быть?..

Первое — необходимо понять, какая лодка вам нужна. Для этого лучше самому поехать на выставки, посмотреть разные яхты и... побыть туристом. Вы непременно познакомитесь с разными дилерами, брокерами и представителями верфей, почувствуете атмосферу. Идеально, если получится взять понравившуюся модель в чартер на неделю. Мы, например, можем вычесть стоимость чартера из стоимости яхты, если клиент после этого ее приобретет.

Куда в результате обращаться: на верфь, к дилеру или брокеру?

Короткого пути через верфь обычно нет — там вас, скорее всего, отправят к региональному дилеру. Если вы решили приобрести поддержанную яхту, то сделать это можно двумя путями. Дорогой способ подразумевает поиск брокера, которому вы сообщаете свои требования, а затем просто ждете контракт и счет (я опускаю все, что связано с тест-драйвами и сюрвейерской экспертизой). Проверяете



документы с юристом, оплачиваете счет и забираете свою яхту. Заработок брокера ни в коем случае нельзя назвать нечестным: вы не делаете ничего и платите ему. Если речь идет о 50-футовой яхте, то сумма составит от нескольких тысяч до нескольких десятков тысяч евро, а для 30-метровой лодки счет пойдет на сотни тысяч...

А дешевый способ?

Вы сами продлеваете большую часть работы: ищете владельца или его представителя, согласовываете условия контракта, находите сюрвейера, оговариваете условия и стоимость стоянки. Скучать не придется!.. Думая об экономии при покупке, не забывайте: комиссию брокеру платите не вы, а продавец. То есть, решив обойтись без брокера, вы не сэкономите, а лишь потеряете важное звено между вами и продавцом. Последний забудет вас на следующий день после продажи, а брокер будет помнить всю жизнь, так как вы — его клиент.



Часто брокер становится важным звеном не до покупки яхты, а после сделки



Будет помнить после сделки?!

Как ни странно, брокер становится важным звеном не до покупки, а после. Если яхта оказалась идеальной, не ломается и не требует ухода — считайте, что вам повезло. Но обычно это не так. Чем-то будет заниматься капитан, но он не всегда есть, поэтому основное бремя забот ложится на брокера.

Все как-то запутано: брокер нужен и не нужен, лучше всего все делать самому, но самому делать не стоит...

На такой мысли я поймал и себя. Отсюда родился желание создать брокерскую компанию. К слову, рынок этот переполнен: большая часть брокерских компаний — это одиночки с ноутбуками, но есть и гиганты вроде Edmiston

и Burgess. Первые охотятся за любым клиентом с единственной целью — продать хоть что-то. Вторым в основном интересны сделки с суперяхтами. Мое преимущество в том, что у меня уже был успешный бизнес с инфраструктурой: офисами в России, Люксембурге, Лихтенштейне, Монако и на Кипре. Я задумал предоставлять «дорогой» сервис по цене «дешевого». И у меня получилось.

В чем заключается это «получилось»?

Первая проданная яхта была длиной 43 метра... Но работаем мы с яхтами любой длины, стараемся слушать и исполнять желания клиента. Нам важно понять, чего он хочет, а не всучить ему первую попавшуюся лодку с большой комиссией. Лучше сегодня продать яхту с минимальным заработком и получить благодарного клиента, чем одновременно нажиться и нажить врага.

Логично. А каковы были дальнейшие шаги?

Дальше я планировал сосредоточиться на рынке рефита — огромном, с непредсказуемым спросом. Разумеется, возникли сложности. Во-первых, клиенты предпочитают новые или почти новые яхты: не многие готовы купить яхту 1980-х годов и полностью ее обновить. Во-вторых, далеко не всегда современные идеи, технологии, инженерные решения можно применить на старых корпусах. Осмысливая пути развития бизнеса, я задумался о том, чтобы стать дилером новых моторных яхт.

Вверху:

Вставки из прозрачного материала на радарной арке делают Dominator 780 хорошо узнаваемой яхтой.

На странице справа:

Просторная обеденная зона, салон и кокпит Dominator 780.



Яхта — удовольствие дорогое, но стоящее своих денег

По каким критериям вы выбирали бренд?

Мне хотелось найти бренды, чьи яхты позволяли бы заказчику реализовать любой каприз. Я сознательно не пытался стать дилером самых «раскрученных» верфей. Это не так легко, и, кроме того, мне кажется, что почти любой владелец яхты хочет отличаться от соседей по марине. Первая яхта у многих будет, скорее всего, одной из самых популярных на рынке, равно как первым автомобилем успешного человека станет Mercedes или BMW. Но потом ему захочется изысков, которых не найти в обычном авто. Поэтому выбор пал на американские Marquis (компания Whale Yachts является официальным дилером на территории Кипра, Лихтенштейна и Люксембурга) и итальянские Dominator (мы продаем их также и в России). Мне нравится уверенно говорить клиентам: «Да, мы можем для вас это сделать!» Мы можем покрасить яхту в розовый цвет, весь интерьер сделать белым, а на радарную арку посадить... зайчика! И неважно, какой длины яхта: 40 футов или 120.

А как вообще становятся дилером?

Это совсем несложно: купите несколько яхт у производителя — и вы дилер. Я выбрал модели Marquis 720 Bridge и Dominator 780 Fashion Style.

Обе яхты недавно построены и в сентябре будут представлены на выставке в Каннах, где их можно посмотреть, протестировать и... приобрести.

Почему не все брокеры становятся дилерами?

Я уже говорил: большинство брокерских компаний — это один человек с компьютером. Далеко не каждый может позволить себе значительные вложения, которых требует полноценное дилерство. Ведь это не только выкуп лодок, но грамотная и эффективная рекламная политика и толковый персонал. Я стараюсь набирать в команду только профессионалов, чтобы каждый клиент остался доволен, пришел ли он за новой яхтой или ищет поддержанную. Если рецепт успеха брокера в том, чтобы быть универсальным профессионалом почти во всех областях яхтенного бизнеса, то работа дилера сложнее, ибо требует не только профессионализма, но и вложений.

Что бы вы посоветовали потенциальным покупателям?

Яхта — это дорогое удовольствие. Не следует ставить перед собой цель сэкономить любым способом. Ничего, кроме разочарования и головной боли, это не принесет. Надо поискать идеальную для себя яхту. Пусть поиск займет больше времени, а лодка будет стоить на несколько процентов дороже, зато во время эксплуатации все это окупится сторицей.

КОГДА ЛОДКИ МНОГО

Люк в транце ведет к каюте
экипажа (кладовке)
по левому борту
и к рундуку для кранцев
и концов

Огромная купальная
платформа служит
для хранения тендера,
гидравлический привод
входит в стандартную
комплектацию

Этот новый флайбриджный круизер бросил
рынку вызов, и заказы на него посыпались
сразу после презентации. Как объяснить
секрет успеха?

Текст Алан Харпер Фото Лестер МакКарти

**СМОТРИТЕ
ВИДЕО**
mby.com/m53



Электрическая форточка
позволяет проветривать
салон и общаться
с командой при швартовке

Снижение веса корпуса-сэндвича обеспечивает
слой бальсы, а для пущей
непроницаемости применено
покрытие на полиэфирной
основе

Новостные рубрики яхтенной прессы пестрят сообщениями о расширяющейся линейке крупных яхт Sunseeker, однако самой важной лодкой, которую создала за последнее время британская верфь, можно назвать Manhattan 53. Все на этой яхте, начиная с первой ступеньки на трап флайбриджа, пробуждает в покупателях лояльность к бренду и делает ее своеобразной стартовой площадкой, с которой они начинают движение вверх по модельному ряду. Флот ее предшественников: Manhattan 50 и Manhattan 52 — составил 244 проданных корпуса, при этом на пике спроса яхты сходили со стапеля каждую неделю. Поддерживать такой уровень продаж нелегко, но в совершенно новом корпусе Manhattan 53, который отличается превосходным внешним и внутренним дизайном, на 15% больше свободного места, а это как раз то, что нужно покупателям. Чуть менее года назад, сразу после премьеры лодки в Каннах и Саутгемптоне, верфь собрала 30 заказов. Но возникает важный вопрос: не получилось ли так, что дополнительное пространство и роскошь негативно сказались на ходовых характеристиках круизера, которыми всегда славилась лодка Sunseeker?

ЧИСТО АНГЛИЙСКИЙ ТЕСТ

Мы оказались на Manhattan 53 в Пуле штормовым октябрьским днем, вскоре после выставки в Саутгемптоне. Оборудованная самыми мощными двигателями из предлагаемых (два MAN по 800 л.с.), на выходе в море яхта разогналась настолько шустро, что мы даже обернулись: не гонится ли кто за нами? 30 узлов с места за 26 с — весьма впечатляющий результат для яхты, которую никак не назовешь недогруженной, а максимальная скорость по двум галсам составила 32 узла. Корпус



Приподнятая над палубой обеденная зона позволяет наслаждаться видами и легко досягаема с камбуза



Лежаки для загара прикрыты ветроотбойным козырьком, и гости могут свободно общаться с капитаном

Сверху вниз, слева направо:
За столом в кокпите достаточно места для шести человек.

Легкий и современный дизайн интерьера отличается высокой степенью детализации.

Если гостей много, можно пообедать на флайбридже.

Удобные сиденья, обширная панель управления и защитный козырек позволяют с комфортом управлять лодкой с флайбриджа.

Справа: Просторный, светлый и хорошо оборудованный камбуз.



На выходе в море яхта разогналась настолько шустро, что мы даже обернулись: не гонится ли кто следом?



с переменной килеватостью ведет себя хорошо на всех скоростях и легко выходит на глиссирование на 15–16 узлах с минимальной помощью транцевых плит, однако если судить по расходу топлива, он определенно оптимизирован для диапазона высоких скоростей. Кривая дальности хода достигает максимума при чуть менее 2000 об/мин, когда судно движется со скоростью примерно 25 узлов. Для средиземноморской отпускной обыденности это означает, что завтракаете вы в Сан-Рафаэле, а обедаете уже в Портофино.

Хотя этот третий в серии корпус предназначался для лазурных вод Средиземного моря, разрабатывали модель с прицелом на изобилующие барашками волн свинцовые воды Ла-Манша. Вот по таким мы и ходили во время нашего октябрьского теста. В Стадленд Бэй был практически штиль, но вот у берегов Дорсета, с подветренной стороны известняковых скал юрского периода, все было иначе. Крепкий ветер гнал по серому небу рваные облака, ряды крутых двухметровых волн шли походным маршем, и нам хватило первой, чтобы убедиться: нужно натянуть непромокаемые куртки. Пока мы неслись мимо скалы Старый Гарри, мощный корпус раздвигал волны и поднимал фонтаны брызг, которые на миг неотвратно зависали над правым бортом, чтобы потом обрушиться на флайбридж и, застав врасплох пассажиров, окатить их.

ДИНАМИКА

Единственный способ получить фотоснимки яхты — двигаться параллельным курсом с 62-футовой фотолодкой с нашими фотоаппаратами в сторону острова Уайт, когда ветер дул точно в корму. Manhattan 53 более чем уверенно держал курс: даже легкого движения рукоятки управления 6-цилиндровыми моторами MAN, обеспечивающими изрядную тягу на «низах», хватало, чтобы легко взбираться на горбы самых высоких волн. Маневрируя в кильватере фотолодки под команды сади́ста с камерой Nikon, мы выяснили, что, оказывается, не все так просто. Отклик на стандартные сигналы с поста управления был хороший, однако наша яхта периодически не хотела круто поворачивать вправо — один или два раза она будто застревала между волн, демонстрируя классические симптомы

срыва потока на руле. После нашего теста инженеры Sunseeker провели диагностику и выяснили, что из-за более мощных двигателей и возросшего по сравнению с предыдущим корпусом водоизмещения необходимо отрегулировать рулевое устройство. Это стандартная операция, когда используются разные моторы, а из-за предшествовавшего боат-шоу специалисты верфи просто не успели провести внутренний тест и обнаружить этот нюанс. Так или иначе, представители Sunseeker гарантировали, что отрегулированные рули справятся со своей задачей.

Фотографы закончили работу и ушли греться в салон фотояхты, а мы развернулись на обратный курс в Пул. Волны ощущаются более крутыми, когда идут на тебя, да и небо кажется темнее. Это знают все, кто когда-либо ходил в британских водах: погода хуже, чем ожидалось, предстоит еще долгий переход, и выбора нет, кроме как двигаться вперед максимально быстро.

Manhattan 53 вел себя весьма уверенно. Острый форштевень рассекал волны, не позволяя ни одной капле упасть на палубу. Управление было легким и достаточно отзывчивым, чтобы постоянно выбирать оптимальный путь между обрушающимися гребнями, а проблема с рулем больше не проявлялась. На деле корпус оказался настолько мореходным, что у нас ни разу не возникло желания уйти с глиссирования — мы двигались к видневшемуся вдали побережью Дорсета на 18–20 узлах, постепенно наращивая скорость по мере приближения к подветренному берегу.

Погода стояла, что называется, «классическая британская круизная», и Manhattan 53 доказал, что является классической британской круизной яхтой.

НА НИЖНЕЙ ПАЛУБЕ

На нашей тестовой яхте была оборудована опциональная каюта капитана — помещение с койкой и санузлом, куда попадаешь через люк в транце. Альтернатива ей — вместительная кладовка для оборудования и снаряжения. Что касается каюты, она небольшая, но функциональная и будет весьма полезной для чартерных нужд или если в путешествие отправляются подростки. Однако для тех, кто сам часто проводит много времени в море, кладовка, возможно, окажется ценнее.



Острый форштевень лихо справлялся с волнами, не позволяя ни одной капле упасть на палубу

Кроме этого, на борту Manhattan 53 обустроены три каюты и два санузла, причем более всего в планировке нижней палубы впечатляет третья каюта. Это нормальное помещение с двумя полноразмерными койками, между которыми достаточно места. Потолок высокий (1,85 м); правда, над одной койкой отформован короб с трапом-сходней, но дизайн настолько продуман, что вы это вряд ли заметите. А вот места для хранения вещей тут немного: шкаф для вешалок достаточно вместительный, но остальные рундуки неглубокие, а два маленьких ящика подойдут только для носков и белья.

Носовая VIP-каюта тоже удачно спланирована: широкую двуспальную кровать по центру дополняет санузел с весьма просторной душевой кабиной по правому борту, попасть в который можно прямо из коридора. В каюте полно различных ящиков и рундуков, устроенных под кроватью и вдоль бортов. В свободное место под матрасом можно поместить сумки и чемоданы ваших гостей.

Расположенная ближе к миделю мастер-каюта просторна и кажется даже больше, когда через широкие иллюминаторы ее наполняет солнечный свет. Высота потолка вокруг кровати повсюду позволяет стоять в полный рост, фигурность потолка над кроватью, вызванная конструкцией салона, не так выражена, как на предыдущей модели Manhattan 52. Только это, да еще ступень перед входом в санузел по левому борту напоминают, что ты находишься на лодке длиной 53 фута, а не на Manhattan 63.

Продуманные жилые помещения, дополненные зонами отдыха и приема пищи на главной палубе, оправдывают ожидания от флайбриджного круизера и удовлетворяют все потребности владельца, будь то отдых, сон или еда. Они явно «выходят за рамки» 53 футов, и большая семья или дружеская компания без труда разместится на борту.

ГЛАВНАЯ ПАЛУБА

Салон с обильным остеклением, низкой мебелью и приятной, рациональной планировкой выглядит необычайно просторным. Причем это не хитрый зрительный обман: камбуз помещен в носовой части палубы кают, а наверху нет никаких переборок или шкафов, которые бы перекрывали обзор. Глубокий,

закрытый решеткой шпигат при входе из кокпита в салон не препятствует их размещению на одном уровне, тогда как пост управления и обеденная зона в носовой части приподняты на две ступени, что обеспечивает хороший обзор.

За столом динетты легко разместятся четверо, а если добавить пару стульев, то и шесть человек. Еда готовится всего в нескольких шагах. Кок оценит широкие столешницы и множество шкафчиков для хранения кухонной утвари. Благодаря отсутствию обычного потолка (его заменяет лобовое стекло) камбуз ощущается особенно просторным, светлым и наполненным воздухом. Рядом, за спинкой сиденья рулевого, оборудован холодильник для вина и ящик для бокалов, а в стоящем в салоне серванте также предусмотрено множество ящичков плюс спрятан ЖК-телевизор.

В интерьере с предельно практичной планировкой на нашей тестовой лодке присутствовали белые лакированные поверхности и кремовый винил, а шпон из дорогого американского черного ореха создавал гармоничный баланс между современной сдержанностью и умеренной роскошью. Особенно привлекателен был салон, где днем отделка ощущалась стильной и элегантной, а к вечеру мягкие диваны создавали атмосферу домашнего уюта.

На флайбридже также много места для отдыха, включая широкие лежаки для загара, и сидений в достатке. В хорошую погоду наверху за самым большим на борту столом можно отобедать всей семьей, укрывшись от солнца под тентом бимини. Центральную стойку стоит оборудовать грилем и холодильником. Другая зона для загара расположена на носовой палубе, куда попадаешь по широким и безопасным боковым проходам. Кроме того, лежак есть и за подковообразным диваном в кокпите. Если нужно, его можно заказать еще более широким, но тогда придется пожертвовать местом в кокпите.

ВЕРДИКТ

Если со стороны этот новый флайбриджный круизер от Sunseeker, возможно, и не сильно отличается от своих успешных предшественников, то внутри он претерпел немало существенных изменений. Самое важное, что планировка главной и нижней палубы стала гораздо более эффективной





Сверху вниз, слева направо:

Высота потолков вокруг кровати в каюте владельца около 2 м.

Санузел в мастер-каюте отличается вместительной душевой кабиной и открывающимся иллюминатором.

Ширины Manhattan 53 в носу достаточно, чтобы в VIP-каюте было много свободного места.

Из VIP-каюты есть дверь в гостевой санузел.

В третьей каюте оборудованы две полноразмерные кровати, но места для вещей не очень много.



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

АЛАН ХАРПЕР

БОРТОВЫЕ ИЛЛЮМИНАТОРЫ

Огромные иллюминаторы с вентиляционными окошками в апартаментах владельца переполняют каюту естественным светом, отчего она кажется больше.



ДЖОЙСТИК

Манипулятор ZF соединяет двигатели и подруливающие устройства в одну систему, но только с гидравлическими ПУ. В Sunseeker также используют продукт конкурента Xenta, где ПУ могут быть электрическими.



КАМБУЗ

На Manhattan 53 весьма серьезный, хорошо оборудованный светлый камбуз с обилием рабочих поверхностей. Я насчитал не менее 13 удобных шкафчиков и ящиков всех размеров, включая этот для приборов.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Механизмы и агрегаты тут стоят плотно, но моторный отсек спланирован хорошо. Его необычная форма продиктована тем, что рядом в корме оборудована каюта капитана. Топливные баки смонтированы вдоль бортов, генератор в корме, а компактные 6-цилиндровые моторы MAN наилучшим образом занимают оставшееся место. Альтернативные Cat C12 будут чуть короче, но немного шире.



*Лодка выглядит
крупнее своих 53 футов,
и большая семья или
компания друзей легко
разместится на борту*

в отношении использования доступного пространства. Это работает: встаньте в салоне или в каюте по правому борту — и Manhattan 53 покажется вам больше, чем он есть на самом деле, и дело тут вовсе не в увеличении длины и ширины корпуса.

С двумя моторами по 800 л.с. лодка ведет себя так, как и должно яхте Sunseeker: энергично разгоняется до высоких скоростей, на которых ей позволяет комфортно идти первоклассный корпус. Условия во время теста оказались достаточно жесткими для судна такой длины, и лодка справилась с ними красиво.

Manhattan 53 является не только хорошим инструментом для отдыха — ею еще очень приятно управлять. Верфь Sunseeker известна тем, что приспосабливает своим яхтам не вполне точные индексы: 53-я лодка на самом деле длиннее по ватерлинии и от носового роульса до транца, чем большинство 55-футовых яхт. В ней много лодки и много удовольствия! **MBY**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Большая вертикальная приборная панель позволяет установить любое навигационное оборудование

Сиденье удобное, однако на ходу приходится нагибаться к штурвалу

Органы управления двигателями, ПУ и опциональный джойстик эргономично расположены под правой рукой

ДОСЬЕ



ДЛИНА
60 Ф (18,35 М)

ШИРИНА
15 Ф (4,70 М)

ОСАДКА
4 Ф (1,26 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
27,4 Т (50% ЗАГРУЗКИ)

ЗАПАС ТОПЛИВА
2200 Л

ЗАПАС ВОДЫ
625 Л

КАТЕГОРИЯ RCD «B»
(ДЛЯ 12 ЧЕЛОВЕК)

ДИЗАЙН
SUNSEEKER INTERNATIONAL

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × MAN R6-800, 800 л.с. при 2350 об/мин, дизель 12,8 л, 6 цилиндров.

РЕЖИМЫ	600	1000	1250	1500	1750	2000	2250	2350
Об/мин	600	1000	1250	1500	1750	2000	2250	2350
Скорость	6,1	8,9	9,9	12,9	20,1	26,2	30,6	32,0
Расход	16	42	78	122	160	194	271	302
Миль/л	0,38	0,21	0,13	0,11	0,13	0,13	0,11	0,11
Дальность	673	375	224	186	221	236	197	186

УРОВЕНЬ ШУМА, ДБА

Пост управления	70	72	70	73	73	79	83	81
Мастер-каюта	72	68	74	76	76	84	86	86
VIP-каюта	60	62	72	70	73	78	83	84

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе от

£ 945 600 (2 × 715 л.с.);
£ 994 800 (2 × 800 л.с.)

Стоимость протестированной яхты	£ 1,19 млн
Каюта капитана	£ 22 626
Кондиционер воздуха	£ 39 540
Носовое и кормовое ПУ	£ 29 492
Отделка американским орехом	£ 12 533
Картплоттер Raymarine E120	£ 4549
ЖК-телевизор в салоне (40")	£ 330
Кормовые лебедки	£ 4006
Гидравлический трап-сходня	£ 23 854
Джойстик JMS	£ 19832

= Опции на тестовой лодке

КОНКУРЕНТЫ

PRINCESS 54
СТОИМОСТЬ ОТ £ 908 220

Большая мощность в стандартной комплектации (Volvo Penta D13 по 800 л.с.), похожая планировка.

AZIMUT 53
СТОИМОСТЬ ОТ £ 1,09 МЛН

Альтернатива с более роскошной каютой владельца и камбузом на главной палубе.



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, 60% воды, 4 человека на борту, спасательное снаряжение (плота нет). Температура воздуха и воды +17 °C, волна 2 м, сила ветра при скоростных заездах 4 балла.

BMW Motorrad

www.bmw-park-m.ru



С удовольствием
за рулем



РОСКОШЬ В ДВИЖЕНИИ.

Новый BMW K 1600 GTL — великолепный туристический мотоцикл, о котором раньше было можно только мечтать. Вы обязательно оцените необычайную легкость управления мотоциклом и, благодаря 6-цилиндровому двигателю мощностью в 160 л.с. с максимальным крутящим моментом 175 Нм, сможете насладиться ощущением, что нет ничего невозможного. Садитесь за руль и отправляйтесь в дорогу. Темное время суток и условия недостаточной освещенности больше не помеха благодаря опционально доступной системе адаптивного освещения. Так новый K 1600 GTL задает направление развития целого класса роскошных туристических мотоциклов.

К 1600 GTL. ЕГО НЕ ОСТАНОВИТЬ.

Парк М

Официальный дилер BMW Motorrad
г. Санкт-Петербург
Лахтинский пр., 10
Тел.: (812) 244 30 00
www.bmw-park-m.ru

Новый
BMW X6 M50d



С удовольствием
за рулем

www.bmw-
park-m.ru



ЗАРЯЖЕН ГЕНАМИ M.

Новый BMW X6 M50d наилучшим образом демонстрирует достижения инженеров BMW M. Интеллектуальная система полного привода BMW xDrive обеспечивает высокую управляемость и идеальное сцепление с дорожным полотном. Новый двигатель BMW M Performance TwinPower Turbo мощностью 381 л. с. мгновенно устремит Вас вперед. Новый BMW X6 M50d — сплав впечатляющей динамичности и исключительного комфорта. Обратитесь к Вашему официальному дилеру BMW для проведения тест-драйва и получения дополнительной информации.

НОВЫЙ BMW X6 M50d.

powered by 

Парк М

Сертифицированный дилер BMW M
г. Санкт-Петербург
Лахтинский пр., 10
Тел.: (812) 244 30 00
www.bmw-park-m.ru

В море Андаманском

МВУ уже публиковал отрывки из повествования о плавании катамарана «Санта-Мария». Его финальная часть прошла в Таиланде.

Текст Мария Царенко Фото Мария Царенко, iStock, Corbis

Как только «Санта-Мария» вышла из порта Коломбо, тут же к нам пристроился подозрительный катерок. Капитан метнулся к тайникам, где хранился наш арсенал: «калашников» (made in China), который мы выменяли в Йемене на старый мопед, два помповика и пара армейских ракетниц с вкладышами, позволяющими стрелять патронами 12-го калибра. Катер шел параллельным курсом, постепенно сокращая дистанцию. Но, видимо, в тот день фортуна нам благоволила и сама позаботилась о нежеланных гостях. Налетел тропический шквал, сильный ветер создал беспорядочную толчею волн. Датчик нашего анемометра измерил скорость в 80 узлов, после чего, не попрощавшись, улетел. При таком ветре дождь пополам с морской водой летел горизонтально, и капли мелкой плетью секли глаза. Видимость не более 5 метров, экран радара равномерно засвечен от висящей в воздухе воды; сигнал со спутников не мог пробиться сквозь нее, и картплоттер с радаром оказались совершенно бесполезны. Пожалуй, впервые за все плавание мы шли только по компасу. Ситуация осложнялась тем, что у Коломбо, ожидая разрешения на заход, бросили якорь десятки судов. Окажись из них какое-нибудь на нашем пути — столкновения было бы не избежать... Через два часа шквал неожиданно исчез, как и подозрительный катер.

*В Таиланде на яхте огорчает
одно — неспешно текущее
время быстро проходит*



ЦИКЛОН

От берегов Шри-Ланки до тайского порта Чалонг «Санта-Мария» шла 11 суток; всех измотала бортовая качка, и единственным развлечением на борту были вахта и книги. По ночам что-то периодически стучало в корпус. Мы никак не могли понять природу этих звуков, пока не осенило: это летающие рыбы в темноте бились о борт. По утрам собирали «урожай»: всю палубу усеивали маленькие, но отменные на вкус рыбешки.

С каждым днем мы все больше погружались в себя и свои страхи. Засыпать было страшно: страшно было утонуть во сне. Мысли лезли в голову самые пессимистические. Вокруг всклокоченный океан, на борту угрюмые лица... Разговоры понемногу смолкли. Каждый забрался в свой угол и напряженно читал, время от времени глядя в горизонт. Лучше всего «шел» Толстой. Читали запоем, вырывая друг у друга слегка заплесневевшие от соленой воды томики. Драматизма добавил прогноз погоды, полученный посреди Бенгальского залива. Один «сочувствующий» регулярно высылал нам «погоду» в текстовых sms на спутниковый телефон Iridium. В тот злополучный день он перепутал страничку на метеосайте, который ранее давал точный прогноз. Сообщение гласило: впереди циклон с волнами высотой 22–26 метров. До берегов Таиланда оставалось каких-то 300 миль — пара дней хода. Было обидно так и не увидеть землю. Каждый готовился к неизбежному по-своему: капитан обреченно дочитывал «Войну и мир», остальные стояли в очередь к спутниковому телефону сказать последнее «прощай» близким. Разрядило

ситуацию сообщение с проходящего мимо контейнеровоза, откуда на 16-м канале уточнили прогноз: впереди штиль. Но с того дня мы стали больше ценить жизнь.

ЗЕМЛЯ

К Чалонгу подошли к вечеру. Отчаявшись найти свободный буй, бросили якорь в четверти мили от берега, неподалеку от длинного, выступающего в залив бетонного пирса, на котором стояла заправка топливом и водой. Море вокруг кишело лодками. Сотни яхт и остроносых рыбацких лодчонок покачивались рядом. Чалонг — самый большой залив и главный транспортный узел южной оконечности острова Пхукет. Яхтсмены используют порт Чалонг для входа в страну, отсюда же отправляются паромы и катера к островам Пхи-Пхи, Ко Рача Яй, Ко Яо Яй. Лодки стоят здесь почти впритирку, и мы опасались, как бы какая-нибудь не навалила на нас при сильном ветре.

Длинную набережную подсвечивали разноцветные огоньки — променады в разгаре. Оживала вечерняя торговля... Какой контраст после нескольких недель невыносимого морского плена! Члены команды сразу воспрянули духом и в эйфории от долгожданного

*Большой пляж острова Тонсай
каждый день принимает
тысячи туристов*

На первой странице:
Буддийский храм Ват
Арун на реке
Чау-Прайя в Бангкоке.
Сами тайцы называют
свою столицу
«Городом ангелов».

Вверху: Следует
помнить о коварных
приливах и отливах.
Иначе, встав на якорь
на мелководье в бухте,
есть риск потерять
киль.

На странице справа:
Живописная скала
на острове Пхи-Пхи.

Пришвартовавшись
к баркасу, можно
вкусить не только
экзотику общения
с радушными
рыбаками,
но и пожить
их уловом. Они не раз
заваливали дно
нашего тузика
морскими
деликатесами.



свидания с землей ринулись вкушать земные радости. Один привел на борт девушку — при ближайшем рассмотрении она оказалась не вполне девушкой. Другой приволок экзотических фруктов, среди которых затесался дуриан, источавший запах тухлой рыбы. На вкус он сносный, но важно знать, что этот юго-восточный фрукт с «говорящим» названием смертелен в сочетании с алкоголем.

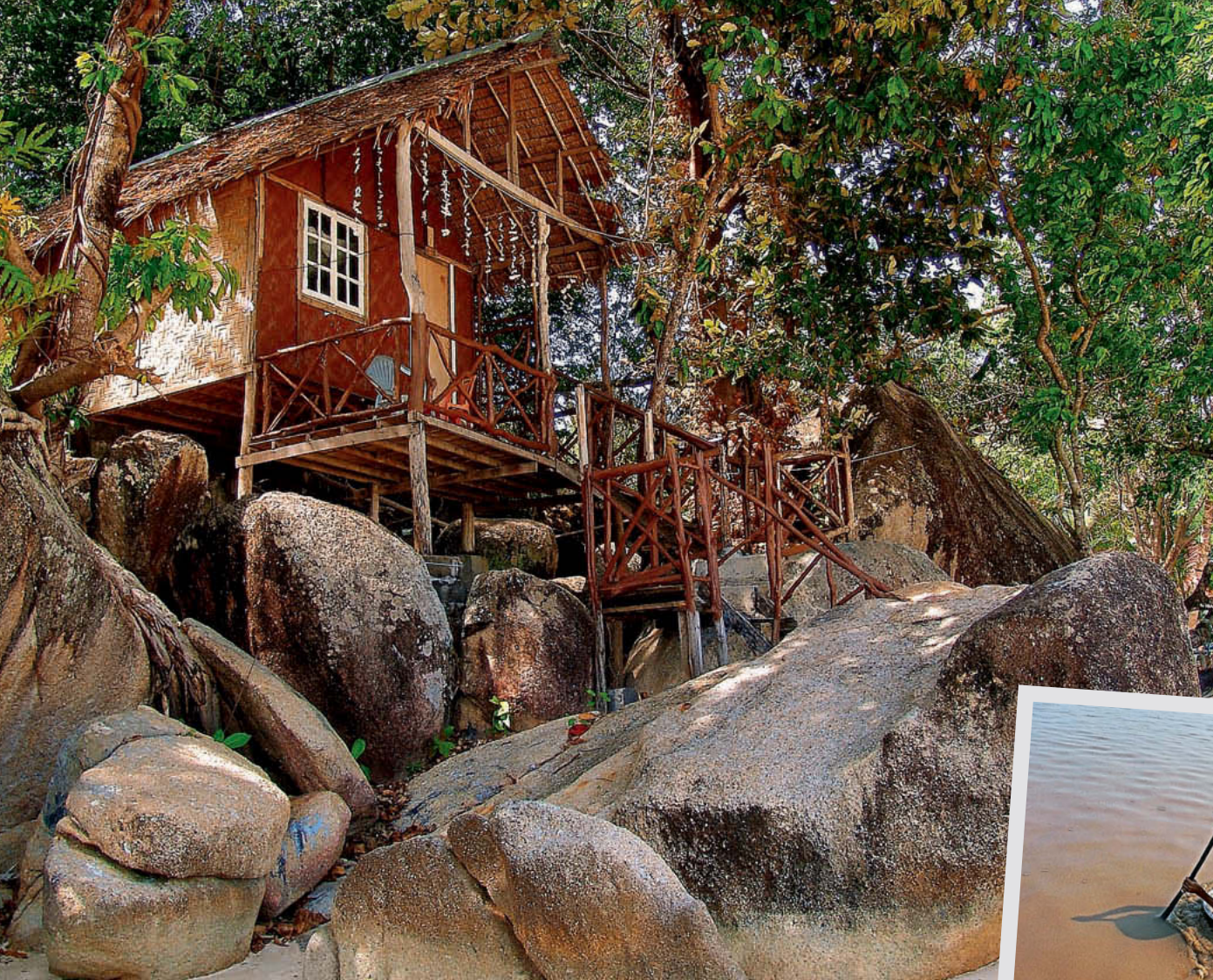
Наутро всем членам команды следовало прибыть к портовым властям для оформления документов. Мы уже приготовились к хождению по мукам, но были приятно удивлены тому, что все службы собраны здесь под одной крышей. От нас требовалось только переходить из кабинета в кабинет. Все это заняло не больше часа. Перечень документов для оформления такой же, как и в портах других стран: судовой билет, clearance из последнего порта захода, паспорта и судовая роль. Виза выдается на месяц, а разрешение на пребывание яхты в здешних водах — на шесть; по истечении срока его можно продлить до года.

Закончив с документами, мы отправились на разведку — нужно было заполнить съестными припасами изрядно опустевшие за время перехода трюмы. Дело это оказалось не таким уж простым. В местных магазинах практически отсутствуют привычные для европейца продукты. Единственный «продвинутый» супермаркет, который нам удалось разыскать, назывался Cash & Carry.

Чтобы купить там что-то, требовалась специальная аккредитация, которой у нас, естественно, не было, но мы клятвенно пообещали предоставить ее в следующий раз. Добрые тайцы поверили на слово. Закупили отличной баранины и сыра, которых мы были долго лишены: в последнее время питались рыбой и лапшой «том ям», напоминающей «доширак».

ПРОЩАНИЕ С «САНТА-МАРИЕЙ»

Как говорится, хочешь рассмешить Бога — расскажи ему о своих планах. В наши планы входило найти хорошую марину на Пхукете, оставить лодку и съездить домой на побывку. И мы отправились обследовать местные яхт-клубы. Один из самых феешенебельных и дорогих — Phuket Boat Lagoon — располагается на востоке острова. Марина комфортабельная, но цены кусаются. Только подъем на берег обошелся бы нам более \$ 2000, примерно столько же — месячная стоянка. Недостатка в клиентах, впрочем, марина не испытывала: здесь почти две сотни причалов, но и их не хватает, чтобы вместить все приходящие яхты. Нам сообщили, что бронировать



Слева: Скромное бунгало на скале станет неплохим приютом для искателей романтики (о. Мианг).

Начинающий мореход.

На странице справа: Обитель «морских цыгын».

Изумрудная бухта Майя Бэй на острове Пхи-Пхи-Ле.

Таинственный лабиринт среди островов-скал. Кстати, у коралловых островов разрешено стоять только на буях, якорь бросать запрещается.



В Таиланде европейских «робинзонов» привлекает примитивный налаженный быт

стоянку в зимний сезон нужно как минимум за три месяца. Та же ситуация была и в Yacht Haven, и в Royal Phuket Marina. Мы уже было отчаялись, как тут спасение пришло с неожиданной стороны. Наши планы кардинально изменила встреча с французом, более 20 лет живущим в Таиланде. Он предложил нам... продать «Санта-Марию», которую пожелал использовать в чартере. После недолгих колебаний мы согласились. В договор вставили пункт, гарантирующий нам возможность арендовать катамаран раз в год на льготных условиях и с трудолюбивой тайской командой. Уж очень хотелось пройтись в этих райских водах, наслаждаясь «приятным ничегонеделанием»...

Напоследок мы решили совершить вояж по самым экзотическим островам

Андаманского моря, которых здесь несметное множество. Новый год встречали в бухте Патонг. Утром на якорях тут качались всего несколько яхт, к полудню их были уже сотни. Встали в северной части бухты, где можно заправиться пресной водой из шланга, свисающего со скалы. Расходомера нет — заливай сколько хочешь. Один минус: при заправке приходится стоять на якоре кормой почти вплотную к скале, и высока вероятность повредить винто-рулевую группу. В зимний сезон вдоль острова ходит бункеровщик воды, но мы не смогли его «вычислить».

Новый год отпраздновали на пляже, запуская бумажные фонарики под оглушительные взрывы петард. Тысячи горящих светлячков парили в небе, освещая ликующий Патонг. Проснулись к обеду и были поражены опустевшей бухтой. Яхты снялись с якорей и понесли команды «поправлять здоровье» на острова. «Санта-Мария» направилась к Симиланскому архипелагу, лежащему в 52 милях к северо-западу от Патонга.

МАЛАЙ СЕМБИЛАН

На языке яви (диалект малайского языка) название этого архипелага в Андаманском море означает «девять». Девять островов составляют несравненный природный шедевр. Каждому из них присвоен свой номер. Мы выбрали для «высадки» Ко Мианг. Шли до него около 10 часов и добрались уже под вечер. Из надвигающихся сумерек огромными застывшими изваяниями выступили гранитные валуны, взмывающие над морем метров на пятьдесят. Белые песчаные полосы пляжей в обрамлении тропической зелени. Красота острова пронзительна и почти нереальна. В кристально чистой воде резвятся синие губастые рыбы-попугаи, из укрытий выглядывают пестрые мурены, крылатки

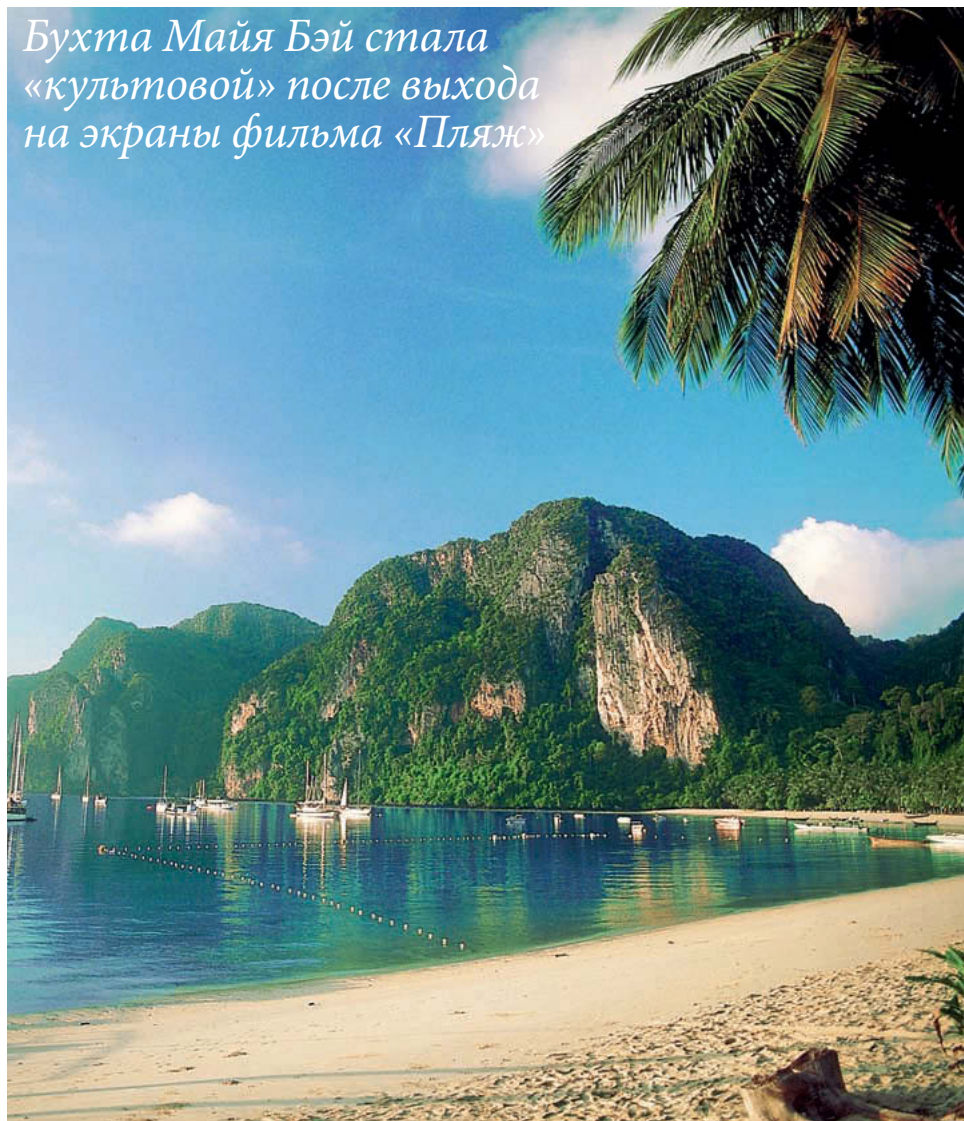




сверкают ядовитым оперением. Прозрачность воды достигает 45 метров! Вряд ли Симиланские острова сохранили бы свою первозданную красоту, не получи они в 1982 году статус Национального парка. Иначе беспорядочная швартовка судов, уничтожающая коралловые джунгли на дне, варварская добыча рыбы при помощи динамита медленно, но верно сделали бы свое дело.

Встали мы к бую в бухте на западной стороне острова. Утром идиллическую тишину, которой мы наслаждались вечером, разрушил рев моторов прибывающих дайв-ботов. На ночь катера, как правило, не остаются и приходят только к полудню, разбирая «свои буи». Оказывается, операторы по дайвингу давно уже поделили между собой качающиеся на волнах «поплавки». Следует отметить, что в этих водах буи окрашены в разные цвета, каждый из которых соответствует максимально допустимому тоннажу судна. Если какой-то из буюв не занят, это не значит, что у него нет хозяина: скорее всего, он появится позже и предъявит свои «законные права».

Бухта Майя Бэй стала «культовой» после выхода на экраны фильма «Пляж»



Очарование здешних мест трудно передать словами или даже фотографиями

Прямо от пляжа в глубь эвкалиптовых зарослей убегала узенькая тропа. Мы решили обследовать остров и ринулись в прохладу джунглей. Тропический лес встретил нас надрывным птичьим хором. Здесь, в зарослях бамбука и ротанговых пальм обитают, если верить справочникам, 40 видов птиц. Под такой аккомпанемент мы то поднимались по тропинке в гору, то резво сбегали вниз. И неожиданно наткнулись на пестрый палаточный лагерь. Проживание на островах заповедника разрешено только здесь и на Ко Симилян. Некоторые из островов, например, № 1, 2 и 3, вообще закрыты для посещения по программе защиты популяции черепах. Раскинувшееся перед нами поселение поражало примитивным отлаженным бытом. Из бамбука сколочена общая кухонька, на полу сухие пальмовые листья. Несколько палаток с развешенной на них одеждой стоят на берегу, а хозяева сидят рядом и курят трубки. На уступах обрамляющих бухту скал притулились крошечные деревянные бунгало. Все здесь говорит о том, что ребята не ищут комфорта и отсутствие кондиционеров их ничуть не смущает. «Робинзоны» (в основном европейцы) готовят незамысловатую пищу, живут в домиках с крышей из пальмовых листьев и плюют на условности цивилизации.

ПХИ-ПХИ-ДОН

В бухте Лодалум у северной части островного перешейка снова пришвартовались к бую. На надувной лодке здесь можно добраться по отмели до пляжа с прекрасными ресторанами. Утром, прогулявшись по Monkey Beach, у которого ночью стояла яхта, мы подверглись наглой атаке со стороны откормленных до безобразия обезьян.

Пхи-Пхи-Дон стал местом настоящего паломничества туристов. Остров лежит в 15 милях к югу от Пхукета и соединен с ним паромным сообщением. Очарование места, когда всклокоченные утесы-великаны тонут в зелени кокосовых пальм, трудно передать. Прежде островок оккупировали хиппующие путешественники со всего света. Здесь

у них был свой небольшой мирок, состоящий из импровизированной променадной улочки и кучки наскоро сколоченных кафешек и крошечных бунгало. Сегодня от прошлой романтики ничего не осталось. Самый большой пляж острова Тонсай каждый день принимает до 3000 «голов»: как все они умудряются там уместиться — большая загадка. Для яхтсмена залив Тонсай — это удобная и надежная стоянка. Деревня и гостиничный комплекс лежат на узком песчаном перешейке. После нескольких дней на Пхи-Пхи-Дон в ночь мы вышли к скале Данг, входящей в список лучших мест в мире для дайвинга.

ДАНГ

К Дангу подошли, когда солнце уже начало клониться к горизонту. Сама скала едва видна над водой, однако ее склоны почти отвесно обрываются на глубину более 25 м. Два бую, обычно закрепленных на скале, сорвал шторм, и «Санта-Мари» пришлось лечь в дрейф, пока мы погружались в разноцветный аквариум. Юго-западная часть стены сплошь покрыта мягкими кораллами, у которых крутятся полосатые рыбы-матросы и другие рыбешки. Несколько остроконечных подводных скал, украшенных разноцветным ковром

Ночной базар в Чианг Мэй — любимое место всех туристов.

«Обезьянье царство» на Monkey Beach.

На странице справа: Традиционная тайская прогулочная/рыбачья лодка с мотором-рулем.

Закажите тайскую еду прямо на яхту: ее вам доставят на такой лодке.



Ждите нашествия откормленных
наглых макак — сопротивление
бесполезно





В Андаманском море несметное множество самых экзотических островов



актиний, находятся в восточной части мелководья. По дну неторопливо перебираются морские звезды. Вокруг скалы водят хоровод молотоголовые акулы.

РОК-НОК

Когда почти стемнело, начало штормить, и нам пришлось искать укрытие ближе к берегу, у островов Рок-Нок. Наше 30-тонное судно, словно дельфин, ныряло во встречную пятиметровую волну в крошечной тьме. Ночь мы переждали в протоке между островами, добывая кальмаров. Ловили примитивно, привязывая на леску специальную блесну со множеством крючков. Бросаешь в воду это нехитрое приспособление и медленно тянешь на себя. Каждый второй бросок был успешным. Только приходилось быть осторожными: чернила, которые выбрасывают кальмары, могли испачкать лодку.

Утром, пока мы обследовали коралловое дно протоки, к нам подошел катер береговой охраны. Нас предупредили, что в этих водах проходит наркотрафик. Также из соседней Малайзии контрабандой доставляют

морем оружие для мусульманских повстанцев юга Таиланда. Здесь начинается печально знаменитый Малаккский пролив, и контрабандисты не гнушаются нападать на одиночные яхты. Так как «Санта-Мария» нам практически уже не принадлежала, хотелось доставить ее новому владельцу целой и сохранной. Мы не стали рисковать и развернулись.

КО ХА ЯЙ

На обратном пути к Пхи-Пхи совершили погружение на этом острове, состоящем из двух скал (на одной из них белела полоска чудесного пляжа с коралловым песком). Именно здесь мы впервые увидели гигантские голубые морские звезды с размахом лучей около метра и названием «Терновый венец», или акантастер (Acanaster planci). То, что морские звезды безвредны для человека, — опасное заблуждение. Хорошо, что ни у кого из нас не возникло желания потрогать исполина. Одно прикосновение к голубоватым иглам — и они пронзают плоть, обламываясь и заражая кровь ядовитыми выделениями. «Терновый венец» представляет угрозу и для коралловых джунглей: обычно он лакомится коралловыми полипами, уничтожая риф.

ПХИ-ПХИ-ЛЕ

Смеркалось, когда мы добрались до острова. Расчленились на буи в Майя Бэй — бухте в западной части острова, известной по фильму «Пляж» с Леонардо ди Каприо. Днем десятки лодок и сотни людей напрочь уничтожают романтический ореол острова. Но к вечеру бухта пустеет. Катера с туристами уходят, и вы остаетесь наедине с непередаваемой красотой. Остров этот по праву считается одним из красивейших в мире. Мощные ксеноновые прожекторы катамарана вырвали из ночной мглы окружающие бухту скалы. Очарование последней ночи в этой бухте навсегда отпечаталось в нашей памяти.

Выбранный маршрут, идеально подходящий и для чартера, наиболее оптимален. Пройдя им, вы лучше всего и за короткий срок проникнетесь романтической аурой Андаманского моря. **МВУ**



МИХАИЛ БЕРДНИКОВ, издатель
Motor Boat & Yachting Russia:

Эти острова великолепны! Море, солнце, прозрачная вода, почти нетронутая цивилизацией природа... Обычных туристов отвозят на острова катерами, там они купаются шумными компаниями и возвращаются в отель. А на яхте каждый день отдаешь якорь в новом месте, встречаешь восходы, провожаешь закаты... Ты абсолютно свободен, в любой момент можешь нырнуть и любоваться подводным миром, а ужинать в ресторане на берегу. Иногда по ночам горизонт озаряют огни — это светят прожекторы стоящих рыбацких судов, вдоль строя которых таскают трал. Посему при ночных переходах следует быть осторожным. Огорчает только одно: неспешно текущее время быстро проходит!



СТАЛЬНАЯ ВОЛЯ

Можно ли получить стальную лодку индивидуальной постройки, причем не мегаяхту с точки зрения размеров и цены? Ответ на вопрос лучше всего искать в Голландии.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Van der Heijden Yachts**

Яхтенная индустрия в Нидерландах развита сильно. Эта маленькая страна сумела заработать поистине выдающуюся репутацию в отрасли.

Яхтинг тут любят, какое-либо плавсредство здесь есть почти в каждой семье, да и строить лодки желают многие — наверное, в любом приличном городке можно найти верфь.

Рональд Ван дер Хайден прошел обычный «голландский путь»: с детства мечтая строить яхты, он сначала 10 лет прослужил инженером в Военно-морском флоте, и только потом, в 1994 году, основал собственную компанию Van der Heijden Yachts. Приобретенный на флоте технический опыт оказался весьма ценным и быстро принес плоды: вскоре была спущена на воду первая яхта, а за 18 лет, истекших с момента основания верфи, построено более 400 судов, и они разошлись по всей Европе.

Для компаний, выпускающих серийные небольшие пластиковые лодки, это немного, но для верфи, работающей над солидными стальными судами semi-custom, — показатель внушительный. Такой формат подразумевает, что каждая яхта абсолютно индивидуальна и строится с учетом пожеланий клиента, начиная от планировки и заканчивая технической начинкой

и отделкой интерьеров. Реализовывать эти пожелания верфи позволяет собственное дизайн-бюро, и для заказчика главное — выбрать «платформу» для создания лодки своей мечты. Таких платформ у верфи Van der Heijden пять: Exclusive, Elegance, Dynamic, Dynamic Deluxe и Superior, и в каждой линейке предлагаются корпуса разной длины. Фактически будущий судовладелец не просто заказывает яхту, а принимает участие в процессе ее создания на всех этапах, чтобы в итоге получить именно то, что желает. Верфи, готовые в нашем унифицированном мире предложить такую «свободу творчества», можно пересчитать по пальцам рук. Особенно когда речь идет не о мегаяхтах, а о лодках длиной до 24 м.

Верфей, предлагающих клиенту полную свободу творчества, в мире совсем немного

Несмотря на «штучное» производство, загрузка сравнительно некрупной верфи Van der Heijden велика: одновременно строится 5–6 яхт, и этот показатель не менялся даже в период кризиса. Такую популярность можно объяснить. По цене стальные лодки Van der Heijden легко конкурируют с серийными судами из стеклопластика. Преимущества стального корпуса объяснять не нужно, тем более что едва ли кто-то в мире работает со сталью лучше, чем голландцы. Подход верфи к качеству тоже не требует комментариев: строят на совесть. Хорошо знающие, что такое суровое море, педантичные голландцы добиваются от своих судов высоких мореходных качеств. Наконец, возможность построить судно по своему вкусу, не втискиваясь в прокрустово ложе серийных проектов, поистине бесценна. Со стороны Van der Heijden было весьма разумно выдвинуть такой подход в качестве одного из своих главных преимуществ.



EXCLUSIVE

Серия компактных яхт классического голландского дизайна длиной 11–13,5 м. На главной палубе — рубка-салон и просторный кормовой кокпит на том же уровне, который при желании можно полностью зачехлить. Такие лодки идеально подходят для недолгих прогулок большой компанией или продолжительных походов в узком кругу. На борту предусмотрены одна-две каюты, камбуз и санузел с душем; нашлось место даже для стиральной и посудомоечной машин. Яхты оснащаются двигателем мощностью от 55 до 100 л.с., что дает максимальную скорость около 18 узлов, а небольшая осадка (0,95–1,10 м) позволяет ходить на них в мелководных акваториях. Несмотря на категорию «В» (старшие модели), эти лодки больше соответствуют типу канальных яхт.



ELEGANCE

Яхты длиной 13,5–17 м с открытым постом управления наверху (пример типично голландского дизайна). Возможна версия закрытого поста управления (рубки). На борту размещается до трех кают, причем мастер-каюту в корме можно сделать во всю ширину корпуса, с иллюминаторами по бортам и в транце. Лодка оснащается одним или двумя двигателями — мощность от 150 л.с. (один) до пары по 220 л.с. каждый, так что потребление топлива и скоростные характеристики судов серии могут сильно различаться. Запас топлива до 1800 л обеспечивает приличную дальность плавания — до 1000 миль в экономичном режиме (8 узлов) даже при максимальной энерговооруженности судна (2 × 220 л.с.) Категория мореходности «С».

*Верфь строит корпуса
любого режима движения*

DYNAMIC & DYNAMIC DELUXE

На базе этой серии строятся суда длиной от 15 до 21 м. Различие подгрупп состоит в том, что у Dynamic Deluxe корпуса переходного типа, достигающие более высоких скоростей. С точки зрения дизайна яхты Dynamic с их более плавными линиями надстройки выглядят уже не столь типично голландскими, как Elegance. Однако компоновка с постом управления наверху сохранена, и его уже можно сделать полностью закрытым, что обеспечит защиту от непогоды в северных акваториях. Запас топлива варьируется от 1200 л у 15-метровой модели до 6000 л у 21-метровой, а суммарная мощность двигателей — от 300 до 800 л.с. Впрочем, при желании заказчика ничто не мешает переносить предлагаемые технические решения на яхты других размеров. Категория мореходности — «В» (Dynamic) или «А» (Dynamic Deluxe).





SUPERIOR

Эти глиссирующие яхты с флайбриджем длиной 20–33 м, в отличие от остальных серий, наделены уже не традиционно голландским, а современным европейским дизайном. Однако об их происхождении легко догадаться по остроскулому корпусу с развалом бортов в носу и основательной надстройке. Суммарной мощности пары двигателей (от 1650 л.с. и больше) хватает для достижения скоростей до 30 узлов, а запас топлива составляет 7400 л, что значительно превышает средние показатели в классе. Интерьер и планировка палуб для каждой модели разрабатываются индивидуально. Базовый вариант предполагает на нижней палубе три просторные каюты с большими санузами, но по желанию владельца число кают может быть увеличено до пяти.

Наиболее типичной является одна из уже построенных яхт — модель Superior 2000.

Корпус — сталь (толщина 6–10 мм), надстройка из легкого сплава (5 мм). Широкие палубные проходы, высокий фальшборт и прочный стальной релинг говорят о серьезном круизном судне. Главная палуба — единое пространство без переборок; здесь спланированы салон, столовая, пост управления и камбуз. Последний размещен при входе, что удобно для сервировки в обеденной зоне кормового кокпита, и отлично оснащен: помимо обычного оборудования и объемных шкафов здесь нашлось место для посудомоечной машины и пресса для мусора (пригодится в долгих круизах).

Нижняя палуба, где расположены четыре каюты, отличается небанальной планировкой. Рядом с мастер-каютой (во всю ширину корпуса) располагается одна из гостевых кают с ярусными койками: удобно, когда нужно разместить детей поближе к родителям. Еще две гостевые каюты устроены в носовой части

Едва ли кто-то умеет работать со сталью лучше, чем голландцы

корпуса и также имеют отдельный вход. Не слишком большой, но хорошо организованный флайбридж с открытым постом управления оснащен баром (гриль, холодильник), открытой обеденной зоной и диванами по периметру. Тендер хранится на широкой кормовой платформе — для спуска его на воду используется кран-трап.

Лодка оснащена двумя дизельными Ivesco по 825 л.с., которые дают максимальную скорость 30 узлов. Круизная скорость — 18 узлов; в таком режиме расход топлива составляет 150 л/ч, что позволяет пройти без дозаправки около 900 миль, а на скорости 12 узлов запас хода составляет почти 1800 миль.

МОМЕНТЫ В МОРЕ

Способен ли новый крузизер удивить проворством и практичными деталями, которые смогут привнести в семейное путешествие незабываемые впечатления?

Текст **Алан Харпер** Фото **Atlantis**



СМОТРИТЕ ВИДЕО



mby.com/at38



Бывают разные подходы к определению первостепенных качеств яхты. Можно оценивать дизайн, конструкцию или другие инженерные решения. Для некоторых владельцев особенно важны мореходность, динамические характеристики и экономичность, тогда как другие принципиально обращают внимание на эстетику, эргономику и даже статусность лодки.

Взгляните на новую Atlantis 38. Можно сказать, что лодка обладает всеми перечисленными качествами, но все же одна грань ее индивидуальности кажется доминирующей. Оживляющие профиль смелые линии остекления (борт, надстройка), толстый молдинг (привальник), яркие пятна оранжевого (обивка и отделка) — без лишних объяснений видно, что яхту создавали для удовольствия. Atlantis 38 стала четвертым проектом, который исполнила для верфи дизайнерская студия NeoDesign, и вполне понятно, какая задача стояла перед дизайнерами.

Молодой бренд Atlantis может похвастаться непростой историей. Верфь была основана всего десять лет назад, когда в Azimut захотели создать линейку спортивных круизеров для привлечения начинающих яхтсменов, не удешевляя при этом существующие модели. Чтобы не изобретать велосипед, Azimut вполне разумно купила Gobbi — успешную семейную верфь с хорошей производственной и клиентской базой.

СВЕТЛОЕ БУДУЩЕЕ

Первые круизеры Atlantis оставались стилизацией Gobbi, но постепенно новый дизайн распространился на весь модельный ряд, самым ярким и новаторским представителем которого стала Verve 36 (МВУ №3, 2012), созданная три года назад. Эта лодка с неожиданной и неординарной архитектурой обладает оригинальным хардтопом, палубой walk around и целым «табуном лошадей».

А недостатков только два: будучи довольно большой яхтой для дневных прогулок, она не располагает достаточными обитаемыми помещениями,

а ее выпуск пришелся на разгар экономического кризиса. Рынок сокращался, и покупатели пересматривали свои потребности, склоняясь к более практичным семейным лодкам, которые сохраняли бы магическую привлекательность Verve.

Задача стояла именно такая. И вот результат — Atlantis 38, семейный круизер с целым букетом оригинальных дизайнерских решений. Он наделен вполне функциональной второй каютой (которую хотят иметь все!), с достаточно высоким потолком при входе, с небольшим диванчиком, куда можно присесть, чтобы переодеться, и двуспальной кроватью (1,83 × 1,35 м). Хотя ее и поместили в пространство под палубой кокпита, высоты потолка (79 см) хватает, чтобы читать сидя. Санузел тоже соответствует назначению: не очень большой по площади, он в высоту 1,9 м; там есть где развернуться, а двустворчатая дверь душа экономит место. Оборудованный исключительно электрическими приборами компактный камбуз по левому борту наделен иллюминатором и тонированной панелью наверху, через которую льется свет.

Салон сосредоточен вокруг углового дивана и крошечного столика по правому борту: поначалу его миниатюрности удивляешься, а потом выясняется, что это лишь база для внушительной столешницы, хранящейся в специальном рундуке в носовой каюте. Чтобы установить или снять столешницу, придется лечь на пол, заводить крепежные болты, крутить гайки, на что уходит минут пять. Однако, принимая во внимание существенную экономию места в салоне, жертва вполне оправданная.

ПРАКТИЧЕСКАЯ МАГИЯ

Носовая каюта скрыта за экономящей пространство дверью-гармошкой. Широкую двухместную кровать установили достаточно высоко, чтобы максимально сдвинуть ее в нос и высвободить место при входе. По бортам расположены панорамные и обычные круглые открывающиеся иллюминаторы, а над головой устроен световой люк. При дневном освещении каюта с тиковой отделкой и контрастными панелями

Это невероятно отзывчивая машина: она набирает 30 узлов всего за 15 секунд

смотрится особенно выигрышно. Кроме того, сидя на кровати, можно не пригибать голову — потолок не заденешь.

Когда приглядываешься к лодкам для путешествий, обязательно обращаешь внимание на места для хранения вещей, и здесь Atlantis 38 набирает порядочно очков. Обилие рундуков, полочек и ящичков в носовой каюте, пять шкафчиков на камбузе (один из них может стать нишей для микроволновой печи), три над диваном в салоне, расположенные в ряд на уровне глаз, и еще ящички в санузле — всего этого хватит для не слишком долгого плавания. Да, кое-что можно держать и в кормовой каюте.

Если на нижней палубе доминирует практичность, то наверху, где видишь море, солнце, чувствуешь упругий ветер, все гораздо веселее, и дело не только в оранжевых подушках. Планировка кокпита располагает к общению; пост управления с одним креслом расположен по правому борту, а широкий стол и диваны можно превратить в единый огромный лежак. На носовой палубе оборудована дополнительная зона для загара между боковыми проходами (кстати, здесь не помешали бы дополнительные поручни). Купальная платформа в корме снабжена трапом для выхода из воды, и она, как заметили представители Atlantis, самая большая в классе: на ней помещается тендер длиной до 2,1 м. Надо сказать, возможность держать снаряженную динги на кормовой платформе дает серьезные преимущества лодкам такого типа.

НЕ КОЛИЧЕСТВОМ, А КАЧЕСТВОМ

Учитывая жесткую конкуренцию в этом сегменте рынка (вспомним популярные Bavaria и Sea Ray), маркетологи Atlantis решили, что лучшей стратегией борьбы с соперниками станет невероятно длинный список опций. По их собственному признанию, базовая комплектация яхты довольно скромная, практически без «излишеств». Например, стол в кокпите «голой» лодки пластиковый, за картплоттер, стереосистему в кокпите и тиковые палубы придется доплатить. Тем не менее уже на такой лодке есть все необходимое, чтобы выйти в море, включая чехлы для кранцев с логотипами. Приятно обследовать судно и понимать, что на важных вещах верфь не стала экономить. В производстве корпуса использована технология вакуумной формовки стеклопластика — метод сложный и дорогостоящий, однако позволяющий получать легкие и прочные конструкции. Полиэфирная смола в наружных слоях препятствует возникновению осмоса, а внутренний корпус, участвующий в общей прочности

и повышающий ее, одновременно снижает вес конструкции. Но самое очевидное место, где судостроители одержали верх над счетоводами, — это крепление якорной лебедки. Вместо того чтобы просто заламинировать в палубу кусок фанеры, они использовали массивную пластину из нержавеющей стали, которая, возможно, весит не меньше, чем сам якорь.

Такие детали выдвигаются на первый план, когда наступает время отставить бокал с вином. Например, когда прогноз оказался ошибочным и приходится возвращаться в штурм, или если ночью на открытой якорной стоянке разгулялась волна. Но для меня еще более важна ежедневная уверенность в своей яхте и в том, что случайности ей не страшны.

Море у Савоны благоприятствовало тесту нашего шустрого спортивного круизера: длинная навязчивая зыбь высотой более 1,5 м, поверхность волн терзала утренний ветер. Выбрав направление почти лагом к волнам, чтобы не биться с их гребнями и не опускаться к подошвам, мы определили, что для разгона до 30 узлов яхте потребовалось 15 секунд. Если это еще не дает вам представления о том, насколько возбуждает управление Atlantis 38, скажу так: последние 10 узлов мы набрали всего за четыре секунды!

Это чрезвычайно отзывчивая машина, и рулевое управление по балансу и точности соответствует ручкам газа. После 1800 об/мин двигатели переходят в оптимальный режим, и в имевшихся условиях для спокойного хода идеально соответствовала минимальная скорость глиссирования 19 узлов. Острый нос легко резал волну, а сам корпус с килеватостью на транце 17,5° пытался ее утюжить. Лодка чутко реагировала на изменение угла наклона колонок, и, накопив некоторый опыт, можно выбирать оптимальное положение «ног» для комфортного и экономичного движения практически в любых условиях. Пару раз мы таки крепко приложились о волну, но исключительно по причине нелепого маневра и неразумного курса по отношению к волновому фронту. Кстати, при этом ни корпус, ни какое-либо оборудование и звука не подали, что вселяло уверенность.

ЛОВКАЯ И БЫСТРАЯ

Максимальная скорость, несмотря на беспокойное море, достигла 35 узлов, что соответствует заявленному верфью значению. В благоприятных условиях экономичная крейсерская скорость составила 28–29 узлов. Во время теста немного недоставало обзора на посту управления: как обычно в штурм, я встал к штурвалу, облокотившись на валик сиденья, однако обзор по курсу не всегда





ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

АЛАН ХАРПЕР

ПОДСТАВКА НА ПОСТУ УПРАВЛЕНИЯ

Возможно, она не самая изящная из возможных, зато надежная и эффективная. Подставка раскладывается, опираясь на пайол у рулевой консоли, и вы можете стоять на ней при швартовке, выглядывая в открытый люк хардтопа. Удобно, когда швартуетесь в тесной марине.



ОПОРА ДЛЯ ЯКОРНОЙ ЛЕБЕДКИ

Всем производителям приходится укладываться в жесткую смету, но есть места, где хочется видеть не экономию, а основательный подход. Якорная лебедка Atlantis 38 смонтирована на стальной плите, которая вселяет уверенность в качестве постройки итальянского круизера.



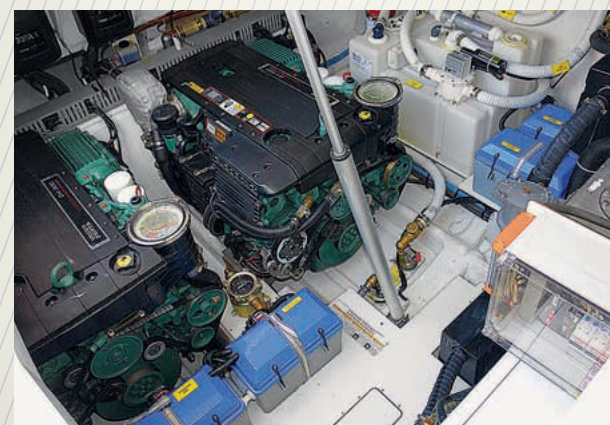
СКРЫТАЯ СПИНКА СИДЕНЬЯ

Подъемную спинку сиденья по левому борту вряд ли можно назвать технологическим ноу-хау, но на лодке, где диваны бесчисленное количество раз будут превращаться в лежанки для загара, она сработает отлично. Поднятую спинку надежно фиксируют прочные подпорки.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Волноваться за доступ к двигателям тут не приходится: чтобы открыть широкие люки в кокпите, нужно убрать лишь одну подушку — и перед вами предстанет грамотно организованный моторный отсек с опциональным генератором в носовой части, аккуратно размещенными аккумуляторами и удобным подходом для осмотра кингстонов, фильтров и прочего оборудования. Возможно, верфи стоит устанавливать более мощный электромотор на крышку люка, так как она достаточно тяжелая и медленно открывается.



Сверху вниз:

Открытая планировка кокпита с обилием свободного места располагает к отдыху в компании, а из диванов и стола можно устроить огромный лежак.

В салоне на пьедестале при необходимости крепится широкая столешница, и вся динетта превращается в дополнительную койку, если вы заказали эту опцию.

Санузел удобно организован и практичен.

В кормовой каюте вполне уютно, но кровать немного коротковата.

Хорошо освещенная носовая каюта с высокой кроватью.





Якорная лебедка смонтирована на массивной стальной плите, что вызывает уважение к верфи и доверие к лодке

Тканевое закрытие люка в хардтопе просто, надежно и быстро открывается вручную



Легкий и прочный корпус с высоким углом килеватости на транце обеспечивает хорошую мореходность

Кокпит предназначен для отдыха и общения, а диваны и стол можно легко превратить в фантастически широкий лежак



ДОСЬЕ

ШИРИНА
11 Ф (3,55 М)

ДЛИНА 38 Ф (11,62 М)



В кормовой каюте не слишком много места для вещей (лишь небольшая полка), а кровать кому-то может показаться недостаточно длинной

Опционально можно заказать трансформируемую динетту в салоне, а широкая столешница на переходах хранится в носовой каюте

Большие бортовые иллюминаторы и световой люк в потолке обеспечивают хорошее естественное освещение в каюте

ДЛИНА
38 Ф (11,62 М)

ШИРИНА
11 Ф (3,55 М)

ОСАДКА
3 Ф (0,95 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
7,9 Т (ПОРОЖНЕМ);
8,7 Т (ПОЛНОЕ)

ЗАПАС ТОПЛИВА
760 Л

ЗАПАС ВОДЫ
180 Л

КАТЕГОРИЯ RCD
«В» (ДЛЯ 12 ЧЕЛОВЕК)

ДИЗАЙН
NEODESIGN/ATLANTIS

Возможность держать надутый двухметровый тендер на кормовой платформе — большое преимущество в этом классе

На широкой кормовой платформе можно держать тендер длиной до 2,1 м

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

Симметричное расположение приборов приятно глазу, но не слишком практично для контроля работы двигателей



Удобная покрытая тиком подножка создает хороший упор

Рукоятки управления двигателями размещены очень удобно и порадуют капитана Atlantis 38

был удовлетворительным (мой рост 183 см). Когда садишься в довольно высокое кресло, ситуация улучшается. Мы вернулись в закрытую акваторию рядом с портом, лодка перестала дифферентоваться и обзор улучшился, однако невысоким людям остается только рулить сидя. Подходя к причалу, можно опустить специальную подставку для ног и швартоваться, выглядывая через открытый люк хардтопа.

ВЕРДИКТ

Итак, успешно ли выполнена задача? Смогла ли Atlantis 38 вобрать в себя радость жизни, воплощенную в концепции Verve, совместив ее с более серьезной, здоровой практичностью, присущей семейному круизеру? Этот круизер определенно быстрый и спортивный, он прекрасно управляется, обладает удачно спланированным кокпитом, неплохими каютами и салоном с высокими потолками. К тому же яхта, бесспорно, выглядит эффектно и многообещающе. К этому следует добавить высокое качество постройки и надежное оборудование.

Длинный список опций и стоимость некоторых из них могут напрячь кого-то из покупателей, но для тех, кто просто хочет вывозить семью на воскресные водные прогулки вдоль побережья, вполне подойдет и лодка в базовой комплектации. На ней есть все необходимое, хотя каждый это «необходимое» может понимать по-своему. Тиковый стол в кокпите вызывает восхищение до тех пор, пока вы не опрокинули на него салатницу, а если вы не можете жить на 38-футовой лодке без кондиционера, то стоит рассмотреть отель как более бюджетную и комфортабельную альтернативу для ночлега.

Яхты, подобные этой, созданы для того, чтобы отдыхать на воде с семьей или друзьями, поэтому оценивать их стоит именно с этой точки зрения. С Atlantis 38 все просто и ясно — она способна подарить вам незабываемые моменты в море. **MBY**

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta D4-300 с транцевыми колонками DPH, 300 л.с. при 3500 об/мин, 4 цилиндра, 3,7 л дизель.

РЕЖИМЫ	1000	1400	1800	2100	2400	2700	3000	3250	3500
Об/мин	1000	1400	1800	2100	2400	2700	3000	3250	3500
Скорость	6,2	8,1	9,9	13,3	18,9	24,3	28,5	31,5	35,2
Расход	7,2	17,4	37,5	46,0	62,0	71,0	82,0	95,6	114,0
Миль/л	0,86	0,46	0,26	0,29	0,31	0,33	0,35	0,33	0,31
Дальность	522	281	160	174	187	201	214	201	187

УРОВЕНЬ ШУМА, ДБА

Пост управления	71	75	78	83	83	82	86	86	87
Салон	73	69	77	79	81	82	83	84	86

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе

от € 262 000 (2 × 260 л.с.)

Генератор (9 кВт) и кондиционер воздуха	€ 33 250
Джойстик Volvo для колонок	€ 16 500
Тик в боковых проходах и кокпите	€ 8650
Холодильник и гриль в кокпите	€ 1600
Трансформируемая динетта в салоне	€ 725
GPS/картплоттер/автопилот	€ 8650
УКВ-радиостанция	€ 1750
Тиковый стол в кокпите	€ 1150
Антифоулинг и предпродажная подготовка	€ 4100

КОНКУРЕНТЫ

FAIRLINE TARGA GT
СТОИМОСТЬ ОТ £ 227 080

Спортивный круизер с более широким выбором двигателей и тремя койками в кормовой каюте (опция).

PRINCESS V39
СТОИМОСТЬ ОТ £ 282 000

Яхта с одним из лучших в классе интерьеров и оптимальной организацией внутреннего пространства.



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: 75% топлива, воды нет, 4 человека на борту, спасательное снаряжение (плота нет). Температура воздуха и воды +12 °С, волна 1–2 м, сила ветра при скоростных заездах 1 балл.

НОВЫЙ ИГРОК

Во время ответственных матчей тренеры нередко делают замены, в нужный момент выпуская на площадку нового игрока. Цель — победа. Именно такая миссия возложена на Galeon 380 Fly.

Текст Юзеф Перель Фото Galeon





Когда речь заходит о верфи Galeon, у некоторых конкурентов начинает подергиваться глаз, как у белки Скрэт из «Ледникового периода». «Когда же они утомонятся?» — обычная их реакция на очередную новинку Galeon. И действительно, поляки неугомонны. Только в этом году были спущены на воду пять новых моделей. Часть из них анонсировали ранее, другие — плоды рестайлинга присутствующих на рынке лодок, этакий ремикс хитов. Однако главную задачу верфи Galeon, думаю, все же следует формулировать так: не оглядываться на конкурентов, а создавать нечто принципиально новое.

Цель верфи ясна — превратить семейный круизер на четверых в «компанейскую» лодку

Когда мне позвонил знакомый и спросил, что я думаю о Galeon 380 Fly, я не нашел что ответить и на всякий случай уточнил: может, все-таки, 390 Fly или 385? «Нет! — ответил мне бодрый голос в трубке. — Именно 380 Fly, неужто ты не следишь за новинками?!» Отслеживание новинок для яхтенного журналиста — это часть профессии, но когда речь идет о Galeon, немудрено парочку и пропустить. Что ж, нужно наверстывать упущенное, и знакомство с Galeon 380 Fly вошло в список первоочередных дел на выставке в Дюссельдорфе, где должна была состояться премьера новой модели.

Galeon 380 Fly пришел на смену Galeon 390 Fly — «ветерану яхтенного движения». Это достаточно смелый шаг со стороны верфи, поскольку у модели Galeon 390 Fly поклонников не убавляется и есть риск своими же руками подорвать продажи. Я лично знаком с владельцем одной такой яхты, который уже не первый год отказывается от приобретения новой. Другой купил Galeon 530 и... оставил себе 390 Fly. Первый пока не нашел лодки лучше, второй посчитал, что 530-я — для компании, а 390-я — для души. И вот при такой народной любви в сложный для рынка момент — замена «игрока»...

В Дюссельдорфе на эффектно оформленном стенде компания представила шесть моделей яхт разной степени новизны, но мой взгляд искал среди них Galeon 380 Fly. По дизайну лодка очень похожа на старшие модели Galeon — 420 и 780, и это не удивляет: за последние годы все новинки верфи созданы при участии плодовитого Тони Кастро. Английский дизайнер с португальскими корнями не зря славится на весь мир, поскольку создает интересные лодки, обладающие индивидуальностью при сохранении «фамильных» черт, а не штампует «клоны» по единому, однажды придуманному лекалу.





Galeon 380 Fly предлагается в двух вариантах: с двумя каютами и камбузом на нижней палубе или с тремя (!) каютами и камбузом в салоне. Подобных предложений на рынке немного, и поляки в очередной раз заставили конкурентов занервничать. Планировка нижней палубы практически та же, как на Galeon 420, но меня удивило, что по объему кают лодки оказались близкими. Разумеется, на Galeon 420 просторнее, но визуально разница практически не ощущается, и чтобы доказать это, придется вооружиться рулеткой. Однако появление на борту третьей каюты не прошло бесследно: пришлось отказаться от выгороженной душевой кабины в гостевом санузле (но душ там есть!) и сократить габариты камбуза, перенеся его наверх, на главную палубу. Цель, которую преследовала верфь, понятна — превратить Galeon 380 Fly из обычного семейного круизера на четверых в «компанейскую» лодку. В итоге на борту шесть полноценных спальных мест плюс двое могут лечь в салоне. Этого и двух санузлов вполне хватит, чтобы комфортно провести выходные на воде.

Но одно дело уложить на яхте восемь человек, другое — куда-то распахнуть их вещи, которых всегда оказывается немало. Повода для беспокойства нет: поляки уделили должное внимание рундукам и «расселили» их по всему судну. Только в основании кровати в носовой каюте целых четыре выдвижных ящика! Напомню, речь идет о 38-футовой яхте!

На главной палубе по правому борту позади нижнего поста управления расположен угловой диван с многофункциональным трансформируемым столом, который может служить и журнальным, и обеденным, и стать опорой кровати. Напротив, между камбузом

Galeon 380 Fly сохраняет «фамильные» черты, но явно наделен индивидуальностью

и небольшим сервантом, встроен двухместный диван, позади него спрятана телевизионная панель, поднимающаяся на электроприводе. Особый шарм салону придает двухуровневое остекление, благодаря которому сидящие вокруг стола люди не перестают любоваться морем даже во время ужина или отдыха. Добротно оснащенный и первоклассно выглядящий камбуз, конечно, «съедает» значительную площадь палубы в трехкаютной версии, и посидеть рядом с капитаном на переходе у гостей не получится, но этот минус для кого-то может оказаться и плюсом. Во-первых, вспомним про третью каюту (если на борту четверо, она становится большим гардеробом), а во-вторых, далеко не всем нравится постоянно спускаться на нижнюю палубу, сервируя стол или напитки на флайбридже.

Кстати, там дизайнеры тоже отличились: поистине гигантский для такой яхты флайбридж оборудован трансформируемым лежаком, способным превращаться в диван и кресло. Для тех, кто собирается эксплуатировать лодку на реках и каналах, предусмотрена заваливаемая радарная арка. Еще один «трансформер» ждал меня в кокпите — удобный сдвижной диван можно разложить в большой лежак для загара или просто сдвинуть в корму для увеличения площади кокпита. Решение не новое, но отличается от аналогов отсутствием электрических или гидравлических

Вверху: В трехкаютной версии яхты камбуз расположен на верхней палубе напротив поста управления, а салон оборудован двумя диванами и трансформируемым столом.

На странице справа, сверху вниз:
В основании кровати в носовой каюте предусмотрены четыре ящика.

Гостевые каюты расположены зеркально по бортам по обе стороны от трапа.

Площадь кокпита можно увеличить, сдвинув сиденье кокпита в корму.

В архитектуре рулевой консоли необычно выглядит «надстройка», предназначенная для многофункциональных дисплеев и других приборов.

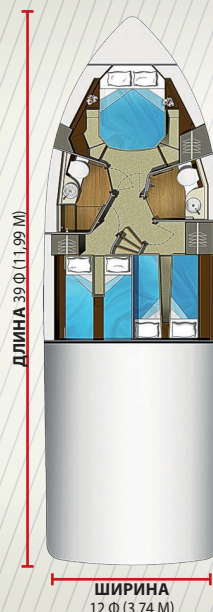


приводов. Конструкция полностью механическая, и беспокоиться о сгоревших деталях или запускать генератор вам не придется.

Как ни странно, точных данных по скорости модели Galeon 380 Fly добыть не удалось: наверное, это большой секрет. Ну и ладно. Ориентируясь на результаты тестов близкой по размерениям, водоизмещению и типу моторной установки модели 390 HT, можно с высокой степенью уверенности прогнозировать такие показатели. Скорость с двумя Volvo Penta D4-260 будет не менее 30 узлов (3500 об/мин), круизная скорость — около 24 узлов (3000 об/мин). Galeon 390 HT начинал устойчиво глиссировать при 2400 об/мин (17 узлов); полагаю, этот показатель сохранится и у 380 Fly. При более мощной моторной установке — двух Volvo Penta D6-370 — максимальная скорость возрастет до 35 узлов. Идентичные по размерениям корпуса с близким водоизмещением в море должны вести себя одинаково, во всяком случае категория «B» (Offshore) в спецификации у модели Galeon 380 Fly указана определенно.

Каков будет экономический эффект от замены Galeon 390 Fly новой моделью 380 Fly, покажет время. Во всяком случае, новичок ни в чем не уступает «ветерану», а в некоторых аспектах — об этом я попытался рассказать — даже его превосходит. На момент написания статьи еще не были известны номинанты на конкурс Boat of the Year, который проводится зимой на выставке в Дюссельдорфе, но я бы непременно включил Galeon 380 Fly в этот список. И не удивлюсь, если он окажется не только участником, но и победителем. **МВУ**

ДОСЬЕ



ДЛИНА
39 Ф (11,99 М)

ШИРИНА
12 Ф (3,74 М)

ОСАДКА
3 Ф (0,81 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
9,7 Т (ПОРОЖНЕМ)

ЗАПАС ТОПЛИВА
1000 Л

ЗАПАС ВОДЫ
500 Л

ДВИГАТЕЛИ

2 × VOLVO PENTA D3 (220/300 Л.С.),
2 × VOLVO PENTA D4 (260 Л.С.) ИЛИ
2 × VOLVO PENTA D6 (ОТ 330/370/435 Л.С.)

ПРИВОДЫ

ГРЕБНЫЕ ВАЛЫ
ИЛИ ТРАНЦЕВЫЕ КОЛОНКИ

ДИЗАЙН

ТОНИ КАСТРО/GALEON

КАТЕГОРИЯ RCD

«B»

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
€ 257 220

ОДА ТЩЕСЛАВИЮ



Почетно оказаться первым, кто побывал на новой лодке и протестировал ее, особенно если эта лодка необычная. Но в этот раз право первого выхода досталось Рустаму Минниханову, Президенту Республики Татарстан, который посетил съемки кинофильма с участием Velvette 33 Intelligent. Что ж, мы не в обиде, тем более что такая лодка достойна столь почетных персон.



Порою мелькнет вдруг в бесконечной череде повторяющих друг друга моделей такая редкая птица — необычная, инновационная, непохожая на большинство лодок, чей немой призыв — «Посмотри на меня!» — не остается безответным. Опережающий время дизайн, оригинальные инженерные решения и сильнейший «вау-фактор» делают свое дело: об этих лодках говорят, пишут и даже снимают в кино. А многие даже завидуют тем, у кого хватает смелости (и денег!) приобретать столь экстравагантные вещи. Вот и с этой лодкой — героиней нашего рассказа — я познакомился во время съемок историко-приключенческого фильма «Сокровища озера Кабан», где Velvette 33 Intelligent была отведена важная миссия. Здесь нет никакой ошибки: дело было не на Лазурном берегу, а в Казани, и лодка эта

родилась не в итальянских дизайн-студиях, а тоже у нас, в России. Можно однозначно сказать: прежде отечественные судостроители на подобное не решались, да и в европейском прогулочном флоте похожие лодки можно пересчитать по пальцам. Поэтому я был весьма заинтригован предстоящим тестом и по пути в опаленную безжалостным солнцем Казань озабочен мыслью: что же это за «фрукт»? Красивый реквизит для киносъемок, напоминающий лодку супергерота 007, или «наш ответ Чемберлену»? Забегая вперед, скажу: увиденное меня порядком удивило и порадовало.

«Интеллигент» — дитя молодых родителей, которые за прошедшее десятилетие уже успели заработать

Intelligent — оригинальная, красивая и наполненная практическим смыслом игрушка



Все катера Velvette в модельном ряду 2013 года получают трехлетнюю гарантию!

положительную репутацию на российском яхтенном рынке. Прежде казанские верфи Velvette и Faserind Boats выпускали традиционные по типу катера, а Intelligent увидел свет не так давно, уже после того как Velvette приобрела бывшего конкурента. Кстати, в разговоре владелец верфи Velvette Михаил Клопоух намекнул, что проект Intelligent стал одной из весомых причин сделки с Faserind Boats. Иными словами, наследственность у Velvette 33 прослеживается. Первый и пока единственный корпус, который весной показали на выставке MBS, оказался от рождения приятного насыщенного шоколадного цвета. Верфь предлагает еще четыре опциональных цвета — черный, красный, синий и кремовый: за них придется доплатить 87,5 тыс. руб., а вот катер мечты в исполнении «металлик» обойдется на 162,5 тыс. руб. дороже.

«Главный недостаток Velvette 33 Intelligent в том, что эта лодка может оказаться символом тщеславия, — рассказывает ее конструктор Ленар Мухутдинов. — И миссия ее сведется к удовлетворению собственного эго владельца. Создавая эту модель, я не брал за основу аналогичные западные проекты, а придумывал все с чистого листа, хотя отчасти вдохновение придавали концепты Wally. Передо мной стояли три задачи: во-первых, лодка должна стать особенной, не такой, как другие; далее: эксплуатация ее должна быть максимально необременительной,

и, наконец, она должна не только воплощать имидж, но и предоставлять комфортный, безопасный отдых».

Дизайн Velvette 33 необычен даже на фоне Wally и Art of Kinetic. Форштевень судна имеет модную форму «ахе» (секира). В носу, выше ватерлинии устроен оригинальный якорный «ящик», при этом якорь в поднятом состоянии спрятан в корпус. Остекление надстройки тоже выглядит нестандартным: в нем удачно сочетаются явно выраженные, как у истребителей «стелс», углы и плавные линии, смягчающие жесткую эстетику Velvette 33.

Верфь подчеркивает, что заказчик вправе выбирать планировку главной палубы, то есть фактически создать индивидуальное, единственное в своем роде судно. Правда, пост управления всегда будет на левом борту. Его положение выбрано неспроста: дизайнеры посчитали, что левый «руль» привычнее для тех, кто водит автомобиль. Момент дискуссионный, однако некоторые производители яхт прислушиваются к опыту авиастроителей, которые кресло командира экипажа на самолетах располагают слева. Считается, что реакция правой руки у человека более быстрая, поэтому в воздухе и на воде, где в критической ситуации важно моментально сманеврировать, а не сбросить скорость, штурвал судна размещают под «быструю» правую руку. «Медленная» левая на Velvette 33 оказывается на рукоятке двигателя, и если ее уподобить кулисе коробки передач, то даже при левом

Вверху:

Угловой диван и лежаки для загара представляют собой единый блок мебели, однако спинка остается неподвижной и перераспределение площади не предусмотрено.

На странице справа:

В походном положении кормовой релинг хоть и не закреплен жестко, но функцию ограничителя выполняет.



ЯКОРЬ

Для Velvette 33 Intelligent был специально разработан оригинальный утопленный в корпусе якорный ящик

расположении штурвала это напоминает... праворульную машину.

Удобная для управления лодкой приборная консоль не только называется консолью, но является таковой по конструкции. За штурвалом чувствуешь себя комфортно и сидя, и стоя, опираясь на широкий, снабженный откидным валиком двухместный диван. На будущее я бы порекомендовал поменять местами multifunctional дисплей и прибор контроля параметров Volvo Penta: на мой взгляд, карту с маршрутом удобнее читать справа, где она будет видна не только капитану, а значит меньше вероятность навигационной ошибки.

Миниатюрный камбуз напротив поста управления оборудован мойкой, совмещенной с двухконфорочной плитой, и небольшим холодильником — стандартный «джентльменский» набор для лодки выходного дня. Холодные напитки — самый ходовой продукт на борту в жаркий летний день, и в фальшборте левого борта предусмотрены три глубоких рундука, один из которых снабжен фиксаторами (!) под пятилитровые бутылки с водой. Решение, бесспорно, практичное, но вместо одного рундука я бы заказал дополнительный, встроенный в борт, холодильник.

Большую часть площади палубы занимает «уголок» динетты со столиком (регулируется по высоте) и широкий лежак для загара: ленивая нега с коктейлем — основной вид «интеллектуального» отдыха. Вспомнив похожий трансформируемый лежак на Windy 31 Zonda, я потянулся передвинуть спинку ближе к столу, чтобы увеличить место для загара. Однако трюк не удался: спинка зафиксирована и не предполагает перераспределение пространства между сиденьем и лежаком.



Главная палуба не изобилует поручнями и релингами, но в кокпите всегда под рукой мебель (без острых углов!) или обрамление идущего почти до кормы остекления. А вот область транца, на первый взгляд, защиты лишена напрочь. Но здесь скрыт еще один дизайнерский сюрприз: в корме на газовых опорах поднимается прямоугольная рама, которая задержит зазевавшегося пассажира, чтобы тот не улетел за борт. Конструкция выглядит легкой, может произвольно сложиться, и на борту даже возник спор по поводу ее целесообразности. На мой взгляд, на открытом транце даже такой, пусть не очень крепкий ограничитель, полезен, хотя над ним стоит еще поработать. На нижней палубе Velvette 33 оборудованы две двухместные каюты и один санузел. Если каюта-«конверт» под постом управления и камбузом вполне стандартная, то вот не совсем обычная ориентация кровати в носовой каюте удивила. По замыслу дизайнеров, спать там нужно «ногами вперед», и тогда прямо над головой оказывается широкий световой люк (продолжение лобового стекла), через который, засыпая, можно считать еще звезды. Задумка, безусловно, романтическая, но я бы предпочел хотя бы тонированное стекло. Во-первых, это скроет видимую снаружи светлую обшивку переборки, а во-вторых, не даст вам обгореть во сне под утренним солнцем (нам обещали поставить шторы). В конце концов, можно лечь головой в нос —



Вверху:
Планировка и отделка носовой каюты, как, впрочем, и кокпита, может быть изменена по желанию владельца.

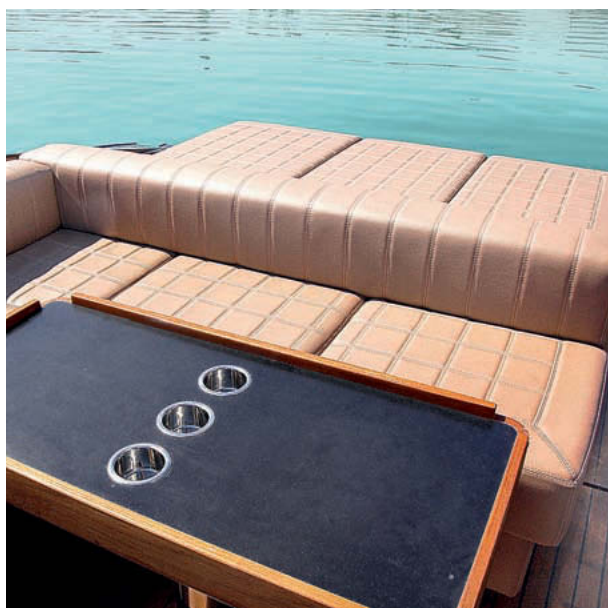
Слева:
Компактный камбуз оснащен газовой плитой и холодильником.

Качество и детализация мебели находятся на высоком уровне.

На странице справа:
Оригинальное остекление продолжено от лобового стекла почти до кормы.

Приборная консоль «вырастает» из корпуса на «грибовидной» ножке.

В моторном отсеке явно не помешает второй мотор!



кровать позволяет. Что касается шкафчиков и ящиков для одежды, то в каютах с этим полный порядок.

«Рациональность, экономичность и минимальное негативное воздействие на окружающую среду», — так сформулировали создатели Velvette 33 одну из концептуальных задач своего детища и постарались реализовать ее через новые технические решения. Геометрия днища лодки довольно сложная. Она включает центральную гидролыжу, которая начинается практически от форштевня; сильно развитые скулы-спонсоны, в поперечном сечении напоминающие крыло чайки и со своей гидролыжей на нижней кромке; поперечный стреловидный редан в районе 1/3 длины от транца, где заканчивается центральная гидролыжа; наконец, радиальные обводы днища в зареданной области. Кому-то такие обводы напомнили «сани Фокса», а мне — «морской нож» Питера Пейна. Там, как и на Velvette 33, бортовые туннели были призваны обеспечивать поперечную ходовую остойчивость, а за подъемную силу на корпусе отвечала широкая гидролыжа по ДП и реверсоры. Но это только легкие аналогии: обводы Velvette 33 полностью оригинальны.

На тестовой лодке стоял один мотор — дизельный Volvo Penta D4 (300 л.с.) с колонкой DPH, и на озере Нижний Кабан (ограниченная закрытая акватория длиной чуть более километра) мы попытались понять возможности этого «Интеллигента». Максимальная скорость составила 52 км/ч при 3200 об/мин. Двигатель немного не добирал обороты, по всей видимости, из-за неоптимально подобранного гребного винта, но при этом лодка довольно легко начинает глиссировать, показывая плавный ход, превосходную курсовую устойчивость и маневренность не хуже, чем у обычных килеватых корпусов. Предполагается, что через туннели должна происходить аэрация днища, и было бы любопытно увидеть (например, посредством подводной съемки), как все это работает. А также провести полный тест Velvette 33 на волне и с другими двигателями: максимально мощная моторная установка — два бензиновых Volvo Penta 8.1L GXi по 420 л.с. (колонки DPS), расчетная скорость с которой должна перевалить за 100 км/ч. Более того, верфь уже получила заказ на такую «заряженную» лодку, причем заказчик, известный автогонщик, потребовал, чтобы «максималка» гарантированно была больше сотни.



КОМФОРТ

Пост управления не только эргономичен, но и оснащен такими приятными дополнениями, как стальные подстаканники

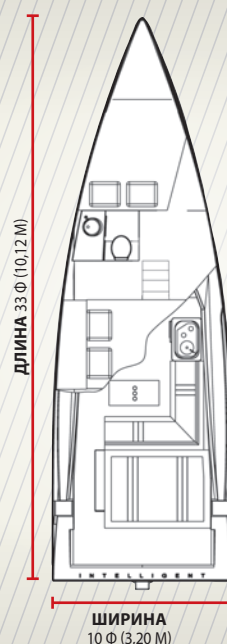


Второй мотор определенно добавит лодке свободы полета

Это не означает, что с одним мотором Velvette 33 не имеет права на существование, но смею предположить, что, помимо дизайна, покупатели будут ждать от судна и определенной резвости. У меня сложилось впечатление, что лодка сама «просит» второй мотор, который добавит ей свободы полета.

Заканчивая рассказ об этом амбициозном проекте, скажу так: первый в серии Velvette 33 Intelligent оказался весьма неплох! Если сейчас, накопив отзывы видевших лодку специалистов и клиентов, верфь Velvette доработает проект в деталях, то может получиться серьезный «выстрел», который заметят не только в России, но и за рубежом. Важно, что после приобретения проекта Velvette оптимизировала производственные процессы и привела базовую стоимость лодки к 4 970 500 руб. В итоге получилась оригинальная, красивая и при этом наполненная практическим смыслом «игрушка», которая и в море вас отвезет, и оду вашему тщеславию исполнит, причем по вполне резонной цене. **MBY**

ДОСЬЕ



ДЛИНА
33 Ф (10,12 М)
ШИРИНА
10 Ф (3,20 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
5,1 Т
ОСАДКА
3 Ф (0,86 М)
ЗАПАС ТОПЛИВА
700 Л
ЗАПАС ВОДЫ
150 Л
КАТЕГОРИЯ
RCD «B»
ДИЗАЙН
ЛЕНАР МУХУТДИНОВ/VELVETTE
СТОИМОСТЬ
ОТ 4 970 500 РУБ. (VOLVO PENTA
8.1L GXI, 420 Л.С.)

Роман с океаном

«Ну, здравствуй! Как же я люблю тебя и рада, что мы опять вместе!» Такими словами я каждый раз приветствую океан, когда приезжаю на побережье, чтобы кататься на серфе...

Текст **Станислава Бережная** Фото **Corbis, Getty, Мария Иванова, Станислав Сушенков, Татьяна Микула, Павел Коба, Татьяна Расшиваева**





*«Я буду чтить этот
королевский спорт»
(из Кодекса серфера)*



Что такое серфинг для меня? На этот вопрос в двух словах не ответишь. Трудно описать кратко то, что нередко снится по ночам: пустынные пляжи, океанская волна и ощущение скольжения по воде...

Мое знакомство с этим спортом началось в веселые студенческие времена, когда мы с подругами зачарованно и даже немного влюбленно смотрели на питерских серферов «первой волны». Время от времени мы встречали этих загорелых длинноволосых парней в разных компаниях, и их рассказы волновали девичьи сердца. Из того времени и фильм «На гребне волны», и понимание, что, кроме Турции с ее отелями all inclusive, на планете есть немало привлекательных мест, куда мечтает попасть каждый, кто хоть раз попробовал серфинг. Благодаря желанию их посетить и счастливому стечению обстоятельств я побывала в разных странах, далеких и прежде загадочных, и постепенно океан становился мне все ближе и роднее.



ШОН ТОМСОН, чемпион мира из ЮАР, один из зачинателей революционного стиля катания и составитель Кодекса серфера:

«Говорю всем: я не придумывал этот кодекс. Я просто записал то, что всегда было в моем сердце, в сердцах многих, и о чем иногда забывают. Хочется думать, что кодекс этот существует не одну тысячу лет как законы жизни каждого серфера, может быть, не озвученные, но живущие в нас с тех пор, как древние полинезийцы встали на доски».

Я никогда не повернусь спиной к океану (находясь на line up — позиции, где серферы ждут волну).
Я всегда уступлю «дорогу» (выгребая на line up).
Я буду стартовать с волны с оглядкой (на тех, кто уже едет по волне).
Я буду помнить, что всегда придет и другая волна.
Я осознаю, что океан объединяет всех серферов.
Я буду огибать зону обрушения волн (выгребая на line up).
Я никогда не стану бороться с приливной волной.
Я буду следить за другими серферами после большого сета (серия волн).
Я поделюсь своим восторгом с тем, кто еще не в теме.
Я буду скользить, а не грести к берегу.
Я буду ловить волну каждый день, хотя бы мысленно.
Я буду чтить этот королевский спорт.

Слева внизу: Серферы из школы Surfholidays в ожидании хорошей волны на острове Ломбок (Индонезия).

Справа: Покорение волны на острове Ломбок. На снимке — Евгений Цишков, организатор проекта Surf Discovery, чемпион России по виндсерфингу в олимпийском классе.



ТИПЫ ДОСОК ДЛЯ СЕРФИНГА

SHORTBOARD (также известный как Thruster)

Длина от 5' 8" до 6' 10".

Доска предназначена для выполнения быстрых маневров на волнах и является самой популярной по дизайну.

LONGBOARD, или Malibu (mal)

Длина Mini-mals, или Funboards от 7' 2" до 9' 0"; Malibu 9' 0" и более.

Основное отличие в дизайне от Shortboard состоит в закругленном

носе и одном плавнике (у Shortboard их три). Последнее правило необязательное: плавников может быть сколько угодно.

FISH

Доска, очень похожая на Shortboard, но короче и шире, что придает чуть более округлую форму.

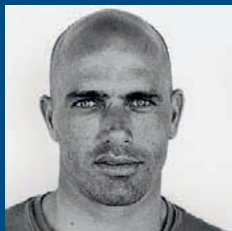
Длина от 4' 8" до 6' 0".

Распространенное мнение, что Fish хорошо подходит для новичков, ошибочно.

GUN

Увеличенная версия Shortboard, которая используется на больших волнах.

Длина от 7' 2" до 12'.



**КЕЛЛИ СЛЕЙТЕР,
11-кратный обладатель
Кубка мира среди
профессионалов:**

Серфинг — это очень сложно. Бодристость? Радость? Это непросто описать — никто не скажет точно. Здесь много объединенных факторов: умение использовать баланс, грести... Поняв основы, ты начнешь ловить волну... Я получаю удовлетворение и ощущение полноты жизни. Устаю и возвращаюсь домой отдохнуть, поспать и поесть, а на следующий день, если есть волны, я снова там. Ты толкаешь себя на определенный уровень, и, когда получается сделать что-то новое, появляется желание идти дальше. Я катаюсь на серфе, гуляю, сплю — и это большая часть моей жизни.

***Все серферы знают, что
за этой волной обязательно
придет другая***

Одним из самых ярких событий стала поездка на Бали в 2009 году, которая — без преувеличения — во многом изменила мою жизнь, подарив мне настоящий серфинг, тот самый, где только я, доска и океан. Все происходило будто по заранее кем-то написанному сценарию: место действия, персонажи... Люди приходили и уходили, кто-то помогал определиться с жильем, кто-то показывал лучшие пляжи и места или просто рассказывал что-то интересное. Долгие разговоры о том, как в древности зарождался серфинг, увлекательные кинокадры на большом экране в чилауте, классическая музыка перед каждым занятием... И, конечно, учителя, которые своей заботой, талантом и любовью к серфингу покорили мое сердце! Они научили, они помогли полюбить и даже заставили заболеть серфингом.



На странице слева: Поймал волну! На снимке — Сергей Михеев, опытный инструктор, школа Surf Discovery.

Сверху вниз: Никита Замеховский и Сергей Михеев — фотосет на острове Ломбок.

Спустя время, вернувшись на этот остров и «оседлав» первую же волну, я ощутила абсолютное понимание: счастье есть, и его особенно остро чувствуешь, когда у тебя все получается!

В 2010 году под руководством одного из петербургских «гуру» серфинга была организована поездка на автомобиле во Францию, которую я назвала «гастрономический серф-трип». Мы поехали в городок под названием Осгор, мекку европейского серфинга, куда на крупнейшие европейские соревнования приезжают звезды, где весь город и берег, каждое кафе и магазин ненавязчиво пропитаны океаном и серфингом! А самое яркое впечатление осталось от катания в Биаррице на фоне старинного дворца, в котором находится Hotel du Palais! Мой совет — купите гидрокостюм и приготовьтесь к холодному океану. И, конечно, забудьте про супермаркеты, ведь Франция как будто сама просит: «Съешь меня, я такая вкусная и ароматная». Там просто необходимо вкушать устрицы,



КРАТКАЯ ИСТОРИЯ

Некоторые считают родиной серфинга побережье Перу, где обнаружены старинные плавсредства, напоминающие современные серфы. Но своеобразные формы серфинга существовали на островах Гавайского архипелага, и в Африке — Сенегал, Берег Слоновой Кости и Гана, где рыбаки использовали плавсредства, также похожие на доски. Однако вероятнее, что серфинг развился в Полинезии, возможно, как элемент религиозных обрядов. Сами оло (доска длиной от 2,7 до 5,5 м и весом около 70 кг) изготавливали из дерева с соблюдением ритуалов, нанося сакральные символы.

С вытеснением христианством языческой культуры обрядовая роль серфинга, бытовавшая, например, у племен Гавайского архипелага, переросла в спортивную. В этом качестве в конце XIX века серфинг перебрался на континент. Настоящее возрождение началось в XX веке благодаря двукратному олимпийскому чемпиону по плаванию Дьюку Каханамоку. В 1915 г. он же раздвинул границы серфинга, начав кататься на пляже в Сиднее.

На развитие этого спорта (или искусства?) оказал влияние Джордж Фритт: в возрасте 16 лет он освоил технику катания стоя. Позднее Фритт экспериментировал с размерами доски, укорачивая обычные конструкции. В США серфинг обосновался тоже не сразу. Здесь надо вспомнить Джека Лондона, упоминавшего в рассказе «Алоха Оэ» о технике катания стоя с помощью небольшого весла, названной Лондоном «спортом богов и героев». В 1930 г. Том Блейк, который запатентовал полую доску, укрепил на днище небольшой плавник. Это стало в некотором роде поворотной вехой в развитии серфинга: повысилась маневренность и устойчивость в поворотах. Ранее на досках для выполнения поворота серфер вынужден был опускать либо ногу, либо руку в воду. В тот же

период Пит Петерсон экспериментировал с легкой бальсой, что позволяет значительно снизить вес досок. Он же после Второй мировой войны изготовил первую доску из стеклопластика...





**НИКИТА ЗАМЕХОВСКИЙ,
чемпион России, обладатель
Кубка России, автор книги
«Гармония волны»:**

Любить и уметь жить жизнью этой планеты, жизнью дождей и листьев, просто, но как иной раз сложно за потоком наносного разглядеть эту единственно настоящую жизнь! Есть эстетика настоящего, подлинное искусство — таковы статуи античных греков и полотна Тернера, есть искусственная эстетика — выдуманные точки отсчета. Серфинг — это древняя, сильная и жизнелюбивая правда бытия. Для меня это дорога к горизонтам.

*Вероятнее всего, серфинг
появился в Полинезии как
элемент религиозных обрядов*

круассаны и вино. К тому же, по моему мнению, атлантическое побережье Франции гораздо красивее Лазурного берега, да и как-то интеллигентнее. Недаром туда любила ездить русская знать.

Свой роман с океаном я продолжила в Португалии, где из окна моего небольшого отеля Estalagem Muchaxo в Guincho открывался волшебный вид на широченный пляж. Спустившись по ступенькам вниз, я брала доску и шла здороваться с океаном. А как приятно вечером после воды, надев красивое платье, пойти в какой-нибудь ресторан, отмеченный в гиде Michelin.

Я перепробовала много разных видов водного спорта, но серфинг навсегда остался в моем сердце.



На странице слева: Серфер Тоби Смит на гребне волны.

Сверху вниз: Процесс обучения в школе Surf Discovery.

Серф-свадьба Татьяны Микула и Сергея Коротеева (школа Surfvision).

Мария Иванова и Евгений Цишков (школа Surf Discovery) с учениками на Бали.

Здесь все зависит только от меня, а не от оборудования. Только серфинг дает мне полное единение с природой: я учусь освобождать свое сознание, чувствовать океан телом, наблюдать за природой и любить... Любить себя, людей, окружающий мир, забывая про социальные статусы, уровни доходов и лейблы на шортах. Перед стихией все равны, в океане (и на берегу тоже) ты или настоящая, или тебя нет.

Вы спросите: трудно это или нет? Отвечу: трудно, очень трудно! Эффектно и красиво серфинг смотрится только в кино, а на деле нужно стараться, тратить много сил, учиться, присматриваться, не лениться, уважать океан, и это, пожалуй, самое главное!

Не знаю, что ждет меня впереди, зато знаю, что доставляет мне удовольствие, что заставляет улыбаться и радоваться и ради чего я готова объехать полмира. Это серфинг! Попробуйте его и вы! **MBY**

ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫЕ СПОТЫ И СЕЗОНЫ

ТИХИЙ ОКЕАН

АВСТРАЛИЯ

Беллс Бич (штат Виктория) — январь–декабрь

ПЕРУ

Манкора — ноябрь–февраль

Пико Алто — март–декабрь

Пунто Рокас — март–декабрь

Пунта Сал — ноябрь–февраль

Пунто Хермоса — март–декабрь

ФИЛИППИНЫ

Дает — октябрь–ноябрь

Дженерал Луна (Cloud 9) — январь–декабрь

АТЛАНТИЧЕСКИЙ ОКЕАН

ИСПАНИЯ

Бильбао — февраль–июнь, август–ноябрь

Ла Олива, о. Фуэртевентура (Канары) — март–май, август–октябрь

Сан-Себастьян — январь–декабрь

Тегисе, о. Лансароте (Канары) — январь–март, октябрь–декабрь

ПОРТУГАЛИЯ

Вила-ду-Бишпу — январь–декабрь

Вила-Нова-де-Милфонтеш — январь–декабрь

Пениши — март–ноябрь

ФРАНЦИЯ

Осгор, Биарриц — январь–декабрь

О. БАРБАДОС — январь–март, сентябрь–декабрь

БРАЗИЛИЯ

Рио-де-Жанейро — январь–декабрь

Флорианополис — апрель–октябрь

ГАВАЙИ

Уайкики, о. Оаху — январь–декабрь

Хукиппа, о. Мауи — январь–декабрь

ДОМИНИКАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Кабарете — январь–декабрь

Рио Сан Хуан — январь–декабрь

КАБО-ВЕРДЕ

о. Сал — январь–декабрь

МАРОККО

Агадир — январь–март, октябрь–декабрь

Тагазаут (севернее Агадира) — январь–декабрь

ИНДИЙСКИЙ ОКЕАН

ФИДЖИ

о. Таваруа — май–октябрь

ВЬЕТНАМ

Вунгтау — январь–декабрь

Муй Не — январь–декабрь

ИНДОНЕЗИЯ

о. Бали — январь–декабрь

о. Ломбок — январь–декабрь

Ментавайские о-ва — март–ноябрь

О. МАВРИКИЙ

Ле Морне — январь–декабрь

МАЛЬДИВЫ

Северный Мале Атолл — май–октябрь

ЮАР

Виктория Бэй — январь–декабрь

Джеффрис Бэй — январь–март, ноябрь–декабрь

Кейптаун — январь–декабрь

По тундре Заполярья



Чем заняться, когда наступило яхтенное межсезонье
и больше нет возможности рассекать волны?
Правильно, седлать снегоходы и утюжить снег!

Текст **Антон Черкасов** Фото **Евгений Бобриков**



Перефразирую расхожую шутку и не ошибусь: на севере России сезон отдыха на воде короткий, зато малоснежный. Однако «лодочные люди» — народ активный, сидеть месяцами дома их не заставишь. Поэтому многие, законсервировав на зиму свои суда, с нетерпением ждут первого снега, чтобы «запрягать» уже иных «коней».

Езда на снегоходе в чем-то сродни таковой на катере. Нужно лишь не поленился и выбраться подальше от наезженных мест — и вот перед глазами застыло в спящем штиле бескрайнее ватное море, помеченное редким заячьим следом, потревоженное лишь легкими вихрями снежинок, подгоняемых порывистым морозным ветерком. У райдера падает забрало, под рев прищипленного мотора лыжи взлетают к небу, а гусеница, перемолов снежное суфле, вгрызается в промороженный корж грунта, выдирая из него анабиотические кустики черники. Фальстарт. Такой фортель не на каждой мотолодке выкинешь — и слава Богу!

Пробуем снова... Плавно ускоряясь, лыжи начинают скользить по снежной поверхности, симпатичная «морда» аппарата утюжит замерзшую воду, беспрестанно убегая от собственной точеной «кильватерной» траншеи с глубокими следами зацепов... Красота, разве что волны за кормой не расходятся да парус не поставить.

Мартовский тест-драйв снегоходов BRP под Мурманском оставил у меня немало самых разноплановых впечатлений. Во-первых, здешние места можно смело назвать раем для любителей снегоходов: бесчисленные озера и болота, поросшие карликовой березой и мелким кустарником склоны, наконец, сопки с крутыми подъемами позволяют полноценно погонять на гусеничной машине любого типа. Во-вторых, порадовали сами модели BRP линейки 2013 года: ладно скроенные, мощные и просто красивые снегоходы своим видом так и подначивают выкрутить газ до отказа.

Первый болотно-озерный ездовой день мы целиком посвятили борьбе с «пухляком» — свежим, еще не слежавшимся глубоким снегом, в котором без лыж или снегоступов моментально тонешь по грудь. В «пухляке» на снегоходе можно делать все что угодно, главное — не останавливаться. Здесь проверяются не только ходовые качества и управляемость машин, но выносливость и навыки райдера, ведь, нарезая восьмерки в «молоке» и пробираясь сквозь частокол приземистых деревьев, приходится постоянно маневрировать, перекладывая массивную машину с боку на бок. Второй день — сопки! Не Хибины, конечно, но дух захватывает не меньше, особенно в моменты, когда, оседлав норовистый «горник», во весь опор несешься к снежному трамплину. Но довольно слов — давайте познакомимся с самыми яркими представителями нового модельного ряда BRP.

УТИЛИТАРНЫЕ ТЯЖЕЛОВЕСЫ BRP Lynx 69 Ranger Alpine

Это настоящий «Ан-225» из мира снегоходов: самая мощная и практичная машина с суперширокой гусеницей (шипованный трак SWT шириной 61 см, высота зацепов 3,2 см). Снегоход разрабатывали в том числе и для горноспасательных работ в Альпах, о чем недвусмысленно намекает его внешность (оранжевый стальной бампер и высокая арка с проблесковым



Вверху: При достаточно большом весе (более 350 кг) Ranger Alpine хорошо управляется и комфортен при длительных поездках.

Слева: Lynx 69 Yeti Army оборудован телескопической передней подвеской с усиленными передними пружинами.

маячком за пассажирским сиденьем) и такие технические особенности, как, например, горный тормоз. Он представляет собой жесткие «грабли» на гидроприводе, которые опускаются за траком и не позволяют снегоходу скатываться со склона. Вещь полезная, только нужно внимательно следить, чтобы случайно не опустить тормоз на ходу, ибо управляющие кнопки так и лезут под руку. «Спасатель» оборудован 4-тактным двигателем Rotax 1200 объемом 1,2 л³, выдающим 130 л.с. — с такой мощностью и груженные нарты буксировать, и трассу по снежной целине набивать не проблема.

Интересно, что впереди у Ranger Alpine использована рычажная подвеска (ход 22 см), а не традиционная телескопическая, которую обычно ставят на утилитарные модели. Широкая база между лыжами



Солидный «альпийский рейнджер» выдал отличный «максимал» — 105 км/ч!

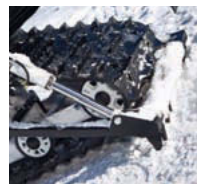
(107 см, опционально расширяется до 117 см) позволяет добиться лучшей управляемости, и машина отлично ведет себя на укатанных склонах. Задняя подвеска оснащена двумя почти горизонтальными амортизаторами, которые обеспечивают комфортное беспробойное движение по «стиральной доске». Учитывая, что снегоход будет активно эксплуатироваться на низких скоростях при большой нагрузке, конструкторы предусмотрели дополнительные вентиляционные отверстия, теплообменные поверхности и еще один вентилятор, чтобы обеспечить более эффективное охлаждение двигателя в таких режимах.

Весит «альпийский рейнджер» чуть более 350 кг и наездника себе требует соответствующего: крепким, массивным людям справиться с ним однозначно будет проще. Разумеется, от экстремальных прыжков на этом тяжеловесе лучше воздержаться, но в «пухляке» он «прет» великолепно, будто заправский морской буксир. Главное, как мы помним, не останавливаться на виражах, ибо в одиночку вызывать такое «судно»

из снега будет нелегко. Если вы любите прохватить на выходных сотню–другую километров по наезженной трассе, то Ranger Alpine запросто составит конкуренцию туристическим моделям. Только поешьте накануне побольше каши и возьмите пару канистр топлива (объем бака 45 л, а мощный двигатель любит «покушать»). Улучив момент, я нарезал несколько галсов по 350 метров на небольшом озерце, полностью открыв дроссель, и GPS показал максимальную скорость 105 км/ч. После этого называть Ranger Alpine медлительным увальнем язык не поворачивается!

BRP Lynx 69 Yeti Army

Пересаживаюсь на этот снегоход с двухтактным двигателем 600 HO E-TEC (594 см³, 115 л.с.) и новой усиленной энергоемкой задней подвеской PPS, пробить которую непросто даже на гребенке. Впереди у него классические «телескопы» с усиленными пружинами. По управляемости подвеска LTS уступает рычажной; ее преимущества выходят на первый план в труднопроходимом лесу: ветки и корни растений не цепляются за стойки, в подвеску не забивается снег. Армированная шипами гусеница Super Wide Track шириной 61 см на Yeti Army теперь поставляется в базовой комплектации, а система ручного запуска двигателя позволит завести снегоход, даже если сядет



Тормоз

На Ranger Alpine реализован горный тормоз с гидроприводом для стоянки на крутых склонах

аккумулятор или выйдет из строя электрический стартер.

Модель будет оснащаться лыжами Blade с глубоким килем (база 90 см) и асимметричными расширителями, которые можно быстро менять местами в полевых условиях в зависимости от характера местности и ситуации. Если предстоит двигаться по глубокому снегу, то лыжи лучше поставить кромками наружу, а при езде по склонам — кромками внутрь. Унифицированная система фиксации аксессуаров и грузов, пришедшая на снегоходы BRP с квадроциклов, позволяет легко крепить на Yeti Army (впрочем, как и на другие модели) канистры, кофры и прочий багаж. Обновленный Yeti Army весит 311 кг и обладает широким туннелем, что в сочетании с телескопической передней подвеской диктует определенную модель использования: охота, сельское хозяйство и... военные задачи (недаром этот снегоход состоит на вооружении в войсках некоторых скандинавских стран). Придется ли на Yeti Army пробивать снежную целину, волочь нарты или гнать по набитой трассе — солдат есть солдат: приказали работать — будет работать!

ГОРНЫЙ СКАКУН Ski-Doo Summit X 154 REV-XM

В лице этого «зверя» любители зимнего драйва ждали от компании BRP многого, и, надо сказать, дождались. В 2013 году Summit X получил новую платформу REV-XM с новой задней подвеской tMotion. В задней части подвески имеется шарнирное соединение, дающее ей возможность наклоняться в пределах 4 градусов, что существенно облегчает маневрирование на склонах. Кроме того, «валить» снегоход поможет новая гусеница Powder Max II (высота зацепов 6,3 см) с гибкими краями. Суть этой технологии Flex Edge

Податливая, легкая и приемистая машина без труда валится в «пухляке»

заключается в том, что поперечные армирующие стержни из стеклопластика не доходят до краев трака, и это позволяет гусенице немного подгибаться (по 5 см с каждой стороны) при наклоне снегохода. Производитель заявляет, что проходимость Powder Max II, как у гусеницы шириной 40 см, а управляемость, как у гусеницы шириной 30 см. Ход задней подвески при длине гусеницы 154 дюйма составляет 38 см, кроме того, Summit X доступен с траками длиной 146 и 163 дюйма.

Другой важной доработкой стали открытые, удлиненные и расширенные подножки со значительно увеличенными вентиляционными прорезями, через которые легко уходит снег, и регулируемая рулевая колонка. Затем Summit X получил удлиненные лыжи



REV-XM

Новая платформа
использует подвеску
tMotion с гибкой гусеницей
Powder Max II



Вверху: Ski-Doo Summit X 154 REV-XM оказался хорош для всех видов развлекательного катания — прыжков в сопках или утюженья «пухляка» в болотах.

(регулируемая база 89–95 см) со смещенным вперед креплением, отчего они лучше всплывают в глубоком снегу, удобную, в меру жесткую горную стропу и обогреваемый «бардачок» перед ветровым стеклом (еще один расположен под сиденьем).

Ожидаемый вес серийной модели Summit X 154 REV-XM — 208 кг. Положительно зарекомендовавший себя двухтактный двигатель 800R E-TEC (163 л.с.) пересел на новый «саммит» без каких-либо изменений, а вот его пластиковый обвес сделали более обтекаемым, чтобы снизить лобовое сопротивление в «пухляке». Компактное сиденье еще больше сместилось вперед, чтобы не мешать райдеру на склонах перемещаться с борта на борт, поскольку на горном снегоходе оно используется так же редко, как седло на велосипеде BMX.

При выборе снегохода для развлекательных покатушек в горах или долинах я бы поставил этот Summit X 154 REV-XM одним из первых в списке

кандидатов. Податливая, легкая и приемистая машина без труда валится в «пухляке», цепко держится за склон и великолепно управляется, доставляя райдеру массу положительных эмоций и солидную порцию адреналина!

Модельный ряд BRP 2013 года, разумеется, не ограничивается этими тремя снегоходами. Обновились «пухлячные» BRP Lynx Xtrim Boon Docker 3700 и 3900 DS с двухтактными двигателями Rotax 600 E-TEC и 800R E-TEC соответственно, которые за счет особой конструкции и высоких грунтозацепов (57–63,5 мм) невероятно эффективно гребут в глубоком снегу и — практически уверен — способны выйти на глиссирование в воде. Кросс-кантри BRB Ski-Doo MXZ X с этого года получил новую платформу REV-XS с задней подвеской rMotion, и, поверьте, погонять этого юркого «коротыша» по заполярному бездорожью — сущее удовольствие! **MBY**

ПРИПЛЫЛИ! *Volvo Ocean Race*

3 июля завершилась кругосветная гонка Volvo Ocean Race — пожалуй, самая напряженная и непредсказуемая за всю историю этого выдающегося соревнования. Подводим итоги и заглядываем в будущее «Эвереста парусного спорта».

Текст **Ольга Селезнева**

Фото **Пол Тодд, Йен Роман, Хэмиш Хупер**





volvoceanrace.com

irates



Впервые за почти 40-летнюю историю кругосветной регаты Volvo Ocean Race/Whitbread Round the World Race в этой гонке явного лидера не было практически до самого финиша. Шансы на победу до последнего оспаривали четыре команды из шести. Третье поколение яхт класса Volvo Open 70 сумело по накалу страстей приблизить оффшорную гонку к прибрежным баталиям, где счет идет на секунды. Только здесь секундная разница на финише была не на короткой дистанции, а после тысяч миль, пройденных в океане.

В этой регате до конца выложились и люди, и лодки: ломались кости, ложились мачты, крушились рекорды. Было все: ураганный ветер, чудовищные волны и экстремальные температуры. В жестокой борьбе с соперниками и стихией победа досталась дебютанту — французской команде Groupama. Второе место сумела отвоевать Camper/Emirates Team New Zealand. Третьей стала Puma Ocean Racing. Team Telefónica, на протяжении месяцев лидировавшую в гонке (благодаря победам на первых этапах), в финале постигла неудача: на восьмом этапе Лиссабон — Лориен сломалось перо руля. Тем не менее шансы если не победить, то хотя бы добраться до подиума имели и Telefónica, и Camper, и Puma. Напряжение дошло до предела, когда плотно идущий на финальном этапе флот достиг знакового для яхтсменов места — скалы Фастнет в Ирландском море. Здесь все решилось, и распределились места на подиуме.

«Это счастливый момент для всей команды, — сказал после финиша Фрэнк Кама, 39-летний шкипер Groupama, под радостные крики тысяч болельщиков, приехавших поддержать свою команду в ирландский Галуэй. — Не думал, что мы сможем победить, но мечтал об этом».

Команда Abu Dhabi Ocean Racing заняла 5-е место, имея за плечами один победный этап и три портовые гонки. Team Sanya (китайская команда, в которой всего один китаец на целый взвод новозеландцев) заняла последнее, 6-е место, что закономерно: лодка, единственная из флота, принадлежала не третьему, а предыдущему, второму поколению Volvo Open 70.

КАК ЭТО БЫЛО. ЭТАП 1. 6500 МИЛЬ, АЛИКАНТЕ (ИСПАНИЯ) — КЕЙПТАУН (ЮАР)

Он обернулся борьбой за выживание на воде и логистическим кошмаром на суше. В первые 24 часа после старта Team Sanya и Abu Dhabi были вынуждены выйти из гонки — из-за повреждения корпуса и сломанной мачты соответственно. Позже гонку покинула Puma, также сломавшая мачту и застрявшая на крошечном острове в архипелаге Тристан-да-Кунья. Впрочем, там команда вдоволь наигралась в гольф, ожидая прихода контейнеровоза, который забрал яхту и доставил ее в Кейптаун. Таким же образом добрались в ЮАР Team Sanya и Abu Dhabi. Победа досталась Telefónica, а 2-е и 3-е места — Camper и Groupama.



Работа

На заметку тем, кто считает яхтинг легким и гламурным времяпрепровождением: руки триммера, работающего с парусами и веревками



Второй этап из-за угрозы пиратства прошел под завесой секретности

ЭТАП 2. 5430 МИЛЬ, КЕЙПТАУН — АБУ-ДАБИ (ОАЭ)

Второй этап, разбитый на две части из-за опасности нападения пиратов в Индийском океане, прошел под завесой секретности. Лодки вошли в «зону невидимости», новости с них поступали в урезанном виде. Зато финиш первой половины получился эпическим: выиграла Telefónica, опередив Camper всего на 57 с (!). Team Sanya из-за повреждений такелажа снова финишировала на контейнеровозе и сразу в Шардже, а не в «секретном порту», в качестве которого выступила столица Мальдивских островов Мале.

ЭТАП 3. 4600 МИЛЬ, АБУ-ДАБИ — САНЬЯ (КИТАЙ)

Снова — этап, разделенный надвое и снова — победа Telefónica, хотя лидер неоднократно менялся. В гонке по Южно-Китайскому морю Telefónica порвала важный парус Code Zero (асимметричный «плоский» спинакер); Рита повредила киль, наткнувшись на бревно; шкипер Camper Крис Николсон отметил свой национальный праздник День Австралии тем, что перехватил

Давно прошли времена, когда на яхтах VOR холодильники ломались от еды и вина. В наши дни команды месяцами сидят на сублимированной пище, которую едят, размешивая с горячей водой



лидерство. Впрочем, победа все равно досталась Telefónica, но это был ее последний победный этап.

ЭТАП 4. 5220 МИЛЬ, САНЬЯ — ОКЛЕНД (НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ)

Старт этапа задержали из-за сильнейшего шторма, да и впоследствии лодкам и командам пришлось несладко. Несмотря на поврежденный нос и сотни литров набранной в корпус воды, этап выиграла Groupama. Именно тогда один из членов этой команды Яна Риу написал в своем медиаотчете ставшую знаменитой фразу: «Если мы не утонем, то победим».

МВУ ПАРУС

Сверху вниз:

«В гостях у сказки» — жизнь на борту яхты команды Camper ETNZ во время гонки.

Дэрил Уисланг: его работа боумена, пожалуй, опаснее любой другой на борту и порой требует акробатических навыков.

За штурвалом — шкипер Крис Николсон во время самого длинного и сложного этапа из Окленда (Новая Зеландия) в Итажи (Бразилия).

Боумен Ник Барридж и рулевой/триммер Роберт Солтхаус, сменившись с вахты, наслаждаются отдыхом и не самой вкусной едой.

На странице слева:

Портовые гонки в Лиссабоне. Groupama идет первой, двигаясь к стоящей на высоком берегу реки Тежу 84-метровой статуе Христа.

На пятом этапе целой осталась одна лодка из шести

ЭТАП 5. 6705 МИЛЬ, ОКЛЕНД — ИТАЖАИ (БРАЗИЛИЯ)

Южный океан оправдал худшие ожидания: пять команд из шести были вынуждены сделать остановки для ремонта, а Team Sanya уже по традиции вышла из гонки в первые же сутки и уехала на корабле в Америку, что означало пропуск сразу двух этапов. Команде Abu Dhabi пришлось вернуться из-за проблем с корпусом, хотя позднее лодка продолжила участие в гонке. Остальной флот, подгоняемый 60-узловым ветром, оставался на плаву — этот этап стал одним из самых изнурительных в истории Volvo Ocean Race. Чуть позже Abu Dhabi и Camper пришлось изменить маршрут и отправиться в Пуэрто-Монт (Чили) для ремонта, а на Telefónica разбирались с техническими проблемами прямо на берегу пустынного островка Огненной Земли, куда сумела добраться береговая команда техподдержки. Незадолго до финиша Groupama сломала мачту, которую, впрочем, быстро заменили, а Puma — единственная неповрежденная лодка — отпраздновала первую победу.

ЭТАП 6. 4800 МИЛЬ, ИТАЖАИ — МАЙАМИ (США)

У себя на родине Puma еще раз финишировала первой, команда Camper добралась до Майами второй. За ними пришли Groupama и Telefónica, при этом разрыв по очкам в этой четверке сократился до минимума в 17 пунктов.



РЕКОРД СКОРОСТИ



Рекорд скорости в Volvo Ocean Race 2011–2012 принадлежит команде Camper, сумевшей за 24 часа пройти 566 морских миль. Рекорд был установлен 14 июня во время шторма в Северной Атлантике на этапе Лиссабон — Лориен. Средняя скорость яхты в этот день составила 23,58 узла. Хотя Camper и не удалось побить абсолютный рекорд скорости в VOR, установленный в гонке 2008–2009 гг., когда яхта Ericsson 4 прошла за сутки 596 миль, этого достижения оказалось достаточно, чтобы стать победителями IWC Schaffhausen Speed Record Challenge Trophy. Учредителем этого соревнования является швейцарская часовая мануфактура IWC Schaffhausen — официальный хронометрист Volvo Ocean Race. Рекорд скорости определялся на каждом этапе, ну а для абсолютного рекордсмена был приготовлен особый приз — выпущенные специальной серией Volvo Ocean Race 2011–2012 часы Portuguese Yacht Club Chronograph. Их и получили по окончании гонки все 11 членов команды Camper.

ЭТАП 7. 3590 МИЛЬ, МАЙАМИ — ЛИССАБОН (ПОРТУГАЛИЯ)

Сразу после старта участников гонки ждала встреча с тропическим ураганом Альберто — первым в сезоне. Первая ночь была сложной, но флот сумел оседлать Северо-Атлантическое течение и продвигающуюся к востоку зону низкого давления и остался невредим. Свою первую победу на этапе наконец заработала Abu Dhabi Ocean Racing, хотя Groupama и пыталась испортить ей праздник, финишировав с разрывом всего в милю. Puma взяла 3-е место, Telefónica — 4-е, Camper — 5-е. Разрыв по очкам в четверке лидеров по-прежнему предельно маленький — 21 пункт. За всю историю VOR столь плотной борьбы еще не бывало.

ЭТАП 8. 1940 МИЛЬ, ЛИССАБОН — ЛОРИЕН (ФРАНЦИЯ)

Один из самых коротких, но отнюдь не легких этапов. Полный штиль в районе Азорских островов сменился попаданием в «глаз урагана», где команда Camper поставила рекорд скорости в гонке, покрыв за сутки 566 миль. Telefónica повредила оба руля, что практически обнулило ее шансы на победу, а Groupama тем временем уже в роли триумфатора неслась к родным берегам.

ЭТАП 9. 550 МИЛЬ, ЛОРИЕН — ГОЛУЭЙ (ИРЛАНДИЯ)

Спать уже никому не пришлось — на карту было поставлено все: Puma, Telefónica, Groupama и Camper сошлись в ближнем бою у знаменитой скалы Фастнет. Этот спринтерский этап занял немного времени, но даже за такой короткий срок Abu Dhabi умудрилась получить повреждение в районе киля и почти

Вверху: Команда Abu Dhabi Ocean Racing не слишком удачно начала Volvo Ocean Race 2011–2012, сломав мачту в первые сутки после выхода из Аликанте. Финал оказался тоже не блестящим — пятое место, что едва ли способно устроить титулованную интернациональную команду, где немало ветеранов VOR.

На странице справа: Groupama принимает душ из шампанского на финише.



РЕЗУЛЬТАТЫ ГОНКИ

(по состоянию на 29.06.2012)

МЕСТО	I	II	III	IV	V	VI
КОМАНДА	Groupama Sailing Team	Camper ETNZ	Puma Ocean Racing	Team Telefonica	Abu Dhabi Ocean Racing	Team Sanya
ОЧКИ						
ВСЕГО	253	231	226	213	131	51



Медицина

Первая помощь, она же последняя: в кругосветной гонке не вызвать скорую, поэтому вся надежда только на подручные средства и собственные умения. Рулевой, триммер и по совместительству бортовой медик Тони Рэй накладывает швы боюмену Майку Памментеру, который получил травму и лишился зуба во время смены парусов

Telefonica сумела продолжить гонку после ремонта яхты на побережье Огненной Земли: самое впечатляющее возвращение в истории VOR

потеряла ход. У побережья Ирландии ветер скис, но это только добавило напряжения. Из пятёрки яхт (Team Sanya изначально показала себя аутсайдером) победу на этапе еще ни разу не праздновала только Camper, и в самом конце ей это все же удалось — на финише VOR в Голуэе она стала первой. Впрочем, это уже не могло отменить победу Groupama — французы пришли вторыми, но стали победителями VOR по очкам.

Гонка закончилась. Сбылись надежды одних, разбились мечты других, но, как говорится, жизнь продолжается, и это не только фигура речи. Подготовка к следующей гонке Volvo Ocean Race, которая пройдет в 2014–2015 гг., уже началась. Мы увидим новые лодки, новых людей и... прежних участников. Во всяком случае, Майк Сандерсон, шкипер невезучей Team Sanya, уже заявил о своем участии. От этого новозеландца — ветерана VOR, который впервые принял участие в гонке почти 20 лет назад и выиграл ее в 2006 году, сложно ожидать чего-то иного. Раз попробовав победу на вкус, начинаешь немного скептически относиться к лозунгу «Важна не победа, а участие». И если уже только участие в Volvo Ocean Race происходит на грани человеческих возможностей, то можно представить себе цену этой победы! МВУ

НОВЫЕ ЛОДКИ



Незадолго до финиша Volvo Ocean Race 2011–2012 были обнародованы данные о яхтах нового класса (проект разработан бюро Farr Design), на которых пройдут как минимум две следующие гонки VOR. К радости конструкторов и команд, сняты многие запреты, которые прежде накладывало «правило коробки» в классе Volvo Open 70. Новые лодки за счет снятия ограничений на вес киля и бульба (но при увеличении длины киля) будут примерно на 3 тонны легче. Это позволит использовать при строительстве яхт оборудование и материалы, от которых раньше отказывались, чтобы не завышать вес. Кроме того, это сделает сами яхты более легкими в управлении, требующими меньше «грубой» физической силы, что открывает возможность для участия в VOR женщинам и даже женским экипажам. В новом проекте отсутствуют жесткие указания по конструкции и местоположению киля, парусов станет больше, а балластные водяные танки будут смещены к носу, что обеспечит лодкам более стабильный ход в тяжелых погодных условиях, одновременно облегчив жизнь командам. Все это должно привести к новым рекордам скорости.



БОРИС ЛАШКОВ: «Класс SB20 через несколько лет выйдет в лидеры, и это, поверьте, не бахвальство»

В мае из Англии пришла новость: лодки Laser SB3 отныне будут называться SB20. Что повлечет за собой это изменение? Что вообще происходит с этим интересным и перспективным классом? Как и чем сегодня живет российская Ассоциация класса? На эти и другие темы мы беседуем с Борисом Лашковым, одним из руководителей Ассоциации теперь уже класса SB20.

Как вы прокомментируете изменение названия класса?

Неожиданностью это стало только для неосведомленных. Те, кто хорошо знали ситуацию с Laser Performance, ждали этого. И Ассоциация SB3 отреагировала быстрее остальных. Известный яхтенный дизайнер Тони Кастро вновь встал у руля класса, производство лодок вернулось из Малайзии в Англию, и скоро мы уже получим первые лодки SB20. В данный момент в одних руках собрано производство, продажа, продвижение и развитие соревновательной части. Мое мнение — класс однозначно выиграл в этой ситуации.

В мире немало классов яхт, их флот насчитывает от нескольких десятков корпусов до многих сотен. С чем связан успех SB20 в мире и в частности — в России?

В первую очередь это заслуга Тони Кастро, который в свое время создал эту лодку. Он сделал то, что не удавалось до него многим способным яхтенным дизайнерам. Он талантливо совместил трудно сочетаемые компоненты успеха: скорость, спортивность швертбота с надежностью и безопасностью килевой яхты. В итоге получилась трейлерная лодка, которую экипаж в состоянии после транспортировки за час-полтора подготовить к гонке. Правила класса SB20 написаны «от обратного»: запрещено все, что не разрешено. Не допускаются никакие вольности в отношении корпуса, парусов и оборудования. Это чистый монотип: корпуса изготавливают в одной матрице, паруса шьет одна фирма по одним лекалам из одного материала. Мачты Selden, палубное оборудование Harken. Из особенностей конструкции отмечу ее стойкость — она просто неубиваемая! Лодки 2003–2004 годов почти не отличаются от лодок 2009 года, хотя первым уже почти 10 лет.

Правила класса SB20 написаны «от обратного»: запрещено все, что не разрешено!

Второе слагаемое успеха — точное «попадание в рынок». За умеренную цену получился «килевый швертбот» для широкого круга яхтсменов — от любителей-катальщиков до профессионалов. Запрет на откренивание уравнивал в шансах на достойный результат спортивную молодежь и ветеранов. Геннакер упростил работу на знаках и добавил скорости (до 23–24 узлов). Требования класса по безопасности: подвесной мотор, спасательный круг или «подкова» на транце, обязательные на борту пиротехника и телефон — упростили организацию соревнований. Все это вместе взятое привело к быстрому росту численности класса на родине в Англии и постепенному его «расползанию» по миру. В России свои факторы успеха. Среди них — обширный календарь с регулярными зимними гонками в Португалии и Англии, открытые чемпионаты мира и Европы. Свою роль сыграло и то, что в свое время Олег Жеребцов выбрал именно этот класс для тренировок перед Volvo Ocean Race.

Как географически распределен флот SB20 по планете и насколько равномерен календарь соревнований в течение года?

Добрая половина флота находится в Англии, остальная часть распределена по Европе и частично Австралии, где будет проходить чемпионат мира 2012 года. Флот есть в Италии, Франции, Португалии, Голландии, Бельгии, Германии и, конечно, в России и Украине. Это сильные Ассоциации класса SB20, а всего их насчитывается 15. Каждые выходные в Европе устраивают несколько соревнований, но значимые гонки стоят в календаре с двухнедельным разрывом.

Соревнования проходят в наиболее интересных в парусном отношении и красивых местах: Йер, озеро Гарда, Киль, Солент, Меденблук.

Кто гоняется на SB20?

Как правило, это гонщики в возрасте около 40 лет с довольно серьезной парусной биографией. Когда мы гонялись первый раз в Португалии, я спросил нашего тренера: «Кто все эти люди?» Его рассказ затянулся надолго. В России картина примерно такая же. Почти все в прошлом выступали в олимпийских классах и вернулись в парус после приличного перерыва. При этом радует, что подтягиваются и молодые гонщики, и абсолютно новые люди.

Как лодка на ходу?

Лодка хорошо идет в лавировку и бакштаг, волна для нее не проблема. В увал и галфвинд идет туговато. Лодка довольно сухая, на лавировке подмокает баковый, на бакштаге на приличной волне — рулевой. При абсолютно одинаковых базовых настройках ошибка в нюансах может дорого стоить. Опыт показывает, что лучше иметь на борту четверых — лишние руки всегда пригодятся. И если хочется приличных результатов в гонке, то надо работать, не покладая рук в прямом смысле — в стопора шкоты закладывать не стоит!

Кто «рулит» в российской Ассоциации класса SB20?

В первую очередь Олег Жеребцов — человек, известный всем парусникам. Анна Басалкина, думаю, тоже не нуждается в представлении: ее заслуги можно перечислять долго! Менее известен «тандем» Борис Лашков и Андрей Петров. Пик нашей спортивной биографии пришелся на начало 1980-х годов. Какое-то время мы даже гонялись вместе на «Торнадо»: я — рулевым, Андрей — матросом. И вот спустя столько лет мы вернулись в парус. Предпосылкой для этого стало то, что наша компания Nord Star Yachting после 10 лет работы с моторными яхтами Princess занялась еще и парусными брендами Moody и Hanse. Основная задача Ассоциации — развитие класса в России и увеличение флота. Центром сейчас является Санкт-Петербург, где флот за последний год заметно вырос. Другим центром развития может стать Калининград, там SB20 активно продвигает известный яхтсмен Дмитрий Зарицкий. Москва, где появились первые SB, пока отстает, но за продвижение класса взялась компания Nordmarine во главе с Евгением Кочманом, и можно быть уверенным в успехе. На Черном море инициатором процессов будет тоже дилер Princess — компания Nautica и Глеб Бобиренко, ее руководитель.

Кто ваши конкуренты в России? Ведь люди придут к вам не с улицы, а из других классов.

Если это намек на класс «эм-ка», то не думаю, что эти классы конкурируют друг с другом. Главная идея «эм-ка» — национальный швертбот, лодка создавалась под российские условия и задачи. У нас много внутренних акваторий со сложными ветровыми условиями и невысокой короткой волной, плюс небольшие глубины. У швертбота «эм-ка» конкурентов в России на данный момент нет. SB20 — это яхта с килем, хоть и с подъемным, и ей роднее море. Ну а гонщики всегда перетекают из класса в класс, у нас мы скорее увидим спортсменов из Орег-800 и четвертьтонников. И, что самое важное, — тех, кто закончил лет 20 назад на 470 и дальше оказался вне парусных гонок.

Как намерена Ассоциация продвигать SB20 в России?

Полагаю, всем ясно, что это не бизнес, стало быть, и продвижение здесь иное. В первую очередь это личный пример членов Ассоциации. За последнее время к нам пришло много активных гонщиков, имеющих не только желание, но и возможности по продвижению класса и организации соревнований. На чемпионат Европы в Голландию



Зимний чемпионат России в Португалии. Андрей Петров



Слева направо:
Зимний чемпионат России
(Кашкайс).

Старт этапа Кубка
Ассоциации SB20.

Курс — в океан: скорость
20 узлов!

(Меденблик) поедут не менее 10 экипажей со своими лодками! Запущен новый сайт, в Интернете постоянно обновляются новости класса, в журналах регулярно появляются статьи о прошедших соревнованиях. Ваш МВУ стал информационным спонсором Ассоциации. В рамках Петербургского экономического форума прошла регата на тогда еще SB3.

Как выглядит календарь соревнований на 2012 год у российской Ассоциации, и какой яхт-клуб для вас стал базовым?

Календарь на 2012 год был утвержден еще зимой, он включает четыре этапа Кубка Ассоциации, четыре этапа Кубка Петербурга, два чемпионата России: зимний в Кашкайсе (Португалия) и летний в августе в Петербурге. Плюс гонка «Первый снег» в конце октября и три тренировочных сбора с гонками в Португалии. В сентябре нас ждет чемпионат Европы в Голландии, в декабре чемпионат мира в Австралии. Для любителей вполне достаточно! Все местные соревнования проходят в яхтенном порту «Геркулес», которым руководят Владимир Любомиров и Виктор Лось и где стоят почти все лодки, а яхт-клуб Санкт-Петербурга — лучший парусный яхт-клуб и центр развития паруса на Северо-Западе России.

А что вообще сейчас происходит в России с парусом?

Если коротко — идет активное развитие! Мне трудно судить об олимпийском парусе, но ситуацию с любительским, который делится на внутренний и зарубежный, вижу неплохо. Зарубежный пока явно преобладает. За последние 3–4 года число российских регат на Средиземном море и Адриатике превысило все мыслимые пределы. И если раньше это были гонки «от буфета до буфета», то с появлением монотипных чартерных флотов они становятся

гонками любителей-экспертов. Внутренний любительский парусный спорт идет с отставанием в несколько лет. Серьезный толчок к развитию дал Банковский Кубок на четвертьтонниках. С появлением Балтийской деловой регаты появилась надежда на «освоение» нами Балтики. В этой теме мы тоже принимаем активное участие и сейчас совместно с верфью Hanse разрабатываем на базе Hanse 495 гоночный вариант под условным названием Baltic Performance, который станет базовым для монотипного гоночного флота. Надеюсь, уже в будущем году вы услышите о гонке Baltic Hanse Cup. Это в отношении крейсерских гонок. Любительские классные гонки, безусловно, возглавляют «ЭМ-Ка» и «Дракон». Но класс SB20 через несколько лет выйдет в лидеры, и это, поверьте, не бахвальство! МВУ

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ SB20

Длина **6,20 м**
Ширина **2,10 м**
Осадка **1,50 м**
Вес **635 кг**
Киль с бульбом **327 кг**
Экипаж **3–4 чел.**
Вес экипажа **до 280 кг**
Транспортировка
**Одноосный прицеп,
без габаритных
ограничений**





Hanse 415

Nord Star Yachting
 +7 (499) 340-3578
 +7 (911) 911-7928 www.hanseboats.ru www.nord-star.com



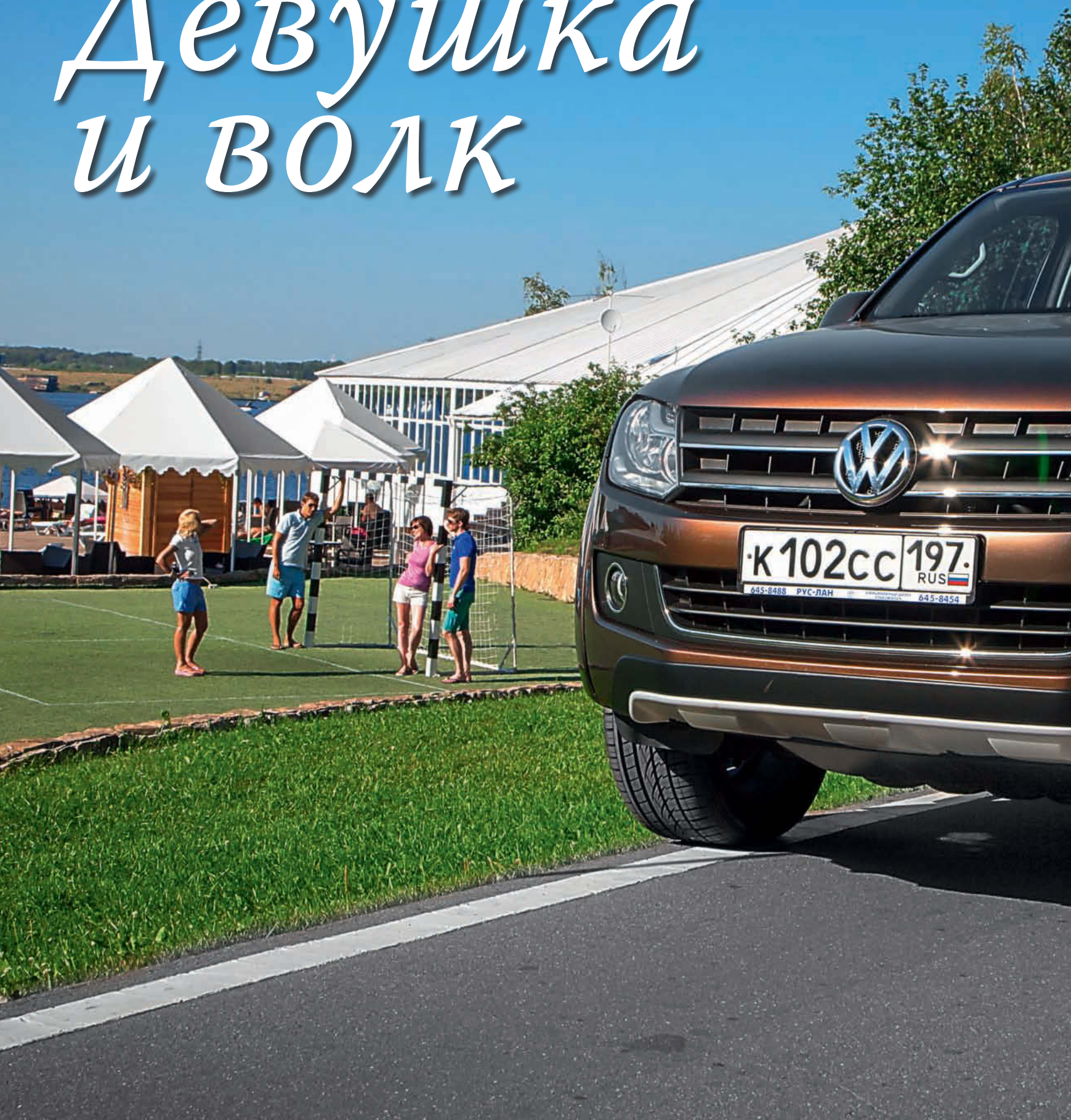
ВСТРЕЧАЙТЕ В РОССИИ ЯХТУ ГОДА!



LIFESTYLEMBY

Образ жизни на берегу и в море

Девушка и ВОЛК





Новый Volkswagen-пикап носит название Amarok, что на языке эскимосов Гренландии и Северной Канады означает «волк», выносливый и смелый зверь-одиночка. Чтобы выяснить, таков ли Amarok на самом деле и где ему лучше, в городе или на природе, мы отправились в яхт-клуб «Адмирал», прихватив с собой гидроцикл.

Традиционное мнение, что пикап — автомобиль для фермеров, пусть медленно, но верно уходит в прошлое. Марка «Volkswagen Коммерческие автомобили» сделала в этом направлении очень серьезный шаг. Начнем с того, что в истории

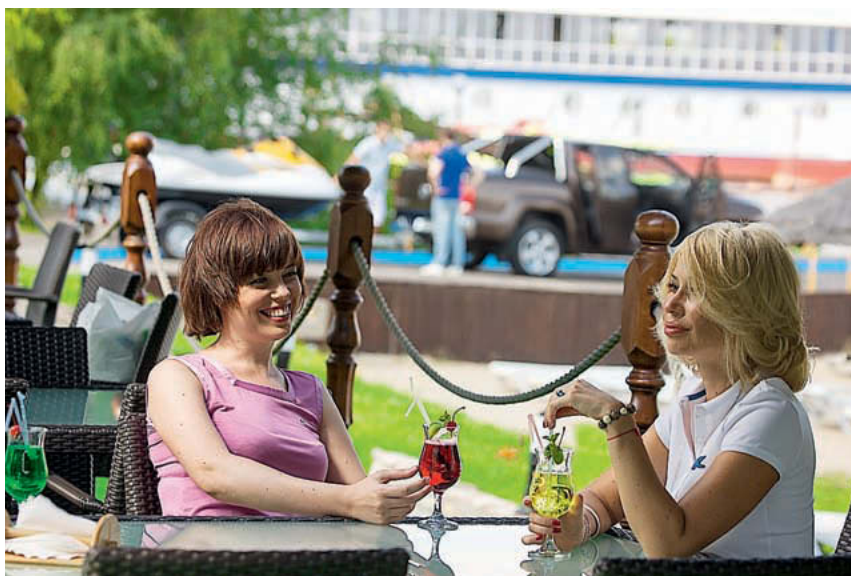
компании никогда ничего подобного просто не было, поэтому, создавая Amarok, немцы вложили в него самые перспективные технологии в области надежности и комфорта, которые пригодятся как в работе, так и на отдыхе. Открывая для себя новый сегмент, марка «Volkswagen Коммерческие автомобили» не поскупилась и не только оснастила свой пикап одним из самых лучших двигателей, но также изготовила самый просторный в классе салон и самую широкую грузовую платформу. Релиз гласит, что она вмещает поставленную поперек европалету, однако в повседневной жизни гораздо важнее, что в кузов Amarok помещается практически любой квадроцикл, а на буксир можно взять еще и прицеп с катером или аквабайком (массой до 2,5 т).

Хотя формально пикап считается пятиместным, на заднем сиденье места достаточно и для четверых, а кузов на выбор можно накрыть жесткой крышей или остекленным кунгом вровень с крышей пикапа или даже выше. В салоне, как и полагается современному автомобилю, комфортно и просторно. Кресла с набором регулировок и кожаной отделкой, для удобства в дальней дороге предусмотрена навигация и климат-контроль. В случае непредвиденной ситуации можно положиться на систему стабилизации с функцией контроля заноса прицепа, а также на шесть подушек безопасности — и это тоже лучший показатель в классе.

Оценив конструкцию пикапа Amarok, понимаешь: это настоящий внедорожник, каким он и должен быть

Благодаря 2-литровому турбодизелю с двойным наддувом мощностью 163 л.с. Amarok практически нечувствителен к нагрузке и даже с гидроциклом позволяет уверенно маневрировать в городе и поддерживать высокую скорость на трассе. При этом современный дизель обещает скромный расход — в среднем 7,6 л на 100 км.

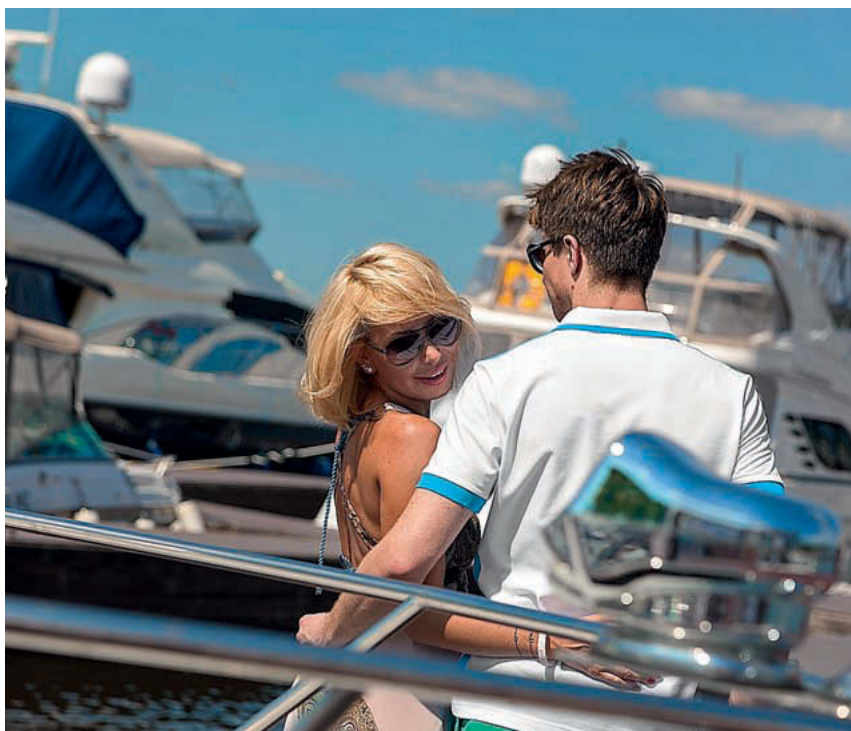
В яхт-клубе «Адмирал» оборудован удобный спуск к воде, поэтому с погрузкой и разгрузкой гидроцикла проблем не возникло. Но даже если к водоему придется пробираться по бездорожью, Amarok справится. Ведь,



кроме своих грузовых способностей, пикап привлекает еще и отменной проходимостью. Все полноприводные версии оснащаются жестко подключаемым передним мостом и понижающей передачей, а дорожный просвет превышает 20 см. Дополнительно можно заказать и блокировку заднего дифференциала, что позволяет пикапу смело штурмовать любые косогоры и не бояться диагонального вывешивания.

При внимательной оценке конструкции этого пикапа понимаешь, что предлагается по сути своей настоящий внедорожник, такой, какими мы привыкли их видеть. С крепкой лонжеронной рамой, мощной трансмиссией и тяговитым дизельным двигателем. Причем цена этого автомобиля весьма умеренная, сравнимая со стоимостью компактных городских кроссоверов, которым покидать асфальт порой полностью противопоказано. При этом Volkswagen Amarok не уступает им в динамике и удобстве езды по городу. В то же время в его арсенале действительно впечатляющая проходимость и грузовые возможности, которые в этом автомобиле, как мы выяснили, нужны совсем не для перевозки сельхозпродукции. **MBY**

Благодарим яхт-клуб «Адмирал» за помощь в проведении съемки.





На снимках: Так мы провели этот прекрасный день с «волком». При всей своей мощи зверь оказался вполне ручным и отзывчивым.



Курорт на все времена



Более русского города, чем Баден-Баден, за границей не сыскать. В XIX столетии русские дворяне здесь строили виллы, русские писатели проигрывали немалые деньги в карты. А сегодня, пожалуй, одно осталось как прежде: наши соотечественники приезжают сюда поправить здоровье и отдохнуть.

Текст **Мария Мошкина**



Пользные свойства местных горячих минеральных источников, как известно, оценили еще римляне. Российской же светской публикой они были освоены много позже, после женитьбы наследника престола Александра Павловича (императора Александра I) на баденской принцессе Луизе. Мода на воды и на жизнь в Европе, красота шварцвальдских лесов так очаровали состоятельных подданных Российской империи, что одна за одной в Бадене стали появляться виллы Меншиковых, Гагариных, Нессельроде, Тургенева. «Коллеги по цеху» последнего, Достоевский и Толстой, располагавшие меньшими возможностями, тоже бывали в Баден-Бадене, но их привлекало скорее местное казино. В нем и тот и другой, увы, проигрывались до тла. Благородные развлечения: казино, скачки — доступны в Баден-Бадене и теперь, но они являются лишь изящным дополнением к отдыху.

Баден-Баден сыграл заметную роль в истории России, теперь пришло время вновь открыть его для себя

Конечно, в Баден-Бадене располагаются лучшие отели Германии, но среди них есть один особенный. Brenners Park Hotel & Spa — отель не совсем обычный. Он как будто охватил сразу две эпохи. Интерьеры номеров воссоздают стиль дворянских усадеб позапрошлого века. Ухоженный парк, в котором отель располагается, хранит традиции с тех времен, когда

семья королевского портного Бреннера выкупила отель (было это 135 лет назад). При этом в отеле действует спа-центр, сочетающий, согласно современной традиции, опыт Европы, Америки и Азии. Однако расскажем обо всем по порядку.

В Brenners Park уютно устроиться могут и те, кто приехал



Парк, где находится Brenners Park Hotel & Spa, разбит более 130 лет назад



Мишленовский Park-Restaurant открыт только для ужинов

с семьей, и близкие подруги, и человек, предпочитающий отдых в одиночестве. Позаботились тут и о комфорте особенных гостей: Royal Penthouse Suite на третьем этаже корпуса Park Villa располагает двумя спальнями, небольшим кинозалом, трансформирующимся в салон с кухней и камином, подходящий и для совещаний, и для обедов (есть даже персональный лифт в спа-центр). А спа-центров в Brenners Park два, и это единственный подобного рода отель в мире. В первом спа-процедуры проводят на известных косметических линиях Sisley, Futuresse, SkinCeuticals, Niance. Второй центр открылся в отеле в 2003 году, и работает он исключительно на японской косметике Kanebo. Уже много лет в Brenners Park функционирует медицинский центр, где врачи работают, сочетая традиции классической медицины и гомеопатии и целебные свойства минеральных источников.

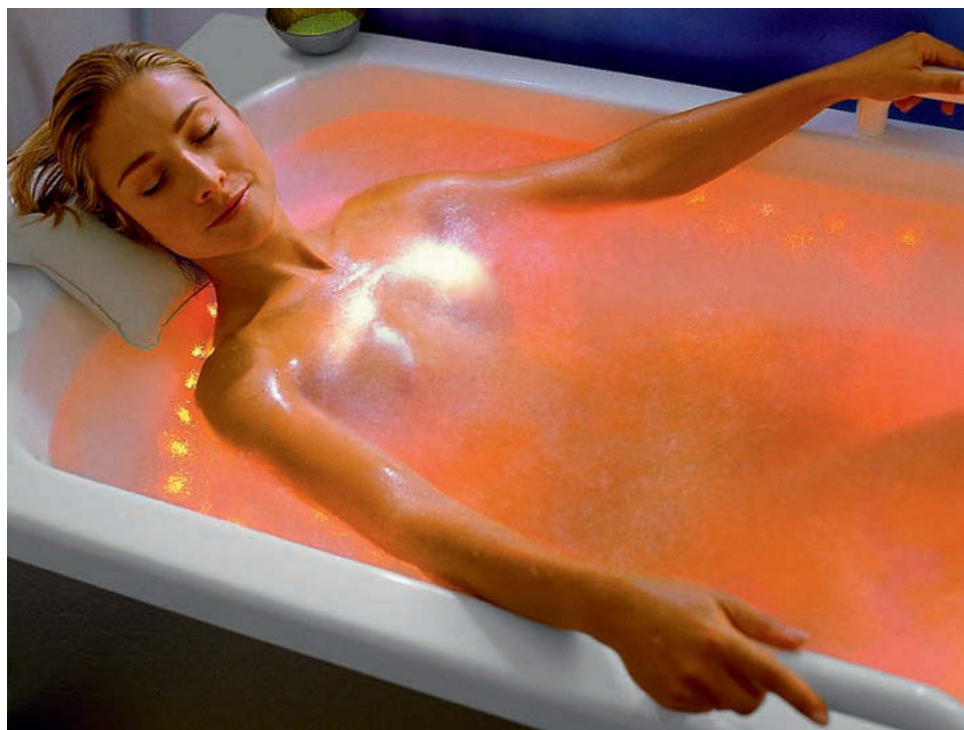
Несмотря на то, что Brenners Park находится на оздоровительном курорте, не стоит думать, что отель предлагает только диетическое питание. Хотя специальные программы для похудения здесь предусмотрены, но тем, кто приехал в этот отель сбросить вес, пожалуй, стоит быть бдительным. Помимо уютного, с просторной террасой, ресторана Salon Lichtental, в котором завтраки сервируют с семи утра и до последнего гостя (!), Brenners Park славится своим «дважды мишленовским» Park-Restaurant. Этот ресторан открыт только вечером и, сообразно своему высокому статусу, требует от гостей резервировать столики и придерживаться дресс-кода (для мужчин обязателен пиджак).

В Park-Restaurant готовят неподражаемую говядину, тушенную в винном соусе с трюфелями, подают паштеты из дичи и фуа-гра с тыквой. Те же, кто не готов к столь изысканному и плотному ужину, могут прийти вечером в ресторан-оранжерею Wintergarten. Здесь можно заказать легкую еду: салаты, супы, морепродукты. И, конечно же, как центр любого отеля, в Brenners Park есть уютный бар,

Наверху: В отеле несколько категорий номеров. Спальня одного из suite.

На странице справа, сверху вниз: Гостиная номера suite.

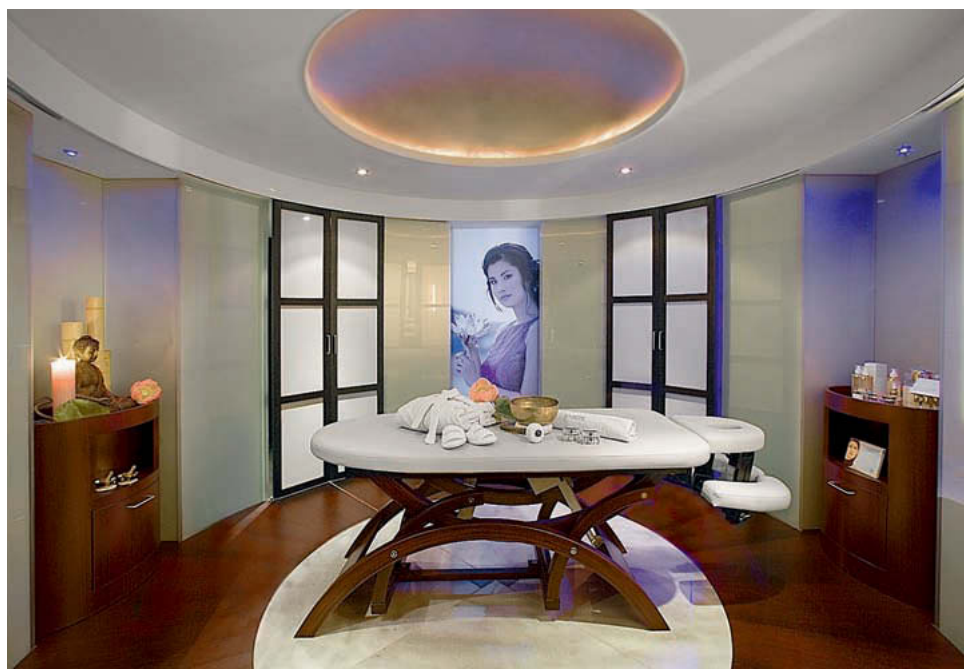
В Brenners Park два спа-центра. Один работает на европейской косметике, спа-центр Kanebo предлагает процедуры с японскими средствами.



В Баден-Бадене находятся лучшие в Германии отели, но Brenners Park Hotel & Spa среди них особенный

названный Oleander в честь породистого жеребца, который не раз выигрывал скачки на ипподроме в Йофецхайме, неподалеку от Баден-Бадена. А специально для тех гурманов, которые желают увезти домой материальное напоминание о Brenners Park, в отеле... завели пчел! Пять пчелиных семей уже дают прекрасный урожай, и, уезжая, можно приобрести баночку липового, рапсового, вишневого или елового (падевого) меда.

Баден-Бадену случилось сыграть заметную роль в истории России и даже оставить отражение в фольклоре. Теперь, когда виллы русских дворян стали архитектурными памятниками, а анекдоты из 1990-х не столь злободневны, пришло время вновь открыть для себя Баден-Баден во всем его староевропейском аристократизме, органично вписавшемся в нынешний быстротечный беспокойный век. **МВУ**



A man is standing on the deck of a boat, looking directly at the camera. He is wearing a white knit beanie with the GANT logo, a white GANT hoodie with a shield logo, a grey quilted vest, and light-colored trousers. He has a watch on his left wrist. In the background, a sail with red lettering is visible.

Яхтенная осень с GANT

Яхтенная коллекция Winter
Nautical от известного
бренда

GANT продолжает обновлять традиционную яхтенную коллекцию, которая теперь представлена и в осенне-зимнем сезоне и называется Winter Nautical. Наполненная вдохновением из зимних видов спорта, она прежде всего функциональная и удобная, ведь никакие морозы не страшны, если закутаться потеплее. Но даже зимой нельзя забывать о стиле: выстроенная на традиционных для яхтинга цветах — белом, темно-синем и красном, коллекция подчеркнет любовь к морю. Узкие брюки, полосатые свитера, облегающие пуховики и жилетки из высокотехнологичных и практически невесомых материалов, как и всевозможные теплые аксессуары, не позволят дамам замерзнуть даже в самый морозный день. А для мужчин GANT подготовила большой выбор легких пуховиков и дурых жилеток из тех же великолепных современных материалов, лыжные штаны, белоснежные брюки, толстовки с капюшонами и теплые свитера в полоску, которые настолько же практичные, насколько стильные. **МВУ**



ВЗЛЕТ разрешаю!

Число крупных яхт, оборудованных вертолетными площадками, растет. В этом легко убедиться, окинув взглядом во время боат-шоу Порт Эркюль в Монте-Карло, рядом с которым проходит трасса «Формулы-1».

Текст **Вероника Сипеева**





Когда в сентябре в Порт-Эркуюль прибывают крупнейшие в мире яхты, кроме громких премьер, в центре внимания оказываются «морские виллы и дворцы» с вертолетными площадками на палубах, куда садятся винтокрылые машины. Одни принадлежат владельцам яхт и «приписаны» к судну, другие арендуют для быстрой доставки именитых персон на шоу. Между тем, при всем своем изяществе эти маневренные машины в яхтенном мире давно перестали считаться лишь дорогими и статусными игрушками. Когда находишься в сотнях миль от берега, скорость и свобода передвижения приобретают иное значение. Некоторые легкие современные вертолеты способны развивать крейсерскую скорость 250 км/ч, что позволяет в считанные минуты доставить владельца судна и гостей с отплывшей яхты на берег. Это важно и в тех портах, где крупным яхтам причаливать запрещено. С помощью вертолета можно быстрее добраться на сушу — не придется тратить время на спуск тендера, а, прибыв на берег, еще ехать до места назначения на автомобиле. Вертолеты обеспечивают быстрый трансфер из аэропорта на борт, отвозят гостей на горнолыжные склоны или на рыбалку, позволяют проводить экскурсии (с воздуха земной или морской пейзаж выглядит совершенно иначе). Все это позволяет владельцу судна и его гостям разнообразить досуг на яхте.

Особенный вид отдыха и развлечений — самостоятельное пилотирование вертолета. Но для этого потребуются пройти специальное обучение управлению, освоить технику взлета и посадки на яхту и получить лицензию пилота определенной категории. К пилотам яхтенных вертолетов предъявляются повышенные требования, обусловленные, прежде всего, спецификой посадочной площадки и безопасностью пассажиров. Посадка вертолета на ограниченную размерами площадку, которая к тому же качается, требует дополнительных навыков и немалого опыта. Но здесь, как говорят пилоты-профессионалы, важна практика! При приближении вертолета к яхте ответственный член экипажа на борту судна жестами подает пилоту сигналы, указывая, можно ли начать посадку или следует задержаться, зависнув в воздухе.

Большое значение имеют размеры, конструкция и расположение вертолетной площадки на борту судна. Они определяются габаритами и максимальным взлетным весом машины. Вертолетную площадку можно увидеть на верхней палубе суперяхты в корме или на носу. В обоих случаях, если мы не говорим

Легкий вертолет может стать незаменимым и любимым инструментом для владельца яхты



о самых крупных яхтах, присутствуют некоторые стеснения. Посадочные площадки на корме часто сравнительно небольших размеров, из-за чего хвост вертолета свисает за корму, что усложняет осмотр. Правда, 90% яхтенных вертолетов базируются на суше, где и проводится их полный предполетный осмотр. Те, кто решают держать вертолет на яхте, принимают во внимание агрессивность насыщенного солью морского воздуха, как правило, оборудуют судно ангаром и заказывают у производителя дополнительно устройство для промывки двигателя и защитное покрытие важных узлов вертолета. Посадочные площадки в носу создают свои неудобства: качка судна здесь ощущается сильнее, как и воздействие ветра.

«Расположение вертолетной площадки зависит от общего дизайна яхты, — считает Найджел Ватсон, владелец Luvair Ltd & Heli Riviera. — Хотя кто-то, обобщая, может сказать, что благодаря лучшим визуальным ориентирам для пилота и большей остойчивости более безопасной будет палуба в корме». Идеально, конечно, для взлета и посадки вертолета было бы иметь отдельную полетную палубу, как на кораблях-вертолетоносцах, с ангарами, оборудованными подъемниками. Да где же взять столько площадей и объемов даже на мегаяхте? Поэтому для вертолета выделяют ограниченную зону, иногда жертвуя дополнительным обеденным столом или зоной отдыха с джакузи и шезлонгами. Совсем безболезненно этот вопрос решается, пожалуй, лишь на самых крупных яхтах. При всех этих ограничениях у вертолетной индустрии достаточно предложений, чтобы удовлетворить потребности покупателя в свободе передвижения. Широкий модельный ряд, различия в характеристиках современных вертолетов помогают без труда подобрать наиболее подходящий вариант, соотносящийся с размерами яхты. На наш взгляд, интересные решения для владельцев яхт предлагает европейский вертолетостроитель



Наверху: Средний двухмоторный вертолет Eurocopter EC155 B1.

На странице слева: Концепт «идеального вертолета для яхты», представленный дизайнерским бюро Andrew Winch Designs совместно с Edminston и Eurocopter.

Справа, сверху вниз: Приборная панель EC145 с дизайном от Mercedes-Benz.

Комфортабельный салон EC155 B1 с VIP-отделкой.

Eurocopter, в линейке которого стоит обратить внимание на модели EC130, EC135 и EC155.

Показатели шума этих машин — среди самых низких в мире. Во многом это достигается за счет уникальной разработки компании — рулевого винта типа Fenestron. Не вдаваясь в подробности, скажем, что это винт, встроенный в специальный тоннель-кольцо в хвосте вертолета. Такая конструкция снижает уровень шума и вибрации, а также служит защитой винта от попадания посторонних предметов.

Из рассматриваемых моделей лишь на EC130 B4 установлен один двигатель, на двух других машинах их два. У тех и других найдутся свои преимущества. Вертолеты, оснащенные одним двигателем, могут похвастаться более низкими эксплуатационными расходами, но обычно уступают двухмоторным по грузоподъемности, вместимости и надежности. При отказе одного из двигателей пилот может продолжить полет и совершить безопасную посадку.

Во всех трех моделях заметно повышенное внимание к комфорту пассажиров на борту. Кстати, специально для VIP-перелетов совместно с Домом моды Hermes разрабатывался уникальный дизайн популярного многоцелевого вертолета EC135. Изменения коснулись как внешнего облика (например, был полностью обновлен дизайн шасси), так и интерьера воздушного

Особый вид развлечений на суперяхте — самостоятельное пилотирование вертолета

судна. Для отделки салона использовали фирменную ткань Toile H, которая применяется при изготовлении багажных сумок и аксессуаров Hermes с 1920-х годов, кожаные сиденья выполнены вручную.

Еще один любопытный концепт был представлен несколько лет назад во время Monaco Boat Show. Тогда дизайнерское бюро Andrew Winch Designs совместно с Edminston и Eurocopter обнародовали проект идеального вертолета для яхты. За основу взяли средний двухмоторный EC155 B1. На создание обтекаемого экстерьера аппарата и даже цветового решения дизайнеров вдохновили обитатели океана, для которых стихия — дом родной. Даже в интерьере вертолета есть деталь, намекающая на связь его с яхтами, и деталь эта — тиковое покрытие пола. Правда, в отличие от EC135, этот проект пока представляет собой лишь концепт. Но кто знает, возможно, когда-нибудь и эта дизайнерская модель станет украшением какой-нибудь роскошной яхты, незаменимым и любимым инструментом для ее владельца. И для нее обязательно прозвучат слова строгого диспетчера: «Взлет разрешаю!» MBY



С Porsche по жизни

Российская история марки Porsche началась более 10 лет назад, когда в 2001 году в Москве, на Кутузовском проспекте, открылся первый официальный дилерский центр Porsche в компании «Спорткар-Центр». Мы встретились с генеральным директором ЗАО «Спорткар-Центр» Дмитрием Барановым, подлинным фанатом автомобилей Porsche.

Вы — известный специалист в области спортивных автомобилей. А как вы относитесь к водным видам спорта?

Человек ко всему приходит с определенным опытом. Однажды для него открывается вкус вина и сыров, так же и интерес к водному спорту появляется по мере развития личности. Когда человек чего-то достигает и может себе это позволить. У меня много друзей, которые владеют яхтами. В основном они держат их на Средиземном море, и последние 10 лет мы часто там отдыхаем. Сейчас я все больше погружаюсь в эту тему. Я всегда чувствовал себя комфортно на воде, но теперь особенно ясно понимаю, насколько это интересно. Пожалуй, каждый человек должен к этому стремиться. Что касается непосредственно водного спорта, то пока я его для себя еще не открыл: я воспринимаю яхты скорее как стиль жизни на воде. Выбирая между парусными судами и моторными, я все-таки отдам предпочтение моторным, так как моя кровь в значительной степени разбавлена бензином. Хотя когда мы с моим приятелем Стефано на его



парусной яхте выходим из Генуи в открытое море — это незабываемые эмоции от осознания того, с какой силой ветер может гнать лодку. Но, повторюсь, на этом жизненном этапе, выбирая яхту для себя, я бы скорее остановился на моторной лодке. Однако это решение не окончательное и, надеюсь, в будущем оно изменится.

У вас никогда не было мечты приобрести яхту?

Раньше я считал это одновременно недостижимым и даже излишним. Потому что содержание яхты в Европе и ее эпизодическое, кратковременное использование нецелесообразны. Держать лодку в подмосковных водохранилищах, в Пирогово или на Клязьме, мне казалось противоестественным. К тому же было жалко тратить время на прохождение по каналу всех шлюзов, чтобы попасть на Волгу. Но в последнее время у меня произошли значительные изменения: на Волге за Кимрами, в Семиречье, я приобрел участок и построил там дом. И именно на большой воде сейчас вхожу в тему водного транспорта более плотно.

К сожалению, пока мой личный флот состоит только из маленькой надувной лодки с 5-сильным моторчиком и двух гидроциклов Yamaha. Но сейчас мы достраиваем марину, и, вероятно, в следующем году буду приобретать яхту, чего жду с большим нетерпением.

Какой у вас любимый спортивный автомобиль?

Как вы понимаете, я не могу быть беспристрастным автомобильным экспертом, потому что занимаюсь автомобилями Porsche. Существует много спорткаров: один берет своей фантастической красотой, другой незаурядными динамическими качествами, третий надежен и удобен в ремонте. Я же оцениваю автомобили в первую очередь как потребитель, а не продавец. Для меня самыми важными качествами спорткара являются его удобство и пригодность к повседневной эксплуатации, а не только езда по треку, его надежность, историческая и эмоциональная составляющие бренда. На мой взгляд, идеальным воплощением всех этих качеств являются спортивные автомобили Porsche. Они показывают выдающиеся результаты на треке, на этом же автомобиле можно абсолютно комфортно ездить каждый день на работу... Ну и, конечно же, их легендарная надежность!

Какие модели Porsche вы бы назвали лучшими из лучших?

Сейчас модельный ряд Porsche можно разделить на три линейки: SUV — семейство Cayenne, Gran Turismo — Panamera и спортивные модели Boxster и 911. Выбрать из них что-то одно, лучшее, достаточно сложно. Если взять Cayenne, то на текущий момент у этого автомобиля просто нет конкурентов. По соотношению комфорта, надежности, качества, статусности и заряда получаемых эмоций равных ему не найти. Это уникальный автомобиль, который позволяет чувствовать себя как в гоночном болиде, так и в настоящем внедорожнике.

Автомобили Panamera продаются уже третий год и серьезно набирают обороты. Panamera нельзя рассматривать как полноценный S-класс, но это тот автомобиль, в котором всю неделю можно ездить на заднем сиденье, чувствовать себя комфортно с вытянутыми ногами, а на выходных самому сесть за руль и ощутить всю мощь и упругость настоящего Porsche. В этих рамках у Panamera также нет конкурентов.

Про 911-й и Boxster вообще сложно рассказать что-то новое. Это уже история Porsche, автомобили, производимые с 1963 года, которые и сформировали репутацию марки. В этом году произошло обновление 911-й, а с 7 июля мы продаем новый Boxster — уникально красивый и динамичный. Поэтому в данный момент они также вне конкуренции и их также можно назвать лучшими автомобилями Porsche.

Как получилось, что вы акцентировали свое внимание именно на марке Porsche?

Наша компания «Автомобиль — Звезда Руси» с 1993 года занималась автомобилями Mercedes-Benz, мы были импортерами, а потом дилерами. В 1999 году к нам обратились представители компании Porsche: они долго искали и не могли найти достойного партнера на нашем быстро развивающемся рынке. Несколько компаний пробовали представлять Porsche в России, но у клиентов они не вызывали доверия. Тогда было достаточно просто купить автомобиль, но вскоре возникал вопрос: как и где его обслуживать. Мы, будучи в то время одним из крупнейших продавцов Mercedes и обладая опытом обслуживания машин, пользовались большим кредитом доверия у наших клиентов.



Porsche
отлично
выглядит
на треке
и в городе



ДМИТРИЙ ВАЛЕРЬЕВИЧ БАРАНОВ

Родился в Москве
26 декабря 1968 г.
В 1993 году с отличием окончил
Московский государственный
технологический университет
«Станкин» по специальности

«Информационно-измерительные системы».
Имеет диплом Штутгартского государственного
университета со специализацией «Машиностроение,
точная и микро-механика».

В 1993 году начал свою карьеру в компании
«Автомобиль — Звезда Руси» («АЗР») и прошел путь
от рядового сотрудника до руководителя.

В 2000 году принял участие в создании компании
«Спорткар-Центр» — первого официального
импортера Porsche AG на территории Российской
Федерации и крупнейшего московского дилера.

Возглавляет компанию с 2003 года.

Владеет немецким и английским языками, изучает

испанский.

Хобби — кулинария, строительство и дизайн
интерьеров, ландшафтный дизайн.

Женат, имеет сына и дочь.

*Люди именно у нас не боялись приобретать
первые автомобили Porsche. Они знали, что здесь
они получают полный спектр послепродажного
обслуживания.*

*И поскольку Mercedes в Германии в некотором смысле
сосед Porsche, нам дали возможность развивать
новое направление. В 2000 году мы заключили
с Porsche соглашение на выполнение функции
представительства Porsche AG на территории СНГ,
а в мае 2001 года открыли наш первый шоу-рум
на Кутузовском проспекте.*

Ваша компания известна на рынке уже больше 10 лет и успешно перенесла кризис и другие потрясения. В чем секрет успеха?

*Деятельность нашей компании базируется на двух
кистах. В первую очередь это предельно
ориентированный подход к каждому клиенту
и каждому автомобилю. Это мы ставим во главу
угла и считаем основополагающим принципом
нашей работы, благодаря чему имеем не просто
клиентскую базу, а большую семью любителей
Porsche. Наши друзья остаются с нами
на протяжении более 10 лет, и ротация клиентов
очень незначительна.*

*Второй основополагающий принцип нашей
деятельности — персонал. Кропотливая селекция*

На первом развороте:
Порше-Центр «Новая
Рига».

Шоу-рум. Porsche
Approved.

Вверху: Порше-Центр
«Алтуфьево».

На странице справа:
Porsche Russia
Roadshow 2012.



Главная задача — стать ближе к нашему клиенту

сотрудников, чтобы каждый из них принимал первый принцип нашей компании — ориентированность на клиента. Именно это является главным в работе нашей компании!

Каковы ваши планы по развитию компании «Спорткар-Центр»?

Porsche активно расширяет свой модельный ряд, динамично развивается и российское представительство Porsche. Мы, в свою очередь, также ведем активную работу в московском регионе по строительству и формированию новых точек продаж. Совсем недавно компания «Спорткар-Центр» открыла автосалон и сервисный центр на Новорижском шоссе. Там небольшая сервисная зона и просторный шоу-рум. Мы сделали это для того, чтобы стать ближе и создать наиболее комфортные условия для наших клиентов. Сейчас у нас три точки обслуживания: в Алтуфьево, на «Новой Риге» и городской шоу-рум на Кутузовском проспекте, историческое место, с которого начиналось развитие Porsche в России. В 2014 году мы планируем открыть еще один дилерский центр на западе Москвы, который станет крупнейшим для Porsche в Европе. Сейчас проект находится на стадии активного планирования.

Какие модели Porsche можно ожидать в ближайшем будущем?

Здесь я ограничен жесткими условиями неразглашения, но могу сказать, что общий план развития Porsche до 2018 года предполагает значительное расширение модельного ряда. Маркетологи и конструкторы компании сейчас активно работают над тем, чтобы заполнить как можно большее количество рыночных ниш, чтобы как можно больше людей имели возможность управлять и наслаждаться вождением автомобилей Porsche.

В самое ближайшее время мы ждем появления совершенно нового купе Cayman, полноприводных версий 911-го Carrera 4 и Carrera 4S. Ожидается расширение модельной линейки Panamera. Как уже было объявлено, скоро появится новый автомобиль Macan, который займет нишу компактного внедорожника, но на самом деле таковым не является. Он значительно мощнее и больше, чем компактные кроссоверы.

Кроме уже отмеченных моделей, компания Porsche приготовила еще много интересных новинок. В настоящее время мы проходим период активного эволюционного развития, поэтому хочу вас заверить: можно ожидать много приятных сюрпризов! MBV



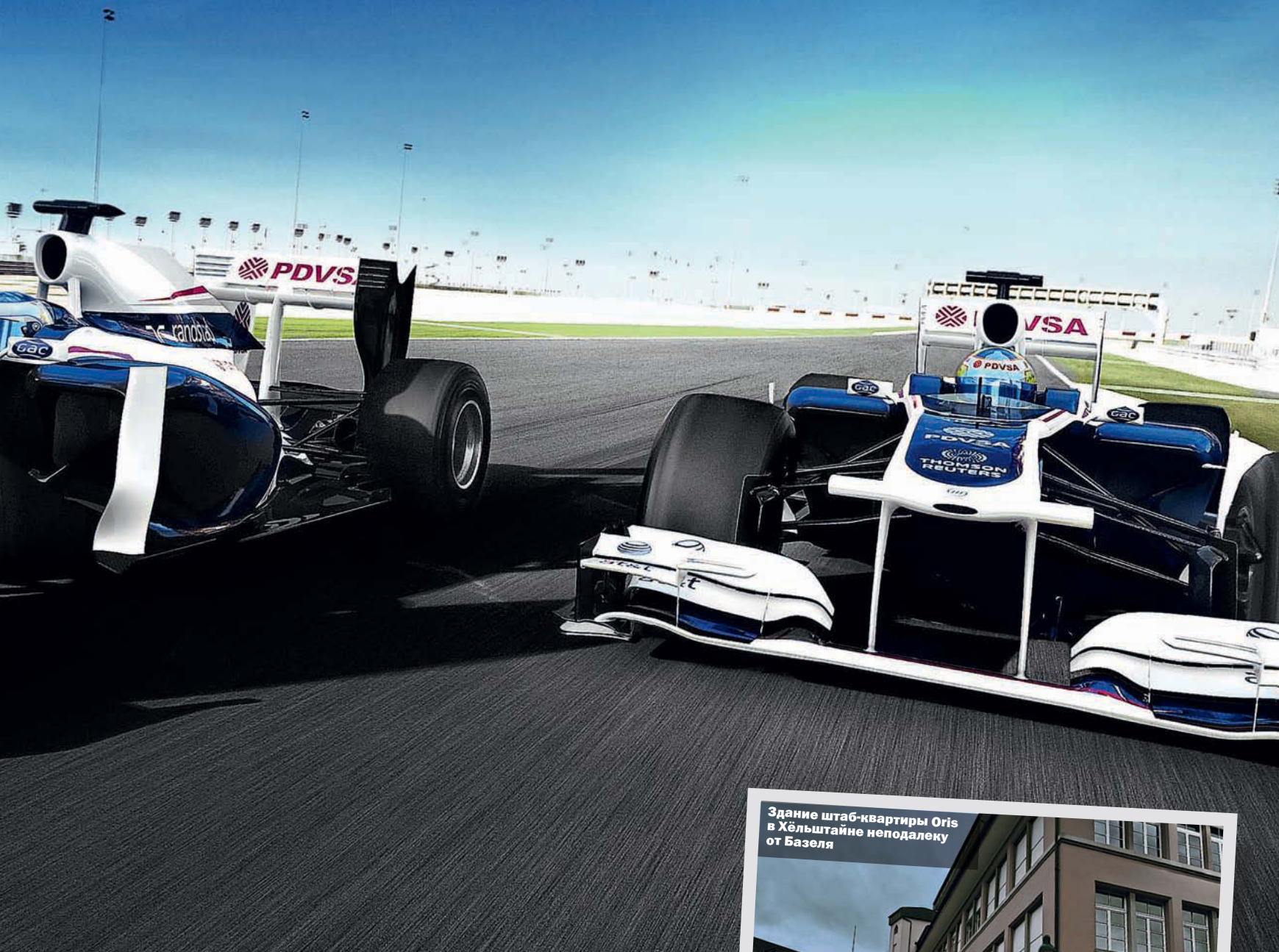
Первоклассные часы

Компании Oris, одной из самых интересных швейцарских часовых фирм, скоро исполнится 110 лет.

Текст **Тимур Бараев**

Штаб-квартира Oris находится на севере страны, в городке Хёльштайн неподалеку от Базеля, при этом компания осуществляет дистрибуцию своих часов практически по всему миру. Ее филиалы расположены в США, Канаде, Австралии, Германии, Великобритании, Сингапуре, Малайзии и, конечно, в Китае. Причем азиатские представительства работают уже почти 10 лет. То есть открылись они задолго до всеобщей китайской «лихорадки», когда ведущие швейцарские часовые компании всеми способами старались проникнуть на бездонные рынки Азии. Потому что «Первоклассные часы серьезных людей» (так можно перевести лозунг компании «Real watches for real people») уже давно там востребованы. Что в них особенного? Да практически всё!

Oris выпускает часы исключительно механические: классические, для авиационного и автомобильного спорта, дайверские и дизайнерские — в честь великих джазменов. В этих часах трудятся только самые



ORIS

Создание этих часов остается сплавом технологий, науки, искусства и высокого персонального мастерства

надежные и проверенные временем легендарные механизмы ETA и Sellita. При этом почти все эти калибры подвергаются усовершенствованию или дополняются замечательными фирменными орисовскими модулями. Такими, например, как знаменитый регулятор (когда часовая, минутная и секундная стрелки разнесены по разным частям циферблата и показывают время на отдельных шкалах) или стильный и в то же время предельно информативный стрелочный указатель дней недели Pointer-Day, или калибр Oris 653 с 24-часовой индикацией. Ну а фирменный индикатор времени во втором часовом поясе с двухкнопочным корректором положения стрелок мгновенного действия и указателем «день/ночь» вообще выиграл 7 лет назад престижную немецкую награду «Усложнение года».

Не меньше, а, пожалуй, даже больше патентов Oris защитила на разнообразные и полезные усовершенствования часовых корпусов. К примеру, Big Crown — огромная головка с горизонтальным расположением на отметке «2 часа» — помогала управлять вращающимися часовыми шкалами пилотам

Здание штаб-квартиры Oris в Хёльштайне неподалеку от Базеля



Лозунг компании — «Real watches for real people»

и штурманам еще во время Второй мировой войны. Она настолько удобна, что оперировать ею можно не снимая краги. За это летчики-герои весьма уважали и уважают Oris, а компания продолжает оснащать своими замечательными часами асов из знаменитой эскадрильи Patrouille Suisse Hunter Team, участников легендарных воздушных гонок Reno Air Races в американской Неваде, а также вертолетчиков из элитного подразделения BBC Франции 4e RHFS (батальон спецназа) и других.

*Oris выпускает исключительно
механические часы, кварцевых
моделей не было никогда*

В последние годы Oris освоил все новейшие технологии в производстве корпусов: титановые, керамические, карбоновые; поверхности надежно защищены от царапин и вмятин неубиваемым DLC — алмазоподобным углеродным покрытием.

Но самый существенный вклад бренд Oris внес в развитие дайверских часов. Во-первых, уже упомянутый тип индикации регулятора идеально подходит для подводного спорта. Огромная, заметная даже в полной темноте центральная минутная стрелка с персональной шкалой — единственно важная для человека под водой (согласитесь, небольшая часовая, а тем более календарь, не так актуальны). Кроме того, Oris оснащает такие часы фирменной системой быстрой фиксации заводной головки Oris Quick-Lock, которая надежно защищает саму головку и повышает герметичность корпуса. Еще более интересна новая система фиксации bezеля дайверских часов Rotation Safety System. Кто-то делает bezели вращающимися только в одном направлении, а у Oris в позиции «lock» он фиксируется намертво. Чтобы скорректировать показания, его надо сильно потянуть вверх за удобный каучуковый рант, и только тогда он допустит поворот. Ну и, наконец, подводные часы оснащаются автоматическими саморегулирующимися клапанами декомпрессии. Недаром Oris является официальным поставщиком итальянского спецназа Col Moschin, создает часы для Карлоса Косте, мирового рекордсмена по фридайвингу, который в прошлом году установил новый рекорд, нырнув на полуострове Юкатан в пещеру на глубину 150 метров в часах Carlos Coste Limited Edition Cenote Series.

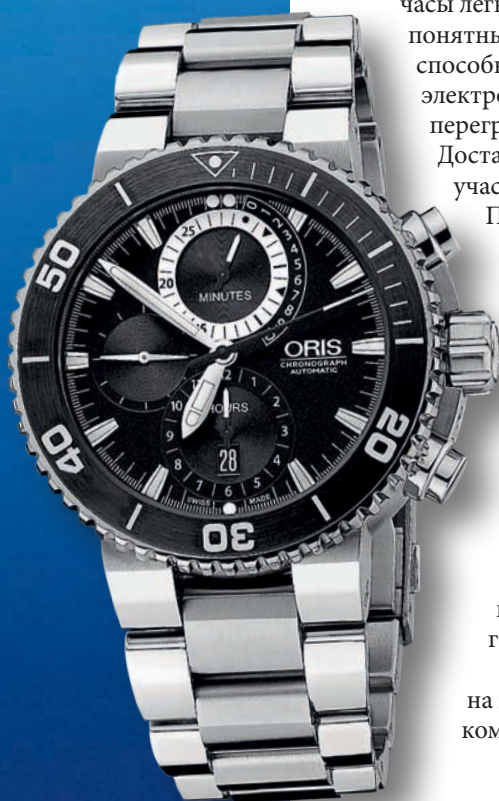
Велик авторитет Oris и в автоспорте, где ценятся часы легкие, обладающие максимально понятными и считываемыми циферблатами, способные выдерживать влияние электромагнитных полей, колоссальные перегрузки и убийственную вибрацию.

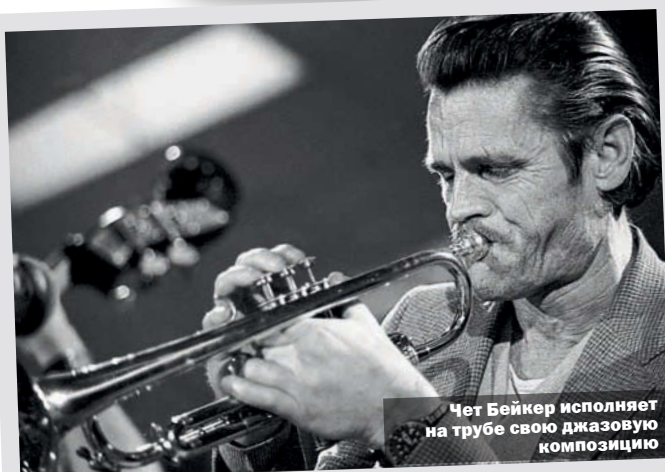
Достаточно сказать, что Oris поставляет часы участникам ралли-рейда «Швейцария – Париж», а также пилотам знаменитой конюшни «Формулы-1» Williams.

Кстати, в этом году сотрудничество было продлено. Глава Williams F1 Team сэр Фрэнк Уильямс сказал: «Oris — один из давних и наиболее основательных партнеров, и мы очень рады, что они продлили сотрудничество с нашей командой. Мы намерены в 2012 году достичь больших успехов и с нетерпением ждем начала совместной работы».

В этом сезоне пилоты команды Williams вернулись на подиумы «Королевских гонок», в этом есть заслуга и Oris.

Новинки этого года, представленные на выставке в Базеле, свидетельствуют: компания не собирается поживать





Чет Бейкер исполняет на трубе свою джазовую композицию

На странице слева: Мировой рекордсмен по фридайвингу Карлос Косте во время погружения и часы для дайверов Carlos Coste Chronograph L.E.

Наверху: Oris Chet Baker Limited Edition.

Oris TT1 Chronograph.

Oris Big Crown Timer.

винтажный автомобильный спидометр, скажем, в самой первой «Волге» ГАЗ-24. Сборный стальной корпус диаметром 44 мм имеет матовый безель с выгравированной тахометрической шкалой и обладает водонепроницаемостью 100 м, что позволит хозяину спокойно нырять. Поэтому часы оснащены каучуковым ремешком, устойчивым к воздействию морской воды.

Легендарная коллекция Big Crown получила стильные и в то же время классические пилотские часы Oris Big Crown Timer в стальном корпусе 44 мм с PVD-покрытием цвета оружейной стали. Но главная «фишка» модели — супермодный темно-серый циферблат с четкими объемными цифрами и метками, выполненными из черного же люминофора Superluminova (отлично светится в темноте — сам проверяй!).

Классическая коллекция Artelier пополнилась моделью Oris Artelier Regulateur. Дизайн стального корпуса диаметром 40,5 мм обновился. Это коснулось формы ушек крепления ремешка, которые теперь как будто вливаются в корпус тщательно сбалансированной круглой формы. Более изящными стали метки на циферблате.

Ну и, наконец, коллекция часов в честь легендарных джазменов пополнилась моделью Oris Chet Baker Limited Edition, посвященной виртуозу-трубачу Чету Бейкеру. Часы в какой-то степени напоминают манеру игры Бейкера — в них нет ничего лишнего: стальной 40-миллиметровый корпус изумительной формы, изогнутое, покрытое изнутри антибликовым составом сапфировое стекло. На мастерски гравированной задней крышке корпуса изображен силуэт играющего на трубе Бейкера, а также отмечено число экземпляров в серии — 1929, по году рождения Бейкера. На месте 12-часовой метки стоит скрипичный ключ, а часовые метки нанесены на стилизованные под нотный стан концентрические окружности с нотами начальных тактов хита Бейкера «My Funny Valentine». MBY



СИМВОЛ

Выгравированное изображение играющего на трубе Чета Бейкера, помещенное на задней крышке модели Oris Chet Baker Limited Edition

на лаврах, а продолжает наращивать свои преимущества перед конкурентами. Так, в этом году в дайверской модели Oris Aquis Titan Chronograph дебютировал вольфрамовый безель. Вольфрам — прочнейший металл, технологией обработки которого владеют считанные производители: уж очень это сложно и дорого. Зато такой безель можно ничем не защищать: на нем сложно оставить царапины или стереть разметку (только если специально задаться такой целью, вооружившись напильником с алмазным напылением). При солидном диаметре 46 мм корпус легкий, так как сделан из титана. Для хронографа модель обладает потрясающей водонепроницаемостью — до 500 м. В корпусе работает самый надежный автоматический механизм с модулем хронографа ETA 7750 с указателем даты в положении «6 часов». Автоматический гелиевый клапан расположен у отметки «9 часов».

Семейство часов для автоспорта пополнили хронографы Oris Artix GT Chronograph и Oris TT1 Chronograph. У Artix главная механическая новинка этого года — оригинальный линейный индикатор секунд в положении «9 часов», который работает как



Идеальный костюм

Фигура каждого человека уникальна, как уникален он сам, и искусный портной умело подчеркнет достоинства и скроет недостатки силуэта

Ежегодно в бутики итальянской мужской одежды Uomo Collezioni приезжают мастера из Италии, чтобы пообщаться с клиентами и принять заказы. Ценность такого общения — возможность получить консультацию по стилю от истинных знатоков, посоветоваться относительно выбора тканей и кроя или вовсе возложить на плечи профессионалов создание гардероба.

История

Итальянцы, переняв у англичан форму мужского костюма, пересмотрели его философию и заменили образ сдержанного джентльмена сотней индивидуальностей — веселых, сентиментальных, мужественных. Они подарили любителям классического костюма свободу, внутреннюю и внешнюю. Первым в 1920-х годах модернизировал английский костюм гениальный портной Винченцо Аттолини. Он поднял и заузил пройму, убрал все лишнее с внутренней части пиджака, придумал нагрудный карман в форме носа лодки и стал вшивать рукав таким же образом, как вшивают его в рубашку.

Ткани

Лучшие мужские костюмы шьют из шерсти с надписью Super и цифрами — 150's, 160's... 220's. Число означает, сколько километров нити получается из килограмма шерсти. Чем оно больше, тем нить тоньше, а ткань легче: в костюме из такой ткани комфортно при любой погоде, она почти не мнется, прекрасно выглядит. В салонах Uomo Collezioni представлена большая коллекция тканей, включая образцы от лучших производителей — Holland and Sherry, Loro Piana, Dormeuil. Есть ткани с золотой нитью, бриллиантовой крошкой или меховыми волокнами; таких отрезков всего несколько, из каждого можно изготовить не более 10–15 костюмов.

Слева направо: Этапы изготовления костюма. Весь процесс занимает до 50 часов и его невозможно ускорить.

Персональные мерки

Качество костюма во многом зависит от того, насколько умело он скроен. Принимая заказ, портной снимает до 40 мерок, чтобы готовое изделие идеально сидело. Затем клиент примеряет mastergarments — костюмы-эталоны разных размеров, чтобы определить, какой подходит больше. Затем следует выбор ткани, подкладки и пуговиц.

Еще один плюс Su Misura — реализация пожеланий будущего владельца. В Uomo Collezioni интересуются не только случаем, к которому нужен костюм, но и привычками и пожеланиями заказчика. Внутренние карманы пиджака и пальто могут быть изготовлены строго по размеру портмоне или телефона,

Важная особенность марки Uomo Collezioni — внимание к деталям

можно предусмотреть специальный карман для шарфа, на подкладке вышить монограмму... Деталей столько же, сколько и особенностей клиента.

Производство

Все изделия изготавливают в Италии традиционным способом кроя и вручную — на это уходит до 50 часов, и процесс невозможно ускорить. Пошить хороший костюм — необыкновенно трудная, кропотливая работа. Чем тоньше и мягче швы, тем более трудоемок процесс и тем более удобным костюм окажется. Срок выполнения и доставки заказа из Италии достигает 6 недель, но это ожидание оправдано — готовые изделия являются шедеврами портновского мастерства, обладатели которых могут гордиться приобретением.

Искусство Su Misura в салонах Uomo Collezioni с 13 по 30 сентября 2012 года.

WWW.UOMO.RU



Прикосновение к легенде



«У каждого вина — свой характер, у каждого виноградника — своя индивидуальность, у каждого винодела — своя философия». Так сами виноделы определяют сферу и предмет своей деятельности. Компания «Азбука Вкуса» уже 15 лет собирает в своих энотеках вина, многие из которых овеяны легендами. Мы расскажем вам четыре истории о прославленных винных домах Старого Света и о лучших винах, эксклюзивно представленных в энотеках «Азбуки Вкуса».



Philipponnat (Франция)

История знаменитого Дома шампанских вин Philipponnat ведет свое начало с XVI века. Уже в XVII веке Дом Philipponnat стал официальным поставщиком двора короля Людовика XIV де Бурбон, известного как Король-Солнце. Наследник вековых традиций, сегодня Дом Philipponnat производит шампанские вина различных гамм и оттенков, признанных самыми тонкими ценителями. Это шампанское очень популярно у себя на родине, свидетельство тому — Дом Philipponnat является поставщиком Елисейского Дворца, резиденции президента Франции. Ныне Домом шампанских вин Philipponnat руководит Шарль Филиппонна, а в Европе шампанское этой марки можно встретить только в ресторанах с изысканной кухней и винных бутиках.

«Жемчужиной» Дома Philipponnat является его гордость и слава — выдающийся виноградник Clos de Goisses. Он великолепно расположен на крутом склоне холма на площади всего 5,5 га и спускается к реке. Природа одарила виноградник идеальным микроклиматом и почвами, о которых другие виноделы Шампани могут только мечтать.

Благодаря Philipponnat юве Clos de Goisses стало одним из первых выдающихся шампанских, изготовленных строго из урожая одного виноградника. Шампанские с отдельных виноградников перестали быть единичным явлением примерно с 1980-х годов, однако даже сегодня их число ограничено. На винограднике Clos de Goisses выращивают пино нуар и шардоне. Оба сорта входят в состав юве. Изящная сила, насыщенность и структура — неизменные характеристики этого шампанского.

Гордостью Дома Philipponnat является выдающийся виноградник Clos de Goisses

ШАМΠΑНСКОЕ АОС CHAMPAGNE PHILIPPONNAT CLOS DES GOISSES BRUT 2000

СОРТ ВИНОГРАДА: пино нуар, шардоне.

Это миллезимное вино прекрасно характеризует терруар. Красивого золотистого цвета с деликатным и тонким муссом, шампанское дарит благородные нотки персика, груши, цветов и специй, поддерживаемые нюансами кофе и какао. Обладает выдающимся постоянством и обильным вкусом с длительным свежим финалом, дополненным затяжной сладкой ноткой. Великолепно подходит для знаковых событий, а также для изысканных ужинов и обедов. Составит гармоничный ансамбль с дичью, трюфелями и черной икрой. Способно поддержать даже сыры.



ШАМПАНСКОЕ АОС CHAMPAGNE PHILIPPONNAT CLOS DES GOISSES BRUT ROSE 2002

СОРТ ВИНОГРАДА: пино нуар, шардоне.

Безупречное розовое шампанское блестящего семгового оттенка с живым и тонким муссом. В букете звучит ансамбль ароматов красных ягод со сладковатыми нотками клубничного конфитюра. Благородный объемный вкус раскрывается легкой атакой с замечательным равновесием крепости и свежести. Изящно дополнит рыбу, а также розовое мясо: телятину или ягненка.





Maison Tramier & Fils (Франция)

Винный дом Tramier расположен в самом сердце Бургундии, недалеко от Божоле. Основатель этого славного дома Луи Трамьер был энергичным человеком и новатором. В 1842 году он решил заняться виноделием и приобрел многообещающий виноградник в Меркюри — одном из лучших регионов Бургундии: здешние вина уже тогда имели высокую репутацию. Помимо виноградника, Трамьер стал владельцем одного из наиболее красивых винных погребов, который располагался в скале, обеспечивал исключительные условия для созревания вин и постоянную температуру.

Потомки Луи Трамьера в течение нескольких поколений укрепляли семейный бизнес, приобретали новые виноградники и объединяли опыт. Под руководством семьи Трамьер хозяйство продолжает развиваться и сегодня, получая хвалебные отзывы известных критиков и настоящих ценителей.

ВИНО ФРАНЦУЗСКОЕ БЕЛОЕ AOC CORTON CHARLEMAGNE GRAND CRU 2008 TRAMIER

СОРТ ВИНОГРАДА: шардоне.

Роскошное белое вино одного из самых лучших и прославленных виноградников Бургундии. В изысканном букете чувствуются оттенки миндаля и меда. Во вкусе приятная освежающая кислинка и великолепный баланс. Это вино — превосходный аперитив. Также рекомендуем к рыбным блюдам и лобстеру.



ВИНО ФРАНЦУЗСКОЕ КРАСНОЕ AOC CORTON GRAND CRU 2009 TRAMIER

СОРТ ВИНОГРАДА: пино нуар.

Полное грации, гармоничное и мягкое вино. Достоянейший образец красной Бургундии. В букете благородные и звучные ароматы красных ягод, эфемерные тона кожи и мазки трюфелей. Это вино отлично дополнит жареное мясо с соусами, дичь и сыры.

ВИНО ИТАЛЬЯНСКОЕ КРАСНОЕ VALPOLICELLA CLASSICO SUPERIORE RIPASSO DOC VENETO 2008 MONTE DEL FRA

СОРТ ВИНОГРАДА: корвина, рондинелла.

Фруктовое гармоничное вино с ароматами вишни, сливы и ликера, дополненными нотками перца. Отлично подходит к блюдам из красного и белого мяса, дичи и жареной домашней птице, а также умеренно зрелым и твердым сырам.



ВИНО ИТАЛЬЯНСКОЕ КРАСНОЕ AMARONE SCARNOCCHIO VALPOLICELLA CLASSICO DOC VENETO MONTE DEL FRA

СОРТ ВИНОГРАДА: корвина, корвиноне, рондинелла.

Волшебное «Амароне» из винограда с одного участка исключительного качества. Увлекает с первого глотка невероятно комплексным, бархатистым и щедрым вкусом. Превосходно дополнит дичь и выдержанные сыры.

Наверху:
Историческое здание
винокурни Maison
Tramier & Fils
с раскинувшимся
перед ним
виноградником.

Внизу: Стройные
шеренги виноградных
лоз винодельческого
хозяйства Monte del
Frà.

Monte del Frà (Италия)

Сердце винодельческого хозяйства Monte del Frà расположено в деревне Кустоза на холмах у озера Гарда, всего в 15 километрах от Вероны. Первое упоминание о хозяйстве содержится в Капитоларе, исторической библиотеке Вероны, и относится к 1492 году. В те времена винодельней владели монахи Ордена Богоматери Скалигеров. Сегодня хозяйство, воссозданное в 1958 году, принадлежит семье Бономо. Управляют делами сестры Бономо.

Тщательно выбрав землю под устройство виноградников и внедряя всевозможные агрономические практики, сестры Бономо добились для Monte del Frà признания в качестве одного из наиболее авангардных винодельческих хозяйств региона, где выращивают виноград высочайшего качества. Внимательное и профессиональное отношение к лозе и сбору урожая вкупе с винодельческими процедурами с использованием современных технологий и сохранением характеристик винограда гарантируют возможность Monte del Frà производить престижные вина, которые отмечены вниманием известных и авторитетных винных экспертов и удостоены высоких оценок.



Telmo Rodríguez (Испания)

Тельмо Родригес — один из самых передовых виноделов современной Испании. Увлекаясь биодинамикой и размышляя о философии вина, Тельмо недоволен тем, что многие в прошлом прекрасные вина теперь более или менее подобны друг другу, вместо того чтобы отражать особенности земли, на которой их производят. Поэтому цель Тельмо — создавать вина с разных виноградных лоз в различных регионах Испании, добиваясь подлинности особенностей каждого сорта и терруара.

По мнению Тельмо, путь вперед для испанского вина состоит в тщательном отборе только самых лучших из автохтонных сортов и проявлении их особенностей через качественное виноделие.

«Сейчас, когда весь мир производит запатентованные вина, с высокой концентрацией и по высоким ценам, я намерен производить вино более утонченное, элегантное, которое можно легко и приятно пить, покупая по весьма умеренным ценам. О скольких винах из сегмента недорогих можно сказать, что у них есть собственное лицо?! Это именно то, что я намерен сделать!»



ВИНО ИСПАНСКОЕ КРАСНОЕ ALTOS LANZAGA 2005 DOC RIOJA TELMO RODRIGUEZ

СОРТ ВИНОГРАДА: темпранильо (старые лозы).

Восхитительное вино с роскошным букетом ароматов черной малины, вишневой настойки и спелой сливы, которые перемешаны с нотками инжира. Полный и округлый вкус отмечен исключительной индивидуальностью и дарит крепкий пьянящий финал. Составит превосходную пару с цесаркой и корейкой с розмарином, фуа-гра, жареной с яблоками и медом, а также с овечьими сырами.



ВИНО ИСПАНСКОЕ КРАСНОЕ MATA LLANA 2006 DO RIBERA DEL DUERO TELMO RODRIGUEZ

СОРТ ВИНОГРАДА: тинто фино.

Вино со сложным и объемным букетом ароматов жареного кофе, мокко, шоколада, ликер-крема из черной смородины, с оттенками лакрицы и дыма. Элегантное и полнотелое, с превосходной фруктовой концентрацией и невероятно длительным финалом. Удачно дополнит курицу с сухофруктами, антрекот по-бордосски, филе ягненка со спаржей, а также зрелые сыры.



Наверху:
Великолепное зрелище —
виноградник на склоне
в лучах закатного
солнца.

Владельцы винных
домов Tramier (слева)
и Monte Del Frà
(справа) дегустируют
свою продукцию.



ЗНАНИЯМВУ

Мы знаем ответы на все вопросы

ТРЮКИ С ТИКОМ

Разбираемся с преимуществами и недостатками искусственных палубных покрытий.

Текст Дэвид Марш



Из чего делают синтетическое покрытие палуб?

Такое палубное покрытие обычно изготавливают из пластиковых композитов (чаще ПВХ «уличного» класса); их можно рассматривать как альтернативу природному тикку. Внешний вид многих покрытий копирует натуральную древесину, некоторые, в силу универсальности пластика, дают целую гамму типов и цветов, позволяющую оригинально оформить палубу лодки.

В чем преимущества такого покрытия по сравнению с тиком?

Есть несколько важных преимуществ: необременительный уход и ремонт,

устойчивость к механическому износу и выцветанию, воздействию солнца и химических веществ. Добавим сюда простоту производства, хотя она у разных продуктов различается. Учитывая запрет на импорт тика из Бирмы, доступность пластикового аналога тоже можно отнести к плюсам. Среди положительных качеств — небольшой вес и лучшая звуко- и термоизоляция, хотя при сравнении с тиком все зависит от толщины пластика (варьируется от 4 до 15 мм).

Если вы не закидываетесь на традиционной деревянной палубе, то некоторые синтетические материалы могут обеспечить практически неограниченные

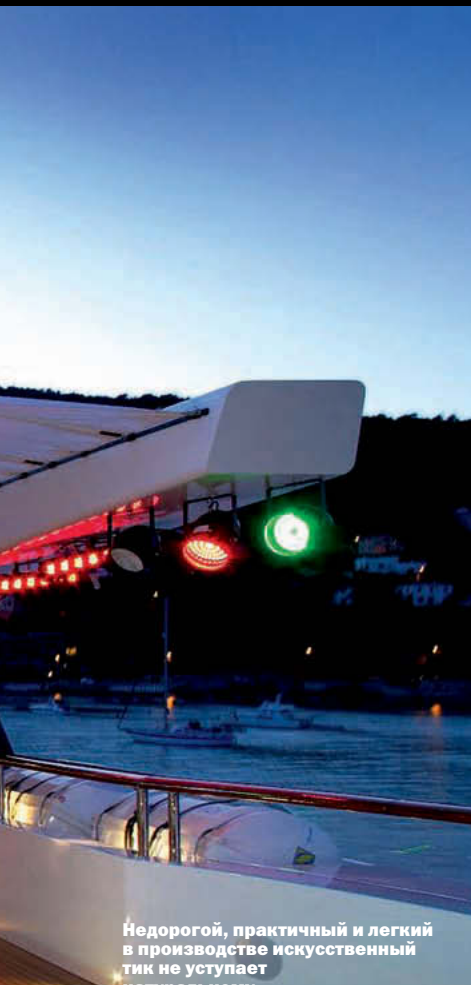
возможности для авангардного дизайна. Например, компания Esthes предлагает на выбор 10 основных цветов плюс пять оттенков уплотнения швов. С таким набором можно создать невероятно художественные палубы, которыми гордился бы сам Пикассо!

Хорошее ли сцепление у палубы из альтернативных материалов?

Наш опыт применения синтетических покрытий весьма положительный. Палуба на катере RIB Revenger нашего автора Грега Коппа покрыта Flexiteek, и он полагает, что этот материал по сцеплению подошвы с поверхностью не уступает природному тикку.

«Синтетический тик отлично работает на моем катере, причем положить его оказалось намного быстрее, чем настоящее дерево, — поясняет Грег. — Особенно мне нравится то, что палуба не требует особого ухода: для такой лодки, как RIB, это очень ценно, ведь там постоянно мокро. Единственный минус — в жаркие дни пластик нагревается сильнее древесины. Удивительно, но Flexiteek дает отличное сцепление даже будучи влажным, и это очень важно для обеспечения безопасности на борту».

Похожие впечатления мы получили и от эксплуатации покрытия Esthes: даже погруженная в воду купальня



Недорогой, практичный и легкий в производстве искусственный тик не уступает натуральному по силе сцепления и красоте. Справа: палуба суперяхты с необычным орнаментом из материала Esthes



платформа не становится опасно скользкой. Другие синтетические покрытия также обладают близким к натуральному тик у сцеплением, которое всегда превосходит таковое у любых скользящих поверхностей стеклопластика.

Насколько убедительна внешняя имитация тика?

Зачастую покрытия настолько похожи на древесину, что заметить разницу можно, только положив их рядом с натуральным тиком. Некоторые компании производят поручни, планшири, отбойники, упоры для ног

ЧТО ДЕШЕВЛЕ: НАТУРАЛЬНЫЙ ТИК ИЛИ ИСКУССТВЕННЫЙ?

Мы общались с одной британской верфью, которая провела детальный расчет стоимости палуб из натурального тика и пластика Esthes. Разница оказалась незначительной. Другое дело, если вы собираетесь сами настилать синтетическое покрытие. Многие яхтсмены никогда не возьмутся за набор тиковой палубы

самостоятельно, но в случае пластика требуется гораздо меньше навыков и денег. Так как ПВХ — материал очень прочный, толщина покрытия может составлять всего 5 мм. Чтобы получить такую же долговечность для натуральной древесины, производители вроде Rodman укладывают планки толщиной 12 мм. Если вернуться к ценам,

то, например, квадратный метр 50-миллиметровых элементов покрытия марки Dek-King, которое выпускает компания Wilks, стоит £ 112. Простые стандартные элементы Dekkit немногим дороже — £ 150/м². Если говорить о выполненных по шаблону цельковых листах, которые сразу готовы к наклеиванию, то американский производитель Plasdeck

предлагает их по £ 266/м². Но, по сравнению со стоимостью самого тонкого тика £ 300/м² (к примеру, 6 × 45 мм от компании Robbins Timber), эти цены не могут не радовать. Если брать более толстые планки (12 мм), то стоимость возрастает до £ 334/м², поэтому с экономической точки зрения синтетические покрытия более выгодны.

и другие изделия из синтетического материала, а гости и не догадываются, что имеют дело с заменителем тика. Искусственное покрытие Sorusat даже специально немного ошкуривают, чтобы повысить шершавость поверхности, которая в таком случае напоминает тик не только визуально, но и по тактильным ощущениям.

Что в отношении температуры синтетического покрытия?

Все дело в цвете. Наш опыт и отзывы других яхтсменов говорят о том, что искусственный тик одного и того же оттенка может нагреваться чуть больше по сравнению с натуральным тиком на полуденном солнце. Именно поэтому производители часто стараются выпускать более светлые заменители, которые меньше греются. Например, компания Plasdeck предлагает продукт под названием Coolteak, по цвету близкий к клену. Производитель заявляет, что «култик» в среднем на несколько градусов холоднее. Похожее, более прохладное покрытие предлагает и Permateak.

Как чистить искусственное покрытие?

В этом одно из самых приятных преимуществ искусственного тика. Общие рекомендации сводятся к тому, что следует избегать контакта материала с моторным маслом, соляной и уксусной кислотой, не использовать щетки с черной базой. Искусственные покрытия непроницаемы для воды, и любые пятна остаются на поверхности, и не нужно беспокоиться о том, что



Некоторые обработанные наждачной бумагой или корщеткой покрытия на ощупь напоминают натуральный тик



Синтетические покрытия могут до такой степени точно имитировать тик, что на вид их не различить

на палубе нельзя разделить рыбу, капнуть крем от загара или уронить поднос с едой. Голландская компания Esthes тестирует свои продукты на устойчивость к множеству химически активных веществ, включая пиво и вино. Странно, но в этот список почему-то не вошло шампанское и сухой martini.

Обычно чистка синтетических покрытий сводится к помывке с мыльным раствором и водой. При сильном загрязнении следует применять жесткие нейлоновые щетки. Кроме того, в отличие от тиковых палуб, пластик не боится мойки под высоким давлением, что оценит загруженный работой экипаж. Если на поверхности образовалось пятно, с которым не справилось мощное средство и вода под напором, его ошкуривают наждачной бумагой (зернистость 40).

Насколько долговечен искусственный тик?

Синтетические покрытия чрезвычайно износостойчивы благодаря высокой плотности: удельный вес тика 690 кг/м^3 , тогда как у ПВХ он в два раза больше — 1380 кг/м^3 , и такое покрытие очень устойчиво к ударному воздействию. Хотя искусственные покрытия и защищены от ультрафиолета, со временем ПВХ может темнеть, но это легко исправить той же наждачкой (шкурить следует только вручную). В отличие от древесины, ошкуривание пластика удаляет лишь поверхностный тонкий слой, поэтому процедуру можно проводить многократно. Это еще один большой плюс, так как количество циклов тика толщиной 4 мм строго ограничено.

Другой серьезный момент — вода. Даже самый плотный тик не любит лужиц воды, которые всегда остаются в открытых полостях или углублениях от головок саморезов. Искусственные покрытия не гниют и не пропускают воду, посему контактирующие с водой элементы вроде кормовой платформы



Наш опыт говорит, что синтетическое покрытие, сухое или мокрое, не уступает тика по сцеплению



Покрытие темного цвета греется больше, чем древесина, но светлый пластик порой даже холоднее тика



Обычно чистка синтетических покрытий сводится к периодическому мытью мыльным раствором и водой

лишь выиграют от искусственного тика. К тому же на ПВХ гораздо реже растут водоросли.

Как чинить повреждения?

На удивление просто. Крупные выемки и зарубины, которые не удалить наждачной бумагой, можно устранить с помощью наполнителя. В некоторых случаях используется «колбаска» из ПВХ, которая «заваривает» выемку, а в других расплавленный пластик заливается в трещину или выбоину. Поскольку синтетические покрытия изотропны, то есть обладают одинаковыми свойствами во всех направлениях, лишняя часть «заплатки» просто срезается, а поверхность

ошкуривается, и следы ремонта становятся практически или даже полностью незаметны.

Насколько искусственный тик экологичный?

Древесина является самым экологически чистым и бесконечно обновляемым ресурсом, который не конфликтует с окружающей средой. Лучшие тиковые деревья растут в Бирме, но леса там не имеют сертификата Лесного попечительского совета (FSC, международная организация, контролирующая цепочку продукции от леса до потребителя). К сожалению, реальность такова, что вырубка тропических лесов приводит к ужасным последствиям для окружающей среды.

С другой стороны, ПВХ производят из нефти, которая тоже постепенно иссякает. Однако во многих синтетических покрытиях использован переработанный пластик (до 100%), и в теории искусственный тик можно использовать бесконечно. Высокая износостойкость ПВХ означает, что менять

покрытие придется достаточно редко, а это еще один плюс к экологичности. Не менее важен уход: хотя тик не обязательно обрабатывать агрессивными моющими средствами, маслами или отбеливателями, многие капитаны все же это делают, тогда как пластиковой палубе нужны лишь мыло и вода. В идеальном мире самым экологичным вариантом стал бы натуральный тик, но на практике выигрывают синтетические покрытия.

Как их производят?

Есть три основных способа. В самом простом случае элементы настила шириной 50–75 мм нарезают, всухую набирают на палубе и приклеивают. Отдельные элементы склеивают или сваривают друг с другом, а соединения шпунтуют. Чтобы выровнять палубу и удалить воздушные пузыри, используют специальный валик. Преимущество этого способа в применении готовых фрагментов для участков большой площади (копнит, флайбридж), но они подходят только для поверхностей с параллельным набором без изгиба и скругления. Рулонный материал вырезают по месту и наклеивают на подготовленную поверхность.

Если натуральный тик приклеивают к палубе на эпоксидной смоле, то синтетическое покрытие можно положить на полимерные клеи вроде уретана — дешевле и проще в работе.

Другой вариант (дорогой!) подразумевает изготовление целой палубы с применением CAD-моделирования или полимерных пленок. Производитель отливает

синтетическую палубу целиком или по кускам, затем они свариваются и приклеиваются на пластик. В производстве часто применяются инструменты резки CNC, которые обеспечивают, помимо исключительной точности, недоступную при ручной работе возможность для творчества. **IMBY**



Укладка покрытия Esthes наносовую палубу цельным куском

ПРОИЗВОДИТЕЛИ ИСКУССТВЕННОГО ТИКА

www.dekkit.com
www.esthes.com
www.flexiteek.com
www.isiteek.com
www.permateek.com
www.plasteak.com
www.tek-dek.com
www.tek-dek.co.uk
www.treadmaster.co.uk
www.wilks.co.uk



Летучий Голландец

ПАНОРАМНЫЙ РЕСТОРАН
ФИТНЕС-ЦЕНТР



Первая *Веранда* на Неве!
ресторан

СПб., Мытнинская наб., 6 **313 88 66** www.gollandec.ru



ЛЕДЯНЫЕ ГОРЫ

Они поражают воображение размерами и заставляют бесконечно любоваться своими неповторимыми формами. Они величественны, прекрасны и смертельно опасны. Айсберги — рожденные тысячи лет назад ледяные горы, бороздят полярные океаны, путешествуя на огромные расстояния, и меняют вокруг себя океан и погоду.



В марте 2000 года на нашей планете появился новый остров — 295 километров в длину (больше, чем по прямой от Москвы до Ярославля) и 40 километров в ширину. Площадью (11 000 км²) он был равен девяти Гонконгам или одной Ямайке. Правда, претендовать на эту территорию никто не стал: условия обитания там не самые комфортные, да и вряд ли удалось бы долго задержаться на острове. И действительно, к 2005 году самый большой за всю историю наблюдений айсберг, получивший при рождении незатейливое имя В-15, раскололся на несколько частей, некоторые из которых до сих пор дрейфуют в Южном океане.

РОЖДЕНИЕ

Такие гиганты, конечно, редкость, и встретить их можно только в Антарктике. Связано это с некоторыми различиями в образовании айсбергов в Северном

и Южном полушариях. Главными их источниками являются ледовые щиты Гренландии и Антарктиды, которые потихоньку «стекают» в виде ледников в сторону моря. Процесс этот очень медленный, но в каком-то смысле похожий на сток рек, и даже внешне распределение скоростей движения льда (см. рисунок) напоминает о речных бассейнах. Часто в Антарктиде, когда ледник достигает берега, он продолжает двигаться уже по морскому дну. По достижении некоторой глубины ледник перестает опираться на дно и нависает над ним в виде утончающейся к краю плиты, образуя так называемый шельфовый ледник.

Самый большой в Антарктике шельфовый ледник Росса, от которого и откололся В-15, занимает площадь, примерно равную Франции.

Шельфовые ледники постоянно движутся в сторону моря, при этом их края подвергаются воздействию морских течений, приливов, волн, а зимой еще и льда. В результате от края время от времени откалываются айсберги (около 60–80 % всех айсбергов Антарктики), некоторые из них представляют собой огромные плавающие острова.

В Гренландии все немного иначе. Здесь шельфовые ледники мало распространены, и лед, стекающий с Гренландского ледового щита, постепенно откалывается сравнительно небольшими кусками, образуя айсберги размерами меньше антарктических.

МИГРАЦИЯ

Айсберги движутся в основном под воздействием морских течений, хоть



**СМОТРИТЕ
ВИДЕО!**
goo.gl/ZGnvp



Самый большой кусок, отколовшийся от гигантского айсберга В-15, имел площадь 6400 км² и получил название В-15А. В 2003 году он заблокировал вынос льда из пролива Мак-Мёрдо, в результате чего снабжение крупнейшей научной станции Антарктики «Мак-Мёрдо» оказалось под угрозой — корабли просто не могли подойти к берегу. Также возникли проблемы и у пингвинов: для поисков пищи им приходилось преодолевать значительные расстояния, и далеко не все смогли выжить.

В Северном и Южном полушариях айсберги формируются из ледовых щитов, но происходит это по-разному

ветер тоже влияет на их перемещение. Но даже если вы хорошо знаете течения в районе обнаружения айсберга, предсказать его перемещение — задача не из простых. Дело в том, что течения на поверхности и в глубине океана могут быть разными по силе и различаться направлением. Поскольку подводная часть айсберга иногда достигает в глубину нескольких сотен метров, на него будут действовать и поверхностное, и глубинное течения. Результирующий вектор сложно спрогнозировать, особенно не зная точно глубину и форму подводной части.

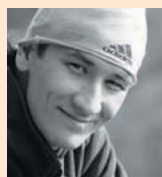
Однако основные районы распространения айсбергов и пути их перемещения известны. Наибольшее количество айсбергов Северной Атлантики образуется у западных берегов Гренландии, где они попадают в море Баффина и сперва уносятся на север Западно-Гренландским течением. Температура в море Баффина большую часть времени низкая, поэтому айсберги могут находиться там подолгу, не особенно подвергаясь разрушению. Но многие из них все же покидают суровые воды моря Баффина через пролив Дейвиса вместе с Лабрадорским течением и достигают Большой Ньюфаундлендской банки. Именно здесь они представляют наибольшую опасность для судоходства. Капитаны торговых судов вынуждены корректировать курс, чтобы избежать районов скопления айсбергов, на чем ежегодно теряются миллионы долларов. Гренландские айсберги наблюдались далеко к югу от места своего рождения — у берегов Бермудских и Азорских островов.

Айсберги Северного Ледовитого океана составляют лишь 5% от общего числа всех айсбергов на планете, но значительная их часть оказывается в Баренцевом море и может не только влиять на судоходство, но и угрожать добыче нефти и газа на шельфе. В основном айсберги Баренцева моря откалываются от ледников архипелагов Шпицберген, Земля Франца-Иосифа, Новая Земля и дрейфуют в северной части, редко пересекая 72° с. ш. Обычно в этом районе наблюдается около 500 айсбергов в год, но в отдельные годы их количество может возрастать вдвое. Наиболее богатые на айсберги месяцы — апрель, май и сентябрь. По масштабам Гренландии и Антарктиды наши айсберги

РАССКАЗ ОЧЕВИДЦА



Mar Sem Fim покоится на глубине 9 метров в бухте Ардли после того...



В ночь на 7 апреля 2012 года в Антарктике в бухте Ардли, где находится Российская Антарктическая станция Беллинсгаузен, затонула бразильская яхта *Mar Sem Fim*. К счастью, никто не пострадал, поскольку весь экипаж был

эвакуирован за три дня до трагедии. Эта частная яхта принадлежала гражданину Бразилии и использовалась для научных исследований и экологического туризма. После того как на судне возникли проблемы с валами, ему пришлось три недели ремонтировать на аргентинской полярной станции. Затем яхта намеревалась отправиться обратно в Бразилию, однако в самом начале путешествия начался шторм, который экипаж решил



...как оставленную без команды яхту перевернул небольшой айсберг

переждать в бухте Ардли. С моря накатывали высокие волны, и капитан принял решение высидеть всей командой на расположенную неподалеку чилийскую станцию для отдыха. Ночью бухту забило льдом, и через два дня яхту перевернул небольшой айсберг...

Руслан Елисеев

небольшие, в среднем 150 на 80 метров, но встречаются экземпляры длиной более 700 метров.

В Антарктиде рек почти нет, и она в основном избавляется от воды, пришедшей с атмосферными осадками, при помощи айсбергов. После отделения от родительского ледника айсберги вокруг Антарктиды дрейфуют в паковом льду вместе с преобладающими течениями, подолгу находясь у берега. Обычно на картах Антарктики изображают Антарктическое циркумполярное течение — самое мощное на планете, направленное с запада на восток вокруг Антарктиды. На фоне этого гиганта часто забывают о Прибрежном Антарктическом течении, движущемся

у самых берегов наоборот, с востока на запад. Именно в это течение сперва попадают айсберги и чаще всего движутся с ним.

Если айсберг отходит от антарктического берега, покидает пределы пакового льда и попадает в Антарктическое циркумполярное течение, его начинает нести уже на восток. При этом на него действует сила Кориолиса, в Южном полушарии ориентированная влево от направления движения, и айсберг потихоньку сносит на север, где он постепенно разрушается и тает. Немногие ледяные горы забираются севернее 55° ю. ш., а самая северная точка в Южном полушарии, где был замечен айсберг, находится на 26° ю. ш.

ФОРМА И СУТЬ

При рождении все айсберги имеют разную форму, но со временем под влиянием внешней среды они

принимают характерные черты, которые поддаются классификации. Различают столообразные (обычно большие) айсберги, отколовшиеся от шельфовых ледников, наклонные (как односкатная крыша), куполообразные и глыбовые. Интересна форма, получившая название «сухой док», когда айсберг внутри разделяется каналом. Наиболее красивые островершинные айсберги, напоминающие средневековые замки или готические соборы.

К сожалению, вся эта красота недолговечна: айсберги постепенно разрушаются. Надводная часть большинства антарктических айсбергов состоит из спрессованного снега, который под давлением превращается в лед только ниже ватерлинии айсберга, на глубине 40–60 м от поверхности. Когда айсберг попадает в районы с более высокой

**Величественное зрелище
переворачивающегося айсберга лучше
наблюдать на почтительном расстоянии**

ЛЕДНИК ПЕТЕРМАННА



Распределение
скоростей
движения ледников
в Антарктике



**СМОТРИТЕ
ВИДЕО!**
goo.gl/fpK3O



Даже небольшие
откалывающиеся
от айсбергов куски
могут оказаться
опасными

температурой воздуха, его надводная часть становится относительно хрупкой. В немалой степени это способствует созданию тех причудливых форм, которыми славятся антарктические айсберги, поскольку ветру, волнам и талой воде гораздо легче вырезать арки и башенки в снегу, чем во льду. Правда, по той же причине эти творения природы очень хрупкие и могут легко обрушиться. Айсберги Гренландии, благодаря особенностям своего образования, большей частью состоят из льда, поэтому их надводная часть разрушается не так быстро.

Быстрее всего таяние происходит в зоне ватерлинии, при этом может формироваться волноприбойная терраса — полукруглая выемка на наветренной стороне айсберга, возникающая под действием волн. Постепенно эрозия пробирается

вдоль ватерлинии в глубину, и от него начинают откалываться куски. Эти обломки айсбергов представляют наибольшую опасность для судоходства. При небольших размерах их масса достигает 5000 тонн, что в случае столкновения с судном грозит последнему серьезными повреждениями. К тому же при попадании в воду они извлекаются от слоя снега, оставляя лишь гладкую поверхность мокрого льда, который сложно заметить при помощи радара, особенно при сильном волнении, да и визуально их на фоне морской пены различить непросто.

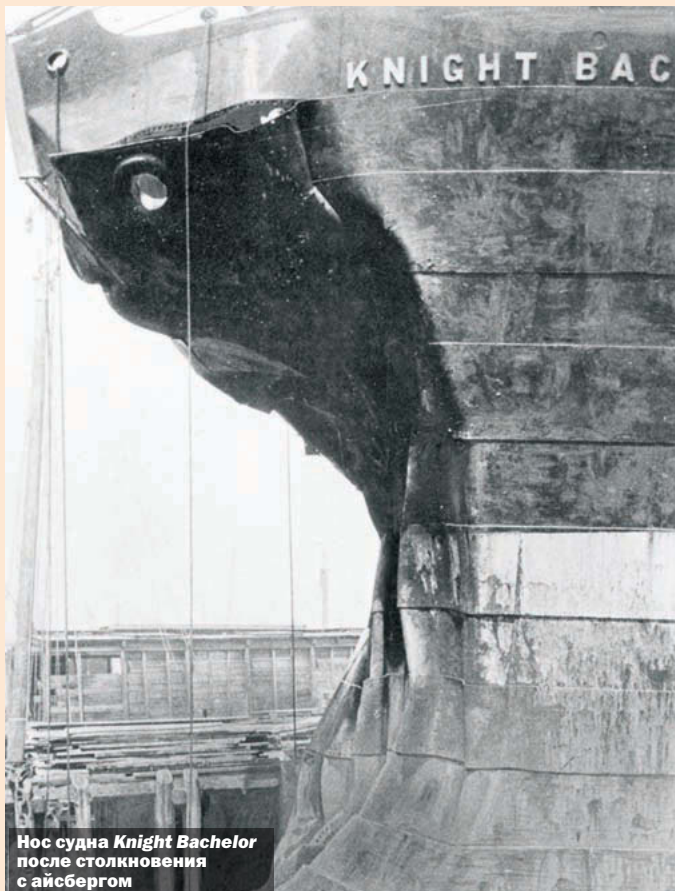
В результате откалывания кусков может нарушиться балансировка айсберга и произойти его опрокидывание. Зрелище переворачивающегося айсберга, конечно, величественное, но наблюдать его лучше на почтительном расстоянии. Еще



Шельфовые ледники хотя и не так широко распространены в Гренландии, а по размерам гораздо меньше антарктических, но от них порой также откалываются крупные столообразные айсберги. В Северной полушарии по исторической традиции их называют ледовыми островами. На приведенных выше спутниковых снимках, полученных в июле этого года, показан процесс отделения ледового острова от ледника Петерманна — одного из самых значительных шельфовых ледников Гренландии, который расположен на северо-западе острова в одноименном фьорде, открывающемся в пролив Нэрса. Ученые пристально следят за ледником Петерманна начиная с 2001 года, и с тех пор для оценки площади отделяющихся от него ледовых островов они ввели в обращение шуточную единицу измерения — «один Манхэттен», равный, как нетрудно догадаться, площади острова Манхэттен (около 60 км²). Площадь ледового острова-рекордсмена, образовавшегося в 2010 году, равнялась четырем «Манхэттенам», а отколовшийся этим летом айсберг составил два «Манхэттена». Разлом, по которому в итоге айсберг отделился от шельфового ледника, развивался из трещины, возникшей четыре года назад, поэтому появление ледяного острова в этом году не стало для гляциологов сюрпризом.

Несмотря на огромные размеры отделяющихся айсбергов, они составляют лишь около 20% от общей потери массы шельфовым ледником. Остальные 80% приходится на таяние нижней части ледового шельфа. Происходит оно за счет проникновения во фьорд Петерманна относительно теплых вод из Атлантики, которые распространяются на глубине более 300 метров. В последние годы таяние ледника Петерманна многократно ускорилось, что вызывает опасения ученых.

УГРОЗА ДЛЯ СУДОВ



Нос судна *Knight Bachelor* после столкновения с айсбергом

Айсберги представляют серьезную угрозу для судоходства. По данным канадского Института морских технологий, за период с 1810 года зафиксировано более 680 столкновений судов с айсбергами, и это только те, информацию о которых удалось получить от судовладельцев, обычно неохотно распространяющихся о происшествиях на море. После катастрофы с «Титаником» была организована специальная служба — Международный ледовый патруль. Она вела наблюдения

за айсбергами в районе Большой Ньюфаундлендской банки и выпускала карты с их расположением в том случае, когда они угрожали судам, идущим через этот район. Однако начиная с 1 февраля 2011 года в результате объединения усилий Международного ледового патруля и национальных организаций США и Канады, занимающихся наблюдением за ледовой обстановкой, бюллетень и карты с расположением айсбергов публикуют ежедневно.

одной возможной опасностью при встрече с разрушающимся айсбергом является так называемый таран — подводный выступ, отходящий далеко за пределы его видимых очертаний. Протяженность тарана может достигать полукилометра, поэтому при приближении к айсбергу нужно внимательно следить за глубиной, чтобы внезапно не оказаться на мели посреди океана.

ЗЕМЛЯ!

При разрушении айсберги не только оставляют после себя быстро исчезающее пятно пресной воды на поверхности океана — они приносят кое-что более долговечное

на морское дно. Ледник, путешествуя по суше, захватывает некоторое количество горной породы (обычно небольшие камешки или песок), которая потом оказывается в айсбергах, путешествует вместе с ними по океану, а при их разрушении попадает в донные морские отложения.

В 1988 году морской геолог Хартмут Хайнрих опубликовал научную работу, в которой описал необычное увеличение содержания пород материкового происхождения в слоях донных морских отложений восточной части Северной Атлантики. Частицы этих пород были настолько велики, что не могли быть унесены так



Экспедиция Джеймса Кука пополняет запасы пресной воды и провизии

В определенные периоды последнего оледенения количество айсбергов в Атлантике многократно возрастало

далеко от берега морскими течениями — они утонули бы раньше. Ученый сделал вывод: во время последнего оледенения было несколько периодов, когда количество айсбергов в Северной Атлантике многократно увеличивалось. Эти периоды назвали «событиями Хайнриха». Считается, что айсберги откалывались от огромного Лаврентийского ледового щита, покрывавшего территорию современной Канады и часть США. Их было настолько много, что они смогли более или менее равномерно «засеять» дно материковым осадочным материалом. Некоторые специалисты также предполагают, что в результате таяния айсбергов во время «событий Хайнриха» происходило настолько сильное распреснение поверхностных вод океана, что оно могло влиять на его глобальную циркуляцию (см. статью «Грелка для Европы», МВУ №3 (15), 2012). Причины, вызвавшие «события Хайнриха», до конца пока не ясны.

ПРИКЛАДНОЕ ЗНАЧЕНИЕ

Ученые изучают не только прошлое айсбергов, но и их настоящее. Наверное, самым изученным айсбергом на планете можно считать Ледяной остров Флетчера (ледяными островами называют столообразные айсберги Северного Ледовитого океана), который официально назвали

Т-3. Этот айсберг (размеры 11 × 5 км, возвышение над окружающим льдом 15 м) откололся от ледника в северной части острова Элсмир в Канадском Арктическом архипелаге и был обнаружен во время разведывательных полетов ВВС США. В 1952 году, возможно, решив вступить в соревнование с Советским Союзом, который к тому времени уже осуществил дрейф двух научно-исследовательских станций в Арктике, американцы использовали ледяной остров как базу для своего научного проекта ICICLE. Руководителем был Джозеф О. Флетчер, именем которого и назвали айсберг. Советские станции «Северный полюс» в большинстве своем дрейфовали пару лет, а потом ледовое поле, на котором они располагались, либо выносило в Атлантику, либо оно разрушалось. Исключением является станция «Северный полюс – 22», проработавшая на ледяном острове 8,5 лет. Размещение станции на гораздо более прочном «фундаменте» в виде ледового острова позволяло американцам иметь квазипостоянную, хоть и изменяющую свое положение базу в Арктике, чем активно пользовались ученые и военные. В общей сложности за Т-3 с перерывами наблюдали свыше 30 лет, до того момента, как в 1983 году айсберг вынесло в Северную Атлантику через пролив Фрама.



Применение айсбергов в качестве транспортного средства и базы для научных исследований не может сравниться по популярности с идеей их использования как источника пресной воды. Еще Джеймс Кук во время путешествия по Южному океану в 1773 году пополнил свои запасы 15 тоннами «абсолютно пресной и хорошей на вкус» воды.

Обсуждать буксировку айсбергов в засушливые области начали в конце 1940-х годов, а проводить серьезные исследования стали уже в 1960–1970-х годах. К тому времени нефтяные компании разработали технику буксировки айсбергов, угрожавших нефтяным платформам в Лабрадорском море. Ее используют и сейчас: айсберг охватывают буксирным тросом и медленно изменяют его курс. Буксирный трос имеет специальную сетку, помогающую избежать соскакивания с поверхности айсберга. Таким способом удавалось двигать куски льда весом до 4 млн т.

Что касается буксировки айсбергов на значительные расстояния, тут выводы ученых не очень утешительны. Далеко айсберг отбуксировать не получится: ни один из них не выдержит воздействия теплых экваториальных вод. Пока наиболее вероятными районами, куда все-таки можно было бы с экономической выгодой отбуксировать ледяную глыбу, являются пустыни Атакама (Чили) и Намиб (Ангولا), а также западная Австралия и Большой Австралийский залив. Все они омываются холодными течениями, которые

к тому же направлены на север и будут помогать перемещению айсберга. Каждые пару–тройку лет появляются новые варианты осуществления этого проекта, но практически все они несостоятельны либо в техническом, либо в экономическом плане. Похоже, пока самым коммерчески успешным использованием айсбергов является производство из них водки, налаженное канадцами.

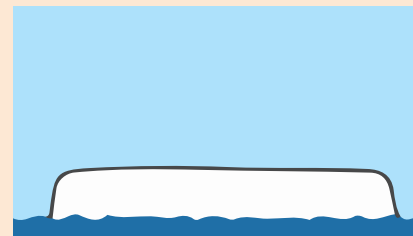
ПРОВЕРКА НА ПРОЧНОСТЬ

Если нельзя использовать, можно попробовать разрушить, хотя бы ради интереса. После серии тестов со взрывчаткой пришли к выводу, что лед так же сложно взрывать, как горную породу, и использовать взрывчатку для разрушения больших айсбергов не практично. Разбрасывание угля по поверхности для ускорения таяния, впрыскивание газов внутрь для создания каверн, куда можно было бы заложить взрывчатку, сбрасывание авиационных бомб и попытки прорубиться через лед другими способами успехом не увенчались. Единственный случай, когда все-таки удалось расколоть айсберг, был связан с использованием термитной смеси. Температура ее горения около +3000 °С, и огромное количество тепла, созданное в короткий промежуток времени, похоже, вызвало термический шок внутри айсберга, подобный тому, что вызывает растрескивание охлажденного стеклянного бокала при резком наливании в него кипятка. Айсберг раскололся...

КЛАССИФИКАЦИЯ

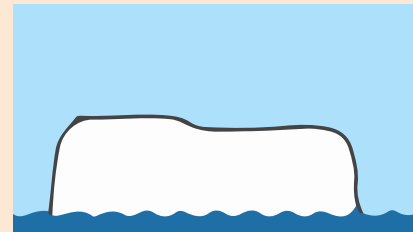
СТОЛООБРАЗНЫЕ

Обычно самые большие по размерам, с отвесными краями и ровной поверхностью. Отношение длины к высоте 5:1 и более.



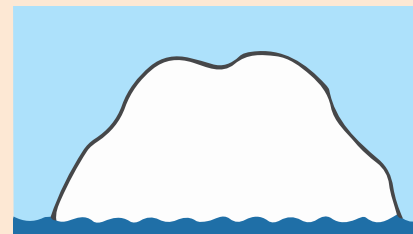
ГЛЫБОВЫЕ

Также с отвесными краями и почти плоской поверхностью, но с соотношением длины к высоте от 3:1 до 5:1.



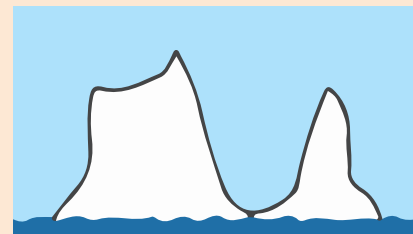
КУПОЛООБРАЗНЫЕ

Характеризуются большой гладкой округлой вершиной и рождаются в основном в выводных ледниках, которые опускаются к морю по ложбинам подледного рельефа.



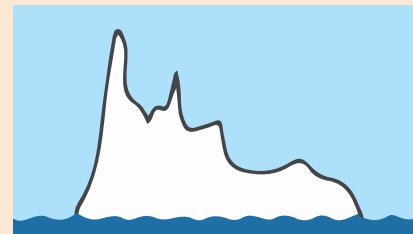
ДОКООБРАЗНЫЕ

При разрушении между отдельно стоящими вершинами образуется U-образная выемка, достигающая до ватерлинии или глубже.



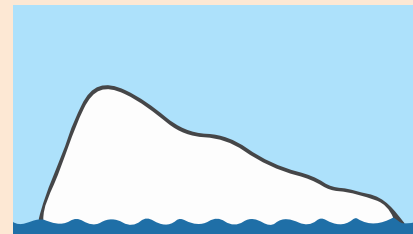
ОСТРОВЕРШИННЫЕ

Имеют центральный шпиль или пирамиду из шпильей. Менее массивны, чем куполообразные айсберги тех же габаритов.



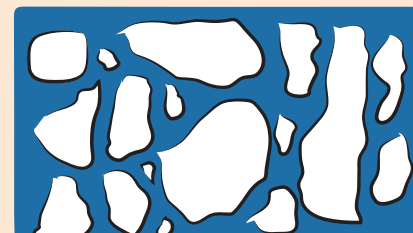
НАКЛОННЫЕ

Столообразные айсберги, наклонившиеся в результате разрушения. Напоминают клин или односкатную крышу.



КРУПНЫЕ ОБЛОМКИ

Низко сидящие малозаметные куски могут достигать 5 метров в высоту и 15 метров в длину.





УРОК №12

МВУ публикует серию материалов для тех, кто хочет улучшить свои шкиперские навыки и сдать экзамен на международные права RYA.



Yachtmaster: Огни и знаки

Учимся понимать, что означают огни, знаки и сигналы в море.

Текст **Джон Мендес** Иллюстрации **Мэгги Нельсон**

В прошлом номере мы разобрали первые 19 правил МППСС-72 (Международные правила предотвращения столкновений судов в море). Переходим к правилам 20–38 (Часть «С»), которые предписывают, какие огни и знаки должны нести суда в разных ситуациях днем или ночью. Большинство серийных моторных яхт уже укомплектованы апробированными навигационными и стояночными огнями, вам надо лишь понимать, как и в каких обстоятельствах их правильно использовать. Кроме того, вам нужно уметь распознавать огни и знаки других судов. Они подскажут вам, какого типа судно, каков его курс, имеет оно ход или нет. Имеющим ход считается любое судно, не стоящее на якоре или не пришвартованное к чему-нибудь. Не нужно путать это с выражением «на ходу», которое означает, что двигатели судна исправны.

Важно знать углы видимости огней, поскольку это показывает, где находится ваша яхта по отношению к другому судну, и, следовательно,

имеете ли вы право дороги или обязаны уступить. Эти углы вы можете увидеть на первых четырех иллюстрациях на противоположной странице. Главное, что нужно помнить: невозможно одновременно видеть белый кормовой огонь и цветные (зеленый и красный) навигационные огни, хотя мы и изобразили их на иллюстрациях (впрочем, там обозначены углы видимости).

Правила 32–37 содержат звуковые сигналы, а часть «Е» (Правило 38 «Исключения») и Приложения устанавливают расположение огней, технические характеристики огней и устройств для подачи звуковых сигналов, а также описывают множество способов подачи сигнала бедствия.

В силу недостатка места невозможно разъяснить здесь абсолютно все огни, знаки и сигналы, так что мы выбрали лишь те, которые встретятся вам с наибольшей вероятностью.

В следующем выпуске — хорошая морская практика. **МВУ**

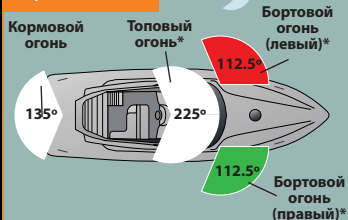


ОГНИ И ЗНАКИ

● **Круговые огни**, видимые под любым углом

■ **Секторные огни**, заметные только под определенным углом (см. Правило 23)

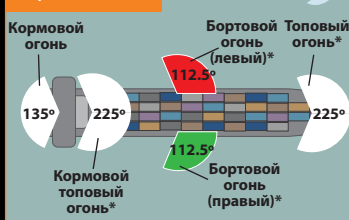
Правило 23



* Должны светить по курсу до 22,5° позади траверза

Судно с двигателем длиной менее 50 м на ходу. Суда длиной менее 12 м несут белый круговой огонь и бортовые огни. Судам до 7 м со скоростью менее 7 узлов достаточно белого кругового огня (бортовые огни — по возможности).

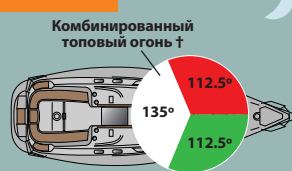
Правило 23



* Должны светить по курсу до 22,5° позади траверза

Судно с двигателем длиной более 50 м на ходу. Имейте в виду, что, в зависимости от положения вашей лодки, в каждый конкретный момент вам будут видны лишь некоторые огни.

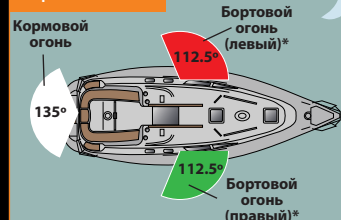
Правило 25



† Красный и зеленый сегменты должны светить от направления прямо по курсу до 22,5° позади траверза

Парусная яхта длиной менее 20 м на ходу. Комбинированный трехцветный огонь на топе мачты или около него — самое популярное решение для небольших парусных судов.

Правило 25



* Должны светить от направления прямо по курсу до 22,5° позади траверза

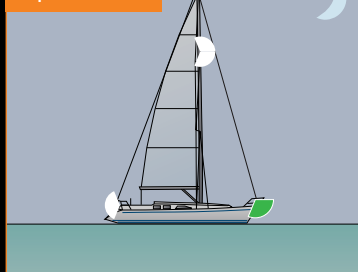
Парусное судно длиной более 20 м на ходу. Яхты длиной более 20 м обязаны нести не комбинированные, а отдельные огни. Суда меньших размеров могут выставлять и те и другие.

Правило 25



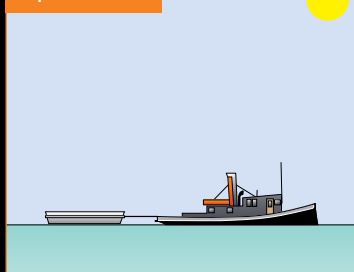
Парусное судно, идущее под двигателем, должно выставлять переди знак в виде конуса вершиной вниз. На практике яхтсмены-любители, включающие двигатель ненадолго, обычно себя этим не утруждают.

Правило 25



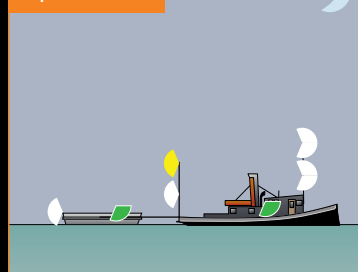
Парусное судно длиной менее 50 м, идущее под двигателем (вид с правого борта). Белый огонь около середины мачты используется только на ходу под двигателем; если же судно идет под парусами, то включаются кормовой и бортовые огни.

Правило 24



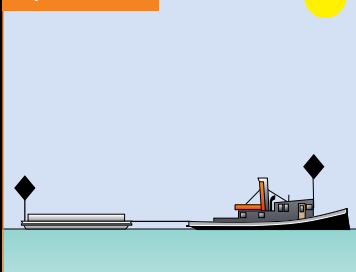
Судно, занятое буксировкой, с длиной каравана менее 200 м. Днем никакие знаки не выставляются, ибо считается, что вы способны видеть судно.

Правило 24



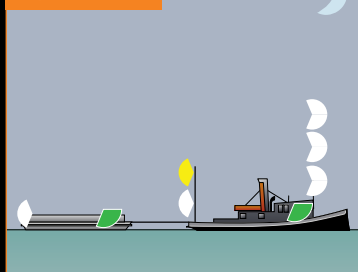
Судно, занятое буксировкой, с длиной каравана более 200 м. Имейте в виду, что зеленые огни будут видны, если вы смотрите на его правый борт. На левом будут красные, а с кормы вы не увидите бортовые огни вовсе.

Правило 24



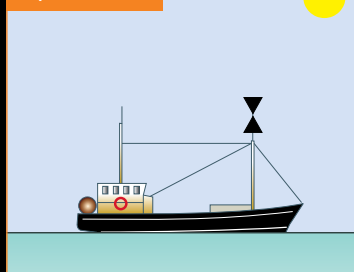
Судно, занятое буксировкой, с длиной каравана более 200 м, на ходу. Днем выставляется ромбовидный знак(и) на самом видном месте, поскольку в зонах оживленного судоходства легко не заметить, что два судна соединены.

Правило 24



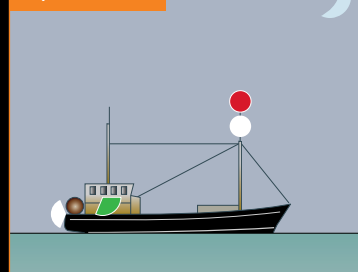
Судно, занятое буксировкой, с длиной каравана более 200 м, на ходу. Помните, что вы сможете увидеть либо тройной белый топовый огонь, либо красные или зеленые бортовые огни, либо желтый огонь над белым кормовым, но не все огни сразу.

Правило 26



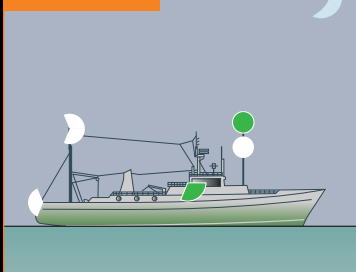
Судно, занятое любым ловом рыбы, должно выставлять знак в виде конусов, соединенных вершинами. В реальной жизни рыбаки этот знак вообще никогда не убирают.

Правило 26



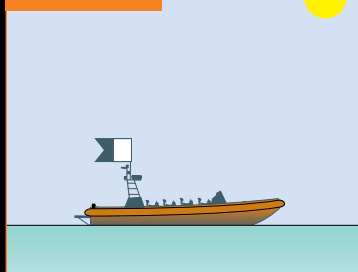
Судно, занятое любым ловом рыбы, кроме траления, длиной менее 50 м, не имеющее хода. Выставляет два круговых огня по вертикальной линии — красный над белым.

Правило 26



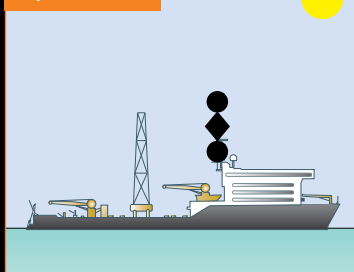
Рыболовное судно, занятое тралением, возможно, длиннее 50 м, не имеющее хода. Дополнительный белый секторный топовый огонь означает длину, большую, чем 50 м; но имейте в виду, что со стороны кормы вы этого огня не увидите.

Правило 27



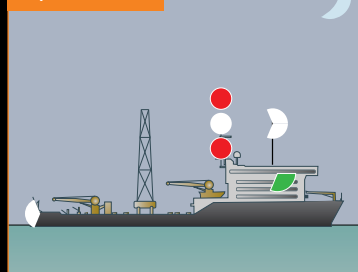
Водолазы. Флаг «А» по Международному своду сигналов означает, что рядом ведутся водолазные работы. Помните, что водолазы могут подниматься на поверхность и на некотором отдалении от своего судна.

Правило 27



Судно, ограниченное в возможности маневрирования. Знак — ромб между двумя шарами на одной вертикальной линии.

Правило 27



Судно, ограниченное в возможности маневрирования, длиной менее 50 м, без хода. Шары, используемые днем, ночью заменяются красными круговыми огнями; между ними — белый. Если судно длиннее 50 м, добавляется белый топовый огонь.



Правило 27

Судно, лишенное возможности управляться, — два шара на вертикальной линии. У англичан на этот счет есть поговорка: «Two balls up, the captain's dead!»



Правило 27

Судно, лишенное возможности управляться, не имеющее хода. Как и в предыдущем случае, шары днем заменяются на красные огни ночью. Зеленый огонь означает, что мы видим правый борт судна, но размеры его нам неизвестны.



Правило 27

Судно, ограниченное в возможности управляться и занятое подводными операциями. Шары помещаются на борту, где происходят работы. Обходить нужно со стороны ромбов. Учитывая, на что похожи ромбы, можно запомнить простое правило: «Бриллианты — лучшие друзья девушек».



Правило 27

Судно, ограниченное в возможности управляться и занятое подводными операциями. Шары, указывающие на опасность днем, ночью заменяются красными огнями. Безопасные ромбы меняются на зеленые огни — всегда держитесь «зеленой» стороны.



Правило 28

Судно, стесненное своей осадкой. Черный цилиндр на самом видном месте.



Правило 28

Судно, стесненное своей осадкой, возможно, длиннее 50 м, на ходу. Три красных огня на вертикальной линии.



Правило 29

Лоцманское судно при выполнении задач. Днем вы легко его узнаете по очертаниям. Но, чтобы лучше запомнить флаг, представьте себе лоцмана в белой фуражке и с красным лицом.



Правило 29

Лоцманское судно длиной менее 50 м на ходу, при выполнении задач. Ночью бело-красный флаг меняется на огни (белый вверху, красный внизу). Зеленый бортовой навигационный огонь говорит, что мы видим его с правого борта.



Правило 30

Судно на якорю выставляет шар — этот знак одинаков как для моторных, так и для парусных судов. Правда, мне еще не доводилось видеть, чтобы частная яхта, остановившаяся на ланч в бухте, поднимала этот знак.



Правило 30

Судно на якорю, длиной менее 50 м. К счастью, ночью владельцы прогулочных судов более сознательны и включают белый круговой якорный огонь.



Правило 30

Судно длиной более 50 м на якорю. Судно длиной более 100 м на якорю также должно включать освещение палуб.



Правило 30

Судно длиной более 12 м на мели — три шара на вертикальной линии. Соблюдайте дистанцию и молитесь, чтобы вам когда-нибудь не пришлось таким же образом делать собственные ошибки достоянием публики.



Правило 30

Судно длиной более 50 м на мели. Ночью, как обычно, вместо шаров — красные огни, но в данном случае вполне достаточно двух. Белые огни для судна таких размеров — якорные.

Правила 32–37. ЗВУКОВЫЕ И СВЕТОВЫЕ СИГНАЛЫ		
Звуковые сигналы при ограниченной видимости	Интервал	Звуковой сигнал
Моторное судно, имеющее ход	Каждые 2 минуты	—
Лоцманское судно при исполнении может дополнительно подавать сигнал	Не реже, чем раз в 2 минуты	• • • • •
Парусное судно Судно, лишенное возможности управляться Судно, ограниченное в маневрировании Судно, стесненное осадкой Судно, занятое ловом рыбы/тралением/буксировкой	Не реже, чем раз в 2 минуты	— • • Morse D
Моторное судно на ходу, но остановившееся	Не реже, чем раз в 2 минуты	— — —
Буксируемое судно при наличии на нем команды	После сигнала буксирующего судна	— • • • •
Сигналы маневроуказания, когда суда на виду друг у друга		• • • • • • • • • • • • • • •
Когда суда на виду друг у друга в узком проходе или на фарватере		— — — • • — — — • • — — — • •

Продолжительный сигнал — 4–6 с. Короткий сигнал — 1 с.

ВАШЕ РЕШЕНИЕ

Советуют эксперты и читатели МВУ



ИДУ НА ПОМОЩЬ!

Нормы морали обязывают вас взять на борт троих терпящих бедствие людей, но стоит помнить...

ПРОБЛЕМА

Вы пересекаете с женой Ла-Манш из Саутгемптона в Гавр на 45-футовом флайбриджном круизере. Пройдя около ста миль, вы видите частично сдутую резиновую лодку, из которой вам отчаянно машут руками три молодых человека. Они едва успели забраться к вам на борт, как их динги затонула. Никто из них не владеет английским, и только один, вроде бы, говорит по-французски. «Гости» отказываются плыть во Францию, до побережья которой осталось всего 15 миль, и требуют, чтобы их доставили в Англию. Максимальный безопасный запас хода вашей яхты — около 140 миль. Что будете делать?

СОВЕТУЮТ ЧИТАТЕЛИ МВУ:

Trundlebug: Поставьте их перед выбором: идти с вами во Францию или самостоятельно плыть в Англию!

Solitaire: Подайте позывной Mayday, используя аварийную DSC-связь, прежде чем приблизиться к лодке вплотную. Сообщите координаты, число терпящих бедствие людей, тип их судна, номер MMSI и ваши намерения. Когда они оказались

на борту, я бы постарался незаметно вернуться на прежний курс к берегам Франции, а в случае возникновения проблем повторно подал аварийный сигнал.

Ubergeekian: Если позволяет топливо, я бы пошел напрямиком в Саутгемптон и на подходе демонстративно нарушил бы какие-нибудь правила: неверно пересек систему разделения движения судов или зашел в закрытую военными зону, чтобы гарантированно привлечь внимание полиции.

SolentPhill: Я бы напоил их чаем и, не вступая в дискуссии, направил бы лодку во Францию. Как только сотовый ловит сеть, я звоню в британскую береговую охрану, сообщая свое местоположение и курс плюс прошу связаться с французскими властями, чтобы они встретили яхту как можно скорее.

mikef: Первым делом вы должны обеспечить безопасность: свою и жены. Хуже всего в данной ситуации начать спор с тремя парнями, особенно если они ведут себя агрессивно и непредсказуемо.

В противном случае вы оба можете оказаться за бортом без спасжилетов. Лично я бы повернул назад, к Британии, но пошел бы медленно, объяснив это вынужденной экономией топлива. Потом я бы попытался создать «гостям» комфортные условия в салоне, а сам с флайбриджа попробовал связаться с французской береговой охраной по радио и объяснить ситуацию. Если мобильный телефон находится в зоне действия сети, то я дополнительно позвонил бы кому-нибудь в Англию.

Cliveshep: Прежде чем принимать на борт непонятные личности из тонущей лодки, разумно бы было связаться с французскими властями.

Поскольку вы находитесь в территориальных водах Франции, это их проблема. Поэтому позвоните до того, как сажать людей на яхту.

МНЕНИЕ МВУ

Описанная ситуация имела место в жизни, и поначалу все решили, что речь идет о трех нелегальных иммигрантах. Но когда сложилась общая картина, власти выпустили пресс-релиз, в котором говорилось о трех подростках, целую ночь дрейфовавших в игрушечной надувной лодке. Они не были ни в чем виноваты, кроме собственной глупости.

Страх и начинающееся переохлаждение могут вызывать у людей неадекватное поведение, поэтому даже жертвы несчастного случая способны оказаться опасными. Конечно, вам не стоит подвергать опасности свою семью и яхту, но у вас также есть моральная и юридическая ответственность по оказанию помощи в подобных случаях. А власти на берегу обязаны вам помочь, куда бы вы ни решили направиться. МВУ

Страх и начинающееся переохлаждение могут стать причиной неадекватного поведения людей



Эксперт MBY
Григорий Копп
E-mail: editor@mby.ru



Перевести бензиновую лодку на сжиженный газ несложно, но до появления новых моторов Cummins трудно было представить 60-футовый круизер, который ходит на смеси солярки и природного газа

ДВА В ОДНОМ: ГАЗ И ДИЗЕЛЬ



Появление нового двигателя Cummins QSK95, который работает на топливе двух видов, в принципе означает «озеленение» моторных яхт и удешевление их эксплуатации. В отличие от прежних двухтопливных моторов, которые потребляли бензин или сжиженный нефтяной газ (пропан), новый двигатель легко обходится

«диетой» из дизеля и природного газа. Это важно потому, что почти все крупные яхты ходят исключительно на дизельном топливе, а также вследствие достаточного распространения природного газа и его несложного хранения.

ЧТО ДОСТУПНО НА РЫНКЕ?

Первым двигателем в линейке стал

огромный 16-цилиндровый V-образный блок мощностью 4000 л.с. и объемом 95 л, предназначенный для коммерческих судов. Но Cummins планирует продлить модельный ряд до 800 л.с., чтобы захватить рынок прогулочных яхт.

Cummins QSK95 работает на смеси природного газа и солярки либо только на дизельном топливе. Нормальное

соотношение компонентов в смеси газ–солярка составляет 70:30, что приводит к более полному сгоранию топлива без заметной потери энергии.

Новый двигатель соответствует строгим стандартам US Tier 4 в части содержания вредных веществ в выхлопе; эти стандарты действуют для больших морских двигателей крупных судов.

МНЕНИЕ: Успех этой технологии, возможно, заставит поставщиков топлива тянуть газопроводы от жилых кварталов к маринам и развивать инфраструктуру. **Дэвид Марш**



КАК ФУНКЦИОНИРУЕТ ДВИГАТЕЛЬ?

Двухтопливная система работает за счет впрыска сжатого газа через форсунку. Некоторые технические подробности производитель пока не раскрывает, но, как мы поняли, газ поступает в форсунки фактически через систему впрыска Common Rail с манифольдом. Циклы впрыска контролируются электроникой точно так же, как в случае Common Rail с дизельным топливом. Затем газовая смесь подается в цилиндр на такте впуска и сжимается на такте сжатия. Лишь после этого через клапан рядом с верхней мертвой точкой в цилиндр традиционным способом впрыскивается солярка. От сжатия распыленное дизельное топливо воспламеняется и поджигает газовую смесь. Вместе два топлива сгорают более полно и чисто, выдавая большой КПД и меньше вредных продуктов.

КАК БУДЕТ ВЕСТИ СЕБЯ ЯХТА?

Соотношение газ–солярка 70:30 используется при равномерном движении на крейсерских скоростях, а при нагрузке, например, при выходе на глиссирование или разгоне до максимальной скорости оно изменяется до 50:50. Специалисты Cummins пояснили, что холодный мотор не может стартовать на газу, но не сказали, почему. Возможно, имеет место та же самая причина, что и у двигателей на сжиженном газе, который тоже относительно медленно воспламеняется при невысоких температурах. То есть чем горячее газ, тем более эффективно он сгорает. Когда двигатель прогреется, его уже можно переводить на двойное топливо. Как мы поняли, QSK95 также сможет работать исключительно на газе со специальными воспламенителями, выполняющими функцию «свечей».

За основу была взята схема подачи топливной смеси прежних поколений двухтопливных двигателей и газовых систем, которую в данной конструкции доработали, поскольку раньше для подачи газа применялся турбонаддув. Электронный блок управления тут работает так же, как и на подвесных моторах, и автоматически подстраивается под режим движения для более экономичного расхода топлива.

БЕЗОПАСНО ЛИ ЭТО?

Газообразное топливо имеет очень высокие октановые числа (110–130) по сравнению с обычным неэтилированным бензином (95). Октановое число — показатель, характеризующий способность топлива противостоять самовоспламенению при сжатии, поэтому его высокие значения отлично подходят для дизелей, степень сжатия которых обычно составляет 16:1 или более.

Природный газ, как и нефтяной, имеет более высокую температуру горения по сравнению с соляркой. В мире существуют миллионы бензиновых автомобилей, которые

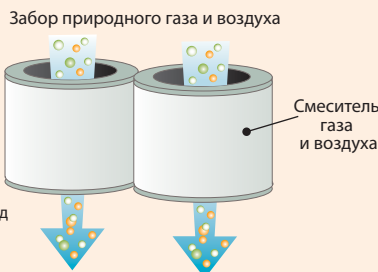
переделаны под природный газ, причем многие из них ездят в богатых газом развивающихся странах. Многие из нас готовят пищу, обогревают дома тем же самым топливом и хорошо знакомы с опасностями, которые таит природный газ. Cummins заявляет, что двухтопливный мотор имеет менее вредный выхлоп и более длительные периоды между техническим обслуживанием из-за более медленного загрязнения масла.

Учитывая ограниченные запасы нефти и постоянное дорожание нефтепродуктов, подобные технологии отчасти открывают новые перспективы для современных двигателей внутреннего сгорания. На планете имеются довольно большие запасы природного газа, которые еще предстоит вывести на поверхность, и чем быстрее Cummins сделает подобные моторы для прогулочных яхт, тем лучше.

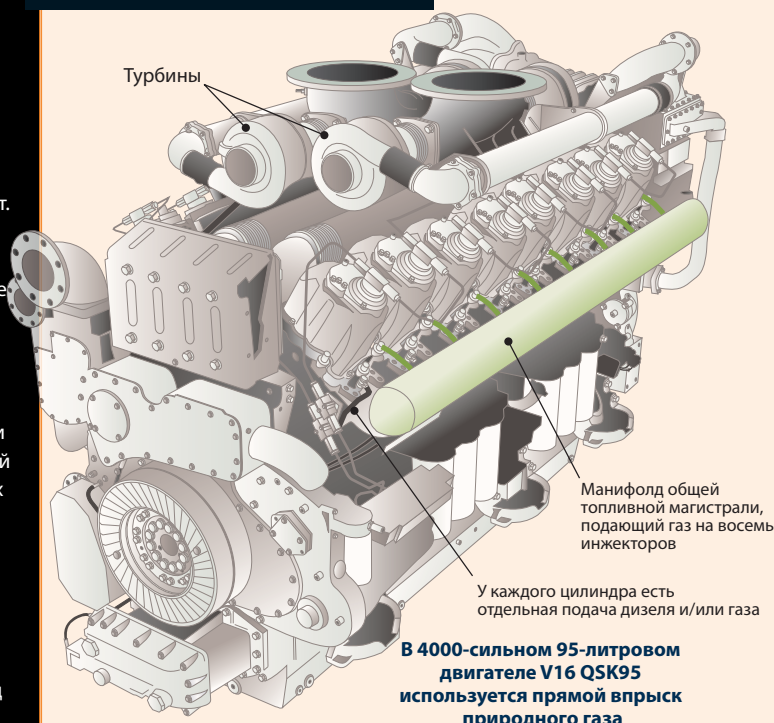
СТАРАЯ ТЕХНОЛОГИЯ

Многие двухтопливные двигатели прежнего поколения имели расположенные перед турбонаддувом смесители газа и бензина, как показано ниже

В новом моторе Cummins газ будет напрямую нагнетаться через манифолд общей топливной магистрали, увеличивая эффективность работы



НОВАЯ ТЕХНОЛОГИЯ



В 4000-сильном 95-литровом двигателе V16 QSK95 используется прямой впрыск природного газа

МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

ПРИРОДНЫЙ ГАЗ



Природный газ в основном состоит из метана, тогда как нефтяной газ — из пропана. Как и пропан, метан является побочным продуктом нефтедобычи, и 90% попутного природного газа сейчас сгорает или уходит в атмосферу. Природный газ используют для газовых котельных и плит в домах, а значит он транспортируется по газопроводам и не требует специальных способов доставки в цистернах, в отличие от сжиженного газа или солярки. По газопроводам он идет со скоростью 30 миль/ч за счет работы мощных насосов. В Аргентине газ именно так подается на заправки, поэтому нет проблем подвести газопроводы к маринам по всему миру. Для хранения природный газ можно сжимать до 1% от общего объема. При давлении 200–250 бар он становится сжатым (пропан сжимается при давлении в 10 раз меньше). Для сжижения природного газа его необходимо охладить до –160 °C, и в этом состоянии он занимает 1/600 часть от своего несжатого объема, но требует изолированных вакуумом емкостей для сохранения температуры. Баллоны для сжатого и сжиженного природного газа должны быть очень прочными и регулярно проходить проверку. Любое судно с двухтопливным двигателем должно иметь надежную систему хранения находящегося под давлением газа. Однако, в отличие от пропана, метан легче воздуха и при утечке должен уходить в вентиляцию, а не в трюм.

HONDA НА БОЛЬШОЙ РЕКЕ



В середине июля в Тольятти, на акватории Куйбышевского водохранилища прошла презентация подвесного мотора BF250 японской фирмы Honda с новым дизайном и оптимизированной формой редуктора.

Текст Виктор Татаринев Фото Honda

Для демонстрации двигателя компания «Хонда Мотор Рус» совместно с «Яхт-Марин» (Тольятти) специально привезла в яхт-клуб «Дружба» два новых катера Beneteau Antares 8.80, что еще в процессе установки на транцы двигателей породило недоверчивый интерес зрителей-специалистов: как сможет такой компактный и не самый мощный из современных подвесников соответствовать довольно тяжелому (водоизмещение 2,8 т порожнем) катеру длиной почти 9 м?!

Изнуряющая жара стояла на Жигулевском море (так часто называют нижнюю часть Куйбышевского водохранилища) нестерпимо долго, так что семинар дилеров и фотосъемка техники проходили при курортной штилевой

погоде. Но 18 июля, когда журналистов яхтенных и просто «водных» изданий собрали в Тольятти на презентацию подвесного BF250, природа решила тоже поучаствовать в мероприятии и создала экстремальные условия для испытаний.

Налетевший накануне шквал уже наделал немало бед, а в тот день с утра дул сильный устойчивый ветер с порывами до штормового и почти двухметровыми волнами на водохранилище. Выход, как говорят в Тольятти, «в море» в яхтенном порту «Дружба» временно закрыли. Тщательно спланированное мероприятие на глазах превращалось в теоретический семинар в уютном конференц-зале. Однако совместными усилиями организаторов и нас,

СИСТЕМЫ BF250

BLAST (BOOSTED LOW SPEED TORQUE). Повышает крутящий момент на малых оборотах и ускоряет выход на глиссирование

VTEC (VARIABLE VALVE TIMING AND LIFT ELECTRONIC CONTROL). Обеспечивает экономичный режим на низких оборотах, максимальный крутящий момент на средних и высокую мощность — на максимальных

ДВОЙНОЙ ВОЗДУШНЫЙ ОБДУВ. Повышение мощности

ПРЯМАЯ ПОДАЧА ВОЗДУХА. Экономия топлива

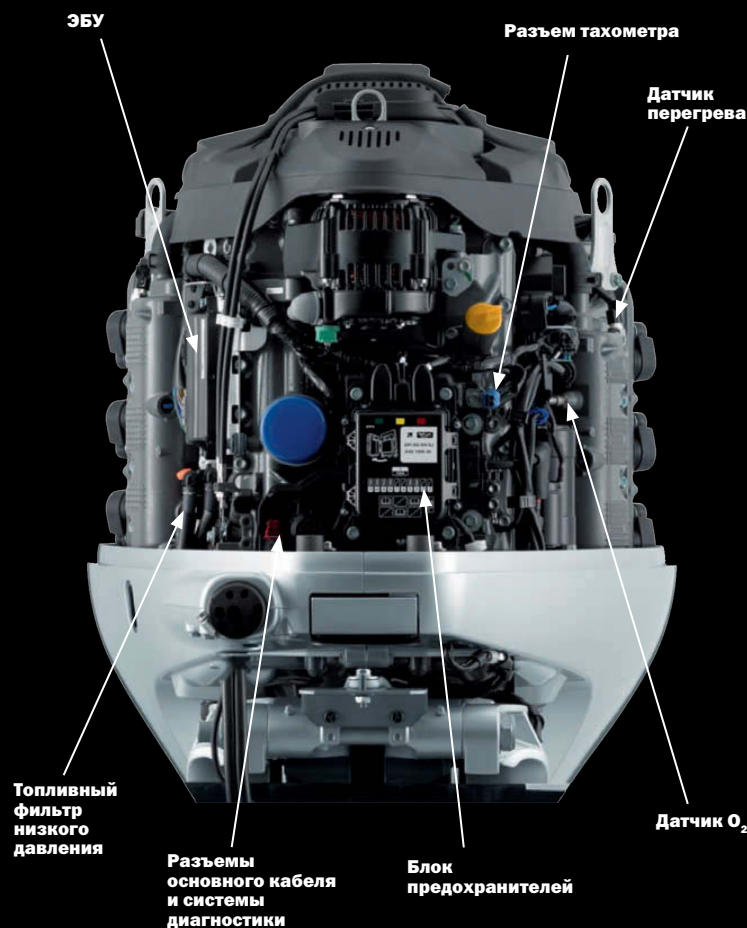
МНОГОТОЧЕЧНАЯ СИСТЕМА ВПРЫСКА. Надежность и общая эффективность

ЕСОМО. Экономия топлива

РАЗЪЕМ NMEA2000. Подключение электронных приборов (плоттер, эхолот и др.)

ПРОТЕКТОРНАЯ ЗАЩИТА (для морской воды)

ГЕНЕРАТОР 90 А. Автоматическая зарядка на холостом ходу, 40 А для работы потребителей



РЫНОК

По продажам подвесных лодочных моторов Honda российский рынок занимает второе место после США и первое среди европейских стран. В 2011 году в России приобрели 7436 подвесных двигателей Honda, что составляет около 10% всех купленных в стране лодочных моторов. В сегменте 4-тактных двигателей Honda уже достигла 25% объема российского рынка.

ХАРАКТЕРИСТИКИ BF250

ТИП 4-тактный, SOHC, V-образный, развал 60°

ОБЪЕМ 3,6 л

ЧИСЛО ЦИЛИНДРОВ 6

ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА/ХОД ПОРШНЯ 89/96 мм

МАКС. ЧАСТОТА ВРАЩЕНИЯ 5300–6300 об/мин

МОЩНОСТЬ 250 л.с. (5800 об/мин)

ЗАПУСК электрический

ТИП УПРАВЛЕНИЯ ДУ ПЕРЕДАЧИ Вперед/нейтр./реверс

ПЕРЕДАТОЧНОЕ ОТНОШЕНИЕ 24:12

СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ Водяная

ВЫХЛОП Через ступицу

ОТКИДКА ОТ -4° до +16°

***МАССА** 272–282 кг

***ВЫСОТА ТРАНЦА** 508/635/762 мм

ЦЕНА 720 000 руб.

*В зависимости от длины «ноги»



журналистов-энтузиастов, разрешение на выход все же было получено.

Впечатление от катеров с Honda BF250 в условиях штормового водохранилища оказалось сильным. Французские Antares 8.80 отлично справлялись с волной и выгодно подчеркивали возможности BF250. Представьте себе трехтонный катер плюс 8 пассажиров на борту, да еще ревущие водяные валы с кипящими «беляками» на гребнях — и устойчивый ход на скорости более 20 узлов! Вопреки инструкции организаторов и профессиональной осторожности, я встал к штурвалу и убедился: до предела скоростных возможностей было еще далеко. Если верить тахометру, до максимума (6000 об/мин) оставалось не менее

1000 об/мин. Погодные условия и соображения безопасности не давали выжать из техники все возможное, но она была готова к этому. Надо полагать, что на спокойной воде и с меньшим экипажем на борту тестируемая комбинация «катер/мотор» выдаст больше скорости и вызовет больший восторг. Производители декларируют с Honda BF250 максимальную скорость 30 узлов, а круизную — 23–25 узлов. Согласитесь, весьма привлекательные показатели. А еще в рубке Antares 8.80 звук усердно трудящегося BF250 практически не слышен: ветер и волны производили гораздо больше шума, чем работающий мотор...

Господин Хигаси Сигэюки, директор управления продаж компании «Хонда

Мотор Рус», встречавший на берегу участников тестовых заездов, светился не «протокольной» японской улыбкой: он был совершенно искренне и радостно взволнован удачным выступлением своих моторов на этой странной русской реке шириной... 15 км! Природа будто специально на один день создала на ней жесткие условия, а потом река так же внезапно успокоилась тихим и теплым летним вечером...

Но игра уже была сделана. Моторы опробованы, первые впечатления получены. И, хотя не все ноу-хау японских моторостроителей нам озвучили, осталось ощущение серьезной и успешной попытки Honda вырваться вперед в мировых рейтингах мощных подвесных моторов.

В рубке Antares 8.80 звук Honda BF250 практически не слышен

Новая «одежка»

Надоел прежний вид яхты? Оклейте ее винилом!

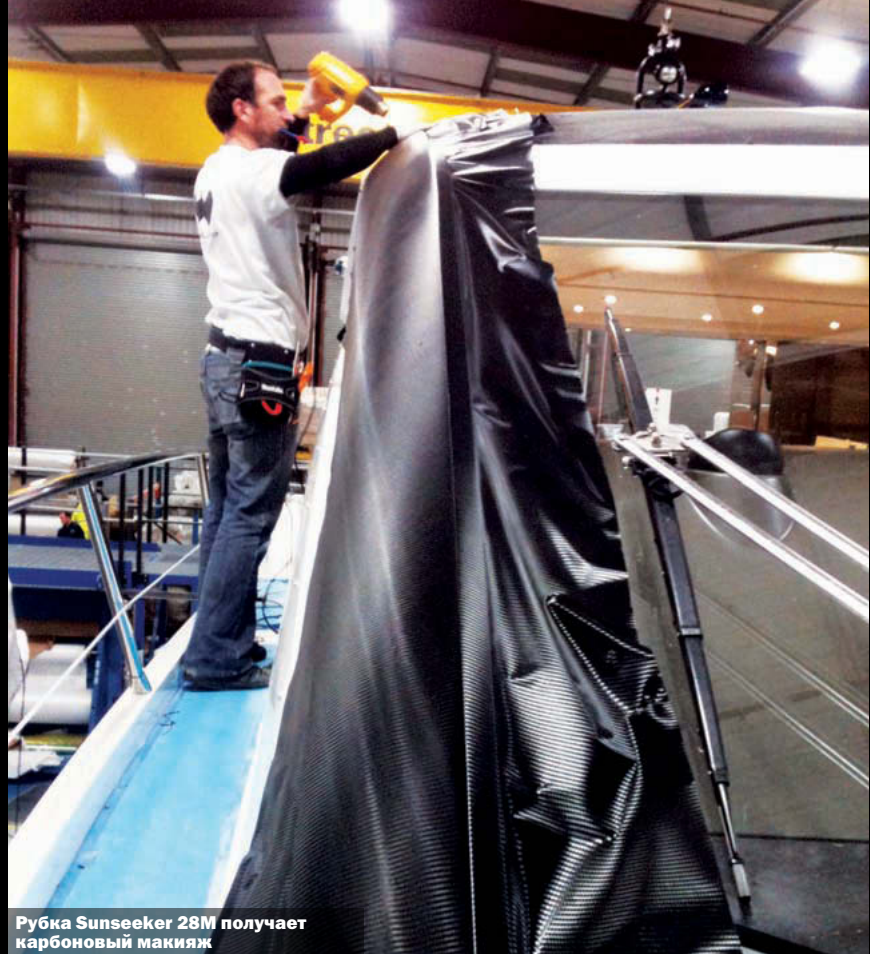
Вам наскучил цвет вашей яхты или надоело постоянно шкурить и полировать выцветший корпус? Решением проблемы может стать виниловая пленка, которая получила большую популярность за способность легко и быстро менять внешний вид судна. Вы можете подобрать практически любой цвет, текстуру и изображение по своему вкусу — от однотонного оттенка до имитации переплетенных карбоновых волокон или более сложных рисунков вроде флагов. Настоящий плюс такого решения в том, что, если они вам наскучат, нет ничего проще, чем отклеить пленку и начать все заново.

По словам производителя, устранять царапины на пленке легче, чем на гелькоуте: необходимо вырезать поврежденный кусок и поставить заплатку. Кроме того, пленку легче мыть, и, чтобы вернуть ей свежий вид, достаточно ополоснуть водой с мылом.

Впервые виниловые пленки появились на яхтенном рынке 12 лет назад, когда таким образом наносили изображения на борта парусных яхт Clipper Round Europe. За последние три года пленку доработали, сделали более эластичной, и новая технология набрала обороты: теперь наносить винил на сложные изогнутые поверхности стало легче. Например, Sunseeker использовал пленку под «карбон» для оформления наружных стеклопластиковых конструкций рубки на новой 28-метровой яхте, а верфь ХО полностью обклеивает корпуса алюминиевых спортивных катеров, чтобы сделать их похожими на стеклопластиковые.

Полная оклейка корпуса гораздо дешевле, чем перекраска, к которой некоторые владельцы прибегают каждые несколько лет. Капитальная смена имиджа 43-футовой лодки обойдется приблизительно в £ 2600.

ИНТЕРНЕТ: www.wildboatwraps.co.uk.



Рубка Sunseeker 28M получает карбоновый макияж

Бюджетный ультразвук

Недорогая система борьбы с обрастанием

На рынке антифоулинговых систем появился новый игрок, заявивший себя как производителя самой эффективной и дешевой системы борьбы с обрастанием. Компания Harsonic поясняет, что новый прибор на определенных частотах испускает ультразвук, который убивает или отпугивает различные виды водорослей.

До недавнего времени эта фирма занималась похожими системами для бассейнов и прудов, но теперь адаптировала продукцию для лодок. Harsonic обращает ваше внимание, что после установки прибора вам не потребуются наносить токсичную краску. Смелое заявление, поскольку конкуренты советуют использовать ультразвук лишь как дополнение к традиционным краскам, но не как замену им.

Прибор состоит из привычного блока управления, к которому подсоединены один или два трансдьюсера (в зависимости от длины судна). Лодкам до 11 м

хватает одного излучателя, двух будет достаточно для яхт длиной до 22 м. Кроме того, предлагаются трансдьюсеры для причала или транца, чтобы обеспечить защиту винтов и колонок. Стоимость системы с одним трансдьюсером составляет £ 900, а за пару придется заплатить вдвое больше.

ИНТЕРНЕТ: www.harsonic.net



В Harsonic два излучателя соединены управляющим блоком

Из тягача в яхту

Двигатель Scania проще и дешевле в обслуживании

Scania представила новый морской дизельный мотор 1000 л.с. объемом 16,4 л. Как и его 16-литровый предшественник, он построен на базе блока автотягача, но выдает большую мощность и соответствует стандартам IMO, EU и US по содержанию вредных веществ в выхлопе.

Scania также вложила много сил в снижение стоимости сервиса и увеличение срока эксплуатации между ТО. Масляный фильтр с центрифугой позволяет проводить полную смену масла лишь спустя 500 часов работы. Каждый цилиндр снабжен собственной головкой, а значит, проверять или ремонтировать отдельные цилиндры, клапаны или поршни намного быстрее и дешевле. 8-цилиндровый V-образный блок имеет почти кубическую форму, достаточно компактен и требует меньше места в моторном отсеке, чем даже 6-цилиндровые рядные конкуренты. Доступны разные модификации мотора — от 550 л.с. для коммерческих судов и тяжелых режимов эксплуатации до 1000-сильных агрегатов для патрульных

и прогулочных лодок. Максимальные обороты этих двигателей составляют 1800 об/мин.

Первые образцы моторов установили на 20-метровые шведские спасательные катера, и, по отчетам, они работали безупречно. В будущем Scania планирует добавить в морскую линейку 9-литровый дизель, который создадут на основе чуть меньшего автомобильного мотора, что позволит компании основательно закрепиться на рынке прогулочных яхт. В настоящее время блоки Scania используются при производстве двигателей Yanmar, однако новый мотор, как и все последующие, будет продаваться только под маркой Scania, поскольку компания хочет работать напрямую с заказчиками.

Дэв Пайк

ИНТЕРНЕТ: www.scania.com



1000-сильный мотор уже состоит на службе у шведских спасателей

Маркерный набор

Средства обозначения человека за бортом

Компания Ocean Safety объединила в один комплект надувной маркерный буй и надувной жилет, чтобы создать компактную альтернативу традиционным громоздким индивидуальным спасательным средствам. Надувной буй гораздо выше обычных пластиковых и несет на топе сигнальный огонь. Сдутый уложенный буй и жилет хранятся в удобном пластиковом контейнере, который можно закрепить на релинге или комингсе, где он занимает минимум места. В случае необходимости достаточно просто бросить контейнер в воду, и оба предмета автоматически надутся. Эти спасательные средства соответствуют требованиям ISAF для гоночных яхт и стоят £ 224 или £ 258 за белый или черный контейнер соответственно.

ИНТЕРНЕТ: www.oceansafety.com



Надежный подвесник

Модификация для тяжелых условий за бортом

Недавно Yamaha выпустила heavy duty модификацию 150-сильного подвесника. Новый F150B рассчитан на профессиональный сегмент, то есть на длительную безостановочную работу в сложных условиях. В нем использован тот же блок, что и в обычном F150A, но применены хромированные поршневые кольца и покрытые молибденом поршни, что снижает коэффициент трения и износ. Модернизированный инжектор и перепрограммированный электронный модуль управления повышают эффективность мотора в среднем диапазоне оборотов ценой потери мощности на максимуме. Ограничитель установлен на 5750 об/мин, при этом производитель рекомендует не раскручивать мотор более 5500 об/мин (на 500 об/мин меньше, чем у F150A).

Сцепление также модернизировали, а водяной насос получил хромированное покрытие, улучшающее устойчивость к повреждению в грязной воде. Уравновешивающие валы, которые были у F150A, убрали, поскольку, снижая вибрацию, они приводят к потере мощности и повышают расход топлива.

Все F150B поставляются со счетчиком моточасов и могут быть установлены только на транец высотой 25 дюймов. Для парной установки доступен вариант мотора с обратным вращением винта. Стоимость F150B в Европе составляет около £ 15 500, на двигатель действует двухгодичная гарантия.

ИНТЕРНЕТ: www.yamaha-motor.eu



СТРАННОВЕДЕНИЕ

СУДНО МЕСЯЦА NORTH OCEAN 105

Что это такое?

Это судно-кабелеукладчик, предназначенное для прокладки кабелей и других подобных работ, построено на испанской верфи Rodman — там же, где строят известные прогулочные Rodman Muse 54 и Spirit 31.

Каковы основные его характеристики?

Судно длиной 133 м достигает 27 м в ширину и имеет осадку 9,7 м. На нем установлен самый большой из существующих бортовых кранов грузоподъемностью 400 т (есть еще второй грузоподъемностью 150 т). В зависимости от условий судно может нести на палубе до 2650 т кабеля.

Какие движители на борту?

Ход судну обеспечивают две динцевые колонки Rolls-Royce Azipull по 4700 л.с., два носовых ПУ (подруливающие устройства) в туннелях мощностью по 2000 л.с. и два выдвижных ПУ в корме. Максимальная скорость составляет 15 узлов, что весьма солидно для такого немаленького судна.



На судне установлен самый большой из существующих бортовых кранов

Что еще есть на борту?

Работа 120 членов экипажа во время длительных экспедиций чередуется с отдыхом в специальных помещениях, спортивном зале, сауне; есть даже способная вызвать зависть

у владельцев суперяхт вертолетная площадка, которую можно использовать для игр.

Где работает North Ocean 105?

Оборудование для прокладки

кабелей судно получило во Франции и теперь направляется в Азию, чтобы начать работу по первому подряду. Виртуальный тур по North Ocean 105 вы можете совершить на сайте www.mby.com/notour.

НАВИГАЦИЯ

Техника, советы, мнения



Эксперт MBY
Тим Бартлетт
E-mail: editor@mby.ru

МФД на планшетах и смартфонах

Новое приложение *Garmin* сделано с упором на картографию

Давнишние конкуренты *Garmin* и *Raymarine* разработали приложения для смартфонов и планшетов, призванные расширить возможности multifunction display (МФД), но использовали при этом разные подходы. Программы от *Raymarine* называются *RayRemote* и *RayControl*. Как и выпущенная годом ранее *RayView*, они предназначены для устройств с iOS и Android (включая Kindle Fire), но стали гораздо более продвинутыми и позволяют управлять новыми МФД серии E и C из любой точки на борту, а не только видеть картинку на мониторе.

RayControl предназначена для планшетов и дублирует сенсорный экран МФД, позволяя видеть карты, управлять радаром, эхолотом или камерами наблюдения. Кроме того, в программе реализована виртуальная клавиатура, повторяющая все функции МФД, и дисковый манипулятор.



RayControl (сверху) предназначена для планшетов с большим экраном, а **RayRemote** адресована тем, у кого есть смартфон, и позволяет переключаться между режимами просмотра и управления

Программа *RayRemote* создана для смартфонов, на маленьких экранах которых одновременно дублировать картинку с МФД и кнопки управления

весьма затруднительно.

Поэтому здесь реализовано переключение между режимами просмотра и управления.

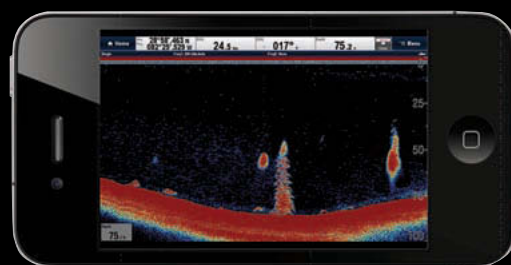
Новое приложение от *Garmin*, названное *BlueChart Mobile*, работает только на устройствах Apple. Как видно из названия, оно скорее рассчитано на использование карт, чем на другие функции МФД,



и разработчик подразумевает, что

в первую очередь программа послужит для составления маршрутов. Приложение будет работать на iPhone, но лучше всего оно проявит себя на большом экране iPad. Используя ту же информацию *BlueChart*, что и картплоттеры *Garmin*, мобильная версия умеет планировать маршруты, просматривать профили глубины и получать информацию о портах и маринах (часы

работы, инфраструктура). При наличии интернет-соединения *BlueChart Mobile* позволяет получать метеоосведку, включая температуру, направление, скорость ветра и т. д.



Так выглядит **RayRemote** на iPhone

Двухсторонняя связь

Желтый «кирпичик» — в дополнение к персональным маячкам



Индивидуальные сигнальные маячки отлично справляются со своей главной задачей — передать сигнал бедствия спасательным службам, но у них есть некоторые ограничения. Во-первых, набор их сообщений сильно ограничен

и составлен короткими фразами вроде «У меня все в порядке», «Я задерживаюсь». Во-вторых, являясь устройствами односторонней связи, они не способны принимать ответные сообщения.

Новый спутниковый коммуникатор с говорящим названием *Yellowbrick* стоимостью £ 399 подобных ограничений не имеет. Он использует систему *Iridium*, обеспечивающую

покрытие по всему миру, и базовая версия прибора умеет автоматически посылать полученные по GPS координаты на определенный веб-сайт с различной частотой.

Кроме того, «желтый кирпичик» может посылать одно из трех заданных сообщений на выбранные мобильные номера или адреса электронной почты. Прибор снабжен тревожной кнопкой, с нажатием которой начинается автоматическая отсылка сигнала бедствия заранее указанному адресату.

Старшая версия *Yellowbrick* стоит на £ 50 больше и имеет интерфейс *Bluetooth*, через который ее можно подключить к мобильным устройствам

на платформе *Google Android* или *Apple iOS*, чтобы отправлять текстовые или электронные сообщения произвольного содержания.

Однако *Yellowbrick* не сможет полностью заменить вам персональный маяк, если только ваша семья не будет следить за входящими сигналами круглосуточно, как это делают спасательные службы.

Общение через *Iridium* стоит денег, но абонентская плата составляет всего £ 8 в месяц, поэтому прибор может найти применение во многих областях жизни, тем более что сообщения стоят недорого.

ИНТЕРНЕТ: www.yellowbrick-tracking.com

SOS со вкусом

Это работает!

Согласно рекламной листовке McMurdo, новое устройство Fast Find 220 PLB является «революционным», «универсальным» и выигрывает «оригинальным современным дизайном». Мне не удалось найти очевидную разницу между 220-й и старой 210-й моделью, на смену которой пришла новинка. К тому же, когда мне понадобится персональный сигнальный маячок, думаю, его цвет и стиль будут иметь для меня далеко не первое значение. Гораздо важнее, например, время работы от батарей — шесть лет в режиме ожидания и сутки в активном режиме. Другой приятный момент: весит этот малыш чуть более 150 г, а стоит £ 270.

ИНТЕРНЕТ: www.fastfindplb.com



Серьезный AIS

Транспондер класса В для Mac и PC

Компания Digital Deep Sea добавила к своему растущему модельному ряду еще один транспондер AIS. Новая модель класса В предназначена в первую очередь для использования на небольших коммерческих судах вроде паромов, которым не требуются сложные дорогие устройства класса «А». Помимо привычного интерфейса NMEA0183 у него есть разъем NMEA2000 и USB-порт, через который его можно соединить с компьютером Mac или PC или транслировать данные AIS/GPS в навигационные системы.

Стоимость устройства составляет £ 840, в комплект включена комбинированная антенна VHF/AIS (длина 1,2 м) и сплиттер.

ИНТЕРНЕТ: www.digitaldeepsea.com



Garmin вступает в гонку

Тепловизоры от американской компании

Garmin представила новую линейку тепловизоров, работающих в условиях низкой освещенности, и включилась таким образом в конкурентную борьбу с Raymarine и Flir. Все три модели совместимы с многофункциональными дисплеями 4000, 5000, 6000 и 7000 серий Garmin. Камеры GCT20 и GCT30 обладают популярными функциями автоматического слежения, способны фиксироваться на цели AIS или MARPA, а также непрерывно наблюдать за выбранной точкой. Старшая модель GCT30 оснащена тепловым датчиком для условий полной темноты, имеет 12-кратное увеличение и выдает картинку размером 640 × 480 точек. Если ее стоимость (£ 11 299) для вас велика, можно выбрать модель попроще: GCT20 отличается 8-кратным увеличением и меньшей по размеру картинкой (384 × 288 точек), зато и стоит £ 7699. Третья модель с индексом GCL20 предназначена для условий низкой освещенности и при стоимости £ 2599 имеет увеличение 336 крат. На бумаге такое число выглядит

внушительно, однако на судне подобное увеличение абсолютно бесполезно, поскольку даже самое незаметное движение будет размывать изображение. Радует то, что начальный диапазон увеличения до 28 крат, который используется чаще всего, достигается исключительно за счет оптики.

ИНТЕРНЕТ: www.garmin.com



Постоянное зрение

Тепловизор со стабилизацией маяков

На выставке в Майами Raymarine представила новый флагман линейки тепловизорных камер — T470SC.

Внешне камера не отличается от других продуктов серии T400 и обладает десятикратным оптическим увеличением, а тепловизор с высоким разрешением может различать в полной темноте человека на расстоянии 1200 м и 4-метровую лодку на дистанции 2,5 миль. Таких впечатляющих результатов

тепловизору позволяет добиться совмещение 4-кратного зума и разрешения 640 × 480. Однако для жестко закрепленной камеры ультразвук может оказаться бесполезным, поскольку на больших фокусных расстояниях из-за движения судна держать объект «на прицеле» практически невозможно. В T470SC эту проблему решает гироскопический стабилизатор, который, кстати, оправдывает высокую цену устройства — £ 32 394.



НАШИ ЯХТЫ

Делимся опытом эксплуатации



ВПЕРВЫЕ НА БАЙКАЛЕ

На Байкале появился первый катер линейки Minor — Offshore 31, а в Иркутске родилась компания Baikal Offshore Boat, которая будет представлять эти финские «внедорожные» катера в Сибирском регионе.

Появлением на Байкале нового катера местных энтузиастов яхтинга не удивишь: в этих живописных краях на воде обитает немало самых разных корабликов. Но если судить по реакции публики, Minor Offshore 31 точно не оставил равнодушными опытных мореходов, походивших на различных лодках и побывавших во всяких ситуациях.

Брутальный внешне, с узнаваемой архитектурой, динамичным характером и «подъемной» ценой, финский «боевой катер» отлично вписался в ландшафт уникального озера, в его ветроволновые особенности и даже в формат жизни большинства местных судовладельцев. Огромные расстояния, более чем скромная инфраструктура, которая кончается сразу, как только город остался за кормой, нередкие шторма (иногда с очень высокими волнами), внезапная смена погоды... Такие нюансы заставляют серьезно задуматься о безопасности прежде, чем купить катер, отдать швартовы и отойти

от причала. В море — так называют иркутяне Байкал — положиться можно только на себя и на надежную лодку.

В то же время Байкал — это уникальный микроклимат, фантастической чистоты вода, обилие дичи в тайге и рыбалка, о которой написаны книги! Это подразумевает дополнительные требования к катеру в части комфорта и оснащенности для семейного отдыха. Над этой задачей финским судостроителям пришлось подумать не меньше, чем над вопросами безопасности, а потом следовало еще совместить столь разные требования. Но финны — народ морской и многоопытный: у них получилось!

Именно такой лодкой, как выяснилось, оказался Minor Offshore 31 для семьи Маркиных из Иркутска. Они не новички в яхтинге: данная лодка в их семье уже четвертая за шесть лет. Эта модель абсолютно соответствует всем их требованиям и идеально подходит для эксплуатации на Байкале.



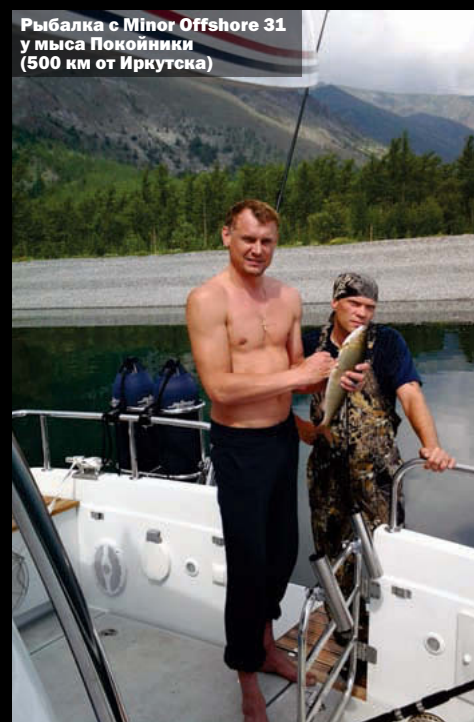
Мощные фары могут оказаться просто необходимыми в темноте и тумане



Байкал — озеро особенное, и лодки для него нужны особенные: прочные, быстроходные и удобные



Оксана Маркина (слева) с дочерью на своей лодке перед очередным походом



Рыбалка с Minor Offshore 31 у мыса Покойники (500 км от Иркутска)

На лодке две каюты с отдельным входом: носовая для двоих и кормовая, в которой при случае могут заночевать четверо. Еще одно спальное место можно устроить в салоне. При средних габаритах Minor Offshore 31 и его относительно узком килеватом корпусе (залог повышенной мореходности) помещения не тесные, с достаточной высотой (каюты 176 см, галюнь 182 см). Рубка довольно просторная, высотой около 2 м, дающая отличный круговой обзор. Два кокпита: носовой и кормовой — пример отличной организации палубного пространства. Общая эргономика лодки, включая внутреннюю компоновку, пост управления и моторный отсек, на высоте. На столь же высоком уровне и мореходные характеристики лодки. Они обусловлены приличным

водоизмещением, конструктивными особенностями и мощностью. Указанная в спецификации категория «В» (Offshore) мало что скажет большинству байкальских мореходов. Но мы помним, что за этим стоит волна высотой до 4 м, которая на Байкале хоть и не часто, но бывает. Скорость с дизельным Volvo Penta D6-370 и колонкой DPH приличная — 65 км/ч при полной загрузке. Запас топлива 485 л (стандарт) можно увеличить до 800 л; тогда дальность хода возрастет до 650 км.

Подход к дикому песчаному берегу не проблема: стальная полоса по килю и поднятая колонка вам в помощь, как и усиленная защита форштевня. Лодку несложно обслуживать: в моторном отсеке обеспечен удобный доступ к двигателям и другим агрегатам.

Удачная покупка и первый успешный опыт эксплуатации Minor Offshore 31 подсажали Маркиным идею заняться продвижением лодок Minor на Байкале. Так появилась компания Baikal Offshore Boat, генеральным директором которой стала Оксана Маркина. В линейке Minor Offshore немало моделей, и внимание сразу привлек новый флагман — Minor Offshore 36. Лодку только в августе показали на выставке в Хельсинки, и она имеет все шансы стать серьезной заявкой на лидерство в классе (см. статью «Новый друг» в МВУ № 4, 2012). Верфь Sarins Boats, где строят лодки Minor, не торопилась с запуском модели, решив сначала выверить все детали, учесть пожелания клиентов, замечания продавцов и только после этого показать публике первый корпус.

Интересно, что на верфи всерьез задумались о запуске с 2013 года специальной версии всего модельного ряда под названием Baikal Edition. Эти катера будут отличать большая

автономность (топливный бак увеличен на 30%), возможность принимать воду прямо из Байкала, навигационная система и система энергообеспечения, большой холодильник для рыбы в кормовом кокпите. Даже внешне модели серии Baikal Edition должны отличаться от базовых. Руководство компании Baikal Offshore Boat уже приняло решение доставить на Байкал к началу следующего сезона первый Minor Offshore 36 Baikal Edition — и к тому же с флайбриджем.

«Славное море — священный Байкал. Славный корабль — омулевая бочка...» Звучит красиво, только на стихи ответ тоже стихотворный: «Пришли иные времена. Возшли иные имена». Байкал остается величественным, а вот корабли приходят новые — прочные, быстроходные и удобные, как Minor Offshore 31 и его «соседи» по модельному ряду. На которых классно отдыхать, какой бы отдых вы себе ни придумали!

Этот катер не оставил равнодушными опытных байкальских мореходов, ходивших на самых разных лодках



Крейсера на теплом море

Грег Копп слетал на Балеарские острова и посмотрел предлагаемые там спортивные круизеры.

Текст и фото **Грег Копп**

Для многих обладание спортивным круизером на Средиземном море является пределом мечтаний. Но вовсе не обязательно, чтобы эта мечта попала в категорию несбыточных. Депрессия яхтенного рынка, ослабление евро, изменения в испанской налоговой системе совокупно привели к тому, что отличные поддержанные катера на Майорке стоят заметно меньше, чем несколько лет назад.

Если у вас есть деньги, сейчас самое время покупать. Владение лодкой на Балеарских островах с их впечатляющей береговой линией, устойчивой погодой и продолжительным сезоном навигации является прекрасным средством от депрессии холодной осенью для многих обитателей Северной Европы. Открытый спортивный круизер длиной 45–55 футов — отличный вариант для тех, кто хочет иметь плавучие апартаменты или планирует

использовать столь немаленькую, вместительную лодку хотя бы на выходные. Приличная скорость позволяет за полдня добраться на ней до берегов Испании, на борту можно беззаботно жить хоть целую неделю, и, главное, такие лодки активно предлагаются брокерами на местном рынке.

Давайте слетаем на Майорку и посмотрим, что тамошний яхтенный рынок предлагает интересного в ценовом диапазоне от £ 200 000 до £ 350 000.

SEE THE VIDEO



mb.ru.com/usedmed

Лодка на Балеарских островах с их красивой береговой линией, устойчивой погодой и продолжительной навигацией — прекрасное средство от депрессии холодной осенью для жителей стран Северной Европы



2003 £ 360 000

Princess V58

Зачем покупать апартаменты на берегу и прицениваться к яхте, когда можно все совместить?



ДОСЬЕ

Тип Спортивный круизер с тремя каютами (6 спальных мест)

Годы выпуска 2003–2008

Дизайн Бернард Олесински

Тип корпуса Глиссирующий, с переменной килеватостью

Категория RCD «В» (16 чел.)

Цена £ 340 000–520 000

Длина 18,19 м

Ширина 4,47 м

Осадка 1,13 м

Водоизмещение 22,3 т (порожном)

Запас топлива 2500 л

Запас воды 465 л

Скорость 32 узла (2 × 800 л.с., MAN)

Дальность плавания 220 миль (на скорости 23 узла с 20% резервом)

Эта Princess V58 (модель 2003 года) была самой крупной из рассмотренных, а ее цена в £ 360 000 чуть превышала оговоренный бюджет. Тем не менее предложение выглядело столь заманчивым, что мы не смогли его проигнорировать. К тому же мы были не единственными, кто обратил на лодку внимание: к моменту нашего приезда ее уже продали.

Но все же мы на ней прокатились. Несмотря на сильный бриз 22-тонная V58 не испытывала никаких проблем, пробиваясь через волны. Хардтоп превосходно защищал от брызг, не препятствуя свободному потоку

воздуха. Большой тканевый люк на крыше делает эту яхту открытой, но если температура воздуха предельно повысится, люк можно закрыть и включить систему кондиционирования.

Ветбар, достаточно вместительный, чтобы охлаждать там бутылки с вином, оборудован барбекю и льдогенератором. В гараже под лежаком для загара стоит водометный тендер-RIB, на котором можно наведываться в островные бухты. Но V58 впечатляет не только этим. Дизайнеры ни одного дюйма не потратили впустую. Салон реально большой, как и две средние каюты:

с двуспальной кроватью на правом борту и двумя койками на левом. Их дополняет каюта в носу. Два галюна оборудованы душевыми блоками и «бесшумными» вакуумными туалетами. Широкий камбуз щеголяет габаритным холодильником с черной столешницей и выглядит великолепно.

Изначально новые покупатели собирались приобрести себе лодку поменьше и вдобавок купить квартиру, но, увидев возможности этой V58, с квартирой решили повременить.

Двигатели отработали 560 часов. Их внешний вид свидетельствовал, что яхту использовали регулярно, но аккуратно. А состояние гелкоута и обивки больше соответствовало двухлетней лодке, так что легко понять, почему ее продали так быстро.



ТЕКУЩИЕ РАСХОДЫ

Princess, по сравнению с другими лодками, будет потреблять немного больше топлива. Но размеры судна позволяют рассматривать его как полноценные апартаменты на воде



Просторный интерьер составляет реальную альтернативу апартаментам на берегу



Длинная кухня щеголяет большим холодильником

ВАРИАНТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ

От двух Volvo Penta D12 (700 л.с.) до двух Caterpillar (1015 л.с.), что позволяет найти баланс между скоростью и расходом топлива



2003 £ 250 000

Fairline Targa 52

Отличное состояние плюс семейная мореходность



ДОСЬЕ

Тип Открытый спортивный круизер с тремя каютами (6 спальных мест)

Годы выпуска 2002–2009

Дизайн Бернард Олесински

Тип корпуса Глиссирующий, с переменной килеватостью

Категория RCD «B» (10 чел.)

Цена £ 240 000–550 000

Длина 16,22 м

Ширина 4,27 м

Осадка 1,09 м

Водоизмещение 13 т (порожном)

Запас топлива 1820 л

Запас воды 455 л

Скорость 35,6 узла

Двигатели Cat, Volvo Penta (1400 – 1600 л.с.)

Дальность плавания 280 миль (на скорости 25 узлов с 20% резервом)

Большую спортивную Targa 52 трудно превзойти в ее классе. Острые носовые обводы и килеватый корпус с переменным углом, разработанный Бернардом Олесински, обеспечивает должную безопасность, мореходность, скорость и высокую маневренность, которыми славятся лодки Fairline.

Targa 52 спустили на воду в 2002 г., и уже тогда результаты теста нас впечатлили: при водоизмещении 13 т (порожном) с двумя Volvo Penta D12 по 700 л.с. лодка развивала 35,6 узла. На комфортной круизной скорости 25 узлов расход топлива менее 4 л/милю — относительно немного для таких размеров. Другие варианты

моторной установки — Volvo Penta D12 по 800 л.с. и даже довольно редкие Caterpillar по 715 л.с.

Лодка быстрая, доставляющая удовольствие от скорости, но при этом наделенная атрибутами серьезного круизера: высоким релингом, носовыми рундуками для кранцев и массой места для столь необходимого в путешествии оборудования. В кокпите есть все, что нужно на Средиземном море: ветбар, льдогенератор, барбекю, лежак для загара на троих, гараж для тендера (водометный RIB Avon длиной 3,2 м).

Targa отличается еще и хорошо скомпонованной рулевой консолью, а низкое ветровое стекло обеспечит

на ходу всем, кто в кокпите, пьянящее ощущение упругости воздуха. От палящего солнца защитит биминитоп, система кондиционирования и генератор 10,8 кВт создадут в каютах приятную атмосферу ночью.

П-образный камбуз с обилием места для хранения посуды и продуктов находится в нижнем салоне. Там, конечно, можно питаться, но предпочтительнее делать это на воздухе. Двухместные каюты (три) и два галюна размерами меньше, чем на Princess V58, но вполне достойные. (На таких лодках вместо третьей каюты устраивают офис.)

Цена £ 250 000 — это вдвое меньше, чем стоила новая лодка в 2003 году. Дилеры занимались ее техническим обслуживанием с первого дня, так что тик на палубе, обивка в кокпите, прочие заметные детали выглядят безупречно: без потертостей, следов выцветания или пятен от лосьона для загара, что вполне закономерно было бы ожидать на судне столь неюного возраста.



ВАРИАНТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ

Volvo Penta D12 по 800 л.с. улучшат и без того хороший круизер: добавят скорости при умеренном расходе топлива

СКОЛЬКО КАЮТ?

Если вы любите проводить время на борту и не обременены большой семьей, рассмотрите вариант кабинета вместо одной из кают на миделе. Такой офис (или кладовая?) может оказаться полезным



Большая динетта внизу вместит всю команду



Камбуз нестандартной конфигурации удобен, когда лодка на ходу



2001 £ 180 000

Sunseeker Camargue 50

Знаковая лодка для тех, кто любит летать



ДОСЬЕ

Тип Спортивный круизер с двумя или тремя каютами (4–6 спальных мест)

Годы выпуска 1999–2003

Дизайн Дон Шед

Тип корпуса Глиссирующий, «глубокое V»

Категория RCD «А» (12 чел.)

Цена £ 150 000–290 000

Длина 16,13 м

Ширина 4,44 м

Осадка 1,40 м

Водоизмещение 17 т (порожнем)

Запас топлива 2000 л

Запас воды 420 л

Скорость 33,8 узла (2 × 660 л.с., Caterpillar C12)

Дальность плавания 300 миль (на скорости около 24 узлов с 20% резервом)

Статья про средиземноморские лодки не будет полной без упоминания Sunseeker, и Camargue 50 — идеальный представитель семейства. Эта лодка стала последней в линейке, однако ее обтекаемый стильный дизайн по-прежнему воспринимается безупречным. Образец, который принес сумятицу в марину Portals в 2001 году, — это версия Mark II с нестандартным синим корпусом. Лодка выглядела ошеломляюще, и, как в случае с Princess, к моменту моего приезда ее уже продали. На ней стояли два Volvo Penta D12 (2 × 715 л.с.) — более практично по сравнению

с Caterpillar C12 (660 л.с.), которые ставили на ранние модели. С базовыми Caterpillar C12 такой Camargue 50 развивает 33,8 узла, что довольно близко к 35 узлам с D12.

Многие владельцы считают эти старые лодки Sunseeker с корпусами «глубокое V» (дизайнер Дон Шед) лучшими «драйверскими» лодками этого бренда, и увиденная нами ощущалась весьма безопасной. Хотя и не молодая, она еще многим может дать фору. Синий гелькоут не выцвел, мебель и обивка выглядели тоже прилично. Единственный дефект — не работало VHF-радио, недорогая вещь, которую легко заменить.

Как и положено по проекту, на Mark II был большой гараж под трехместной лежанкой, вмещавший тендер длиной 3 м. Пост управления организован хорошо, но сиденье одностое: штурману придется довольствоваться изогнутым сиденьем на левом борту.

Новый Camargue предлагался с двумя компоновками. Трехкаютная версия имела две каюты на миделе с одним гальюном плюс мастер-каюту в носу. Вариант с двумя каютами делал помещения более

просторными. Интерьер оформлен в популярном вишневом дереве, хотя вариант светлого клена также существовал.

Эта лодка 2001 года постройки ушла по цене, близкой к запрашиваемой (£ 179 995), и каждый пенни был потрачен не зря.



Традиционная вишневая мебель сохранила свой первоначальный вид



Камбуз достаточно большой для постоянной готовки на борту



БЕЛЫЙ ИЛИ СИНИЙ?

Цветной гелькоут при сильном солнечном свете склонен выцветать, но этот 10-летний темно-синий корпус все еще выглядел как новенький

С ХАРДТОПОМ ИЛИ БЕЗ?

Современные лодки с хардтопом более универсальные и, как правило, дорогие. Некоторые покупатели предпочитают гладкие формы и спортивный стиль управления открытых моделей

2006 £ 301 000

Pershing 46

«Аппарат» из Италии — три каюты и 45 узлов



ДОСЬЕ

Тип Спортивный круизер с тремя каютами (6 спальных мест)

Годы выпуска 2005–2010

Дизайн Фульвио де Симони

Тип корпуса Глиссирующий, «глубокое V»

Категория RCD «А» (8 чел.)

Цена £ 300 000–520 000

Длина 15,40 м

Ширина 4,14 м

Осадка 1,43 м

Водоизмещение 15 т (порожнем)

Запас топлива 1750 л

Запас воды 350 л

Скорость 45 узла (2 × 800 л.с., MAN, приводы Арнесона)

Дальность плавания 250 миль (на скорости около 30 узлов с 20% резервом)

В каждой картонной колоде есть джокер, и это как раз он. Pershing 46 весит всего 15 т, однако на нем стоят такие же две 800-сильные машины, как и на 23-тонной Princess V58. Примите во внимание приводы Арнесона с частично погруженными винтами — и вот вам результат с бодрым 45-узловым ходом.

На борту Pershing царит итальянский стиль. Футуристическая рулевая консоль из углепластика предназначена для «запредельных» скоростей и удобна. Когда выброс адреналина ослабнет, вы можете отдать якорь и уgomониться, устроившись на одном из двух

лежаков для загара: в носу или на корме. Длинная платформа превосходна при купании, только при отсутствии гаража на ней придется держать тендер.

Пространство под палубой отличается некоторым минимализмом, но хорошо продумано и выглядит привлекательно. Керамическая плита и нержавеющая мойка накрыты крышкой и не видны, когда не используются. В каюте на миделе находится пара пристойных одноместных коек, а в носу устроена обычная VIP-каюта с туалетом и величественным двухместным ложе на пьедестале. Но вот большой сюрприз — мастер-каюта в корме,

вход в которую скрыт под кормовым лежаком. При виде нее перестаешь сожалеть об отсутствии гаража для тендера в трехкаютном спортивном круизере длиной всего 46 футов, в котором даже осталось довольно места для уютного салона.

Двигатели отработали всего 150 часов, и неудивительно, что лодка выглядит и даже пахнет, как новая. На месте были даже все фирменные аксессуары: постельное белье, полотенца, посуда...

Вряд ли Pershing 46 станет для кого-то первой лодкой, но тем, кто ищет что-то особенно серьезное,

впечатляющее скоростью при неожиданно достойном уровне комфорта, эта яхта может прийтись по вкусу. Приводы Арнесона требуют навыков управления, но окажутся весьма эффективными, если вы собираетесь ходить на большой скорости. Если нет, существует версия с обычными гребными валами.



Интерьер стильный и комфортный



Рафинированный стиль смотрится на лодке вполне органично



ОБЪЕМ ИЛИ ДЛИНА?

Спальных мест на лодке хватает для немаленькой семьи, но достаточно ли большие камбуз и салон, чтобы никто из экипажа не чувствовал себя обделенным?

ВАЛЫ ИЛИ АРНЕСОН?

Приводы с частично погруженными винтами создают меньшее сопротивление по сравнению с обычными валами, отсюда более высокая скорость и экономичность. Однако они менее эффективны в плане управляемости на малых ходах и при волнении



мечтаете о море?
наслаждайтесь морем и солнцем круглый год!
в Испании

апартаменты у моря
ВСЕГО от **79.000€**

фантастические чалеты и таунхаусы
ВСЕГО от **141.000€**

виллы ВСЕГО от
172.000€

создай свой собственный
проект виллы
ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД



Санкт-Петербург, Каменноостровский пр. 12

Санкт-Петербург: +7 921 9700332

Москва: +7 921 9774297

900 400 200 - бесплатный звонок с
территории Испании

www.grupomahersol.ru

 **grupoMAHERSOL**
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Россия

строим в Испании с 1966 года

Еще полдюжины неплохих вариантов

На рынке существуют и такие привлекательные предложения спорткрузеров (место базирования — Майорка)

Cranchi 50 HT £ 325 000 (модель 2008 года)

Качество лодок бренда соответствует цене, и этот 50-футовый крузер не исключение. Тщательность сборки не вызывает вопросов, два Volvo Penta D12 по 715 л.с. прошли сервисное обслуживание. Спецификация вполне соответствует акватории: шесть

спальных мест в трех каютах, большой камбуз с холодильником и плитой. Имеется гараж для тендера, выдвижной тент над кокпитом и возможность кокпит полностью зачехлить. Есть испанская лицензия на чартер и стояночное место.



Princess V53 £ 395 000 (модель 2007 года)

Быстроходная, пригодная для крузизов яхта оснащена двумя Volvo Penta D12 по 715 л.с. на валах (520 моточасов). Имеет 6 спальных мест в трех каютах и два гальюна (вакуумные туалеты). Есть система кондиционирования (включая кокпит) и 13,5 кВт генератор с системой

звукоподавления выхлопа для бесшумной работы в ночное время. Навигационное оборудование — Raymarine и Furuno (радар). Привлекательный интерьер выполнен с применением вишневого дерева, обивка из серой кожи; музыкальная система Bose.



Sunseeker Superhawk 40 £ 165 000 (модель 2006 года)

Линейка Superhawk — само воплощение средиземноморских спортивных лодок с легкой внешностью, изящным корпусом и обилием мощности. На этой лодке стоят два Cummins по 320 л.с. каждый с транцевыми колонками, и скорость

превышает 40 узлов. Небольшая ширина 3,11 м может означать ощутимую экономию топлива и мягкий ход. Обитаемость: двухместная кровать в носу, крупная радиальная динетта в той же каюте; туалет с душем и небольшой камбуз.



Absolute 45 £ 232 850 (модель 2006 года)

Эта лодка раздвинула границы применения транцевых угловых колонок. В свое время она была крупнейшей из оборудованных колонками (350 л.с. Volvo Penta D6 с DPH) и обошла конкурентов с валами по скорости и экономичности.

По-итальянски стильный крепкий синий корпус заметно выделяет эту лодку. Две каюты и два гальюна делают ее идеальной для парочки или небольшой семьи. На борту есть генератор, спасательный плот и полный пакет электроники.



Sunseeker Camargue 50 HT £ 289 000 (модель 2003 года)

Одна из последних моделей Camargue с модным хардтопом (опция). Два Volvo Penta D12 по 715 л.с. обеспечили приличную энерговооруженность и скорость около 34 узлов. Полный пакет навигационной электроники,

генератор и две системы кондиционирования — для кают и кокпита. Гараж оборудован системой спуска/подъема тендера, якорное устройство имеет дополнительные 30 м цепи и счетчик ее длины.



Cranchi Endurance 39 £ 112 000 (модель 2004 года)

Модель вообще славится своим килеватым корпусом с хорошей управляемостью. На этой лодке стоят самые мощные из возможных тогда двигателей: два Volvo Penta KAD300 (285 л.с.), дающие 38 узлов. На лодке одна пристойная двухместная каюта

на миделе, диван в носу может трансформироваться в спальное место на двоих. Кокпит с лежанкой для загорания и купальная платформа полезны для отдыха на якорной стоянке, а конечная цена, как обычно, — предмет переговоров.





Насладитесь эксклюзивным сервисом в рамках новой программы Captain's Level на круизных паромах Princess Maria и Princess Anastasia. Для тех, кто ценит безукоризненное обслуживание, компания ST.PETER LINE готова предоставить следующие услуги:

- Внеочередное обслуживание во всех портах
- Ваш персональный дворецкий
- VIP-залы регистрации
- VIP-резервация в ресторанах, барах и Show lounge на борту
- VIP-салоны Deluxe lounge на борту
- Эксклюзивные экскурсии в портах захода

ST. PETER  LINE

(+7 812) 992-90-90
www.stpeterline.com

ДОМУМОРЯ

Лучшая недвижимость на берегу в пригороде Петербурга

Балтийская жемчужина

Компания «Балтийская жемчужина» открыла продажи в новом малоэтажном квартале премиум-класса Duderhof Club. Современный квартал в скандинавском стиле возводится вдоль благоустроенной набережной Дудергофского канала, в окружении живописных дворцово-парковых ансамблей Стрельны, Петергофа и Пушкина. Среди преимуществ Duderhof Club: просторные светлые квартиры продуманной планировки,

лоджии и террасы с безрамным остеклением, современные инженерные системы, высокий уровень безопасности на территории и в зданиях, подземный паркинг, отсутствие коммерческих помещений на территории первой очереди. Конфигурация домов позволяет обеспечить большинство квартир живописным видом на воду и парк. В рамках 1-й очереди предусмотрено

возведение девяти малоэтажных кирпично-монолитных домов на 98 квартир площадью от 68 до 337 м² и четырех таунхаусов (317 м²). Их строительство планируется завершить в III квартале 2013 г. Тел.: +7 (812) 457-17-77
ИНТЕРНЕТ: www.bpearl.net

Элитарный комплекс Crystal в Репино на берегу Финского залива

Элитарный комплекс Crystal открывает уникальную возможность для вложения капитала. Премиальная недвижимость в правильном месте — это капитал, который стабилен и всегда в цене.

- Собственные апартаменты в Репино на первой береговой линии Финского залива.
- Площадь апартаментов от 71 до 270 м².
- Легкость и воздушность архитектурного облика комплекса.
- Новейшие технологии и современные материалы.
- Подземный паркинг.
- Круглосуточная служба портье.
- Курортная зона Санкт-Петербурга, 50 км от центра города.

(812) 347-88-88

ИНТЕРНЕТ:
www.crystal-apart.ru



**ОСОБЕННЫЕ КВАРТИРЫ
ДЛЯ ОСОБЕННЫХ ЛЮДЕЙ**

**Собственная марина
и яхт-клуб рядом
с домом?
Всё для Вас, капитан!**

- Уединенное место на Петроградской стороне, с трех сторон окруженное водой
- Эксклюзивный дизайн от студии YOO inspired by Starck
- Продуманная инфраструктура и европейский сервис

999 44 00



**ДОМ НА ПЕТРОГРАДСКОЙ
ЛЕОНТЬЕВСКИЙ
МЫС**



Реклама. ООО «Леонтьевский Мыс». Объект строится по 214 ФЗ,
с проектной декларацией можно ознакомиться на сайте lmspb.ru.



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

С НАМИ ЛЕГКО!



ПОЛУЧИТЕ ВТОРОЙ ГОД ГАРАНТИИ НА ВАШ ДВИГАТЕЛЬ.
УТОЧНИТЕ УСЛОВИЯ У ДИЛЕРА ИЛИ
НА САЙТЕ WWW.VOLVOPENTA.RU



VOLVO PENTA

www.volvopenta.ru

**МЕТАЛСЕРВИС**

www.metalservis.ru

Заправочные станции для яхт и катеров



ЗАО "МеталСервис", Россия, 630126, г. Новосибирск, ул. Ключ-Камышенское плато, 28
 тел./факс: +7 (383) 344-98-49, metalservis@mail.ru, www.metalservis.ru

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**

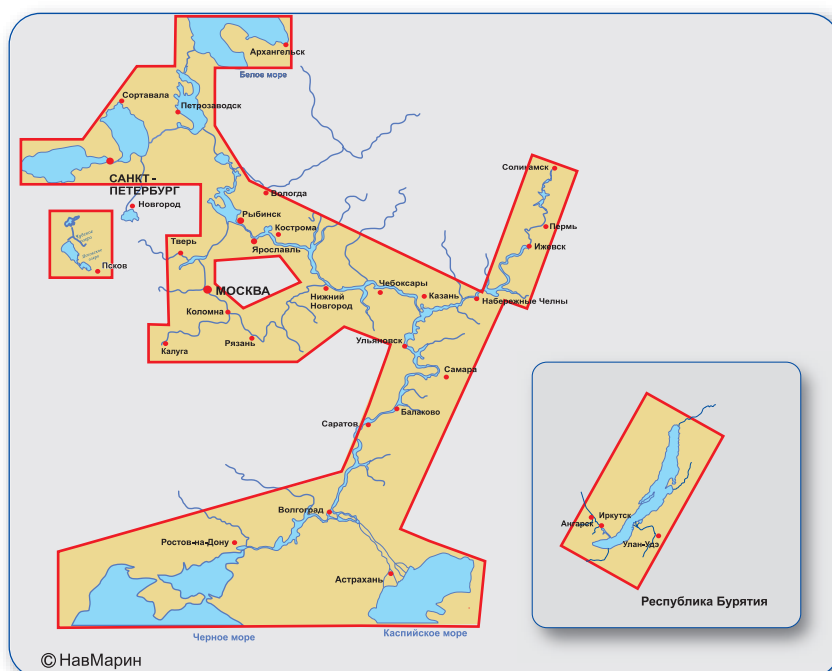
НОВЫЕ УЧАСТКИ WIDE

- 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



125445, Москва, ул. Смольная 63Б, ТВЦ "Экстрим"
 офис 33, тел.: +7 (495) 981-27-90, 984-22-96
 www.navmarine.ru

УВЕРЕННОСТЬ В УНИКАЛЬНОСТИ

Модельный ряд: 21' 23' 25' 26' 28' 32' 33' **NEW! 35'**



AQUADOR 25 Ce



AQUADOR 28 C



AQUADOR 32 C

Мореходные качества, автономность, классическая архитектура, включающая закрытый пост управления, широкие бортовые проходы, боковые сдвижные двери, прекрасная эргономика и отделка салона — все это в сочетании делает катера Aquador узнаваемыми и востребованными.



Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ

Санкт-Петербург, тел.: (901) 315-4578, (911) 743-4181,
(921) 771-1779, факс (812) 421-1225
www.aquadorboats.fi, www.htmarine.ru, htmarine@mail.ru





Надежная голландская стальная яхта, идеально подходящая для длительных походов как в южных так и в северных широтах. Отличается большой автономностью, маневренностью и низким уровнем шума в каютах.

Год постройки 2008 Длина 19.50 м Ширина 5.30 м Двигатели 2 x John Deere 300 л.с. Место стоянки Ментон Цена €1'300'000

Nord West 420 Flybridge



Лодка оснащена самым современным навигационным оборудованием, системой энергоснабжения и двигателями IPS с джойстиком на обоих постах управления. Самая полная комплектация.

Год постройки 2010 Длина 13.50 м Ширина 3.90 м Двигатели 2 x Volvo Penta IPS 600 (435 л.с. каждый)
Место стоянки Сардиния Цена € 550'000

SEALINE



SC47 397 300 фунтов стерлингов

Поставкав наличии на верфи
Длина 14,30 м
Ширина 4,48 м
Осадка 1,11 м
Двигатели 2 x Volvo Penta IPS600, 435 л.с.



F48 454 400 фунтов стерлингов

Поставка весна 2013
Длина 14,90 м
Ширина 4,48 м
Осадка 1,15 м
Двигатели 2 x Cummins MerCruiser Diesel QSB
..... 5.9 – 480 л.с., Zeus Drive



SC42 295 800 фунтов стерлингов

Поставкав наличии на верфи
Длина 14,00 м
Ширина 4,48 м
Осадка 1,10 м
Двигатели 2 x Cummins MerCruiser Diesel QSB 5.9 480 л.с.



F42 367 900 фунтов стерлингов

Поставка весна 2013
Длина 13,60 м
Ширина 4,48 м
Осадка 1,15 м
Двигатели 2 x Volvo Penta Diesel IPS500 370 л.с.



SC35 183 900 фунтов стерлингов

Поставка весна 2013
Длина 11,10 м
Ширина 3,77 м
Осадка 1,09 м
Двигатели 2 x Volvo Penta Diesel D4 260 л.с.
..... Douprop Sterndrive



C48 424 400 фунтов стерлингов

Поставкав наличии на верфи
Длина 15,55 м
Ширина 4,48 м
Осадка 1,10 м
Двигатели 2 x Volvo Penta IPS600, 435 л.с.



Premium Yachts

Royal Yacht Club, 125212 Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7
тел.: +7 (495) 741 00 03, +7 (495) 662 55 65 info@premiumyachts.ru
www.sealine-yachts.ru

FORMULA FasTech 353

Длина, м	10,74	Запас воды, л	72
Ширина, м	2,51	Мах скорость, км/ч	130
Запас топлива, л	564	Двигатель	Mercury Racing
Осадка, м	0,91		Twin 525 EFI ITS BRAVO ONE XR



\$ 506 455
СПЕЦИАЛЬНАЯ
ЦЕНА

КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

FORMULA 330 Cruiser

Длина, м	10,08	Запас воды, л	189
Ширина, м	3,35	Количество спальных мест	4
Запас топлива, л	681	Двигатель	Mercuriser Twin
Осадка, м	0,86		377 MAG Bravo Three



\$ 397 000
СПЕЦИАЛЬНАЯ
ЦЕНА

КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

FORMULA 290 Sun Sport

\$ 265 000

Длина, м	8,84	Запас воды, л	79
Ширина, м	2,74	Количество спальных мест	2+2
Запас топлива, л	462	Двигатель	Mercuriser Twin
Осадка, м	1,02		350 MAG Bravo Three



КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

FORMULA 290 FX4

\$ 299 500

Длина, м	8,84	Запас воды, л	79
Ширина, м	2,74	Количество спальных мест	2+2
Запас топлива, л	462	Двигатель	Mercuriser Twin
Осадка, м	1,02		377 MAG Bravo Three



КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

FORMULA 300 Cruiser

Длина, м	9,03	Запас воды, л	100
Ширина, м	2,92	Количество спальных мест	4
Запас топлива, л	405	Двигатель	Mercuriser Twin
Осадка, м	0,91		350 MAG Bravo Three



\$ 265 500
СПЕЦИАЛЬНАЯ
ЦЕНА

КАТЕР В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин.

FORMULA 240 BR

\$ 158 000

Длина, м	7,32	Запас воды, л	38
Ширина, м	2,59	Двигатель	Mercuriser
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		



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



FORMULA 270 SunSport

\$ 185,000

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		



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		



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



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		



В ПОДАРОК ПРИ ПОКУПКЕ !*



Marquis 420 Sport Bridge

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			



\$ 1 250 000
СПЕЦИАЛЬНАЯ
ЦЕНА

ЯХТА В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин

Marquis 500 Sport Coupe

\$ 1 290 000

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

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			



\$ 2 770 000
СПЕЦИАЛЬНАЯ
ЦЕНА

ЯХТА В РОССИИ.

Британский флаг

Marquis 630 Sport Yacht NEW

\$ 2 850 000

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



NEW

ПРЕМЬЕРА КАННСКОГО БОУТ ШОУ

СТОЯНКА В ЛЮБОМ ЯХТ-КЛУБЕ МИРА



ЯХТЫ В НАЛИЧИИ

Телефон круглосуточной службы поддержки клиентов: +7 (495) 510-51-51
www.smarine-yachts.com



Atlantis 44

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			

€ 690 000
СПЕЦИАЛЬНАЯ
ЦЕНА

ЯХТА В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин

Atlantis 38

€ 452 000

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			

ЯХТА В РОССИИ.

Цена с учетом уплаты НДС и таможенных пошлин

Atlantis 36 VERVE

€ 370 000

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			

ЛОДКА В ИТАЛИИ

Atlantis 36 VERVE

€ 370 000
СПЕЦИАЛЬНАЯ
ЦЕНА

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			

ЯХТА В МОНАКО

Atlantis 48

€ 599 000

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 VERTU В ПОДАРОК!*



БРОКЕРАЖНЫЕ ЯХТЫ ИЗ ГОЛЛАНДИИ

ОТ КОМПАНИИ «ADVENTOR YACHTS»



EUROTRAWLER 1700

СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

Экспедиционная яхта. 2006 г.в. Цена: € 495 000

Отличная возможность приобрести малую стальную океанскую (еврокатегория мореходности — «А» Ocean) экспедиционную яхту за очень лояльную цену в прекрасном состоянии. Дизайн известной студии Vripack. Круизная скорость ок. 10 узлов. Огромный запас хода — до 3000 морских миль (возможность совершать кругосветные путешествия). Просторный светлый салон, три каюты (6 спальных мест + салон), тик — палуба и интерьер.

Размерения: 17,50 x 5,20 x 1,30 м

Верфь: Jachtwerf de Toekomst

Водоизмещение: 45 т

Двигатели: 2 x Iveco по 150 л.с.

Генератор: Iveco 8065

Инвертор: 2 x Victron 3000 W

Топливный бак: 6 000 л

Пресная вода: 2 000 л

Душевые/туалеты: 2/2

Носовое и кормовое подруливающие устройства.

Электр. якорная лебедка.

Центральное отопление + кондиционер. Видео, аудио. Хорошо оборудованный камбуз.

Полный комплект навигационного оборудования Simrad, включая радар, автопилот, картплоттер.

VDH 1800 CLASSIC

2008 г.в. Цена: € 660 000

Великолепная стальная яхта для большой семьи в идеальном состоянии, наработка всего 335 часов. Просторные палуба, кокпит, салон и четыре каюты (8 спальных мест + салон) позволяют чувствовать себя особенно комфортно. Тик — палуба и интерьер. Гидравлический привод радарной арки.

Размерения: 18,00 x 4,95 x 1,35 м Еврокатегория мореходности: «В» Водоизмещение: 34 т.

Двигатели: 2 x IVECO по 280 л.с. Генератор: Mastervolt Ultra 12 Инвертор: Mastervolt 24/5000W

Запас топлива: 3 000 л

Запас воды: 1 300 л

Душевые/туалеты: 2/2

Носовое и кормовое подруливающие устройства. Якорная лебедка гидравлическая. Центральное отопление + кондиционер.

Камбуз: керамическая электроплита Bosh, холодильник, морозильник, стиральная машина, посудомоечная машина. ТВ и стереосистема.

Навигационное оборудование Raymarine, включая радар, автопилот, эхолот, картплоттер и т.д.



VDH 2000 SUPERIOR

Океанский полуглиссер. 2010 г.в. Цена: € 990 000

Современная стальная практически новая океанская (еврокатегория мореходности — «А» (Ocean) полуглиссирующая яхта с флайбриджем. Броский агрессивный дизайн. Стиль — хайтек. Окраска — металлик. 4 каюты (8 спальных мест + салон). Скорость до 24 узлов (круизная — 16 уз.). Активные успокоители качки. Два поста управления. Встроенный опреснитель воды. Тиковое покрытие палуб. Отделка внутренних помещений кожей и вишневым деревом. Полный набор оборудования для камбуза (керамич. плита, 2 холодильника, стиральная и посудомоечная машины, ледогенератор и т.д.). Полный набор видео- и аудиотехники.

Размерения: 18,90 x 5,50 x 1,25м

Водоизмещение: 38 т

Генератор: Onan 11 кВт.

Двигатели: 2 x Iveco по 825 л.с.

Запас топлива: 4300 л

Запас воды: 1200 л

2 подрул. устройства с гидроприводом.

Якорная лебедка — электро.

2 санузда/2 душа.

Навигационное оборудование Simrad — полный комплект, включая радар, автопилот, эхолот, картплоттер и т.д.

Центральное отопление.

Кондиционирование всех помещений. Инвертор.



VRIPACK 2000

2009 г.в. Цена: € 1 495 000

Океанское экспедиционное стальное судно (еврокатегория мореходности — «А» (Ocean) дизайнерской студии Vripack, построенное по спецпроекту на известной верфи Altena Yachting. Практически новая яхта (наработка 360 часов) в идеальном состоянии. Стабилизаторы качки (Vetus stefan 07. Multisea II Najad). Два поста управления. Носовое и кормовое гидравлические подруливающие устройства. Прекрасный флайбридж с краном и скоростным рыбом. Три каюты (6 спальных мест + салон + отдельная четвертая каюта шкипера). Отделка всех жилых помещений полированным тиком. Палуба — тик.

Размерения: 19,99 x 6,00 x 1,50 м

Водоизмещение: ок. 58 т Двигатели: 2 x Volvo D6 по 280 л.с.

Топливный бак: 8 000 л (4 бака по 2 000 л) Бак пресной воды: 1 500 л

Скорость: 9 узлов

Генератор: Mastervolt Whisper 12 ULTRA 12 kW.

Инвертор: Mastervolt Sine 24/2500 W.

Якорные лебедки: 2 гидравлические.

Душевые/туалеты: 2/3.

Центральное отопление + кондиционирование всех помещений. ТВ, видео, аудио.

Хорошо оборудованный камбуз: керамическая плита 4 к., 3 холодильника, 2 морозильника, стиральная машина, посудомоечная машина и т.д.

Навигационное оборудование Raymarine, включая радар, автопилот, эхолот, картплоттер и т.д.





НАКВООРТ 43

Прирожденный мореход, пересекал Атлантику. 1993 г.в. Цена: € 265 000

Исключительно мореходная прочная добротная стальная яхта. Два поста управления. Полный комплект навигации Radio Zeeland + Raymarine, включая: радар, автопилот, эхолот, картплоттер и т.д. Две каюты (4 спальных места + салон). Тик — палуба и интерьер.

В 2005 году проведена полная реновация судна.

Размерения: 12,90 x 4,25 x 1,30 м
Двигатели: 1 x Volvo Penta 170 л.с. (2005 г.)
Электричество: 12/24/220 В

Дизайн: W. de Vries Lentsch
Наработка: 940 часов
АКБ: 6

Водоизмещение: 21 т
Скорость: около 9 узлов
Генератор: Onan 6,5 кВт
Пресная вода: 1000 л

Зарядка батарей и инвертор: Mastervolt

Топливный бак: 1200 л

Носовое и кормовое подруливающие устройства: электро. Якорная лебедка: электро.

Душевые кабины/туалеты: 1/1 электро.

Центр система отопления. Камбуз: электроплита керам. 4 к., холодильник, ТВ, видео, аудио.

ELLING E4 ULTIMATE

2004 г.в. Цена: € 365 000

Легендарный голландский бренд. Океанская полутлиссирующая моторная яхта. Высочайшая мореходность надежность и экономичность. В 2008 г. три яхты Elling с российскими экипажами пересекли Атлантику, пройдя безостановочно 2600 миль за 369 ч.

Размерения: 14,80 x 4,25 x 1,25 м

Надводный габарит: 3,45 м.

Верфь: Neptune Marine

Дизайн: Frank Mulder

Еврокатегория мореходности — «А» (Ocean)

Палуба: тик

Водоизмещение: 14 т

Каюты: 3

Двигатель: 1 x Cummins 450 л.с.

Наработка: ок. 600 ч

Скорость: ок. 17 уз.

Интерьер: массив вишни

Спальные места: 6 + салон

Душевые/туалеты: 2/2

Электросеть: 12/24/220 В

Аккумуляторные батареи: 7

Генератор: Onan 5,5 kW.

Зарядное устр-во и инвертор: Mastervolt

Запас топлива: 1500 л

Запас воды: 900 л

Материал корпуса и надстройки — стеклопластик армированный твароном. Подруливающие устройства — носовое и кормовое с электроприводом, тяга по 80 кгс. Якорная лебедка: носовая с электроприводом. Центральная система отопления. Камбуз: керамическая электроплита, холодильник, морозильник, стиральная машина, ТВ, видео- и стереосистема. Навиг. оборудование Simrad, включая радар, автопилот, эхолот, картплоттер и т.д. Транцевые плиты. Электр. сдвижная крыша рубки с пневмоуплотнением. Двойное остекление ходовой рубки, открываются лобовое и кормовое стекла. Электр. привод радарной арки



РАСИФИК PRESTIGE 180

Великолепная яхта за 60% от стоимости новой. 2008 г.в. Цена: € 995 000

Практически новая океанская стальная яхта известной голландской верфи в топовой комплектации по цене ок. 60% от новой. 2 просторных салона, 3 каюты, 6 спальных мест. Климат контроль. Очень богатая отделка всех помещений натуральным деревом и дизайнерскими элементами роскоши. Тиковая палуба.

Размерения: 18.80 x 5.35 x 1.40 м

Водоизмещение: 43 т

Категория мореходности «А»

Верфь: Pacific Shipyards

Двигатели: 2 Volvo Penta 245 л.с.

Скорость: ок. 10 уз.

Запас топлива: 4000 л

Запас воды: 1600 л

Генератор Mastervolt 12 kW

Носовое/кормовое подруливающие устр. по 25 л.с.

Центральная система отопления, климат контроль.

Полный комплект навигационного оборудования Raymarine.

ОКЕАНСКАЯ CUSTOM-ЯХТА DE ALM «VRIBURG»

2011 г.в. Цена: € 1 495 000

Vriburg — это стальная океанская (класс «А» (Океан) всепогодная custom-яхта с активными успокоителями качки, созданная для трансокеанских переходов. Дизайнеры из Vripack Naval Architects позаботились о том, чтобы удельный расход топлива, равно как и его запас соответствовали этому требованию. Все навигационное оборудование воплощает новейшую технологию NMEA 2000, а многие его компоненты попросту взяты из комплектации крупных океанских коммерческих судов. Это — поистине мини-мегаяхта. Отделка салона сочетает элементы из красного дерева, белых панелей и вставок из нержавеющей стали. Просторный флайбридж со вторым постом управления и гидравлическим краном для тендера. Исключительно низкий уровень шума — менее 60 дБА.

Размерения: 17,55 x 5,55 x 1,45 м; Водоизмещение: ок. 50 т; Запас топлива: 7250 л; Запас воды 1800 л.

Двигатели: 2 x 201 л.с. John Deere 6068 TFM; Подруливающие устройства: носовое и кормовое с гидроприводом; Скорость, уз: максимальная 11; крейсерская 8

Электрооборудование: генератор Onan 11 kW, генераторы постоянного тока на двигателях, батареи на 800 Ач с инверторами и зарядными устройствами.

Жилое пространство: большой салон, 3 каюты + возможность переоборудования большой кладовой в корме в четвертую каюту. 2 санузла с отдельными душевыми и электротуалетами.

Комфорт: климат-контроль, центральная система отопления, обогрев полов от котла Kabola, термозащитные окна, усиленная шумоизоляция машинного отделения, спутниковое ТВ, видео, аудио.

Камбуз: стиральная машина с автономной сушилкой, посудомоечная машина, керам.плита, СВЧ и т.д.

Гидравлическая система: активные стабилизаторы MATN, навешенные насосы на двигателях, гидропривод ПУ, якорные лебедки, заваливающаяся мачта, кран-балка.

Навиг. оборудование: система Maretron NMEA 2000, радар/картплоттер Nobeltec, компьютер, автопилот Simrad AP 50 с дублированным управлением, GPS, компас

Якорное устройство: 2 якоря из нерж.стали по 75 кг и 2 цепи по 75 м калибром 13 мм



Компания «Адвентор Яхтс»

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

e-mail: elling345@mail.ru elling-info@yandex.ru



Подробнее об этих и других интересных предложениях со вторичного рынка Голландии читайте на нашем сайте:

www.elling-yachting.ru (раздел «Брокераж из NL»)

**CHAPARRAL**

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: 6,86 Топливо, л: 212
 Ширина, м: 2,59 Спальных мест: 2
 Двигатель: Volvo 5,0 GXI DP
 (270 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**

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: 8,74 Вместимость: 8 чел.
 Ширина, м: 2,59 м Топливо, л: 284
 Двигатель: MerCruiser 350 Mag
 MPI Bravo III, (300 л.с.)



Experience
the fly

290 FLY | 2012

Длина: 9,43м
Ширина: 3,00м
Осадка: 0,73м
Топливо: 400л
Вода: 200л
С. Мест: 2+2

В Москве! Звоните!

340 FLY | 2012

Длина: 11,32м
Ширина: 3,46м
Осадка: 0,73м
Топливо: 650л
Вода: 330л
С. Мест: 5+2

В Москве! Звоните!



Freedom
to fly



380 FLY | 2013

Длина: 11,76м
Ширина: 3,72м
Осадка: 0,77м
Топливо: 1000л
Вода: 500л
С. Мест: 5+2

На верфи

390 HT | 2012

Длина: 11,76м
Ширина: 3,72м
Осадка: 0,77м
Топливо: 1000л
Вода: 500л
С. Мест: 5+2

На верфи



Mediterranean
hardtop



420 FLY | 2012

Длина: 13,50м
Ширина: 4,16м
Осадка: 0,80м
Топливо: 1200л
Вода: 450л
С. Мест: 6+2

Скоро в Москве!

550 FLY | 2012

Длина: 17,15м
Ширина: 4,80м
Осадка: 1,00м
Топливо: 2400л
Вода: 500л
С. Мест: 6+2

На верфи



700 RAPTOR | 2012

Длина: 21,95м
Ширина: 5,25м
Осадка: 1,16м
Топливо: 2500л
Вода: 1000л
С. Мест: 6+2

На верфи

780 CRYSTAL | 2012

Длина: 24,50м
Ширина: 5,80м
Осадка: 1,30м
Топливо: 5500л
Вода: 1800л
С. Мест: 8+2

На верфи



260 CRUISER | 290 FLY | 325 HARDTOP SPORT | 325 OPEN | 340 FLY | 350 HARDTOP COUPE | 385 HARDTOP SPORT | 385 OPEN

390 FLY | 390 HARDTOP | 440 FLY | 530 FLY | 530 HARDTOP | 640 FLY | 700 RAPTOR | 700 SKYDECK | 780 CRYSTAL



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

Новый катер



Monterey 275SCR 172.408 \$

С двигателем Mercruiser MAG 350 BR III 300 л.с.

Год	2012
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	8,40 / 2,50
Осадка	1,01
Каюты	1

Новая яхта



Azimut 40 570.000 €

С двигателями (2x) CUMMINS QSB 5.9 355 л.с.

Год	2012
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	12,24 / 3,86
Осадка	1,15
Каюты	2

Новая яхта



Azimut 45 890.000 €

С двигателями (2x) CUMMINS QSB 5.9 480 л.с.

Год	2012
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	13,78 / 4,31
Осадка	1,23
Каюты	2

Новая яхта



Azimut Magellano 50 1.450.000 €

С двигателями (2x) Cummins QSB 5.9 425 л.с.

Год	2012
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	15,64 / 4,65
Осадка	1,32
Каюты	3

Наработка 250 м/ч



Azimut 58 1.150.000 €

С двигателями (x2) MAN R6 800 л.с.

Год	2008
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	17,80 / 4,95
Осадка	1,37
Каюты	3+1

Новая яхта



Azimut 60 1.670.500 €

С двигателями (x2) MAN R6 800 л.с.

Год	2012
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	18,28 / 4,95
Осадка	1,37
Каюты	3+1

Новая яхта



Azimut 64 1.990.000 €

С двигателями (2x) CAT C18 1150 л.с.

Год	2012
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	20,15 / 5,06
Осадка	1,51
Каюты	3+1

Наработка 750 м/ч



Azimut 80 2.500.000 €

С двигателями (2x) CAT C32 1570 л.с.

Год	2008
Местонахождение	Москва
Длина / ширина, м	25,34 / 5,80
Осадка	1,80
Каюты	4+1

Наработка 740 м/ч



Benetti Tradition 5.300.000 €

С двигателями (2x) CAT C18 1000 л.с.

Год	2009
Местонахождение	Италия
Длина / ширина, м	30,20 / 7,15
Осадка	1,79
Каюты	4+2

000 «Акватехника»

T.: +7 (495) 980-77-00; +7 (495) 799-79-15
E: mr@ultraboats.ru | www.ultraboats.ru
www.azimutyachts.ru


AQUATECHNICA

Посетите яхт-шоу в Монако **19-22 сентября 2012**



Cakewalk

85,6 м (280,9 фута) | Dercktor Shipyards | 2010
Цена по запросу

Размещение: 12/14 гостей в 7 каютах
Команда: 24 человека



Candyscape II



61,8 м (202,9 фута) | Viareggio Superyachts | 2009
Цена по запросу

Размещение: 12 гостей в 6 каютах
Команда: 14 человек



BURGESS

СТРОИТЕЛЬСТВО | ПРОДАЖА | АРЕНДА | УПРАВЛЕНИЕ

Для предварительного резервирования визитов на яхты во время яхт-шоу в Монако и получения дополнительной информации обращайтесь в офис компании BURGESS.

Выберите яхту своей мечты **вместе с BURGESS**



ЛОНДОН

16/17 Pall Mall, London,
SW1Y 5LU, UK
тел.: +44 20 7766 4300

МОСКВА

123104, Москва,
Большой Козихинский пер., 11
тел.: +7 495 220 2402

САНТА-МОНИКА • ТОКИО • АФИНЫ • ЛОНДОН • МОНАКО • МОСКВА • НЬЮ-ЙОРК • МАЙАМИ • СИЭТЛ • МУМБАИ • ПАЛЬМА-ДЕ-МАЙОРКА

www.burgessyachts.ru

email: moscow@burgessyachts.com

BEL ABRI (AMELS 171) НА ВЫСТАВКЕ В МОНАКО

МЕНЕДЖМЕНТ ЯХТ
УПРАВЛЕНИЕ
СТРОИТЕЛЬСТВОМ
КУПЛЯ-ПРОДАЖА
ЧАРТЕР

ARKLEY 430 000 ЕВРО*

ДЛИНА 60м
ВЕРФЬ Lürssen
ГОД 2009
СКОРОСТЬ 16 узлов
КАЮТЫ 6
ГОСТИ 12
КОМАНДА 15

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



BEL ABRI 275 000 ЕВРО*

ДЛИНА 52м
ВЕРФЬ Amels
ГОД 2010
СКОРОСТЬ 15 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 11
КОМАНДА 13

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



RÊVE D'OR 180 000 ЕВРО*

ДЛИНА 46м
ВЕРФЬ Sanlorenzo
ГОД 2011
СКОРОСТЬ 17 узлов
КАЮТЫ 6
ГОСТИ 12
КОМАНДА 9

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



MANIFIQ 145 000 ЕВРО*

ДЛИНА 41м
ВЕРФЬ Mondo Marine
ГОД 2010
СКОРОСТЬ 17 узлов
КАЮТЫ 5
ГОСТИ 10
КОМАНДА 7

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ



IMPERIAL

МЕСТО В ПОРТУ E08 • 19-22 СЕНТЯБРЯ



* Стоимость чартера в неделю (MYBA).

Ermanno Palace 27 Boulevard Albert 1er, Monaco
www.imperial-yachts.com · charter@imperial-yachts.com

МОHAKO +377 97 98 38 80
МОСКВА +7 964 576 80 85

Princess 95MY (ref. 026), 2010



Длина	29.42 м	Двигатель	Caterpillar C32A
Ширина	7.06 м	Мощность	2 x 1825 л.с.
Осадка	1.83 м	Наработка	820 м/ч
Каюты	4 + 2 crew	Стоимость	4.000.000 GBP
Спальных мест	8 + 3 crew		

Яхта находится в Москве.

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	2 x MAN
Ширина	6.6 м	Мощность	2 x 560 л.с.
Осадка	1.93 м	Наработка	400 м/ч
Каюты	4 + 1	Стоимость	2.300.000 EURO
Спальных мест	8 + 1		

Яхта находится в Испании.

SEAGULL 23M, 2011



Длина	23.3 м	Двигатель	Volvo Penta D12D-E MH
Ширина	6.1 м	Мощность	2 x 550 л.с.
Осадка	1.8 м	Наработка	200 м/ч
Каюты	3+1	Стоимость	2.200.000 EURO
Спальных мест	6+2		

Яхта находится в Москве.

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	1.250.000 EURO
Спальных мест	10		

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 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	5	Стоимость	2.100.000 USD
Спальных мест	10		

Яхта находится в Москве.

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	1.200.000 EURO
Спальных мест	8		

Яхта находится в Утрише (Анапа).

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	700 м/ч
Каюты	4 + 1 crew	Стоимость	1.300.000 USD
Спальных мест	8		

Яхта растоможена. Регистрация ГИМС. Находится в Московской области.

Princess 54 (Ref. 015), 2006

Длина	16.57 м	Двигатель	VOLVO D12
Ширина	4.57 м	Мощность	2 x 775 л.с.
Осадка	1.27 м	Наработка	995 м/ч
Каюты	4	Стоимость	1.100.000 USD
Спальных мест	7		

Яхта находится в Москве.

Princess 57 (Ref. 019), 2004

Длина	17.68 м	Двигатель	Volvo D12
Ширина	4.83 м	Мощность	2 x 775 л.с.
Осадка	1.27 м	Наработка	2500 м/ч
Каюты	4	Стоимость	790.000 USD
Спальных мест	8		

Яхта растоможена. Находится в Москве.

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 растоможена. Находится в Москве.

N NORDMARINE

BROKERAGE

КОНСАЛТИНГ | ОЦЕНКА



Поцелуй с причалом

НИК ГРЕЙ-КОУЛИ: Роковой недосмотр привел к серьезным повреждениям яхты, но что еще хуже — все произошло на глазах у ликующих зевак

Я впервые рассказываю эту историю: с той поры прошло уже немало времени, но мне до сих пор стыдно, и я пытаюсь обставить все так, будто в случившемся не было моей вины. Обычно я весьма осторожен, хотя редко покидаю лодку без нескольких синяков или ссадин. Тем не менее даже по моим стандартам эпизод, о котором пойдет речь, выходит за все возможные рамки.

Это случилось несколько лет назад, когда моя яхта стояла в одной известной марине на Майорке. Рядом с причалом проходила подъездная дорога, по другую сторону которой виднелся плотный ряд магазинов и ресторанчиков. Прямо напротив моего места располагалось кафе, где часто собирались местные капитаны и матросы, любившие посидеть на улице, наблюдая за приходящими и отходящими судами и, конечно, обсуждая их швартовку.

Во время нашего отпуска к нам присоединилась моя матушка. Для своего возраста она вполне бодра, но ведь мне самому уже шестьдесят, и мы искренне удивлялись, как ей хватает сил забираться на борт и большую часть времени проводить с нами в море, наслаждаясь морским воздухом и береговыми пейзажами. В последний день отпуска мы отправились на ланч в соседнюю бухту. Прежде чем войти в марину, я с привычной предусмотрительностью попросил всех не вставать и не перемещаться по судну до окончания швартовки. К моему удивлению, когда яхта входила в порт, я увидел, что мама карабкается по трапу на флайбридж. Когда она оказалась наверху, я попросил ее присесть на диван рядом, но при этом она загордела мне проход в корму.

Несмотря на неисправную носовую подрульку, мне удалось с первого раза загнать лодку на место у причала. За моими манипуляциями наблюдала приличная толпа профессиональных капитанов у кафе, и, признаюсь, в тот



Лодка рванулась вперед, затем ее отбросило назад, и с ужасным треском она впечаталась кормой в пристань

момент я даже загордился своими навыками яхтсмена. На пристани два моряка приняли кормовые концы. Их длина была заранее отрегулирована, но помощники решили закрепить концы не напрямую, а как шпринги. Это не проблема, поскольку я всегда мог поменять их местами, когда жена закрепит носовой конец.

Теперь, когда лодка была пришвартована, я мог расслабиться. Поскольку уйти с поста управления мне все еще не давала сидящая рядом матушка, я решил сразу накрыть приборную панель чехлом от солнца. Достал его из рундука под сиденьем и начал постепенно надевать на консоль. Чтобы до конца натянуть немного тугой чехол, я сделал то, что делал в этом случае всегда, — положил обе рукоятки управления двигателями вперед, до горизонтального положения. В этот миг тысяча лошадиных сил рванула яхту, и швартовы натянулись до предела! Я был настолько доволен собой,

пришвартовавшись с первого захода, что забыл заглушить двигатели! Прежде чем я успел что-то предпринять, концы спружинили, бросили лодку назад, и с ужасным треском она врезалась в причал кормой. Затем натянулся носовой швартов, и та же тысяча «лошадей» вновь катапультировала яхту вперед. Даже когда я пришел в себя и заглушил моторы, судно еще несколько раз дернулось вперед–назад и только потом остановилось.

Установившаяся в марине тишина оглушала. Большая трещина, проходившая через всю корму, говорила сама за себя, а число зрителей у кафе за секунду выросло. Всю следующую неделю мой сын с друзьями провел в Пальме, в работах на яхте, а моя популярность упала ниже плинтуса. Какой урок я извлек из этой печальной истории? Очень простой: не стоит арендовать или покупать место для стоянки прямо напротив кафе, где собираются профессиональные капитаны. **MBY**

Targa®

The 4x4 of the sea

Морские внедорожники – лучшие в своем классе



Престижные международные премии

лондон

лондон

лондон

стокгольм

стокгольм



HARDTOP
St. Petersburg
MARINE
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'

37'

42/44'



INFINITI

НОВЫЙ INFINITI FX. МОЩЬ В КАЖДОМ ИЗГИБЕ

Ребра новой решетки радиатора отточены,
словно лезвия для рассеечения встречных потоков воздуха.
Фары прищурены и ничего не упускают из виду.
Корпус подтянут и напряжен, как у хищника перед прыжком.



Реклама.

Двигатели V6 – 3,7 л, 333 л.с., V8 – 5,0 л, 400 л.с.
Теперь и дизель V6 – 3,0 л, 238 л.с.



ЧТО НУЖНО, ЧТОБЫ СТАТЬ ПЕРВЫМ?
INFINITI FX VETTEL EDITION – ЭКСКЛЮЗИВНО 50 АВТОМОБИЛЕЙ.
УЗНАЙТЕ БОЛЬШЕ НА VIP-ЛИНИИ: 8 800 100 40 80

☎ 8 800 200 7077 www.infiniti.ru

Следуйте за нами [facebook.com/InfinitiRussia](https://www.facebook.com/InfinitiRussia)

Inspired Performance

Сила вдохновения